



**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ФАКУЛЬТЕТ ЛІНГВІСТИКИ ТА СОЦІАЛЬНИХ КОМУНІКАЦІЙ  
КАФЕДРА СОЦІОЛОГІЇ ТА ПОЛІТОЛОГІЇ**



**VI Всеукраїнська  
науково-практична конференція**

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ  
СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА  
В ФОКУСІ СОЦІОЛОГІЇ**

**14 березня 2019 року**

**Київ - 2019**

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ФАКУЛЬТЕТ ЛІНГВІСТИКИ ТА СОЦІАЛЬНИХ  
КОМУНІКАЦІЙ  
КАФЕДРА СОЦІОЛОГІЇ ТА ПОЛІТОЛОГІЇ**

**VI Всеукраїнська науково-практична конференція**

**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ  
СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА В  
ФОКУСІ СОЦІОЛОГІЇ**

**14 березня 2019 року**

**Київ - 2019**

**Видавництво «Міленіум»**

ББК С5 я 431  
УДК 316 “312”:001:378-057.8(063)  
А 437

Рекомендовано Вченою радою Факультету лінгвістики та соціальних комунікацій Національного авіаційного університету протокол № 2 від 10.04.2019 року

**А 437** Актуальні проблеми сучасного суспільства в фокусі соціології. Матеріали VI Всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Київ, 14 березня 2019 року. - К.: Міленіум, 2019. - 112 с.

**Редакційна колегія:**

**Хомерікі О.А.**, доктор соціологічних наук, професор, завідувач кафедри соціології та політології Національного авіаційного університету

**Чупрій Л.В.**, доктор політичних наук, професор кафедри соціології та політології Національного авіаційного університету

**Ісхакова Н.Г.**, кандидат політичних наук, доцент кафедри соціології та політології Національного авіаційного університету

У збірнику представлений стислий виклад доповідей, поданих на VI Всеукраїнську науково-практичну конференцію «Актуальні проблеми сучасного суспільства в фокусі соціології», що відбулася на базі кафедри соціології та політології Факультету лінгвістики та соціальних комунікацій Національного авіаційного університету 14 березня 2019 року.

Усі матеріали подані у авторській редакції та відображають особисту позицію учасників конференції. Відповідальність за зміст тез несе автор.

ISBN 978-966-8063-79-91

ББК С5 я 431

© Кафедра соціології та політології  
Національного авіаційного університету, 2019  
© ВИДАВНИЦТВО МІЛЕНІУМ, 2019

ЗМІСТ

---

<i>Секція: Соціологія транспорту</i>		
Хомерікі О.А. ТРАНСПОРТ ЯК СОЦІОКУЛЬТУРНИЙ ФЕНОМЕН		5
Яковенко Ю.І. БАЧЕННЯ ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ СОЦІОЛОГІЇ ТРАНСПОРТУ ЧЕРЕЗ ТРІАДНИЙ ПІДХІД		9
Михайлич О.В., Енес О.І. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ		15
Ніколаєнко В. Л., ЦИВІЛЬНА АВІАЦІЯ ЯК СОЦІАЛЬНИЙ ФЕНОМЕН		18
Петренко-Лисак А.О., «ЛЮДСЬКИЙ ВИМІР» ПРОСТОРУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ		22
Стригуль М.В., ОСВІТА В ТРАНСПОРТНИХ ВНЗ УКРАЇНИ: МОДЕРНІЗАЦІЯ ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ		27
Ташенко А.Ю., ТРАНСПОРТ І СТИЛЬ ЖИТТЯ		33
Яковенко А.К. ЗВ'ЯЗНІСТЬ СОЦІАЛЬНОЇ СПІЛЬНОТИ ЯК ПЕРЕДУМОВА РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕВОЇ СОЦІОЛОГІЇ		39
<i>Секція: Актуальні проблеми соціально-політичного розвитку суспільства</i>		
Ihor Britchenko, Inna Semenets-Orlova THE CHALLENGES OF CIVIC EDUCATION: GLOBAL WORLD SECURITY CONTEXT		47
Чупрій Л. В., ЕЛЕКТОРАЛЬНІ СИМПАТІЇ ВИБОРЦІВ НА ПРЕЗИДЕНТСЬКИХ ВИБОРАХ 2019 РОКУ		53
Ісхакова Н. Г. СОЦІАЛЬНІ ЧИННИКИ ДЕМОКРАТИЗАЦІЇ ПОЛІТИЧНОЇ СИСТЕМИ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ		66
Лясота Л.І., Пивоварова Н.П.,		

---

## АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА В ФОКУСІ СОЦІОЛОГІЇ

ЛІДЕРСТВО ОЧИМА УКРАЇНСЬКОЇ МОЛОДІ	70
Грищенко Н.І., СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ МІГРАЦІЇ НАСЕЛЕННЯ У ХХІ СТ.	75
Бондарчук П. С., ЦІННІСНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ГРОМАДЯНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА ЯК СКЛАДОВОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ ТА ЗАГРОЗ	79
Загорулько А.П., ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ ОРГАНАМИ СИСТЕМИ МВС УКРАЇНИ В УМОВАХ ГІБРИДНОЇ ВІЙНИ	83
Круговий Д. С., ЗАГРОЗИ ПОЛІТИЧНІЙ БЕЗПЕЦІ УКРАЇНИ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ	89
Савчук С. О., ОСНОВНІ ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ПЕРЕДУМОВ ФОРМУВАННЯ ТЕРОРИЗМУ	93
Кравченко Н. Ю. ОРГАНІЗАЦІЙНА КУЛЬТУРА В ДЕРЖАВНОМУ СЕКТОРІ УКРАЇНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА	98
Пархоменко О.І. КУЛЬТУРНІ ТА СОЦІАЛЬНО-СТРУКТУРНІ ЧИННИКИ ГЕНДЕРНИХ ВІДНОСИН	102
Половая Н. О., Кононова Я. В. ФОРМУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ КУЛЬТУРИ В ОСВІТНЬОМУ ПРОСТОРІ	105
Святненко І.О МАТРІАРХАТ В МІЖДИСЦИПЛІНАРНОМУ ДИСКУРСІ: ДО ПРОБЛЕМИ РЕСЕМАНТИЗАЦІЇ	108

**СЕКЦІЯ:  
СОЦІОЛОГІЯ ТРАНСПОРТУ**

*Хомерікі О.А.,*

доктор соціологічних наук, професор,  
завідувач кафедри соціології та політології  
Національного авіаційного університету, Україна

*Оксенчук А.,*

аспірантка кафедри соціології та політології  
Національного авіаційного університету, Україна

**ТРАНСПОРТ ЯК СОЦІОКУЛЬТУРНИЙ ФЕНОМЕН**

В даний час транспорт відіграє настільки важливу роль, що його руйнування призвело б до розпаду сучасної цивілізації. Споживач транспортних послуг не тільки отримує «результат» роботи транспортної системи (газ, світло, тепло в будинку, лист в поштовій скриньці, послання на моніторі комп'ютера), але і бере участь в «процесі» - в роботі транспортного засобу тобто переміщається. У цьому контексті доцільно розглядати транспорт в якості соціокультурного явища, яке наповнюється різноманітними смислами в контексті повсякденного життєвого досвіду людини. Транспорт відіграє величезну роль у реалізації та задоволенні потреб населення. Крім того, саме транспорт реалізує функцію територіальної мобільності.

Частіше за все, транспорт визначається як галузь народного господарства, що різними видами засобів здійснює перевезення пасажирів, доставляння, переміщення вантажів і т. ін. Сучасний транспорт прийнято поділяти на п'ять видів: залізничний, водний, автомобільний, трубопровідний та авіаційний. Досліджуваний феномен доцільно осмислювати не тільки в соціально-економічному аспекті, а й у

термінах культурних та інформаційних обмінів. Характеристики доріг, маршрутів, транспортних засобів і соціально значущих послуг зумовлюють вектори та інтенсивність мобільності усього соціуму.

Про актуальність розгляду транспорту як соціокультурного феномену згадували ще на початку ХХ століття. У 1920-х рр. видатний фізіолог А. Ухтомський висунув ідею хронотопу – просторово-часового континууму, що організує поведінку організму. Інший видатний філолог – М.М. Бахтін вже в 1930-х рр. поклав ідею хронотопу в основу культурної типології, зв'язавши простір і час з типом особистості. Пояснення ролі транспорту в сучасній культурі відкриває нові перспективи в розумінні людського суспільства в цілому і окремої особистості зокрема, про що йдеться у напрацюваннях зарубіжних дослідників (Y. Masuda [1], A. Mondschein [2], N. Huynh [3] та ін.).

Внутрішню соціальну, політичну, економічну консолідацію суспільства, з'єднання географічно віддалених країн і народів забезпечують транспортні системи. Процес розширення людського простору, заселення неосвоєних раніше ареалів є неможливим без супроводу транспортного освоєння цих територій.

За допомогою транспорту людству вдається поєднувати, оптимізувати і врівноважувати дві протилежні за своїм напрямком тенденції суспільного розвитку – безперервне прагнення цивілізації до зовнішнього розширення і необхідність все більш щільного з'єднання окремих ареалів і просторових сегментів глобальної цивілізації. Обидві ці тенденції транспорт, в міру свого розвитку, реалізовує все ефективніше.

Швидкість, надійність, комфорт, мінімізація людських зусиль, адресність – основні характеристики транспортного переміщення,

удосконалення яких дозволяє робити висновки про те, наскільки транспорт виконує свої соціальні функції [3, с. 224-225].

Ще одна форма «сполучної» тканини суспільства, що забезпечує його внутрішню єдність та організованість - це зв'язок, який за своєю суттю є специфікацією транспортування. Для трансляції інформації в різний час і в різних суспільствах до теперішнього часу використовувалися «звичайні» транспортні засоби. Кореспонденція переміщалася дорогами (торговими шляхами), з караванами або на кораблях, що перевозили торговельні вантажі і мандрівників.

Відповідно і швидкість такого транспортування залишалася в межах, визначених технічними можливостями тієї чи іншої транспортно-комунікаційної системи [2].

Транспорт як соціокультурний феномен піддається зміні під впливом переформулювання соціальних вимог і модифікації повсякденних практик. Якщо виникала необхідність в екстреному отриманні того чи іншого повідомлення, то, як правило, вироблялися знакові системи передачі інформації. Прикладом такої системи може бути ланцюжок багать (транспортно-інформаційний винахід стародавнього світу та середньовіччя, поряд з системою дзеркал, поштовими голубами), за допомогою яких найбільш важливі новини-звістки в лічені години передавалися на досить великі відстані. Але в цілому створення таких систем залишалось рідкістю.

До середини XIX століття інформація поширювалася зі швидкістю парусного і гужового транспорту. З появою телефонного зв'язку ситуація починає змінюватися, з'являється можливість швидкого транспортування інформації. Завдяки сучасним телекомунікаційним і комп'ютерно-електронним засобам формується система зв'язку, що здійснюється миттєво. У даний час способи функціонування транспорту і зв'язку є дещо різновекторними, хоча все ще існує кореспонденція, яку



## АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА В ФОКУСІ СОЦІОЛОГІЇ

продовжують передавати через транспортну мережу(листи, бандеролі, посилки).

Окремо слід зазначити, що громадський транспорт як функціональна підсистема утворює особливу сферу соціокультурних відносин зі своїми просторовими і часовими межами, зумовленими комплексом рольових очікувань і засвоєних цінностей. Повсякденна культура громадського транспорту являє собою ціннісну систему, синтез формальних правил і неформальних домовленостей, в рамках яких складаються статусні взаємодії споживачів і представників транспортних послуг, відтворюються дискримінаційні практики, формуються цінності і норми пасажирської і водійської спільноти, перетворюючись в зразки дій. Громадський транспорт виступає невід'ємним компонентом міської культури повсякденності, оформляючи в рамках особливого колективного досвіду варіації людських відносин.

Громадський транспорт може бути розглянутий як соціальна реальність в межах якої формуються та закріплюються соціокультурні уявлення та цінності. Громадський транспорт створює поле реалізації інтересів різних соціальних груп, що активно інтегруються за допомогою регулювання споживання соціально значущих послуг. Беручи участь в організації міського життя, громадський транспорт сприймається як благо, що надається соціальною державою, але в той же час виступає послугою, яку активно оцінюють. Тому, у подальших дослідження є необхідним вивчення задоволеності споживачів різними параметрами громадського транспорту.

Отже, що транспорт - це різні види засобів не тільки перевезення пасажирів або переміщення вантажів і т. ін., а й подолання простору і «скорочення» відстані між суб'єктами, що має своєю метою зближення

всього суспільства. Розглядаючи історичну еволюцію транспорту можна констатувати наближення до цієї мети.

**Література :**

1. Masuda Y. Managing in the information society: Releasing synergy Japanese style. Oxford, Cambridge. 1990. 123 с.
2. Mondschein A. Cognitive mapping, travel behavior, and access to opportunity/Paper submitted for presentation at the 85th Annual Meeting of the Transportation Research Board, 2005. URL: <http://www.uctc.net/scripts/countdown.pl7753.pdf>.
3. Huynh N. T., Brent Hall G., Doherty S., Wayne W., Smith. Interpreting urban space through cognitive map sketching and sequence analysis. The Canadian Geographer//Le Geographe canadien, № 52 (2). 2008. P. 222-240.

***Яковенко Ю.І.,***

доктор соціологічних наук, професор,  
професор кафедри соціології та політології  
Національного авіаційного університету, Україна

**БАЧЕННЯ ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ СОЦІОЛОГІЇ  
ТРАНСПОРТУ ЧЕРЕЗ ТРІАДНИЙ ПІДХІД**

Оскільки евристичний потенціал соціології може бути застосований на осмислення будь-якого напрямку людської діяльності та, відповідно, оформитися як галузева чи спеціальна соціологічна теорія, то структура соціологічного знання в ХХІ столітті є вже вельми розгалуженою. Проте при цьому соціологія прагне не втрачати своєї цілісності, оскільки набуває більшої потужності, бо накопичує як емпіричний матеріал, так і теоретичні узагальнення щодо різних сторін суспільного життя, що може бути враховано в розвитку кожної галузі. Соціологи

України переймаються низкою питань, пов'язаних із трансформаційними процесами, і в цьому випадку і стурбовані роллю соціології та інших соціогуманітарних наук у справі модернізації українського суспільства. Світова практика показала, що в центрі уваги професійних соціологів є дві турботи: по-перше, щодо згаданої вище подальшої інституціоналізації соціології, по-друге, щодо репутації соціології як науки та професії через часткову втрату соціологами світу престижності своєї праці та бажання надати соціології статусу корисної науки в очах громадянського суспільства і суб'єктів державного управління, з метою отримувати фінансування на проведення подальших досліджень.

Для розуміння авторського бачення перспектив розвитку соціології транспорту спочатку варто залучити концепцію поля щодо суперечностей модернізації структури соціологічного знання, розроблену П. Бурдьє. Він прийшов до висновку, що найбільш загальними, властивими всім соціальним полям характеристиками є відносини конкуренції, монополії, існування попиту та пропозиції. Ці обставини відкривають можливість говорити про будь-яке соціальне поле (науки, літератури, журналістики, релігії тощо) як про певний різновид ринку. Він стверджує, що в межах поля науки здійснюють «символічне виробництво», що визначають як виробництво знань і їх головних складових, якими є наукові істини. Це поле є місцем конкурентної боротьби, специфічною ставкою в якій є монополія на науковий авторитет, що означений як технічна здатність і водночас як соціальна влада або монополія на наукову компетенцію, що розуміють як соціально закріплену за визначеним індивідом здатність легітимно говорити та діяти від імені науки. Поле, згідно П. Бурдьє, відіграє роль універсального посередника між зовнішніми умовами практик та їхньою безпосередньою реалізацією. Посередницька функція поля

здійснюється на рівні об'єктивних законів розвитку соціальної системи, зовнішніх щодо окремого індивіда.

В соціології є традиція структуру соціологічного знання поділяти на 1) теоретичну соціологію, 2) теорії середнього рівня та 3) емпіричний базис науки, котрий має бути узагальнений завдяки теоретичним засадам соціології саме в теоріях середнього рівня. Оскільки зараз мова йде про соціологію транспорту, то обґрунтуванням доречності її розвитку слугує та обставина, що процес глобалізації суттєво визначений важливою роллю транспорту та зв'язку. Тому, за зразком проголошення в добу промислової революції науки про Землю, настає доба домінування науки про транспорт та зв'язок як суперкомплексної науки доби комунікативної революції. Соціологія транспорту зараз може постати як невід'ємна її складова поруч із економікою транспорту, медициною транспорту, правовими засадами транспорту тощо. Між тим стан кожної науки чи пізнавальної практики залежить від спроможності суб'єктів цієї діяльності. Прикладами того є не тільки вчений або дослідник, а ще і детектив (від лат. *detectio* — розкриття) — фахівець з розслідування злочинів; слідчий. Якщо в його обов'язки останнього входить збір доказів щодо певної версії стосовно ідентифікації підозрюваного і наступне надання їх судовим органам, то і для вченого ситуація аналогічна, бо не будь-яке нове знання позитивно сприймають сучасники відкриттів чи начальство слідчих тощо. Оскільки свої обґрунтовані висновки, що такий суб'єкт вважає доречними, має подати по інстанції для осіб, які мають прийняти рішення в межах своєї компетенції в структурі державних органів, або, звертаючись до громадськості, надрукувати в наукових чи публіцистичних виданнях, то в кожному такому випадку виникає питання, котре вважаю ключовим, бо воно стосується мотивації кожного з трьох учасників цих процесів. Наприклад, підозрюваного як об'єкта пізнання, дослідника/детектива,

## АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА В ФОКУСІ СОЦІОЛОГІЇ

як суб'єкта пізнання, та нарешті мотивації осіб, котрі надалі після звітування приймають рішення за наслідками пошукової роботи, їх рішення не тільки легітимуює висновки, а ще й продукує їх смисл. Аналогії в соціології є очевидними: об'єкт та суб'єкт дослідження, а також споживач висновків.

Оскільки вище було наведено вже кілька ланцюжків з трьох складових, то це надає підстави згадати такий нетривіальний в світовій науці підхід як тріадний, до розробки котрого активно залучись українські вчені ще 40 років тому. Так, ще в 1978 р. почав працювати науковий семінар «Засади інформатики та математики», який регулярно проходив в Будинку вчених Києва. Він підтвердив своїми результатами високий статус української науки, бо це були розробки методологічного аналізу наукових теорій, фундаментальних основ інформатики та математики, в тому числі нових підходів у розвитку математичної логіки, теорії алгоритмів, загальної теорії інформації. Одним з головних результатів семінару стала остаточна розробка основ теорії фундаментальних тріад та її складових. Суть універсального відкриття його автор М. Бургін виклав так: 1. Все складається з фундаментальних тріад. 2. Нічого не існує саме по собі, тобто без будь-якого зв'язку. 3. Немає нічого більш елементарнішого і фундаментальнішого, ніж фундаментальна тріада. У найзагальнішому вигляді фундаментальну тріаду можна уявити, як структуру, що складається з однієї сутності X (носій тріади), другий сутності Y (рефлектор тріади) і зв'язку між ними f (рефлексии) [1]. Тепер вони вже знаходять найрізноманітніші застосування в соціології, психології, біології та безлічі інших наукових напрямків. Результати досліджень учасників семінару отримало міжнародне визнання заколах (докладніше див.: [2]).

Експертна спільнота вважає висновки пізнавальної діяльності обґрунтованими тоді, коли вони подані, по-перше, в адекватному

теоретичному контексті стосовно об'єкта та предмету пізнання; по-друге, спираючись на застосування методу, що вже дозволяв отримати достовірні дані пошуку; по-третє, викликають активне обговорення їх евристичного потенціалу як позитивного гатунку, так і навпаки. Є у експертів популярні варіанти реагування: по-перше, це цікаво, бо відповідає генеральній лінії діяльності партії, керівництва галузі чи установи тощо; по-друге, це цікаво, але зараз не на часі, бо на подальші дослідження ресурсів нема, бо є більш актуальний аспект, наприклад, безпековий; по-третє, це не цікаво, бо суперечить на даний період прийнятому світогляду, науковій парадигмі чи програмі розвитку чогось більш загального, важливого і дотичного стосовно висновків.

Для авторських висновків підставою послугує вище наведена очевидна тріада в соціології: 1) об'єкт та 2) суб'єкт дослідження, а також 3) споживач висновків, що є системно пов'язаними поміж собою. Яка б не була соціологічна галузь, її об'єктом є люди, а предметом – супутні до галузі обставини. Суб'єктом є дослідники, а споживачами висновків досліджень в галузі соціології транспорту – керманічі соціологічної установи та згодом споживачі висновків та рекомендацій соціологів, які належать до всіх рівнів управління. Ризики розвитку галузі в таких обставинах.

Люди, громадяни, потенційні респонденти зараз втратили колишню довіру до соціології як науки та дослідників як суб'єктів пізнання через регулярні публікації, де ставлять під сумнів професійність та інші чесноти цих суб'єктів. Внаслідок цього люди або не бажають брати участь в опитуваннях, або вдаються до лояльних стосовно замовників відповідей, тобто йде генезис артефактів.

Дослідники в цілому втрачають професійність, бо стають носіями методологічного та й теоретичного травмування, здійснюючи не соціологічні, а соціографічні дослідження [3].

Споживачі є завжди чутливими до потенційних ризиків, тобто до зовнішніх детермінант стосовно агентів, розміщених наразі у полі транспорту. Їхній вплив завжди опосередкований специфікою поля, в якому агенти перебувають. Зрозуміти логіку дій агентів можна за допомогою поняття «капіталу», тобто позиції агентів усередині поля, залежать від обсягу і відносної ваги капіталу, яким вони володіють, а тому доречність висновки соціологів для споживачів визначений за рахунок обчислення символічного капіталу в полі їх діяльності. (логікою і законами, розташуванням і боротьбою сил, що діють у межах цього поля).

Починаючи від таких класичних галузей як соціології праці, читання, освіти тощо успіх розвитку галузей залежав від здатності зацікавлених в цьому суб'єктів сприяти адекватному опису сукупності генеральної та якісно сформувати сукупність вибірково, без знання котрих неможливо здійснити емпіричний етап дослідження. Зараз це вельми складно, зацікавленості зі сторони владних структур в тому не спостерігаю, бо і в полі транспорту домінує «мамона». Вона більше, ніж гроші, мамона – це зла духовна сила, що впливає на людей і поневолює їх через гроші. Простіше змінити, наприклад, тариф на багаж, або вгадати ще якийсь тариф чи податок, аніж вивчати запити всіх агентів цього поля. Отже, перспективи розвитку соціології транспорту залежить від подолання ризиків, пов'язаних з трьома системними складовими галузі, що мають як об'єктивний, так і суто суб'єктивний характер, часом набуваючи статусу фактору нездоланної сили.

### **Література:**

1. Бургин М. С. Введение в современную точную методологию науки / М. С Бургин, В. И., Кузнецов. – М.: Наука, 1994. – 134 с.
2. Штейников С. Достижения абсолюта / С. Штейников // Зеркало недели. 1998. № 174, 30 января. – С. 6.

3. Яковенко Ю.І. Методологічна травма в соціологічних полях України / Ю.І. Яковенко // Вісник Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна. Серія «Соціологічні дослідження сучасного суспільства: методологія, теорія, методи». – 2017, № 39. – С. 9-27.

**Михайлич О.В.,**  
кандидат соціологічних наук,  
доцент кафедри соціології та політології  
Національного авіаційного університету,  
Україна

**Енес О.І.,**  
студентка  
Національного авіаційного університету,  
Україна

## **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ**

Для з'ясування перспектив розвитку авіаційної промисловості України важливо проаналізувати наявний стан, визначити домінуючі тенденції у цій сфері та чинники, що на них впливають.

В умовах поглиблення глобалізаційних процесів значення авіаційних перевезень з кожним роком в Україні та світі зростає, оскільки вони характеризуються такими якостями як швидкість, зручність та багатофункціональність. Відповідно зростає потреба виробництва нової та ремонту наявної авіаційної техніки. Без цього неможливо здійснювати пасажирські та вантажні авіаційні перевезення з дотриманням необхідних вимог економічності, дальності та комфорту.

Авіабудівна галузь є однією з базових і стратегічно важливих галузей національної економіки України. Ми входимо в обмежене коло країн світу, які мають у своєму розпорядженні замкнутий цикл



створення авіаційної техніки, і займаємо провідні позиції в секторі транспортної та регіональної пасажирської авіації світового ринку.

Авіабудівна галузь України включає більше 60 підприємств, які виробляють близько 25 відсотків у структурі продукції машинобудування. Основу галузі становлять п'ять великих підприємств, на яких працюють дві третини працівників галузі. Потужності авіаційної промисловості України дають змогу нарощувати обсяги нових розробок і виробництва авіаційної техніки, зокрема:

- авіаційні агрегати та двигуни;
- регіональні транспортні та пасажирські літаки;
- гвинтокрили та літальні апарати малої авіації, у тому числі безпілотники;
- бортове радіоелектронне обладнання, призначене для використання супутникових систем зв'язку, навігації та спостережень.

Перспективними розробками авіаційної галузі України є:

- літаки типу Ан-74, Ан-38, Ан-70, Ан-124, Ан-140, Ан-148, Ан-178, Ан-225 та їхні модифікації;
- серійне виробництво двигунів Д-27, Д-18Т четвертої серії, АІ-450, АІ-222-25, ВК-2500;
- український гвинтокрил.

До сфери авіабудування України прикута увага іноземних інвесторів. Наприклад, ДП «Антонов» підтримує виробничі контакти з 76 країнами світу та виконує контракт на виробництво 47 літаків Ан-148 та їх модифікацій для замовників з інших країн світу.

Для посилення позитивних тенденцій розвитку авіабудівної галузі України необхідно забезпечити прогрес у таких напрямках:

- кардинального оновлення потребують виробничі потужності на заводах із серійним випуском продукції;

- удосконалення кооперації між розробниками, виробниками та базами технічного обслуговування і ремонту авіаційної техніки;
- підготовка нових кадрів;
- залучення інвестиційних та фінансових ресурсів;
- зменшення залежності від імпорту сировини та комплектувальних виробів;
- посилення конкурентних можливостей порівняно з виробниками авіаційної техніки інших країн.

Аналіз розвитку авіаційної промисловості України свідчить, що її потужності на сьогоднішній день мають високий, не повністю використаний потенціал. На сьогоднішній день виробництво авіаційної техніки в Україні знаходиться на рівні одиничних екземплярів, а загострення проблем, пов'язаних зі вступом України до Світової організації торгівлі та іншими чинниками зовнішнього середовища, загрожує повною втратою авіаційної промисловості. В таких умовах першочерговим має бути інтенсифікація виходу на нові ринки збуту шляхом реалізації спільних проектів на основі їх дольового розподілу. У стратегічному плані доцільно буде зосередити увагу на організації виробництва комплектуючих виробів всередині країни, що знизить надмірно високу залежність українських авіавиробників від іноземних поставок та дасть можливість більш ефективно конкурувати на міжнародному ринку. Подальші перспективи у цій сфері значною мірою залежать від розробки нових та удосконалення існуючих шляхів розвитку авіаційної промисловості. Таким чином, для розвитку авіабудівної галузі в Україні необхідно модернізувати вітчизняні підприємства, що мають великий виробничий потенціал, активізувати пошук нових партнерів та замовників авіаційної техніки, працювати у напрямку розширення кооперації та партнерства з іншими країнами.

Для збільшення пасажиропотоку та розвитку авіаційної галузі в Україні важливо також модернізувати малодіяльні та бездіяльні аеропорти в Україні, зокрема, у Вінниці, Кропивницькому, Кривому Розі, Сумах, Черкасах, Хмельницькому, Тернополі. Крім того, необхідно враховувати, що в бездіяльних аеропортах є великий виробничий потенціал. Зазначимо, що з сорока аеропортів України тільки дев'ять на теперішній час є прибутковими, а інші збитковими.

Якщо ж говорити про глобальні перспективи розвитку транспортного сполучення, то провідні позиції будуть займати саме повітряні перевезення. Обсяг цих послуг на світовому ринку постійно зростає на 5 - 7% щороку і перебуває ще далеко від межі насичення. І хоча послугами повітряного транспорту на сьогодні користується невелика кількість мешканців нашої країни, але пересуватися по повітрю, максимально економлячи свій час, воліє досить значна частина людства. Саме тому повітряний транспорт надалі буде відігравати все помітнішу роль в житті людської цивілізації та окремих суспільств.

***Ніколаєнко В. Л.,***

кандидат соціологічних наук, доцент  
кафедри соціології та політології

Національного авіаційного університету, Україна

## **ЦИВІЛЬНА АВІАЦІЯ ЯК СОЦІАЛЬНИЙ ФЕНОМЕН**

Феноменальність будь-якого явища визначається тим, як воно сприймається та інтерпретується в масовій свідомості, а не тим (чи яким) воно є саме по собі. Наприклад, соціологи в професійному дискурсі про феноменальність соціального, як правило, випускають один суттєвий момент – висхідний смисл латинського слова *socialis* – товаришність.

Товариськість – це принцип розбудови суспільних відносин, що об'єднують індивідів спочатку в групи, а потім в суспільство. Отже, питання про авіацію як соціальний феномен має йти з огляду на те, об'єднує вона людей, чи роз'єднує. На великий рахунок це питання доступності. А питання доступності, у свою чергу, обертається питанням просторово-часової мобільності людей і всього того, що з цим пов'язано.

Нажаль, на відміну від, наприклад, економіки цивільної авіації, соціологія цивільної авіації ще остаточно не сформувалася.

Економіка цивільної авіації – наука, що розробляється з огляду на її економічну ефективність. Це наука про інтереси компаній: державних чи приватних. Соціологія цивільної авіації, порівняно з нею, – має бути наукою багатогранною, але в центрі її уваги має бути пасажир.

Між тим, якщо проблеми міського транспорту входять в організацію соціального простору міста, то залізничний та повітряний транспорт входять як в організацію внутрішнього соціального простору країни, так і забезпечують включення його в міжнародний соціальний простір.

Скажімо, чартерні повітряні перевезення, що відбуваються поза регулярного розкладу на основі договору фрахтування між замовником (наприклад, туроператором) і авіаперевізником, попри їх популярність, не можуть слугувати показником загального розвитку повітряного транспорту.

*По-перше*, – даний вид перевезень має сезонний попит.

*По-друге*, – у більшості випадків це перевезення пасажирів до місць масового туристичного відпочинку, що включене у вартість послуг туристичного пакету.

*По-третє*, – попри значну кількість людей, що користуються чартерними рейсами, такі перевезення не є ані регулярними, ані масовими.

Отже, основним показником розвитку повітряного транспорту є регулярні рейси з огляду на дві їх складові: міжнародні та внутрішні.

Для України, зважаючи на її географічний стан, це має бути велика, середня і мала авіація, тобто, весь можливий комплекс, що може складати структуру цивільної авіації.

Мало того, як зазначається в багатьох працях з економіки авіаційного транспорту, основною відмінною рисою чартерних перевезень є орієнтація на низькі збитки як засіб максимізації прибутку від виконаного рейсу за рахунок:

- щільної компоновки внутрішнього простору літака;
- максимально високого коефіцієнта завантаження;
- інтенсивної експлуатації літака і так далі [3].

Все це набуває інституціонального забарвлення (змушує миритися) хоча й суперечить інтересам пасажирів.

Як би то не було, розвиток цивільної авіації передбачає відповідну організацію суспільного життя у відповідному географічному просторі.

Проблема авіаційної інфраструктури та управління нею – лише один момент в організації географічного простору, в межах якого відбуваються індивідуальні чи групові перельоти.

Між іншим, особливість будь-якого транспорту полягає в тому, що певна множина індивідів об'єднується в групу за інтересом, а інтерес – швидке (економія часу), безпечне і, – по можливості, – комфортне покриття запланованої відстані. У випадку з авіацією в структуру інтересу потрапляє ще зацікавленість в незвичності: можливість розглядати масштабні плинні ландшафти на земній поверхні з великої висоти, які дають не лише уявлення про рівень її культурно-

економічного освоєння, а й про об'ємність оточуючого індивіда простору, – своєрідну геометрію його буття в світі.

Усе це може стати предметом операціоналізації поняття *авіаційної подорожі*, в якій *функціональність перельоту* корелює з *романтизмом*.

Наявність цивільної авіації в суспільстві – досить серйозний показник його розвитку. Якщо ж вона набуває значення одного з інструментів поєднання прагматики з романтикою, її культурна значущість безмірно зростає.

Така особливість цивільної авіації має враховуватися в способах організації географічного простору, де мають передбачатися не лише економічно значущі перельоти на значні відстані, а й, наприклад, рекреаційно значущі.

Між іншим, в умовах системної рутинізації суспільного життя, цивільна авіація, у разі її доступності, сприяє виходу з повсякденної рутини. А недоступна авіація, навпаки, сприяє відтворенню існуючої в суспільстві системи соціальних нерівностей. Як писав З. Бауман, «неухильне збільшення швидкості руху та розвиток засобів, що підвищують мобільність, в сучасний період стали основним інструментом влади і домінування» [2].

Висновком зі сказаного вище, може бути судження про неприпустимість «протиставлення гуманізму і техніки» [1]. Цивільна ж авіація за самою своєю суттю має гуманістичну складову. Проте, все залежить від політики, спрямованої на її розвиток: вона може бути як гуманістично спрямованою, так і навпаки.

### Література

1. Адорно Т. О технике и гуманизме. // Философия техники в ФРГ (сборник). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://platona.net/load/knigi\\_po\\_filosofii/filosofija\\_nauki\\_tekhniki/filosofija\\_tekhniki\\_v\\_frg\\_sbornik/30-1-0-2844](https://platona.net/load/knigi_po_filosofii/filosofija_nauki_tekhniki/filosofija_tekhniki_v_frg_sbornik/30-1-0-2844)

2. Бауман З. Текучая современность. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://mirknig.su/knigi/guman\\_nauki/160838-tekuchaya-sovremennost.html](http://mirknig.su/knigi/guman_nauki/160838-tekuchaya-sovremennost.html)
3. Экономика гражданской авиации: Учебное пособие. Под общей редакцией Степановой Н.И. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу:  
<http://storage.mstuca.ru/bitstream/123456789/8018/3/ПравкаПособие%20Экономика%20ГА%202014г..pdf>

***Петренко-Лисак А.О.,***  
кандидат соціологічних наук,  
доцент кафедри галузевої соціології  
Київського національного університету  
імені Тараса Шевченка,  
Україна

## **«ЛЮДСЬКИЙ ВИМІР» ПРОСТОРУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

Громадський транспорт є елементом двох просторів: міського та простору маршрутів. Він перетворює міський простір на «простір призначення»: відбувається акцентування уваги пасажирів на певних об'єктах міського просторута вибираються спеціальні маршрути, які охоплюють увагою та відчуттями найзначиміші міські елементи. Від появи та розширення системи громадського транспорту простір міста трансформувалася і тим самим змінив звичні практики пересування містом.

Повсякденний пасажирський досвід формується поїздками, щопозначається конфігурацією тілесних практик та їхнім підлаштуванням під види транспорту. Різноманітні прояви руху в просторі транспорту представлені помітно вповільненими рухами

втомлених, шукаючих опори пасажирів, досить ускладненим рухомнавантажених сумками, повільним, а іноді майже безпорадним пересуванням літніх людей, та оберігаючими рухами дорослих пасажирів з дітьми тощо. Окремої конфігурації проявляють практики посадки до транспорту. Різноманітну «пасажирську хореографію» (за означенням О. Іванової [1]) можна описати через такі змінні як темп, пластичність, ритмічність, рівномірність, узгодженість рухів, їхню координаційну складність, відповідність ситуації, в той час як майже всі рухи пасажирів зводяться до боротьби за зменшення дискомфорту, до збереження особистих границь, до досягнення та утримання рівноваги.

З одного боку поведінкові патерни є дотриманням правил поведінки в громадському транспорті і продиктовані формалізованими офіційними «Правилами користування громадським транспортом» як базовими інструкціями, що організують та впорядковують дії пасажирів, прописуючи правову сторону їхнього перебування в громадському транспорті, де вказано порядок входу і виходу, сплати за проїзд, перевезення багажу та тварин, обов'язки водія та відповідальність пасажирів, а з іншого, діють неформальні правила «з вуст у вуста» та «тілесна пам'ять свідомості» пасажирами (як то спостереження вимоги або прохання поступитися місцем або пройти салоном), а також в організації простору (як то виділені місця сидіння для «шанованої групи»).

По суті, знаходження в просторі транспорту є «рухом в середині руху»: просуваючись всередині салону, штовхаючись в проході з іншими пасажирами, поступаючись місцем чи обережно проносячи цінний вантаж по салону, пасажир здійснює цілу серію рухів та маневрів з одного боку, а з іншого – він переміщується всередині міста, покиде з точки А в точку Б.



Тілесні практики, які переживають пасажери громадського транспорту завжди емоційно означені. Однією з досить яскравих соціальних реакцій на тілесне розміщення в транспорті є менспрединг (manspreading) – обурення чоловічими позами з широко розставленими ногами. Зрештою, результатом руху протидії в 2014 році північноамериканська транспортна компанія Metropolitan Transportation Authority розмістила відповідні знаки-попередження, в 2017 році вони з'явилися в мадридському метро, а в 2015 року транспортна компанія Sound Transit в Сіетлу запустила соціальну рекламну кампанію, яка декларувала принцип «onebody, oneseat» - одне тіло, одне місце. Слід зазначити, що даний «рух супротиву» не є надто модерновим, перші ознаки регулювання поведінкових патернів можна спостерігати на зображеннях листівок, які роздавалися в метро Нью-Йорку в 1953 році й були спрямовані одразу проти декількох видів некультурної поведінки: заглядання до чужої газети, перегороджування дверей та навіть зневажливого ставлення до чужого одягу. Менспрединг тоді назвали SpaceNog, що можна перекласти як «поглинач простору».

Серед різновидів громадського транспорту особливої уваги заслужили маршрутні таксі – гібрид громадського та приватного транспортних засобів. Передусім через зонування салону маршрутного таксі за рівнем залучення пасажирів у процес перевезення. Було виокремлено а) зону найвищого залучення (місця відчуження), б) зону середнього залучення (нейтральні місця) та в) зону слабкого залучення (популярні місця)[2]. Під відчуженням розуміється позбавлення містянином можливості зануритися у власний світ, свої думки.

Пасажири, які сидять в місцях відчуження найповніше залучені у процес перевезення, адже їм необхідно слідувати певним неписаним

правилам користування даними місцями: здійснювати функції «кондуктора» з передачі оплати пасажирів водієві та зворотної передачі здачі. Присутнім на цих місцях пасажирам дуже важко сконцентрувати свою увагу на чомусь одному, унаслідок чого їхній погляд постійно блукає салоном, а час очікування потрібної зупинки сприймається за час набагато довший за реальний.

«Нейтральні місця» - найбільша зона в салоні. Її особливість у тому, що з одного боку, пасажири не відчують значного дискомфорту, сидячи на нейтральних місцях. Іноді намагаються пересісти на інші за першої можливості. Цим пасажирам іноді таки доводиться передавати оплату за проїзд інших користувачів маршрутного таксі, а отже, концентрувати свою увагу безпосередньо на процесі пересування транспорту у фізичному просторі складно.

Зона найменшого залучення представлена місцями, які називають «популярними», адже пасажири насамперед прагнуть зайняти саме їх. Дані місця розташовані в такий спосіб, що пасажир під час руху відчуває найменший дискомфорт. Пасажир, котрий зайняв дане місце може мало помічати подій, що відбуваються у салоні маршрутного таксі: може поринути у «перегляд фільму», слідкувати за подіями з вікна, або ж моделювати свій власний особистий простір з використанням різних технологій (мобільного телефону, музичних програвачів або книжки). Усе це дає можливість максимально скоротити собі час очікування потрібної зупинки або ж перетворити його на час роботи чи перепочинку.

Тож з'являються патерни поведінки, пов'язані з певним розташуванням місць у салоні і відповідним режимом залучення:

- пасажири, які сидять на місцях відчуження сприймають салон як індустріальний світ, через власні компетентності у процесі передачі

оплати від пасажирів водієві, від чого поіноді залежить якість просторової мобільності;

- ті, що сидять на популярних місцях – визначають салон маршрутного таксі як ринковий світ, - вони сплатили за власний проїзд, створити свій власний світ маршрутного таксі і не відволікаються на різні речі і події у салоні, які їх не стосуються.

Ще одним «людським виміром» транспорту міста є затори, які помітно підвищують невизначеність та ризики. Затори (або як їх в народі називають - «корки»), позбавляючи людей можливості точно планувати свій час, вносять в повсякденне життя хаос та дискомфорт. Свого часу в залізничній науці та практиці використовували інший, але досить влучний термін - «замішання в русі».

Замішання створюють відчутний дискомфорт містянам. І не тільки «коркові». Графік затримок громадського транспорту візуалізувала мешканка Мосбурга Клаудія Вебер. Щодня вона мандрувала до Мюнхену назад, а ввечері доповнювала в'язаний шарф двома новими рядками: сірим – у випадку пунктуальності автобусу з похибкою в 5 хвилин, рожевим – коли чекати доводилося до півгодини, та червоним – при затримці від 30 хвилин. Виразність кольорових смужок відмінної довжини яскраво відображала точність руху громадського транспорту, краще за будь-які слова. Винахідливість оцінили в Твіттері, і Клаудія продала роботу на eBay-аукціоні за 7,5 тис.євро, котрі вона вклала в ремонт міжміських потягів.

Отже, ми звернули увагу лише на деякі аспекти людського виміру транспортної інфраструктури міста, але якщо вдатися до аналізу усього спектру прояву людських рис транспортних розміщень і переміщень простором, то відкривається неймовірно цікава та виразна картина організації соціального простору крізь призму транспортної системи.

**Література:**

1. Иванова А.Сумчатые. Хореография пассажиров городского транспорта // Микроурбанизм. Город в деталях / Сб. статей; подотв. ред. О.Бредниковой, О.Запорожец. – М.: НЛЮ, 2014. – С. 70-93.
2. Дмитриева Ю.В.Общественный транспорт как публичное пространство: практики избегания и вовлеченности в маршрутных такси // ВестникВолГУ. Серия 9. – Вып. 12. – 2014. – С. 47-53.

***Стригуль М.В.,***

кандидат соціологічних наук, доцент  
кафедри соціології та політології  
Національного авіаційного університету,  
Україна

**ОСВІТА В ТРАНСПОРТНИХ ВІЗ УКРАЇНИ: МОДЕРНІЗАЦІЯ  
ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ**

Вагомий внесок у сучасну соціологію освіти та дослідження питань інтернаціоналізації вищої освіти, модернізації, трансформації та ринкових відносин в освітній сфері здійснюють Р.Барнет, Т.Веблен, Т.Парсонс, П.Бурдьє, Є.Грінвуд, а також українські соціологи В. Астахова, В. Бакіров, Л. Герасіна, Я. Зоська, Т. Каменська, В. Кузьмін, А. Лобанова, М. Лукашевич, О. Навроцький, С. Оксамитна, В. Пилипенко, Є. Подольська, Л. Сокурянська, Л. Хижняк, О. Хомерікі, В. Чепак, Н. Шевченко, Д. Швець, О. Якуба.

Модернізація освіти розглядається не як одиничний процес в сучасному світі, а як частина глобальних соціально-економічних і політичних перетворень. У рамках парадигми модернізації було розроблено безліч теоретико-методологічних і дисциплінарних підходів, покликаних пояснювати різні аспекти розвитку процесів переходу до сучасності. Тож, перед вищою освітою ось уже кілька

десятиліть стоїть питання перманентної модернізації, яка, з одного боку, повинна зачіпати власне систему вищої освіти, а з іншого - сприяти зміні системи вищої освіти в рамках існуючих глобальних соціальних змін і навіть, в певній мірі, випереджати ці соціальні зміни.

Так, у результаті дослідження сучасних проблем вітчизняної освіти О. Хомерікі виявила, що основними серед зовнішніх чинників, які спричиняють трансформацію сучасної освіти є гіпермобільність, науково-технічний прогрес, розмір державних витрат на вищу освіту та пов'язані з ними умови матеріального й фінансового забезпечення («маркетизація» вищої освіти, зміна ринків праці, «економізація» науки; а найістотнішою внутрішньою проблемою в системі сучасної національної вищої освіти є повільне запровадження принципу особистісно орієнтованої освіти [2].

Л. Хижняк вважає, що глобалізаційний процес ставить перед університетською освітою цілий комплекс проблем, які важко піддаються вирішенню в межах національних політик. В Україні має активізуватися перехід до багаторівневої системи підготовки фахівців та системи неперервної освіти, що відповідає вимогам ринкової економіки [3].

В. Кузьмін зазначає, що система підготовки фахівців має враховувати різні соціальні верстви, в тому числі і малозабезпечених, а державна політика кар'єри студентської молоді має знаходитись на високому рівні розвитку.

Якщо говорити про Україну, то нагальною проблемою є знаходження оптимального механізму фінансування освіти, адже сучасна освіта повинна досить швидко реагувати на ринкові запити, що неможливо здійснити без прямих інвестицій, які націлені на отримання певного результату і необхідної якості. Однак прямі інвестиції як бюджетного, так і приватного капіталу в освіту містять у собі суттєві

небезпеки, пов'язані з втратою єдиної державної стратегії у цій сфері. Загалом, співвідносячи інвестиції тільки з ринковими вимогами, можна спричинити руйнування системи підготовки фахівців, не затребуваних ринком праці, проте необхідних для державного і суспільного розвитку. Прямі приватні інвестиції більшою мірою орієнтуються на індивідуальні траєкторії освіти як на рівні споживача, так і на рівні роботодавця, що може не збігатися із загальними завданнями держави. Стало очевидно, що, з огляду на високий рівень необхідних інвестицій в сучасну освіту, від 4 до 6 відсотків валового внутрішнього продукту (ВВП), у якому «витрати на вищу школу, як правило, становлять від 15 до 20 відсотків усіх витрат на державну освіту», приватних інвестицій буде свідомо недостатньо.

Варто зауважити, що система галузевої транспортної освіти гідно витримала ґрунтовну перевірку часом, показала високий потенціал і стійкі перспективи розвитку. Втім, є ряд проблем, які повинні бути вирішені найближчим часом, щоб транспортні ВУЗи зберегли провідні позиції у системі вітчизняної професійної освіти і отримали право на гідну підтримку з боку держави.

Галузь стоїть перед гострою необхідністю створення інноваційної системи підготовки кадрів і наукового забезпечення розвитку транспорту.

Провідні українські ВНЗ, а саме: Національний авіаційний університет, Національний транспортний університет, Український державний університет залізничного транспорту, Одеський національний морський університет зіштовхуються з такими проблемами як:

- орієнтація на інфраструктуру, а не на транспортування;
- відірваність академічних завдань від реальних проблем і сучасних технологій;

- нестача мультимодальності в системі освіти;
- локальність освіти в умовах глобалізації локальність науки.

Найбільша чисельність працівників транспортної галузі зосереджена на автомобільному і залізничному транспорті. На автомобільному транспорті працюють також численні індивідуальні підприємці. Крім працівників організацій власне транспорту слід взяти до уваги також осіб, які працюють у сфері логістики і транспортної інфраструктури. Сьогодні на українському ринку праці спостерігається явна нестача кваліфікованих інженерів, у тому числі і в транспортній галузі. Рекрутери кадрових агентств зазначають збільшення кількості запитів на інженерів-конструкторів і інженерів за напрямками: механіка, гідравліка, електрика, монтажні обладнання тощо. Інженери на транспорті можуть знайти себе і в логістичних компаніях різного рівня, в маркетингових і транспортно-експедиційних службах, в системі матеріально-технічного забезпечення оптової та роздрібною торгівлі транспортною технікою, запасними частинами, комплектуючими виробами та матеріалами, необхідними в експлуатації.

Реалізація принципу диверсифікації освітнього простору передбачає розробку проектів з модернізації транспортної освіти з урахуванням потреб сучасного ринку. Диверсифікація є освоєнням виробництва нових товарів та послуг, що в цілому означає поширення підприємництва на нові види діяльності організації.

Наразі існує сукупність принципів диверсифікації:

- принцип відповідності – задоволення потреби у випускниках, здатних вирішувати комплексні завдання сучасної транспортної освіти;
- принцип якісної освіти – необхідність підвищення якості загальноосвітньої та професійної підготовки в транспортних ВНЗ і рівня вимог до кваліфікації професійних кадрів;

- принцип особистісної спрямованості – задоволення потреби особистості в різноманітні освітніх послуг;
- принцип свободи вибору – розширення свобод освітніх установ у наданні освітніх послуг [60, с.101-104].

Необхідно зазначити, що методологічними засадами диверсифікованої освітньої системи постають:

- організація навчання на основі перебудови змісту й оптимізації методів навчання з урахуванням процесів наступності та інтеграції;
- цілісність професійної підготовки, яка досягається шляхом взаємозв'язків її основних компонентів на основі інтеграції з навчанням і вихованням, мотивацією навчання;
- самостійність особистості у виборі й побудові навчання відповідно до своїх можливостей і здібностей, потреб ринку праці [1];
- перебудова компонентів системи (цілей і завдань, змісту, засобів і методів навчання, діяльності педагогів і студентів) на основі програмно- цільового підходу з урахуванням майбутньої професійної діяльності випускників;
- орієнтація на безперервний цілісний розвиток студентів як активних суб'єктів освітнього процесу і соціальної дії [1].

На нашу думку, транспортна освіта України повинна бути зосереджена на: реструктуризацію систем фінансування освіти і науки, створення мультидисциплінарних і мультимодальних наукових центрів вирішення транспортних проблем, сприяння академічній мобільності, впровадження освітніх компетенцій, створення професійних товариств транспортних інженерів, кооперації між закладами вищої освіти в сфері формальної і неформальної освіти.

Крім того, транспортні ВУЗи потребують державних дотацій на проведення капітального ремонту будівель і споруд, модернізацію навчально-лабораторної бази та придбання нового обладнання.



Залишається проблемою і гідна оплата праці професорсько-викладацького складу та підтримка молодих учених.

Тим не менше, стає більш зрозумілою особлива роль, яку слід відводити науці в державі та державній освітній політиці. Для нормального функціонування, особливо в галузі фундаментальних наук, освіті необхідна державна підтримка, оскільки саме вищеокреслені науки складають суть майбутніх інноваційних технологій, які, у свою чергу, здатні значно підвищити продуктивність праці в масштабах усього суспільства, а отже, якість життя і, як наслідок, знизити наявну соціальну напруженість. Адже освіта все більше починає розглядатися не як освіта заради освіти та отримання «чистого знання», а саме як потужний фактор суспільного розвитку, що дозволяє країнам вийти на нові інноваційні технологічні рубежі. Тобто освіта розглядається в цілому як головний фактор соціально-економічного прогресу і забезпечення стійкості соціальної системи.

На переконання експертів, фахівців освітньої галузі, якість вищої освіти в Україні з кожним роком стрімко падає. Не дивно, адже забезпечення якості потребує модернізації освітньої сфери, яка на сьогодні не забезпечена жодною сертифікованою системою. На шляху до створення подібної системи необхідне реформування і модернізація освіти. Першими кроками у цьому напрямку повинні стати збір та узагальнення даних про існуючі системи забезпечення якості знань у вузах, інноваційні моделі управління якістю освіти на основі освітніх стандартів, упровадження принципів Болонської декларації. Разом з цим повинен здійснюватись цілковитий і об'єктивний моніторинг якості освіти. Якість і акредитація, які міцно пов'язані між собою, висувають перед непогано розвиненою вітчизняною системою ліцензування й акредитації нові завдання щодо використання європейських стандартів

якості, і тому наша участь у європейській мережі з гарантування якості у вищій освіті (ENQA) обов'язкова вже в найближчий час.

### **Література:**

1. Кльов М. В. Диверсифікація та структуралізм в системі сучасної вищої освіти / М. В. Кльов // Актуальні питання сучасної психології та соціології: матеріали міжнародної науково – практичної конференції (м. Одеса, 18 – 19 квітня 2014 р.). – Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2014. – С. 101–104.
2. Хомерікі О.А. Трансформаційні процеси в українській вищій школі: напрямки і проблеми / О.А. Хомерікі. // Вісник Академії праці і соціальних відносин Федерації профспілок України – 2013. – № 1 – С. 11 – 17.
3. Хижняк Л. М. Социокультурные барьеры модернизации бизнес-образования / Л. М. Хижняк // Актуальные проблемы бизнес-образования: материалы XII Междунар.науч.-практ.конф., 18-19 апр. 2013 г., Минск / Белорус.гос.ун-т, Ин-т бизнеса и менеджмента технологий; редкол.: В.В. Апанасович (гл.ред.). – Минск: Изд. центр БГУ, 2013. – С. 302-306.

***Тащенко А.Ю.,***

кандидат соціологічних наук,  
асистент кафедри соціальних структур та соціальних відносин  
Київського національного університету імені Тараса Шевченка,  
Україна

### **ТРАНСПОРТ І СТИЛЬ ЖИТТЯ**

Говорячи про стиль життя, ми зазвичай маємо на увазі суб'єктивний бік організації життя кожної сформованої особистості, де вона проявляє і стверджує себе вибором світогляду, цінностей, ідеалів,

уявлень, смаків тощо [1, с. 178]. Йому умовно протистоїть об'єктивний бік, який ми називаємо «образом життя», і до якого завжди дотичне питання щодо «якості життя», тобто матеріальних ресурсів повноцінного соціального функціонування – сюди ж входить і транспорт як матеріальна складова мобільності особистості. Ще на початку 2000-х рр. ми стали свідками потрапляння більшої частини населення України у категорію з низьким рівнем матеріальних ресурсів, яка зосереджується на задоволенні базових потреб (житло, їжа, одяг) і відмовляється від інших або сильно економить на них, в найоптимістичнішому випадку організовуючи своє життя як очікування: зараз «виживаємо», а потім (чи десь в іншому місці, за кордоном) будемо «розвиватися». І хоча існує думка, що в ситуації виживання поява власне «стилю життя» практично неможлива – можлива лише індивідуалізація адаптації до бідності з урахуванням того, що освічені люди (яких у нашій країні більшість) і в таких обставинах не втрачають своєї «інтелігентності» – в Україні затяжний характер збідніння все-таки викликає до життя й якісьтеж не стійкі, а затяжні установки, емоційні стани та форми поведінки, й унаслідок негативно викривленого відчуття соціальної ситуації перехід до інших стилів життя ускладнений [1, с. 179-180]. Одним із заручників цього ускладнення виступає транспорт – як громадський, так і особистий, – що ми й продемонструємо, опираючись на дані останніх соціологічних та маркетингових досліджень компанії Research&Branding Group, а також емпіричних досліджень інших організацій з відповідної тематики.

Почнемо з волі до виключення транспорту з того, що вважають найнеобхіднішим (офіційно – для життя, неофіційно – для виживання). Скажімо, на освіті наші співгромадяни, як від їхньої невід'ємної протягом декількох поколінь «інтелігентності» й очікується, зазвичай не економили і не економлять. Більш того, дані за березень 2014 р. –

грудень 2016 р. [2] показують, що більшість жителів України скоріше би гірше одягнулися-взулися гірше поїли, ніж дозволили собі «пропустити» відпочинок і відпустку, сплату комунальних витрат, дозвілєві витрати і розваги, лікування та купівлю великої, і дрібної побутової техніки. Тобто, ставлення до дому та рекреації було, так би мовити, тяжіючим до «фундаментального», як і повага до засобів мобільності – ще менша частка (від 1/4 до 1/5) наших жителів воліла скорочувати витрати на транспорт, зв'язок, предмети розкоші, нерухомість та особисті автомобілі. Через рік [3] своєю позицією поступилися тільки відпочинок і відпустка, а отже, наші співгромадяни воліли більше працювати, але не відмовлятися від «цивілізованого» побуту і пересування як його частини, що не спрацювало би у свідомості «бідних і неосвічених». І лише у два останні роки, до січня 2019 р. [4], в ієрархічних структурах сприйняття, що відображають міру суб'єктивної значущості різних статей економії сімейного бюджету жителів України, відбулися промовисті зрушення. Як свідчать отримані дані, 4 групи витрат (одяг і взуття, дрібна побутова техніка, великі покупки, освіта) збереглися на своїх уявних місцях такими ж, як були і в 2014 р. (тобто, на них економлять не більше й не менше, ніж раніше); у 6 груп витрат (продукти харчування, дозвілля і розваги, лікування і медикаменти, велика побутова техніка, предмети розкоші, зв'язок) позиції покращилися (тобто, на них стали економити менше); і у 3 груп витрат, серед яких знаходиться об'єкт нашого інтересу (відпочинок і відпустка, «комуналка», транспорт), збільшився ореол «беззмістовності» (тобто, на них стали економити більше). Отже, для нашої культури транспорт – в першу чергу громадський – все впевненіше перетворюється на примару, на залізні коробки з пустотою, і цьому є ще низка вагомих підтверджень.

Знайомитися у транспорті не особливо-то й хочуть. До Інтернету і спортивних клубів ще не настільки звикли, зразкові місця з точки зору тих, хто застав Радянський Союз (клуби і секції за інтересами, бари, ресторани, дискотеки, театр, і особливо – бібліотека), ще не обезцінилися. А транспорт разом із вулицями та абстрактними «громадськими місцями» зависає десь поміж цими поколінськи забарвленими непопулярними альтернативами навіть тоді, коли на ньому особливо не економлять. І жителі України продовжують кувати своє особисте щастя переважно з числа друзів своїх друзів і з числа знайомих за місцем роботи й навчання [5]. Та й дійсно, з ким там можна познайомитися? Люди з тією ж самою вищою освітою частіше їздять на особистому автотранспорті, а в пасажирських автобусах – «середнячки» середнячками. Пасажирські поїзди зараз цінують не за особливу романтику розмов під домашні найдки, а за те, що вони – безпечний, дешевий, вигідний і комфортний засіб для переміщення на далекі відстані [6], тож все, далекі поїздки – теж у режимі «кожен сам у собі зі своєю бідністю». Літаки? Можливо-можливо – коли ціни на авіаперельоти будуть нижчими, ніж вартість використання альтернативного транспорту, і збиратися там будуть люди, які можуть дозволити заплатити за авіаквиток більше, ніж 500-1000 гривень, які не чекають безпечних лоукостів і які потрапили на борт не просто через «ура, безвіз» [7]. До речі, про «безвіз». Більшою мірою він все-таки відкрив кордони тим же самим, в певному сенсі вже традиційним автомобілістам і «залізничникам», а тих, хто скористався перевагами спрощеної системи на цивільному авіатранспорті та по ще більш традиційному морю, за даними на жовтень-листопад 2017 р. було значно менше [8]. Можливо, дана обставина, що зробила більш доступними нові території, але не нові відчуття свободи від доступності інших технічних засобів мобільності, вплинула й на оцінки

українцями практичного ефекту «безвіза» з Європейським Союзом. Щодо власної держави і власного суспільства вони майже ідентичні, але від оцінки щодо особистої практичної користі дуже відрізняються: «істотним» ефект від «безвіза» для держави і суспільства вважали відповідно 50% і 48% жителів України, а «істотним» для себе особисто – лише 26%.

Ще один цікавий стилезиттєвий момент, що стосується у прямому сенсі життєво важливої транспортної ситуації – це ті небезпеки, які водії транспортних засобів свідомо обирають як стабільно «нормальні» для себе в ролі водіїв і «прийнятні» щодо інших учасників дорожнього руху, і які, відповідно, відтворюють у своєму повсякденному досвіді. Загалом «неджентельментський набір» поведінки усередненого українського водія складається з керування автомобілем у нетверезому вигляді і перевищення швидкості, до якого скромно, але переконливо додаються користування мобільним телефоном за кермом і невикористання ременів безпеки. Однак у кожному регіоні, як логічно виявляється, свої особисто «припустимі» умови для небезпечного свавілля (а значить, і свої об'єктивно відмінні умови існування в дорожньому русі, що сприяють виробленню саме таких когнітивно-поведінкових схем у конкретних водіїв), бо «...водіння в нетверезому вигляді частіше в якості причини ДТП згадували жителі Західної України (93% проти 85-87% в інших регіонах). Небезпека перевищення швидкості приблизно однакова у всіх регіонах (трохи більше на Півдні, і трохи менше на Сході). Небезпека користування мобільними телефонами зростає з 30% на Заході, до 42% на Сході України. Для жителів західного регіону більшу, ніж для жителів інших регіонів, небезпеку виникнення ДТП становить невикористання засобів безпеки для дітей (15% проти 4-8% в інших регіонах). А для жителів східного регіону менш актуальна, ніж для жителів інших регіонів, така причина ДТП, як невикористання

ременів безпеки (10% проти 17-23% в інших регіонах)»[9]. Оскільки переважна більшість українців була незадоволена рівнем безпеки на дорогах у місцевості свого проживання, і число незадоволених рівнем безпеки на дорогах лише збільшувалося саме через водійську «безкультурність», а навіть не через погану якість самих доріг, це питання, розглянуте у розрізі формування стилю лінії поведінки, залишається значущим.

### **Література:**

1. Шульга Н. Эвристический потенциал категории “стиль жизни личности” [Текст] / Николай Шульга // Социология: теория, методы, маркетинг. – 2006. – №1. – С. 177-180.
2. На чем экономят украинцы (2014 – 2016 гг.) [Электронный ресурс] // Блог Research&Branding Group. Общество. – 07.02.2017 г. – Режим доступа: <http://rb.com.ua/blog/na-chem-jekonomjat-ukraincy-2014-2016-gg/>
3. На чем экономят украинцы [Электронный ресурс] // Блог Research&Branding Group. Мнение украинцев. – 31.01.2018 г. – Режим доступа: <http://rb.com.ua/blog/na-chem-jekonomjat-ukraincy/>
4. Экономия в украинских семьях (2014 – 2019) [Электронный ресурс] // Блог Research&Branding Group. – 27.02.2019 г. – Режим доступа: <http://rb.com.ua/blog/jekonomija-v-ukrainskih-semjah-2014-2019/>
5. Знакомства реальные и виртуальные [Электронный ресурс] // Блог Research&Branding Group. Мнение украинцев. – 25.07.2018 г. – Режим доступа: <http://rb.com.ua/blog/znakomstva-realnye-i-virtualnye/>
6. Мы в жизни часто отправляемся в дорогу... Часть 2. Транспорт и дороги [Электронный ресурс] // Блог Research&Branding Group. Образ жизни. – 27.11.2016 г. – Режим доступа: <http://rb.com.ua/blog/my-v-zhizni-chasto-otpravljajemsja-v-dorogu-chast-2-transport-i-dorogi/>

7. Відкрите небо: чи літатимуть українці в ЄС? Результати дослідження громадської думки «Бар'єри між Україною та ЄС у вимірі цивільної авіації» [Електронний ресурс]. – ГО «Європа без бар'єрів», грудень 2017 р. – Режим доступу: <https://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2018/02/Zvit-opytuvannya.pdf>
8. «Безвиз»: итоги 2017 года [Электронный ресурс] // Блог Research&Branding Group. Общество. – 13.12.2017 г. – Режим доступа: <http://rb.com.ua/blog/bezviz-itogi-2017-goda/>
9. Безопасность на дорогах страны: оценка украинцев [Электронный ресурс] // Блог Research&Branding Group. Безопасность. – 30.11.2017 г. – Режим доступа: <http://rb.com.ua/blog/bezopasnost-na-dorogah-strany-ocenka-ukraincev/>

***Яковенко А.К.***

кандидат соціологічних наук,  
доцент кафедри соціології та політології  
Національного авіаційного університету, Україна

## **ЗВ'ЯЗНІСТЬ СОЦІАЛЬНОЇ СПІЛЬНОТИ ЯК ПЕРЕДУМОВА РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕВОЇ СОЦІОЛОГІЇ**

Тримаючись класичного засобу здійснення розрізнення на три складових: загальне, специфічне та часткове, звернемо увагу на працю С. Дацюка «Нація та цивілізація». В перебігу обговорення таких рис як універсалізм у цивілізації та унікальність кожної нації, він зробив кілька важливих суджень щодо прикладу засад розрізень соціальних спільнот: «Цивілізація це позачасова просторова зв'язність (Зараз і далі підкреслення зроблено мною. – А.Я.) деякої людської спільноти певною системою мотивацій, яка виражається міфами, релігіями і з ХХ століття універсальними ідеологіями. Ця зв'язність націлена на довготривале



існування від сотень до тисяч років. Ця зв'язність може існувати у просторі на певній території, на різних територіях по всій планеті чи взагалі як мережа спільнот топологічно. Практично ніколи в людській історії цивілізації не виникали з націй. Навпаки, це нації як конкретно-історична форма повсякденного буття частин або цілих цивілізацій виникали всередині однієї або навіть декількох цивілізацій. Нації більш простіші форми існування спільнот, ніж цивілізації. Нації базовані на уявній єдності через мову та культуру, які швидкозмінні. Мова змінюється протягом декількох сотень років, а культура ще частіше. Цивілізація завжди базується на системі трансцендентних та універсальних мотивацій. Нації завжди базуються на культурі (зразки, еталони, норми у процесах творення, відтворення, динамічної зміни та знищення). Нації – продукт певної епохи Нового часу. Нації значним чином походять зі споживчого диктату капіталу. Сам капітал завжди був інтернаціональним, але щоб упокорювати споживачів своїх товарів та послуг капіталу потрібні були розмежовані і зручні для функціонування ринків мовно-культурні сегменти зі своїми державами. Нації це ринки, обмежені мовою та культурою, для зручності їх використання капіталом. Ось, до речі, чому націоналісти завжди потрапляють у залежність від олігархів та диктаторів. Отже, цивілізації універсальні, нації унікальні» [1]. На цій підставі наш висновок: зв'язність є важливою рисою існування соціальної спільноти, а щодо авіапасажирів, то є нюанси.

Говорячи тепер про перспективи соціології транспорту, маємо написати: оскільки евристичний потенціал соціології може бути застосований на осмислення будь-якого напрямку людської діяльності, то, відповідно, цей напрямок здатний як наслідок оформитися як галузева чи спеціальна соціологічна теорія. Ця теза не є унікальною, а загальною передумовою розвитку певної науки. Цьому яскравим

прикладом є правознавство, в межах котрого утворено, наприклад, таку галузь як повітряне та космічне право., бо право постає тим інструментом, який слугує формуванню системності та впорядкованості міжнародного співтовариства. Воно як структурний елемент суспільствознавства опосередковує порядок відносин (політичний, економічний, соціальний) усередині певного (авіаційного) співтовариства, що не тільки склався та розвивається, а ще перетворюючи його в правопорядок [2].

Кожна соціологічна теорія аналогічного гатунку теж специфічним чином стурбована поясненням соціального порядку, а набуває галузева теорія тим більшої потужності, чим більше вона накопичує як емпіричний матеріал відповідного змісту, так і стає здатною робити теоретичні узагальнення щодо певних сторін суспільного життя, що може бути визнано як передумова розвитку певної сфери, наприклад, авіації, а в науці, зокрема, до розвитку соціології транспорту. Отже, темпоральною рисою проблемної ситуації, що викликає нашу зацікавленість як суб'єкта дослідження, тобто кафедри соціології та політології НАУ, як суб'єкта ініціативного, тобто за власною мотивацією, так і замовного, згідно вже з мотивацією суб'єкта національного рівня, наприклад, Міністерство інфраструктури України, що утворює ресурсні умови здійснення емпіричного дослідження певного об'єкта, наприклад, авіапасажирів. Експерти Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА) вважають (див. : [3]), що «...кількість авіапасажирів в світі до 2035 року досягне позначки в 7,2 млрд осіб, що майже в два рази більше показника 2015 р., який складав 3,8 млрд. авіапасажирів. Тому для працівників авіації постають чергові завдання щодо розбудови терміналів, системи безпеки, багажних систем, процедур управління повітряним рухом, а також комплексу інших елементів авіагалузі, що повинні бути готовими до зростаючої

кількості авіаперельотів. Безумовно, це зажадає партнерства урядів країн з авіакомпаніями і суміжними галузями, – відзначає директор компанії «Амадеус Україна» О. Муровцев». Отже, якщо прогнози ІАТА вірні, то найближчі 20 років стануть «золотою добою» для авіаіндустрії в країнах, що розвиваються, і уряду України варто це враховувати. Розвиток авіації може стати перспективним двигуном економіки держави, привернути нові інвестиції і, безумовно, позитивно позначитися на зовнішньополітичному іміджі України, – додав він (див.: [Там само]).

Проте, оскільки розвиток соціальної науки йде шляхом наздоганяючої модернізації слідом за розвитком певної сфери економіки, то прогноз експертів щодо майбутнього певного явища чи процесу є вагомим чинником окреслювати актуальність проблемної ситуації, як ми бачимо, в транспорті взагалі та в авіації, зокрема. Тому соціологам України слід готуватися до подальшої розбудови соціології транспорту шляхом уточнення її предмету, що дозволить здійснити емпіричні дослідження авіапасажирів.

Згідно із законами діалектики, розвиток відбувається завдяки виявленню та подоланню чималої кількості суперечностей в перебігу певного процесу [4]. Загалом спільне твердження полягає в тому, що джерелом і абстрактним механізмом процесу розвитку вважають процедуру розв'язання суперечностей щодо якісного перетворення соціальної системи – зміна характеру її складових елементів і спосіб утворення єдиного цілого. Тому пояснення концепції розвитку варто розпочати з вирішення питання щодо сутності і способу існування соціальної спільноти (авіапасажирів) як соціальної системи. Виходячи з дихотомії щодо розрізнення соціальних спільнот на реальні та уявні, авіапасажирів слід віднести до другого різновиду в діаді, хоч нібито людина позиціонує реально себе в статусі авіапасажира, мабуть, тричі

завдяки такому загальновідомому алгоритму: 1) бронювання місця в салоні літака; 2) оплати квитка та його отримання; 3) наступної реєстрації свого прибуття на посадку та займання місця в салоні. Проте разом авіапасажирам не притаманна органічна солідарність.

Соціологи, беручи за приклад філософів, яким властива багатовікова традиція постановки й обговорення основного питання філософії, теж роблять спробу ставити свою версію основного питання цієї науки приблизно таким чином: після виявлення суперечностей розвитку завдяки чому можливе функціонування й розвиток суспільства? Серед напрацьованих варіантів відповіді популярним є наступний: завдяки взаємодії двох чи більш соціальних суб'єктів. В цьому зв'язку можна пригадати міркування багатьох мудрих людей. Звісно, що згадка будь-кого з них окремо ще нічого остаточно не доводить, проте все ж можна дати натяк на традицію відстеження певної тенденції. Наприклад, ще Д. Локк утворення та існування суспільства пояснював необхідністю людей домовитися один з одним. Тобто вважав, що завдяки соціальній комунікації можна забезпечити взаємну безпеку, про що свідчить велика кількість прикладів. Причому ця необхідність є результат саме спільного існування людей, а не є природною потребою кожного індивіда жити окремо [Там само, с. 164].

Тепер час згадати П. Бурдьє, який ще в січні 1972 р. оголосив шокуючу за назвою доповідь "Громадська думка не існує", що стала відомою широкому колу вітчизняних соціологів завдяки публікації російськомовного перекладу тексту доповіді в книзі "Соціологія політики" [див.: 5]. Під сумнів П. Бурдьє поставив три постулати, імпліцитно задіяні в соціологічних опитуваннях (див.: [5, 161]): 1) усі люди можуть мати думки з приводу деякого питання, 2) усі думки значущі, 3) існує консенсус у відношенні до проблематики поставленого питання. На його погляд, ці постулати визначають серію деформацій,

що можна знайти навіть, якщо суворо виконані всі методичні вимоги нині популярного стандартного соціологічного канону в перебігу збору й аналізу соціологічних даних.

Сучасні методи емпіричних досліджень авіапасажирів як соціальної спільності можна обговорити, на нашу думку, на прикладі вивчення громадської думки, коли відбувається публікація анкети в пресі. Так, ще в 1998 р. було вказано, що в цьому випадку анкету друкують на шпальтах газет, журналів, тому можливість її заповнення та повернення обмежена колом читачів відповідного видання. Більше того, лише тієї частини читачів, які мають змогу вирізати анкету з видання та бажання її заповнити і відіслати дослідникам. Отже, респонденти становлять сукупність осіб, які з певних причин (добровільно чи під тиском обставин) беруть на себе працю заповнення та повернення анкети. Оцінка репрезентативності цієї сукупності дуже складна, оскільки, як правило, відсутні апріорні відомості про ознаки генеральної сукупності, якщо це читачі, наприклад, певного періодичного видання. Досвід опитування пресове свідчить про специфічні відмінності в розподілі соціально-демографічних та інших ознак респондентів, коли замість пропорційного чи рівномірного розподілу має місце, як правило, унімодальний розподіл, при якому домінує якась одна категорія респондентів. У цьому зв'язку є сенс використовувати опитування пресове лише для зондажу громадської думки щодо вузького кола проблем, з приводу яких читачів можна визнати достатньо компетентними. Опитування пресове дає змогу проводити лише зондаж громадської думки певної частини населення щодо конкретної проблеми чи події. Витрати на опитування пресове порівняно з іншими методами незначні, а добровільна участь та високий ступінь анонімності забезпечують високу ймовірність отримати досить

щирі відповіді. Саме завдяки цьому опитування пресове. продовжує використовуватися дослідниками [6].

Очевидна простота цього метода отримання емпіричних даних є підставою для утворення проблем його застосування. Згідно з відомою приказкою, простота цього метода тим погана, що вводить в оману щодо уявлення про достовірність отриманих даних, бо невідомо яку саме генеральну сукупність презентують учасники такого опитування (докладніше див.: [7]).

Починаючи від таких класичних галузей як соціології праці, читання, освіти тощо успіх розвитку галузей залежав від здатності зацікавлених в цьому суб'єктів сприяти адекватному опису сукупності генеральної та якісно сформувані сукупності вибіркової, без знання котрих неможливо здійснити емпіричний етап дослідження. Зараз це вельми складно, зацікавленості зі сторони владних структур в тому не спостерігаю, бо і в полі транспорту домінує «мамона». Вона більше, ніж гроші, мамона – це зла духовна сила, що впливає на людей і поневоляє їх через гроші. Простіше змінити, наприклад, тариф на багаж, або вигадати ще якийсь тариф чи податок, аніж вивчати запити всіх агентів цього поля. Отже, перспективи розвитку соціології транспорту залежить від подолання ризиків, пов'язаних з трьома системними складовими галузі, що мають як об'єктивний, так і суто суб'єктивний характер, часом набуваючи статусу фактору нездоланної сили.

### **Література:**

1. *Дацюк С.* Нація і цивілізація. Одержано з: [https://blogs.pravda.com.ua/authors/datsuk/59f9a7ca7947d/page\\_12/](https://blogs.pravda.com.ua/authors/datsuk/59f9a7ca7947d/page_12/).
2. *Беглий О.В.* Международное и национальное космическое право: на пути к транснациональному космическому праву. Одержано з: [http://law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij\\_jurnal/2007/statna\\_n1\\_2\\_2007/Beglij\\_15.pdf](http://law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij_jurnal/2007/statna_n1_2_2007/Beglij_15.pdf).

3. Количество авиапассажиров в мире к 2035 году удвоится – прогноз Одержано з: <https://www.segodnya.ua/world/kolichestvo-aviapassazhirov-v-mire-k-2035-godu-udvoitsya-prognoz-766222.html>.
4. *Яковенко Ю.І.* Соціальний розвиток: Навчальний посібник. 2-е вид., перероб. і доп. / І.М. Гавриленко, М.П. Недюха, Ю.І. Яковенко. – Херсон: Видавництво ОЛДІ-ПЛЮС, 2017. – 580 с.
5. Бурдые П. Социология политики: Пер. с фр. / Сост., общ. ред. и предисл. Н.А. Шматко./ — М.: Socio-Logos, 1993. — 336 с.
6. *Яковенко Ю.І.* Опитування пресове / Ю. Яковенко // Соціологія: короткий енциклопедичний словник. – К.: УЦДК, 1998. - С. 364-365.
7. *Качанов Ю.Л., Шматко Н.А.* Проблема реальности в социологии: как возможна социальная группа? // Социологические исследования. 1996. № 12. - С. 90–105.

**СЕКЦІЯ:**  
**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СОЦІАЛЬНО-**  
**ПОЛІТИЧНОГО РОЗВИТКУ СУСПІЛЬСТВА**

*Ihor Britchenko,*  
Doctor Habil.,  
Professor of State Higher Vocational School Memorial  
of Prof. Stanislaw Tarnowski, Poland

*Inna Semenets-Orlova,*  
Doctor of Public Administration, Associate Professor,  
Department of Sociology and Political Science,  
National Aviation University, Ukraine

**THE CHALLENGES OF CIVIC EDUCATION: GLOBAL WORLD  
SECURITY CONTEXT**

The scholar W. Galston emphasize the importance of social wisdom in the meaning of citizenship. This virtue is defined as the ability to listen to others and formulate one's own position [1]. This component of citizenship appeals to the aforementioned instrumental type of patriotism.

A well-known philosopher J. Habermas, in his work "Between Facts and Norms", argues that the normative meaning of democratic citizenship can be determined without the formation of an individual in the context of a "national state" [3]. This approach is somewhat inconsistent with our desire to combine "patriotism" and "citizenship" for their interconnection, but also takes place in scientific discourse. A theorist H. Starkey has a similar position, he claims that the concept of "citizenship" in its meaning always has a political and legal dimension. Although citizenship is in some way linked to a national concept, it is an autonomous and independent theory. In this context, H. Starkey observes that in the new concepts, citizenship exists also at supranational levels [8, p. 7]. Unlike H. Starkey, the Irish researcher M.



Craith argues that although the basis of modern citizenship is the focus on civil responsibility, it is the cultural forces (the value attitude of the individual to the state, the country and its citizens) that implicitly fasten components of modern citizenship [2]. Our position correlates with the Irish researcher's point of view.

Political transit determines two main prerequisites for a successful transition to democracy: the presence of an appropriate level of national unity, political will for a democratic transition and a real struggle for democracy [7, p. 667].

In accordance with the indicated tendencies, the Ukrainian state has intensified the issue of national and patriotic education, and by the order of the Ministry of Education and Science of Ukraine dated June 16, 2015, No. 641 "On Approval of the Concept of National and Patriotic Education of Children and Youth", the Concept was approved, as well as measures for its implementation and Guidelines [5]. However, the expected effectiveness (as evidenced by our analysis of public discourse), apart from the need for additional reporting for educational institutions, has not been recorded from this Concept. The legislator in the new Law of Ukraine "On Education" (as of September 5, 2017) defined citizenship competencies in the list of key competencies-results of training at the level of full secondary education [6]. From now on, teachers are increasingly reflecting with pupils what kind of love for the school and for the Motherland is, and what each of us can do for the common good. Naturally, the government came up a little more deeply to the problem of education of the younger generation and social functions of education – through the prism of citizenship. Without a mature citizen who understands the value of public interest and demonstrates the responsible fulfilment of his civil duties, it is difficult to educate a patriot who will act constructively for the development of democracy and human rights, and not destructively.

Therefore, now at the final stage of the Government's approval is the draft Concept for the Development of Civil Education in Ukraine, and the Strategy for the Development of Civil Education in Ukraine for the period up to 2022 is being developed.

The need for advanced citizenship is growing with the strengthening of Ukrainian statehood. The processes of decentralization, self-improvement of politics, a new quality of democracy and a new social reality (the need to cooperate effectively in communities for the collective good) need a new model of patriotism for modern Ukraine. Living culture requires the creation of new values, although all of them should be discussed according to the criterion of respect for human dignity [9]. Therefore, for example, the countries that are leaders in the academic performance of young people reconfigure educational systems into a value-based approach, being aware of the growing demand for the value core of the individual for peaceful coexistence in a complex world. An important characteristic of the outlook of people who have devoted themselves entirely to social activity is social service, which is associated with a sense of duty towards others. Trust, belief in justice involves the voluntary commitment of members of society to exercise public functions.

Awareness of the undeniable value of human rights lies in the meaning of citizenship. Human rights are based on key values: dignity, freedom, equality, justice. Citizens of Ukraine partly understand the nature and content of human rights, including their own meaning into this notion, focused on the overall assessment of the bad and good things that happen in the country. For example, according to the results of sociological research in 2017, 54% of Ukrainians have never tried to defend their rights [4]. This situation is largely due to a crisis of confidence in government and public administration. And of those who tried to protect their rights, 65% of citizens failed to do so [4].

Such a situation negatively affects not only the general level of "state optimism," but also the quality of citizenship patriotism.

At the heart of modern citizenship is the focus on civil responsibility. However, the value attitude of the individual towards the state, the country and its citizens contributes to the consolidation of society and the strengthening of the components of modern citizenship.

To succeed in a modern society, an individual is not enough to be a narrow specialist in a particular industry. Developed democracy implies that all members of society, despite their professional daily activities, must have the necessary knowledge in the field of democratic citizenship.

Today it is a positive phenomenon that the Ukrainian state has standardized the need for the development of citizenship competencies (documented in the law). However, in society there is still no clear idea of the meaningful component of these competencies and their significance. As it turned out, the environment of educational institutions, which largely shape the civil consciousness of young people, does not fully fulfil this function. In general, pupils do not have a sufficiently deep level of political knowledge, and are poorly oriented towards civil participation.

The introduction of civil education in the school process is amorphous and eclectic. We can state that teachers tell their pupils about their rights, but the implementation of the HRE at schools in general is largely declarative and this is far from sufficient. It is not enough to tell the child what the state is, or how important it is to respect the interest of another person every day. The child will understand the significance and magnitude of these situations of social cohabitation if plunges into solving the problem in practice, using the activity and game approach, puts himself/herself in the place of the offender and the offended, find parallels in his/her own experience. Development of civil competences of educators, supported by international projects in Ukraine, contributes to the

implementation of the proclaimed words in real life. Trained educators disseminate best foreign experience in developing democratic citizenship through their professional activities for the broad masses of children and young people.

Citizenship patriotism is endowed with the potential to promote sustainable development of society, national unity and the development of local and nationwide democracy in Ukraine. The success of the implementation of this complex and long-term process depends directly on the consolidation of the efforts of conscious and active citizens, the Ukrainian state, the progressive world community.

Citizenship patriotism is a necessary prerequisite for a sustainable democratic transit. Its relevance is greatly enhanced in the context of the decentralization of power in Ukraine. The success of the decentralization process depends directly on the activity of civil position of Ukrainian citizens. The model of citizenship patriotism involves improving the critical thinking of citizens, the development of the desire to take on the initiative and responsibility, the ability to get rid of stereotypes and myths, the motivation to be conscientious in their profession for the benefit not only of themselves, but also of all members of society. Today, the ability of Ukrainian citizens to reach socially important decisions in a consensual way, to reach a compromise through constructively active socio-political activity is considerably inferior to protest activity. This can be explained by the inadequate level of knowledge of members of society about their civil rights and obligations. The spread of legal nihilism and social departicipation is dynamic in immature democracies, which determines the need for further development of Ukrainians' civil education. The creation of united territorial communities in Ukraine further exacerbates the need for the development of citizens' skills in participation, discussion and joint decision-making, dialogue with authorities.

**Bibliography:**

1. "Citizenship" in Stanford Encyclopedia of Philosophy. Available at : <https://plato.stanford.edu/entries/citizenship/>
2. Craith, Nic M., 2004, "Culture and citizenship in Europe. Questions for anthropologist", vol. 3, pp. 289-300. Available at : <http://europe.praguesummerschools.org/files/europe/6euic.pdf>.
3. Habermas, J., 1996, *Between Facts And Norms: Contributions to a Discourse Theory of Law and Democracy*, Cambridge, MA: MIT Press, 1996.
4. Human rights: nationwide research, 2017, United Development Programme in Ukraine. Available at : [www.ua.undp.org](http://www.ua.undp.org). "On Approval of the Concept of national-patriotic education of children and youth", 2015, Ministry of Education and Science. Available at : [http://osvita.ua/legislation/Ser\\_osv/47154/](http://osvita.ua/legislation/Ser_osv/47154/).
5. "On Education", Law of Ukraine, adopted 05.09.2017. Available at : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2145-19/page>. "Political Transition Theory" in Political Encyclopedic Dictionary, Gorbatenko, V. (ed.) 2004, pp. 666-667.
6. Starkey, H., 2002, "Democratic citizenship, languages, diversity and human rights. Guide for the development of Language Education Policies in Europe. From Linguistic Diversity to Plurilingual Education" in Language Policy Division Directorate of School, Out-of-School and Higher Education, Strasbourg : Council of Europe.
7. UNESCO teaching and learning for a sustainable future. Available at : [http://www.unesco.org/education/tlsf/mods/theme\\_b/interact/mod07task03/appendix.htm](http://www.unesco.org/education/tlsf/mods/theme_b/interact/mod07task03/appendix.htm)

*Чупрій Л. В.,*

доктор політичних наук, професор  
кафедри соціології та політології  
Національного авіаційного університету,  
Україна

## **ЕЛЕКТОРАЛЬНІ СИМПАТІЇ ВИБОРЦІВ НА ПРЕЗИДЕНТСЬКИХ ВИБОРАХ 2019 РОКУ**

2019 рік є дуже важливим для долі України, так як в цей рік відбуваються виборчі перегони, у квітні вже обрано Президента України, а восени українці обиратимуть парламент, якщо не буде дострокового його розпуску. У лютому ЦВК зареєструвала рекордну кількість претендентів на президентську булаву – 44, при цьому 47 претендентам було відмовлено в реєстрації. Для порівняння у 2014 році зареєстрованих кандидатів було 21, 2010 – 18, 2004 – 24, 1999 – 13.

Вибираючи очільника держави, українці в першу чергу керувалися почуттям недовіри до нинішньої влади і бажанням бачити нові обличчя, не задіяні у корупційних схемах, тому так багато прихильників В. Зеленського. Оскільки більшість з кандидатів і на попередніх виборах обіцяли громадянам, що українці будуть жити по новому і краще і заможніше, але більшість обіцянок так і не було виконано, заможнішими стали лише вони, збагативши свої статки в декілька разів. Тому українці здебільшого керуються протестними настроями, обираючи Президента країни.

Що ж чекають українці від виборів Президента. Згідно з даними дослідження, проведеного КМІС, групою "Рейтинг" і Центром Разумкова у середині березня 2019 року, відвідати виборчі дільниці у останню неділю березня збираються 84% опитаних. 35% українців чекає поліпшень після виборів, 10% респондентів побоюється погіршення ситуації. При цьому найбільшими оптимістами виявилися

## АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА В ФОКУСІ СОЦІОЛОГІЇ

жителі півночі, заходу і центру, а ось песимістів найбільше в столиці. Оптимісти частіше зустрічаються серед молоді - до 29 років, а песимістів більше серед пенсіонерів.

83% опитаних очікують фальсифікацій на виборах президента (в той час як ще в січні 2018-го таких було 81%). При цьому думки про масштаби підтасувань у українців розділилися: 42% готуються до значного розмаху махінацій і ще майже стільки ж, 41%, – до більш дрібним фальсифікацій. Найбільше тих, хто очікує значних фальсифікацій, серед жителів півдня. І тільки 6% українців продовжують вірити в краще, розраховуючи на абсолютно чесні і прозорі вибори.

А про факти підкупу респонденти хоч і стали повідомляти рідше, але все ж приблизно кожен четвертий (27%) з цією проблемою знайомий не з чуток: у 6% намагалися придбати голос особисто, а ще 21% чув подібні історії від друзів і знайомих. Найбільше тих, хто відзначав факти підкупу, зафіксовано серед жителів півдня, Донбасу, півночі і в столиці<sup>1</sup>.

Хоча масових фальсифікацій під час голосування не було зафіксовано. З 31 березня по 2 квітня до поліції надійшло 2690 заяв та повідомлень, пов'язаних з порушеннями виборчого процесу в Україні. За цими фактами розпочато 71 кримінальне провадження. З них найбільше: у Дніпропетровській області – 356, у Києві – 317, Донецькій

---

<sup>1</sup> Опитування проведене зусиллями трьох соціологічних компаній (КМІС, Центр Разумкова та Соціологічна група Рейтинг). Терміни проведення опитування: 5-14 березня 2019 року. Вибірка: 15 000 респондентів у всіх областях України (без урахування населення АР Крим і окупованих територій Донецької і Луганської областей). Вибірка репрезентативна для населення України старше 18 років за такими показниками як стать, вік, тип поселення і регіон проживання. Статистична похибка вибірки: не більше 0,8%.

## АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА В ФОКУСІ СОЦІОЛОГІЇ

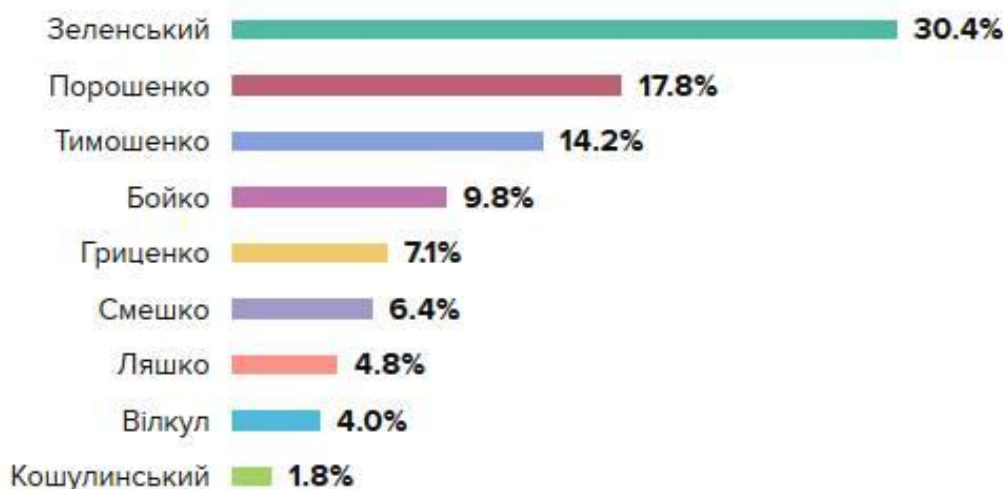
області – 264, Одеській – 222, Харківській – 218, Полтавській – 124, Київській – 116, повідомляє Департамент комунікації МВС України. «Зазначені факти здебільшого пов'язані з незаконною агітацією – 152, фотографуванням бюлетенів – 149, підкупом виборця – 61, пошкодженням бюлетеня – 39, неправдивими повідомленнями про замінування – 18, спробою винесення бюлетеня з дільниці – 13», – заявили в МВС.

*У день виборів першого і другого туру Фонд «Демократичні ініціативи» імені Ілька Кучеріва, Київський міжнародний інститут соціології (КМІС) та Український центр економічних і політичних досліджень імені Олександра Разумкова, провели Національний екзит-пол'2019, за результатами якого були визначені регіональні, вікові, освітні особливості виборців певного кандидата.*

За результатами національного екзит-полу першого туру президентських перегонів Володимир Зеленський мав 30,6% голосів, Петро Порошенко – 17,8%, Юлія Тимошенко – 14,2%.

## РЕЗУЛЬТАТИ ЕКЗИТ-ПОЛІВ

### Національний екзит-пол (на 18:00)





Участь у виборах президента 31 березня взяло **63, 5%** українців.  
Участь у виборах президента 21 квітня взяло **61,37%** українців.

Згідно з результатами Національного екзит-полу другого туру президентських виборів впевнено лідирує Володимир Зеленський – 73,0% голосів. Другу позицію зайняв Петро Порошенко – 25,5% голосів. Ще 1,5% виборців викреслили обох, перекреслили весь список, або зіпсували бюлетень.



За офіційними даними ЦВК В. Зеленського підтримало 73,22 % виборців, а П. Порошенка 24,45 %, тобто різниця з даними екзит-полу дуже незначна, що засвідчує відсутність фальсифікацій на виборах.

	Результат и (%)	Кількість голосів
Володимир Зеленський	73.22	13 541 530
Петро Порошенко	24.45	4 522 320

Аналізуючи регіональну специфіку першого туру президентських перегонів слід зазначити, що єдиним регіоном, де Ю. Тимошенко здобула перемогу стала Івано-Франківська область. Порошенко переміг у Львівській і Тернопільській областях, в інших областях Зеленський. Найбільше голосів Зеленський отримав у своїй рідній Дніпропетровській області. Там за нього проголосували 45,35% виборців. Другий показник у Одеській області – 41,28% виборців там підтримали Зеленського. Але в цілому, якщо ділити Україну на регіони, більше голосів Зеленському дав сукупний південь, ніж центр: адже Миколаївська і Херсонська область теж дали політику 40,78% і 37,57% відповідно. Охоче підтримали Зеленського і в підконтрольному Україні Донбасі. Там він другий за популярністю кандидат після Юрія Бойка. Загалом, Зеленського обирали там, де раніше голосували за «регіоналів».

За результатами другого туру П. Порошенко переміг лише у Львівській області а В. Зеленський – у решті.

За результатами другого туру Володимира Зеленського найбільше виборців підтримали на Сході – 87,7%, трохи менше на Півдні – 85,4%, 70,2% в Центрі і найменше на Заході – 56,9%. Петра Порошенко

## АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА В ФОКУСІ СОЦІОЛОГІЇ

найбільше підтримали на Заході – 41,3%, а найменше на Сході – 11,5%. 28% віддали свій голос Порошенку в Центрі і 13,5% на Півдні країни



*За результатами першого туру президентських перегонів були визначені регіональні, вікові, освітні особливості виборців того чи іншого кандидата в Президента.*

**Вибір жителів населених пунктів різного типу і розміру.** У населених пунктах різного типу першість має Володимир Зеленський, найбільше – особливо! – у містах з населенням від 100 тис жителів (39%), найменше – у селах (27%). В обласних центрах найбільше голосів зібрав Зеленський (31,5%), далі йдуть Порошенко (21%), Тимошенко (12%), Бойко (9%), Смешко та Гриценко (по 8%), Вілкул (4%). А от Ляшка у обласних центрах підтримали лише 1,4% виборців. Особливістю великих міст (понад 100 тис. жителів) є більш високий відсоток голосів, отриманих Бойком (18%) та Вілкулом (14%). А от

Юлія Тимошенко отримала свій кращий результат у селах (19%), дещо обійшовши Порошенка (18%). Найкращий результат у селах також і у Ляшка (9%)<sup>2</sup>.

*У виборі чоловіків і жінок* відмінності загалом незначні: і чоловіки, і жінки рівною мірою віддали перевагу Володимиру Зеленському (31%), а от Петра Порошенка дещо більше підтримали чоловіки (19% чоловіків і 17% жінок), як і Анатолія Гриценка (відповідно, 9% і 6%), а Юлію Тимошенко – навпаки, жінки (15% жінок і 13% чоловіків). У решти кандидатів відмінності зовсім незначні: за Бойка проголосували 9% чоловіків і 10% жінок, Смешка – відповідно, 6% і 7%, Ляшка – 4% і 5%, Вілкула – 3,5% і 4%.

*Переваги у вікових групах.* Володимир Зеленський є лідером серед виборців майже в усіх вікових групах виборців, за винятком найстаршої, виборців за 60 років. У групі наймолодших, 18–29 років, за Зеленського проголосувало 57% виборців. За Порошенка – 14%, Тимошенко – 7%, Гриценка – 5%. У групі виборців 30–39 років Зеленський теж є явним лідером (45%), далі йдуть Порошенко (17%), Тимошенко (10%), Гриченко (5%), Бойко (4,6%). Виборці 40–49 років: Зеленський – 36%, Порошенко – 18,5%, Тимошенко – 12%, Гриченко – 8%, Бойко – 7,6%, Смешко – 5,5%. І лише у групі старших виборців Зеленський або на рівних з іншими кандидатами або їм поступається: у групі 50–59 років Зеленський має майже 22% голосів, Порошенко –

---

<sup>2</sup> У день виборів Фонд «Демократичні ініціативи» імені Ілька Кучеріва, Київський міжнародний інститут соціології (КМІС) та Український центр економічних і політичних досліджень імені Олександра Разумкова, провели Національний екзит-пол 2019. Генеральна сукупність екзит-полу – виборці, які проголосували на виборчих дільницях на території України (крім спеціальних дільниць – лікарні, тюрми, військові частини, закордонні дільниці, та за винятком окупованих територій). Вибірка репрезентативна для України в цілому й для її 4 регіонів (Захід, Центр, Схід, Південь). Опитано 19 453 респондентів на 400 виборчих дільницях. Застосовувалася методика «таємного голосування». Рівень досяжності (кількість виборців, які погодились взяти участь в опитуванні) становить 67,8%.

19%, Тимошенко – 18%, Бойко – 10%, Гриценко – 9%, Смешко – 7%, Ляшко – 6%, Вілкул – 4%. А серед виборців, яким за 60 років, найбільшу підтримку отримали Тимошенко (19%), Порошенко (18%) та Бойко (17%); у Зеленського – 12,5%, Смешка – 9,5%, Гриценка – 8%, Ляшка – 6%, Вілкула – 5%.

*Переваги в освітніх групах.* За рівнем освіти Володимир Зеленський є лідером в усіх освітніх групах, особливо – серед виборців з незакінченою вищою освітою (власне, це студенти), а найменшою є його перевага в групі виборців з незакінченою середньою освітою. У групі виборців з вищою освітою у Зеленського 31% голосів, Порошенка – 22%, Тимошенко – 12%, Бойка – 9%, Смешка і Гриценка – 8%, Вілкула – 4%, а у Ляшка – лише 1,5%. Серед виборців з незакінченою вищою освітою (студенти) Зеленський дістав 42% голосів, Порошенко – 17%, Тимошенко – 10%, Бойко – 7%, Гриценко і Смешко – по 5%, Вілкул – 4%, Ляшко – 3%. Серед виборців із середньою спеціальною освітою теж попереду Зеленський – 29%, у Тимошенко – 16%, Порошенка – 15,5%, Бойка – 11%, Гриценка – 7,5%, Смешка і Ляшка – 6%, Вілкула – 4%. У групі виборців з повною середньою освітою Зеленський має 31% підтримки, Тимошенко – 16,5%, Порошенко – 14%, Бойко – 10%, Ляшко – 8%, Гриценко – 6%, Смешко і Вілкул – 4%. Нарешті, у групі виборців з неповною середньою освітою у Зеленського – 26%, Тимошенко – 20%, Порошенка – 15%, Ляшка – 11%, Бойка – 10%, Гриценка – 5%, Вілкула і Смешка – 4%.

Щодо закордонного округу, то за Порошенку проголосували більшість українців, які проживають в США, Німеччині, Франції, Австралії, Бельгії, Нідерландах, а також чинного президента підтримали на Антарктиді.

У той же час, Зеленський отримав перемогу в таких країнах: Грузія, Польща, Сербія, Словаччина, Угорщина, Чехія, Катар, Йорданія,

Киргизія, Латвія, Білорусь, Вірменія, Куба, Перу, Туркменістан, Бразилія. Відзначимо також, що в Естонії та Молдові перемогу здобув Юрій Бойко.

Слід зазначити, що у будь-якому випадку партії, очолювані Бойко і Вілкулом, мають високі шанси на місцевих виборах в 2020 р в східних і південних областях. 31 березня Бойко і Вілкул набрали сумарно 50,3% в Луганській області (39,5% за Бойко і 10,8% за Вілкула), 47,4% в Донецькій (35,3 і 12,1%), 34% в Харківській (26,5 і 7,5%), 28,7% в Запорізькій (19,1 і 9,6%), 28,6% в Одеській (22 і 6,6%), 23,4% в Дніпропетровській (12,5 і 10,9%), 22,2% в Миколаївській (16,5 і 5,7%), 19,7% в Херсонській (14,4 і 5,3%). І це означає, що Кремль буде намагатися нагнітати політичну обстановку в цих областях в найближчі два роки - аж до місцевих виборів і відразу після них.

Щодо передвиборчих витрат, то за даними Комітет виборців України (КВУ) кандидати в президенти витратили на рекламу 1,2 мільярда гривень. Причому, це тільки офіційні дані. Найбільше на рекламу витратив Петро Порошенко (251 млн грн). Слідом ідуть: Юлія Тимошенко (118 млн), Олександр Вілкул (97 млн), Сергій Тарута (80 млн), Володимир Зеленський (64 млн), Олег Ляшко (59 млн), Анатолій Гриценко (52 млн). Юрій Бойко витратив на рекламу 39 млн гривень, Олександр Шевченко – 34 млн, Руслан Кошулинський – 11 млн, Євген Мураєв – 11 млн, Андрій Садовий – 10 млн.

Семеро кандидатів на пост президента не здійснювали ніяких витрат під час кампанії. Це Олександр Ващенко, Микола Габер, Дмитро Гнап (зняв кандидатуру), Олександр Данилюк, Роман Насиров, Руслан Ригованов і Олександр Соловійов.

Найбільші виборчі фонди серед усіх кандидатів на посаду Президента України мають Петро Порошенко, Юлія Тимошенко і Олександр Вілкул. Про це повідомляє громадський рух “Чесно” з

посиланням на дані фінансових звітів за виборчу кампанію, які оприлюднені НАЗК і ЦВК.

Як зазначається, у виборчому фонді Петра Порошенка наразі 415,6 мільйонів гривень. Усі гроші – власні кошти Президента України. В цілому виборча компанія до початку квітня обійшлася йому в понад півмільярда гривень. Якщо врахувати ще й минулорічні витрати Порошенка на телерекламу, то видима частина його видатків сягне 0,7 мільярда.

На другому місці – Юлія Тимошенко із виборчим фондом 164 мільйони гривень. У "Чесно" зазначають, що всі кошти кандидат отримала від своєї партії «Батьківщина».

На третій позиції перебуває Олександр Вілкул, виборчий фонд якого складає 116,8 мільйонів гривень. Гроші кандидату на виборчих кампанію перерахували фізичні (111 мільйонів гривень) та юридичні особи (5,5 мільйонів гривень). У "Чесно" повідомляють, що майже третина всіх внесків фізичних осіб для Вілкула становляться внески від жителів Кривого Рогу (31,5 млн грн), де посаду міського голови займає батько Олександра Вілкула – Юрій Вілкул. Решта надходжень були з Харькова, Маріуполя, Запоріжжя, Авдіївки та кількох інших міст.

За рейтингом руху "Чесно", на четвертому місці із виборчим фондом 101,9 млн грн знаходиться Анатолій Гриценко. Із них 76,7 мільйонів гривень – внески фізичних осіб, 307 тисяч гривень від юридичних осіб та 35,9 мільйонів – гроші партії "Громадянська позиція". 11 мільйонів розпорядник рахунку з невідоміх причин повернув донорам. Походження цих коштів з'ясується у квітні, коли партія подасть свій фінансовий звіт за I квартал.

КВУ порахував "вартість" голосів відповідно до проміжних фінансових звітів кандидатів, включно із 2,5 мільйонами гривень застави, яку вони вносили під час реєстрації.

При цьому, враховувалася кількість осіб, які проголосували за кандидата на момент опрацювання 97,1% бюлетенів.

Найбільше на свою кампанію в розрахунку на один голос витратив Роман Насіров, який отримав найменшу підтримку виборців – за нього проголосували 2 507 людей. Вартість одного голосу відданого за нього склала 997 гривень, що є рекордною сумою.



На другому місці – Сергій Каплін, якого підтримав 14 871 виборець, а на заставу та агітацію кандидат витратив 12,6 мільйона гривень. Вартість голосу – 849 гривень. Третій у цьому рейтингу – Аркадій Корнацький. Кандидат витратив 3,5 мільйона гривень, отримавши підтримку 4 358 виборців. Вартість одного голосу склала 825 гривень.

Найменше один голос коштував Ігорю Смешку, Володимиру Зеленському та Юрію Тимошенку.



Наприклад, Юрій Тимошенко витратив на вибори лише суму застави у 2,5 мільйона гривень. При цьому, він отримав 114 207 голосів, тобто 22 гривні за голос. Володимир Зеленський витратив на свою кампанію 88,9 мільйона гривень, отримавши 5 529 460 голосів виборців, що означає вартість голосу у 16 гривень.

Найефективнішою ж виявилась стратегія Ігоря Смешка. Він почав активну інформаційну кампанію і, сформувавши образ професіонала, патріота і відповідального політика, впевнено увійшов у п'ятірку лідерів. Позитивно слід відзначити, що він опирався на консервативну ідеологію, його підтримали інші консервативні сили, зокрема націонал-консервативна партія «Булава», громадські організації, відомі журналісти, зокрема Д. Гордон, що також сприяло посиленню популярності серед виборців. На свою кампанію політик витратив 3,9 мільйона гривень, а отримав підтримку 1 104 537 виборців.

Таким чином, вартість голосу у нього склала лише 4 гривні.

Вартість голосу для лідерів перегонів була такою:

Ігорь Смешко – 4 гривні

Володимир Зеленський - 16 гривень

Петро Порошенко - 141 гривня

Юлія Тимошенко - 68 гривень

Юрій Бойко - 23 гривні

Анатолій Гриценко - 82 гривні.

Роман Насіров, -997 грв.

Сергій Каплін 849 грв.

Аркадій Корнацький 825 грв.

Щодо майбутніх парламентських виборів, то як свідчать дані опитування Київського міжнародного інституту соціології, оприлюднені в лютому цього року, в трійку лідерів на майбутніх парламентських виборах входять три політсили: партія Зеленського «Слуга народу», за

яку готові віддати голос 24,6% визначилися українців, партія «Батьківщина» з 18% голосів і «Блок Петра Порошенка» Солідарність» з 14,2%. Слідом за ними йдуть «Опозиційна платформа – За життя» з 10,3% голосів, «Громадянська позиція» з 6,3% і «Радикальна партія» з 6,2%. Також в Раду може потрапити партія «Самопоміч», хоч її рейтинг поки і нижче п'ятивідсоткового виборчого бар'єру – 3,7.

Але слід зазначити, що хоча В. Зеленський і має високий вотум довіри українців, але виправдати їхні сподівання буде не так то й легко. В. Зеленський обіцяє в першу чергу зняти недоторканість з себе, з депутатів, судів, прокурорів, сприяти прийняттю Закону про імпічмент Президента, а для цього потрібна підтримка Верховної Ради, а потрібної кількості лояльних до нього депутатів В. Зеленський поки що не має. Перші півроку у чинного Президента буде мало важелів впливу, щоб розпочати серйозні зміни, зокрема в безпековому секторі, так як на зміну силових міністрів чи керівника Генпрокуратури потрібна підтримка Верховної Ради. Розпустити Верховну Раду Президент В. Зеленський може за умови, якщо там відсутня коаліція, але не пізніше ніж за півроку до чергових перевиборів, а ця дата спливає 27 травня і не факт що інаугурація відбудеться до цього часу. Крім того політичні сили, що перебувають у Верховній Раді, очолюють його конкуренти на виборчих перегонах, тому вони будуть скоріше прагнути послаблювати його вплив. Тим не менше команда Президента оптимістично налаштована і обіцяє відразу після інаугурації нового Президента прийняти перші рішення та здійснити перші посадки. Буде посилена антикорупційна інфраструктура, започаткований Інститут фінансових розслідувань, щоб прибрати тиск на бізнес з боку правоохоронців. Буде розпочата судова реформа і розпочнуть її з Верховного та Апеляційного суду, проведені інші реформи. Буде прийнятий новий податковий кодекс та кодекс про працю. Команда В. Зеленського хоче зробити

законодавство у цих напрямках ліберальнішим. Тим не менше часу на ці зміни у чинного Президента буде не так то й багато, і якщо українці не побачать серйозних зрушень, то високий рівень довіри може перетворитися у високий рівень недовіри, як відбувалося з деякими іншими нашими Президентами. Тож побажаємо новообраному Президенту успішних реформ.

*Ісхакова Н. Г.*

кандидат політичних наук, доцент,  
доцент кафедри соціології та політології  
Національного авіаційного університету,  
Україна

## **СОЦІАЛЬНІ ЧИННИКИ ДЕМОКРАТИЗАЦІЇ ПОЛІТИЧНОЇ СИСТЕМИ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ.**

В умовах суперечливого становлення демократичної політичної системи українського суспільства, а також деформації соціальних зв'язків та втрати значення попередньо набутих політичних практик особливого значення набуває дослідження соціальних чинників політичної адаптації населення, активної участі у формуванні нових форм організації суспільства. Розгляд даної проблеми має відбуватися із залученням теоретичних та емпіричних досліджень тих країн, становлення нового суспільного порядку яких вже відбулося. Вкрай важливим є комплексне дослідження визначальних соціальних чинників політичної адаптації населення. Це процес інтеграції індивідів до всієї системи соціально-політичних відносин, включення їх в інституціональну структуру суспільства шляхом політичної діяльності особистості, в ході якої відбувається пізнання та подальший розвиток даних відносин.

В другій половині ХХ століття провідною тенденцією світового політичного розвитку стало розгортання процесу демократизації. Дослідження переходу від тоталітаризму та авторитаризму до демократичного режиму в основному були зосереджені на аналізі подій у країнах Південної Європи (Греція, Іспанія, Португалія) та Латинської Америки (Перу, Еквадор, Болівія, Уругвай, Аргентина, Бразилія). Дослідники розробили низку підходів щодо результатів розвитку демократичних процесів, які згодом були перенесені на дослідження країн у Центральноамериканському регіоні (Гандурас, Сальвадор, Нікарагуа) та країни Африки, Центральної та Південно-Східної Азії. У кінці 80-х років ХХ століття цей глобальний процес перемістився у Східну Європу, а потім охопив Радянський Союз.

На основі аналізу вищезазначених підходів та концепцій демократизації авторка даної статті пропонує визначити соціальні чинники політичної адаптації населення в умовах становлення демократії. Виходячи із загальновизнаних рис демократизації можна виокремити загальні тенденції зміни взаємодії людини та політичної системи.

Делегітимізація руйнує усталену систему взаємозв'язку людини та політичної системи внаслідок кризи державних інститутів та децентралізації влади.

Лібералізація режиму розширює можливості політичної діяльності індивідів і соціальних груп у процесі реалізації своїх прав та інтересів.

Активізація недержавних інститутів сприяє організованій участі громадян у політичному процесі та впровадженню громадянських норм та правил поведінки.

Формування партійної системи забезпечує структурування суспільних інтересів [2]

Процес політичної адаптації людей до змін політичної системи має низку загальних характеристик.

Соціальна дезорієнтація. Це явище викликано деформацією соціальної та економічної системи суспільства та є наслідком руйнації соціальних зв'язків, статусів та ролей, системи норм та взірців поведінки.

Нова соціальна ідентифікація. Адаптація індивідів до нових соціально-політичних умов відбувається шляхом встановлення нових соціальних ідентичностей та входження в інституціональну структуру суспільства.

Колективна політична участь. Мобілізація індивідів в рамках недержавних інститутів шляхом групової участі в політичному процесі.

Встановлення лояльності до ціннісно-нормативних засад демократичного суспільства.

Однак слід зауважити, що закономірності трансформації авторитарних режимів відрізняються від демократизації країн з тоталітарним минулим, насамперед, пострадянських країн, які мають свої особливості та тенденції розвитку. Тому подальші дослідження політичної адаптації населення поставоритарних та посткомуністичних суспільств мають бути спрямовані в руслі аналізу наступних факторів:

- тривалість ціннісної адаптації масової політичної свідомості,
- інтенсивність політичної мобілізації мас,
- рівень лояльності населення до демократичного режиму.

Сучасне українське суспільство проходить важливу фазу демократизації, на якій відбуваються зміни як у політичній системі, так і в структурах усього суспільства з його соціальними, економічними та індивідуально-особистісними основами.

Отже, можемо виокремити наступні тенденції розвитку соціально-політичних відносин: продовження регіоналізацій політичної культури

в силу стійкості регіонально-територіальної ідентифікації; повільне формування класової самосвідомості та колективної активності на основі соціально-економічних інтересів; наростання потенційності політичної активності населення при низькій здатності до організованих форм участі у політичному процесі. Це не сприяє консолідації населення, веде до відсутності консенсусу відносно базових демократичних політичних цінностей, ідеалів та мети суспільного розвитку.

### **Література:**

1. Данилов А.Н. Переходное общество: проблемы системной трансформации. – Минск.: Універсітэцкае, 1997. – 431 с.
2. Исхакова Н.Г. Стратегия политической мобилизации: от протеста к консолидации // Молодой ученый. - №9 (12) сентябрь 2014. – С.187-191
3. Исхакова Н.Г. Політична адаптація населення в умовах становлення демократії // Політичні науки та методика викладання соціально-політичних дисциплін. Науковий часопис Національного педагогічного університету імені М.П.Драгоманова. Серія 22. – К.: Видавництво педагогічного університету імені М.П.Драгоманова, 2011. – Випуск. – С.52-57

***Лясота Л.І.,***

кандидат політичних наук, доцент,  
доцент кафедри соціології та політології  
Національного авіаційного університету,  
Україна

***Пивоварова Н.П.,***

кандидат соціологічних наук, доцент,  
Науково-дослідний інститут  
соціально-економічного розвитку міста,  
відділ соціологічного моніторингу розвитку міста,  
Україна

## **ЛІДЕРСТВО ОЧИМА УКРАЇНСЬКОЇ МОЛОДІ**

В умовах радикальних соціально-економічних та політичних трансформацій в українському суспільстві постає питання про її майбутнє, а саме, про еліту та про лідерський потенціал, який зароджується у середовищі молоді та визначає перспективу розвитку різних сфер діяльності: економічної, управлінської, політичної, соціальної, наукової та інших. В період радикальних змін змінюється функція соціальних інститутів суспільства, їх соціалізаційний потенціал, у більшості населення виникає стан відчуження від суспільства та аномічна ціннісна дезорієнтованість. З іншого боку, відкритість нових інформаційних потоків та соціокультурних просторів високорозвинених держав формує нові ціннісні стандарти, серед яких: індивідуалізація, орієнтація на саморозвиток, самореалізація та рівність прав у всіх сферах діяльності. Ці суперечливі процеси формують, з одного боку, чіткі орієнтації на певні стандарти, а з іншого, викликають кризу ідентичності у молоді, зниження престижності праці, іноді внутрішню невпевненість в ієрархії життєвих цінностей. Наслідком незмінних процесів соціального розшарування молоді, різноманіттям її

інтересів закономірним стає виникнення різних соціокультурних груп: соціально-активної та соціальної пасивної молоді.

Цінність самореалізації означає, у тому числі, і розкриття власних лідерських якостей, які є дуже затребуваними в умовах модернізації українського суспільства. У зв'язку з тим виникає особлива потреба у вивченні лідерського потенціалу серед молоді, який згодом формує фонд лідерів нації. Актуальність дослідження феномену лідерства у молодіжному середовищі обумовлена й тим, що сформовані у процесі колективних взаємодій загальні уявлення про лідера сприяють узгодженості певних групових норм і цінностей та більш швидкої адаптації молоді у процесі входження в нові соціальні групи.

Лідерство – це здатність впливати на дії інших людей, організувати та впливати на їх сумісну діяльність, досягати визначених цілей. Сучасне лідерство розглядається в межах різних наук як складний соціально-психологічний феномен, в якому відображені як особистісні риси лідера (поведінкові норми, у тому числі), так і певні елементи стереотипного образу, який формується в уявленнях молоді ЗМІ. Лідерство виконує багато функцій, серед яких організаторська (керівництво діяльністю групи), інформаційна (розподіл та постачання інформації серед членів групи), стратегічна (прогнозування майбутньої діяльності групи), нормативно-ціннісна (формування поглядів, позицій, ідеології), дисциплінарна (підтримка загальних норм і правил поведінки).

Слід відзначити, що обмеженість можливостей для самореалізації молоді в професійній, політичній, соціальній сферах не сприяє формуванню та реалізації лідерських якостей, призводить до аутсайдерства, а також до міжнародної міграції, “пошуку себе” в іншому соціальному середовищі. Остання проблема є актуальною не лише з точки зору втрати трудового і демографічного потенціалу, а й



інтелектуального, діяльнісного, політичного, якого дуже потребує наша країна.

Громадська організація «Український інститут соціальних досліджень імені Олександра Яременка» спільно з Представництвом Дитячого фонду ООН (ЮНІСЕФ) в Україні реалізовує глобальний молодіжний проект U-Report («Ю-Репорт»)<sup>3</sup>. U-Report – простий спосіб молодих людей донести свою думку до осіб, що приймають рішення. Дані не є репрезентативними, адже соціально-демографічні характеристики зареєстрованих U-репортерів не відображають загальні характеристики української молоді, але є думками соціально активної і небайдужої молоді, зацікавленої станом і розвитком своєї держави.

Опитування «Лідерство»<sup>4</sup>. Мета опитування: дослідити думки U-репортерів щодо розуміння поняття «лідер», наявності у них лідерського потенціалу та бажання отримати додаткове навчання з молодіжного лідерства

Варіанти відповідей U-репортерів щодо розуміння ними поняття «лідер» надзвичайно різноманітні. Об'єднавши та згрупувавши найбільш подібні за змістом відповіді, отримали характеристики людини, яка, за думками U-репортерів, могла б уважатися лідером серед

---

<sup>3</sup>U-Report – це інноваційний глобальний інструмент моніторингу думки молоді з метою заохочення до обговорення найважливіших для неї питань. Проект передбачає проведення коротких безкоштовних опитувань через СМС за технологію короткого номера, а також Twitter та безпосереднє спілкування з учасниками під час навчальних і культурних заходів, зустрічей з представниками Уряду, відомими та успішними людьми тощо.

<sup>4</sup>Опитування проходило 16.01.2017-23.01.2017 рр. В опитуванні взяли участь 5011U-репортерів. З аналізу було вилучено вікову групу 13 років і менше – 133 особи та 35 і старше років - 121 особа. Отже, загальна кількість U-репортерів віком від 14 до 34 років разом з тими, хто свій вік не вказав, становить 4757 респондентів, на відповідях яких здійснено аналіз. Дані представлені у відсотках, серед тих респондентів, які відповіли на запитання.

## АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА В ФОКУСІ СОЦІОЛОГІЇ

молоді. Отже, лідер повинен: уміти вести за собою, задавати напрям дій та розвитку (19%), бути прикладом (15%), мати авторитет та повагу (13%), уміти надихати, мотивувати, закликати до будь-якої діяльності, заохочувати та долучати інших до певних дій (12%), брати на себе відповідальність за себе і за колектив, мати мету, чітке бачення майбутнього і доводити справу до кінця (10%) (рис.1).



Рис. 1. Думки U-репортерів щодо розуміння поняття «лідер»<sup>5</sup> (N=1789, ті, хто відповіли на дане запитання), %

70% U-репортерів вважають, що мають лідерський потенціал. Серед чоловіків «так» відповіла дещо більша частка, ніж серед жінок (73 та 69% відповідно).

<sup>5</sup> На рисунку наведені лише ті відповіді U-репортерів, що набрали 5% та більше

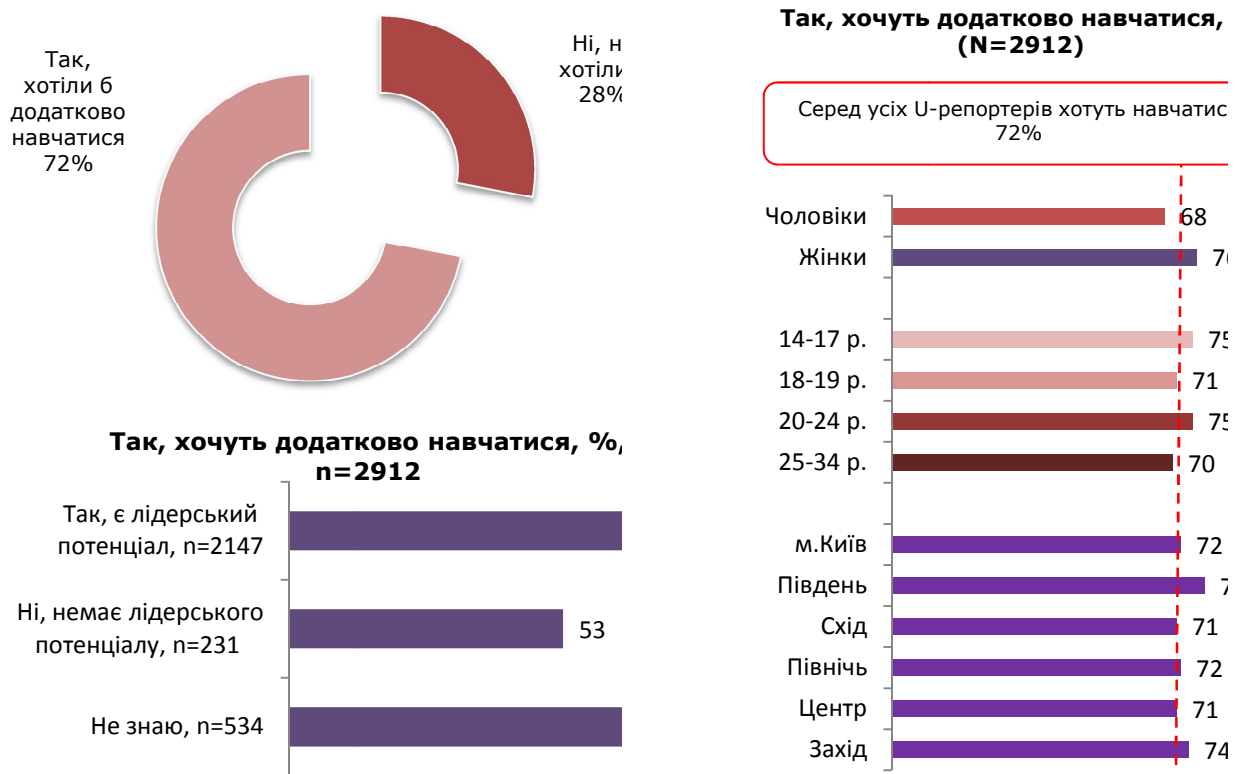


Рис. 3. Бажання U-репортерів отримати додаткове навчання з молодіжного лідерства (N=4025, ті, хто відповіли на дане запитання), залежно від власних оцінок свого лідерського потенціалу, статі, віку та регіону проживання<sup>6</sup>(N=2912, ті, хто має бажання навчатися), %

72% U-репортерів хотіли б отримати додаткове навчання з молодіжного лідерства. Мають бажання навчатися 76% з-поміж тих, хто позитивно оцінює свій потенціал лідера, 53% серед тих, хто вважає, що у нього відсутній лідерський потенціал та 69% серед тих, хто не зміг оцінити власні лідерські здібності (рис. 3).

Отже, на думку U-репортерів, молодіжний лідер – це, передусім, той, хто уміє вести за собою, задавати напрям дій та розвитку (19%);

<sup>6</sup> На рисунку наведені відповіді тих U-репортерів, хто вказав свої статі, вік, регіон проживання

70% U-репортерів вважають, що мають лідерський потенціал, 11% – що не мають такого, а 19% не змогли оцінити себе щодо наявності якостей лідера;

72% хотіли б отримати додаткове навчання з молодіжного лідерства. Мають бажання навчатися 76% з-поміж тих, хто позитивно оцінює свій потенціал лідера, 53% серед тих, хто вважає, що у нього відсутній лідерський потенціал та 69% серед тих, хто не зміг оцінити власні лідерські здібності.

Підводячи підсумок відзначимо, що кількість учасників проекту U-Report в Україні постійно зростає, що є прямим доказом того, що молодь є небайдужою, для неї є важливим як власний розвиток так і розвиток своєї держави. Такі результати дають можливість зрозуміти, що молодь не дарма називають майбутнім країни, адже саме вона здатна принести позитивні зміни у життя країни. Молодь з кожним роком стає активнішою та намагається якомога більше уваги приділяти не лише собі і власним проблемам, а ще звертає увагу на те, що відбувається навколо неї, в політиці, в культурі, в освіті та в інших сферах суспільства. Завдяки молоді можна досягнути тих змін, яких потребує українське суспільство.

*Грищенко Н.І.,*  
старший викладач кафедри соціології та політології  
Національного авіаційного університету, Україна

## **СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ МІГРАЦІЇ НАСЕЛЕННЯ У ХХІ СТ.**

Аналізуючи проблеми міграційних потоків в сучасному світі, можна дійти до висновку і чітко окреслити три їх вектори. Перший вектор (і чи не найбільш вагомий) – урбанізаційні тенденції. Починаючи з 50-х рр. ХХ ст. і до початку 2018 року міське населення у порівнянні

з сільським збільшилося з 751 мільйонів у 1950 році до 4,2 мільярда у 2018 році.

Ще починаючи з 2008 року загальний приріст сільського населення припинився, а натомість кількість міського з кожним роком збільшувалася швидкими темпами. Урбанізація так чи інакше призвела до того, що сільське населення, залишаючи своє постійне місце проживання і переїжджаючи до міст, не спроможне швидко асимілюватися, а залишається по-суті ще тривалий час маргіналізованим.

Урбанізація і на сьогодні є і залишається найбільш вагомою глобальною тенденцією в усьому світі. ООН в межах своїх рамкових програм постійно проводить різні заходи, які присвячені і де висвітлюються проблеми урбанізації. Головним виданням ООН, яке на своїх шпальтах висвітлює питання і проблеми, пов'язані з урбанізацією, є World Urbanization Prospects, яке в травні 2018 року опублікувало останні статистичні дані приведені Відділом народонаселення Департаменту економічних і соціальних питань ООН щодо рівня урбанізації у світі, регіонах та окремих країнах[1]. Згідно цих даних у перегляді світових перспектив урбанізації 2018 року, зазначається, що майбутнє збільшення чисельності міського населення у світі буде найбільш концентрованим лише в декількох країнах світу. Зокрема, Індія, Китай і Нігерія становитимуть 35% прогнозованого зростання світового міського населення у період з 2018 по 2050 рік. До 2050 року передбачається, що Індія матиме приріст 416 мільйонів міських жителів, Китай – 255 мільйонів, а Нігерія – 189 мільйонів. Сьогодні найбільш урбанізовані регіони включають Північну Америку (82% її населення проживає у містах у 2018 році), Латинську Америку та Карибський басейн (81%), Європу (74%) та Океанію (68%). Рівень урбанізації в Азії наразі наближається до 50%. Найбільшим містом у світі є Токіо з агломерацією

37 мільйонів жителів, за ним – Нью-Делі з 29 мільйонами, Шанхай з 26 мільйонами, Мехіко та Сан-Паулу, кожен з яких становить близько 22 мільйонів жителів. До 2020 року прогнозується, що населення Делі продовжуватиме рости і воно стане найбільш густонаселеним містом у світі до 2028 року. За прогнозами, до 2030 року світі буде 43 мегаполіси з більш ніж 10 мільйонами жителів, більшість з яких – у регіонах, що розвиваються. Тим не менш, деякі з найбільш швидко зростаючих міських агломерацій є містами з населенням менше 1 млн. осіб, більшість з яких розташовані в Азії та Африці.

В даному документі зазначається, що стабільна урбанізація є запорукою успішного розвитку і розуміння ключових тенденцій урбанізації, які можуть розгортатися протягом найближчих років, має вирішальне значення для реалізації Порядку денного Сталого розвитку до 2030 року, включаючи зусилля, спрямовані на формування нових рамок міського розвитку [1].

Оскільки тенденція до урбанізації в сучасному світі продовжує набирати обертів, сталий розвиток все більше залежить від успішного управління зростанням міст, особливо в країнах з низьким рівнем доходу та низького рівня середнього доходу, де, за прогнозами, темпи урбанізації будуть найшвидшими.

Спираючись на існуючі економічні, соціальні та екологічні зв'язки міських та сільських жителів і в Україні, потрібна вже наразі комплексна програма держави по вирішенню проблем співіснування і налагодження як транспортних, так і інших зв'язків між ними.

Другий вектор пов'язаний з медіанним віком населення країн Півдня. Коли медіанний вік розвинених країн становить 41,2 роки, то медіанний вік населення найменш розвинених країн (чисельність яких майже така ж, як всіх країн Півночі, 1 млрд. осіб) всього 19,7 років [2].

І третій вектор – швидкий приріст населення країн Півдня у порівнянні з країнами Півночі. За рахунок природного приросту населення країн Півночі збільшується на 2,1 млн. осіб, а в країнах, що розвиваються – на 81,2 млн. осіб. Виходячи з цього, світовий природний приріст населення на 97,5% відбувається завдяки країнам, що розвиваються. Наразі населення світу становить 7,5 млрд. осіб і на кінець століття воно може перевищити 11 млрд. осіб і тоді, з більшою ймовірністю майже 10 млрд. осіб буде проживати в країнах Півдня. Але, враховуючи кращі показники темпів економічного зростання країн Півночі, вірогідніше, що демографічні проблеми країн Півдня в глобальному вимірі тільки погіршуватимуться і будуть вирішуватися за рахунок країн Півночі, створюючи при цьому нові осередки напруги між ними.

Вже на сьогоднішній момент регіональна диференціація природного приросту населення створює і призводить до нелегальних міграційних потоків біженців з країн Півдня до країн Півночі (перш за все у найбільш розвинені країни регіону). Нелегальні мігранти становлять величезну загрозу для країни, для її економічної, соціальної та інших сфер, оскільки вони почали формуватися у ізольовані, маргіналізовані етнічні групи, які швидко збільшуються і починають явно протиставляти себе населенню тієї країни, в яку здійснили нелегальну міграцію. Разом з нелегальними мігрантами країни Півночі отримали нові міжнаціональні, міжетнічні конфлікти, що часто закінчуються збройними протистояннями та погіршенням ситуації в цілому по країні. Але, за прогнозами ООН, демографічний тиск країн Півдня не слабшатиме і послабити його можливо тільки системно впроваджуючи і вкладаючи кошти у економічну складову країн Півдня, у соціальну, медичну та інші сфери життя суспільства.

**Література:**

1. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018). World Urbanization Prospects: The 2018 Revision, Highlights (ST/ESA/SER.A/354). [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://population.un.org/wup>
2. Eurostat. Population: Structure indicators  
<https://ec.europa.eu/eurostat/statistics>
3. Буряченко А.Є. Урбанізація в контексті фінансового, демографічного та соціального розвитку / А.Є. Буряченко // Вчені записки: зб. наук. праць. – Київ : КНЕУ, 2013. – Вип. 15. – С. 84–95.
4. Буряченко А. Урбанізаційні фактори економічного росту / А. Буряченко // Ринок цінних паперів України. – 2013. – № 7–8. – С. 13–23.

*Бондарчук П. С.,*  
аспірант кафедри глобалістики, євроінтеграції  
та управління національною безпекою,  
Національна академія державного управління  
при Президентіві України, Україна

**ЦІННІСНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ГРОМАДЯНСЬКОГО  
СУСПІЛЬСТВА ЯК СКЛАДОВОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ В  
УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ ТА ЗАГРОЗ**

Формування системи національної безпеки є однією з пріоритетних сфер діяльності будь-якої країни. Визначаючи метою своєї діяльності забезпечення прав і свобод своїх громадян, суспільства та країни в цілому влада покликана створювати такі умови співіснування її населення, при яких забезпечувалося неухильне зростання усіх сфер життєдіяльності країни, а відтак і системи її національної безпеки. Одним з вагомих чинників створення такої системи є належне та



ефективне забезпечення сприятливих умов для формування зрілого громадянського суспільства. На тлі соціальних трансформацій, що стають трендами у добу глобалізації, породжуючи численну хвилю різноманітних за своїм характером, причинами виникнення та природою, протиріччями і конфліктами саме громадянське суспільство спроможне зберегти свої національні, суспільно-політичні, економічні та культурні надбання, зберегти свою ідентичність, протистояти будь-яким зовнішнім та внутрішнім деструктивним впливам і діям, що постійно випробовують таке суспільство на міцність.

Нажаль, глобалізаційні процеси, які охоплюють сьогодні людство, несуть, крім позитивних наслідків, серед яких розвиток міжнародної торгівлі, активні соціальні та культурні обміни, розвиток інфраструктури, і досить негативні. Це - активна боротьба за природні ресурси, концентрація капіталів та робочої сили, нерівномірний технологічний та економічний розвиток центрів і периферії, розмежування на зони впливу, контроль інтелектуальних та інформаційних ресурсів, масове безробіття, активна міграція робочої сили та багато інших такого роду явищ. Подібна суперечливість загострює процеси протистояння окремих прошарків та груп населення, сприяє процесам відчуження влади та суспільства, активізує стратифікацію за майновими і соціальними ознаками, та, у кінцевому підсумку, веде до послаблення імунітету національних держав перед більш сильними їх конкурентами.

На сучасному етапі серед основних загроз та викликів, які вже постають перед Україною, є передусім, анексія території Автономної Республіки Крим, військові дії на сході України під приводом сепаратизму, прогресуюче економічне падіння економіки та збідніння більшості населення, критичний рівень корупції та відсутність дієвої державної політики щодо забезпечення структурних реформ. Саме в цих

умовах головною метою впливу як країни - агресора, так і інших сил, що не зацікавлені у побудові сильної незалежної України стає громадянське суспільство проти якого здійснюється широкомасштабна кампанія з дискредитації його основних позитивних очікувань і підриві ціннісних базисів та орієнтацій.

Відповідно до філософського визначення під цінностями розуміють фундаментальні та незаперечні основи людського існування у розрізі як окремої людини, так і родини, соціальної групи, окремих спільнот та суспільства в цілому [1, с. 460]. Відповідно до досліджень, здійснених у рамках міжнародного проекту «Європейське соціальне обстеження» визначено, що однією з базових, фундаментальних цінностей українського суспільства є цінність безпеки та влади [2]. В контексті цього дослідження можливо констатувати, що суспільство передусім очікує від влади саме забезпечення його безпекового простору, у якому тільки і можливе належне існування та розвиток.

Активна самообілізація пасіонарної частини населення шляхом формування добровольчих батальйонів на захист своєї території під час агресії північного сусіда у 2014 році наочно підтвердила спроможність населення до об'єднання перед загрозою втрати державності і національного суверенітету та прийняття відповідальності за збереження національної безпеки країни. При цьому цей рух жодним чином не був ініційований органами влади, а став феноменом активної самоорганізації населення як відповідь на військове втручання у формі окремої фази гібридної війни, що ведеться проти України.

В цих умовах ключовою стратегією, яка могла б за короткий термін створити чіткі передумови активного розвитку і формування зрілого громадянського суспільства має бути підтримка державними інституціями, відповідальними за політику національної безпеки подібних громадських ініціатив у сфері захисту держави та її

суверенітету зокрема таких, як концепт національної стійкості, розроблений Міжнародним центром оборони та безпеки спільно з українськими неурядовими громадськими організаціями «Стійка Україна: підтримка громадянським суспільством зміцнення національної стійкості та безпеки в Україні» який визначає національну стійкість як спроможність суспільства відроджуватися, адаптуватися та позитивно функціонувати і розвиватися в умовах інтенсивного негативного впливу та кризи при активній взаємодії та влади і громадянського суспільства [3].

Саме підтримка таких ініціатив зможе забезпечити інтенсифікацію процесів структуризації і зростання громадської активності, реальної демократизації суспільства та якісних перетворень у країні

#### **Література:**

1. Кириленко Г.Г. Краткий философский словарь / Г. Г. Кириленко, Е. В. Шевцов. – М. : Филологическое общество «Слово»: ООО «Издательство АСТ», 2002. – 480 с.
2. Магун В. Жизненные ценности населения Украины: сравнение с 23 другими европейскими странами. Статья вторая / В. Магун, М. Руднев // Вестник общественного мнения. Данные. Анализ. Дискуссии. – 2007. – № 4 (90). – С. 39-51.
3. Теперік Д, Єрмалавічус, Т, Сеньків Г, Дубов Д. Онищук Є. Покальчук О. Самусь М. Стійка Україна: держава, громадянське суспільство та національна безпека. [Електронний ресурс] Звіт результатів польового дослідження у різних регіонах України / Проект Міжнародного центру оборони та безпеки (ICDS) з розвитку співробітництва 2016-2018 рр. – 2018 – Режим доступу: <https://uploads.icds.ee/> (дата звернення 04.04.2019)

*Загорулько А.П.,*  
аспірант кафедри глобалістики, євроінтеграції  
та управління національною безпекою,  
Національна академія державного управління  
при Президентові України, Україна

## **ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ ОРГАНАМИ СИСТЕМИ МВС УКРАЇНИ В УМОВАХ ГІБРИДНОЇ ВІЙНИ**

Однією з найважливіших функцій держави відповідно до статті 17 Конституції України є захист суверенітету й територіальної цілісності України. Відповідні військові формування та правоохоронні органи держави виконують покладені на них завдання щодо забезпечення державної безпеки й захисту державного кордону України, протидіючи широкому спектру загроз державній безпеці в умовах російської гібридної агресії, яка поєднує в собі принципово різні типи і способи ведення війни, що скоординовано застосовуються задля досягнення основних цілей [1].

З огляду на активне використання Російською Федерацією інформаційно-пропагандистських інструментів, економічних й енергетичних важелів, втручання у внутрішньополітичне життя, стимулювання мовних, міжетнічних і міжконфесійних конфліктів, історичних маніпуляцій та інших засобів тиску на слабкі місця держави і суспільства, першочерговим завданням стає вироблення національного імунітету стійкості та ефективної суспільно орієнтованої системи державного управління [7, с. 6-7].

Ключова роль у протидії гібридним викликам та загрозам покладається саме на адекватну трансформацію органів системи МВС, адже гібридна агресія провадиться як ззовні, так і зсередини країни-жертви [3, с. 730].

Для створення умов розвитку безпечного середовища життєдіяльності, як основи безпеки на території України, а також сучасної системи внутрішньої безпеки, як чинника стримування подальшого поширення російської агресії була розроблена Стратегія розвитку органів системи Міністерства внутрішніх справ на період до 2020 року (далі – Стратегія), затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 15.11.2017 № 1023-р.

На виконання Стратегії розвиток органів системи МВС має забезпечуватися за такими пріоритетами:

- створення безпечного середовища;
- протидія злочинності;
- дотримання та забезпечення прав людини;
- ефективне інтегроване управління державним кордоном і збалансована міграційна політика;
- забезпечення якості й доступності адміністративних послуг;
- ефективне урядування, прозорість і підзвітність;
- розвиток кадрового потенціалу та соціальний захист працівників[2].

Ключовим орієнтиром при цьому залишається підвищення рівня довіри населення до правоохоронних органів і відчуття особистої безпеки. Наразі ще не досягнуто цільовий індикатор, визначений Стратегією сталого розвитку «Україна – 2020» щодо рівня довіри громадян до органів правопорядку – 70% за результатами загальнонаціонального опитування (фактично рівень довіри до різних правоохоронних органів системи МВС перебуває в діапазоні 39–53%).

За результатами соціологічного опитування, проведеного Українським центром економічних і політичних досліджень імені Олександра Разумкова у жовтні 2017 року, Національній поліції висловили довіру 39,3% громадян, Департаменту патрульної поліції – 40,9%, Державній прикордонній службі – 46,4%, Національній гвардії –

52,6%. При цьому довіра населення до поліції у 2016 році суттєво збільшилась у порівнянні з показниками 2013–2015 років та упродовж 2017 року залишалась незмінною [3, с. 646].

На нашу думку, з метою налагодження конструктивного процесу створення раціональної системи безпеки громад потрібне запровадження системного підходу, що ґрунтується на розумінні зв'язків процесів поточної життєдіяльності, розвитку та забезпечення безпеки, на розгляді не лише загроз, але й їх ескалації, процесів запобігання і протидії їм, виходячи з вимог до забезпечення стійкості громад, їх безпеки та всебічного розвитку, що є головними передумовами сталого розвитку держави в цілому [8, с. 6].

Одним із головних загальних напрямів докладання зусиль заради забезпечення стійкості та безпеки громад має бути створення громадами організаційно-виконавчої системи забезпечення безпеки (добровільних формувань, груп, дружин, загонів, комунальних підприємств тощо) з відповідно підготовленими кадрами, матеріально технічними оснащенням, нормативно-правовим забезпеченням, дієвими каналами взаємодії із системами інших громад і держави [8, с. 7].

Потребують завершення функціональні та організаційні перетворення в системі МВС України, зокрема щодо проведення ґрунтовної децентралізації та впровадження дієвих механізмів громадського контролю за органами правопорядку, підвищення ефективності взаємодії правоохоронних органів як у системі МВС, так і з іншими правоохоронними органами, трансформації й оптимізації закладів освіти Міністерства [3, с. 647].

Потрібно враховувати також і те, що реформування органів системи внутрішніх справ України лише за рахунок якісного кадрового забезпечення та належного технічного оснащення, не може відбутися без активної допомоги з боку населення. Саме тому, для забезпечення

спільного безпечного простору необхідна постійна співпраця поліції з населенням та місцевою владою, яка передбачає створення сервісної моделі діяльності органів правопорядку, орієнтованої на вирішення проблем населення в рамках загальноновизнаного в світі підходу Community Policing [4].

Підхід Community Policing побудований на принципах постійної комунікації, де:

- поліція та місцева громада разом відповідають за безпеку;
- поліція реагує на місцеві потреби й вимоги, які визначає громада;
- спілкування між населенням і поліцією є ефективним, а отже приносить відповідні результати;
- підхід до вирішення кожної з місцевих проблем є індивідуальним;
- співпраця спрямована на попередження правопорушень і створення плану запобіжної діяльності [10].

Мова має йтися не про поодинокі випадки залучення населення до співпраці з правоохоронними органами, а про створення іншої психологічної обстановки, коли населення не просто буде спостерігати, аналізувати та критикувати поліцію за її недоробки або невдачі, а, навпаки, співпереживати, активно відкликатися на пропозиції поліції, застосовувати сучасні засоби охорони власності, брати участь у профілактичних програмах, у громадських організаціях тощо [4].

Принцип Community Policing впроваджений та ефективно працює у таких країнах, як Бельгія, Болгарія, Кіпр, Чехія, Данія, Німеччина, Естонія, Іспанія, Ірландія, Італія, Латвія, Литва, Нідерланди, Польща, Велика Британія та США.

У багатьох країнах також є практика neighborhoodwatch (укр. сусідська варта). Вона полягає в тому, що мешканці одного селища або двору багатоповерхового будинку об'єднуються в групи, ділять між собою зміни та патрулюють місцевість. Наприклад, наглядають за

запаркованими автівками або дитячими майданчиками. У випадках, коли мешканці помічають щось підозріле або небезпечне, вони викликають поліцію [10].

Таким чином, виправлення ситуації у державному безпековому механізмі України при відновленні територіальної цілісності і суверенітету, а також протидії гібридним загрозам, доцільно здійснювати на основі аналізу прогалин у системі України з гарантування безпеки суспільства, зокрема й аналізу, зробленого у цій публікації, та з урахуванням досвіду окремих країн Європейського Союзу і Східного партнерства, напрацьованого ними у протистоянні російським гібридним загрозам.

Але, на нашу думку, навіть якісно розроблену реформу органів системи внутрішніх справ не можливо буде провести без комплексного реформування в масштабах всієї держави. Не можна в рамках діючої системи реформувати одне якесь відомство, коли система загалом залишиться без змін.

### **Література:**

1. Конституція України : чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 21 лютого 2019 р.: (ОФІЦ. ТЕКСТ). – К.: ПАЛИВОДА А. В., 2019. – 64 с.
2. Про схвалення Стратегії розвитку органів системи Міністерства внутрішніх справ на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 15 листопада 2017 р. № 1023-р [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/proshvalennya-strategiyi-rozvitku-organiv-sistemi-ministerstva-vnutrishnih-sprav-na-period-do-2020-roku>.
3. Аналітична доповідь до щорічного послання Президента України до Верховної Ради України «Про внутрішнє та зовнішнє становище



- України в 2018 році» – Київ : Національний інститут стратегічних досліджень, 2018. – 1289 с.
4. Безчастний В. Взаємодія міліції й населення як стратегічний напрям діяльності органів правопорядку / Віктор Безчастний, Геннадій Гребеньков // Віче [Текст]. — 2013. — № 12. — С. 22.
  5. Коруля І. В. Напрями вдосконалення кадрового забезпечення органів внутрішніх справ / І. В. Коруля // Порівняльно-аналітичне право [Текст]. — 2014. — № 2. — С. 230—232.
  6. Криштанович М. До питання про завдання і напрями сучасного реформування органів внутрішніх справ України // Збірник наукових праць. — 2015. — Вип. 42 «Ефективність державного управління» — 7 с.
  7. Мартинюк В. — за заг. ред. / Гібридні загрози Україні і суспільна безпека. Досвід ЄС і Східного партнерства. — Аналітичний документ. — Київ, 2018. — 106 с.
  8. Порівняльний аналіз позицій влади і громадян України з питань забезпечення безпеки громад під час децентралізації влади та реформування місцевого самоврядування / М.Сунгуровський (керівник проекту) та ін. — Київ: Заповіт, 2018. — 60с.
  9. Сусідська варта [Електронний ресурс]. — Режим доступу :[https://uk.wikipedia.org/wiki/Сусідська\\_варта](https://uk.wikipedia.org/wiki/Сусідська_варта).
  10. Що таке Community Policing [Електронний ресурс]. — Режим доступу :<http://cop.org.ua/ua/shcho-take-community-policing>.

*Круговий Д. С.,*  
аспірант кафедри глобалістики, євроінтеграції  
та управління національною безпекою,  
Національна академія державного управління  
при Президентіві України, Україна

## **ЗАГРОЗИ ПОЛІТИЧНІЙ БЕЗПЕЦІ УКРАЇНИ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ**

З часів відновлення незалежності політичні еліти України штовхали її в протилежні сторони – то на захід, то на схід. З перемогою майдану в 2004 році народом було виборено право на європейський тип розвитку, де панують права і свободи людини, в протигагу відверто «феодално-радянському» типу, який ми спостерігаємо в Росії, де всі політичні інститути направлені на збагачення владних еліт.

В 2013 році, фактично шляхом підкупу тодішньої влади, вибір народу був поставлений під загрозу. Ціною тисяч життів ми продовжуємо захищати своє бажання жити в країні, де панує рівність, свобода та справедливість. Та чи мали б ми платити таку ціну, якби в Україні діяли надійні політичні інститути та ефективні механізми забезпечення політичної безпеки? Правда, що ні.

Події останніх років продемонстрували слабкість політичних інститутів держави та їх неготовність до збереження обраного напрямку розвитку. Гарантувати незмінність обраного народом курсу держави мають ефективні механізми забезпечення політичної безпеки.

Багато науковців приділили свою увагу проблематиці забезпечення політичної безпеки. Тут слід чітко визначитись, що вони розуміють під терміном «політична безпека».

Дехто наразі визначає це як політичну стабільність [1], хтось ототожнює це з політичним або державним суверенітетом, тобто можливістю держави вільно приймати рішення щодо питань її розвитку.

Але всі сходяться на тому, що це є важливим елементом національної безпеки.

Так, на думку Дорошкевича А.С., Сук О.Є., Смелянцева А.П., внутрішньополітична безпека передбачає стабільність конституційного ладу, інститутів державної влади, забезпечення громадянського миру і національної злагоди, територіальної цілісності, єдності правового простору, правопорядку, нейтралізацію причин і умов, що сприяють виникненню політичної небезпеки [2].

Кравчук О.Ю. визначив політичну безпеку як стійкий стан і ефективний розвиток політичної системи суспільства, який дозволяє адекватно реагувати на негативні внутрішні і зовнішні дії, зберігати цілісність соціуму і його сутнісні якості [3].

Слід констатувати, всі ці дослідження зосереджені на теоретичній основі цієї проблематики позаяк всі знають як має бути, однак ніхто ще не дав відповідь на питання, як досягти цієї стабільності та незалежності.

В своєму дослідженні я маю намір визначити саме практичний бік питання і надати відповідь на те, які конкретні дії та рішення можуть забезпечити внутрішньополітичну безпеку, що визначає актуальність дослідження як з наукової так і з практичної точки зору.

Особливу увагу в цьому контексті привертає робота Д. Аджемоглу та Д. Робінсона «Чому нації занепадають?» [4]. Автори приділили увагу багатьом історичним прикладам, коли одні країни обрали шлях розвитку до так званих інклюзивних політичних та економічних інститутів, що покликані забезпечити добробут всієї країни, а інші – до екстрактивних, тобто ті, що направлені на збагачення правлячих еліт. Ця робота має велике значення адже систематизує багато ідей щодо того, як повинна себе поводити політична еліта, щоб не викликати занепад.

Ми маємо інформацію про раніше невідомі умови, в яких приймаються ті чи інші рішення, що мають вплив на політичну безпеку в країні. Наразі зрозуміло хто є ворогом, а відтак і не секрет на чию користь може бути використана проти політичного курсу та чи інша обставина.

Як і сто років тому, український народ зіштовхнувся з тим, що нас знов намагаються підвернути під єдине ярмо Росії. З перемогою Революції гідності Україна відстояла свої амбіції на євроінтеграцію. Цього року Президент заявив про намір ініціювати зміни до Конституції, якими закріпити на рівні найвищого закону прагнення України до ЄС та НАТО.

Відомо, що вступ до вказаних організацій країн східної Європи розглядається Росією як найвища загроза своїй національній безпеці, позаяк це либонь назавжди віддалить ці країни від орбіти «російських цінностей». Все це в повній мірі стосується і України.

Не є секретом, що роками на вищих рівнях влади вибудовувалась система, яка керувалась з Москви. Більше того, деякі чинні політики не цураються відверто проросійських поглядів. І все це на фоні неприхованої агресії Росії по відношенню до України.

Допоки армія стримує ворога, в цих умовах ми маємо сконцентруватись на забезпеченні внутрішньополітичної безпеки, щоб гарантувати незмінність курсу на європейську інтеграцію. Проблемою є те, що Росія не шкодує ресурсів для підтримання стану політичної невизначеності, коли багато хто з публічних діячів відкрито критикує національно орієнтовану політику, яка, нібито, руйнує якісь уявні історичні та «родинні» зв'язки між Україною та Росією.

З іншого боку, Україна є багато в чому залежною від підтримки зарубіжних партнерів, які надають фінансову підтримку. Ця обставина

також не найкращим чином впливає на рівень внутрішньополітичної безпеки і беззаперечно має бути визначена як загроза.

Більше того, на прикладі висловів деяких представників влади країн-членів ЄС (згадаємо міністра внутрішніх справ Італії), ми бачимо, що в лавах наших союзників є особи, які з великою ймовірністю будуть робити шкоду Україні, намагаючись не допустити її до членства в означених вище організаціях.

Ще в 2011 році Косілова О.І. визначила, що до головних загроз внутрішній політичній безпеці відносяться: регіональний політичний сепаратизм, конфлікти на етнічному ґрунті, корупція органів державної влади, низька ефективність державного контролю за виконанням прийнятих рішень; наявність іноземних військових баз Чорноморського флоту РФ на території Криму тощо [5]. І чи були вжиті якісь заходи по нейтралізації цих загроз? Ба більше: деякі з цих обставин стали настільки загрозливими, що спровокували війну.

Сукупність вказаних вище обставин потребує нових підходів до забезпечення політичної безпеки. Для забезпечення внутрішньополітичної стабільності і недопущення соціальної напруженості, повинен постійно здійснюватися активний моніторинг загроз безпеці людини та суспільства й на цій основі здійснюватися розробка відповідної державної політики національної безпеки та своєчасна її реалізація. При цьому для недопущення соціальної напруженості та переростання її у структурну кризу чи соціальний вибух, особливе значення має більш справедливий розподіл національного доходу, подолання корупції, створення належних умов для розвитку малого і середнього бізнесу, формування середнього класу, підвищення можливостей для освіти, соціального забезпечення, зайнятості населення, оскільки подальше поглиблення соціальної нерівності буде неминуче призводити до відповідного посилення соціальної напруженості. Як ми уже пересвідчилися, не врахування і невиконання цих умов й призвело до суспільного вибуху в кінці 2013 – початку 2014 років, який зумовив відставку злочинної влади.

Нинішня влада повинна докласти максимум зусиль для подолання всіх тих негативних явищ, які існували за попередньої влади і системного вирішення всіх тих завдань, які ми зазначали вище.

### **Література:**

1. Ребкало В., Шахов В. Політологія і право. 2016. – 326 с.
2. Дорошкевич А.С., Сук О.Є., Смелянцев А.П. Філософія глобальних проблем сучасності. Конспект лекцій. Харків, 2013 – 276 с.
3. Кравчук О.Ю. Міжнародний науковий журнал №6 т. 3, 2016 – 234с.
4. D. Acemoglu, J.A. Robinson Why nations fail. New York, 2012 – 456
5. Косілова О.І. Політична безпека в системі національної безпеки. Правова інформатика, №1 (29). 2011. – С. 26-34

*Савчук С. О.,*  
аспірант кафедри глобалістики, євроінтеграції  
та управління національною безпекою,  
Національна академія державного управління  
при Президентіві України, Україна

## **ОСНОВНІ ТЕОРЕТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИЗНАЧЕННЯ ПЕРЕДУМОВ ФОРМУВАННЯ ТЕРОРИЗМУ.**

В умовах посилення глобалізації актуалізується деякі загрози та виклики серед яких одним із самих небезпечних є тероризм. Сучасний тероризм – вкрай загрозливе соціально-політичне явище, яке його провідники намагаються зробити впливовим чинником формування нового світового порядку. Як складова кризових процесів, які розгортаються у світі, та тісно з ними пов'язаних економічних, соціальних, політичних, ідеологічних, міжконфесійних, міжнаціональних, психологічних та інших конфліктів, тероризм значною мірою їх загострює та ускладнює. В умовах розвитку світових

інформаційних, фінансових, транспортних та інших ресурсів, насиченості індустріальних мегаполісів небезпечними виробництвами та розгалуженими системами життєзабезпечення збиток від можливих терористичних атак може бути катастрофічним. Розуміння глобальності наслідків при можливості застосування зброї масового ураження приводить до формування у терористів нових світоглядних визначень, зароджується повне заперечення будь-яких моральних обмежень у застосуванні насильства, посилюється жорстокість терористичних акцій. Сьогодні немає впевненості, що система безпеки будь-якої країни не наразиться на небезпеку терористичних атак. Усвідомлення природи, засобів та методів боротьби з тероризмом є важливим завданням світової спільноти, вирішення якого не допускає зволікання

Дослідженням теоретичних засад особливостей сучасного тероризму та шляхів протидії йому займалися такі українські та зарубіжні вчені як В. Горбулін, В. Крутов, А. Дацюк, В. Антипенко, А. Дорошенко, В. Ліпкан, О. Резнікова, А. Місюра, С. Дрьомов, К. Войтовський, Л. Мошкова, І. Шкурат, Я. Дашкевич, В. Кудрявцев, В. Тимошенко, та інші

У працях західних авторів Е. Аречага, Р. Арона, А. Боссарда, Б. Дженкінса, Ю. Дінстейна, М. Креншау, Ч. Добсона, Дж. Фрейзера, А. Фултона і інших вчених досліджувалися певні аспекти міжнародного тероризму.

Сьогодні як у світовому співтоваристві так й в Україні актуалізувалося питання щодо протидії та запобіганню тероризму. Досліджуючи історію виникнення цього явища, слід зазначити, що вперше слово "терор" (у перекладі з латині означає "страх, жах"), було використано у революційній Франції при поваленні монархічного режиму короля Людовіку XVI. Починаючи з кінця XVIII поняття "терор" тлумачилося як відкрита жорстка форма диктатури і практика

застосування одноразових політичних замахів, спрямованих на залякування цивільного населення. Сьогодні тероризм тлумачиться як суспільно небезпечна діяльність, яка полягає у свідомому, цілеспрямованому застосуванні насильства шляхом захоплення заручників, підпалів, убивств, тортур, залякування населення та органів влади або вчинення інших посягань на життя чи здоров'я ні в чому не винних людей або погрози вчинення злочинних дій з метою досягнення злочинних цілей [1].

Аналізуючи українські реалії, слід констатувати, що ключеві нормативно-правові акти в сфері безпеки (Стратегія національної безпеки України, Воєнна доктрина України, Концепція розвитку сектору безпеки і оборони України) визначають терористичну загрозу як одну з основних загроз національній безпеці України. За даними експертів з 2000 до 2013 року від тероризму в Україні зафіксовано всього три смерті. У 2014 – 665 смертей, що пов'язано насамперед з обстрілами, що здійснювалися сепаратистами ДНР та ЛНР, в тому числі через запуск ракети земля-повітря по літаку Malaysia Airlines, коли було вбито 298 іноземних громадян. [2, с. 26]. За останніми даними Генеральної прокуратури України в Україні зареєстровано: • у 2013 р. – 4, у 2014 р. – 1515, у 2015 р. – 1305, у 2016 р. – 1869, у 2017 р. – 538 терористичних актів (за 258 статтею (терористичний акт) КК України) [2, с. 28].

Головною причиною посилення терористичної діяльності в Україні є гібридна агресія з боку Російської Федерації. Серед інших причин ми можемо також виділити складну соціально-політичну ситуацію, наявність напруження між різними соціальними групами (етнічними, релігійними, регіональними), низький рівень правової і політичної культур, кризові явища в економіці, моральну та духовну кризу.



Питанням дослідження державної політики у сфері боротьби з тероризмом, формування дієвих багатовимірних прямих та зворотніх зв'язків суспільства й держави; формам, принципам та механізмам такого партнерства, їхній законодавчій підтримці присвячені роботи В. В. Крутова. Зокрема, дослідник вважає, що розвиток України супроводжується негативними тенденціями в політичній та соціально-економічній сферах, які несуть у собі заряд терогенності, насамперед у прогресуючій розбіжності за рівнем доходів населення, криміналізації суспільного життя, напруженості релігійних суперечок, штучному роздмухуванні етнорегіональних протиріч [3, с. 108]. Причини цього, на думку В. В. Крутова, криються у площині недосконалості економічно-правових відносин, стану захисту прав українського громадянина, всездозволеності в інформаційному просторі та ін. Технології громадянської протидії тероризму і екстремізму, формування середовища, несприятливого до проявів тероризму та екстремізму; виявлення ознак та протидія населення підготовці теракту; роль ЗМІ у зниженні соціальної конфліктогенності; розробка та реалізація навчальних програм захисту населення; формування та впровадження соціальних програм адаптації військовослужбовців та колишніх працівників правоохоронних органів – це неповний перелік проблем, яким учений приділяє особливу увагу в межах діяльності неурядової організації "Міжнародна антитерористична єдність" [3, с. 109].

У світовій науці існує два основні підходи до поняття „тероризм“. Біологічний підхід пов'язує це явище з „природним“ прагненням людей загрожувати інтересам інших і використовувати будь-які доступні засоби для досягнення своєї мети. Соціальний підхід виходить з визначального значення соціальних процесів виникнення тероризму, хоча й характеризується великою різноманітністю оцінок ролі і механізму впливу тих або інших соціальних чинників. Саме соціальний

підхід є домінуючим серед інших підходів до пояснення природи і формулювання понять тероризму [4, с. 221].

Загалом західні автори виділяють декілька найістотніших рис тероризму. По-перше, неодмінною рисою тероризму є його політичне мотивування. Власне тут проходить межа між діяльністю терористів і карних злочинців, оскільки арсенал засобів, що використовуються і тими і іншими, часто один і той самий: пограбування банків, захоплення заручників, викрадення, вбивства тощо. Для розмежування цих двох понять необхідно виходити перш за все з визначення мети і мотивів насильницьких акцій. Політичне підґрунтя полягає у тому, що будь-який терористичний акт так чи інакше пов'язаний із політичною системою, яку він прагне або розхитати, або зміцнити .

По-друге, практично всі західні дослідники тероризму наголошують на наявності елемента залякування, прагненні створити соціальну і психологічну атмосферу страху, залякати конкретні уряди, або представників певних соціальних прошарків, груп, партій, або вплинути на певні політичні процеси [5, с. 33].

Таким чином, більшість західних учених схиляється до однієї з трьох версій визначення суті тероризму, тобто йдеться про загальнополітичну, юридичну і аналітичну версії. Згідно першій, тероризм — це насильство або загроза насильства, спрямовані на залякування і досягнення завдяки цьому певної мети; згідно другому — кримінальне насильство, що порушує закони і підлягає покаранню державою; згідно третьому визначенню, тероризм викликаний особливими соціальними і політичними чинниками, що стоять за індивідуальними терористичними діями. Останнім часом на теренах колишнього СРСР стало помітним прагнення виробити єдину ефективну політику захисту особистості, суспільства й держави від терористичних актів.

**Література:**

1. Dashkevich, Y. (2002). Terrorism on Terrorism. URL: [//www.universum.org.ua/jornal/2002/dashk\\_1/html](http://www.universum.org.ua/jornal/2002/dashk_1/html) (UA).
2. Reznikova, O.O., Misyura, A.O., Dr`omov, S.V., Vojtovs`ky`j, K.Ye. (2017). Actual issues of combating terrorism in the world and in Ukraine: analyst. report. Kyiv: NISD. 157 p. (UA).
3. Krutov, V. (2003). Countering international terrorism as a systemic and social component of Ukraine's national security // *Strategic Panorama*. №. 2. P. 108 - 113. (UA).
4. Bell, J. (1975). Transnational Terror. Washington, D, C.: American Enterprise Institute. 248 p. (USA).
5. Deniker, G. (2002). The Antiterror Strategy: Facts, Elections, Requirements. New ways to fight terrorism // *Terrorism in modern capitalist society*. №2. P. 76-80. (UA).

*Кравченко Наталія Юріївна,*  
аспірантка кафедри соціології та соціальної роботи  
Класичного приватного університету (м. Запоріжжя)

**ОРГАНІЗАЦІЙНА КУЛЬТУРА В ДЕРЖАВНОМУ СЕКТОРІ  
УКРАЇНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА**

З погляду теорії соціальних змін сучасне українське суспільство знаходиться в стані транзитивності – еволюційних змін у всіх сферах суспільства. Процеси суспільної модернізації актуалізують проблему вивчення адаптаційних механізмів такого соціального явища як організаційна культура, дослідження структурно-змістових змін організаційної культури в різних секторах суспільства – державному, комерційному і громадському. Це вимагає застосування соціолого-управлінського підходу у вивченні організаційної культури як окремих

установ, підприємств і організацій, так і різних суспільних секторів в цілому.

В сучасній соціологічній думці існує багато її концептуальних визначень і поглядів щодо її сутності і змісту. Наприклад, Х.Шварц в характеристиці організаційної культури виділяє наступне: 1) це комплекс переконань і базових уявлень членів організації, 2) вони впливають на формування норм і цінностей організації, і 3) визначають паттерни поведінки індивідів в організації [7]. Провідний науковець в сфері дослідження організаційної культури Е.Шейн визначає її як систему цінностей і переконань, сукупність принципів і схем вирішення проблем зовнішньої адаптації і внутрішньої інтеграції працівників [5]. Т.Базаров зазначає, що «організаційна культура – це інтегральна характеристика організації (її цінностей, способу поведінки, способів оцінки результатів діяльності)», «цілісне уявлення про цілі і цінності, властиві організації, специфічні принципи поведінки і способів реагування» [3, с. 363]. На таких же позиціях ґрунтуються визначення організаційної культури й українських вчених. Так, М.Семикіна розглядає організаційну культуру «як сукупність визначених цінностей, норм і моделей поведінки, що декларуються, поділяються й реалізуються на практиці керівниками підприємств і персоналом, доводячи свою ефективність у процесі адаптації до потреб внутрішнього розвитку підприємства й вимог зовнішнього середовища» [1, с.197]. О.Харчишина стверджує, що організаційна культура виступає як основна складова внутрішнього простору організації, який забезпечує оптимальну внутрішню інтеграцію та зовнішню адаптацію і виступає інтегральною характеристикою рівня її розвитку [4]. І.Сіменко визначає організаційну культуру як сукупність морально-етичних цінностей, переконань, правил, що організують поведінку працівників з

метою забезпечення ефективного функціонування підприємства в межах даної організаційної структури [2].

Для аналізу структурно-змістовних особливостей організаційної культури нами було використано саме структурний підхід Е.Шейна [5], що дозволило виділити наступні складові організаційної культури: 1) соціетальні складові (глибинний рівень за структурою Е.Шейна): національний менталітет, архетипи, соціетальна ідентичність; 2) ціннісно-нормативні складові (підповерхневий рівень за структурою Е.Шейна): цінності і ціннісні уявлення соціальні норми і правила поведінки в організації, організаційні цінності; 3) організаційно-управлінські складові (поверхневий рівень за структурою Е.Шейна): стиль керівництва і управління організацією, система комунікацій в організації, соціально-психологічний клімат організації.

Емпіричну базу дослідження становлять результати: масового соціологічного опитування 500 респондентів з-поміж працюючого населення Запорізької області. У вибірку соціологічного опитування увійшли співробітники державних організацій і підприємств (установи державного управління і місцевого самоврядування, державні підприємства, установи освіти, охорони здоров'я, комунального господарства).

Отже, в державному секторі суспільства організаційна культура за Г.Хофштедом [6] відповідає колективістському типу організаційної культури, причому за стилем управління переважає змішаний (ситуативний) і демократичний, що вказує на посилення тенденції демократичного транзиту в соціальному управлінні. Структурно-змістовними особливостями організаційної культури виявлено: 1) у вимірі соціетальних складових – домінування соціальної ідентичності за віковою і професійною ознакою, домінування патерналізму в архетипі керівника; 2) у ціннісно-нормативному вимірі – слабо інтегрована

ціннісна система, орієнтація на професіоналізм і якість, морально-психологічна основа соціальних норм; 3) у вимірі організаційно-управлінських відносин – ситуативний і демократичний стиль керівництва, середній рівень відкритості інформаційних потоків, позитивний соціально-психологічний клімат.

### Література

1. Семикіна М.В. Еволюція організаційної культури на українських підприємствах: проблеми та протиріччя / М.В. Семикіна // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2009. – № 6. – С. 197–200.
2. Сіменко І.В. Організаційна культура підприємства: лексико-семантичний аналіз змісту [Електронний ресурс] / І.В. Сіменко, І.М. Белоусова // Сталий розвиток економіки: всеукраїнський науково-виробничий журнал. – Режим доступу: [http://www.nbuiv.gov.ua/portal/soc\\_gum/sre/2011\\_3/55.pdf](http://www.nbuiv.gov.ua/portal/soc_gum/sre/2011_3/55.pdf).
3. Управление персоналом: учебник для вузов / [под ред. Т.Ю. Базарова, Б.Л. Еремина]. – М.: ЮНИТИ, 2002. – 560 с.
4. Харчишина О. В. Дослідження сутності категорії «організаційна культура» / О.В. Харчишина // Вісник Житомирського державного технологічного університету. – 2011. – № 2 (56). – С. 148 – 151.
5. Шейн Э.Х. Организационная культура и лидерство / Шейн Э.Х. – СПб.: Питер, 2007. – 336 с
6. Hofstede G. Cultures and Organizations: Software of the Mind / G. Hofstede. – London : McGraw-Hill, 1991. – 89 p.
7. Schwartz H. Matching Corporate Culture and Business Strategy / H. Schwartz, S. Davis // Organizational Dynamics. – 1981. – Summer. – P. 30-48.

*ПАРХОМЕНКО О.І.*

аспірант кафедри соціології та соціальної роботи  
Класичного приватного університету (м. Запоріжжя)

## **КУЛЬТУРНІ ТА СОЦІАЛЬНО-СТРУКТУРНІ ЧИННИКИ ГЕНДЕРНИХ ВІДНОСИН**

Гендерні відносини перетворюють гендер на фундаментальну константу і структурують його значення для відповідних соціальних інститутів. В формуванні гендеру є діючими дві групи чинників, які впливають на взаємодії між статевою категорією та наявною у цієї категорії ситуативною владою та престижем. Йдеться про так звані культурні та соціально-структурні чинники.

Культурні чинники формують первинні гендерні відмінності та нерівність та відповідні гендерні ідентичності як продукти. Водночас, культура створює продуцентів гендерної організації. Ми бачимо так само взаємодії між структурними контекстами, в яких об'єднуються чоловіки і жінки, і їхніми гендерними переконаннями та ідентичностями. Переконання і ідентичність впливають на мережеві контакти, які шукають чоловіки і жінки, і, отже, структурні умови, в яких вони зустрічаються.

Структурні чинники, під впливом яких відбуваються міжстатеві та одностатеві контакти, можуть взаємодіяти одне з одним частіше, ніж інші. Крім того, культурні гендерні переконання та ідентичності, які є продуктом взаємодіючих моделей, можуть сформувані способи, які актори використовують для організації взаємодій в межах їхнього структурного контексту [4, с.422-447].

Зазначені ідеї є в zasadничуючими щодо подальшого аналізу. Цей аналіз потребуватиме, по-перше, дослідження гендерної культури та

соціальних комунікацій, які пропонують нам емпіричний матеріал про типові моделі взаємодії чоловіків і жінок.

Соціальні комунікації узручнюють також опис і аналіз структурних контекстів, в яких відбуваються взаємодії та зв'язкоутворення в мережах і рольових відносинах, в яких є вбудованими ці взаємодії. Наступним кроком стане дослідження гендерної організації взаємодій із зосередженням на впливі формально-рольових позицій гендерних ідентичностей [3, с.543-548].

Мережеві дослідження показують, що взаємодія між чоловічою та жіночою статтю зазвичай вбудовується в ієрархічно-інституціоналізовані рольові відносини. Представники двох гендерних груп можуть перебувати на різних щаблях адміністративних, економічних, наукових та релігійних ієрархій.

Так, згідно даних досліджень Е. Іглі, жінки найчастіше перебувають на посадах з низьким статусом (наприклад, посадах виховательок і секретарок). Навіть коли жінки і чоловіки, здається, займають однакову статусну сходинку, відмінності в їх легітимності і способи, якими неформальні мережі працюють для них, можуть призвести до далекосяжних наслідків [2, с.306-315].

Оскільки когнітивна статева категоризація визначає гендерну ідентичність для акторів у цих комунікаціях, вони детермінують вище та потужніше рольове позиціонування, що сприяє в більшій мірі суб'єктно-орієнтованій та агресивній поведінці чоловіків та, відповідно, об'єктно-орієнтованій поведінці жінок.

Дослідники, які є авторами рольової теорії гендерних відмінностей [1, с.735-754] стверджують, що стереотипні переконання про агентів та гендерні особливості чоловіків і жінок впливають з цього гендерного поділу праці. На думку дослідників, потужні, високопосадові ролі із непропорційно великими повноваженнями та компетенціями в



суспільстві виконують чоловіки. З іншого боку, меншовартісні ролі домогосподарок, обслуговуючого персоналу майже повністю виконуються жінками.

Гендерний розподіл праці в суспільстві також надає чоловікам і жінкам можливості набуття різного досвіду, в якому у них можуть формуватися різні навички і інтереси. В теорії ролей соціальні інтеракції є представленими як такі, що є роле-формуєчими в соціальному середовищі. У більшості випадків це інституційна роль, наприклад, та, яку особа виконує в рамках трудової діяльності.

Таким чином, рольова теорія передбачає, що чоловіки і жінки будуть діяти аналогічним в подібних формальних ролях. Гендерні ролі є основною детермінантою поведінки лише тоді, коли вони є важливими в ситуації або інші ролі є неоднозначними в аспекті рольових моделей.

Якщо гендерні ролі є частиною поведінкового репертуару, то стереотипні очікування для соціальних агентів і спільнот визначають гендерні відмінності в поведінці. Якщо ж гендерні відмінності мають більше значення у порівнянні з гендерними ролями, то вони самі по собі впливають на вибір чоловіків і жінок в контексті рольового вибору, а також на те, як вони діють в обраних ролях.

### **Література**

1. Eagly AH, Steffen VJ. 1984. Gender stereotypes stem from the distribution of women and men into social roles. *J. Pers. Soc. Psychol.* 46:735-754
2. Eagly AH, Wood W. 1991. Explaining sex differences in social behavior: a metaanalytic perspective. *Pers. Soc. Psychol. Bull.* 17:306-315
3. Eagly AH, Makhijani MG, Klonsky BG. 1992. Gender and the evaluation of leaders: a meta-analysis. *Psychol. Bull.* 111:543-588

4. Ibarra H. 1992. Homophily and differential returns: sex differences in network structure and access in an advertising firm. *Admin. Sci. Q.* 37:422-447

***ПОЛОВАЯ Н. О.***

старший викладач кафедри соціології та політології  
Національний авіаційний університет, Україна

***КОНОНОВА Я. В.***

викладач кафедри соціології та політології  
Національний авіаційний університет, Україна

## **ФОРМУВАННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ КУЛЬТУРИ В ОСВІТНЬОМУ ПРОСТОРИ**

Освіта – одна з важливих проблем що існують в інформаційному та постінформаційному суспільстві, і потребує постійної відповідності всім вимогам мінливого світу.

Інформаційне та постінформаційне суспільство є тими типами суспільств, в яких фундаментом соціальних взаємодій стають інформаційно-комунікаційні (електронні) технології, які опосередковують собою діяльність як соціальних спільнот, інституцій, суспільства, так і мікрорівневі комунікації окремих осіб.

Оскільки рушієм прогресу і великою цінністю в інформаційному та постінформаційному суспільстві є інтелектуальний капітал та супутня йому інформаційна мобільність, то вища школа кожної держави має створювати умови для зростання цього капіталу та відповідної мобільності серед викладачів і серед студентів.

Інформаційно-комунікаційні (електронні) технології є засобами впливу на зростання інтелектуального капіталу та інформаційної мобільності, оскільки їх застосування в навчальному процесі уможливорює отримання якісної вищої освіти за рахунок інтенсифікації інформаційного обміну, дистанційованого доступу до освітніх ресурсів, принципової зміни

## АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА В ФОКУСІ СОЦІОЛОГІЇ

соціальних ролей викладачів та студентів, розширення спектру соціальної мобільності в кіберпросторі.

Впровадження інформаційно-комунікаційних технологій в навчальний процес закладів вищої освіти технічного спрямування часто обмежується рядом чинників, які мають відношення до інформаційної культури педагогічної спільноти та студентства. Своєю чергою, саме від інформаційної культури залежить рівень готовності педагогів та студентства використовувати зазначені технології в навчальному процесі.

Сама ж інформаційна культура та її конкретні прояви є залежними від соціально-інституційного контексту закладу вищої освіти відповідного профілю (спрямування). В залежності від цього контексту впровадження інформаційно-комунікаційних технологій, готовність працювати з ними буде мати відповідні емпіричні особливості, які потребують урахування при теоретичному дослідженні цього процесу.

Визначення цієї готовності можливе в результаті побудови емпіричної моделі, індикаторами якої є: а) рівень актуальності впровадження електронних технологій в навчальний процес ВНЗ, їх значущості та типових проблем впровадження; б) доцільність використання електронного навчання для отримання освіти на різних освітньо-кваліфікаційних рівнях; в) ефективність застосування електронного навчання в конкретних сегментах вищої освіти; г) прогностика попиту на електронну вищу освіту та її потенційну цільову аудиторію; д) оцінка дистанційного навчання (задіяними акторами); е) оцінка технологій віртуального навчання учасниками навчального процесу; є) професійні якості викладача в умовах інформатизації вищої освіти (адаптивність, гнучкість, інформаційна мобільність тощо).

Заклади вищої освіти технічного спрямування в Україні, незважаючи на інструментальну наближеність до інформаційно-комунікаційних технологій, далеко не завжди є готовими до впровадження останніх в освітній процес. Організаційні та культурно-спільнотні чинники такого впровадження частково пов'язані із несвідомою формою впливу педагогічної культури професорсько-викладацького складу, частково – із соціально-

## АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА В ФОКУСІ СОЦІОЛОГІЇ

економічними обмеженнями закладів вищої освіти, недостатньою академічною мобільністю викладачів та студентів. Конкретизація зазначених чинників актуалізує проблему як в гносеологічному, так і в соціально-практичному вимірах.

За двадцять років розвитку Інтернету у «всесвітній павутині» були представлені всі основні стандарти соціальної поведінки, сформовані в сучасній культурі. Передача такого роду інформації є основою процесів соціалізації. Можна відзначити, що Інтернет не є простором, що дозволяє знаходити і засвоювати культурні зразки, уникаючи впливу тих чи інших стереотипів. Тексти Мережі, як і тексти інших засобів масової комунікації, формуються різними «групами тиску» – від держави як самостійного суб'єкту інформаційного простору до локальних незалежних спільнот; і кожна з цих груп зацікавлена в передачі через Інтернет потрібних їй зразків мислення та поведінки якомога ширшої аудиторії»<sup>7</sup>.

Адже на сучасному етапі стало очевидним, що головною відмінністю інформаційного суспільства від індустріального є виникнення принципово нових форм комунікації, причому не інформація, а комунікація є ядром інформаційного суспільства. В цьому сенсі підставою соціальної стратифікації в інформаційному суспільстві стає доступність комунікативних полів.

Таким чином основою сучасного інформаційного суспільства є глобальна інформаційна інфраструктура. Інтернет, як найважливіша складова комунікації сучасних людей. Стрімке поширення інтернет-комунікацій не

---

<sup>77</sup>Рупасов Н.Ю. Интернет-технологии как социальный механизм взаимодействия субъектов образования в развитии регионального университета. Диссертация на соискание ученой степени кандидата социологических наук. Специальность 22.00.04.- социальная структура, социальные институты и социальные процессы.- Екатеринбург, 2004.- Электронный ресурс.- Режим доступа <https://epdf.tips/e9ddcc493a2e1c651dfbec4761041eee94671.html>.

тільки активно впливає на соціальну структуру сучасного суспільства, а й служить найважливішим чинником його віртуалізації<sup>8</sup>.

Вплив інформаційних технологій на суспільні процеси пов'язаний також зі стрімким падінням вартості комп'ютерних та інтернет-технологій. Одним же з основних принципів створення технічної бази формування інформаційного суспільства є відкритий доступ до глобальної інформаційної інфраструктури.

**СВЯТНЕНКО І.О**

кандидат соціологічних наук, докторант кафедри соціології та соціальної роботи Класичного приватного університету (м. Запоріжжя)

### **МАТРІАРХАТ В МІЖДИСЦИПЛІНАРНОМУ ДИСКУРСІ: ДО ПРОБЛЕМИ РЕСЕМАНТИЗАЦІЇ**

Найдоступнішими пам'ятками матріархату в його міфогенезі є грецька культура з образами Великої Богині, яка стала предметом релігійного вшанування. Чоловічі божества при цьому залишилися на периферії культових практик, що може вказувати, з одного боку, на егалітарність самої культури, а з іншого боку- не виключатиме наявність статевої нерівності в інших соціальних секторах.

Таннер і Томас стверджували відсутність кореляції між релігійним жінковшануванням і рівнем соціально-правової рівності між чоловіками і жінками, зазначаючи, що в історії Іспанії (типово патріархального католицького суспільства) у XVII столітті існувало багато релігійних

---

<sup>8</sup>Рупасов Н.Ю. Интернет-технологии как социальный механизм взаимодействия субъектов образования в развитии регионального университета. Диссертация на соискание ученой степени кандидата социологических наук. Специальность 22.00.04.- социальная структура, социальные институты и социальные процессы.- Екатеринбург, 2004.- Электронный ресурс.- Режим доступа: <https://epdf.tips/-e9ddcc493a2e1c651dfbec4761041eee94671.html>

установ, у яких працювали виключно жінки. При цьому жіночі квазі-божества стали частиною релігійного культу, що включав зображення жіночих надприродних істот [4, с.45-71].

Компаративний аналіз Іспанії та Нідерландів доводить, що за відсутності культу жіночих квазібожеств соціально-правовий статус голандських жінок передбачав істотні привілеї в аспекті їх територіальної мобільності, а також реалізації прав власності та адміністрування бізнесової діяльності. Голандські жінки поводити себе набагато вільніше щодо чоловіків, аніж іспанські жінки, для яких саме пересування в просторі без присутності чоловіка викликало з боку самого суспільства значну кількість запитань.

В давньо-грецькій міфології уявлення про матрилінійність впливає з контексту оповідань про Алмімеда і Мін'яни, які є взірцевими для самого матриархату та відповідних тлумачень грецької історії. Іншим взірцем генікократії стало суспільство амазонок, в якому набули першості і вишості скіфські жінки, що дозволяли собі участь в військових акціях та фактично замінювали чоловіків на полі бою.

Амазонки водночас ставали напрочуд фантастизованими саме через грецьку уяву, яка роздмухувала їхню войовничість до рівня гіпербол. Войовничі амазонки мали б жити на кордонах світу, і через те автори міфів встановлювали їхню спорідненість із монстрами, інфернальними сутностями та іншими фантастичними персонажами. Тому з наукової точки зору саме дослідження міфологічних контекстів виглядає доволі сумнівним.

Твердо встановленим є історичний факт того, що жіноче домінування все ж мало місце в історії багатьох суспільств. Такі твердження є наявними зокрема в концепції Дж. Бамбергера, в якій автор, аналізуючи південноамериканські культури, робить висновок про переважання у міфах цих культур образів злих жінок, що мало б легітимізувати владу чоловіків над ними [1, с.88-112].

Матріархат часто є фундованим не стільки на гендерному поділі політичної влади, скільки на соціокультурних і космологічних порядках. Сам

## АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА В ФОКУСІ СОЦІОЛОГІЇ

концепт не піддавався ґрунтовній теоретизації і від самого початку був сформований по аналогії з "патріархатом" або "правом батька". Оскільки патріархат був в zasadничуючим для чоловічого племінного домінування, аналогічне поле концептуальних значень було закріпленим за матріархатом [3, с.90-92].

У 19-20 ст. концепт зазнавав відповідних перетлумачень в залежності від соціологічної, культурологічної чи етнологічної парадигми. В еволюціоністській парадигмі було впроваджено в обіг поняття первинного матріархату, яке першопочатково стосувалося виживання людства в умовах абсолютного переважання природи над суспільством.

У 20-му столітті тенденційне використання терміну стало похідним від феміністичної соціології, яка віддавала перевагу оперуванню з ним в контексті утвердження прав жіноцтва над чоловіцтвом та історичного прецеденту відповідної гендерної ідеології.

Ресемантизація концепту «матріархат» виключатиме як його еволюціоністське, так і феміністичне тлумачення. Матріархат не є фазисом в розвитку суспільства і навряд чи може розглядатись як безпосередня форма політичного жіноцтва. Жінки в умовах матріархату не є безпосередніми суб'єктами здійснення влади та тими, хто займає посади в певних органах та інституціях держави.

З іншого боку, відсутність жіноцтва (генікократії) може цілком поєднуватись із жіноцтвом (геніколатрією), що уможливує ще вищий рівень впливовості жіноцтва в політичній системі, аніж за умови безпосередньої представленості жінок за гендерними квотами (на чому полюбують наполягати феміністки).

Ресемантизація передбачатиме визнання теорії «архаїчного стебла» (від грецького «архе» - «початок»), що має місце в греко-англійському словнику Лідделла [2, с.252]. Перша група значень слова «архе» дозволяє вирізнити: «початок, походження; закладення фундаменту; джерело дії; від початку, від першого, від старого; оригінальний аргумент; перший принцип, елемент; практичний принцип поведінки.

Друга група передбачає об'єднання цих понять з «матер» - мати-першозасновниця (після латинської матер, мама ср. ОРЕ), що дає можливість розуміння матріархату як єдності морально-релігійної (космологічної) доктрини та соціальних практик, реалізація яких здійснюється «в обхід» політичної влади чоловіків. Йдеться про відмінність цієї системи влади в сфері морально-етичних настанов від патріархату як системи організації політичної влади батька щодо родової спільноти та принципу передачі її від батьків до синів по чоловічій лінії.

### **Література**

1. Bamberger, Joan. 1974. The Myth of Matriarchy: Why Men Rule in Primitive Society. In *Women, Culture, and Society*, ed. Michelle Z. Rosaldo and Louis
2. Liddell, Henry George. 1961. A Greek-English Lexicon. Compiled by Henry George Liddell and Robert Scott. Oxford: Clarendon Press.
3. Morgan, Lewis Henry. 1851. *League of the Ho-dé-no-sau-nee, or Iroquois*. Rochester : Sage & Brother.
4. Tanner, Nancy and Lynn L. Thomas. 1985. Rethinking matriliney: Decision-making and sex roles in Minangkabau. pp. 45-71. In *Change and Continuity in Minangkabau: Local, Regional, and Historical Perspectives on West Sumatra*. ed. Lynn Thomas and Franz von Benda-Beckmann. Athens: Ohio University Press.



НАУКОВЕ ВИДАННЯ

МАТЕРІАЛИ

IV Всеукраїнської науково-практичної конференції  
**АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ  
СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА  
В ФОКУСІ СОЦІОЛОГІЇ**

(Соціологія транспорту)

14 березня 2019 року.

м. Київ

Підписано до друку 14.03.2019 р. Формат 60x84/16

Папір офсетний. Гарнітура Arial. Друк офсетний

Умовно-друковані арк.7,1. Обліково-видавничі арк.6,7

Наклад 300 прим. Замовлення № 58

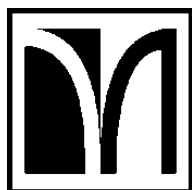
Видавництво «МІЛЕНІУМ» (Київ)

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи

до державного реєстру видавців, виготівників

і розповсюджувачів видавничої продукції

ДК № 535 від 19.07.2001 р.



М І Л Е Н І У М

**Видавництво «МІЛЕНІУМ»**

м. Київ, вул. Фрунзе, 60

Тел.: +38 (067) 849-34-60

+38 (044) 222-50-84

E-mail: milenium\_ofis @ukr.net