

На правах рукописи

УДК: 316.6

Саенко Алексей Юрьевич

**СОЦИАЛЬНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ДЕТЕРМИНАНТЫ
ОТНОШЕНИЯ ЛИЧНОСТИ К БЕСПИЛОТНОМУ АВТОМОБИЛЬНОМУ
ТРАНСПОРТУ КАК ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩЕГО**

Специальность: 5.3.5. Социальная психология,
политическая и экономическая психология (психологические науки)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата психологических наук

Санкт-Петербург
2025

Работа выполнена на кафедре психологии, конфликтологии и бихевиористики федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский государственный социальный университет».

Научный руководитель: доктор психологических наук, доцент, профессор кафедры психологии, конфликтологии и бихевиористики федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский государственный социальный университет»
КИСЛЯКОВ ПАВЕЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ

Официальные оппоненты: доктор психологических наук, профессор РАН, заведующий лабораторией социальной и экономической психологии федерального государственного бюджетного учреждения науки «Институт психологии Российской академии наук»
НЕСТИК ТИМОФЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ

кандидат психологических наук, заведующий учебно-научной лабораторией специальной психологической подготовки и экспертизы кафедры возрастной и клинической психологии федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского»
АКИМОВА АННА ЮРЬЕВНА

Ведущая организация: федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н.Г. Чернышевского»

Защита состоится «27» февраля 2025 года в 12:00 часов на заседании Совета по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук 33.2.018.17, созданного на базе ФГБОУ ВО «Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена» по адресу: 191186, г. Санкт-Петербург, наб. р. Мойки, 48, ауд. 64.

С диссертацией можно ознакомиться в фундаментальной библиотеке Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена (191186, г. Санкт-Петербург, наб. р. Мойки, 48, корп.5) и на сайте университета по адресу: http://dissert.herzen.spb.ru/Preview/Karta/karta_000001086.html

Автореферат разослан «___» декабря 2024 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета

Веселова Елена Константиновна

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Одной из технологий, которая в настоящее время активно разрабатывается, тестируется и планируется в будущем к внедрению многими компаниями (Google, IBM, Intel, Tesla, General Motors, Volkswagen, Hyundai, Яндекс, Сбер и др.), является технология полностью беспилотного автомобильного транспорта, подразумевающая управление транспортным средством без какого-либо участия человека. Внедрение автономных систем открывает не только широкие возможности, но и несет в себе существенное количество рисков и социально-психологических угроз (А.А. Гостев, А.Л. Журавлев, П.А. Кисляков, Т.А. Нестик, Е.И. Рассказова, Г.У. Солдатова, J. - F. Bonnefon, L.M. Hulse, J. Waltermann). Технологические преобразования невозможны без соответствующих преобразований на социальном уровне, игнорирование которого при разработке и внедрении автоматизированных технологий может привести к сверхдоверию или же наоборот к их иррациональному избеганию и недоверию (А.Ю. Акимова, Ю.В. Бессонова, А.Л. Журавлев, А.Н. Занковский, А.А. Обознов, А.В. Юревич, R. Bradley).

Актуальными становятся задачи изучения готовности личности к взаимодействию с новыми технологиями (А.Ю. Акимова, А. Л. Журавлев, Т.А. Нестик, А.А. Обознов, Д.В. Ушаков, J.-F. Bonnefon, L.M. Hulse); определения факторов, способствующих формированию сбалансированного критического мышления, при этом сохраняющего открытость личности к переменам и ориентацию на возможные перспективы, которые могут открыть технологии будущего (С.А. Безгодова, А.Л. Журавлев, А.В. Микляева, Т.А. Нестик, Г.У. Солдатова, Е.И. Рассказова); поиска социально-психологических детерминант, определяющих отношение личности к сложным интеллектуальным системам, способным самостоятельно собирать, обрабатывать, анализировать информацию и принимать решения (А.Ю. Акимова, Ю.В. Бессонова, В.А. Емелин, А.Л. Журавлев, А.Н. Занковский, Т.А. Нестик, А.А. Обознов, Г.У. Солдатова, R. Bennett, J. - F. Bonnefon, T. Cohen).

К числу национальных целей развития Российской Федерации на период до 2030 г. и на перспективу до 2036 г. (утв. Указом Президента РФ № 309 от 07.05.2024 г.) отнесено достижение технологического лидерства, обеспечивающего независимость и развитие отечественных инновационных технологий, в том числе в сфере транспортной мобильности (включая автономные транспортные средства). В Программе фундаментальных научных исследований в РФ на долгосрочный период (утв. Распоряжением Правительства РФ № 3684-р от 31.12.2020 г.) отмечается, что в центре внимания психологов должно находиться взаимодействие человека и высоких технологий, в том числе исследования психологических закономерностей взаимодействия человека с системами искусственного интеллекта и робототехникой. В июне 2024 года

Указом Президента РФ (№ 529 от 18.06.2024 г.) определен перечень важнейших наукоемких технологий, призванных обеспечить научно-технологическое развитие страны, в числе которых беспилотные транспортные технологии для различных сфер применения. Интеграция данных задач актуализирует необходимость исследования социально-психологического отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как высокой технологии.

Степень научной разработанности темы исследования. Разработке концепции психологического отношения в отечественной литературе посвящены труды Е.С. Кузьмина, А.Ф. Лазурского, Б.Ф. Ломова, В.Н. Мясищева, К.К. Платонова, В.П. Познякова, А.Л. Свенцицкого и др. В психологии накоплен большой опыт, имеющий значение для выработки моделей взаимодействия личности со сложными техническими устройствами. Развиваются направления, связанные с изучением проблемы отношения личности и группы к новым технологиям (А.Ю. Акимова, А.Е. Войскунский, В.А. Емелин, А.Л. Журавлев, Н.Н. Королева, Т.А. Нестик, А.А. Обознов, Е.И. Рассказова, Г.У. Солдатова, А.В. Юревич, J. - F. Bonnefon, Y. Li, K. MacCallum, D. Milakis), различным автоматизированным системам и готовности к их использованию (А.Ю. Акимова, Ю.В. Бессонова, А.Н. Занковский, А.А. Обознов, Л.Г. Почебут, R. Gangadharaiyah, D. Gursoy, C. Hewitt, V. Venkatesh), последствий развития таких систем и возникающих социально-психологических угроз (А.Е. Войскунский, А.А. Гостев, А.Л. Журавлев, П.А. Кисляков, Т.Д. Марцинковская, Т.А. Нестик, Е.И. Рассказова, Г.У. Солдатова, Т.В. Черниговская, С.В. Чигарькова, А.В. Юревич, S. Doncieux, H. Khogali, J. Waltermann), а также проблем цифровых трансформаций общества (С.А. Безгодова, А.Е. Войскунский, Н.Н. Королева, А.В. Микляева, Г.У. Солдатова).

В зарубежной литературе проводятся исследования, направленные на определение факторов, связанных с готовностью приобрести беспилотный транспорт и взаимодействовать с ним, к которым относятся корректность работы алгоритмов беспилотного автомобиля (J. Hwang, В.В. Jarn, С. Luger-Bazinger, D. Wishart), опасения, связанные с социально-экономическими последствиями ввиду внедрения данной технологии (M. Dimian, Y. Li, D. Milakis, K. MacCallum, J. Waltermann), наличие негативной информации об опыте использования беспилотных машин (J. - F. Bonnefon K. Hilgarter, P. Jing, A. Shariff) конструктивные особенности автономного транспорта (С. Park, E. - M. Schomakers, G. Schuitema).

В то же время недостаточно изученной остается проблема отношения личности к технологии полностью беспилотного автомобильного транспорта, соответствующего 5-му уровню автоматизации, а также социально-психологических факторов, детерминирующих такое отношение (А.Л. Журавлев, Т.А. Нестик, С. Luger - Bazinger, J. Waltermann, Q. Zhang).

Данное обстоятельство обуславливает **проблему** исследования: каково содержание отношения личности к технологии беспилотного автомобильного транспорта и какие социально-психологические детерминанты его определяют.

Целью исследования является выявление и обоснование комплекса социально-психологических детерминант отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего.

Объект исследования: отношение личности к технологиям будущего как социально-психологический феномен.

Предмет исследования: внутриличностные и внешние (социально-средовые и социально-демографические) детерминанты отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего.

Гипотеза исследования: отношение личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего является многокомпонентным социально-психологическим феноменом и обусловлено внутриличностными и внешними (социально-средовыми и социально-демографическими) детерминантами.

Частные гипотезы:

1) Отношение личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего, как разновидность социально-психологического отношения, включает в себя когнитивный, эмоциональный и поведенческий компоненты, характеризующееся различным содержанием. При этом в зависимости от отношения личности к данной технологии могут быть выделены различные социально-психологические типы такого отношения.

2) К внутриличностным детерминантам отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту относятся: ценностные ориентации, личностные черты, базовое доверие, потребность во включенности в межличностную коммуникацию и техническое мировоззрение.

3) Взаимосвязь внутриличностных детерминант может различаться в зависимости от внешних детерминант, включающих место проживания, профессиональную принадлежность, а также поколенческие особенности.

С целью эмпирической проверки выдвинутых гипотез были поставлены следующие **задачи**:

1. Провести теоретический анализ отечественной и зарубежной литературы по проблеме отношения личности к новым технологиям.

2. Разработать модель социально-психологической детерминации отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего.

3. Разработать и подобрать комплекс психодиагностических методик исследования.

4. Изучить отношение личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего, его структуру, содержание, типы.

5. Разработать практические рекомендации по социально-психологическому сопровождению процесса внедрения технологии беспилотного автомобильного транспорта.

Теоретико-методологическими основаниями исследования явились:

– фундаментальные концепции и принципы психологической науки: принцип единства сознания и деятельности (П.Я. Гальперин, А.Н. Леонтьев, С.Л. Рубинштейн), принцип детерминизма (Т.Д. Марцинковская, С.Л. Рубинштейн, М.Г. Ярошевский), принцип субъектности (К.А. Абульханова, А.В. Брушлинский, С.Л. Рубинштейн, Е.А. Сергиенко), принцип системности (К.А. Абульханова, Л.И. Анцыферова, В.А. Барабанщиков, Б.Ф. Ломов);

– основополагающие положения теорий социальных представлений (Г.М. Андреева, Т.П. Емельянова, С. Московичи, А.Л. Свенцицкий), социальных установок (Г.М. Андреева, Е.С. Кузьмин, А.Л. Свенцицкий) и психологического отношения (Е.С. Кузьмин, А.Ф. Лазурский, В.Н. Мясищев, В.П. Позняков);

– социальная и когнитивная психология трансформации социального мира и образа будущего (Т.Д. Марцинковская, А.В. Микляева, Т.А. Нестик, Г.У. Солдатова, Т.В. Черниговская);

– социальная психология внедрения новых технологий и искусственного интеллекта (А.Е. Войскунский, А.А. Гостев, А.Л. Журавлев, Т.А. Нестик, Г.У. Солдатова и др.), автоматизированных систем (А.Ю. Акимова, А.Н. Занковский, А.А. Обознов, Л.Г. Почебут), последствий развития таких систем и возникающих социально-психологических угроз (А.Л. Журавлев, П.А. Кисляков, Т.А. Нестик, Г.У. Солдатова, А.В. Юревич);

– социальная психология личности в изменяющейся технологической среде (А.Е. Войскунский, А.Л. Журавлев, А.В. Микляева, Т.А. Нестик, Г.У. Солдатова);

– социальная психология городской среды (Т.В. Дробышева, Т.П. Емельянова, Г. Зиммель, С.К. Нартова-Бочавер) и городского транспорта (А.Ю. Акимова, Т.В. Кочетова, В.М. Курганов, Ю.И. Лобанова, В.М. Мишури).

Эмпирическая база исследования. Общий объем выборки составил 1009 человек. В пилотажном исследовании приняли участие 42 человека в возрасте от 19 до 70 лет ($M=31,09$; $SD=14,26$), из них мужчины – 40%. В основном исследовании приняли участие 967 человек в возрасте от 16 до 72 лет ($M=25,95$; $SD=11,83$), их них мужчины – 27%, из разных городов России: Белгород (15%), Брянск (8%), Иваново (17%), Екатеринбург (3%), Москва (41%), Ставрополь (7%) и Ярославль (9%).

Методы и методики исследования. Для реализации поставленных задач использовался следующий комплекс методов: теоретические (понятийно-терминологический анализ, теоретический и сравнительный анализ научной литературы по проблеме исследования, метод теоретического моделирования);

эмпирические (психодиагностическое тестирование, фокус-группа, контент-анализ); методы статистической обработки данных (частотный анализ, описательная статистика, сравнительный анализ, конфирматорный факторный анализ, кластерный анализ, корреляционный анализ, дисперсионный анализ, множественный регрессионный анализ). Количественная обработка результатов исследования осуществлялась с применением программ SPSS 23, JASP 0.18.3.

В исследовании использовались следующие психодиагностические методики: «Портретный ценностный опросник» (S. Schwartz в адаптации В.С. Магуна, М.Г. Руднева), «Краткий личностный опросник» – TIPI-RU (S.D. Gosling с соавт., в адаптации А.С. Сергеевой с соавт.), «Опросник межличностных отношений» – шкала «Включенность» (W. Schutz, в адаптации А.А. Рукавишников), опросник «Доверие/недоверие личности миру, себе и другим людям» (А.Б. Купрейченко в интерпретации Е.П. Ильина), «Опросник отношения к технологиям» (Г.У. Солдатова с соавт.), «Оценка отношения к беспилотному автомобильному транспорту» (П.А. Кисляков, А.Ю. Саенко).

Основные этапы диссертационного исследования.

На первом этапе (2022 г.) был проведен теоретический обзор научной литературы по проблеме исследования, направленный на анализ степени разработанности проблемы психологического отношения личности к технологиям будущего. Определены теоретические и методологические основания диссертационной работы, построена теоретическая модель.

На втором этапе (2023 г.) проведено эмпирическое исследование, направленное на изучение социально-психологической детерминации отношения личности к технологии беспилотного автомобильного транспорта как технологии будущего, уточнены методологические основы исследования.

На третьем этапе (2024 г.) проводились статистическая обработка данных, полученных в ходе эмпирического исследования, их обобщение и интерпретация, разработка рекомендаций, формулировка выводов.

Научная новизна исследования.

1. Показано, что отношение личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего включает в себя: когнитивный (оценка возможностей и ограничений технологии беспилотного автомобиля), эмоциональный (оценка эмоций и чувств, вызванных данной технологией) и поведенческий (оценка готовности к взаимодействию с беспилотным автомобилем) компоненты. Установлено, что содержание отношения, раскрывается в отношении к: среде эксплуатации беспилотного транспорта, информационной составляющей, безопасности и защищенности алгоритмов работы данной технологии, социально-экономическим последствиям внедрения беспилотного транспорта, отсутствию у беспилотного автомобиля положительных/отрицательных человеческих качеств.

2. Выявлены и описаны четыре социально-психологических типа отношения личности к технологии беспилотного автомобильного транспорта: оптимистичный, умеренно-оптимистичный, сомневающийся и пессимистичный. Доказано, что от оптимистичного к пессимистичному типу отношения происходит снижение положительного отношения к данной технологии, характеризующееся снижением уровня доверия к другим, большей выраженностью нейротизма, стремлением к поддержанию меньшего количества социальных контактов, меньшей ориентацией на ценности гедонизма и власти, повышением значимости культурных, семейных и религиозных традиций, меньшим энтузиазмом в использовании новых технологий и большей убежденностью в их негативном социальном влиянии.

3. Построена и эмпирически верифицирована модель социально-психологической детерминации отношения личности к технологии беспилотного автомобильного транспорта, включающая внутриличностные детерминанты (ценностный профиль, личностные черты, базовое доверие, включенность в межличностную коммуникацию и техническое мировоззрение), содержание взаимосвязи которых раскрывается в зависимости внешних (социально-средовых и социально-демографических) детерминант – особенности места проживания (городская среда с разной плотностью населения), профессиональная принадлежность, поколенческие особенности.

4. Разработаны рекомендации по социально-психологическому сопровождению процесса внедрения технологии беспилотного автомобильного транспорта, направленные на достижение на различных социально-психологических уровнях (внутриличностном, межличностном, внутригрупповом и межгрупповом) психологического баланса между оптимистичным и пессимистичным отношением личности к данной технологии, а также формирование ее приемлемого социального образа, с учетом внутриличностных (ценностный профиль, личностные черты, базовое доверие, включенность в межличностную коммуникацию и техническое мировоззрение) и внешних (место проживания, профессиональная принадлежность, поколенческие особенности) детерминант.

Положения, выносимые на защиту:

1. Отношение личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего является сложным, многофакторным феноменом, представляющим собой оценку личностью данной технологии, основанную на предыдущем опыте взаимодействия с техническими устройствами, актуализация которой происходит в процессе формирования образа будущего, проявляющегося в коллективных целях, планах, надеждах, страхах, идеалах, групповых мечтах и ожиданиях, способную носить амбивалентный характер. Структура отношения личности к данной технологии включает в себя:

когнитивный (оценка возможностей и ограничений технологии беспилотного автомобиля), эмоциональный (оценка эмоций и чувств, вызванных данной технологией) и поведенческий (оценка готовности к взаимодействию с беспилотным автомобилем) компоненты. При этом содержание отношения, раскрывается в отношении к: среде эксплуатации беспилотного транспорта, информационной составляющей, безопасности и защищенности алгоритмов работы данной технологии, социально-экономическим последствиям внедрения беспилотного транспорта, отсутствию у беспилотного автомобиля положительных/ отрицательных человеческих качеств.

2. Отношение личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего представлено четырьмя социально-психологическими типами: оптимистичный, умеренно-оптимистичный, сомневающийся и пессимистичный типы отношения. От оптимистичного к пессимистичному типу отношения происходит снижение положительного отношения к данной технологии, характеризующееся снижением уровня доверия к другим, большей выраженностью нейротизма, стремлением к поддержанию меньшего количества социальных контактов, меньшей ориентацией на ценности гедонизма и власти, повышением значимости культурных, семейных и религиозных традиций, меньшим энтузиазмом в использовании новых технологий и большей убежденностью в их негативном социальном влиянии.

3. Комплекс социально-психологических детерминант отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего образуют внутриличностные детерминанты (ценностный профиль, личностные черты, базовое доверие, включенность в межличностную коммуникацию и техническое мировоззрение) и внешние (социально-средовые и социально-демографические) детерминанты (поколенческие особенности, проживание в городской среде, с разной плотностью населения, особенности профессиональной принадлежности).

4. Содержание взаимосвязи отношения к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего с внутриличностными детерминантами имеет характерные отличия, обусловленные внешними детерминантами:

– у представителей более молодых поколений (в возрасте от 16 до 41 года) положительное отношение к беспилотному автомобилю связано с высоким уровнем технофилии и доверия другим, низкой дисциплинированностью, у представителей более старших поколений (в возрасте от 42 до 72 лет) – с ростом эмоциональной стабильности, меньшей открытостью новому, высокой ценностью безопасности;

– у жителей городов с более высокой численностью населения положительное отношение к беспилотному автомобилю сочетается с высоким доверием себе и другим, низким уровнем доверия миру, стремлением

дистанцироваться от других, у жителей менее населенных городов – с низкой благожелательностью и добросовестностью, стремлением к материальному благосостоянию;

– у представителей технических специальностей положительное отношение к беспилотному автомобилю сопряжено с меньшей склонностью к риску, высокой потребностью во включенности в межличностную коммуникацию и более рациональным подходом к использованию технологий, у представителей гуманитарных специальностей – с высоким доверием другим, стремлением к обособленности, снижением рациональности в использовании технических устройств, низкой ориентацией на безопасность.

При этом вне зависимости от социально-средовых и социально-демографических детерминант предиктором снижения положительного отношения к беспилотному автомобилю является высокая обеспокоенность относительно негативного социального влияния технологий (технопессимизм).

5. С целью достижения психологического баланса в отношении личности к беспилотному автомобильному транспорту необходимо осуществлять сопровождение внедрения данной технологии на внутриличностном, межличностном, внутригрупповом и межгрупповом уровнях, с учетом внутриличностных (ценностный профиль, личностные черты, базовое доверие, включенность в межличностную коммуникацию и техническое мировоззрение) и внешних (разную профессиональную принадлежность, городскую среду, с разной плотностью населения, поколенческие особенности) детерминант.

Теоретическая значимость исследования состоит в следующем:

– сделаны теоретические обобщения, расширяющие социально-психологические представления об отношении личности и социальных групп к новым технологиям (на примере беспилотного автомобильного транспорта) в контексте социального познания, социальной категоризации, формирования социальных представлений и установок;

– раскрыты взаимосвязи отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту с внутриличностными детерминантами, вносящие вклад в теоретическую область социальной психологии личности;

– описаны особенности внешней детерминации (профессиональная принадлежность, городская среда, поколенческие особенности) отношения личности к новым технологиям (на примере беспилотного автомобильного транспорта), вносящие вклад в изучение психологических характеристик социальной и цифровой среды, социальных групп, поколений;

– предложена типология отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту, включающая внутриличностные и внешние детерминанты, позволяющая дополнить теоретические положения психологии социального поведения.

Практическая значимость. Предложены направления социально-психологического сопровождения процесса внедрения технологии городского беспилотного транспорта. Полученные в исследовании результаты включены в содержание учебных дисциплин для студентов-психологов: «Психология информационной безопасности в служебной деятельности», «Психология безопасности», «Практическая социальная психология». Результаты проведенного исследования могут быть использованы инженерными психологами, а также специалистами, задействованными в процессе внедрения технологии беспилотного транспорта, в том числе при разработке его интерфейса и определения наиболее важных элементов, формирующих отношение потребителей к данной технологии. Отдельные положения могут быть использованы психологами с целью снижения технофобии у представителей различных социальных групп.

Объективность и достоверность основных положений, результатов и выводов исследования обеспечивается теоретико-методологической обоснованностью исследуемой проблемы, использованием валидного психодиагностического комплекса методик, достаточностью размера выборки, применением качественных и количественных методов обработки данных, которые позволили получить статистически значимые результаты, а также их сопоставлением с эмпирическими данными, содержащимися в российской и зарубежной психологической науке.

Апробация результатов исследования. Результаты исследования обсуждались на научно-практических конференциях в Москве, Ярославле, Ижевске, Рязани, Владимире. Основные научные результаты представлены в личных докладах на профильных конференциях: Международная научно-практическая конференция «Трансмиссия культурного опыта и социальных практик в эпоху транзитивности» (2022, УдГУ); Международная научная конференция «Проблемы социальной и экономической психологии: итоги и перспективы исследований» (2023, ИП РАН); XXXI Международная конференция студентов, аспирантов и молодых ученых «Ломоносов-2024» (секция «Психология цифрового мира: личность и общество») (2024, МГУ им. М.В. Ломоносова), III Международная научно-практическая конференция «Человек и общество в современном киберпространстве» (2024, ГУУ), IX Международная научно-практическая конференция памяти М.Ю. Кондратьева «Социальная психология: вопросы теории и практики» (секция «Социальная психология дорожного трафика») (2024, МГППУ). По теме диссертационного исследования опубликовано 17 работ, из них 6 статей в журналах, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России, 1 учебное пособие.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Научные положения, отраженные в диссертационном исследовании, соответствуют

паспорту научной специальности 5.3.5. «Социальная психология, политическая и экономическая психология»: п. 2. «Изучение закономерностей общения и деятельности людей, обусловленных социальным, политическим и экономическим контекстами их взаимодействия в реальной и цифровой среде. Психология межкультурных коммуникаций; онлайн-коммуникаций. Психология принятия решений. Психология риска. Совместная деятельность»; п. 3. «Изучение психологических характеристик социальных групп, семьи, организаций, поколений, сообществ, движений; социально-психологический анализ жизненных ситуаций»; п. 8. «Исследование процессов социального познания; социальной категоризации и самокатегоризации; эмоционального сопровождения, производства и кодирования социальной информации; факторов формирования образа социального мира у различных социальных субъектов»; п. 11. «Исследование психологических этапов, механизмов, видов (этническая, гендерная и др.) и институтов социализации, формирования социальной идентичности личности. Социальная психология личности. Личность как субъект общения и взаимодействия. Социальные изменения и личность. Цифровая социализация. Структурно-функциональный и динамический подходы в описании личности»; п. 12. «Изучение социального влияния. Регуляторы социального поведения: нормы и социальные роли, социальные установки, социальные представления, ценности. Социальное влияние в виртуальной среде и социальных сетях»; п. 17. «Изучение личностных и ситуационных, когнитивных и аффективных детерминант социального поведения; социально-психологических особенностей презентации личности в реальной и виртуальной среде. Диспозиционная регуляция поведения».

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, выводов, заключения и библиографического списка, включающего 314 источников (из них 87 на иностранном языке), и 8 приложений. Общий объем составляет 236 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы, сформулированы цели, задачи, объект и предмет исследования, гипотезы, определены теоретико-методические основания, описывается эмпирическая база, раскрыта научная новизна, теоретическая и практическая значимость исследования, излагаются основные положения, выносимые на защиту.

В первой главе «**Теоретический анализ проблемы отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего**» представлены теоретические подходы к осмыслению понятия «технология будущего», анализ психологических особенностей технологии беспилотного

автомобильного транспорта, отношение личности к технике рассмотрено в контексте социальной психологии.

В § 1.1. *Теоретическое осмысление понятия «технология будущего» в междисциплинарном дискурсе* рассмотрены подходы к определению понятий «новая технология» и «технология будущего». Новые технологии характеризуются стремительностью развития, способностью трансформировать существующую или создать новую сферу социальной и профессиональной деятельности (Л.Г. Почебут, S. Cozzens, M. Šupa). Представления о технологиях, планируемых к внедрению, тесно связаны с коллективным образом будущего (А.Л. Журавлев, Т.А. Нестик), в основе которого лежат цели, планы, надежды, страхи, идеалы, групповые мечты и ожидания, провоцируемые возможными вызовами и угрозами внедрения таких технологий (А.А. Гостев, Т.А. Нестик, Т.В. Черниговская), позволяя рассмотреть данный процесс как социально-психологическое явление. При этом такие технологии открывают не только возможности, но и могут нести потенциальные риски, что подчеркивает их амбивалентный характер.

В § 1.2. *Психологические особенности технологии беспилотного автомобильного транспорта* осуществлен анализ возможностей внедрения в городскую среду беспилотного автомобильного транспорта. Полностью беспилотный автомобильный транспорт (БА) еще не был представлен для повсеместного использования и в настоящее время лишь тестируется на территории определенных геозон. Несмотря на потенциальные преимущества данной технологии, отношение общества к ней неоднозначно, ввиду существующих опасений по поводу трудовой занятости водителей (M. Givoni, N. Thomopoulos), потери идентичности (М.Н. Рыбина), повышения затрат на создание новой инфраструктуры (Т. Litman), корректности работы алгоритмов в ситуации «моральной дилеммы» (S. Doncieux). Отсутствие сформированного отношения к технологии БА порождает психологические уязвимости, способные выразиться в крайне негативном или позитивном отношении к данной технологии.

§ 1.3. *Отношение личности к новым технологиям как социально-психологический феномен* посвящен рассмотрению подходов к определению понятия «отношение к технике» в контексте социальной психологии. В концепции В.Н. Мясищева под отношением понимается связь человека с окружающим миром, характеризующаяся целостностью, сознательностью, избирательностью, активностью. Она основана на предыдущем опыте и включает три компонента: оценочный, эмоциональный и поведенческий, которые неразрывно связаны между собой. Отношение выполняет регуляцию социального поведения, поскольку является результатом осознанного выбора субъекта между предпочитаемыми и отвергаемыми альтернативами, отражаясь в социальных действиях и поступках (В.П. Позняков). В частности, отношение к новым технологиям обнаруживает себя в качестве регулятора пользовательских

устремлений, групповых норм, системы ценностей. Оно вплетено в сложную систему социальных взаимодействий, а также включает в себя когнитивные, эмоционально-оценочные и поведенческие составляющие (А.Л. Журавлев, Т.А. Нестик).

В § 1.4. *Социально-психологические детерминанты отношения личности к новым технологиям* проводится анализ литературы, посвященной изучению детерминант, связанных с отношением личности к новым технологиям. Проведенный анализ различных теоретических и эмпирических исследований показал, что отношение к новым технологиям связано с базовым доверием (А.Ю. Акимова, А.А. Обознов), ценностным профилем (Е.В. Бушина, Г.У. Солдатова, М. Laguna), личностными чертами (О.С. Алексеева, С.А. Щebetенко), техническим мировоззрением (А.Л. Журавлев, Т.А. Нестик, Г.У. Солдатова), потребностью быть включенным в обсуждение новых технологий (Т.П. Емельянова, Т.А. Нестик, А. González). Кроме того, отношение обусловлено внешними факторами: профессиональная принадлежность (С.Л. Евенко, Л. Г. Почебут), городская среда (Т.В. Дробышева, Т.Д. Марцинковская, С.К. Нартова-Бочавер), поколенческие особенности (Г.У. Солдатова, Е.И. Рассказова, L.M. Hulse).

В *Выводах по первой главе* обобщены результаты теоретического анализа литературы. Отношение к новым технологиям: обеспечивает коммуникацию с другими; в его формировании играют роль различные непрофессиональные группы, где происходит смешение различных взглядов и мнений по поводу новой технологии; тесно связано с коллективным образом будущего; приобретает черты, характерные ранее лишь для межличностного взаимодействия – присваивание технике имен, эмоциональная привязанность.

Таким образом, отношение личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего является сложным, многофакторным феноменом, представляющим собой оценку личностью данной технологии, основанную на предыдущем опыте взаимодействия с техническими устройствами, актуализация которой происходит в процессе формирования образа будущего, проявляющегося в коллективных целях, планах, надеждах, страхах, идеалах, групповых мечтах и ожиданиях, способную носить амбивалентный характер.

Во второй главе **«Методологические основы и организация эмпирического исследования социально-психологических детерминант отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего»** описаны методологические основы и концептуальная модель исследования отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего, дана характеристика этапов, выборки и методов исследования.

В § 2.1. *Методологические основы исследования социально-психологических детерминант отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего* проводится описание

методологических принципов, положенных в основу диссертационного исследования. Методологическую основу исследования составили следующие принципы:

- принцип системности: отношение к беспилотному автомобильному транспорту представляет собой сложное, многокомпонентное и системное явление;
- принцип детерминизма: отношение к беспилотному автомобильному транспорту обусловлено воздействием внутренних и внешних (социальных) факторов;
- принцип единства сознания и деятельности: усвоение и рефлексия норм, ценностей, правил, формирующих отношение личности к беспилотному автомобильному транспорту, осуществляется посредством сознания индивида, тогда как через деятельность индивид организует свои поведенческие мотивы к данной технологии;
- принцип субъектности: отношение личности к беспилотному автомобильному транспорту является результатом взаимодействия внутреннего мира человека с внешним.

§ 2.2. *Организация и методы эмпирического исследования социально-психологических детерминант отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего* посвящен описанию этапов эмпирического исследования, а также используемого психодиагностического инструментария. Обоснование используемых методик эмпирического исследования представлено в таблице 1.

Таблица 1 – Методики исследования социально-психологических детерминант отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего

Социально-психологические детерминанты	Методики исследования
Ценностные ориентации, как регулятор социальной активности личности	«Портретный ценностный опросник» (S. Schwartz в адаптации В.С. Магуна, М.Г. Руднева)
Личностные черты, влияющие на статус и роль личности в социуме	«Краткий личностный опросник» – ТІРІ-RU (S.D. Gosling, с соавт. в адаптации А.С. Сергеевой с соавт.)
Базовое доверие, как элемент социального капитала, раскрывающееся в доверии себе, другим людям и миру	«Доверие/ недоверие личности миру, себе и другим людям» (А.Б. Купрейченко в интерпретации Е.П. Ильина)
Включенность в межличностную коммуникацию, обусловленная стремлением к социальному включению	«Опросник межличностных отношений» – шкала «Включенность» (W. Schutz, в адаптации А.А. Рукавишникова)
Техническое мировоззрение, опосредованное межличностными отношениями, идентификацией с членами своей группы, межгрупповой дифференциацией	«Отношение к технологиям» (Г.У. Солдатова с соавт.)

В *Выводах по второй главе* делается заключение о необходимости эмпирической верификации концептуальной модели исследования согласно разработанной программе исследования, с использованием подобранных психодиагностических методик.

В третьей главе **«Результаты эмпирического исследования социально-психологических детерминант отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего»** представлены результаты, полученные в ходе эмпирического исследования, осуществлена их статистическая обработка, обобщение и интерпретация.

В § 3.1. *Пилотажный этап исследования отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего* представлены результаты пилотажного этапа исследования, в ходе которого с помощью метода фокус-групп (n=42), а также контент-анализа комментариев пользователей видеохостинга было проанализировано содержание отношения людей к технологии БА на текущем этапе ее развития в России. Выявлено, что содержание отношения раскрывается в оценке готовности необходимой инфраструктуры (отношение к среде эксплуатации БА), отзывов об эксплуатации БА (отношение к информационной составляющей), способности БА справиться с управлением транспортным средством (отношение к безопасности и защищенности алгоритмов работы БА), возможных социально-экономических изменений (отношение к социально-экономическим последствиям внедрения БА), отсутствия у БА человеческих качеств (отношение к отсутствию у БА положительных/отрицательных человеческих качеств).

§ 3.2. *Результаты основного этапа эмпирического исследования* посвящен статистической обработке, обобщению и интерпретации результатов основного этапа эмпирического исследования.

В § 3.2.1. *Разработка и валидизация авторской методики «Оценка отношения к беспилотному автомобильному транспорту»* приводятся данные о надежности и валидности разработанной авторской методики. Методика включает три шкалы, отражающие трехкомпонентную структуру отношения: когнитивный (Кк), эмоциональный (Эк) поведенческий (Пк) компоненты. Оценка очевидной и содержательной валидности методики проводилась с использованием метода экспертных оценок и вычислением коэффициента конкордации Кендалла ($W = 0,783$; $p < 0,001$).

Конфирматорный факторный анализ показал следующие параметры трехфакторной модели: $\chi^2=589,609$; $df=101$; $p<0,001$; $RMSEA=0,068$; $GFI=0,980$; $CFI=0,925$; $TLI=0,911$ (рис. 1). Исследование позволило установить достаточную дискриминативность всех пунктов методики ($r>0,5$; $p<0,001$).

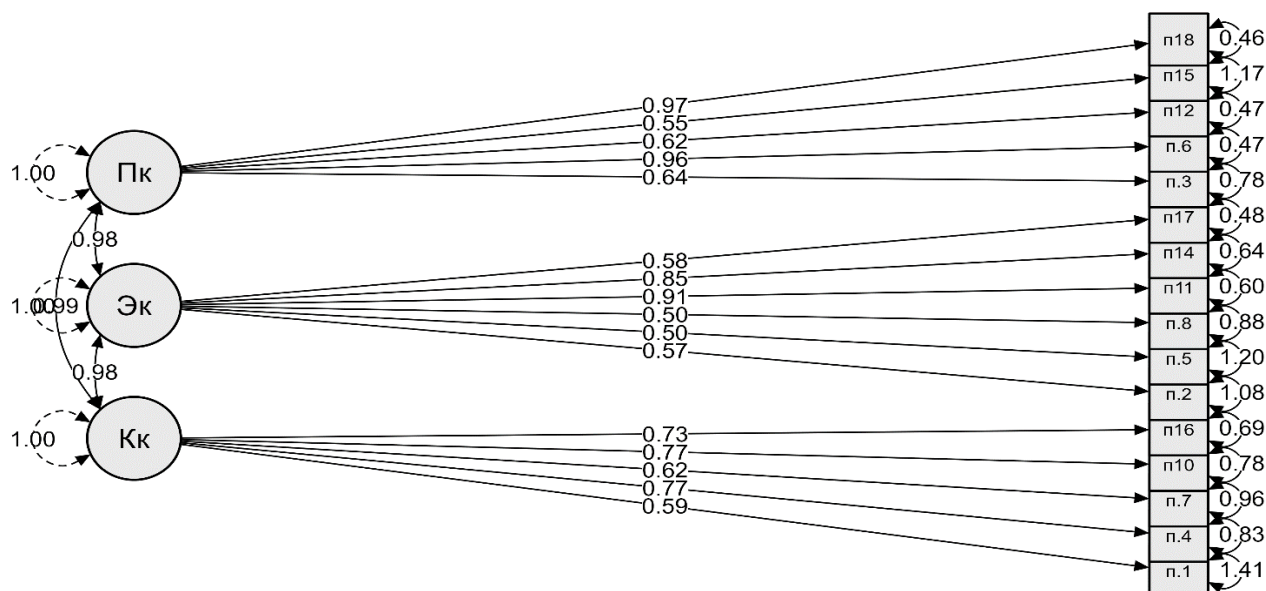


Рисунок 1 – График модели – результаты конфирматорного анализа (версия методики из 16 пунктов)

Примечание: Кк – оценка возможностей и ограничений технологии БА (α Кронбаха = 0,722); Эк – оценка эмоций и чувств, вызванных технологией БА (α Кронбаха = 0,755); Пк – оценка готовности к взаимодействию с БА (α Кронбаха = 0,800).

В § 3.2.2. *Социально-психологические типы отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего* представлены описательные статистики выборки основного этапа эмпирического исследования, а также выделены четыре социально-психологических типа отношения личности к технологии беспилотного автомобиля.

Результаты частотного анализа показали, что наибольшее количество значений по шкалам варьируется в диапазоне от 2,60 до 3,20 баллов (по пятибалльной шкале): Кк – 47,10%, Эк – 40,40%, Пк – 46,40%, что может свидетельствовать об отсутствии сформированного отношения к данной технологии и достаточно низкой осведомленности о ней (рис.2).

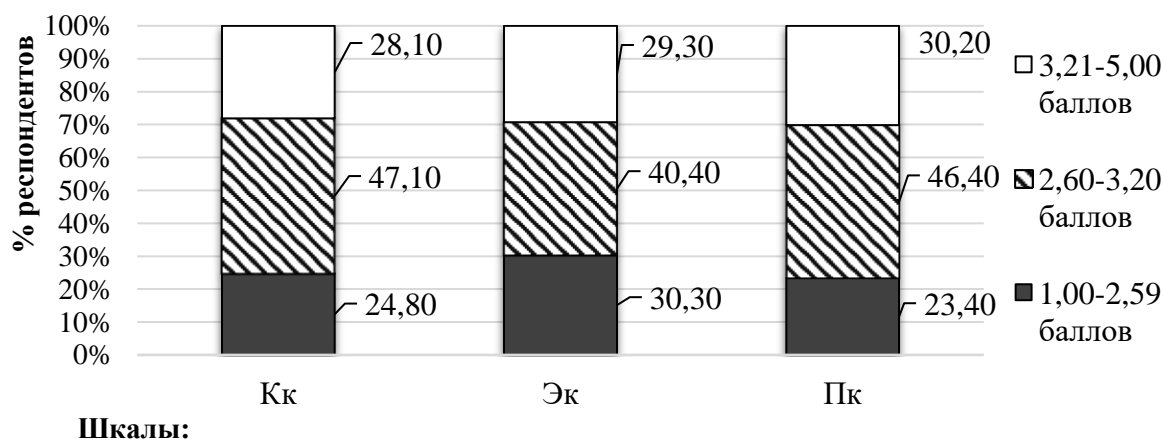


Рисунок 2 – Результаты частотного анализа по шкалам методики «Оценка отношения к беспилотному автомобильному транспорту»

С помощью кластерного анализа методом k-средних были выделены четыре социально-психологических типа отношения личности к технологии беспилотного автомобиля: оптимистичный (ОТ) – 7%, умеренно-оптимистичный (УТ) – 25%, сомневающийся (СТ) – 49%, пессимистичный (ПТ) – 19% (рис. 3).

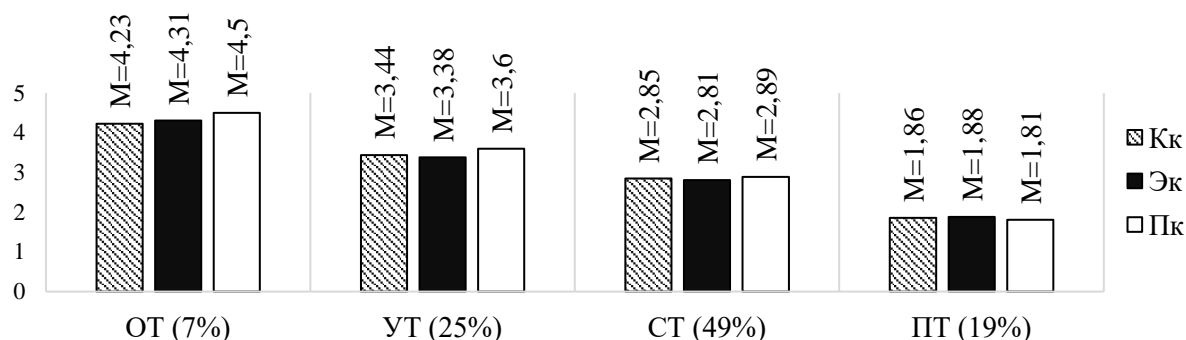


Рисунок 3 – Средние значения по шкалам методики «Оценка отношения к беспилотному автомобильному транспорту» у различных социально-психологических типов отношения (n=967)

От оптимистичного к пессимистичному типу отношения происходит снижение положительного отношения к беспилотному автомобилю ($p \leq 0,001$), характеризующееся снижением уровня доверия к другим ($p = 0,006$), большей выраженностью нейротизма ($p = 0,002$), стремлением к поддержанию меньшего количества социальных контактов ($p = 0,002$), меньшей ориентацией на ценности гедонизма ($p = 0,001$) и власти ($p \leq 0,001$), повышением значимости культурных, семейных и религиозных традиций ($p = 0,049$), меньшим энтузиазмом в использовании новых технологий ($p \leq 0,001$) и большей убежденностью в их негативном социальном влиянии ($p \leq 0,001$).

§ 3.2.3. Социально-психологические особенности отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего у жителей мегаполисов и крупных городов посвящен анализу особенностей отношения личности к БА в зависимости от места проживания в городской среде крупнейших и крупных городов. Результаты сравнительного анализа показали, что свое отношение к БА (рис. 4) жители мегаполисов оценивают более положительно, в части поведенческого компонента ($U = 106284$; $p = 0,038$).

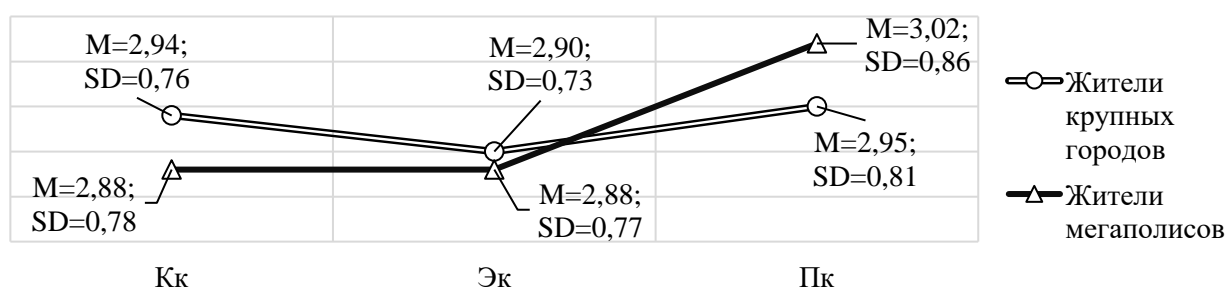


Рисунок 4 – Описательные статистики по шкалам методики «Оценка отношения к беспилотному автомобильному транспорту» среди респондентов, проживающих в городах с разной плотностью населения

В § 3.2.4. Социально-психологические особенности отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего у представителей с технической и гуманитарной специальностью показаны особенности отношения личности к БА в зависимости от профессиональной сферы деятельности. Сравнительный анализ показал, что респонденты с технической специальностью более положительно относятся к беспилотному автомобилю в части когнитивного ($U=62392$; $p \leq 0,001$), эмоционального ($U=71933$; $p=0,049$) и поведенческого ($U=61504,5$; $p \leq 0,001$) компонентов (рис. 5).

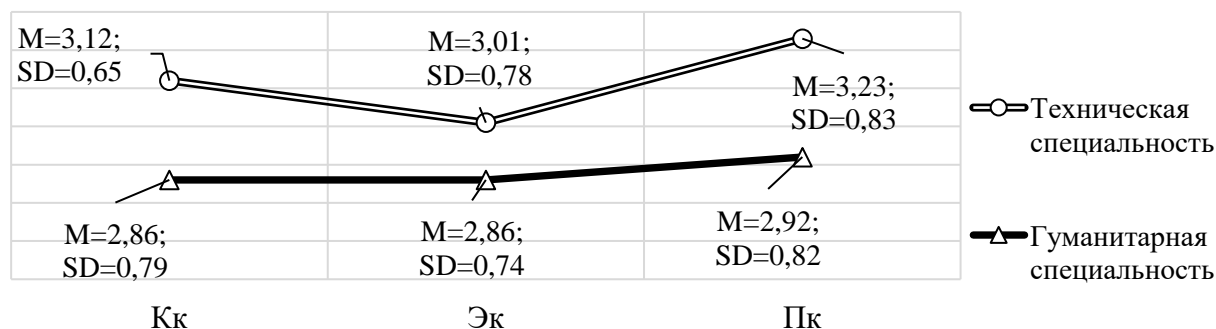


Рисунок 5 – Описательные статистики по шкалам методики «Оценка отношения к беспилотному автомобильному транспорту» среди респондентов с разной профессиональной принадлежностью

В § 3.2.5. Социально-психологические особенности отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего у представителей разных поколенческих групп по результатам сравнительного анализа выявлено, что наиболее положительно оценивают свою готовность к взаимодействию с БА (Пк) респонденты в возрасте от 56 до 72 лет ($U=325,5$ – $5565,5$; $p \leq 0,001$). В части когнитивного аспекта (рис. 6) отношения к БА респонденты поколения Y (23 – 41 л.) относятся более отрицательно, чем представители поколений Z (16 – 22 л.; $p \leq 0,001$) и X (42 – 55 л.; $p=0,014$).

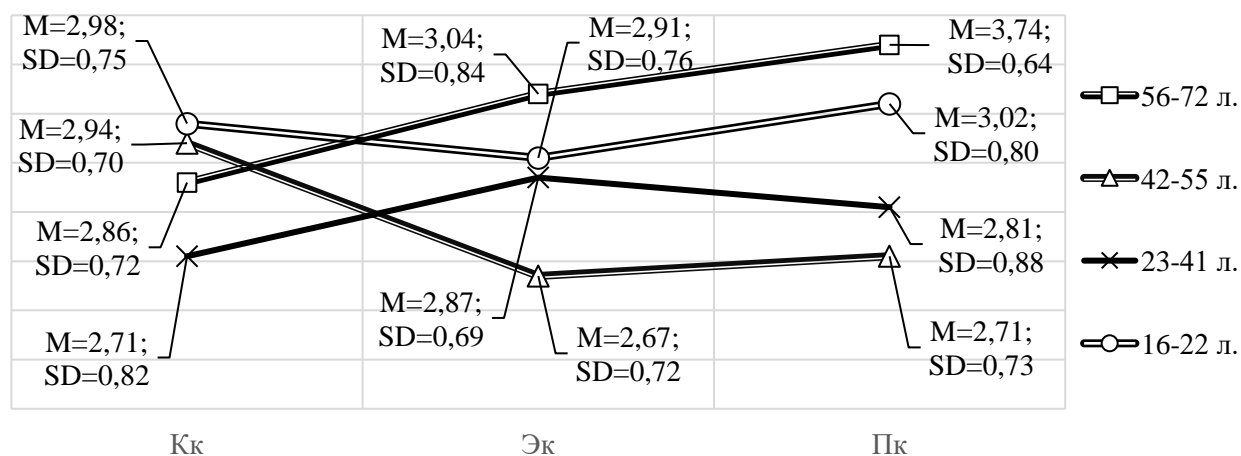


Рисунок 6 – Описательные статистики по шкалам методики «Оценка отношения к беспилотному автомобильному транспорту» среди респондентов разных поколенческих групп

В § 3.2.6. *Предикторы отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего* представлены результаты регрессионного анализа, который позволил выделить внутрличностные предикторы отношения к БА с учетом внешних (социально-средовых и социально-демографических) детерминант.

В группах, учитывающих место проживания (городская среда с разной плотностью населения) – положительное отношение сочетается с высоким уровнем технофилии ($\beta=0,341 - 0,151$; $p<0,01$) и низкой технорациональностью ($\beta=-0,158 - -0,127$; $p<0,01$). При этом более открытая позиция по отношению к БА у жителей мегаполисов связана с компонентами базового доверия (высоким доверием себе ($\beta=0,200$; $p<0,001$) и другим ($\beta=0,295 - 0,227$; $p<0,001$), но низким уровнем доверия миру ($\beta=-0,235$; $p<0,001$)), дистанцированием, обособленностью от других (дружелюбие: $\beta=-0,268 - -0,162$; $p<0,01$), большей эмоциональной стабильностью ($\beta=0,171$; $p<0,001$). Жители мегаполисов подвержены повышенному эмоциональному стрессу (в том числе ввиду необходимости непрерывного анализа новой информации), они чаще вынуждены полагаться на экспертное мнение других.

В группах, учитывающих профессиональную принадлежность, положительное отношение к БА связано с технофилией ($\beta=0,374 - 0,242$; $p<0,001$), вне зависимости от особенностей профессиональной сферы деятельности. При этом для представителей технических специальностей позитивное отношение связано с меньшей значимостью ценности «риск-новизна» ($\beta=-0,372 - -0,137$; $p<0,05$) и высоким стремлением к поддержанию большого числа социальных контактов (включенность: $\beta=0,231 - 0,187$; $p<0,01$), а у представителей гуманитарных специальностей – с высоким уровнем доверия другим ($\beta=0,177 - 0,118$; $p<0,01$), но склонностью к сохранению дистанции от других, поддержанию обособленной позиции (дружелюбие: $\beta=-0,177 - -0,111$; $p<0,01$). У специалистов гуманитарного профиля положительное отношение сопряжено со снижением рациональности в использовании технологий (технорационализм: $\beta=-0,104$; $p<0,01$), меньшей значимостью ценности «безопасность», а у специалистов технического профиля – наоборот большей выраженностью технорационализма ($\beta=0,200$; $p<0,01$).

В группах, учитывающих поколенческие особенности – у представителей поколения Z (16-22 лет) и поколения Y (23-41 лет) положительное отношение связано с высоким уровнем технофилии ($\beta=0,311 - 0,242$; $p<0,001$) и доверия другим ($\beta=0,441 - 0,102$; $p<0,01$), низкой дисциплинированностью (добросовестность: $\beta=-0,327 - -0,101$; $p<0,01$). При этом рост технофобии сопряжен с положительным отношением к БА у поколения Z ($\beta=0,113 - 0,165$; $p<0,01$), а у поколения Y – отрицательным отношением ($\beta=-0,550 - -0,343$; $p<0,001$). При этом для поколения Z технофилия наиболее типична. Это

подчеркивает не взаимоисключающий характер технофилии и технофобии. Вероятно, поколение Y ожидает повышения приватности в таком транспортном средстве, без лишней коммуникации с посторонним водителем, что объясняет отрицательную связь дружелюбия с отношением к БА ($\beta = -0,494 - -0,331$; $p < 0,001$).

У представителей поколения X (42-55 лет) и старшей из четырех поколенческих групп (56-72) положительное отношение связано с ростом ответственности и аккуратности в делах (добросовестность: $\beta = 0,535 - 0,199$; $p < 0,01$), высокой эмоциональной стабильностью ($\beta = 0,265 - 0,192$; $p < 0,01$), низкой открытостью новому ($\beta = -0,475 - -0,167$; $p < 0,05$), а также ориентацией на ценность «безопасность» ($\beta = 0,263 - 0,236$; $p < 0,05$). Выраженная потребность быть включенными в межличностную коммуникацию способствует положительному отношению к беспилотному автомобилю у представителей поколения X ($\beta = 0,367 - 0,307$; $p < 0,001$), а наиболее старшему поколению – отрицательному ($\beta = -0,227$; $p < 0,01$).

Вне зависимости от принадлежности респондентов к определенной группе, технопессимизм отрицательно связан с отношением к БА ($\beta = -0,755 - -0,142$; $p < 0,01$), что говорит о высокой обеспокоенности респондентов по поводу негативного социального влияния данной технологии на общество. Для формирования более положительного отношения необходимо проведение разъяснительной работы и предоставления информации о том, как будут решены возможные социальные угрозы, связанные с внедрением БА.

По результатам проведенного исследования была построена и эмпирически верифицирована модель социально-психологической детерминации отношения личности к технологии беспилотного автомобильного транспорта (рис. 7).

Модель включает внутриличностные детерминанты: ценностный профиль, личностные черты, базовое доверие, включенность в межличностную коммуникацию и техническое мировоззрение, связь которых с отношением к БА имеет характерные отличия в зависимости от внешних (социально-средовых и социально-демографических) детерминант: профессиональная принадлежность, место проживания с разной плотностью населения и поколенческие особенности.

В § 3.3. *Практические рекомендации по социально-психологическому сопровождению процесса внедрения беспилотного автомобильного транспорта как технологии будущего* на основании модели социально-психологической детерминации отношения личности к технологии беспилотного автомобильного транспорта представлены практические рекомендации для работы с различными социальными группами.



Рисунок 7 – Модель социально-психологической детерминации отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего

Примечание: O1 – O5 – содержание отношения: O1 – отношение к среде эксплуатации БА, O2 – отношение к информационной составляющей, O3 – отношение к безопасности и защищенности алгоритмов БА, O4 – отношение к социально-экономическим последствиям, O5 – отношение к отсутствию у БА положительных/отрицательных «человеческих» качеств.

Рекомендации направлены на достижение психологического баланса между сверхдоверием, когда человек чрезмерно полагается на решения, принимаемые алгоритмами БА, и сверхнедоверием в отношении данной технологии. Целью такой работы является совместное обсуждение представителями разных социальных групп противоречивой, но значимой темы в форме диалога, с помощью которого будет происходить обмен мнениями, опытом и представлениями о БА как технологии будущего, имеющей под собой практический аспект на различных социально-психологических уровнях (внутриличностном, межличностном, внутригрупповом и межгрупповом). Важным прикладным аспектом работы выступает включение психолога в команду

разработчиков системы беспилотного городского транспорта. Элементы данной работы реализованы нами на практических занятиях со студентами РГСУ.

В *Выводах по третьей главе* обобщены результаты, полученные в ходе проведенного эмпирического исследования. Делается вывод, что достижение психологического баланса в отношении личности к беспилотному автомобильному транспорту возможно путем реализации разработанных нами практических рекомендаций, направленных на психологическое сопровождение процесса внедрения технологии БА, в основе которых лежат выделенные социально-психологические детерминанты.

В **заключении** представлены обобщенные результаты исследования, подтверждающие выдвинутые гипотезы и позволяющие сделать следующие **выводы:**

1. Отношение личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего является многокомпонентным социально-психологическим феноменом, представляющим собой оценку личностью данной технологии, основанную на предыдущем опыте взаимодействия с техническими устройствами, актуализация которой происходит в процессе формирования образа будущего, проявляющегося в коллективных целях, планах, надеждах, страхах, идеалах, групповых мечтах и ожиданиях, способную носить амбивалентный характер. Структура отношения личности к данной технологии включает в себя: когнитивный (оценка возможностей и ограничений технологии БА), эмоциональный (оценка эмоций и чувств, вызванных данной технологией) и поведенческий (оценка готовности к взаимодействию с беспилотным автомобилем) компоненты.

2. Содержание отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего раскрывается в отношении к среде эксплуатации беспилотного транспорта, информационной составляющей, безопасности и защищенности алгоритмов работы данной технологии, социально-экономическим последствиям внедрения беспилотного транспорта, отсутствию у беспилотного автомобиля положительных/отрицательных человеческих качеств.

3. Отношение личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего представлено четырьмя социально-психологическими типами, к которым относятся оптимистичный, умеренно-оптимистичный, сомневающийся и пессимистичный. Наибольшим численным большинством характеризуется сомневающийся социально-психологический тип, что подчеркивает преимущественно отсутствие единого однозначного отношения к технологии БА у подавляющего количества респондентов.

4. Социально-психологическая детерминация отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту как технологии будущего определяется

взаимосвязью внешних (профессиональная принадлежность, городская среда с разной плотностью населения, поколенческие особенности) и внутриличностных (ценностный профиль, личностные черты, базовое доверие, включенность в межличностную коммуникацию, техническое мировоззрение) детерминант.

5. Более сформированная позиция в отношении технических устройств наблюдается у представителей профессий технической направленности, для которых беспилотный автомобиль представляет собой предсказуемое, рациональное техническое устройство в отличие от гуманитариев, для которых использование БА не является рациональным решением, но способное повысить приватность при пользовании транспортом.

6. Жители мегаполисов относятся к БА более положительно, чем жители менее населенных городов. Жители мегаполисов оценивают БА с точки зрения возможности оградить себя от количества социальных контактов, а также оценивая более интенсивный (опасный) дорожный трафик, а жители менее крупных городов, находясь дальше от технологичного мегаполиса, находят в данной технологии элемент роскоши, при этом опасаясь ухудшения социально-экономической обстановки (потеря работы водителями такси).

7. Представители более молодых поколений (Z и Y) оценивают возможность получить новый опыт от использования БА, но не находят ее безопасной; более старшие поколения (в возрасте от 42 до 72 лет) ожидают повышения безопасности в дорожном трафике и большей предсказуемости при управлении БА.

8. Вне зависимости от внешних детерминант высокая обеспокоенность относительно негативного социального влияния технологий (технопессимизм) связана со снижением положительного отношения к БА, что подчеркивает высокую обеспокоенность относительно возможных негативных социальных последствий внедрения данной технологии.

9. Разработанная авторская методика «Оценка отношения к беспилотному автомобильному транспорту» отвечает необходимым требованиям психометрики с точки зрения дискриминативности и согласованности, и может быть использована в качестве инструмента, позволяющего изучить отдельные компоненты (когнитивный, эмоциональный и поведенческий) социально-психологического отношения личности к новым технологиям.

10. С целью достижения психологического баланса в отношении личности к беспилотному автомобильному транспорту разработаны практические рекомендации, направленные на формирование на различных социально-психологических уровнях (внутриличностном, межличностном, внутригрупповом и межгрупповом) приемлемого социального образа беспилотного автомобильного транспорта, а также сбалансированного психологического отношения к данной технологии – достижению рационального баланса между технофобией и технофилией, доверием и недоверием.

Основные положения и выводы диссертационного исследования отражены в следующих публикациях автора, общим объемом 26,43 п.л. (авторских 11,14 п.л.):

а) публикации в изданиях, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России:

1. Саенко, А. Ю. Социально-психологические детерминанты отношения личности к беспилотному транспорту / А. Ю. Саенко // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия Акмеология образования. Психология развития. – 2023. – Т. 12, Вып. 4. – С. 315-323. (1,12 п.л.)

2. Саенко, А. Ю. Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси / А. Ю. Саенко, П. А. Кисляков // Институт психологии Российской академии наук. Социальная и экономическая психология. – 2024. – Т. 9, № 1(33). – С. 100-124. (1,5 п.л. / 0,75 п.л.)

3. Саенко, А. Ю. Направления социально-психологического сопровождения процесса внедрения технологии городского беспилотного транспорта как технологии будущего / А. Ю. Саенко // Ученые записки Российского государственного социального университета. – 2024. – Т. 23, № 1(170). – С. 45-51. (0,87 п.л.)

4. Саенко, А. Ю. Разработка и апробация методики оценки отношения к беспилотному автомобильному транспорту / П. А. Кисляков, А. Ю. Саенко // Ученые записки Российского государственного социального университета. – 2024. – Т. 23, №1(170). – С. 60-70. (1,37 п.л. / 0,68 п.л.)

5. Саенко, А. Ю. Социально-психологический анализ типов отношения личности к беспилотному автомобильному транспорту / А. Ю. Саенко // Научный поиск: личность, образование, культура. – 2024. – № 3(53). – С. 89-98. (1,25 п.л.)

6. Саенко, А. Ю. Социально-психологические детерминанты отношения различных социальных групп к беспилотному автомобилю как технологии будущего / А. Ю. Саенко // Теоретическая и экспериментальная психология. – 2024. – Т. 17, № 3. – С. 66-95. (1,75 п.л.)

б) учебные пособия:

7. Саенко, А. Ю. Психология информационной безопасности: личность, общество, государство. Учебное пособие / П. А. Кисляков, А. Ю. Саенко, А. - Л. С. Меерсон; под ред. П. А. Кислякова. – Красноярск: Издательство «Научно-инновационный центр», 2024. – 240 с. (15 п.л. / 1,5 п.л.)

в) статьи, тезисы в журналах, материалах научно-практических конференций, сборниках научных трудов:

8. Саенко, А. Ю. Социально-психологические вопросы внедрения общественного беспилотного транспорта / А. Ю. Саенко // Трансмиссия культурного опыта и социальных практик в эпоху транзитивности: Сборник материалов Международной научно-практической конференции (Ижевск, 15–18 ноября 2022 г.). – Ижевск: УдГУ, 2022. – С. 51-52. (0,13 п.л.)

9. Саенко, А. Ю. Психологические аспекты восприятия обществом беспилотного транспорта / А. Ю. Саенко // Психология XXI столетия (Новиковские чтения): сборник по материалам ежегодного конгресса (Ярославль, 12–14 мая 2023 г.). – Ярославль: ЯГУ им. П.Г. Демидова, 2023. – С. 279-283. (0,31 п.л.)

10. Саенко, А. Ю. Изучение восприятия обществом технологии беспилотного транспорта в исследованиях зарубежных и отечественных авторов / А. Ю. Саенко // Социальная психология: вопросы теории и практики: Материалы VIII Международной научно-практической конференции памяти М.Ю. Кондратьева (Москва, 11–12 мая 2023 г.). – М.: МГППУ, 2023. – С. 713-717. (0,31 п.л.)

11. Саенко, А. Ю. Социально-психологические факторы отношения личности к беспилотному такси / А. Ю. Саенко // Человеческий фактор: Социальный психолог. – 2023. – № 3(47). – С. 310-318. (0,56 п.л.)

12. Саенко, А. Ю. Отношение к техническим инновациям как социально-психологический феномен / А. Ю. Саенко // Социокультурные, психологические и педагогические координаты развития личности: Материалы Международной научно-практической конференции (Владимир, 05–06 октября 2023 г.). – Владимир: «Транзит-ИКС», 2023. – С. 394-399. (0,38 п.л.)

13. Саенко, А. Ю. Психологический барьер как фактор отношения личности к беспилотному транспорту / А. Ю. Саенко, П. А. Кисляков // Актуальные проблемы современной социальной психологии и ее отраслей: Сборник научных трудов. – М.: ИП РАН, 2023. – С. 487-492. (0,38 п.л. /0,19 п.л.)

14. Саенко, А. Ю. Рекомендации по социально-психологической поддержке процесса интеграции технологии городского автономного транспорта / А. Ю. Саенко, П. А. Кисляков // Психология XXI века: вызовы, поиски, векторы развития: Сборник материалов V Всероссийского симпозиума (Рязань, 11–12 апреля 2024 г.). – Рязань: Академия ФСИН России, 2024. – С. 772-776. (0,31 п.л. /0,15 п.л.)

15. Саенко, А. Ю. Психологические особенности технологии беспилотного автомобильного транспорта: теоретическое осмысление / А. Ю. Саенко // Человек и общество в современном киберпространстве: Материалы III Международной научной конференции молодых ученых (Москва, 26 апреля 2024 года). – М.: Энциклопедист-Максимум, 2024. – С. 150-157. (0,5 п.л.)

16. Саенко, А. Ю. Отношение к технологиям искусственного интеллекта как к источнику глобальных рисков / А. Ю. Саенко // Человеческий фактор: Социальный психолог. – 2024. – № 2(50). – С. 119-125. (0,44 п.л.)

17. Саенко, А. Ю. Отношение к беспилотному легковому такси у людей с разным стажем вождения / А. Ю. Саенко // Социальная психология: вопросы теории и практики. Материалы IX Международной научно-практической конференции памяти М.Ю. Кондратьева «Социальная психология: вопросы теории и практики» (Москва, 15–16 мая 2024 г.). – М.: МГППУ, 2024. – С. 565-568. (0,25 п.л.)