



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

VII Всеукраїнська науково-практична конференція

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА В ФОКУСІ СОЦІОЛОГІЇ

Соціологія транспорту

19 березня 2020 року

Київ - 2020

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

**VII Всеукраїнська науково-практична конференція
АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ
СУЧАСНОГО СУСПІЛЬСТВА
В ФОКУСІ СОЦІОЛОГІЇ**

Соціологія транспорту

19 березня 2020 року.

Київ – 2020

Видавництво «Міленіум»

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

Рекомендовано Навчально-методичною редакційною радою
Факультету лінгвістики та соціальних комунікацій
Національного авіаційного університету
протокол № 9 від 10.11. 2020 р.

А 437 Актуальні проблеми сучасного суспільства в фокусі соціології:
Матеріали VII Всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Київ,
19 березня 2020 року. – К.: Міленіум, 2020. – 120 с.

Редакційна колегія:

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

Романенко Ю.В., доктор соціологічних наук, професор, професор кафедри
соціології та політології Національного авіаційного університету

Половая Н.О., кандидат соціологічних наук, доцент кафедри соціології та
політології Національного авіаційного університету

У збірнику представлений стислий виклад доповідей, поданих на
VII Всеукраїнську науково-практичну конференцію «Актуальні
проблеми сучасного суспільства в фокусі соціології. Соціологія
транспорту», що відбулася на базі кафедри соціології та політології
Факультету лінгвістики та соціальних комунікацій Національного
авіаційного університету 19 березня 2020 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, 2020
© ВИДАВНИЦТВО МІЛЕНІУМ, 2020

Секція: Соціологія транспорту

УДК 316.74:629.7

Перелигін Т. В.

аспірант

Національний авіаційний університет

Хомерікі О.А.

доктор соціологічних наук, професор

Національний авіаційний університет

м. Київ, Україна

АЕРОПОРТ В ПРОСТОРІ МІСТА: СОЦІОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ

Варто розпочати з того, що аеропорт розглядається в просторі міста як об'єкт інфраструктури, як соціальний інститут, як місце соціальної взаємодії, як простір «місто в місті».

Проаналізувавши працю Готдієнера «Життя в повітрі: переживання нової культури повітряних подорожей», було визначено наступне: Марк Готдієнер, професор соціології Університету в Буффало та один із провідних міських соціологів США у вступі до своєї роботи обговорює перебування в терміналі аеропорту. В даного роду дискусії він зазначає, що будівля терміналу схожа на місто, торговий центр та тематичний парк. Ця дискусія базується не на емпіричному дослідженні, а натомість на особистому досвіді та теоретичному теоретизуванні міської соціології. Ключовим є те, що термінал аеропорту став, якщо справді не завжди був з моменту його створення, істотною спорудою, що перевищує лише архітектурні достоїнства. Готдієнер визнає, що «сучасний аеровокзал схожий на місто. Він став багатофункціональним, а разом з тим розвинув міську культуру. Імплазивна артикуляція багатоцільового пішохідного натовпу створює критичну масу соціальних взаємозв'язків, подібну до жвавого центрального району великого міста»[3].

Готдієнер зазначає, що аеропорт підтримує таку велику та різноманітну групу людей, більшість з яких є незнайомцями, але всі певним чином

взаємодіють один з одним. Таким чином будівля перестає бути лише спорудою, чи фоном, а натомість стає значущим об'єктом інфраструктури та соціальної взаємодії. Термінал є частиною драми, це також сцена, на якій проходить багато особистих драм, де відбуваються соціальні ролі, де розігруються сцени соціальної взаємодії (наприклад - провадження та зустріч близьких людей).

Термінал може бути не чим іншим, як транзитним простором для окремих людей, а соціальна обстановка та сцена в сукупності є суттєвою взаємодією.

Готдієнер досліджує, як термінал схожий на місто і іншими способами, зокрема тими об'єктами інфраструктури, які він містить. До них входять магазини та ресторани, готелі та навіть фітнес-центри. Аналогія, яку намагається провести Готдієнер, полягає в тому, що люди з передмістя неохоче їдуть до міст за покупками, дозвіллям та фізичними вправами, так це теж є в аеропорту. Готдієнер наголошує, що термінал схожий на місто, оскільки є результатом взаємодії великої кількості людей. Він також стверджує той факт, що термінал має запроектоване побудоване середовище, таке як бульвари та доріжки, знову робить його схожим на місто: «люди живуть, люблять, а іноді навіть вмирають в аеропортах. Там народжуються немовлята» [3]. Готдієнер надає аеропорту економічну функцію та важливе значення: «аеропорти переробляють товари для отримання прибутку. Так само роблять і міста»[4].

Подібні аргументи згодом наводили численні інші автори (Adey, 2004, Auge, 1995, Fuller and Harley, 2004, Gordon, 2008, Pearman, 2004), де аеропорти осмислюються як інші місця, де спільною рисою є споживання. Прагнення концептуалізувати термінал аеропорту як місто призвело навіть до того, що автори створювали нові слова та фрази: «Aviopolis» (Fuller and Harley, 2004), «terminopolis» (Pearman, 2004), «terminal city» (Gordon, 2008) та «homo aeroportis globalis» (Salter, 2008).

Х'ю Пірман припускає, що фізичних географічних розмірів майже достатньо, щоб виправдати використання міської аналогії, заявляючи, що «як тільки аеропорт стає вдвічі більшим за Манхеттен, з відповідними будівлями,

то ці комплекси самі по собі є містами - містами польоту». Однак Пірман зазначає, що, хоча багато нових "мегаструктур" в дизайні аеропортів можуть включати простір міста, вони суттєво відрізняються від старих аеропортів, які, можливо, мають більше спільного з містом з точки зору їх органічного зростання та розвитку. Поряд з цим аргументом Пірман припускає, що як і міста, аеропорти не мають статичного дизайну чи функціональності, і вони постійно перебувають у постійному стані зміни, "у міру пристосування до мінливих обставин"[6]. «Проектування аеропорту – це набагато більше, ніж питання проектування будівель. Марта Рослер (1994) зазначає, як аеропорт Чангі в Сінгапурі описує себе як "місто в аеропорту". Алачтайн Гордон, архітектурний критик з певною репутацією, пропонує розглядати цей аеропорт «як новий шаблон для сучасного міста - той, який би вирішити проблему старого центру міста, повністю ігноруючи його» [5]. Гордон припускає, що термінали «вже не є містом, втім вони були реальними, автономними міськими вузлами, щороку обслуговували мільйони пасажирів, наймаючи тисячі працівників» [5]. Гордон пропонує цитату з Newsweek зі статті під назвою «Airport City USA», яка була опублікована на 5 квітня 1965 р., де сказано, що «похмурі та безглузді аеропорти, схожі на казарми, які десять років тому переросли в розлогі, замкнуті міські комплекси, де подорожуючі можуть спати, робити покупки чи танцювати» [5].

Важливо зазначити, що ідея «міста-терміналу» не обов'язково виникла внаслідок розвитку аеропорту, але цей термін використовувався ще в 1903 році під час проектування та будівництва Великого центрального терміналу в Нью Йорку, залізничний термінал, який передував аеропортам щонайменше десятиліття. Белль і Лейтон зазначають, що додавання готелів та торгових центрів до конструкцій Великого центрального терміналу призвело до прийняття терміна «проект міського терміналу». Однак, здається очевидним те, що, хоча цей термін використовувався, Grand Central ніколи не задумувався як місто в місті, а натомість більше притулок від міста, всередині якого знаходиться місто [1]. Зрозуміло, однак, що Великий центральний термінал розглядався протягом багатьох років, приблизно так

само, як Марк Готтдієнер розглядав сучасний термінал аеропорту; замкнутий простір, в якому життєві драми розігруються перед тисячами інших.

Здається очевидним, що якщо аеропорт є настільки впливовим місцем, що міські вчені, архітектори та географи відчують потребу надати нову термінологію для його опису, і це, в свою чергу, передбачає контроль та управління людьми, отже питання є доволі актуальним для вивчення.

Фуллер і Харлі, схоже, настільки впевнені у міському статусі терміналу аеропорту, що назвали свою книгу "Авіополіс". Вони вважають, що аеропорт є схожим на місто: «Аеропорт - це тип міста, покликаний сприяти глобальному масовому руху якомога ефективніше. Це місто, котре не існує в іншому місці. Воно розповсюджується і поширюється приблизно так само, як і більшість глобальних інформаційних мереж, і все ж у ньому мешкають реальні люди та речі (а не лише дані). Щоб отримати доступ до цього міста, потрібно придбати певний набір процедур і правил [2]. Дотримання правил є першорядним для їх центрального аргументу; однак правила конкретні і регулюються вимогою пересування в космосі: аеропорт «є машиною для вловлювання та контролю потоків найбільш буквальною чином, який тільки можна собі уявити» (Fuller & Harley, 2004). Adey (2004), Fuller and Harley (2004), Salter (2008) і Pearman (2004) посилаються на аеропорт як на "простір потоку", і спираються на роботу Мануеля Кастельса. Кастельс почав розглядати місто не як власне місце, а натомість як частину глобального процесу; точніше мережевий процес. Вчений розглядає цей мережевий процес як той, де інформація протікає через міста в усьому світі, і це становить основу для постіндустріальної індустрії. Це стає можливим та необхідним завдяки зростанню технологічних інновацій. Погляди Кастельса на природу космосу полягають у тому, що вони не є просто відображенням суспільства, а насправді є частиною соціальних процесів, які, в свою чергу, впливають на простір, і це часто відображається на побудованому середовищі. Кастельс стверджував, що суспільство побудоване навколо постійного потоку капіталу, технологій, інформації, звуку, зображення та організаційної взаємодії.

Кріс Хекінг (2010) починає досліджувати концепції маніпулювання простором та висвітлює природу особистості як «соціальної тварини». Експертиза аеропорту як тематичного парку починається з роботи Марка Готтдієнера, який називає термінал аеропорту «уявою». Уявлення Уолта Діснея - це генеральне планування, креативний розвиток, дизайн, інжиніринг, виробництво, управління проектами, дослідження та розробка компанії Walt Disney Company та її філій.

Думки Готтдієнера чітко висвітлюють те, що фізичний дизайн будівлі терміналу допомагає створити ефект тематичного парку. Це частково відображає роботу Бодрійєра, який припускає, що в пізньому капіталізмі внутрішня цінність товарів замінюється символічними уявленнями, що приписуються їм: «Підприємства все частіше будують середовища як тематичні простори, люди все більше насолоджуються цими тематичними середовищами заради них самих як розважальних просторів» [4].

Отже, справжня привабливість таких місць полягає у їх здатності забезпечити споживача глобальною та комерційною гіперреальністю; образ суспільства, який транслюється постійно, але який насправді рідко доступний за його межами. «Реальний світ», у якому живе і працює більшість населення, мало нагадує бачення передбачуваної реальності. Перетин кордону з повсякденного в «уявний» простір неминуче призводить до значних змін особистості. Певною мірою політ є другорядною діяльністю, яка відбувається один раз в аеропорту, а в деяких випадках може навіть позначати відхід від матеріального споживання до використання транспорту.

Використана література:

1. Belle, J & Leighton, M. R (2000) Grand Central: Gateway to a Million Lives. New York : W. W. Norton & Company
2. Fuller, G & Harley, R (2004) Aviopolis: A Book About Airports. London: Black Dog Publishing
3. Gottdiener, M (2001b) The Theming of America: American Dreams, Media Fantasies and Themed Environments (2nd Edition) Oxford : Westview Press

4. Gottdiener, M (1997) *The Theory of America: Dreams, Visions, and Commercial Spaces*. Boulder (Col) : Westview Press
5. Gordon, A (2008) *Naked Airport: A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*. Chicago : University of Chicago Press
6. Pearman, H (2004) *Airports: A Century of Architecture*. London:Laurence King

Яковенко Ю. І.

*доктор соціологічних наук, професор,
Національний авіаційний університет,
м. Київ, Україна*

КОНДУКТОРИ ТА СОЦІАЛЬНА ДИСТАНЦІЯ: ПРО ОДНУ ЗАГАДКУ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ ВАЖЛИВОСТІ

Наші розмірковування почалися тоді, коли ми ознайомилися із дуже цитованою працею (117 разів за даними Google Академії) Т. В. Смірної «Люди похилого віку: стереотипний образ і соціальна дистанція» [1]. У ній було представлено результати локального і вже не дуже актуального, але ще досі цікавого і оригінального соціологічного опитування, за допомогою якого було з'ясовано, у яких соціальних ролях літніх людей сприймають більш позитивно, а у яких менш позитивно (див. Таблицю 1).

Спочатку це дослідження привернуло нашу увагу тим, що «вибивалося» із інших досліджень соціальної дистанції, що зазвичай стосуються толерантності до представників різних етносів (згідно із задумом Е. Богардуса). Другим атрактором стало те, на якому пункті знаходиться соціальна роль «кондуктор». Сама Т. В. Смірнова робить висновок, що: «Позиції лікаря і вчителя виявилися в нашій шкалі у найближчому сусідстві з такими традиційно низькостатусними професіями, як продавець, прибиральниця і кондуктор» [1, с. 52]. Однак не зважаючи на сусідство, розрив у інтегральному рейтингу між лікарем і продавцем помітно суттєвий, і загалом можна відмітити, що соціальна дистанція щодо літніх людей

збільшується паралельно тому, що представники функціоналізму називали «функціональною важливістю» професії, яку вираховують з огляду на кількість людей, на яких впливають рішення представника даної професії. Тоді логічно задатися питанням, а чому у вчителя і кондуктора однакова кількість балів, а якщо дивитися тільки на рейтинг позитивного ставлення, то у кондуктора він нижчий, хоча професія вчителя видається очевидно важливішою? І якщо звернутися до наших реалій, то порівняння з кондукторами має зневажливий підтекст [2].

Таблиця 1. Результати дослідження соціальної дистанції щодо літніх людей

<i>Розподіл відповідей на запитання «Як би Ви поставилися до того, щоб літня людина займала перераховані соціальні ролі?» (у % щодо тих, які відповіли на запитання)</i>			
Соціальна роль літньої людини	Позитивне ставлення	Негативне ставлення	Інтегральний рейтинг
Ваш близький родич	+77	-5	+72
Ваш друг	+57	-18	+39
Ваш сусід	+44	-19	+25
Ваш лікар	+43	-23	+20
Прибиральниця в офісі, двірник, сторож	+33	-19	+ 14
Учитель Вашої дитини	+37	-29	+ 8
Кондуктор в автобусі	+29	-21	+ 8
Продавець у магазині	+27	-26	+ 1
Колега по роботі (навчанню)	+30	-32	-2
Ваш керівник	+ 30	-32	-2
Ваш підлеглий	+ 18	-44	-26
Ваш депутат	+ 16	-44	-28

Джерело: [1, с. 53].

Відповісти на поставлене запитання складно, тому що відомі нам дослідження, що прямо або опосередковано стосуються кондукторів, також локальні, нечисельні і стосуються окремих специфічних ситуацій. У 50-х рр. ХХ ст. було здійснено велике дослідження водіїв та кондукторів лондонських автобусів, в результаті якого виявилось, що водії мали у 2 рази більші ризики серцевого нападу, ніж кондуктори, у зв'язку з чим зробили висновок, що тривале сидіння негативно впливає на здоров'я [3], хоча як соціологи ми вважаємо, що це можна було б пов'язати це з мірою відчуття відповідальності за пасажирів. У жовтні-грудні 2002 р. у Нижньому

Новгороді було проведено спостереження-експеримент над кондукторами маршрутних таксі, покликане виявити моделі реагування кондукторів на ситуацію, за якої пасажир сплачує за проїзд дрібними монетами [4]. У 2015 р. експерти «Інституту аналітики та адвокації» здійснили опитування жителів Полтави щодо стану громадського транспорту у місті, в межах якого цікавилися ставленням водіїв та кондукторів до пасажирів [5]. У 2016 р. розпочалося дослідження Центру STS Європейського університету у Петербурзі, присвячене порівнянню функцій кондукторів та автоматів-валідаторів [6], а у 2017 р. також вийшла стаття М. І. Руденко, наукового співробітника згаданого Центру, із підсумками досліджень формальних і неформальних функцій кондукторів громадського транспорту Санкт-Петербургу [7]. У лютому 2017 р. відбулося опитування користувачів автобусів у м. Новосибірську з метою виявлення факторів, що визначають рівень задоволеності замовника послуг цього громадського транспорту [8, с. 3245-3255]. І у березні 2019 р. були оприлюднені «польові дослідження франківських тролейбусів» івано-франківського порталу новин «Репортер», вижимка з яких свідчила: «За день на своєму робочому місці ці люди дізнаються усі новини світу, країни, міста, вулиці. Їх можуть лаяти, їм можуть вилити душу. Касири-контролери у тролейбусах – ще ті міцні горішки» [9]. Тож що ми знаємо про кондукторів, якщо прикласти окремі пазли вже відомих результатів до першого й останнього згаданих досліджень і припустити, що у дослідженнях з більшим охоптом повторилися б ті самі тенденції?

1. Що у випадку небажаної поведінки пасажирів (сплати проїзду дріб'язком) кондуктори маршрутних таксі у більшості випадків ідуть або шляхом потурання (мінімізації контакту з пасажиром, що не дає йому зрозуміти власне небажаність його поведінки), або шляхом прояву грубості, що призводить лише до виправдань та агресії з боку пасажирів [4, с. 46].

2. Що «53,23% пасажирів вважають водіїв та кондукторів доброзичливими та задоволені відношенням до них. Однак 42,04% не поділяють таку думку, та вважають інакше. І, нарешті, 4,73% вважають, що відношення до них як до пасажира не має значення» [5].

3. Що працювати кондукторами йдуть жінки, які намагаються уникнути прекарної праці, а також пенсіонери, мігранти та маргінали, яким складно здобути якусь іншу зайнятість, що на думку самих кондукторів їх присутність необхідна для того, щоб пасажири не переставали сплачувати за проїзд і щоб піднімати пасажирам настрій, а на думку соціологів «кондуктор виступає як гарант безпеки [в публічному просторі] в умовах відсутності поліції» і навіть більш того – «[кондуктори] героїчні аутсайтери: платять їм мало, вони виконують дуже важку роботу, яка прирівнюється до автоматичної функції» [6], і що кондуктор є виконувачем таких неформальних функцій, як контроль за порядком у салоні та чистотою салону, вирішення суперечок між пасажирами та із неплатниками, допомога і виробництво «емоційної роботи» щодо окремих категорій пасажирів [7].

4. Що одним із 6 основних факторів задоволеності пасажирів якістю послуг на автобусних маршрутах є задоволеність роботою кондукторів автобусу [8, с. 3253], жінки задоволені їхньою роботою більше, ніж чоловіки [8, с. 3254], а також те, що пасажири, які висловлювали претензії до поїздки в автобусі, в першу чергу робили це у вуха кондукторів (див. Таблицю 2), що можна пов'язати з уявленням пасажирів про статусну структуру всередині автобусу, де на першому місці водій як «начальник» автобусу, який серйозно зайнятий і якого не варто лишній раз відволікати, на другому – пасажири як клієнти, які «завжди праві», а на третьому – кондуктор як найманий працівник, що обслуговує пасажирів і «зобов'язаний» їм.

Таблиця 2. Негативні висловлювання пасажирів щодо поїздки в автобусі

«Чи висловлювали коли-небудь негативні відгуки під час поїздки в автобусі?»	Стать респондентів		Всього, %
	Чоловіки, %	Жінки, %	
Так, кондуктору в усній формі	1,3	14,1	15,4
Так, водію в усній формі	5,1	2,6	7,7
Так, за телефонами, які вказані для цих цілей	0,0	0,0	0,0
Так, у письмовій формі у відповідні органи	0,0	0,0	0,0
Так, іншим пасажирам	2,6	10,3	12,9
Ні, але хотілося	25,6	30,8	56,4
Ні, ніколи не хотілося	3,8	3,8	7,6

Джерело: [7, с. 3247].

Отже, недарма роль кондуктора знаходилася у дослідженні Т. В. Смірної на тій же соціальній відстані, що і роль вчителя, і навіть трохи перевершує останню. Кондуктори виступають кимось на кшталт транспортних «вихователів для дорослих», щодо яких кондуктори, як і вчитель у школі, виступають водночас і як авторитети, і об'єкти підриву авторитету. Одним із аргументів на користь їхньої авторитетності, попри асоціаціями з низьким статусом, які підтримує факт того, що робота кондуктора – один із «останніх шансів» для тих, хто в інакшому випадку залишився би безробітним [6], – є те, що одиниці вимагають від кондуктора показати посвідчення, хоча це передбачено правилами користування наземним пасажирським транспортом [10]. Попри висновки соціологів (і не тільки), зараз можна зустріти публікації, в яких продуктивність праці кондукторів пропонують визначати перш за все за тим, «наскільки кондуктор швидко пересувається автобусом і чітко працює з терміналом» [11], а також новини, в яких розповідають про майбутнє без кондукторів [12; 13], прогнозуючи, що замість кондукторів пасажири будуть взаємодіяти лише з контролерами. Однак тоді, згідно з нашим припущенням, контролери все одно переберуть на себе частину, якщо не всі неформальні функції кондукторів, бо, як доречно зауважив М. І. Руденко: «В ідеальному світі, де всі сидять на бінбегах і переписуються у тіндері, а громадські простори безпечні, ніякі кондуктори не потрібні. Але справжній публічний простір, зокрема громадського транспорту, наповнений потенціалом небезпеки, тому контролююча функція кондуктора здається мені важливою» [6]. І нам також.

Використана література:

1. Смирнова Т. В. Пожилые люди: стереотипный образ и социальная дистанция. *Социологические исследования*. 2008. № 8. С. 49-55.
2. Зарплата молодих науковців є практично такою ж, як у кондукторів у тролейбусі – популяризатор науки Сененко. *Українське радіо*. 25.01.2019 р., 14:34. URL: <http://nrcu.gov.ua/news.html?newsID=84481>
3. Як фізична активність впливає на здоров'я. *ЦК Профспілки працівників освіти і науки України*. 8 лютого 2019.

URL: <https://pon.org.ua/novyny/6888-yak-fzichna-aktivnst-vplivaye-na-zdorovya.html>

4. Колосова В. В., Воскресенская Н. Г. Исследование моделей поведения работников общественного транспорта методом наблюдения. *Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. Серия: Социальные науки*. 2004. №1. С. 38-48.

5. Гостило Н. Громадський транспорт у Полтаві: пишатися, чи дорікати? *Інтернет-видання «Полтавщина»*. 1 березня 2015, 11:30.
URL: <https://poltava.to/news/32569/>

6. Галкина Ю. «Живая инфраструктура»: Социолог – о том, зачем Петербургу нужны кондукторы. *The Village*. 3 ноября 2017.
URL: <https://www.the-village.ru/village/city/direct-speech/289936-conductor>

7. Руденко Н. И. Некоторые результаты социальных исследований кондукторов общественного транспорта Санкт-Петербурга. *Транспорт России: проблемы и перспективы – 2017. Материалы Междунар. научн.-практ. конф.* ФГБУН Институт проблем транспорта им. Н.С. Соломенко Российской академии наук. 2017. С. 453-457.
URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=32242702>

8. Цой М. Е., Щеколдин В. Ю., Долгих И. В. Исследование факторов, влияющих на удовлетворенность потребителей качеством услуг городского общественного транспорта. *Российское предпринимательство*. 2017. № 21. С. 3237-3259. DOI: 10.18334/rp.18.21.38503

9. Лелик С. У кондуктора є план. Польові дослідження франківських тролейбусів (ФОТО). *Репортер*. 17/03/2019 10:45.
URL: <http://report.if.ua/gazeta/u-konduktora-ye-plan-polovi-doslidzhennya-frankivskyh-trolejbusiv-foto/>

10. Почему кондукторы сами не знают правил пользования общественным транспортом. *Online812.ru – сетевой журнал горячих политических вопросов*. 25/07/2017.
URL: <http://www.online812.ru/2017/07/25/005/>

11. Оценка производительности труда кондуктора на транспорте. *МСТ Компани – системный интегратор*. 8 марта 2019. URL: <https://mst->

company.ru/press-tsentr/stati/otsenka-proizvoditelnosti-truda-konduktora-na-transporte

12. В Киеве уволят всех кондукторов: почему это произойдет. *РБК-Україна*. 06.09.2019 – 22:05. URL: <https://www.rbc.ua/rus/styler/kieve-uvolyat-konduktorov-pochemu-eto-proizoydet-1567795244.html>

13. Без кондукторів і похвилинна оплата. Як планують змінити пасажирські перевезення у Черкасах. *hromadske.tv beta*. 13 грудня 2019. URL: <https://hromadske.ck.ua/yak-planuyut-zminyty-pasazhyrski-perevezennya-u-cherkasah/>

Литовченко І.В.,

кандидат філософських наук, доцент,

Національний авіаційний університет,

м. Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ СОЦІАЛЬНОГО ІНСТИТУТУ ТРАНСПОРТУ В СОЦІАЛЬНОМУ ПРОСТОРІ МІСТА

В умовах розвитку сучасного суспільства особливої актуальності набувають дослідження міста, що є важливою соціально-просторовою формою суспільного життя. Протягом багатьох століть місто є центром соціально-економічного, політичного і культурного життя, що характеризується великою різноманітністю соціальних зв'язків, відносин і взаємодій між людьми, а також формами і видами діяльності населення, динамікою соціального розвитку, архітектурним різноманіттям, значною автономністю і та відносно сформованою соціальною структурою суспільства [1]. Кожне місто розвивається, створюючи свій власний міський простір.

Соціальний простір міста є предметом міждисциплінарних досліджень широкого кола науковців. Так, наприклад, видатні представники соціологічної наукової думки, Е.Гідденс, Р.Парк, Е.Берджес, визначають простір міста як сукупність певних зон і районів, у яких

живуть і взаємодіють міські жителі; райони міста розрізняються різними типами життєдіяльності [2, с.108]. Відомий представник постмодернізму А.Лефевр зауважує, що соціальний простір міста містить у собі великий обсяг знань, різноманітних природних і соціальних об'єктів, комунікативних та виробничих «шляхів» [3]. З позицій методологічного конструктивізму в урбаністиці місто розглядається як соціально сконструйований простір, межі якого визначаються не географічними або адміністративними категоріями, а почуттям приналежності та певною системою норм і цінностей, що поділяються більшістю акторів, дії яких засновані на просторовій (територіальній) рефлексії, опосередковуються територією, на якій відбуваються. Досліджуючи особливості соціального простору міста, Т.Акалелова в своїх наукових роботах зауважує, що простір як територія-місце вплетений в соціальні взаємодії, виступає і умовою, і ресурсом, і обмеженням діяльності актора-індивіда в цьому соціальному середовищі [4]. Соціально-територіальний простір міст пронизаний потоками соціально-територіальних переміщень його акторів, забезпечуючи їх соціальну діяльність, активність, відносини та зв'язки, що в сучасних умовах обумовлює актуальність дослідження соціального інституту транспорту в суспільстві в цілому та в соціальному просторі міста зокрема.

Високий рівень інтенсивності просторової мобільності людей є важливою складовою життєдіяльності у сучасному великому місті. Простір міської системи пронизаний потоками соціально-просторових переміщень, що забезпечують його цілісність і важливо враховувати, забезпечуючи планування міста. Особливості та можливості переміщення всередині міста значно впливають на соціально-економічний розвиток його території в цілому і соціальне самопочуття жителів зокрема. Одним із найважливіших чинників формування і розвитку простору міста є розвиток транспортного сполучення та наявність інтенсивної маятникової міграції (трудової, освітньої, культурної, побутової, дозвільної тощо).

Велике значення в зростанні рівня просторової мобільності жителів міст має процес інституціоналізації транспорту, зокрема автомобілізації.

Автомобілізація, виконуючи низку позитивних функцій та сприяючи підвищенню мобільності населення, одночасно обумовила підвищення рівня навантаження на дорожню мережу, появу заторів, що поступово стало бар'єром для подальшого розвитку. Означені процеси актуалізують підвищення значення і ролі громадського транспорту як найважливішого елемента міської системи, соціального простору міста, що забезпечує можливість і доступність масових переміщень населення, маятникових міграцій тощо [5].

Важливо зауважити, що провідну роль в соціально-економічному житті населення, державних, муніципальних і комерційних організацій, а також в міських просторових структурах відіграють порти, аеропорти, залізничні та автовокзали як центри зосередження, функціонування і розподілу транспортних потоків. Еволюція соціального інституту транспорту і транспортних технологій в цілому обумовила суттєві зміни в міських просторових формах, що значно вплинуло на розвиток міста і формування нових зв'язків з регіональними та глобальними суб'єктами соціально-економічної діяльності. Такі трансформаційні зміни в просторових формах міського транспорту спостерігаються між різними містами, різними частинами міста, центральними і периферійними районами. Основними компонентами просторових форм міського транспорту є пішохідні зони, дороги і парковки, велосипедні доріжки, транзитні системи громадського транспорту, транспортні термінали (порти, аеропорти, метро, автомобільні та залізничні станції і т.д.). Просторове значення кожного виду транспорту у місті змінюється залежно від низки чинників, серед яких одним із найбільш важливим, як зазначає А.Рахматулліна, є щільність [6].

Функціонування інституту транспорту виконує важливу роль у міських просторових формах для задоволення потреб суспільства у переміщеннях, комунікаціях, взаємодіях, різних видах діяльності, а його розвиток і трансформація тісно пов'язані з особливостями умов життєдіяльності, розвитку інфраструктури та соціально-економічною активністю у місті.

У зв'язку з швидкими темпами розвитку міст та поширенням міського способу життя у багатьох країнах світу було впроваджено й реалізовано ефективні технології транспортних засобів та інфраструктури, що обумовило формування потужної функціональної системи міського транспорту в світі.

Використана література:

1. Столбов В.П., Литова Э.П. Социально-культурное пространство промышленного города как объект социологического исследования / В.П.Столбов, Э.П. Литова // Вестник гуманитарного факультета Ивановского государственного химико-технологического университета. – Иваново. – 2009. – № 4. – С.192-200. – Режим доступа до ресурсу: URL : <https://www.isuct.ru/e-publ/vgf/sites/ru.e-publ.vgf/files/2009/vgf-2009-04-192.pdf>.

2. Косицына С.В. Социокультурное пространство современного монопромышленного города (теоретический анализ) / С.В. Косицына // Вектор науки ТГУ. – Тольятти. – 2011. – № 4 (18), С.107-110. – Режим доступа до ресурсу : URL : <https://journal.tltsu.ru/rus/index.php/Vectorscience/article/view/6825>.

3. Лефевр А. Социальное пространство / А.Лефевр // Неприкосновенный запас: дебаты о политике и культуре. – М. – 2010. – № 2 (70). – С. 3-14.

4. Акалелова Т.А. Социальное пространство современного города / Т.А. Акалелова // Теория и практика общественного развития. – Краснодар. – 2014. – № 9. – Режим доступа до ресурсу : URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sotsialnoe-prostranstvo-sovremennogo-goroda>

5. Лычко С.К., Мосиенко Н.Л. Общественный транспорт в практиках мобильности: повседневные маршруты горожан / С.К. Лычко, Н.Л. Мосиенко // Мониторинг общественного мнения : Экономические и социальные перемены. – Москва. – 2016. – № 5. – С.256-273. – Режим

доступу до ресурсу : URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/obschestvennyy-transport-v-praktikah-mobilnosti-povsednevnye-marshruty-gorozhan>

6. Рахматуллина А.Р. роль общественного транспорта в развитии современных городов / А.Р. Рахматуллина // Вестник университета. – Москва. – 2014. – №8. – С.154-157. – Режим доступа до ресурсу : URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-obschestvennogo-transporta-v-razvitii-sovremennyh-gorodov>.

Михайлич О.В.

*кандидат соціологічних наук, доцент,
Національний авіаційний університет,
м. Київ, Україна*

ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ

За наслідками розповсюдження у світі COVID-19, уряди багатьох країн вжили заходів по обмеженню пересування громадян. Постало питання: чи дійсно так небезпечно користуватися літаками, поїздами, круїзними лайнерами та іншими видами громадського транспорту?

COVID-19, як і будь-яка вірусна інфекція, має три основні способи передачі захворювання:

- повітряно-крапельний (кашель, чхання, розмова);
- повітряно-пиловий (частки пилу в повітрі);
- контактний (дотик до інфікованої поверхні, зокрема, людської руки, кнопки у ліфті або дверної ручки).

Усі ці три способи мають високий рівень ймовірності реалізуватися в громадському транспорті. Китайські епідеміологи проаналізували випадок поширення COVID-19 в автобусі, у якому їхав інфікований пасажир. У повністю закритому салоні він сів у другому ряду ззаду. У підсумку він заразив сімох людей у різних частинах салону, у тому числі подружжя, що сиділи в шести рядах від нього (4,5 метра). Інфікований пасажир протягом усієї поїздки не вставав із крісла й ніяк не взаємодіяв з іншими людьми.

Потім він вийшов з автобуса й пересів у мікроавтобус, заразивши там ще двох пасажирів. Один з них також сидів на відстані 4,5 метра від інфікованого.

Тому потенційний ризик зараження в поїзді або автобусі напряму залежить від ступеню заповненості пасажирами. А це в свою чергу залежить від часу поїздки, маршруту й регіону. Приміром метро у час пік завжди переповнене людьми, що значно підвищує шанси заразитися респіраторними захворюваннями. Однак якщо їхати у вагоні або автобусі не в годину пік, коли мало пасажирів, ризик, відповідно, знижується. Значення мають і такі обставини як належне провітрювання салону, його вчасна і регулярна дезинфекція, а також тривалість поїздки.

Поширена думка, що в літаку легше заразитися, тому що пасажирів тривалий час дихають одним повітрям. Авіакомпанії ж стверджують, що повітря в літаку може бути чистішим, аніж зазвичай у офісах, і тим більше у потязі або автобусі. Адже, хоча в літакові щільність пасажирів є вищою, повітря там оновлюється частіше, оскільки в літаках функціонують пилові повітряні фільтри високої ефективності (Нера). Вони здатні вловлювати значно дрібніші частки (у тому числі й віруси), аніж звичайні фільтри, якими оснащені системи кондиціонування повітря в офісах і приватних помешканнях. Ці фільтри втягують забортне повітря й змішують його з повітрям салону літака, так що в будь-який момент повітря в салоні наполовину свіже. У той же час звичайні системи кондиціонування переважно рециркулюють старе повітря.

Втім важливо брати до уваги й інші фактори, які знижують або ж збільшують ризики. Приміром, якщо пасажирів часто пересуваються по салону літака, ризик зараження суттєво збільшується. Вважається, що найнебезпечнішими є два ряди сидінь спереду, позаду й збоку від зараженого пасажирів. Однак, під час епідемії важкого гострого респіраторного синдрому (SARS) в 2003 році 45%, що заразилися в одному з літаків, де летів інфікований пасажир, сиділи за межами цієї небезпечної зони. Безсумнівним є і факт, що найнебезпечнішим аспектом пасажирських авіаперельотів є те,

що літак може швидко доставити потенційно заразних людей у будь-який куточок планети.

На круїзних лайнерах, на відміну від літаків, велика кількість людей контактують протягом тривалого часу в дуже обмеженому просторі. При цьому там з метою економії енергії практикується змішування у системах кондиціонування забортного повітря із рециркуляцією. Проблема полягає в тому, що такі системи не здатні відфільтрувати частки розміром менш 5 тис. нанометрів, тому багато видів вірусів можуть вільно подорожувати по всьому судні через систему кондиціонування повітря. Тому на круїзних лайнерах можна знизити ризики зараження, якщо використовувати лише забортне повітря.

Маршрутка у випадку наявності в ній зараженого пасажира повністю перетворюється в зону зараження. Усі її пасажери з максимальної імовірністю перебувають у небезпеці. Майже всі пасажери автобусів, тролейбусів, метро й трамваїв у годину пік також потрапляють у високу зону ризику.

Таксі вважається найбільш безпечним видом громадського транспорту, особливо якщо водій і пасажери розділені перегородкою. Однак залишається ризик, що попередні пасажери були хворі або ж контактували з інфікованими, тому вірус міг залишитися на ременях безпеки й дверних ручках.

Тому незалежно від виду громадського транспорту, щоб максимально знизити вірогідність заразитися не тільки COVID-19, а й іншими вірусними захворюваннями, необхідно дотримуватися раціональних запобіжних заходів санітарної безпеки. Насамперед, по можливості обирати для пересувань час не в годину пік. Знизить ризик зараження в громадському транспорті носіння маски, а найкраще - респіратора з рівнем захисту FFP3 й окулярів. Оскільки у громадському транспорті складно їхати не тримаючись за поручні, необхідно перш за все не торкатися обличчя під час поїздки, а також збирати довге волосся у хвіст або косу, максимально уникати тісного контакту з людьми, що чхають або кашляють. Після поїздки в громадському транспорті необхідно ретельно вимити руки з милом або продезинфікувати

антисептиком. Вдома рекомендовано випрати одяг і вимити голову. Бажано у громадському транспорті якомога менше використовувати телефон, а також очищати й дезинфікувати його та інші особисті речі: окуляри, сумки, ноутбуки тощо.

Необхідно постійно провітрювати приміщення, в тому числі відкривати вікна й люки у громадському транспорті. Також треба вживати достатньо рідини, дотримуватися збалансованого харчування, повноцінного сну, займатися фізичними вправами з метою зміцнення імунітету.

Власники транспортних засобів також мають проводити вчасну і якісну дезінфекцію рухомого складу. На станціях метро і аеропортах важливу увагу мають приділяти системі вентиляції повітря. Але у будь-якому разі більша частина відповідальності лежить на пасажирів.

Ніколаєнко В. Л.,
кандидат соціологічних наук, доцент ,
Національний авіаційний університет,
м. Київ, Україна

ТРАНСПОРТ ЯК ЗАСІБ І ФАКТОР СОЦІАЛЬНОЇ ДИФФЕРЕНЦІАЦІЇ ТА КОНТРОЛЮ

Транспорт в ринкових (конкурентних) суспільствах є фактором соціальної диференціації та відтворення її в часі.

Свобода пересування завжди була запорукою *особистої свободи*. Сама *можливість пересування* за допомогою транспортних засобів вже пов'язана з *правом на пересування*, бо треба купити квиток. Отже, *свобода пересування* щось більше, ніж *право на пересування*. Вона може як передбачати зняття статусних відмінностей в *праві на пересування*, так і розмежовувати людей на групи, наприклад, за ознакою *простору* їх перебування в одному і тому ж транспортному засобі, що, як правило лише закріплює їх не однакове становище в соціальних структурах. Якщо так, то принцип «закон один для

всіх» не більше ніж ідеологема, а право як форма суспільної свідомості – одна з ідеологій.

Право ж, як інститут, захищає право на привілейоване перебування в просторі (включаючи простір транспортного засобу) одних груп людей і обмежує у праві на перебування в просторі – інших груп людей.

Відомо, наприклад, що залізні дороги – результат розвитку промисловості і військової справи, що вимагало швидкого і масового перекидання військ і техніки на великі відстані.

Саме військова справа примушує державу до націоналізації основного транспорту в країні, в той час, коли приватні компанії прагнуть до безумовного контролю над транспортною мережею, що знижує транспортні витрати.

Принцип «час – гроші» основоположний в ринкових умовах. Саме він визначає не тільки економічну, але й соціальну поведінку так званих підприємців. Він же є основним в милітаризації їх свідомості. Тому тепер війни найчастіше йдуть не між державами, а між корпораціями, хоча й втягують в них держави. Для прикладу можна згадати документальний фільм американського режисера Роберта Грінвальда «Ірак на продаж: ті хто збагачуються на війні» (Iraq for Sale: The War Profiteers. 2006), де показано як американські транснаціональні корпорації (Halliburton, Titan, CACI, KBR тощо) зініціювали війну та досі наживаються на ній.

Категорія транспорту – найбільш загальне поняття про будь-які способи переміщення в просторі людей і вантажів за допомогою технічних засобів.

Якщо ж розглядати проблему транспорту в категоріях ринкової політичної економії, то виявиться, що зв'язок простору/часу, що забезпечується за допомогою технічних засобів, має не настільки явний соціальний вимір, бо швидкість переміщення і напрямки переміщення людей і вантажів тепер буде залежати не стільки від культурних потреб населення, що проживає на тій чи іншій географічній території, а чинником конкуренції, тобто прагненням до підвищення швидкості завоювання переваг в освоєнні покритого транспортною мережею простору. Навіть, якщо вести розмову про культурні потреби населення, вони також формуються так званою

культурною індустрією. Наприклад, туристичні маршрути створюються фірмами та затверджуються державою.

У ринкових умовах головним є орієнтація на перемогу в конкуренції, що означає, що покриття транспортною мережею тих чи інших географічних просторів визначається не абстрактними потребами ринку, а потребами тих соціально-економічних суб'єктів, які прагнуть до максимального скорочення витрат.

Отже ринково орієнтована транспортна мережа нагадує собою колонізаторське завоювання просторів, що суперечить принципу свободи проживання та пересування звичайних людей.

Ми звикли до того, що коли говорять про розвиток транспорту, неодмінно пов'язують його з розвитком пасажиропотоку, вантажообігу та торгівлі. Але чи так уже все це однозначно в соціальному сенсі?

Ось що писав з цього приводу К. Маркс в листі до М. Ф. Данієльсона. Читаємо: «Взагалі залізниці дали, звичайно, величезний поштовх розвитку зовнішньої торгівлі; але в країнах, що вивозять головним чином сировину, ця торгівля посилила злидні народних мас; і до того ж не тільки тому, що тягар нової заборгованості, взятий на себе урядами через залізниці, збільшило тиск податкового пресу на народні маси, але ще й тому, що з того моменту, як будь-який продукт місцевого виробництва отримав можливість перетворюватися в космополітичне золото, багато товарів, що були раніше дешевими через відсутність широкого збуту, як, наприклад, фрукти, вино, риба, дичина і т. інші, стали дорогими і були, таким чином, вилучені з вжитку народу. У той же час, з іншого боку, і саме виробництво – я маю на увазі деякі спеціальні види продукції – також змінилося в залежності від більшої чи меншої придатності цієї продукції для вивезення, тоді як раніше воно пристосовувалося переважно до місцевого споживання» [1, с. 292].

Сьогодні вчені колишніх країн-колоній багато пишуть про транспорт як засіб соціального контролю та інститут зміцнення залежності від колишніх метрополій, про колоніальну політичну економію, в якій проблемі транспорту належить провідна роль [2]. Отже зростання вантажообігу і розвиток торгівлі не означає автоматичне поліпшення життя мільйонів

людей, бо мета цього *розвитку* полягає в іншому, – в зростанні прибутків за рахунок цих мільйонів, включаючи і право визначати спосіб їх проживання і переміщення в покритому транспортною мережею просторі. Те, що ми звикли називати розвитком транспортної мережі, як бачимо, не настільки однозначно в соціальному відношенні.

Колонізатори колонізували простір методом будівництва автомагістралей та залізниць в орієнтації на свої власні потреби, а не з тим, щоб допомогти аборигенному населенню освоїти найкращим чином простір їх проживання. Найяскравіший приклад колоніальної політики розбудови транспортної інфраструктури є американська політика зв'язування залізничною мережею берегів Атлантичного та Тихого океанів, прокладеною через прерії, не просто ігноруючи інтереси індіанців, але й шляхом їх прямого геноциду.

Звичайно, відсутність залізниць стримує економічний розвиток. Але чи таке вже благо залізні дороги, коли вони побудовані не для вільного пересування аборигенних народів, а для безупинного пограбування країни-колонії, шляхом вивезення корисних копалин, харчових продуктів, культурних цінностей і таке інше?

Так гайанський історик і соціолог панафриканіст Уолтер Родні пише: «Допоки іноземці володіють землею, шахтами, фабриками, банками, страховими компаніями, транспортними засобами, газетами, електростанціями тощо, доти багатство Африки перетікатиме в руки цих елементів.» [3].

І такий процес стосується не лише країн Африки, а й всіх країн периферійного капіталізму. Як пишуть Р. Бонфатті та С. Поелхекке в статті «Від шахти до узбережжя: інфраструктура та напрям торгівлі в залежних країнах», в бувших колоніях транспортна інфраструктура, пов'язує шахти безпосередньо з узбережжям, бо вона «була покликана сприяти експорту природних ресурсів у колоніальні часи», тобто, «на користь закордонної торгівлі і на шкоду торгівлі з сусідами та регіональній інтеграції». Така «економічна спадщина колоніалізму» [4], яка й досі дається взнаки.

Треба зазначити, що неокolonіальна тенденція панує навіть в Європі.

Після приєднання країн Східної Європи до Євросоюзу, вся їх важка промисловість і навіть крупне сільське господарство занепали, що перетворило їх в сировинний придаток Старої Європи. Таким чином в країнах Східної Європи стара залізнична система, яка була побудована для обслуговування важкої промисловості, сільського господарства і була важливим фактором соціально-економічного та культурного розвитку, поступово почала деградувати.

Інакше кажучи, транспорт, розглянутий в найзагальнішому його визначенні – це час, який інституціоналізований в правилах організації та засобах переміщення людей у фізичному просторі. Зазначені правила і засоби, як декларується, створені людьми і для людей, хоча, насправді, вони створені капіталістами, в інтересах капіталістів, але примушують звичайних людей, підкорятися зазначеним правилам.

Отже причиною такого стану є соціальна структура суспільства і положення кожного в ній. Саме в наслідок соціального положення хтось постійно літає літаком, а хтось може собі дозволити лише користування маршрутним автобусом. Навіть перебування на одному лайнері людей з різними статусами не говорить про те, що вони в якомусь сенсі зрівняні за своїми статусами, бо одні з них перебувають в люксі, а інші в економ-класі. І якщо з якоїсь причини вони виявляються не в своєму оточенні, їх перебування там стає дуже некомфортним. А це вже перехід соціальної нерівності на психічний рівень, на рівень емоційної нерівності та на рівень нерівності вражень. Можна також навести приклади мобільної диференціації з індійських реалій, коли багатії їздять з усім комфортом в окремому вагоні, а величезна кількість найбідніших їде на даху інших вагонів. Одні відчують себе господарями життя, а інші, відповідно, – соціальними ізгоями.

Купуючи квиток, ви обираєте собі той спосіб пересування, який ви можете собі дозволити, і тим вже, – як пасажир, – включаєтеся в справу легітимації соціальної диференціації, не розуміючи, що ціна квитка – показник вашої соціальної ваги і засіб соціального контролю, здійснюваного вами ж самими над вашою ж мобільною поведінкою.

Саме таким чином транспортна інфраструктура стає засобом і фактором соціальної диференціації і засобом соціального контролю.

Використана література:

1. Маркс К. Маркс – Даниельсону, 10 апреля 1879 г. / Карл Маркс, Фридрих Энгельс. Соч. 2-е изд. Т. 34. – М.: 1964. – с. 292.
2. Abdussalam I. K. The role of rail and other transport systems in the colonial consolidation and exploitation in Central and Eastern Nigeria: 1897 – 1929. / Ibrahim Khaleel Abdussalam. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.academia.edu/1151826/the_role_of_rail_and_other_transport_systems_in_the_colonial_consolidation_and_exploitation_in_central_and_eastern_nigeria_1897_1929
3. Rodney W. How Europe Underdeveloped Africa. 1973 / Walter Rodney – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://en.bookfi.net/book/1367525>
4. Bonfatti R. From Mine to Coast: Transport Infrastructure and the Direction of Trade in Developing Countries / R.Bonfatti, S. Poelhekke – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2230307

Ороховська Л. А.

*доктор філософських наук, професор,
Національний авіаційний університет*

Кошетар У. П.

*кандидат історичних наук, доцент,
Національний авіаційний університет,
м. Київ, Україна*

**АСПЕКТИ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ
ГЛОБАЛІЗОВАНОГО СВІТУ**

Адекватне функціонування галузі цивільної авіації базується на впровадженні наступних цілей – безпеки, ефективності та економічної доцільності. Для належного рівня безпеки на перше місце виходить

вирішення проблеми ефективності та економічної доцільності [1]. Зазначене пов'язано з подоланням наслідків глобальних та регіональних фінансових криз, наслідків діяльності терористичних організацій тощо.

Безпека авіації полягає у поєднанні технологічної, технічної складової з гуманітарною складовою, яка полягає у збереженні життя, здоров'я, майна людей, навколишнього середовища, юридичної відповідальності та суспільної довіри авіатранспортного підприємства.

Система комплексної безпеки авіаційної галузі полягає у цілісності експлуатаційної взаємозамінності, обміні інформацією та ліквідації системних загроз та джерел небезпеки на етапі їх формування. Для управління безпекою авіації, формування алгоритму та впровадження політики, процедур і практики використовується системний підхід, який сприяє об'єднанню видів авіаційної діяльності в єдину передбачувану систему управління безпекою [2].

Питання забезпечення безпеки польотів завжди залишається головним пріоритетом розвитку галузі. При цьому суттєву роль відіграють координація її діяльності, визначення спільних загроз та підходів до управління ризиками, єдина термінологія та механізми сповіщення та обміну інформацією. «Авіаційні держави», починаючи з утворення Міжнародної організації цивільної авіації та з прийняттям зобов'язань у рамках Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, яка створена в 1944 р. на Чиказькій конференції [3], координують та спрямовують роботу на дотримання та покращення рівня безпеки авіації.

Прикладом колегіальної роботи є Глобальний план забезпечення безпеки польотів (ГПЗБП) (Doc 10004) та Глобальний аеронавігаційний план (Doc 9750). Зазначені документи демонструють один з інструментів системного підходу до безпеки авіації. Вони мають директивний характер та визначають стратегії, тактику на рівні її планування та впровадження [4, 5].

Глобальний план забезпечення безпеки польотів і Глобальний аеронавігаційний плани координують міжнародні, регіональні і національні ініціативи щодо системного розвитку міжнародної цивільної авіації. Глобальний план забезпечення безпеки польотів передбачає

використання ефективних систем контролю за забезпеченням безпеки польотів, впровадження державних програм з безпеки польотів, систем контролю, включаючи управління ризиками [4]. Важливим завданням є створення узгоджених державних та регіональних планів забезпечення безпеки польотів завдяки цілеспрямованій координації дій різних рівнів влади при здійсненні ними політики, планування та впровадження в зазначеній сфері. Прикладом слугує розробка глобальних стратегій, розробка та оновлення стандартів та практики (SARPS), правил аеронавігаційного обслуговування (PANS), впровадження програм усунення недоліків (як в цій сфері так і в сфері інфраструктури), алгоритму реагування на порушення роботи авіаційної системи (стихійні лиха, людські конфлікти та інші причини) [4].

Зазначені дії спираються на засади системи національного контролю за забезпеченням безпеки польотів. З метою координації дій авіаційних країн було створено Глобальну дорожню карту, яка дозволяє узгоджувати планування та дії заради досягнення поставлених цілей.

На міждержавному рівні Міжнародна організація цивільної авіації ICAO забезпечує узгоджений, прозорий підхід до безпеки польотів. До складу ICAO входять країни, які підписали Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію (Чиказьку конвенцію 1944 року), міжнародні та регіональні авіаційні організації, регіональні групи по забезпеченню безпеки польотів (RASG), регіональні організації з нагляду за безпекою (RSOO), регіональні організації з розслідування авіаційних подій та інцидентів (RAIO), представники галузі, постачальники аеронавігаційного обслуговування, експлуатанти, аеродроми, виробники авіаційної техніки і обладнання, організації з технічного обслуговування авіаційної техніки і обладнання.

Розвиток галузі світової цивільної авіації, в усіх 193 країнах-членах ICAO, відбувається внаслідок реалізації стратегії безпеки авіації, що ґрунтується на системному підході, інтеграції тощо.

Використана література

1. Kharchenko V., Bugayko D. Modern Trends of Aviation Logistics Development – Effectiveness, Safety and Security Aspects – Logistics and Transport– Wroclaw: International School of Logistics and Transport in Wroclaw. – 2013. – № 2(18). – P.17 – 23.

2. Харченко В.П., Бугайко Д.А., Вангбо. Проблемы регулирования безопасности гражданской авиации // АЕРО-2013. Повітряне і космічне право: [Матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів, Київ, НАУ, 22 листопада 2013] – К.: Комп'ютерпрес. 2013 . – С. 480–485.

3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Doc 7300), підписана у Чикаго 7 грудня 1944 року.

4. Глобальний план забезпечення безпеки польотів (ГПЗБП) (Doc 10004), ІКАО, Монреаль

5. Глобальний аеронавігаційний план (Doc 9750) ІКАО, Монреаль.

Петренко-Лисак А.О.

кандидат соціологічних наук, доцент,

Київський національний університет імені Тараса Шевченка,

м. Київ, Україна

ОБРАЗ МІСТА З ВІКНА ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Образ міста формується у містянина чи гостя міста шляхом перцепцій та апперцепцій. Щодня чи в окремі періоди, перебуваючи у взаємодії з міським простором, людина відображає місто в своїх як свідомих, так і несвідомих образах. Множина індивідуальних формує соціальний образ міста. Хоч можна передбачити, що кожен індивідуальний образ унікальний та неповторний, проте Кевін Лінч зауважує, що «всілякий індивідуальний образ унікальний, він охоплює певний зміст, котрий ніколи або майже ніколи не передається іншим, але при цьому він більшою чи меншою мірою співпадає з суспільним, що міститься в різноманітних типах оточення з більшою чи меншою обов'язковістю» [1, С. 50-51].

Сучасна парадигма мобільностей зауважує, що соціальний світ є множиною систем мобільностей, які перетинаються. Містянин ходить містом, бігає, рухається велосипедом чи іншими індивідуальними транспортними засобами, їздить громадським транспортом. Кожна практика руху творить свій особливий фон/режим/практику сприйняття міста. Особливість переміщення громадським транспортом в тому, що в ньому людина не є керуючим рухом суб'єктом, вона пасивний об'єкт, котрий рухається від локусу *A* до локусу *B*. Правила її переміщення регламентовані інституційно: чи формально, чи у форматі традицій, так званих неписаних правил. Серед пасивних практик пасажира – розглядання пейзажів за вікном транспортного засобу (активними є читання, слухання аудіо, розмови телефоном чи комунікація з іншими пасажирами і т.ін.). Тож основним об'єктом уваги пасажира стає маршрутний пейзаж міста з вікна громадського транспорту. Наприклад, в оповіданні Василя Гроссмана «З вікна автобуса» [2] яскраво подано саме цей аспект поїздки (щоправда, в сюжеті вона мала туристичний характер), власне саме вид, що споглядається пасажиром крізь вікно. Цей вид і є головним сюжетом поїздки, адже він – це предтеча картини світу, його зв'язків та змістовності.

Поль Вірільо, описуючи три етапи розвитку вікна в культурі, де на першому етапі воно відіграє роль входу-виходу, на другому – є отвором для проходження світла та повітря, а на третьому – виступає «електронним порталом», «вікном-екраном» споглядання світу [3], - привів нас до думки про вікно громадського транспорту власне в його третьому функціоналі – крізь який зовнішній світ сприймається як своєрідний спектакль – головним сюжетом якого є повсякдення в декораціях міста. Але транспортне вікно не є електронним екраном, який демонструє віддалений світ, навпаки, пасажир бачить цілком реальний світ. Він бачить місто в реальному часі, в «прямої ефірі» буденності.

Міський простір, будучи семантично навантаженим, ущільненим смислами, емоційно напруженим, раціонально впорядкованим, демонструється пасажиrowі в усіх його п'яти складових образів міста, про які писав К. Лінч, як то шляхи, границі, райони, вузли та орієнтири, - таким

чином пасажир громадського транспорту взаємодіє з усіма. Фізично він знаходиться як всередині шляху, відчуваючи його, так і сторонньо – споглядаючи шляхи з вікна. Він перетинає перехрестя чи зупинки, перелаштовується у швидкості та оминає інші об'єкти дорожнього руху, засвідчує свою присутність в районах міста. Образ міста постає в факторному впливі темпу, динаміки руху (зокрема, дорожніх корок), маршрутів та світла.

Образ міста є семантичною конструкцією, власне системою знаків, що задають схеми сприйняття міста. Окремий містянин є носієм індивідуального образу, створюваним його повсякденними контактами та маршрутами, його позиціями та диспозиціями в соціальному просторі міста (категорія «моє місто»); але існує й колективний образ міста, суб'єктом-носієм якого є міські спільності (тут образ міста категоризується як «наше місто»). Образ міста є відносно стійким уявленням про місто, яке відтворюється в масовій, груповій й/або індивідуальній свідомості як сукупність емоційних і раціональних уявлень про місто, які формуються на основі різноманітних форм комунікації та інтеракції з середовищем, і що важливо, в процесі його сприйняття. Відповідно, нашим припущенням є те, що серед практик формування образу міста має місце процес візуальної взаємодії з містом крізь вид з вікна транспорту. Ця практика має з одного боку індивідуальний характер, а з іншого боку, з огляду на те, що громадський транспорт є простором групової співприсутності, даний досвід цілком виражений кількісними показниками спільності. Громадський транспорт маршрутний, тож практика формування образу керована, організована (на відміну від приватного транспорту, де маршрут переміщення визначається самостійно й може різнитися в залежності від ситуації на дорогах міста чи інших факторів), визначена сталістю та повторюваністю.

Анрі Лефевром запропоновано ритманаліз як спосіб опису і розуміння ритмів міського життя. Лефевр застосовував «ритманаліз» на «спектральній» відстані – ритми міста розглядаються з відстороненої точки бачення. Таким локусом Лефевр визначає вікно, яке відкриває дещо більше, ніж просто візуальні картинки. В цьому контексті Лефевр висуває такий термін як *Oligopticon* («обмежена оглядовість») – огляд з найвигідніших точок [4]. В

нашому випадку «олігоптиконом» є місце біля вікна, або ж місце, з якого добре проглядається місто за маршрутом в салоні громадського транспорту. В такому місці споглядання перспективи мислено продовжуються так, що смисл спостережуваного несе також і його пояснення.

Лефевр стверджує, що ритми існують на перетині місця, часу та викиду енергії, де власне ритм є «локалізованим часом» та «темпорованим місцем». Ритми – це не тільки те, що люди відчують, але й те, що «являє себе, не будучи присутнім». Лефевр вказує, що місто і все міське не може бути складеним виключно із знаків, – простір міста не містить в собі суто архітектурне – в ньому присутні люди, культура, традиції, цінності, природа. Поняття Лефевра про ритм відноситься до повторень певних подій з певною частотою. Він ідентифікує два види ритмів: циклічні ритми, котрі включають в себе прості інтервали повторення, та лінійний ритм. Прикладом циклічного ритму є графік руху громадського транспорту; лінійний ритм є потоком руху транспорту, його швидкістю, переміщенням. Ритми можуть бути вкладеними один в один: щоденний рух за графіком по маршруту з інтервалами та зупинками, - що є прикладом вкладеного ритму.

Як зазначають Амін та Тріфт «ритми міста – це координати, в яких його мешканці та приїжджі збирають та впорядковують міський досвід» [5, С. 27], а досвід містянина в салоні громадського транспорту та види міста з вікон є нічим іншим як засобом формування образу міста та ритму життя в місті. «В місті з різноманітними практиками, розкиданими сотнями його просторів, віднаходиться неймовірна відсутність хаосу та непорозуміння, почасти завдяки повторенням та регулярностям, котрі задають второвані шляхи для обговорень міського життя та перемовин щодо нього» [5, С. 27]. Саме такими повторами та регулярностями і є пересування містянином громадським транспортом крізь топохрон міста.

Місце біля вікна як правило обирається пасажиром зокрема з причини бажання вдивлятися в міський пейзаж, що відкривається в процесі руху маршрутом. Така собі розвага, чи скоріше розрада, адже це не тільки відволікає чи скорочує відчуття часу поїздки, але формує поінформованість про об'єкти міста (архітектуру, стиль, світло та колір, людей та ін.). Образ

міста постає водночас статичним, і динамічним, адже формується в процесі руху. Зв'язок з простором, що маркує маршрут, ми зафіксували навіть в досвіді пасажирів метрополітену, які зображували на підземних маршрутах метро наземні об'єкти (орієнтири) міста (методика когнітивних карт). Для пасажира є важливим не просто сам процес споглядання міста, це складова орієнтування в міському просторі. Наприкінці 2018 року в місті Харкові містяни висунули чиновникам на сайті мерії вимогу з проханням очистити вікна маршруток та тролейбусів від рекламних плакатів: «Наполегливе прохання, приберіть рекламу з вікон міського транспорту. Вона заважає дивитися з пасажирського салону на місцевість, котра знаходиться за вікнами, тим самим дезорієнтуючи пасажирів», – зазначив в петиції її автор харків'янин Едуард Остроумов [6]. Наступного року мер міста видав розпорядження прибрати рекламу з вікон громадського транспорту. Ця петиція звернула увагу на такий важливий праксис пасажира як орієнтування в просторі, адже якщо вид з вікна неможливий чи ускладнений, то пасажирові практично неможливо зрозуміти, яку ділянку шляху він проїжджає. Особливо це має значення в разі відсутності звукового супроводження маршруту з оголошенням зупинок, та для гостей міста, туристів, які не те, щоб погано, взагалі не орієнтуються в місті і покладаються виключно на візуальну упізнаваність зовнішніх об'єктів на маршруті транспорту. Або ж у пасажирів виникає відчуття поїздки в замкненому, обмеженому свободою просторі. Окремо слід зауважити і на безпековій складовій, адже пасажир, знаходячись разом з транспортним засобом на проїжджій частині як місці підвищеної небезпеки, має право бачити оточуючу ситуацію, щоб за можливості вчасно зорієнтуватися та прийняти міри для убезпечення, а не сліпо довіряючи водієві.

Отже, міське повсякдення, що представлене практикою користування громадським транспортом та досвідом перцепції міста через споглядання крізь вікно в процесі руху містом, репрезентує спосіб формування образу міста. Особливого образу: рухливого, ритмічного, впорядкованого, впізнаваного.

Використана література:

1. Линч К. Образ города / пер. с англ. В.Л. Глазычев. – М.: Стройиздат, 1982. – 328 с.
2. Гроссман В.С. Из окна автобуса // Несколько печальных дней / Авторский сборник. Составитель Е.В. Короткова. – М., «Современник», 1989. – С.304-306. <https://lib.misto.kiev.ua/PROZA/GROSSMAN/grossman9.dhtml>
3. Virilio P. The third window // Global Television / C. Schneider and B. Wallis (eds). – Cambridge, MA: MIT Press, New York: Wedge Press, 1988. – P. 185-197.
4. Lefebvre H. Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life / Translated by S. Elden and G. Moore. – London, NY: Continuum, 2004. – 112 p.
5. Амин Э., Трифт Н. Города: переосмысляя городское / пер с англ. В. Николаева. – Н.Новгород: Красная ласточка, 2017. – 224 с.
6. Весь городской транспорт в рекламе. – <https://petition.city.kharkov.ua/uk/3359.html>

Семенець-Орлова І. А.

доктор наук з державного управління, доцент,

Національний авіаційний університет,

Київ, Україна

ІНСТИТУЦІЙНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАНСПОРТУ У ПОСИЛЕННІ СОЦІАЛЬНОЇ МОБІЛЬНОСТІ В УМОВАХ ПОСТІНДУСТРІАЛЬНОГО СУСПІЛЬСТВА

Зв'язок транспорту та суспільства має соціоетальні основи. Тому розвиток транспортної інфраструктури не може бути лише економічним завданням. Сучасний погляд на картину суспільства як «світ-простору» людини дозволяє акцентувати роль соціальних і комунікативних ресурсів у формуванні соціально-орієнтованої ринкової економіки. Транспортна інфраструктура – це соціальна організація, що характеризує одну з

важливих конкурентних переваг Української держави, виходячи з її особливого геополітичного положення.

Транспортна сфера людської діяльності завжди був важливою для цивілізованої людини. Адже просторова мобільність є фактором прогресивного розвитку, вона створює можливості для впровадження нововведень. Етап динамічного розвитку сучасної України зумовлює потребу вивчення транспортно-комунікаційної сфери. Це створює запит на об'єктивний аналіз соціального та фізичного просторів, що освоює людина.

Роль транспортної інфраструктури для суспільного розвитку визначили у своїх працях представниками класичної економічної думки, зокрема В. Ойкен [3], Дж. М. Кейнс [2]. Зв'язок економіки, історії і географічного простору відслідкували видатні зарубіжні вчені – М. Вебер [1], Ф. Хайєк [4], Р. Коуз. У своїх працях вони відобразили методологічні проблеми просторового розвитку соціально-економічних систем, окремі питання їх структурної організації з урахуванням умов ринкового і іншого способів організації господарського життя людей. Просторово-тимчасові позиції соціальних акторів, як грають визначну роль і впливають на результати діяльності, запропонував поставити на центральне місце в соціологічному аналізі американський соціолог Е. Гідденс [6].

Транспортні комунікації у певних своїх проявах є соціальною системою, соціальною організацією і формою соціальної комунікації з соціо-системної та соціо-економічної точки зору. На думку О. Черняєва, період глобалізації значним чином трансформував економічні характеристики транспортно-інфраструктурних комунікацій в соціальні просторово-часові, при цьому проявляючи, перш за все, їх соціальні складові [5]. Дослідник переконаний, що транспортні комунікації – не тільки технічні засоби, а інструменти соціальної комунікації з цілісними знаковими соціальної утвореннями, в яких відображаються знання, ідеї, ціннісні відносини, технічні та економічні досягнення, і навіть програми діяльності [5]. Вони завжди породжували диференціацію та інтеграцію на всіх рівнях свідомості людини, а також у структурі людського дії – безліч соціальних інститутів, соціальних ролей, професій, знаків і символів.

Інституційність і соціоструктурність, що характеризують соціальність використання людиною простору і транспортних комунікацій, складають механізми просторово-часової тривалості соціальної дії транспортної комунікації. Інструментом теоретичного і прикладного аналізу простору можуть виступити соціально-інтеграційні мотиви. Наприклад, підштовхувати людину до змін в інституціональному, статусному і рольовому просторово-часовому континуумі соціального акторства можуть онтологічна невпевненість, глобалізація і, залежно від обставин, ризику.

Врахування просторово-часових меж соціальних відносин передбачає: створення умов для підвищення продуктивності людського і суспільного капіталу в цілому, створення умов для розширеного відтворення і поширення знань та інновацій, зняття існуючих обмежень на шляхах руху знань, створення умов для розвитку професійних мереж як каркасу структури включення потенціалу України у світовий розвиток.

Транспортна комунікація є формою прояву соціальної дії актора, що комунікує у просторово-часовій тривалості соціальних відносин, відображаючи культурну поліфонічність постіндустріального суспільства. Транспортно-інфраструктурні комунікації є просторовими розширниками і трансляторами соціальних дій мобільних і схильних до трансформації акторів та виступають індикаторами більшості соціальних процесів сучасного суспільства. Тому їх вивчення настільки важливе для розуміння трансформаційних тенденцій соціуму.

Використана література:

1. Вебер М. Протестантська етика і дух капіталізму. — Івано-Франківськ : Іст-В'ю, 2002.
2. Кейнс Дж. М. Загальна теорія зайнятості, відсотка і грошей // Антологія економічної класики. — Т. 2. — М. : МП «Економ», 1993.
3. Ойкен В. Основи національної економії. — М. : Економіка, 1996.
4. Хайек Ф. Пізнання, конкуренція, свобода. — СПб. : Пневма, 1999.
5. Черняев А. Социальные основы транспортных коммуникаций. Дис. ... канд. социол. н. — Новочеркасск, 2004. — 180 с.
6. Giddens A. Sociology. Cambridge, 1989.

PhD in Sociology, Associate Professor,
Department of Sociology and Political Science

TRANSPORT IN TERMS OF SOCIOLOGICAL UNDERSTANDING

The modern world, with its pace of life, in all its spheres of development, is impossible without communications and connections. It is impossible to describe all the consequences, social, psychological or modern media. But along with the intensive development of local and global networks such as the Internet, telecommunications, etc., the transport sector remains understudied. In sociology there is a tradition to divide the structure of sociological knowledge into theoretical sociology, middle-level theories, the empirical basis of science, which should be generalized due to the theoretical foundations of sociology in the middle-level theories. The article considers the problem of "Sociology of Transport." It should be noticed, that the epoch of globalization is defined by the unique role of transport and communications. Sociology of transport seems to be an integral part of it, along with the economics of transport, transport medicine, the legal framework of transport, and so on. Transport is a complex consisting of separate types: railway, sea, river, automobile, air etc. They have their own characteristics, advantages, disadvantages and scope. They interact with each other and constitute a transport system that develops under the influence of the economy as a whole and its individual industries. The main content is to reveal the definition of directions for modernization of the structure of sociological knowledge in Ukraine and ways to overcome them by discussing the contradictions in this case.

Transport is a key part of the socio-economic system of the state and belongs to the strategically important sectors of the national economy, without it effective work is impossible to improve the welfare of society. The main tasks of transport are timely, high-quality and complete satisfaction of the needs of the economy and the population in transportation, increasing the economic efficiency of its work. The priority feature of the national transport policy is the formation of a national market for transport services.

Until recently, most transport companies performed only transportation operations without worrying about providing a range of other services. However, new economic conditions, market formation of transport services, the emergence and intensification of competition between transport companies encourage the active study of the experience of transport in market economies. The concept of "transport service" is beginning to be widely used in the practice of organization and planning of transport work. Peculiarities of service activities are reduced to the following provisions:

- services cannot exist outside the process of their provision (they cannot accumulate);
- the sale of services - is actually the sale of the labor process, so the quality of services is determined by the quality of the labor process;
- services are a specific consumer value only at a certain time and in a specific place or direction, which significantly limits the possibility of their replacement in the market of services;
- transport services belong to the services that complete the material process production.

Transport service is defined as a subtype of transport activity that is aimed at meeting the needs of people and is characterized by the availability of the necessary technological, economic, informational, legal and resource support.

Transport services include:

- transportation of goods and passengers;
- loading and unloading operations (loading, unloading, overloading, internal warehousing operations, transfer of passengers);
- cargo storage;
- service of vehicles;
- preparation of means by which transportation is carried out;
- provision of means by which transportation is carried out, on the terms of rent or hire;
- delivery of new and repaired vehicles, etc.

Political, social, economic consolidation of society within itself, the connection of geographically distant countries and peoples were provided by

transport systems. And the expansion of the borders of the territory, the settlement of previously undeveloped areas with their inclusion in the existing economic and cultural systems could not, and still can not function without transport.

The process of expanding human space can be represented as a process, the essence of which is the result of the studying of transport in new areas.

With the help of transport, humanity manages to bring together, optimize and balance two opposite trends in social development: the continuous desire of civilization for its external spread and the need for an increasingly close connection of individual areas and spatial segments of global civilization of the XXI century.

Both of these trends transport as its development and the development of civilization implements more and more effectively. Speed, reliability, comfort, minimization of human effort, targeting - the main characteristics of transport movement, the improvement of which allows us to judge how transport over time more and more effectively copes with their social responsibilities. As far as the level of satisfaction reaches the conditional 100%.

The magnitude of the sociality of space and the level of development of transport are largely related. Social space is a complex system of centers and areas. The formation of centers is largely the result of the development of transport, the variety of types of vehicles.

The development of transport is determined by the density of communications.

Areas that are far from the system of lines of modern transport, doomed to a provincial position, affects the economic and socio-cultural sphere of these areas. And the distance from the centers does not play as important a role in this issue as it would seem to play.

An important factor is not just the ability to get anywhere in a short time, but the amount of economic and cultural derivatives of the place, which is largely due to the position it occupies in the network of transport lines.

Density of transport lines and complexity, represented by a variety of forms of modern transport, which are important factors in determining the centrality or provinciality of a place.

The social side of the issue determines the desired reference level of care for each citizen.

The higher the density of the transport network and the more diverse the modern forms of transport represented in this space, the higher it is in the social hierarchy.

The centers of the capital level are characterized by the highest density of lines and the most complete set of transport and communication networks, which clearly expresses the predominance of the most modern forms of transport.

In large centers of national scale, the complex of diversity of vehicles is quite complete (air, rail, road transport), but the scale of passenger traffic is smaller and the intensity of operation is lower.

Small centers are characterized by a fragmentary set of transport forms, low intensity of movement and transport.

In rural areas, communication and road networks have the lowest values in terms of both intensity and density.

So, the level of density of the transport system, its operational intensity and complexity are the parameters by which you can determine the place of a settlement in the political, administrative and economic hierarchy of societies.

Sociology of transport is a practical sociology. The phenomenon of transport is considered not only as an integral part of the material culture of human society, but also as part of its spiritual culture. Transport is interconnected with the spiritual culture of society, included in the active field of numerous cultural meanings and symbols, becomes the object of artistic image and a direct participant in the cultural process, significantly influencing it. Transport is a universal tool by which mankind is able to bring together, balance and optimize two opposite trends in social development - the continuous desire of civilization to its external spread and the need for closer internal "contraction" of individual areas and spatial segments of global civilization.

With the help of the sociology of transport, it can be determined the attitude of different social groups to the use of transport.

Тащенко А. Ю.

кандидат соціологічних наук,

Київський національний університет імені Тараса Шевченка,

м. Київ, Україна

ЩО РОБИТЬ ДИСКУРС ТРАНСПОРТУ «СУСПІЛЬНИМ»: АНАЛІЗ ОДНОГО ВИПАДКУ

Питання логіки категоризації завжди залишається одним із найцікавіших у соціології. Зокрема, це питання можна застосувати і до того, яким чином відбувається приписування тому чи іншому матеріалу у Інтернет-ЗМІ певного тегу та належності до певної рубрики. Відповідно, якщо матеріали, помічені одним і тим же тегом, рознесені за різними рубриками, можна вести мову про формування специфічних дискурсів, що відрізняються якимись не завжди очевидними та усвідомлюваними ознаками, згідно із якими автори матеріалів або редакція вирішують, куди слід розміщувати та як слід ілюструвати тексти. У даних тезах для нас предмет інтересу становить те, чим відрізняється дискурс транспорту у рубриці «суспільство» порівняно з іншими рубриками новин електронних засобів масової інформації. Ми спробуємо з'ясувати це на прикладі інформаційного агентства «Українські Національні Новини» (УНН), обравши три рубрики: «економіка», «політика» та «суспільство», в яких є новини, позначені тегом «транспорт». Визнаючи ці новини дискурсом, ми «прагнемо вивчити поля смислів, які оформлюють соціальне знання, задають рамки індивідуальним і колективним судженням і дії» [1]. А будучи прихильниками критичного дискурс-аналізу, ми припускаємо, що в усіх трьох випадках дискурс транспорту буде побудований на прихованих смислах соціальної нерівності, хоча наповненість ними і характер конструювання нерівності можуть бути різними в залежності від рубрики.

У рубриці «економіка» було всього три новини з тегом «транспорт» (див. Табл. 1, в ній і в наступних таблицях виділення напівжирним зроблені авторкою), всі вони були подані персоналізовано (всі інформаційні приводи пов'язані з міністром В. Криклієм), і у всіх них є ознаки прихованої

нерівності, особливо насичена ними перша. Основна нерівність не має стосунку до транспорту і виражається у запанібратській інформаційного агентства як «четвертої гілки влади» щодо міністра, оскільки його іменування у заголовках новин відбувається не за професійним статусом, а за прізвищем (навіть не за ім'ям і прізвищем) – можна було б висунути гіпотезу, що це пов'язано зі зневагою до самого предмету «міністрування» (інфраструктури, а значить, і транспорту) як непрестижного, однак, як буде видно далі, ця гіпотеза не справдилася б, оскільки ситуація повторюється і щодо інших міністрів і навіть щодо президента, – до того ж, заголовок першої новини подає ухвалення законів як особисту забаганку міністра інфраструктури.

Таблиця 1. Новини УНН із тегом «транспорт», рубрика «економіка»

Дата	Заголовок	Перший абзац новини
30 жовтня 2019, 11:32 ¹	Криклій хоче ухвалення до кінця року євроінтеграційних законів щодо інфраструктури	КИЇВ. 30 жовтня. УНН. Міністр інфраструктури України Владислав Криклій заявив, що пріоритетом для очолюваного ним відомства стане прийняття всіх євроінтеграційних законів у галузі інфраструктури до кінця 2019 року. Про це повідомили у пресслужбі Міністерства інфраструктури України , інформує УНН.
12 листопада 2019, 15:49 ²	Криклій анонсував трикратний ріст річкових перевезень	КИЇВ. 12 листопада. УНН. Міністр інфраструктури Владислав Криклій анонсував зростання в Україні річкових перевезень у три рази. Про це повідомляє УНН з посиланням на пресслужбу Кабміну .
27 грудня 2019, 11:19 ³	Сьогодні Кабмін затвердить електронну транспортну накладну – Криклій	КИЇВ. 27 грудня. УНН. Сьогодні на засіданні Кабінету міністрів у п'ятницю, 27 грудня, в якості експерименту, затвердять електронну товарну транспортну накладну. Про це міністр інфраструктури Владислав Криклій розповів під час презентації транспортного порталу електронних послуг, електронних товарно-транспортних накладних та інших сервісів, передає кореспондент УНН.

¹ <https://www.unn.com.ua/uk/news/1832873-krikliyi-khoche-ukhvalennya-do-kintsya-roku-yevrointegratsiynikh-zakoniv-schodo-infrastrukturi>

² <https://www.unn.com.ua/uk/news/1835331-krikliyi-anonsuvav-trikratniy-rist-richkovikh-perevezhen>

³ <https://www.unn.com.ua/uk/news/1843692-sogodni-kabmin-zatverdit-elektronnu-transportnu-nakladnu-krikliyi>

Другорядна нерівність вже стосується транспорту і прихована у проголошеній «пріоритетності євроінтеграційних законів», оскільки відсилає до співставлення України та країн Євросоюзу та бажання однієї об'єднатися з іншими як із «розвинутими» і «цивілізованими», а значить, «кращими», а значить, «вищими».

У рубриці «політика» було сім новин із тегом «транспорт» (див. Табл. 2), в цілому вони виглядають куди менш персоналізованими, і хоча зберігається тенденція неповажного іменування політично високостатусних осіб (до чого додається скорочена версія іменування Верховної Ради України та дієслово «озвучив» у заголовку щодо президента, яке вже давно названо «словом безвідповідальним» [2] і підтримує негативні упередження щодо В. Зеленського як людини некомпетентної і діючої з подачі більш спритних у політиці та аналітиці осіб, в тому числі і й щодо транспортних потоків), ми відмічаємо підкреслення символічного капіталу у міністра внутрішніх справ (дієслово «пояснив») та конструювання позитивного образу Всесвітньої організації охорони здоров'я та Організації об'єднаних націй (дієслово «закликає», що пасує до опису відносин між рівноправними суб'єктами не зважаючи на надзвичайну впливовість та авторитет даних організацій). Також у третій новині ми маємо натяк на проблему безробіття і смертності через неекологічний транспорт, а значить, і на існування безробітних і хворих, яких треба зробити «нормальними», тобто «працевлаштувати» і «убезпечити» за допомогою транспорту.

Таблиця 2. Новини УНН із тегом «транспорт», рубрика «політика»

Дата	Заголовок	Перший абзац новини
23 жовтня 2019, 15:48 ⁴	Аваков пояснив , як можна буде отримати віртуальний номерний знак	КІЇВ. 23 жовтня. УНН. Міністр внутрішній справ Арсен Аваков пояснив як українці зможуть отримувати віртуальний номерний знак при реєстрації транспортного засобу. Про це повідомляє УНН із посиланням на пресслужбу МВС України .

⁴ <https://www.unn.com.ua/uk/news/1831613-avakov-poyasniv-yak-mozhna-bude-otrimati-virtualniy-nomerniy-znak>

14 листопада 2019, 18:15 ⁵	Анбандлінг "Нафтогазу": Рада прийняла за основу ще один закон	КИЇВ. 14 листопада. УНН. Верховна Рада України ухвалила за основу законопроект №2359-1 (альтернативний до №2351) про внесення змін до Податкового кодексу України щодо створення умов для забезпечення виконання зобов'язань України з відокремлення діяльності з транспортування природного газу. Відповідне рішення підтримали 280 народних депутатів України, передає кореспондент УНН.
11 грудня 2019, 11:03 ⁶	В ООН закликали пересідати на "зелений" транспорт для створення робочих місць	КИЇВ. 11 грудня. УНН. Інвестиції в "зелений" транспорт допомагають створювати робочі місця, а також знизити рівень смертності , переконані у Всесвітній організації охорони здоров'я (ВООЗ) . Про це повідомляє УНН з посиланням на дані ООН.
20 грудня 2019, 14:46 ⁷	Рада відправила на доопрацювання законопроект про внутрішній водний транспорт	КИЇВ. 20 грудня. УНН. Верховна Рада України відправила на доопрацювання до комітету з питань транспорту та інфраструктури законопроект №1182 та альтернативні №1182-1, №1182-2 про внутрішній водний транспорт. Відповідне рішення підтримали 316 народних депутатів України, передає кореспондент УНН.
27 грудня 2019, 13:13 ⁸	У Раду направили законопроект про створення регулятора у сфері транспорту – Гончарук	КИЇВ. 27 грудня. УНН. Уряд схвалив та направив у парламент законопроект про створення Національної комісії у сфері транспорту. Про це написав у своєму Telegram Прем'єр-міністр України Олексій Гончарук , передає УНН.
28 грудня 2019, 17:48 ⁹	Рада зареєструвала урядовий законопроект про регулятора у сфері	КИЇВ. 28 грудня. УНН. Кабінет міністрів вніс у Верховну Раду законопроект про регулятора у сфері транспорту. Про це повідомляється на сайті парламенту , передає УНН.

⁵ <https://www.unn.com.ua/uk/news/1835808-anbandling-naftogazu-rada-priynyala-za-osnovu-sche-odin-zakon>

⁶ <https://www.unn.com.ua/uk/news/1840687-v-oon-rekomenduyut-peresidati-na-zeleniy-transport-dlya-stvorennya-robochikh-mist>

⁷ <https://www.unn.com.ua/uk/news/1842540-rada-vidpravila-na-dopratsyuvannya-zakonoproekt-pro-vnutrishniy-vodniy-transport>

⁸ <https://www.unn.com.ua/uk/news/1843722-u-radu-napravili-zakonoproekt-pro-stvorennya-regulyatora-u-sferi-transportu-goncharuk>

⁹ <https://www.unn.com.ua/uk/news/1843973-rada-zareyestruvala-uryadoviy-zakonoproekt-pro-regulyatora-u-sferi-transportu>

	транспорту	
3 лютого 2020, 18:22 ¹⁰	З'єднати Європу з Близьким Сходом та Азією: Зеленський озвучив нові транспортні плани	КИЇВ. 3 лютого. УНН. Україна та Туреччина мають відігравати ключову роль у транспортних потоках, які з'єднують Східну та Північну Європу з близьким Сходом та Центральною Азією. Про це заявив Президент України Володимир Зеленський під час зустрічі зі ЗМІ після переговорів з президентом Турецької Республіки Реджепом Тайїпом Ердоганом, передає кореспондент УНН.

А от у рубриці «суспільство» було п'ять новин із тегом «транспорт», але які це були новини: кожна з них містила прив'язані до транспорту маркери нерівності, і при цьому нашу дослідницьку увагу вже зовсім не відволікали конкретні прізвища у заголовках і майже не відволікали окремі дієслова та ще менша персоналізованість новин (див. Табл. 3). Тож спробуємо лаконічно охарактеризувати зазначені маркери у кожній із них.

Таблиця 3. Новини УНН із тегом «транспорт», рубрика «суспільство»

Дата	Заголовок	Перший абзац новини
22 вересня 2019, 17:32 ¹¹	Столична влада не виключає можливості перекриття руху транспорту в центрі Києва	КИЇВ. 22 вересня. УНН. У Києві цілком можливо реалізувати перекриття центральних вулиць, подібно до прикладу європейських столиць, що зменшить кількість шкідливих викидів в атмосферу та сприятиме розвитку туристичної привабливості міста. Про це повідомив заступник директора Департаменту транспортної інфраструктури КМДА Дмитро Рахматуллін у відповіді на запит кореспондента УНН.
7 жовтня 2019, 12:46 ¹²	Дніпро потерпає від транспортного колапсу	КИЇВ. 7 жовтня. УНН. У Дніпрі у зв'язку з обмеженням руху настав транспортний колапс. Про це повідомив голова профспілки автомобілістів та автоперевізників Дніпра Михайло Тонконогий у Facebook , передає УНН.
21 жовтня 2019,	Міжнародна асоціація	КИЇВ. 21 жовтня. УНН. Міжнародна асоціація повітряного транспорту почала використовувати коректну назву

¹⁰ <https://www.unn.com.ua/uk/news/1850132-zyednati-yevropu-z-blizkim-skhodom-ta-aziyeyu-zelenskiy-ozvuchiv-novi-transportni-plani>

¹¹ <https://www.unn.com.ua/uk/exclusive/1825863-stolichna-vlada-ne-viklyuchaye-mozhливosti-perekrittya-rukhu-transportu-v-tsentri-kiyeva>

¹² <https://www.unn.com.ua/uk/news/1828578-dnipro-poterpaye-vid-transportnogo-kolapsu>

20:01 ¹³	повітряного транспорту виправила написання української столиці	української столиці: Kyiv, а не Kiev. Про це йдеться у повідомленні у кампанії Міністерства закордонних справ України #CorrectUA, передає УНН.
15 листопада 2019, 11:30 ¹⁴	Об'єкт не розпізнано: електросамокати на дорогах, як виклик для ПДР	КИЇВ. 15 листопада. УНН. Власники такого транспорту, як електросамокат (а також гіроскутер, моноколесо, сегвей, гіроборд та інші) стали активними учасниками дорожнього руху в Україні за останні роки. Проте, якщо в інших країнах статус такого транспорту якимось конкретизується та визначається, то в Україні, власникам такого транспорту пропонують дотримуватись ПДР та вважати свій транспорт чимось на кшталт велосипеда , але з маленьким двигуном.
16 грудня 2019, 19:59 ¹⁵	У Києві завтра частково обмежать рух біля ВР	КИЇВ. 16 грудня. УНН. У столиці, 17 грудня, частково обмежать рух в центрі Києва через мітинги, які завтра заплановані під стінами ВР. Про це повідомляє УНН з посиланням на відділ комунікації поліції Києва.

У першій новині ми маємо справу із прихованими смислами «Україна поки що гірша / менш престижна, ніж Європа» і «українська столиця поки що гірша / менш престижна, ніж європейські столиці». У другій новині слід було копнути трохи глибше, що означає піти лівіше і далі першого узагальнюючого абзацу, звернувши увагу на фразу *«Пасажири тролейбусів та трамваїв намагаються сісти на маршрутні автобуси, і вони просто розірвані»* та на ілюстрацію до новини. В даному випадку мова йде про більш дорогий, швидкий і престижний громадський транспорт, який «пасажири тролейбусів та трамваїв» можуть дозволити собі лише ситуативно, а значить, про дві статусні категорії пасажирів. У третій новині описується часткова перемога над вже відносно давньою зневагою до нашої країни, що виражалася (і ще подекуди виражається) у калькуванні назви нашої столиці з російської мови: «[Одним із моментів], що формує зміни в ідентифікації

¹³ <https://www.unn.com.ua/uk/news/1831235-mizhnarodna-asotsiatsiya-povitryanogo-transportu-vipravila-napisannya-ukrayinskoyi-stolitsi>

¹⁴ <https://www.unn.com.ua/uk/exclusive/1835932-obyekt-ne-rozpiznano-elektrosamokati-na-dorogakh-yak-viklik-dlya-pdr>

¹⁵ <https://www.unn.com.ua/uk/news/1841717-u-kiyevi-zavtra-chastkovo-obmezhat-ruk-h-bilya-vr>

українців за кордоном є мала поінформованість європейців про Україну, її історію та сьогодення. <...> Нерідко при поселенні в готелях, зверненні до офіційних установ виникає питання, а чи взагалі є така країна, оскільки в багатьох офіційних матеріалах Україна ще рахується частиною СРСР, або просто відсутня» [3, с. 63] (ще один варіант – частина Росії). У четвертій новині через підкреслення «поваги-яку-вони-заслужують-але-не-отримують» відбувається прихована легітимація «крутості» прихильників нового стилю життя – якби зараз визначали практики нових «людей-XXI» [4], до них би мало входити пересування на перелічених у новині транспортних засобах. І, нарешті, у п'ятій новині відбувається конструювання образу громадянсько активних людей як «гальма» щодо інших. Отже, на основі аналізу новин інформаційного агентства УНН ми можемо зробити висновки, що дискурс транспорту у рубриках «економіка» та «політика» ґрунтується на тих нерівностях, що більшою мірою відсилають до конструювання самим ЗМІ відносин до персон, які вирішують різноманітні транспортні питання, в той час як у рубриці «суспільство» – до тих, що відсилають до самого транспорту і його функціонування.

Використана література:

1. Дискурс-анализ. Тьюторіал Ольги Вербилович. *Клуб любителей интернета и общества*. Март-май 2018.
URL: http://clubforinternet.net/school_18/discourse_analysis
2. Королева М. Озвучить. *Российская газета – Неделя № 28(5701)*.
Рубрика: *Общество*. 09.02.2012, 00:23.
URL: <https://rg.ru/2012/02/09/ozvuchit.html>
3. Семенів Н. М. Трансформація етнічної ідентичності у процесі вимушеної міжетнічної взаємодії (в контексті трудової міграції з України). *Науковий часопис Національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова. Серія 12: Психологічні науки: зб. наук. праць*. 2013. Вип. 41(65). С. 60-66.
4. Оберемко О. А. Кого мы называем «Люди-XXI»? *Социальная реальность*. 2008. № 3. С. 42-65.

Яковенко А. К.

*кандидат соціологічних наук, доцент,
Національний авіаційний університет,
м. Київ, Україна*

ТАКСІ ТА СОЦІАЛЬНА СТРУКТУРА

Яким чином пов'язані таксі та соціальна структура? Найлогічніше почати відповідь з того, що сам факт користування таксі може бути не надто асоційованим зі зручністю, але ним все одно користуються. Результати опитування, проведеного Київським міжнародним інститутом соціології на замовлення «А+С Україна» [1; 2], свідчать, що таксі у Києві поступається як громадському, так і особистому транспорту (див. Таблицю 1). Звісно, поширювати ці дані на весь світ ми не можемо, однак зазначене підходить для того, щоб підштовхнути соціологічну уяву.

Таблиця 1. Оцінка киянами зручності транспорту, дослідження КМІС (2016)

Тип транспорту	Середньозважені показники	Тип транспорту / пересування	Узагальнені показники
Автомобілем в ролі водія	4.464	Автомобілем в ролі водія	4.566
Безкоштовний автобус	4.275	Пішки до зупинки або від зупинки до цілі (пересадка)	4.522
На метро	4.047	Пішки (не користувався транспортом взагалі)	4.508
Фунікулер	4.000	Безкоштовний автобус	4.314
Міська електричка	3.752	Автомобілем у ролі пасажера	4.117
Трамвай	3.736	На метро	4.066
Тролейбус	3.717	Фунікулер	4.000
Звичайний автобус	3.651	Велосипед	3.999
Маршрутка	3.483	Таксі	3.946
Автомобілем у ролі пасажера	3.110	Міська електричка	3.897
Таксі	2.950	Трамвай	3.876
Попутний автомобіль	2.452	Тролейбус	3.840
Велосипед	2.284	Звичайний автобус	3.777
Мотоцикл, мопед	1.962	Маршрутка	3.687
		Попутний автомобіль	3.284
		Мотоцикл, мопед	3.154

Джерело: [1], шкала вимірювання порядкова від 1 до 5.

Отже, виходимо з того, що таксі може бути далеко не транспортом мрії – тоді мають існувати соціальні умови для того, щоб на ньому пересувалися: згадуючи розмежування смаків, зроблене П. Бурдьо, і трохи перефразувавши його, можна сказати, що це може бути «пересування від необхідності» або ж «пересування від свободи». Наприклад, у Нью-Йорку [3; 4] таксі відомі своєю доступністю і вигідністю порівняно з особистим автомобілем: «Парковка на Манхеттані – в середньому двадцять доларів на годину. А безкоштовних – практично і не зустрінеш. До того ж місце у гаражі – це мінімум чотири сотні доларів на місяць. Так що наші люди тільки на таксі у булочну й їздять» [4]. У Росії, згідно із дослідженням ВЦВГД (рос. «ВЦИОМ»), таксі теж одна із перших основних замін особистого автомобіля [5], а згідно із даними Міжнародного союзу автомобільного транспорту, Аналітичного центру при правлінні Російської Федерації та Д. Субботіна це ще й популярний вид транспорту серед людей із обмеженими можливостями, серед жителів віддалених від столиці і малозаселених сільських районів у деяких країнах (як у Швеції, причому поїздки на таксі субсидуються державою) і серед жителів регіонів із низькою щільністю населення, де організація системного маршрутного транспорту недоцільна (як у Франції, Швейцарії та Канаді, де держава укладає з таксі контракти на здійснення перевезень населення) [3; 6, с. 3, 25]. Якщо ж говорити про Україну, то згідно із дослідженням Research & Branding Group у вересні 2019 р. таксі не можна назвати масовим транспортом, так само як і транспортом, притаманним сільському населенню – ним усього послуговується лише близько чверті українців, причому переважно людей молодого та середнього віку і в більшій мірі містян, хоча і для них це не надто типово (див. Рис. 1-3). Звісно, не слід випускати з уваги те, що таксі було і є різних категорій. В історії таксі зазначають, що існувало, наприклад, таксі, що приїжджало із сіл («ваньки») і обслуговувало дрібних чиновників, небагатих міщан та прикажчиків, і таксі, що чекало своїх клієнтів у місті біля театрів, готелів та ресторанів («лихачі») і обслуговувало купців, офіцерів та кавалерів із дамами [8]. Зараз більш актуальним є поділ таксі на легальне і нелегальне (останньому вже навіть

присвячують соціальну рекламу, спрямовану на попередження громадян про водіїв-злочинців [9], хоча інколи нелегальне таксі – це єдиний шанс дістатися до так званих «неблагополучних районів» [4]), традиційне та інноваційне (тобто те, що буде залишатися керованим людьми і продовжуватиме своє існування скоріше як типовий елемент культури якогось міста чи країни, і те, в якому все буде на автопілоті [10]), небезпечне та безпечне (цікаво, що в українському варіанті перше – це з водієм-чоловіком, а друге – це з водієм-жінкою [11]) тощо.



Рис. 1. Користування українців послугами таксі, дослідження RBG (2019). Джерело: [7]

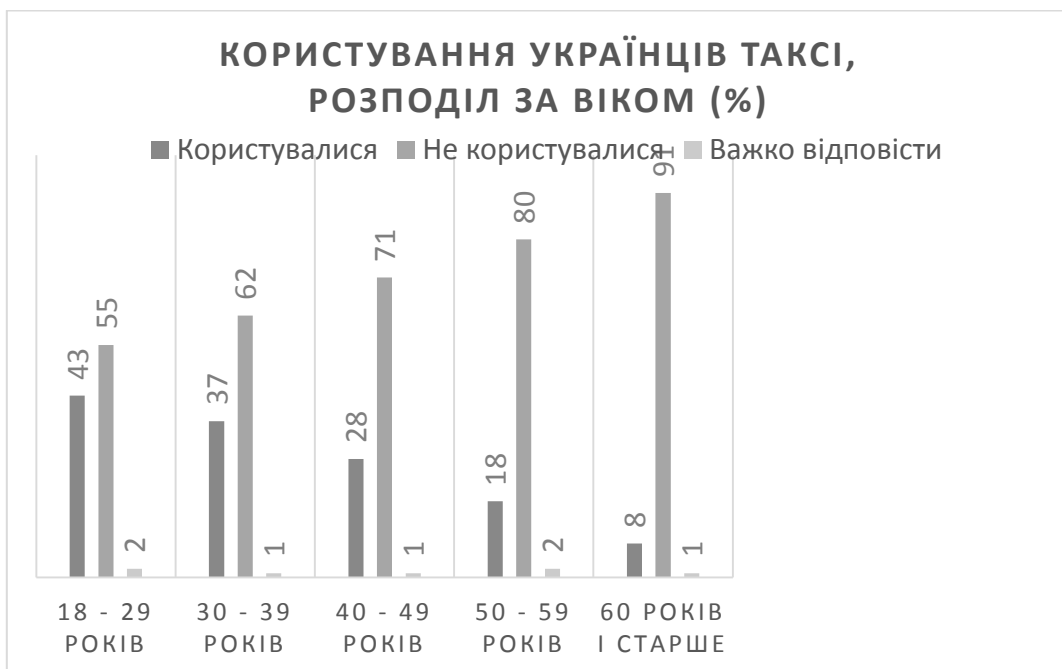


Рис. 2. Користування українців послугами таксі (вік), дослідження RBG (2019).

Джерело: [7]



Рис. 3. Користування українців послугами таксі (тип населеного пункту), дослідження RBG (2019). Джерело: [7]

Але ми все про пасажирів та про пасажирів, а водії таксі також відчують або прагнуть відчувати соціальну структурованість як суспільства, у якому вони функціонують, так і свого водійського середовища. Наприклад, у США професія таксиста для мігранта з Азії чи Африки є лише першою надійною сходинкою на соціальній драбині [4], у Канаді більше 50% водіїв таксі або мігранти, або нащадки мігрантів, які б інакше не отримали би жодної зайнятості [6, с. 35], а в Україні водії, які працюють за допомогою «Уберу», вважають себе «привілейованим класом» порівняно зі звичайними таксистами і не помічають, що стають експлуатованими «Убером», хоча у тих же США їхні колеги це усвідомлюють і скаржаться на переробіток [12]. Якщо ж ми трохи відсторонимося, щоб охопити одразу і пасажирів, і водіїв таксі, то побачимо, що і ті, і ті вписані у важливі горизонтальні культурні структури: «Ось один приклад: таксисти відрізняються як соціальне середовище від викладачів вищої школи, але тим не менш уявляється очевидним, що таксисти у Берліні виробляють інші патерни поведінки, ніж таксисти у Штутгарті. <...> представники самих різних соціальних середовищ *одного* (виділено в оригіналі – А. К.) міста – таксисти, викладачі ВНЗ, танцівниці, священники і так далі – формують деякі загальні практики»

[13]; і пасажирів також – взяти хоча би практику розмовляти або не розмовляти із таксистом, яка у пасажирів таксі теж різниться від міста до міста: зокрема, згідно із даними 2019 р. спеціалістів агрегатору «Сітімобіл» (16+) щодо найбільш «балакучих» та «мовчазних» міст у Росії, пасажирів у столиці надають перевагу мовчанню [14]. Отже, перед нами відкривається багато цікавих дослідницьких перспектив.

Використана література:

1. Беспалов Д. Середньозважені показники зручності транспорту Києва. *Дмитрий Беспалов* | *Блог.* 19.07.2016. URL: <https://bespalov.me/2016/07/19/serednozvazheni-pokaznyku-zruchnosti-transportu-kyjeva/>
2. Морозова Х. Маршрутки – найгірший громадський транспорт у Києві. Результати соціологічного опитування. *Київський міський журнал «Хмарочос».* 20.7.2016. URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2016/07/20/marshrutki-naygirshiy-gromadskiy-transport-u-kiyevi-rezultati-sotsiologichnogo-opituvannya/>
3. Субботин Д. Такси, такси... *Блог о городском транспорте.* 2015-03-23 00:13:00. URL: <https://subbotazh.livejournal.com/1824.html>
4. Семенова А. Такси в США – первый шаг мигранта к американской мечте. *Портал TaxiLife.* URL: http://taxilife.ru/article/taxi_usa.php
5. На пороге транспортной революции. 2035. URL: <http://2035.media/2018/06/09/auto-revolution/>
6. Анализ сегмента такси на рынке городского пассажирского транспорта. *Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации.* 35 с. URL: <https://ac.gov.ru/files/content/8176/issledovanie-ac-taksi-pdf.pdf>
7. Украинцы и такси. *Блог Research & Branding Group.* 30.12.2019. URL: <http://rb.com.ua/blog/ukraincy-i-taksi/>
8. Кто изобрел такси? *Портал TaxiLife.* URL: http://taxilife.ru/histori_taxi.php
9. Социальная реклама против нелегальных такси. *Brandpedia.* URL: <https://www.brandpedia.ru/adv-1040.html>

10. Ерохина В. Когда исчезнут профессиональные таксисты. *Большой город*. 18 ноября 2014.

URL: http://bg.ru/technology/kogda_ischeznut_professionalnye_taksisty-22114/

11. Лесишин І. Таксі для жінок і дітей. Навіщо в Києві запустили Pink Taxi. *The Village Україна*. 5 лютого 2020. URL: <https://www.the-village.com.ua/village/city/transport/293977-pink-taxi>

12. Алексеева О. «В Уклоне все лентяи, а Убер – это шарашкина контора»: как таксистов заставляют любить свою работу. *Спільне: журнал соціальної критики*. 30 липня 2018. URL: <https://commons.com.ua/uk/kak-taksistov-zastavlyayut-lyubit-rabotu/>

13. Собственная логика городов: Новые подходы в урбанистике / Ред. серии О. Паченков, науч. ред. Л. Воропай, под отв. ред. Х. Беркинга и М. Лёв. М.: Новое литературное обозрение, 2017. (Серия «Studia urbanica»). URL: https://books.google.com.ua/books?id=M212DgAAQBAJ&dq=%D0%A1%D0%BE%D0%B1%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D0%B0%D1%8F+%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D0%BA%D0%B0+%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D0%B2:+%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D0%B5+%D0%BF%D0%BE%D0%B4%D1%85%D0%BE%D0%B4%D1%8B+%D0%B2+%D1%83%D1%80%D0%B1%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B5&hl=ru&source=gbs_navlinks_s

14. Красилова К. Социологи выяснили, в каких городах самые болтливые пассажиры в такси. *PrimaMedia*. 14 февраля 2019, 06:50. URL: <https://primamedia.ru/news/786768/?from=24>

Секція: Актуальні проблеми соціально-політичного розвитку суспільства

Чупрій Л.В.

*доктор політичних наук, професор,
Національний авіаційний університет,
м. Київ, Україна*

ВПЛИВ ПОШИРЕННЯ КОРОНАВІРУСНОЇ ІНФЕКЦІЇ НА СВІТОВУ ЕКОНОМІКУ ТА СФЕРУ ЗАЙНЯТОСТІ

Сьогодні людство стоїть перед рядом загроз і викликів серед яких найбільш актуальним є поширення корона вірусної інфекції та введення карантинних дій, що негативно впливає як на політичні так і на економічні процеси. Останнім часом спостерігається падіння фондових ринків. Так на Нью-йоркській фондовій біржі спостерігається падіння індексу Dow Jones на 7,78%, індексу S&P 500 - на 7,60%, індексу Nasdaq - на 7,92%. Нагадаємо що найбільш цитований Індекс Доу-Джонса - це сумарний індекс цінних паперів найбільш потужних 30 американських компаній. У фінансовому світі активно також використовується індекс S&P 500, який базується на даних про акції 500 найбільших компаній США і вважається більш точним ніж індекс Доу-Джонса. Відбувся також обвал азійських та європейських ринків. Індeksi китайського фондового ринку впали на 8 %. Індекс Лондонської біржі, який відображає показники 100 ключових англійських компаній знизився на 8,54%. В цих умовах інвестори починають вкладати кошти в менш ризиковані активи, в першу чергу золото, урядові цінні папери, нерухомість. Спостерігається також зниження цін на нафту. Так ціни на нафту Brent зменшилися більш ніж на 30%, опустившись до 33 доларів за барель. Це сталося після провалу переговорів представників ОПЕК і Росії, які намагалися домовитися про зменшення видобутку нафти. В умовах падіння промислового виробництва в Китаї та інших країнах внаслідок поширення коронавіруса попит на нафту зменшився. Відтак Саудівська Аравія запропонувала зменшити видобуток нафти ключовим нафтовиробникам.

Проте Росія від даного заходу відмовилася і практично розпочала нафтову війну. За прогнозами експертів падіння цін на нафту буде продовжуватиметься і може досягнути 20 доларів за барель нафти. Російська економіка вже почала зазнавати значних збитків. Пояснити причину такого рішення В. Путіна досить складно, хоча більш за все він вирішив потіснити на нафтовому ринку США, які видобувають нафту більш затратним сланцевим методом і разі обмеження видобутку нафти Росією і Саудівською Аравією США б просувала свою сланцеву нафту на ринку. Проте росіяни не прорахували всіх ризиків, оскільки Саудівська Аравія пригрозила збільшувати видобуток нафти й надалі зменшувати ціни на нафту. І вони в більш вигіршній позиції оскільки собівартість видобутку нафти у саудитів близько 10 доларів за барель, а у росіян близько 20 доларів за барель. Представники Саудівської Аравії вже сьогодні пропонують покупцям російської нафти Urals нафту за значно нижчим цінами ніж у Росії. Це може значно послабити економіку Росії та Ірану, який також зазнає збитків від зниження цін на нафту. Це своєрідна помста Саудівської Аравії за бомбардування безпілотниками нафтопереробних заводів в Саудівській Аравії, за яким стояли Іран та Росія. Відтак Росія або змушена буде піти на повторні переговори з Саудівською Аравією, або можливо знову здійснить руками найманців певні диверсії в цьому регіоні чи спровокує локальний конфлікт щоб послабити позиції Саудівської Аравії. Щодо України, то падіння цін на нафту для нас є дещо сприятливим чинником оскільки може сприяти зменшенню цін на бензин орієнтовно з початку квітня, якщо звичайно наші монополісти на цьому ринку не домовляться про утримання попередніх цін. Відтак відповідні державні органи повинні регулювати цю ситуацію і при потребі ввести відповідні санкції проти тих, хто хоче нажитися на високих цінах на бензин.

Більшість експертів пов'язує обвал ринків рядом чинників серед яких поширення епідемії корона вірусу є одним з головних. Ключовим негативним наслідком поширення корона вірусу є введення карантинних заходів, які завдаються значної шкоди економіці багатьох країн. Спостерігається сповільнення економічного зростання більшості країн світу. Особливої

шкоди вже зазнав Китай. За даними статистичного відомства Китаю за перші місяці 2020 року рівень споживання у Китаї знизився у два рази порівняно з останніми місяцями 2019 року, промислове виробництво зменшилося на 13,5 відсотка, обсяг роздрібної торгівлі зменшився на 21%, обсяг інвестицій в основний капітал - на 25 відсотка. Провідні компанії світу позакривали свої представництва та торгові точки в Китаї, так фірма Starbucks призупинила діяльність 2 тис точок у Китаї, McDonalds закрит декілька сотень ресторанів, закрилися парки розваг Walt Disney Co. Найбільше постраждала туристична галузь, сфера розважальних послуг, транспортна галузь. Так доходи провідних авіакомпаній у першому кварталі знизяться на \$4-5 мільярдів доларів. Walt Disney Company оцінює свої збитку у 175 мільйонів доларів. Падає індекс цін на промислові метали, так у січні 2020 року він опустився більш ніж на 7 %, що пов'язано з тим, що КНР має значний вплив на глобальну промислову активність.

Точні втрати Китаю та інших країн світу від коронавірусу на сьогодні важко порахувати, оскільки ситуація залишається невизначеною, проте деякі експерти намагаються це зробити, так за даними аналітиків Bloomberg світова економіка від спалаху коронавірусу може втратити до 2,7 трильйонів доларів. За їхньою інформацією зростання світової економіки зменшиться до 2-3%. Найбільше постраждають Європа, Японія, де очікується рецесія, щодо США то там економічне зростання зменшиться до 0,5%. , що в свою чергу спричинить зменшення робочих місць, посилення безробіття інші негативні явища. Щодо Китаю то також спостерігатиметься певне економічне уповільнення, проте економіка Китаю дуже потужна і поступово справиться з проблемами. Завдяки ефективним діям китайської влади спалах вірусу там пішов на спад і на початок березня частина виробництв вже повернулися до норми. За оптимістичними прогнозами виробничі потужності в Китаї повністю відновляться до початку літа 2020 року, проте економічне зростання сповільниться.

Внаслідок поширення коронавірусу і запровадження карантинних дій значних збитків зазнає економіка України. В значній мірі постраждав бізнес, особливо середній і малий, оскільки більшість підприємців в умовах

карантину не можуть працювати і зазнають значних збитків. Особливо постраждала сфера послуг, зокрема готельний бізнес, туристичний бізнес, сфера перевезення, аграрний сектор. Так аграрії, які вирощують ранні культури на продаж, змушені знищувати свою продукцію, оскільки попит значно зменшився і в умовах карантину перевезення стали значно дорожчими. Туристична діяльність повністю припинилася, торгівля крім продажу продовольчих товарів та медикаментів також призупинена. В цих умовах працівники в кращому випадку відправляються у вимушений відпочинок за свій рахунок, в гіршому вони звільняються, відтак відбувається скорочення робочих місць. За даними Служби зайнятості України за квітень 2020 року кількість безробітних збільшилася на 89 тисяч. Хоча це тільки дані тих українців які офіційно стали на облік Служби зайнятості, а переважаюча більшість мешканців України цього не робить. Тому за даними експертів Торгової палати України кількість безробітних в Україні сьогодні сягає одного мільйона, а за деякими даними й двох. Я вже не згадую українських заробітчаних, які масово повертаються з-за кордону. Їх повернулося з-за кордону близько 300 тисяч. Хоча як тільки карантин закінчиться, вони знову будуть їхати за кордон на заробітки.

За даними експертів Національного банку поширення коронавірусу негативно впливає на макроекономічні показники України, зокрема останнім часом значно зменшується привабливість боргових облігацій країни. Так нещодавно відбулося зменшення вартості ВВП-варрантів та єврооблігацій України. Зазнає втрат металургійна промисловість оскільки попит на її продукцію зменшився. Значних збитків також зазнала і туристична, авіаційна галузі України. Проте зросли продажі продовольчих та деяких інших товарів. Фармацевтична промисловість також у вигаді. Проте якщо розгорнеться масштабна економічна криза то Україна також зазнає значних збитків.

Для підтримки економіки потрібно насамперед допомагати малому і середньому бізнесу, оскільки великий бізнес має значний запас міцності. Відтак в умовах карантину малий і середній бізнес, щоб його пережити, потребує державної підтримки. В європейських країн держава виділяє значні кошти на підтримку підприємців. Так, наприклад в Німеччині, підприємцю,

який має до 5 робітників на час карантину виділяється 9 тисяч євро, від 5-10 робітників – 15 тисяч євро, більше 10 робітників – 25 тисяч євро. В Україні ефективна стратегія державної підтримки середнього і малого бізнесу на даний час відсутня. Ті програми, які запроваджені урядом є неефективними, оскільки наприклад, щоб отримати допомогу від уряду, підприємець повинен надати довідку про засвідчення факт-мажорних обставин, оформлення якої займає від тижня до трьох тижнів ще й коштує певних коштів, яких й так не вистачає підприємцям. Відтак походити ці бюрократичні процедури підприємці не налаштовані.

Відтак досить гострою сьогодні є проблема працевлаштування, оскільки в умовах карантину є досить мало вакансій яких справді потребує ринок праці. За даними Служби зайнятості найбільшим попитом сьогодні користуються такі професії як лікарі, кур'єри, будівельники, фармацевти. Щодо працівників медичної галузі, то попит на них справді значний, хоча офіційний рівень середніх зарплат у них не дуже високий : медсестра 5-6 тисяч гривень в місяць, лікар-8-9 тисяч гривень. Проте в приватній медицині зарплати набагато вищі, той же лікар отримує до 20 тисяч гривень. Хоча Кабінет Міністрів і пообіцяв значні доплати лікарям і медичному персоналу в умовах карантину, але за словами деяких моїх знайомих медиків до цього часу вони їх так і не отримали. Певним попитом сьогодні користуються будівельники, оскільки в умовах карантину роботи на будівництві не заборонені і зарплати у них також досить пристойні. Досить значним попитом користуються кур'єри, оскільки в умовах карантину більшість кафе і ресторанів працюють тільки на доставку. Найоптимальніший варіант коли працівник має свій власний транспорт, переважно автомобіль чи мотоцикл. Проте навіть якщо у нього є тільки велосипед, що наприклад є досить привабливим для студентів, на велодоставці він може заробити до 500 гривень на день, хоча й прийдеться проїхати до 30-60 кілометрів на день. Деякі студенти також підробляють тим, що доглядають за дітьми, батьки яких працюють. Студенти можуть також при потребі вигулювати домашніх тварин. В умовах карантину збільшився попит на таксі, оскільки громадський транспорт практично не працює, проте таксисти повідомляють, що кількість

замовлень у них зменшилося. Якщо раніше у них було до 30 замовлень на добу, то сьогодні до 10, оскільки більшість українців сидить вдома. Досить цікавим є те, то в умовах карантину існує також можливість працевлаштування за кордоном, хоча звичайно й в не таких масштабах як до карантину, оскільки більшість європейських країн зацікавлені в українських заробітчанах. Так днями було відправлено декілька чартерних рейсів у Фінляндію на сільськогосподарські роботи, оскільки українці завжди цінувалися за їхню працьовитість. Оплата як для українців достатньо пристойна - 8 євро за годину. Проте для місцевих жителів вона є малопривабливою. Переговори про організацію чартерних рейсів з українським МЗС ведуть також польські та німецькі працедавці.

І найбільш оптимальне працевлаштування на карантині – це робота фрілансерів, журналістів, програмістів, соціологів, які проводять онлайн чи телефонні опитування, освітян вдома. Так науковці й освітяни перейшли на онлайн-режим, вони готують тематичні навчальні відео-курси, відкривають інтернет-класи, проводяться онлайн-конференції. Відтак в умовах поширення коронавірусу більшість професій, там де це є можливим, змушені були перейти на дистанційну форму праці.

Бондарчук П. С.

аспірант,

Національна академія державного управління при Президентові України,

Київ, Україна

ВПЛИВ ГРОМАДЯНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА НА НАЦІОНАЛЬНУ БЕЗПЕКУ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ

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.

Для протидії негативним впливам Російської Федерації потрібно забезпечити формування ефективної системи національної безпеки, що 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.

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.

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

Грищенко Н.І.

Національний авіаційний університет

м.Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ МІГРАЦІЇ ЯК СОЦІАЛЬНОГО ЯВИЩА

Загальновизнаним і загальновживаним є визначення трудових міграцій, як просторове переміщення індивіда з метою покращення рівня життя без зміни постійного місця проживання. Як відомо, трудові міграції можуть бути внутрішніми, що відбуваються в межах однієї країни, та зовнішніми, які виходять за кордони країни.

В широкому розуміння під міграцією розглядається просторове переміщення населення, що не залежить ні від характеру, ні від мети, причин та наслідків. Отже, до міграції можна віднести як короткострокові, так і довгострокові переміщення населення, в силу яких особа змінює одну країну

проживання та іншу, більш вигідну для працевлаштування, проживання і т.д. виходячи з цих фактів, будь-яке відрядження чи відпуску можна віднести до міграцій.

Переміщення в межах одного населеного пункту, зазвичай, не відносять до міграцій. Але, все ж таки, є приклади того, коли вчені і ці факти переміщення розглядають у якості прикладів внутрішньої міграції (навіть, якщо це просто торгівля) [1].

У вузькому значенні під міграцією розуміють просторове переміщення населення, яке призводить до територіального поділу. В даному випадку просторова зміна розглядається і відноситься до міграційних процесів якщо особа фактично переїжджає з одного місця проживання до іншого і цьому є документальне підтвердження. В Україні фактом такого переселення є реєстрація у відповідному органі реєстрації з подальшим внесенням даних до Єдиного державного демографічного реєстру [2].

Для дослідження особливостей міграційних процесів доцільно розглянути концепцію стадій міграційного процесу. Дана теорія полягає у тому, щоб розглядати процеси міграційних переміщень не під впливом територіальної сукупності людей, а з точки зору самих учасників міграції. Виходячи з цього, абсолютно всі міграційні переміщення проходять такі стадії:

- підготовча, або вихідна стадія, на якій формується територіальна рухливість населення;
- основна стадія, яка і є самим процесом переміщення і переселення;
- заключна стадія, на якій відбувається пристосування мігрантів до проживання в нових умовах.

У рамках даної теорії, якщо на третій стадії не відбулося пристосування (приживаності) мігрантів до нових умов проживання, то це характеризується як незавершена міграція [3].

У 1889 році Е. Равенштейн розробив теорію факторів «притягання-виштовхування», в рамках якої виділяє одинадцять міграційних законів:

- 1) найбільше міграцій здійснюється на короткі відстані;
- 2) міграція відбувається поступово;

- 3) мігранти направляються в основному у великі торговельні і промислові центри;
- 4) кожному міграційному потоку відповідає свій поворотний потік;
- 5) міські жителі менш схильні міграції, ніж сільські;
- 6) у місцевих міграціях більш активні жінки, у міжнародних – чоловіки;
- 7) серед мігруючих за межі своєї країни більшість самотніх, сім'ї мігрують рідко;
- 8) зростання великих міст більшою мірою обумовлене міграцією населення, ніж природним приростом;
- 9) масштаби міграції зростають з розвитком промисловості і торгівлі, і особливо – з розвитком транспорту;
- 10) більшість мігрантів з сільської місцевості направляються у великі промислові і торгові центри;
- 11) економічні причини міграції є визначальними [4].

Міграція як соціальне явище існує протягом всього існування людства і є визначальним фактором для культурного, економічного, соціального розвитку певних країн, навіть певних регіонів світу, оскільки привносять в основну культуру подеколи абсолютно нові форми, методи, нові знання, що є рушійною силою для подальшого її розвитку в сучасних умовах [5, с.94].

Протягом XIX – XX ст. проходить формування нових національних держав, внаслідок чого утверджуються принципи та порядок отримання громадянства, визначаються поняття особистої свободи, окреслюються межі (кордони) цих держав. Під час цих перетворень і, певним чином, як результат цих змін окреслилися основні компоненти міграційних переміщень. А саме:

- країна походження,
- країна призначення;
- мігрант.

Активні наукові дослідження міграційних процесів набули масового характеру після інтенсифікації самої міграції та збільшення міжнародних мігрантів наприкінці XIX – на початку XX ст. Протягом цього часу

створюється велика кількість теорій та концепцій в межах різних наукових шкіл в різних країнах, які на сьогодні дозволяють зробити більш об'ємний та різнопредметний аналіз міграційних переміщень.

Використана література:

1. Населення України. Трудова еміграція в Україні. – К. : Ін-т демографії та соціальних досліджень ім. М.В.Птухи НАН України, 2010. – 233 с.

2. Алиновська О. А. Внутрішня міграція та тимчасові переміщення в Україні в умовах політичних та соціально - економічних загроз / О.А. Малиновська. // «Соціальна політика». – 2014. – №17. – [Електронний ресурс] Режим

доступу: http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/vnutrishnya_migratsia-45aa1.pdf

3. Демографічний щорічник «Населення України за 2018 рік». – К., 2019. – 188 с. – [Електронний ресурс] Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2019/zb/12/zb_ukr_2018.pdf

4. Сараева О.В. Социологический поход к изучению вопросов трудовой миграции населения / О.В. Сараева // Актуальные вопросы общественных наук: социология, политология, философия, история : сб. ст. по матер. VI междунар. науч.-практ. конф. – Новосибирск: СибАК, 2015. – 216 с.

5. Чернописька Х. В. Сучасні концептуальні підходи до вивчення міграційних процесів у соціологічному дискурсі / Х. В. Чернописька // Вісник Одеського національного університету. Соціологія і політичні науки. – 2016. – Т. 21, Вип. 1. – С. 91 – 98.

Гром І. С.
аспірант кафедри соціології
та соціальної роботи
Класичний приватний університет,
м. Запоріжжя, Україна

РОЛЬ МАТЕ В ЛАТИНОАМЕРИКАНСЬКІЙ КУЛЬТУРІ

Чай як елемент культурної традиції та супровідник повсякденного життя займає різне місце в культурах сну і культурах бадьорості, в культурах тоталітарного традиціоналізму та культурах чуттєвості. Для соціології культури, соціології візуального символізму, соціології культурних кодів дослідження емпіричних закономірностей виробництва і споживання чаю стає важливим у зв'язку із ментальними профілями різних суспільств, яким є супутнім споживання тих чи інших сортів чаю та поширеність самого чаю серед різних соціальних груп.

Тут йдеться про різні соціетальні стани, які підтримуються споживанням чаю і стають частиною інкультурації відповідних поведінкових сценаріїв в культурних системах суспільств із запізнілою модернізацією. В таких суспільствах зберігаються умови станово-архаїчної соціальної структури та інституційні залишки феодалізму, який поєднується із сучасними міськими цивілізаціями та інформаційними технологіями.

Суспільства Латинської Америки та індо-буддійської цивілізації (Індія зокрема) різняться в цьому контексті щодо далеко-східних (азійських) суспільств із жорсткою тоталітарною інтеграцією, в яких споживання чаю переслідує діаметрально-протилежні вказаним суспільствам цілі. Це є пов'язаним із відсутністю або невираженістю в традиціоналістських суспільствах субкультурної автономії та толерантності щодо маргінальних груп з інтелектуальним капіталом, які б формували середовище інтелектуальної опозиції щодо політичних еліт. Саме в суспільствах, яке уможлиблює легітимізацію подібних груп, поширюється споживання наркотичних речовин, включаючи чаї, що містять подібні речовини. Припущення з боку подібних груп імпульсивної соціальної поведінки при

послабленості соціального контролю сприяє поширенню практик споживання чаїв з ейфоризуючим впливом. Ми розглядаємо цю проблематику на прикладі мате і масали.

Мате було відкритим Себастьян Габотом в місцевості річки Парана в 1526 р. Розрахунок на знаходження джерела корисних копалин не виправдався. Іспанія розраховувала на масовий видобуток золота та срібла на цій території, що дозволило б іспанським конкістадорам створити в зазначеному регіоні міста та селища європейського типу. Розчарування з приводу золота і срібла було компенсовано іншим здобутком рослинного походження, який став доленосним для цілої індустрії та субкультури європейців, що мігрували до Латинської Америки. Аборигени називали цей напій "дарунком духу Тупа від куща Ка".

Спілкування із місцевим населенням дозволило конкістадорам помітити їх добрий стан здоров'я і вияви природної бадьорості, що викликало шерг запитань з приводу походження такого стану. Замість золота конкістадору вдалося скуштувати напій із сушеного чайного листа, який чинив збадьорюючий вплив за рахунок вмісту наркотичної речовини. Цей різновид чаю було названо *yerba mate* (*Ilex Paraguariensis*).

Отже, можна висунути ряд робочих гіпотез, пов'язаних з роллю мате в латиноамериканській культурі:

1) Еротично-сексуальне призначення чаю. Для культури гаучо чай мате мав фундаментальне значення поруч із тютюном, сприяючи підтриманню образу справжнього латиноамериканця, який протиставлявся "расисту-європейцю". Взагалі споживання мате дісталось маргіналам, оскільки представники елітних груп віддавали перевагу чорному чаю, який експортувався Великою Британією та іншими чайними гегемонами.

2) Акцент в споживанні чаю пов'язаний з його здатністю підтримувати довгострокове збудження (до 10 годин), яке є необхідним як для полювання, так і для різних задовольень. Перш за все, йдеться про звичку стихійного полювання заради розваг, яке є складовою скотарського способу життя гаучо.

3) Гіпотеза 2 пов'язана з давно встановленими фактами, що стосуються гедоністичної спрямованості латиноамериканського способу життя.

Зазначена особливість (а саме гедонізм) виявляється слабо сумісною з капіталістичною дисципліною праці і стійким вектором модернізації. Це підтверджується значною кількістю феодальних реліктів латиноамериканських суспільств, які слабо поєднуються та вимушено співіснують з острівцями чужорідно-етнічної європейської цивілізації в містах.

Чайна субкультура в суспільствах латинської Америки та Індії істотно різниться від чайної субкультури азійських суспільств в аспекті переорієнтованості на релаксаційні та наркотичні компоненти вживання чаю. У порівнянні з азійськими суспільствами, в культурі яких чаї дозволяють досягти стану спокою, медитації, гармонії, то для культури латиносів та індусів чай є, перш за все, збуджуючий напій, властивості якого користуються попитом саме серед маргінальних соціальних груп. В Європі імпорт відповідних сортів чаю та попит на них підтримується в середовищі богемної інтелігенції, яка досягає стану натхнення/інспірації через змінені стани свідомості.

Гугнін Е.А.

кандидат соціологічних наук, доцент

Національний університет „Запорізька політехніка”

м. Запоріжжя, Україна

КОНСЕНСУАЛЬНІ ТА КОНФЛІКТНІ СТРАТЕГІЇ ОБМЕЖЕННЯ СУВЕРЕНІТЕТУ: СОЦІОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ

Обмеження суверенітету як науковий концепт позначає передання частки владно-централізуючих функцій держави зовнішній інституції (агенту впливу), яким виступає уряд іншої країни (країн) або наднаціональний орган влади, наділений самостійністю в прийнятті рішень в установлених межах повноважень та / або має в своєму розпорядженні механізми контролю за дотриманням прийнятих в ході інтеграційного процесу зобов'язань [4, с.10-11].

Практики обмеження суверенітету можуть бути реалізованими в рамках двох стратегій: добровільної та примусової. Добровільна стратегія обмеження суверенітету включає легітимне делегування частини суверенних соціальних функцій держави на користь наднаціональних інституцій. Подібна стратегія має на меті забезпечення глобалістичних проєктів підвищення політичної транспарентності урядування, уніфікацію нормативно-правових регуляторів, підвищення якості соціального життя громадян, екологічної санації природного середовища і підвищення конкурентоспроможності національної економіки в глобальній економіці і реалізується, здебільшого, на основі соціального консенсусу із громадянським суспільством. Ілюстративними прикладами застосування добровільної стратегії обмеження державного суверенітету можуть слугувати СОТ (Світова організація торгівлі) і ЄС [3, с.111-170].

Стратегія примусового обмеження суверенітету застосовується на іллегітимних засадах одними агентами впливу щодо інших (наприклад, окремих держав щодо інших держав, або міжнародних інституцій щодо групи держав чи однієї держави) з різними цілями (зміна соціально-політичного життєстрою, запобігання гуманітарним катастрофам (етноцидам, геноцидам), припинення діяльності терористичних або повстанських угруповань і т.п.

Основною ознакою стратегії добровільного обмеження суверенітету в міжнародних спільнотах легітимного типу утворення (ЄС) є застосування в них консенсуальних методів обмеження суверенних можливостей держав, зокрема - інституційних та правових. Інституційно-правові механізми застосовуються від імені наднаціональної (наддержавної) інституції, яка має вищий, у порівнянні з національною владою держави, делегований суверенітет, що дозволяє їй виражати волю декількох макроспільнот [1, с.144-145].

Зазначене стає досяжним за рахунок перебування наднаціональних інституцій ЄС (Ради ЄС, Єврокомісії, Європарламенту) в стані режимі продуктивної конкуренції, результатом якого стає безперервна макроінтеграція і посилення внутрішньо-інституційного контролю цих

інституцій одне за одною Конкуренція «центрів влади» всередині ЄС і їх прагнення обмежити, стримати розширення повноважень за рахунок одне одного сприяє постійній диференціації системи управління ЄС.

Продуктивна інституційна макроконкуренція між центральними інституціями доповнюється міждержавною конкуренцією, що дозволяє на засадах консенсуального обмеження свого суверенітету іншими акторами відмовлятися від принципу вето, реалізують одностайне голосування і приймають уніфіковані стандарти правових систем.

В дослідженнях різних авторів, які присвятили свої праці тематиці практик примусового обмеження суверенітету вирізняють чотири типи конфліктів, які стали підставою для втручання у внутрішні справи держави і тривалого обмеження її суверенітету з боку інших держав або регіональних організацій. Критерієм типологізації є критерій генези конфліктів, які стали причиною зовнішнього втручання [2, с.28-72].

Йдеться, зокрема, про:

а) громадянські конфлікти в регіонах з культурно-(релігійно) гетерогенним та етнічно-гетерогенним населенням;

б) конфлікти, що виникли в результаті десуверенізації окремих територій держави, сепарації зони конфлікту з подальшим поширенням в ній терористичних рухів;

в) конфлікти, що виникають в результаті застосування проти етноменшин репресій, геноцидів, етноцидів;

г) конфлікти, що виникли в результаті зовнішніх військових інтервенцій, ініційованих міжнародними інституціями (окремими державами або групами держав) задля демонтажу неприйняттого політичного режиму.

Всі перераховані типи конфліктів реалізуються у зовнішньо-політичному вимірі і через своє походження та масштаби поширення створюють загрозу регіональній стабільності, поширення зовнішнього управління або девальвації соціально-нормативних регуляторів та інституційної дисфункціоналізації. Зазначене стає примітним в ситуаціях міжетнічних конфліктів, які, в більшості випадків залишаються ізольованою

політичною проблемою, яка не переростає в насильство і тому не стає приводом для обмеження суверенітету.

Прикладами застосування конфліктних стратегій обмеження суверенітету можуть бути геноцид в Руанді, війна в ДРК, етноциди в Косово, Дарфурська гуманітарна криза та геноциди тощо. Вони демонструють неефективність наднаціональних інституцій в відновленні порушених прав етнорешин і відновленні громадянського миру в мультиетнічних суспільствах.

Використана література:

1. Beck, Ulrich. Power in the Global Age, Cambridge: Polity, 2005, pp.144-145.
2. Bobbitt, Philip. Terror and Consent: The Wars for the Twenty-First Century, New York: Alfred A. Knopf, 2008, pp.28-72.
3. Cooper, Robert. The Breaking of Nations: Order and Chaos in the Twenty-First Century, London: Atlantic Books, 2003, pp.111-170.
4. Kennedy, David. The Dark Sides of Virtue. Reassessing International Humanitarianism, Princeton (NJ), Oxford: Princeton University Press, 2004, pp.10-85.

Кононова Я. В.

кандидат социологических наук

Национальный авиационный университет

г. Киев, Украина

СОВРЕМЕННЫЙ НИГИЛИЗМ: К КОНЦЕПТУАЛЬНЫМ ОСНОВАНИЯМ “КОНТРАБАНДНОЙ” ФУНКЦИИ ЗНАНИЯ

В своем интервью изданию “Кронос” Рэй Брассье, один из влиятельных авторов современного спекулятивного реализма в философии, утверждает, что появление математизированного естествознания является точкой отсчета, с которой начинается распад повествовательных матриц теологии. Последняя создала монополию на привилегированный дискурс, наделяющий смыслом

“естественный” порядок вещей. Математизированная наука, как считает Брасье, подрывает концептуальные основания теологии, приучившей нас к пониманию вещей посредством “тайного смысла”, согласно которому все существует по какой-то причине и ориентировано конечной целью. Экзегетические истины о Божественном плане творения медленно, но систематически демонтировались, – в физике, химии, и, в конечном счёте, биологии. Искривленное пространство-время, периодическая таблица, естественный отбор, – ни одно из этих представлений не требует обращения к объяснительным ресурсам религиозной антропологии. Галактики, молекулы и организмы ни для кого не созданы. Держись мы прежних стратегий “оправдания мира” – как лучшей сцены для разворачивания человеческой драмы – становилось бы всё труднее строить рационально правдоподобное повествование о вселенной, которое удовлетворяло бы нашу психологическую потребность в истории, идущей от начал, через кризис, к окончательному разрешению.

Всё это, говорит Брасье, требует разработки нового нигилизма. Прежний был следствием провала понимания, – человеческая жизнь обречена на бессмысленность, поскольку попытки увидеть мир разумным, в силу конечности человеческого понимания, потерпели крах. Но появление современного математизированного знания маркирует ситуацию, в которой сама эта конечность является инструментом когнитивного импорта, которым прежний донаучный нигилизм не мог воспользоваться. Современный нигилизм следует из его беспрецедентного успеха: мы “понимаем” природу лучше, чем могли бы, просто это понимание более не апеллирует к лежащему в структуре реальности основополагающему смыслу [1].

С этим сдвигом в отношении понимания приходит то, что чистая интеллигибельность окончательно отделяет себя от смысла. Концептуальная рациональность “отклеивается” от нарративов, которые продолжают быть актуальными только для теологии и теологически ангажированных метафизик. Это и знаменует решительный шаг вперёд в медленном процессе, в котором рациональность постепенно эмансипируется из мифологии, интерпретирующей мир в повествовательных терминах, – не существует

никакой Истории, которой инспирировано Реальное; никакого монотеистического сюжета, в котором человеческая драма занимает центральное место.

Но действительно ли с современными математизированными науками приходит нечто радикально иное концептуальным основам теологии? И действительно ли это иное не служит более “оправданию мира” – как, в целом, наиболее приемлемого для человека?

Описанную Брасье функцию современного знания, как инструмента когнитивного импорта в условиях кризиса смысла, можно трактовать как функцию “контрабанды”. Археология концептуальных оснований “контрабандной” функции знания показывает, что такие основания были заложены Вильгельмом Готфридом Лейбницем в открытии им дифференциальной системы исчисления – первым математическим решением теологической проблемы “оправдания мира” – и позднее развиты в современных теориях оснований математики.

Свою “Теодицею” (лат. theodicea – богооправдание) Вильгельм Готфрид Лейбниц завершает тем, что приводит пересказ диалога Лоренцо Валлы с неким Антонио Глареа, который просит его разъяснить затруднения, связанные с определениями свободы воли, справедливости, наказания и вознаграждения. Если правило философов требует, как говорит Антонио, чтобы все возможное рассматривалось как существующее, то не ведёт ли это к противоречию с Божественным предопределением? Считая этот диалог удачным, чтобы прояснить свои позиции, Лейбниц дописывает окончание, где показывает, что иных миров, с различным развитием сюжетных линий (зависящих от свободных выборов действующих субъектов), может быть бесчисленное множество, и все они возможны, но к действительности при этом приходит только один. “Наилучшим” из миров является тот, где субъект действия заключает в себе всё то, чем он будет, т.е. оказывается способен к выражению всей тотальности мира, актуализации бесконечного многообразия (величайшего из возможных). Мир в мельчайших простых элементах предполагает бесконечную дифференциацию и, в таком случае, обладает максимумом континуальности (непрерывности) [3, с. 312]

Стратегии аргументации Лейбница имеет смысл рассматривать в свете общей богословской идеи о расширении “ответственности” Бога за мировое бытие. Специфика же лейбницианского решения состоит в том, что оно является его первой математической формализацией. Богословские теории трактовали причину существования зла в мире, исходя из принципа свободы воли: свобода сотворенных Богом ангелов и людей для своей полноты включает возможность морального зла, в свою очередь порождающего зло физическое. Лейбницианское же решение, – скорее, космодицея (оправдание мира); она носит сугубо формальный характер, лишаящий все действующие в мире инстанции (в том числе, и самого Бога) какой-либо экзистенциальной, психологической истории. Непрерывность творения располагается “ниже” уровня личности. И этот предельно безличный генезис отсылает к нечеловеческим механизмам универсальности космоса.

Решение Лейбница имеет чисто математическое, т.е. конструктивистское послание. Расширение “ответственности” Бога за свое творение, как способ оправдания мира, соотносится с лейбницианским проведением доказательства математической гипотезы через исчисление, не прибегая при этом к логике.

Лейбницианский аргумент оправдания мира через доказательство путём исчисления в двадцатом веке прочитывается в открытии изоморфизма между доказательством и математическим конструированием (изоморфизм Карри-Говарда) и далее, тот аспект, что непрерывность выступает как правило синтеза, так и обоснования у Лейбница получает выражение в гомеоморфной теории типов (Homotopy Type Theory, HoTT) и программе унивалентных оснований математики (UniMath) Владимира Воеводского (конец 2000-х годов). UniMath – программа построения средствами HoTT универсального формального языка, который обеспечивает возможность алгоритмической проверки правильности доказательств, и, одновременно, представляет собой конструктивные основания для современных разделов математики.

Таким образом, “контрабандная” функция математизированного знания, находящаяся в фокусе интереса современной философии, связана с

богословськими представленнями об відповідальності Бога і являється її формалізацією – математическою теодицеєю.

Використана література:

1. Brassier R. I am a nihilist because I still believe in truth / R. Brassier // KRONOS – metafizyka, kultura, religia. – Available at <https://xylem.aegean.gr/~modestos/mo.blog/i-am-a-nihilist-because-i-still-believe-in-truth>
2. Пуанкаре А. О науке / А. Пуанкаре. – М.: Наука, 1983. – 480 с.
3. Лейбниц Г. В. Опыты теодицеи о благости Божией, свободе человека и начале зла / Г.В. Лейбниц. – М.: Мысль, 1989. — С. 350—588— (Сочинения : в 4 т. / Г. Лейбниц; т. 4).
4. Hartnet K. Will Computers Redefine the Roots of Math? / K. Hartnet // Wired. – Available at: <http://www.wired.com/2015/05/will-computers-redefine-roots-math>
5. Кралечкин Д. Время механических лис / Д. Кралечкин // Архив номеров журнала “Отечественные записки”. – Режим доступа <http://www.strana-oz.ru/2013/2/vremya-mehanicheskikh-lis>

УДК 316:159.9:629.735 (045)

Корнілов В.С.,

*кандидат психологічних наук,
старший науковий співробітник, доцент
Національний авіаційний університет
м. Київ, Україна*

**КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ СОЦІАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНОГО
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

Роль та значення соціально-психологічного забезпечення (у подальшому – СПсЗ) кожного виду людської діяльності визначаються найважливішою функцією соціологічної науки – служити потребам людей, їх суспільній практиці. Вся історія розвитку соціології – це рух від пізнання, зокрема,

законів функціонування духовного світу особистості до їх практичного використання в інтересах самої ж особистості та суспільства загалом.

Тенденції до посилення практичної спрямованості в соціологічній науці виразно сформувались на рубежі XIX – XX століть: чим більшими знаннями про людину та засобами їх одержання володіла соціологія, тим природніше проявлялась потреба в єднанні здобутих знань, їх логічній організації у відповідності із специфікою задач, що вирішувались. Іншими словами, як раз в цей час проявилась соціальна потреба у перетворенні соціології з науки нейтральної до цілей суспільної діяльності, але такої, яка має засоби її регуляції, в знаряддя практичного перетворення. У подальшому реалізація вищезазначеної потреби стала стійкою тенденцією і, саме вона, визначає сьогодні подальші шляхи та риси розвитку сучасної соціологічної науки.

Сьогодні немає значних наукових праць присвячених розробці концепції СПсЗ, зокрема, його методології, організації, змісту, структури, впровадження якої дозволило б підвищити результативність соціального управління, відповідного сучасної державної соціальної політики України, реалізувати соціально-психологічний супровід та впровадження в практику сучасних соціальних технологій.

Теоретико-методологічні основи дослідження та подальшої розробки вищезазначених аспектів концепції СПсЗ, як свідчить аналіз літератури, повинні базувалися на широкому використанні найважливіших праць і наукових положень вітчизняних і зарубіжних вчених, так як достовірність і обґрунтованість отриманих результатів будуть, не в останню чергу, зумовлені чіткістю методологічних позицій, послідовністю вивчення предмета дослідження; непротиворічливістю теоретичних висновків, різноманітністю і надійністю методів, адекватних природі досліджуваних процесів, явищ і завдань дослідження; практичним впровадженням та отриманням позитивного ефекту, цілісністю емпіричних результатів

Ідея СПсЗ різних видів діяльності виходить з праць вчених, представників так званої «психологічної соціології» (Л.Уорда, Ф.Гіддінса, У.Мак-Дугала, М.Лацаруса, В.Вундта, Г.Тарда, Г.Лебона) та психотехніки (У.Штерна, Г.Мюнстерберга), які відносяться до кінця XIX початку XX

століття. Тоді терміни «психотехніка», «соціальний та психологічний вплив», були ведений у науковий обіг для визначення любої практики навмисної детермінації свідомості соціальних суб'єктів, СПсЗ її змісту та управління нею. Пізніше під психотехнікою як синоніма СПсЗ стали розуміти всю сукупність ідей про практичне застосування соціології та психології до задач оптимізації функціонування та розвитку соціокультурних явищ. Зокрема, саме у ті часи вперше виразно ставиться задача використання висновків соціологічної і психологічної науки про закономірності функціонування та розвитку свідомості, поведінки людей у конкретній практичній діяльності. Вчені зазначеного періоду особливо підкреслюють необхідність професійного психологічного відбору, визначають способи впливу на людей в інтересах вирішення практичних задач, ставлять питання про характер використання соціологічних та психологічних знань не тільки для вирішення проблем власне науки, а також і прикладних задач. У зв'язку з цим ними, зокрема, розробляються такі способи впливу в цілях підвищення ефективності соціального функціонування людей як спонукання, навіювання, застереження, наслідування та інші. Важливим слід також вважати виділення форм, а також факторів прямого і опосередкованого впливу на суб'єктів професійної діяльності, визначення особливостей короткочасного та тривалого впливу на них [1].

Окремі методологічні установки, положення психологічно орієнтованих соціологічних концепцій, психотехніки, педології, деякі їх помилки і надмірна спрямованість на певні методи, в кінці кінців, призвели до негативного ставлення до них. Зокрема, в 30-і роки ХХ сторіччя, з боку офіційної радянської науки. Разом з цим, у соціологічній та психологічній науках надовго було вилучене навіть прагнення практично використовувати їх рекомендації при організації та забезпеченні різних видів професійної діяльності.

Проблема СПсЗ з новою гостротою знову виникла у нашої країні лише на рубежі 70–80 рр.ХХ сторіччя. У цей час у різних галузях вітчизняної соціології та психології майже одночасно з'явилося розуміння необхідності всебічного і комплексного застосування їх висновків та рекомендацій в

суспільній практиці. І це було не випадково, так як включення соціально-психологічної науки безпосередньо у вирішення практичних задач ставало важливою умовою росту продуктивності праці, поліпшення її якості, підвищення ефективності виробництва та управління, вдосконалення існуючих суспільних відносин [9].

Всі спроби подальшої розробки наукового розуміння питань практичного використання висновків соціології та психології можна умовно об'єднати у декілька груп: з метою оптимізації конкретних видів професійної діяльності [7]; в інтересах здійснення стратегічних тривалих, істотних змін у життєдіяльності людей; з метою вирішення оперативних часткових проблем [8]. Особливо активно при цьому досліджуються різноманітні питання СПсЗ різних видів професійної (трудової), спортивної діяльності, навчально-виховного процесу в системі закладів освіти.

Основними напрямками наукових пошуків, що стали факторами активізації подальшого розвитку концепції СПсЗ професійної діяльності виступали: дослідження колективної та індивідуальної поведінки, її соціально-психологічне проектування з урахуванням соціологічних та психологічних рекомендацій; вивчення людини як суб'єкту діяльності і формування необхідних соціопсихологічних систем для цілей професійної орієнтації, професійно-психологічного відбору, професійної адаптації, контролю за успішністю діяльності та СПсС її суб'єктів; розгляд включення людини у процеси пізнання, навчання та спілкування; розробка методів і принципів вдосконалення професійної підготовки [2;5].

Аналіз літератури з проблеми СПсЗ різних видів діяльності показує, що найбільш активні спроби впровадження висновків та пропозицій соціально-психологічної науки робляться в сфері організації та управління навчальним процесом, у вирішенні задач спортивної діяльності, у Збройних Силах та інших силових структурах.

Прагнення перетворити соціологію та психологію в практичні науки, надати СПсЗ системний характер на даному етапі оформилося в ідею про необхідність подальшого розвитку соціально-психологічних служб в різних галузях суспільства і в масштабі всієї країни. Ця ідея була активно

підтримана провідними вітчизняними вченими, і визначена в якості пріоритетного напрямку розвитку радянської соціології та психології [7;8]. Її реальним втіленням стало формування первинних елементів соціально-психологічних служб в різних установах, на підприємствах, в навчальних закладах, у тому числі і у Збройних Силах [3]. Під змістом СПсЗ тоді розуміли надання інформації необхідної якості за результатами соціологічних досліджень з метою обґрунтованої реалізації завдань професійної діяльності, соціальної практики. Воно являло собою системне операційно-технологічне забезпечення, механізм реалізації соціально-рольових функцій для досягнення оптимальних показників життєдіяльності соціальних суб'єктів [2;5]

Методологія СПсЗ може бути визначена та сформована на основі застосування парадигм, пізнавальних принципів, методів системного, структурно-функціонального, процесного, проблемного і ситуаційного аналізу; методів емпіричного і теоретичного узагальнення, що дозволить розробити моделі соціологічного забезпечення та відповідні способи діагностики існуючих соціально-психологічних проблем.

При цьому, подальша розробка методологічних засад і теоретичне обґрунтування концепції та побудови сучасної системи соціально-психологічного забезпечення соціальної практики повинна ґрунтуватися не тільки на аналізі матеріалів досліджень у галузі соціології управління та особистості, але і сміжних галузях науки (психології управління, соціальної психології, менеджмента тощо). Методологічними орієнтирами для дослідження і формування концепції соціально-психологічного забезпечення могли б бути теорія раціональної поведінки М.Вебера, теорія соціокультурної динаміки П.Сорокіна, структурного функціоналізму Т.Парсонса, загальна теорія дії Р.Мертонна, концепція дедуктивної системи соціальної поведінки Дж.Хоманса, теорія обміну П.Блау, теорія акціонізму А.Турена, теорія феноменологічної соціології А.Шюца, концепція соціальної поведінки П.Бурдьє тощо

В якості теоретичної бази дослідження та формування сучасних моделей СПсЗ можуть бути прийняті підходи, засновані на аналізі практичного досвіду

і емпіричних даних, включаючи теорію соціальної людини (Е. Мейо, Ч. Барнард), лідерський підхід (Д. МакГрегор), виділення ролей (Г.Мінцберг), моделі Р.Вольфінгера і С.Розенстоуна, І.Повелла і Р. Джекмана та ін. З праць російських та вітчизняних дослідників, присвячених управлінським аспектам СПсЗ, слід вказати публікації, А.В. Бикова, А.В.Еліна, Г.М.Орлова, Ю.М.Резніка, В.А.Розанова, М.І.Станкіна, Ж.Т.Тощенко, В.В.Травіна, С.В.Туманова, А.І.Турчінова, А.А.Хохлова, С.В.Шекшні, В.В.Щербіни, В.О.Ядова та інших. Глибокий аналіз методологічних підходів до дослідження питань підбору персоналу та побудови систем роботи з персоналом виконаний у публікаціях В.А. Дятлова, А.Я. Кібанова, В.Т.Піхало.

Важливе значення у формуванні складових системи СПсЗ, що стосуються процесів формування апарату управління нею, могли б зіграти роботи пов'язані з методологією соціального прогнозування (А.С.Ахременко, І.В.Бестужев-Лада, С.М.Вішнев, А.Г.Гладишев, В.М.Іванов, Г.Г.Малінецкій, В.І. Патрушев та ін.)[4]

У розробці моделей, алгоритмів і технологій процесів формування апарату системи управління СПсЗ важливу роль також могли б зіграти роботи з інформаційного забезпечення складних соціальних систем, авторів С.А.Айвазяна, Г.І.Івченко, А.А.Макарова, В.В.Пржиялковського, Г.Г.Татарової, Ю.М. Толстової, Ю.М.Тюріна, Н.Дрейпера, У.Р.Клеккі, Ч.І.Мюллера, Г.Сміта, К. Енслейна та ін.

При розробці методологічних підходів до визначення змісту та структури СПсЗ потрібно враховувати психологічні аспекти поведінки особистості. Крім класичних напрямків теорії особистості - біхевіоризму (Д.Уотсон), персоналізму (В.Штерн), психоаналізу (З. Фрейд, К.Юнг), двухфакторної теорії особистості (Г.Мерфі) - важливими є роботи з розвитку особистісної поведінки І.С.Кона, А.М.Леонтьєва, С.Р.Пантілеєва, В.В.Століна та ін. Роль суб'єктивного та об'єктивного в пізнанні соціальної поведінки відображена в класичних працях В.Б. Голофаста, І.Ф.Девятко, Б.Маліновського та зарубіжних вчених А.Каплана, О.Конта, М.Олсона, Б.Ф.Скіннера, М. Фуко, П.Хафпенні, П.Штомпкі та ін

Важливим у формуванні теоретико-методологічних засад концепції СПсЗ є врахування основних положень досягнення необхідної ефективності прийнятих управлінських рішень. В їх обґрунтуванні важливу роль могли б відіграти праці

вчених – Р.Аткінсона і Р.Шифріна, Р.Л.Кіні, Дж.А.Міллера, Г.Монтгомері, О.Свенсона, Д.Пейна, Х. Райфа, Б.Руа, Т.Сааті, Г.Саймона та ін У цьому ряду слід також вказати праці авторів з дослідження і створенню інтелектуальних систем та інформаційних технологій прийняття рішень В.Е.Бойкова, О.А.Жиркова, А.І. Іоффіна, П.М. Кабанова, Е. Б.Кібалова, М.Я.Клепцова, А.С.Любутова, Б.М.Матюхіна, Е.М. Ожиганова, А.В.Попова, М.А.Потапова, К.А.Пупкова, В.Б.Тіхомірова, М.М. Тіхомірова, А.Б.Хуторецького, І.Г.Яковлева та ін [4]

Концепція СПсЗ забезпечення процесів професійної діяльності повинна включати в себе не тільки теоретичні та методологічні основи, а і визначення її системи, структури і технологій її практичного застосування. Тобто, концепцію СПсЗ слід розуміти як сукупність теоретико-методологічних ідей щодо сутності, цілей, завдань, критеріїв, принципів і методів, а також організаційно-практичних підходів до формування механізмів реалізації завдань професійної діяльності

Система СПсЗ процесів здійснення професійної діяльності повинна включати в себе визначення його цілей, функцій, організаційної структури, вертикальних і горизонтальних зв'язків у процесі вироблення, прийняття та реалізації управлінських рішень, формування відповідних алгоритмів практичного здійснення.

Технології СПсЗ процесів професійної діяльності можуть розроблятися та застосовуватися, насамперед, з метою формування апарату управління , організації збору, узагальнення та візуалізації даних діагностики існуючих соціальних та психологічних проблем, моніторингу її результатів, реалізації відповідних рішень та заходів

У методологічному плані для формування сучасної концепції СПсЗ процесів професійної діяльності повинні бути також визначені:

- Пізнавальні принципи системного, діалектичного, діатропічного тощо підходів, принципи відповідності цілям, складності, точності та модульності;
- Вимоги до повноти, точності, несуперечності, доступності певному колу посадових осіб інформації;
- Методи соціологічних та психологічних досліджень, системного аналізу, математичної статистики та моделювання;

-Сукупність соціальних індикаторів та показників, в яких крім традиційних - демографічні особливості, рівень освіти, спеціальність, досвід, навички роботи і рід занять - додатково повинні бути включені такі, як: рівень соціальної готовності; соціальна активність; професійно-важливи та якості особистості індивіда; духовні і матеріальні потреби суб'єктів професійної діяльності; мотивація і ставлення до праці; відносини в сім'ї; спосіб життя; фінансове становище; задоволеність умовами життя і роботи; структура бюджету робочого та вільного часу; динаміка результатів професійної діяльності; міжособистісна соціально-психологічна сумісність суб'єктів професійної діяльності; рівень домагань тощо.[4]

Теоретична значущість розробці методологічних, технологічних та організаційних елементів теорії СПсЗ професійної діяльності будуть сприяти подальшому розвитку знань з соціальної психології, соціології управління, теорії управління персоналом тощо.

Практична значущість вищезазначених досліджень щодо розробки концепції СПсЗ полягає в тому, що їх результати зможуть безпосередньо впливати на вирішення потреб управлінської практики, підвищення ефективності, оптимізації та вдосконаленні процесів професійної діяльності, розробку, обґрунтування й експериментальну перевірку відповідних концептуальних і функціональних моделей.

Після розробки і апробації концепції СПсЗ може бути обґрунтовано послідовність її реалізації у вигляді певних етапів та виконання сукупності функцій. Перший, з зазначених етапів, може бути представлений у вигляді розробки теоретичних конструкцій СПсЗ; другий - створенням технологій збору, аналізу даних з метою отримання соціологічної інформації; наступними можуть стати практична побудова системи СПсЗ та її впровадження.

Використана література:

І.Бергер П., Лукман Т. Социальное конструирование реальности: Пер. с англ. – Медум, 1995. – 323 с.

2. *Дмитриев М.А.* Психологическое обеспечение безопасности профессиональной деятельности. – СПб, 1991. – 115 с.

3. *Ивлев А. Г.* Деятельность органов военного управления по организации морально-психологического обеспечения в воинских частях ВС РФ (Социологический анализ): Дисс ... канд. социол. наук. М., 1996. – 191 с.

4. *Козачок В.И.* Социологическое обеспечение процессов формирования аппарата управления в федеральных органах исполнительной власти. Монография. Орел. Академия ФСО России, 2005, - 319с.

5. *Нафтальев А. И., Лебедева Н. М., Тимощук В. С.* Психологическое обеспечение гибких производственных систем // Психологическое обеспечение трудовой деятельности. Л.: Изд-во ЛГУ, 1987. – 203 с.

6. *Нафтальев А. И., Парачев А. М.* Психологическое обеспечение включения человека в компьютеризированные комплексы // Психологическое обеспечение социального развития человека. Л., 1989. С. 96 – 102.

7. *Психологическое обеспечение профессиональной деятельности* / Под ред. Г. С. Никифорова. СПб, 1991. – 151 с.

8. *Психологическое обеспечение социального развития человека* /Под. Ред. А. А. Крылова. Л.: Изд-во ЛГУ, 1989. – 149 с.

9. *Рубинштейн С. Л.* Проблемы общей психологии. М.; Педагогика, 1976. – 356 с.

Круговий Д. С.

аспірант,

*Національна академія державного
управління при Президентові України,*

Київ, Україна

**МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНОГО РЕАГУВАННЯ
НА ЗАГРОЗИ ПОЛІТИЧНІЙ БЕЗПЕЦІ
В УМОВАХ ЗОВНІШНІХ ТА ВНУТРІШНІХ ВИКЛИКІВ**

Сучасне українське суспільство опинилося в умовах стрімкого зростання цілої низки зовнішніх і внутрішніх загроз та викликів, що загрожують суверенітету держави і провокують внутрішньополітичну нестабільність. За таких обставин дослідження системи державного управління в цілому та управління національною безпекою держави зокрема, які ґрунтуються на взаємодії державних й недержавних інститутів, пошук шляхів удосконалення механізмів такого управління, які змогли б забезпечити надійний захист національних цінностей і державних інтересів набуває особливо гострої актуальності.

Однією з головних функцій держави є регулювання та забезпечення стабільності суспільних відносин. Ця функція реалізується через систему державного управління, яке покликане враховувати, задовольняти та узгоджувати усе розмаїття інтересів окремих громадян, соціальних груп, суспільства в цілому та держави задля забезпечення їхнього прогресивного й сталого розвитку. Формування теорії і практики управління державою відбувалося протягом всього історичного періоду існування людства. Проте державне управління, як окремий вид професійної діяльності та окрема наукова галузь, стали самостійними лише у ХХ сторіччі, що було зумовлено масштабами та обсягами суспільних процесів і завдань, які об'єктивно почали вимагати регулювання й втручання з боку держави на засадах найновіших розробок теорії управління. Вочевидь, такі зміни стосувалися й теорії та практики управління національною безпекою.

Як свідчить аналіз наукових джерел, серед зарубіжних і вітчизняних дослідників відсутній єдиний підхід до трактування сутності понять «державне управління» та, як його складової, «управління національною безпекою», а формування сталих понятійно-категорійних критеріїв щодо них досі не завершено. Відтак, доцільно розглянути запропоновані різними дослідниками основні дефініції цих понять та підходи до їхнього трактування.

Нині поширені два підходи до трактування сутності поняття «державне управління», які принципово різняться між собою. Відповідно до першого («американського») підходу державне управління трактується як окрема галузь, яка поєднує три гілки влади: законодавчу, виконавчу та судову. Відповідно до другого («європейського») – державне управління є лише підгалуззю права.

Попри раціональність другого, згаданого вище підходу, потреба у реалізації системних дій із забезпечення державою національної безпеки, завданням і функціям державного управління більше відповідає саме перший підхід. Зокрема, він набув визнання та застосовується в Україні і відповідно до нього офіційно трактується сутність й спрямованість державного управління. У цьому контексті найбільш слушним видається формулювання, запропоноване Г. Атаманчуком [1, С. 38], який розуміє державне управління як «...практичний, організуючий та регулюючий вплив держави на суспільну життєдіяльність людей з метою її впорядкування, що спирається на силу влади». Подібної точки зору дотримується й В. Цветков [2, С. 41], який відмічає, що державне управління – це «...діяльність держави щодо впорядкування різних соціальних процесів у суспільстві».

Дослідження дефініції «державне управління» потребує також точне визначення його об'єкта і предмета. Так, Н. Нижник й С. Машков [3, С. 43] у якості об'єкту державного управління пропонують розуміти управлінську діяльність, яку здійснюють органи державної влади різних

рівнів, а у якості предмету державного управління – принципи й закономірності такої управлінської діяльності.

Для аналізу державного управління найбільшого поширення набув системний підхід, відповідно до якого державне управління розглядається як процес, впродовж якого відбувається цілеспрямована дія суб'єкта державного управління на його об'єкт. При цьому суб'єктом державного управління виступає уся система державної влади, представлена сукупністю її органів, кожен з яких наділений повноваженнями на виконання тих чи інших функцій державного управління, а об'єктом державного управління виступають суспільні відносини, в середовищі яких формуються суспільні інтереси й потреби, які повинна задовольняти держава, у тому числі інтереси й потреби що стосуються безпеки.

Оскільки дане дослідження присвячене, серед іншого, проблемам державного управління національною безпекою, доцільно проаналізувати саме його сутнісні засади. Отже, у нашому випадку під державним управлінням національною безпекою розуміється цілеспрямована діяльність суб'єктів управління, які, використовуючи визначені відповідним Законом засоби (воєнні, аналітичні, інтелектуальні, інформаційні, дипломатичні, економічні та ін.), що мають координуючий, контролюючий та регулюючий характер, реалізують державні стратегії та здійснюють управлінський вплив на відповідні об'єкти управління у сфері національної безпеки. Така діяльність регламентується відповідною політикою та законодавством держави.

Закон України «Про національну безпеку України» містить наступні принципи державної політики нашої країни у сферах національної безпеки і оборони: «Державна політика у сферах національної безпеки і оборони спрямована на захист: людини і громадянина – їхніх життя і гідності, конституційних прав і свобод, безпечних умов життєдіяльності; суспільства – його демократичних цінностей, добробуту та умов для сталого розвитку; держави – її конституційного ладу, суверенітету,

територіальної цілісності та недоторканності; території, навколишнього природного середовища – від надзвичайних ситуацій» [4].

Складовими загальнонаціональної безпеки є воєнна та передусім політична безпека. Сучасний етап формування української політичної нації і держави та відповідні трансформації у суспільних процесах зумовлюють потребу у переосмисленні історичного досвіду та вибору нових стратегічних орієнтирів, що, у свою чергу, впливає на уявлення про актуальні задачі політичної безпеки. Політична безпека в цілому має гарантувати визначення ідентифікацію, мінімізацію та нейтралізацію різноманітних загроз сформованому суспільному ладу, державності, демократичному політичному устрою, політичній та національній ідентичності. Небезпеку в даному випадку становлять будь-які впливи, дії, фактори й чинники, що можуть зруйнувати державну незалежність, породити соціальну й політичну нестабільність в країні, призвести до внутрішнього протистояння чи насильства, спотворити чи знищити маркери національної самоідентифікації і самосвідомості, уявлення політичної спільноти про власну ідентичність і своє місце в світі. Отже, однією з головних задач держави є управління подібними загрозами, адже безпека є запорукою сталого існування і розвитку суспільства. Неспроможність держави гарантувати й забезпечити таку ключову соціальну цінність, як політична безпека, неминуче призведе до занепаду суспільства та руйнування самої держави. Попри те, що економічна стабільність і розвиток та юридично-правове забезпечення сталого функціонування суспільства є одними з найважливіших умов безконфліктного співіснування соціальних спільнот, саме захист від фундаментальних зовнішніх і внутрішніх загроз є запорукою такого комфортного співіснування. За таких обставин забезпечення передусім політичної безпеки в Україні, застосування державою ефективних механізмів реалізації стратегій політичної безпеки є чи не найголовнішою задачею ефективного управління. Як свідчить вітчизняний досвід і політична практика, технологія та інструментарій реалізації прийнятих

державою доктрин, концепцій, стратегій та програм у сфері політичної безпеки мають враховувати усі компоненти й прояви політичної активності та ґрунтуватися на науково-теоретичних засадах.

Теорія політичної безпеки знаходиться нині на етапі формування, вдосконалення й розвитку. Потреба у теоретичних та перевірених практикою підходів до організації системи державного стратегічного планування у сфері безпеки загалом та політичної безпеки зокрема, спонукає державу до застосування як найбільш загальних й відомих політико-правових механізмів і методів, так і більш складних, побудованих принципах системності і комплексності, що зрештою дозволяє досягнути максимально можливого рівня політичної безпеки та національної безпеки в цілому.

Використана література:

1. Атаманчук Г. В. Государственное управление (организационно-функциональные вопросы): учеб. пособие / Г. В. Атаманчук. – М.: ОАО “НПО “Экономика”, 2000. – 302 с
2. Цветков В. В. Державне управління: основні фактори ефективності (політико-правовий аспект) / В. В. Цветков. – Х.: Право, 1996. – 164 с.
3. Нижник Н. Р. Системний підхід в організації державного управління / Н. Р. Нижник, О. А. Машков. – К.: Вид-во УАДУ, 1998. – 160 с.
4. Про національну безпеку України. Закон України від 26.01.2018 № 2469-VIII. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19>.

Лясота Л.І.

*кандидат політичних наук, доцент,
Національний авіаційний університет
м. Київ, Україна*

ІНСТИТУЦІЙНА ДОВІРА ЯК ОСНОВА ФОРМУВАННЯ СОЦІАЛЬНОГО КАПІТАЛУ

Процеси політичного і соціально-економічного реформування українського суспільства зумовлюють потребу в легітимації діяльності реформаторів та ухвалених політичних рішень, а саме суспільної довіри до системних перетворень. Тобто роль соціокультурних факторів - інституційної довіри як основи розвитку соціального капіталу – набуває особливої актуальності, тому що відсутність підтримки населення зводить нанівець всі реформаторські починання та доводять неефективність держави у трансформаційних процесах.

У сучасній літературі існують дві альтернативні концепції соціального капіталу – неокласова та неолібералістська. Неокласова концепція розглядає соціальний капітал як індивідуальний ресурс актора, джерело благ, що отримуються за допомогою мереж, в які є включеним індивід. В межах даної концепції соціальний капітал розглядається саме як ресурс конкретного індивіда, тобто акцент робиться на отримання більшого доступу до ресурсів і влади в суспільстві. Неолібералістська концепція акцентує увагу на сприянні, полегшенні індивідуальних та колективних дій. Соціальний капітал тлумачиться як довіра, усвідомлення власної безпеки, соціальна та політична участь, громадянська позиція індивіда та передбачає солідарність в більших масштабах, ніж на рівні сімейних та дружніх мереж [1].

Довіру як основу соціального капіталу розглядають в своїх роботах П.Бурд'є, Ф.Фукуяма, Дж.Коулман і Р.Патнем. За визначенням П.Бурд'є “соціальний капітал є сукупністю потенційних або реальних ресурсів, які накопичуються у індивідуума або групи завдяки наявності усталеної мережі більш або менш інституціоналізованих зв'язків або відносин взаємного визнання”[6]. Під “визнанням” тут мається на увазі саме довіра. Ф.Фукуяма

розглядає довіру як ключову характеристику розвинутого людського суспільства, яка проявляється на індивідуальному та соціальному рівні (довіра до суспільних інститутів та держави в цілому). Соціальний капітал він визначає як здатність людей заради реалізації загальної мети працювати в одному колективі. У свою чергу, така здатність до асоціації залежить від існування в середині спільності норм і цінностей, що розділяються всіма її членами і які готові підпорядковувати свої власні інтереси інтересам групи. Результатом таких загальних норм і цінностей стає взаємна довіра [5, С.26].

Довіра і соціальний капітал є взаємообумовлюючими феноменами. По-перше, довіра у складі соціального капіталу сприяє утворенню та підтриманню соціальних зв'язків, обміну благами матеріальної та нематеріальної природи, зокрема інформацією, забезпеченню допомоги, соціальної та психологічної підтримки. По-друге, соціальний капітал збільшує ресурс довіри.

Довіра є одним з важливіших факторів, що визначає встановлення горизонтальних та вертикальних суспільних зв'язків, підтримання усталеності та інтегрованості суспільства. Довіра виступає соціальним механізмом, який визначає значимість та ефективність різних інститутів суспільства, сприяє формуванню групових ідентичностей, нових відносин співробітництва і солідарності, різноманітних форм громадянських асоціацій (суспільні та ініціативні групи, політичні партії, групи інтересів, етнічні асоціації, релігійні деномінації, групи взаємодопомоги та ін.).

Під інституційною довірою слід розуміти довіру до соціальних і політичних інститутів (державних органів влади, правоохоронних органів, бізнесу, ЗМІ, профспілок та ін.), їх представників, інституційних практик та процедур. Дослідники виокремлюють деякі ключові особливості інституційної довіри на відміну від міжособистісної: по-перше, інституційна довіра може розглядатися як феномен макрорівня, коли мова йде про кроскультурні дослідження довіри, опису культури довіри суспільства; по-друге, інституційна довіра не пов'язана з конкретною ситуацією взаємодії, предметом та об'єктом довіри, в той же час ці елементи є невід'ємним контекстом формування міжособистісної довіри; по-третє, об'єктом

інституційної довіри є незнайомиць, “чужий”, “узагальнений інший”, тоді як міжособистісна довіра – це довіра до конкретної людини (як особистості, так і виконавця соціальної ролі): по-четверте, інституційна довіра – це в основному досвід нашої довіри, набутий нами соціальний капітал, міжособистісна довіра – більш гнучкий феномен, який залежить від ситуативних факторів або досвіду надання довіри в схожій ситуації, або певному контрагенту, тому більш крихкому, ніж узагальнена довіра [4, С.272].

Роль інституційної довіри в суспільстві важко переоцінити. Вона грає ключову роль у формуванні громадських “правил гри” та їх втілення на практиці. Рівень інституціональної довіри здійснює вплив на економічний та політичний розвиток, що в кінцевому рахунку визначає ступінь стабільності суспільства. Високий рівень довіри генерує соціально-політичну активність громадян, підтримку певних політичних сил та соціальних організацій. Низький рівень є причиною делегітимації інститутів влади, формалізованої комунікації між громадянами та державою, зростанню міжособистісної довіри, самозамиканню на найближчому оточенні та формуванню асоціальних, іноді злочинних, асоціацій, поширення протизаконних неформальних практик, провокує певну “втечу від держави”. Хоча останній феномен можна розглядати й як конструктивний елемент суспільно-політичного розвитку, особливо коли мова йде про “втечу від неефективної влади” та самоорганізацію суспільства на відмінних принципах.

Особливості політичної культури, національного менталітету, соціально-економічна та політична трансформація, системна криза, безумовно, певним чином відбивається на довірчих відносинах на інституціональному рівні в українському суспільстві. Соціологічні дослідження протягом всього періоду незалежності свідчать про суперечливий характер інституційної довіри, існування певного її дефіциту між владними структурами та суспільством на фоні постійного розчарування населення наслідками реформування. Моніторингові дослідження різних соціологічних служб в Україні дозволили дослідникам виявити наступні тенденції змін рівня довіри до державних і політичних інститутів [3, С.125-127]:

1) найбільш динамічно змінювався рівень довіри громадян до президента країни. Причому найбільших значень він набував до новообраного або переобраного на другий термін президента, перевищував довіру до всіх інших державних і політичних інститутів. Але це був певний кредит довіри, який зникав у міжвиборчий період;

2) тенденція змін рівня довіри громадян до уряду (Кабінету Міністрів) значною мірою залежить від динаміки змін довіри до президента країни;

3) рівень довіри до Верховної Ради України залишався стабільно низьким (крім періоду після Помаранчевої революції у 2005 році, коли спостерігалось певне зростання):

4) в цілому рівень довіри до політичних партій порівняно з іншими державними інститутами залишається стабільно низьким;

5) довіра до державних і політичних інститутів громадян не пов'язані з динамікою соціально-економічної ситуації в Україні та її оцінкою у масовій свідомості.

Вибори 2019 року виявилися безпрецедентними в історії незалежної України з точки зору надання кредиту довіри Президенту країни (він отримав 73% голосів виборців). Такого роду довіру не отримував жоден Президент країни. Політична партія “Слуга народу” здобула чисельну більшість у Парламенті, яка дозволила сформувати монокоаліцію. Ці події, звісно, позначили перехід до нової політичної реальності та реконфігурації влади в країні.

За даними соціологічного дослідження, проведеного Центром Разумкова у лютому 2020 року [2], серед державних та суспільних інститутів найчастіше довіра висловлюється до Збройних Сил України (69%), Державної служби з надзвичайних ситуацій (65%), Церкви (62,5%), Державної прикордонної служби (60%), волонтерських організацій (60%), Національної гвардії України (60%), ЗМІ України (52,5%), Президента України (51,5%), добровольчих батальйонів (51%).

Недовіра найчастіше висловлюється ЗМІ Росії (не довіряють їм 82% опитаних), державному апарату (чиновникам) (77%), судовій системі загалом (76%), комерційним банкам (71,5%), місцевим судам (71%), політичним

партіям (70%), Прокуратурі (68%), Спеціалізованій антикорупційній прокуратурі (66%), Національному антикорупційному бюро України (НАБУ) (65%), Верховній Раді України (65%), Національному агентству з питань запобігання корупції (НАЗК) (65%), Уряду України (64,5%), Верховному Суду (64%), Антикорупційному суду (64%), Конституційному Суду України (60,5%), Національному банку України (60%), профспілкам (51%).

Також спостерігається де-яка тенденція зниження рівня довіри до влади. Так, рівень довіри до Президента України був найвищим у вересні 2019 р. — тоді йому довіряли 79% громадян, не довіряли — лише 13,5%, у лютому 2020 р. — відповідно 51,5% і 41%. Верховній Раді України у вересні 2019 р. довіряли 57% опитаних, не довіряли — 25%, у лютому 2020 року — відповідно 28% і 65%. Уряду у вересні 2019 р. довіряли 57% респондентів, не довіряли — 22%, у лютому 2020 року — відповідно 28% і 64,5%.

Характерною особливістю співвідношень довіри-недовіри є те, що населення країни розчаровано в соціальних структурах та інституціях, які забезпечують індивідуальну, колективну та державну безпеку і порядок, що не сприяє формуванню та накопиченню соціального капіталу. Велика майнова диференціація в суспільстві, “непрозорі” та непрофесійні дії влади, високий рівень корупції, залежна судова влада, великий розрив між популістськими лозунгами політичних партій та результатами їх діяльності обумовлюють дефіцит соціального капіталу в Україні. Досвід реформ в країнах колишнього соціалістичного табору продемонстрував, що важливу роль у подоланні цього дефіциту належить саме державі. Накопичення в українському соціумі культури довіри та соціального капіталу значною мірою залежатиме від ефективності інституціональних реформ, соціально-економічної політики в країні, яка має враховувати інтереси всіх груп та прошарків населення.

Використана література:

1. Дементьев И.А. Доверие как индикатор социального капитала, 2011 [Електроний ресурс] - Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/n/doverie-kak-indikator-sotsialnogo-kapitala>

2. Оцінка громадянами діяльності влади, рівень довіри до соціальних інститутів та політиків, електоральні орієнтації громадян (лютий 2020р. соціологія) - [Електроний ресурс] - Режим доступу: <https://razumkov.org.ua/napriamky/sotsiologichni-doslidzhennia/otsinka-gromadianamy-diialnosti-vlady-riven-doviry-do-sotsialnykh-instytutiv-ta-politykiv-elektoralni-oriientsii-gromadian-liutyi-2020r>

3. Соболева Н. Социальный капитал доверия: украинский контекст // Общество без доверия / Под ред. Е.Головахи, Н. Костенко, С.Макеева. – Киев: Институт социологии НАН Украины, 2014 – 338 с.

4. Шорина И. Н. Институциональное доверие в современном российском обществе (региональный аспект) // Вестник ТГУ. -2013. - Вып. 8 (124).- С. 271-274.

5. Фукуяма Ф. Доверие: социальные добродетели и путь к процветанию / Пер.с англ. Д.Павловой, В.Кирющенко, М.Колопотина. – М., ООО “Изд. АСТ»; ЗАО НПП “Ермак», 2004. - 730 с. с. 26.

6. Bourdeieu P. The Forms of capital // Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education / ed J.G.Richardson. N.Y. – 1985. P7249.

7. Оцінка громадянами ситуації в країні та діяльності влади [Електроний ресурс] - Режим доступу: <https://razumkov.org.ua/napriamky/sotsiologichni-doslidzhennia/otsinka-gromadianamy-sytuatsii-v-kraini-ta-diialnosti-vlady>

Мостіпан О.М.

кандидат політичних наук,

Національний авіаційний університет,

м. Київ, Україна

ВЕЛОСИПЕДНИЙ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ: ПЕРСПЕКТИВИ СТАНОВЛЕННЯ ТА НЕОБХІДНІ ЗМІНИ У СУСПІЛЬНІЙ СВІДОМОСТІ

Розвиток альтернативних та екологічно більш безпечних способів пересування в місті, порівняно з традиційним автомобільним транспортом, є вельми актуальним питанням в Україні та світі. Вирішення цієї проблеми активно обговорюється на численних міжнародних конференціях, симпозіумах та інших сучасних платформах створених для дискусій та прийняття спільних рішень. В Україні це питання особливо загострюється та активно висвітлюється у ЗМІ особливо в період виборчих кампаній. Це є свідченням того, що проблема безпечного та екологічного транспорту цікавить громадян України, викликає жвавий інтерес та бажання прийняти участь у її вирішенні.

Одним з видів альтернативного способу пересування містом є велосипедний транспорт. Цей вид транспорту та відповідної інфраструктури набув значної популярності в розвинених країнах світу та їх столицях, що засвідчує бажання людей ним користуватись, а також необхідну підтримку з боку центральних урядів і місцевих органів влади [1, с. 290]. Розвиток велосипедного транспорту в цілому сприятливо позначається на рівні привабливості міст, задоволеності їх мешканців від проживання у них, сприяє послабленню екологічних загроз, розвитку туризму та більш здоровому способу життя. Водночас, велосипедний транспорт потребує значних інвестицій у розвиток необхідної інфраструктури, що створює умови для організації безпечного дорожнього руху для велосипедистів, автомобілістів і пішоходів. Відсутність відповідної інфраструктури є основною причиною, що зменшує

бажання людей використовувати велосипед саме як вид щоденного транспорту, а не як спосіб розваги, наприклад, у вихідні дні.

Процеси глобального потепління та зміни клімату стимулюють розвиток альтернативних видів пересування містом. Оскільки температура повітря стає поступово теплішою, то виникає більше можливостей та підстав для комфортного використання велосипеду як щоденного виду транспорту впродовж набагато ширшого періоду часу у календарному році, наприклад у м. Києві, ніж це було раніше. Досвід зарубіжних країн свідчить, що головним у цьому відношенні є наявність необхідної інфраструктури для велосипедів, що включає велосипедні доріжки, місця для паркування та сервіс для обслуговування [2, с. 292]. У сучасних містах велосипедом можна володіти не лише особисто, а й брати в оренду на визначений час, що також можна спостерігати останнім часом у м. Києві.

Провідні університети світу докладають зусиль, щоб розвивати велосипедний вид транспорту у власних кампусах, що приваблює студентів зручністю, практичністю та більшою економічною доступністю, порівняно, наприклад, з автомобільним транспортом. Велосипед вже став складовою частиною життя для переважної частини студентів у кращих університетах світу. Велосипедна інфраструктура кампусу є ефективною у разі її успішної інтеграції з загальною інфраструктурою міста. Загалом, це сприяє популяризації у студентському середовищі здорового способу життя, заняття різними видами спорту, більш високим досягненням у навчанні та раціональному використанню часу. Розвиток велосипедної інфраструктури на рівні університетського кампусу є критерієм, що підвищує рейтинг університету у світовому просторі.

Також використання велосипеду як щоденного виду транспорту можна спостерігати на прикладі функціонування системи шкільної освіти у розвинених державах світу. Ефективно облаштована інфраструктура та система безпека уможливають регулярне користування велосипедом як видом транспорту для школярів, особливо під час навчання у середній та старшій школі. Оскільки учні шкіл складають значну частину учасників дорожнього руху, особливо у години-пік, використання велосипедного транспорту може бути дієвим механізмом перерозподілу пасажирського потоку.

В умовах щорічного зменшення тривалості життя громадян України, що пов'язано з “помолодшанням” багатьох хвороб, велосипед є ефективним засобом попередження цих негативних тенденцій, зміцнення здоров'я та підвищення якості життя людей, особливо у великих містах. Регулярне використання велосипеда як виду транспорту може сприяти підтримці належної роботи серця людини, її нервової системи, органів зору, опорно-рухового апарату та ін.

Розвиток велосипедного виду транспорту у м. Києві може бути досить дорогим інфраструктурним проектом, але з огляду на майбутню стратегічну перспективу та успішний зарубіжний досвід, цей проект може виявитись також інвестиційно привабливим. Доцільно прийняти до уваги перспективні майбутні зміни: 1) розвиток туристичної сфери; 2) збільшення екологічної привабливості міста; 3) зниження рівня навантаження на основний дорожній фонд; 4) зменшення рівня шумового навантаження; 4) підвищення рівня безпеки дорожнього руху та зменшення кількості ДТП. Відповідна модернізація інфраструктури з огляду створення можливостей для користування велосипедним транспортом належить до архітектурно-містобудівельних задач, вирішення яких потребує кооперації зусиль фахівців з різних сфер [3, с. 67].

Велосипедисти досить часто стають учасниками ДТП з огляду на різні причини, що призводить до втрати здоров'я, а іноді, й життя. Це у свою чергу зумовлює сприйняття велосипеда на рівні буденної свідомості в Україні як досить небезпечного виду транспортного засобу, порівняно з автомобілем. Така ситуація може бути причиною відмови від користування велосипедом навіть у тих, хто має позитивне налаштування щодо цього виду транспорту, та обирати пересування автомобілем, для яких інфраструктурні проекти та відповідні рішення втілюються у життя та оновлюються з набагато більшою швидкістю. Використання велосипеда як виду транспорту потребує змін у свідомості широких верств суспільства та вироблення критеріїв оцінки якості щодо велосипедної інфраструктури [4, с. 43].

Таким чином, розвиток велосипедного виду транспорту в Україні може сприяти вирішенню наступних завдань щодо зменшення рівня автомобільних заторів у великих містах, зниження техногенного навантаження на екологічну

сферу, створення рівних умов та можливостей для використання різних видів транспортних засобів всіма учасниками дорожнього руху, зменшення залежності населення від громадського транспорту, а також зниження рівня енерговитратності транспорту. Велосипедний транспорт в Україні має значний потенціал для розвитку, адже користується підтримкою та має позитивне сприйняття у суспільстві.

Використана література:

1. Гарбар М. В. Аналіз європейського досвіду використання велосипедного транспорту / М. В. Гарбар // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. - 2011. - Вип. 28. - С. 290-295.

2. Біліченко В. В. Проблеми транспортної інфраструктури в плануванні сучасних міст і шляхи їх вирішення / В. В. Біліченко, С. В. Цимбал, Р. С. Лановий, О. В. Харчук // Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. - 2016. - № 2. - С. 32-36.

3. Литвиненко Т. П. Принципи включення велосипедного руху у вулично-дорожню мережу населеного пункту / Т. П. Литвиненко, Л. В. Смілянець // Містобудування та територіальне планування. - 2012. - Вип. 45(3). - С. 67-72.

4. Шматко І. Л. Критерії оцінки якості велосипедної інфраструктури міста з точки зору промислового дизайну / І. Л. Шматко // Вісник Харківської державної академії дизайну і мистецтв. - 2014. - № 3. - С. 42-45.

Половая Н.О.

кандидат соціологічних наук

кафедра соціології та політології НАУ

м. Київ, Україна

ВПРОВАДЖЕННЯ ЕЛЕКТРОННИХ ТЕХНОЛОГІЙ НАВЧАННЯ В ОСВІТНІХ ЗАКЛАДАХ

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 уможлиблює отримання якісної вищої освіти за рахунок інтенсифікації інформаційного обміну, дистанційованого доступу до освітніх ресурсів, принципової зміни соціальних ролей викладачів та студентів, розширення спектру соціальної мобільності в кіберпросторі.

Впровадження інформаційно-комунікаційних технологій в навчальний процес закладів вищої освіти 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 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-економічними обмеженнями закладів вищої освіти, недостатньою академічною мобільністю викладачів та студентів.

Сучасну вищу освіту не можна уявити без освоєння електронних технологій, процес проникнення яких відбувається паралельно із впровадженням інноваційних освітніх технологій, організацією на їх основі міжкультурних проектів, що змінюють інституційну архітектоніку вищої освіти.

Ретроспективний аналіз проникнення електронних технологій в вищу освіту показав, що їх поява була спричинена низкою передумов соціально-економічного, науково-технічного і соціо-культурного походження. Теоретичними основами включення електронних технологій в навчальний процес вищої освіти слугували концепції інформаційного суспільства.

Електронні технології можуть не просто забезпечити індивідуальний підхід до студента, сформувати об'ємне уявлення про предмет, що вивчається і найостанніших наукових досягненнях, поєднати розвиваючу та інформаційну моделі освіти. Вони забезпечують також активізацію навчально-пізнавальної діяльності, і за умови їх адаптації учасниками освітнього процесу, можуть стати засобом, що сприяє виникненню студенто-центрованої вищої освіти.

Процес адаптації викладачів через електронні технології до студентів як соціальної спільноти може бути обґрунтовано в термінах теорії дифузії інновацій Е Роджерса. Такий процес в світоглядному аспекті відповідає рівневі інформаційної еволюції, яка розгортається в площині інформаційної економіки та інформаційної конкуренції.

Впровадження нових соціальних та інформаційних технологій супроводжує набуття традиційною вищою освітою нових якостей інформаційно-освітнього середовища, якому є притаманними легкість доступу до інформації, оперативність її пошуку і обміну в глобальному масштабі, простота відтворення і тиражування інформації за допомогою мультимедійних технологій і комп'ютерних комунікацій.

Розвиток в глобальному масштабі інформаційних технологій і комп'ютерних телекомунікацій призводить до становлення в світі інформаційного суспільства і тягне за собою трансформацію існуючої системи вищої освіти. І хоча частка дистанційно-телекомунікаційної освіти

зростає, традиційна вища освіта зберігає свою значущість як один з складників освітнього середовища мережевого суспільства.

Використана література:

1. Бойчук О.С. Теорія і практика підтримки саморозвитку студентів: європейський досвід [Текст] / О.С. Бойчук // Людинознавчі студії (Філософія. Педагогіка) : зб. наук. праць ДДПУ. – 2003. – Вип. 8. – С. 148–158.

2. Хомерікі О.А. Основні напрями розвитку вищої освіти в умовах інформаційного суспільства [Текст] / О.А. Хомерікі // Соціальні технології: актуальні проблеми теорії та практики : зб. наук. праць. – 2012. – № 55. – С. 150–157.

3.Чепак В.В. Теоретико-методологічні засади становлення і розвитку соціології освіти [Текст] : [монографія] / В.В. Чепак // Нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. – К. : Геопринт, 2011. – 304 с.

4.Чепак В.В. Сучасні соціологічні концепції освіти як теоретико-методологічна альтернатива класичним підходам [Текст] / В.В. Чепак // Методологія, теорія та практика соціологічного аналізу сучасного суспільства : зб. наук. праць. – Харків : ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2009. – Вип. 15. – С. 570–576.

5.Чернецький Ю.О. Соціологія освіти [Текст] / Ю. Чернецький // Спеціальні та галузеві соціології : навчальний посіб. / за ред. В.Є. Пилипенка. – К. : Каравела, 2003. – С. 107–124.

Роговська О.О.

*аспірантка, Класичний приватний університет,
ст. викладач кафедри соціології та соціальної роботи
ДВНЗ «ПДТУ» м. Запоріжжя, Україна*

ДО ПИТАННЯ ЦИФРОВІЗАЦІЇ У СУЧАСНОМУ ТРАНСФОРМАЦІЙНОМУ КОНТЕНТІ

Сучасне суспільство у глобальному розумінні знаходиться у концентрованих перетвореннях та глибинних трансформаційних процесів у цифровій сфері. Активний розвиток цифрових та інформаційних технологій сформував якісно новий ринок – ринок інформаційних послуг, який поєднує великий сегмент споживачів. Серед них: приватні особи, службовці, освітяни, екологи, промисловці, публічна влада, медичні працівники, структури соціального захисту, агенти медіакультури, представники бізнесу, що діють на цьому ринку. Суб'єкти та об'єкти споживання цифрових технологій з обох боків націлені на оптимізацію бізнес-процесів, підвищення продуктивності компаній, поліпшення досвіду ринкової взаємодії на основі постійного використання великих обсягів інформації [1].

Цифрові технології спрямовані на одночасне врахування технологічних змін та особливостей ринкового споживання, зокрема в українському суспільстві. В умовах сьогоденних реалій розвитку інформаційного суспільства 4.0 набуває актуальності та потребують досконалого дослідження процеси системних змін, структури, векторності розвитку та поширення споживання цифрових технологій. Системне вивчення та дослідження дає можливість отримання результатів не тільки у межах соціологічної науки, перш за все, формує розуміння траєкторії суспільного руху у напрямку трансформації інформаційно-комунікаційних технологій, споживчого ринку та його структури, потреб та можливостей.

Особливої уваги заслуговують процедури створення ефективних систем управління, орієнтованих на ринкові тренди в єдиному інформаційному просторі.

Головними чинниками розвитку процесів цифровізації стають: поява новітніх діджитал-технологій, формування нових потреб та запитів споживачів, зокрема, орієнтація на економію часу, пошук і придбання товарів за чіткими параметрами; створення нових цінностей, властивостей товарів; зміна умов конкурентного середовища. Такі перетворення вимагають змін у державній політиці підтримки та розвитку окремих видів діяльності, перегляду традиційних моделей ведення бізнесу та обслуговування споживачів[2].

Цифровізація охоплює ряд складових елементів, а саме :

1. Кіберфізичні системи – механізми, що діють на основі особливих комп'ютерних алгоритмів та пов'язані з користувачами за допомогою мережі Інтернет. Метою цих систем є створення способів отримання й надання будь-якої інформації, зв'язок з аналогічними пристроями через Інтернет, а також поширення програмного забезпечення з використання мобільних додатків.

2. 3D-друк – технологія, де методом накладання послідовних шарів матеріалу за даними цифрової моделі створюється тривимірний об'єкт.

3. Робототехніка – орієнтована на виготовлення робототехнічних систем, які здатні автоматизувати складні технологічні процеси та полегшити працю людини у важких та небезпечних умовах. Промислові підприємства все частіше використовують працю машин, заощаджуючи при цьому від 15% до 90% на операційних витратах.

4. Великі бази даних – охоплюють групу технологій та методів, що дають можливість аналізувати та обробляти набори інформації, як структурованої, так і не структурованої, задля отримання якісних та нових знань. Ці дані не піддаються обробці традиційними способами через досить великий об'єм.

5. Інтернет - гаджети – глобальна мережа фізичних пристроїв, підключених до Інтернету, а саме пристороїв з влаштованими сенсорами, датчиками, здатними передавати та обмінюватися інформацією через спільні центри контролю, управління та обробки інформації [3].

Наведені вище складові елементи цифрових перетворень більш характерні для багатьох сфер життєдіяльності суспільства. Поширення цифрових технологій та систем управління має сприятливий вплив на якість товарів та послуг, сервісне обслуговування клієнтів та інформаційне забезпечення суб'єктів ринкових відносин. Проте можуть виникати проблеми на різних етапах, що стосуються питань економічної безпеки, технологічного оснащення мереж, раціональності управлінських рішень щодо впровадження єдиної цифрової інфраструктури [4].

В Україні цифрова трансформація відбувається дещо повільними темпами в порівнянні з західним ринком, але впевнені кроки на шляху трансформації до інформаційно-комунікативних технологій. В Україні на державному рівні створюються умови для сприяння розвитку діджиталізації. Прийняті закони, постанови та розпорядження зосереджуються на галузевому розвитку мобільних телекомунікацій, цифрового телебачення, радіо- та технологій, підструктури обчислень, віртуалізації та збереженні даних та використанні інструментів кібербезпеки.

Використана література:

1. Стратегія розвитку «Індустрія 4.0». Асоціація підприємств промислової автоматизації України. Грудень 2019. 78 с. URL: <https://appau.org.ua/en/category/pubs> (дата звернення 29.09.2020).

2. Соціально-класові трансформації і формування нової якості освіти як складові реконструктивного розвитку економіки України : монографічний збірник / за ред. акад. Гейця В.М., чл.-кор. Гриценка А.А. ; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозів. НАН України». – Електрон. дані. – К., 2019. – 388 с. : табл., рис. – Режим доступу : <http://ief.org.ua/docs/scc/11.pdf> (дата звернення 30.09.2020)

3. Лазаренко Т., Шолом. Діджиталізація, як основний фактор розвитку бізнесу. І Міжнародна науково-практична конференція «Бізнес, інновації, менеджмент: проблеми та перспективи» 2020. С. 51-53 – Режим доступу

: <http://confmanagement.kpi.ua/proc/article/view/201186> (дата звернення 30.09.2020)

4. Гуренко А.В., Гашутіна О.Е. Напрями розвитку систем управління в умовах діджиталізації бізнесу в Україні. Економіка і суспільство. 2018. №19. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2018-19-113> (дата звернення 10.03.2020)

Савчук С. О.

*аспірант, Національна академія державного
управління при Президентові України,
м. Київ, Україна*

ОПТИМІЗАЦІЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ ПРОТИДІЇ ТЕРОРИЗМУ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ

Сьогодні як у світовому співтоваристві так й в Україні актуалізувалося питання щодо протидії та запобіганню тероризму. 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

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].

В умовах збройного протистояння на сході країни терористична загроза є однією з ключових загроз національній безпеці України. За даними експертів з 2000 до 2013 року в нашій країні було зафіксовано всього три випадки загибелі від терористичного акту. 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 інформацією Генеральної прокуратури в Україні за 258 статтею (терористичний акт) зареєстровано: у 2015 р. – 1305, у 2016 р. – 1869, у 2017 р. – 538 терористичних актів [3, 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.

Відтак сьогодні актуалізується питання щодо формування ефективної державної політики протидії тероризму. Проблемам дослідження державної політики у сфері боротьби з тероризмом, формування дієвих багатомірних 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 [4, 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" [4, с. 109].

Дану проблематику ґрунтовно досліджував український історик Я. Дашкевич, приділяючи увагу проблемам методології терору та тероризму. Погляди дослідника є дискусійними, вони значною мірою відрізняються від загально існуючої точки зору на значне коло проблем сучасного тероризму, зокрема щодо понять "міжнародний тероризм" та "державний тероризм".

Дослідник відстоює точку зору, що поняття "міжнародний тероризм" було запроваджено для "виправдовування геноцидної політики, спрямованої на знищення економіки і культури "країн, які не подобаються", чи "країн-негідників"" [5]. На думку Я. Дашкевича в глобальному сенсі банкрутує ідея "громадянського суспільства" та ідея правової держави, проявом чого є те, що "німецького юберменша замінив американський супермен"[5].

Радикальні погляди вченого не позбавлені здорового глузду, але, на наш погляд, дещо зациклені на антиамериканській та "антиімперіалістичній" ідеї, тому їм, можливо, дещо не вистачає об'єктивності у висновках.

Розглядаючи процес виникнення тероризму Я. Дашкевич визначив окремі рівні його причин. Перший рівень, на його думку, становить криза загальнонаціональної ідентичності. Другий рівень – посилення аномії й розчарування. Третій рівень – наявність суспільних ніш, де можуть розвиватися терористичні групи (дільниці в містах у Північній Ірландії, монастирі у басків). На думку Я. Дашкевича, Україна найближча до другого рівня [5].

Етапи формування вітчизняного антитерористичного законодавства проаналізував В. Ліпкан. Він, зокрема, підкреслив, що для антитерористичного законодавства кінця 1990-х рр. були характерні невизначеність пріоритетності в прийнятті законодавчих актів, величезна кількість змін і доповнень, відсутність цілісної державної програми розвитку антитерористичного законодавства, нестабільність і внутрішня суперечливість законодавчих актів й окремих норм щодо врегулювання тих або інших суспільних відносин; диспропорція у співвідношенні законів і підзаконних актів; недостатня наукова обґрунтованість частини законодавчих актів, їхня декларативність і безадресність, відсутність у багатьох законах механізмів реалізації; недооцінка питань, пов'язаних із практичною реалізацією прав і свобод людини і громадянина [6, с. 27].

Для українського законодавства у галузі протидії тероризму на початку століття, на думку В. Ліпкана, були характерні відсутність державної стратегії боротьби з тероризмом, яка б визначала систему складових

боротьби з тероризмом, а також окреслювала б роль правового регулювання цієї боротьби. Невизначеність державної політики щодо боротьби з тероризмом, дисфункція кримінально-правових норм, які передбачають відповідальність за вчинення злочинів терористичного характеру; неузгодженість сукупності правових норм, що передбачали відповідальність за вчинення злочинів терористичного характеру – це далеко неповний перелік проблем, які повинна була вирішити українська держава щодо створення сучасного законодавчого поля боротьби з тероризмом. В цілому дослідження В. Ліпкана відіграли значну роль у підготовці діючих законодавчих актів антитерористичного спрямування, зокрема Закону України "Про боротьбу з тероризмом" та ін.

Використана література:

1. Закон України №638-IV "Про боротьбу з тероризмом" від 20 березня 2003 р. Електронний ресурс. [Режим доступу]: URL: <http://www.rada.gov.ua> .

2. Резнікова, О.О., Місюра, А.О., Дремов, С.В., Войтовський, К.Є. Актуальні питання боротьби з тероризмом у світі та в Україні: аналітик. звіт. / О.О. Резнікова, А.О. Місюра, С.В. Дремов, К.Є. Войтовський. – Київ: НІСД, 2017. –157 с.

3. Svitlana Tishchenkova, Alina Harkusha, Nataliia Cherniak. Counter-terrorism strategies at the interstate level: economic, legal and sociocultural dimensions. *Economic Annals-XXI*. – 2018 – №173(9-10) – S. 4-9.

4. Крутов В. Протидія міжнародному тероризму як системно-соціальна складова національної безпеки України / В. Крутов // Стратегічна панорама –2003 –№. 2. – С. 108 – 113.

5. Дашкевич Я. Терор і тероризм / Я. Дашкевич // Розбудова держави. – 2001. – №7. – С.2-10.

6. Ліпкан Б. Тероризм та національна безпека України / Б. Ліпкан. – К.: Знання, 2000 – 182 с.

Резник В.Ю.

*слухач, Національна академія державного
управління при Президентові України,
м. Київ, Україна*

ДЕРЖАВНЕ РЕАГУВАННЯ НА ЗАГРОЗИ НАЦІОНАЛЬНІЙ БЕЗПЕЦІ УКРАЇНИ В СФЕРІ РЕЛІГІЇ

На основі аналізу стану і загальних проблем сучасного релігійного середовища України, особливостей міжконфесійних стосунків, характеру взаємовідносин церкви, суспільства і держави, рівня присутності релігії у публічному просторі та інших аспектів можна зробити висновок, що релігійна сфера суспільного життя характеризується деструктивними процесами, що пов'язані з ескалацією релігійних конфліктів, конфесійною заангажованістю і наданням переваг за релігійними ознаками з боку органів влади, силовими методами захоплення культових споруд і майна, негативним впливом нетрадиційних релігійних організацій тощо. Ці негативні процеси є загрозою національним цінностям, інтересам та безпеці України в релігійній сфері.

В зазначених умовах актуальним постає питання щодо розробки і впровадження сучасних форм, методів і засобів державного реагування на загрози національній безпеці України з метою виявлення, попередження і нейтралізації цих загроз, захисту фундаментальних національних цінностей, задекларованих Конституцією та чинним законодавством України, а саме її незалежності, територіальної цілісності і суверенітету, добробуту, миру і безпеки, верховенства права, свободи і демократії, прав людини тощо.

За висновками дослідника Л. Чупрія метою державної політики є забезпечення національних інтересів у духовно-релігійній сфері, а саме: зміцнення незалежності та суверенітету України, реалізація ефективного і соціально-орієнтованого державного управління гуманітарними процесами, гарантування прав і свобод громадян залежно від їх волевиявлення і релігійних вподобань, конструктивне розв'язання міжрелігійних конфліктів, сприяння розвитку толерантних державно-церковних та міжконфесійних відносин [1; с. 164].

Таким чином, застосування на рівні держави комплексу сучасних форм, методів і засобів вважається доцільним осмислення саме як технологією державного реагування на загрози національній безпеці України.

Дослідники Н. Мельтюхов і П. Надолішній технологію державного управління трактують як спосіб досягнення управлінських цілей, що полягає в поопераційному здійсненні діяльності: операції розробляються заздалегідь, усвідомлено, на основі наукових знань і послідовно [2; с. 626].

В сучасних наукових дослідженнях технології державного управління національною безпекою за їх характером виокремлюють базові і часткові, які певним чином символізують дихотомію між ними.

Базовими технологіями за рахунок яких здійснюється державно-управлінський вплив на стратегічному рівні відносяться такі технології: стратегічного управління національною безпекою; стратегічного аналізу та прогнозування у сфері національної безпеки; стратегічного планування політики національної безпеки; проектування та конструювання системи національної безпеки та системи її забезпечення і т.д.

При цьому, до часткових технологій в рамках яких здійснюється державно-управлінський вплив на тактико-оперативному рівні відносяться технології моніторингу загроз національній безпеці та технології державного реагування на загрози національній безпеці тощо.

На думку дослідника М. Шевченка необхідною умовою для реалізації технологій державного управління національною безпекою є створення відповідних організаційних структур, системи нацбезпеки та системи забезпечення національної безпеки, вироблення політики нацбезпеки [3; с.186].

За визначенням М. Шевченка технологія державного реагування на загрози національній безпеці це процес цілеспрямованого державно-управлінського впливу на субстрат загроз із використанням силового та несилового засобів у відповідності зі специфікою і логікою процесу його трансформації з метою зниження рівня загроз національним інтересам.

В залежності від рівня і масштабів поширення загроз національній безпеці застосовуються такі спеціальні технології державного реагування як

профілактика і протидія їх проявам шляхом: виявлення, попередження, локалізації і нейтралізації загроз національним інтересам і цінностям та передбачається застосування політичних, економічних, дипломатичних, правових, інформаційно-психологічних (ідеологічних) та військових методів державного реагування на загрози національній безпеці.

З метою мінімізації рівня загроз національним інтересам і цінностям в межах інформаційного механізму державного регулювання системи духовної безпеки України, Л. Масловою запропоноване поточне спостереження, контролю, оцінювання і аналізу тенденцій духовного розвитку суспільства шляхом запровадження на рівні держави паспорту загроз духовній безпеці, що сприяє реалізації обґрунтованих управлінських рішень і росту ефективності державної політики в сфері духовної безпеки [4]. Основою реалізації цього процесу є комплексний моніторинг, аналіз та прогнозування загроз у духовно-релігійній сфері в т.ч. деструктивного характеру.

Світовий досвід протидії релігійним загрозам свідчить, що передові країни вже тривалий час ефективно застосовують цілий спектр механізмів державного реагування на загрози в сфері релігії, а саме: створення відповідних законодавчих рамок умов; моніторинг протиправних дій в релігійній сфері, просвітительська діяльність; інформування громадськості про діяльність релігійних організацій; в разі необхідності, попередження про їх небезпеку; допомога особам, які зазнали шкоди через діяльність релігійних громад; впровадження протекціоністської політики до традиційних церков як носіїв національних цінностей і культури; профілактика протиправних дій на релігійному ґрунті тощо.

В той же час, аналіз інституційної складової системи забезпечення національної безпеки України в сфері релігії свідчить, що зазначена складова є багатофункціональною і достатньо розвинутою, але в окремих випадках повноваження, компетенція, роль і вплив цих структур є досить розгалужені і навпаки мають дублюючі функції, що є перешкодою у реалізації відповідних завдань і ефективності міжвідомчої взаємодії та за певних умов потребує впровадження механізмів оптимізації цих процесів і вдосконалення її структури.

Так, з метою модернізації даної системи вважається за доцільне створення інформаційно-аналітичного і організаційно-координаційного міжвідомчого центру по протидії загрозам національній безпеці України в релігійній сфері основними функціями якого має бути здійснення комплексного моніторингу і прогнозування загроз в духовно-релігійному середовищі держави, аналіз діяльності релігійних структур, а також проведення організаційно-координаційних заходів щодо виявлення, попередження і припинення передумов релігійного сепаратизму, екстремізму чи тероризму та інших деструктивних проявів на релігійному ґрунті.

При цьому, діяльність даного центру та взагалі системи забезпечення національної безпеки України в релігійній сфері повинна складатися з організаційно-інституційних, правових механізмів і механізму розвитку і ґрунтуватися на принципах: відродження духовних цінностей українського народу, захисту і збагачення культурного надбання; збереження і зміцнення моральних цінностей суспільства, традицій патріотизму і гуманізму, культурно-наукового потенціалу; консолідації суспільства на основі національних духовних цінностей; зміцнення традицій релігійних конфесій, протидія деструктивному злиттю релігійних інститутів з державними органами; адекватність заходів системи забезпечення духовної безпеки реальним і потенційним загрозам і своєчасність дій певних суб`єктів.

Використана література:

1. Чупрій Л.В. Релігійна безпека: стан і проблеми. // Збірник наукових праць КНУ ім. Т.Шевченка. Серія Гуманітарні студії. Випуск 5. К.: КНУ ім. Т. Шевченко, 2009 р. - с. 162 - 173.

2. Енциклопедія державного управління: у 8 т. / Нац. акад. держ. упр. При Президентові України ; наук.-ред. колегія : Ю. В. Ковбасюк (голова) та ін. - К.: НАДУ, 2011. Т.2: Методологія державного управління / наук.-ред. колегія: Ю.П. Сурмін та П.І. Надолішній (співголови) та ін. – 2011. – 692 с.

3. Шевченко М.М. Поняття «технологія державного реагування на загрози національній безпеці»: смисловий простір соціально-

філософського змісту. Нац. Пед. універ. Ім. Драгоманова, Філософія науки: традиції та інновації, 2017 р., № 2 (16). - 183 - 194 с.

4. Маслова Л.А. Механізми державного регулювання в системі забезпечення духовної безпеки суспільства: дис. к.н.держ.упр.: 25.00.02. / Л.А. Маслова. / Нац. Акад. держ. упр. при През. України. - К., 2016 р. - 248 с.

Чумаченко Д.С.

*аспірант кафедри соціології
та соціальної роботи*

*Класичний приватний університет,
м. Запоріжжя, Україна*

КОРУПЦІЯ ЯК СОЦІАЛЬНЕ ЯВИЩЕ У ВИМІРІ КЛАСИЧНОЇ СОЦІОЛОГІЧНОЇ ТРАДИЦІЇ

Корупція – багатогранне поняття, що включає в собі безліч аспектів економічного, правового, політичного характерів, а тому його слід розглядати в міждисциплінарному контексті. Тому важливо відзначити, що до визначення корупції існує різноманіття підходів. Багато хто з дослідників називають це явище кримінологічним, хоча є і така точка зору, що «корупція – поняття не стільки правове, скільки соціальне і моральне» [1, с.91].

Класична соціологічна традиція не виводить на розуміння корупції як самостійної теоретичної проблеми. Основним «антикорупційним» положенням можна вважати концепцію соціальної аномії Е.Дюркгейма, в яку включається не тільки зниження авторитету і неефективність соціальних норм, безвір'я індивіда в інституційний порядок, але і те, що можна описати як розрив системи органічної солідарності. Згідно Е.Дюркгейму, сучасне суспільство будується на розподілі праці. Корупція в цій схемі виступає паразитуючим, патологічним явищем, що використовує недоліки і упущення правової, політичної і економічної системи. З корупцією можна пов'язати діяльність груп, що керуються мотивами незаконної наживи, груп по

соціальних якостях несучасних, пов'язаних з соціально-профільним статусом, з тим, що посада і монополія на ресурси створюють систему соціальної залежності – підпорядкування [2]. Отже, корупція виступає як невластиве сучасному суспільству явище, неусунене в суспільних структурах, як результат соціальної аномії та «інтоксикації» суспільного організму незаконними, нелегітимними операціями.

У підході представників структурно-функціонального аналізу (Т.Парсонс, Р.Мертон [3], [4]) новаційним, таким, що розширює сферу дослідження корупції, є положення про антиномію партикулярних і універсальних норм, про шляхи інтеграції соціальних груп в суспільне життя і впливи на рівень відхилення від норм і отримання незаконних соціальних переваг ступеня засвоєння суспільних зразків і норм. Згідно цієї концепції, суспільство знаходиться в стані нерівноваги, якщо інтегруючі норми ослаблені або діють декларативно, також як і соціальні інститути показують високий ступінь дисфункціональності, заміщення явних функцій латентними, які зв'язані з використанням інституційних ресурсів для задоволення інтересів певних груп. Структурно-функціональний аналіз дає опис корупції з погляду функціональності, того, які функції і яким суспільним запитам задовольняє корупція. Подібна постановка питання виводить на розуміння корупційних практик як практик, пов'язаних з рівнем аналізу соціальної дії, з особистістю, як системи мотивацій, емоцій і ідей, інтерналізованих кожним індивідом. В аналізі корупції потрібно з'ясувати, яким чином агент, через якого здійснюється системна діяльність, виступає як носій корупційних практик.

Отже, в контексті структурно-функціонального підходу корупційні практики мають сенс лише в структурній взаємозалежності, в тому, що, не дивлячись на різноманітність форм прояву, вони інваріантні по відношенню до соціетального рівня. У розумінні корупційних практик важливим є два моменти: дефіцит інституційних ресурсів і взаємне надання послуг. Вважаючи, що корупційні практики діють в суспільстві на рівні групової взаємодії, структуралісти приходять до висновку про необхідність замикання і зосередження дослідницьких зусиль на розгляді діяльності державних

структур, які більшою мірою, згідно Р.Мертону [3], що характеризуються як структури замкнутої дії. Можна також сказати, що, будучи прихильниками обговорення корупції як розбіжності між соціально прийнятними цілями і прийнятними засобами їх досягнення, корупція визначається як практики, що мають мотиви і цілком легальні цілі, причому о використовують для цього легальні способи реалізації.

Таким чином, класична соціологічна думка виділяє три основні моменти в розумінні корупції як соціального явища: по-перше, як певних моделей поведінки, що мають обумовленість в ненормальних формах розподілу праці, виникнення опосередкованих надлишкових ланок; по-друге, в дефіциті або привласненні інституційних ресурсів в ситуації дисфункціональності соціальних інститутів; по-третє, у використанні іллегальних практик для досягнення визнаної в суспільстві легітимної мети.

Використана література:

1. Большой толковый социологический словарь (Collins). Том 1 (А –О): Пер. с англ. –М.: Вече, АСТ, 1999. – 544 с.
2. Гидденс Э. Устройство общества: Очерк теории структуризации / Гидденс Э. – М. : Академический проект, 2005. – 528 с.
3. Мертон Р. Социальная структура и аномия / Р. Мертон // Социологические исследования. – 1992. – №4. – С. 91-96.
4. Парсонс Т. Структура социального действия / Парсонс Т. – М.: Академический Проект, 2000. – 880 с.

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ: СОЦІОЛОГІЯ ТРАНСПОРТУ

<i>Перелигін Т. В., Хомерікі О.А.</i> АЕРОПОРТ В ПРОСТОРІ МІСТА: СОЦІОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ	3
<i>Яковенко Ю. І.</i> КОНДУКТОРИ ТА СОЦІАЛЬНА ДИСТАНЦІЯ: ПРО ОДНУ ЗАГАДКУ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ ВАЖЛИВОСТІ	8
<i>Литовченко І.В.</i> ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ СОЦІАЛЬНОГО ІНСТИТУТУ ТРАНСПОРТУ В СОЦІАЛЬНОМУ ПРОСТОРІ МІСТА	14
<i>Михайлич О.В.</i> ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ	18
<i>Ніколаєнко В. Л.,</i> ТРАНСПОРТ ЯК ЗАСІБ І ФАКТОР СОЦІАЛЬНОЇ ДИФФЕРЕНЦІАЦІЇ ТА КОНТРОЛЮ	21
<i>Ороховська Л.А., Кошетар У. П.</i> АСПЕКТИ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ГЛОБАЛІЗОВАНОГО СВІТУ	26
<i>Петренко-Лисак А.О.</i> ОБРАЗ МІСТА З ВІКНА ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ	29
<i>Семенець-Орлова І. А.</i> ІНСТИТУЦІЙНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАНСПОРТУ У ПОСИЛЕННІ СОЦІАЛЬНОЇ МОБІЛЬНОСТІ В УМОВАХ ПОСТІНДУСТРІАЛЬНОГО СУСПІЛЬСТВА	34
<i>Stryhul M.V.</i> TRANSPORT IN TERMS OF SOCIOLOGICAL UNDERSTANDING	37
<i>Тащенко А. Ю.,</i> ЩО РОБИТЬ ДИСКУРС ТРАНСПОРТУ «СУСПІЛЬНИМ»: АНАЛІЗ ОДНОГО ВИПАДКУ	41
<i>Яковенко А. К.</i> ТАКСІ ТА СОЦІАЛЬНА СТРУКТУРА	48
СЕКЦІЯ: АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СОЦІАЛЬНО-ПОЛІТИЧНОГО РОЗВИТКУ СУСПІЛЬСТВА	
<i>Чупрій Л.В.</i> ВПЛИВ ПОШИРЕННЯ КОРОНАВІРУСНОЇ ІНФЕКЦІЇ НА СВІТОВУ ЕКОНОМІКУ ТА СФЕРУ ЗАЙНЯТОСТІ	54
<i>Бондарчук П. С.</i> ВПЛИВ ГРОМАДЯНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА НА НАЦІОНАЛЬНУ БЕЗПЕКУ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ	59
<i>Грищенко Н.І.</i> ОСОБЛИВОСТІ МІГРАЦІЇ ЯК СОЦІАЛЬНОГО ЯВИЩА	61
<i>Гром І. С.</i> РОЛЬ МАТЕ В ЛАТИНОАМЕРИКАНСЬКІЙ КУЛЬТУРІ	67

Гугнін Е.А. КОНСЕНСУАЛЬНІ ТА КОНФЛІКТНІ СТРАТЕГІЇ ОБМЕЖЕННЯ СУВЕРЕНІТЕТУ: СОЦІОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ	67
Кононова Я. В. СОВРЕМЕННЫЙ НИГИЛИЗМ: К КОНЦЕПТУАЛЬНЫМ ОСНОВАНИЯМ “КОНТРАБАНДНОЙ” ФУНКЦИИ ЗНАНИЯ	70
Корнілов В.С., КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ СОЦІАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	74
Круговий Д. С. МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНОГО РЕАГУВАННЯ НА ЗАГРОЗИ ПОЛІТИЧНІЙ БЕЗПЕЦІ В УМОВАХ ЗОВНІШНІХ ТА ВНУТРІШНІХ ВИКЛИКІВ	83
Лясота Л.І. ІНСТИТУЦІЙНА ДОВІРА ЯК ОСНОВА ФОРМУВАННЯ СОЦІАЛЬНОГО КАПІТАЛУ	88
Мостіпан О.М. ВЕЛОСИПЕДНИЙ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ: ПЕРСПЕКТИВИ СТАНОВЛЕННЯ ТА НЕОБХІДНІ ЗМІНИ У СУСПІЛЬНІЙ СВІДОМОСТІ	94
Половая Н.О. ВПРОВАДЖЕННЯ ЕЛЕКТРОННИХ ТЕХНОЛОГІЙ НАВЧАННЯ В ОСВІТНІХ ЗАКЛАДАХ	98
Роговська О.О. ДО ПИТАННЯ ЦИФРОВІЗАЦІЇ У СУЧАСНОМУ ТРАНСФОРМАЦІЙНОМУ КОНТЕНТІ	102
Савчук С. О. ОПТИМІЗАЦІЯ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ ПРОТИДІЇ ТЕРОРИЗМУ В УМОВАХ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ	105
Резник В.Ю. ДЕРЖАВНЕ РЕАГУВАННЯ НА ЗАГРОЗИ НАЦІОНАЛЬНІЙ БЕЗПЕЦІ УКРАЇНИ В СФЕРІ РЕЛІГІЇ	110
Чумаченко Д.С. КОРУПЦІЯ ЯК СОЦІАЛЬНЕ ЯВИЩЕ У ВИМІРІ КЛАСИЧНОЇ СОЦІОЛОГІЧНОЇ ТРАДИЦІЇ	114

НАУКОВЕ ВИДАННЯ

МАТЕРІАЛИ

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

Соціологія транспорту

19 березня 2020 року.

м. Київ

Підписано до друку 15.10.2020 р. Формат 60x84/16
Папірофсетний. Гарнітура Arial. Друкофсетний
Умовно-друкований арк. 7,8. Обліково-видавничий арк. 7,2
Наклад 300 прим. Замовлення № 97

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