

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

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувачка випускової кафедри
_____ О.А. Хомерікі
« ____ » _____ 2022 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО РІВНЯ БАКАЛАВР
ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 054 «СОЦІОЛОГІЯ»
ОПП «Соціологія»

Тема: Функціонування громадського транспорту у соціальному просторі міста

Текст роботи містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

Виконавець: студент СЛ – 411 **Щеглов Євгеній Олександрович**

Керівник: кандидат соціологічних наук, доцент, доцент кафедри соціології та політології Корнілов Володимир Степанович

Нормоконтролер: _____ Стригуль М.В.

КИЇВ 2022

РЕФЕРАТ

Дипломна робота містить: 71 сторінку, 45 посилань на літературні джерела.

Об'єкт дослідження: громадський транспорт.

Мета роботи: визначення характеру функціонування громадського транспорту в соціальному просторі міста.

Методи дослідження: 1) Методи збору соціологічної інформації: а) опитування у вигляді інтерв'ю, експертного опитування, б) аналіз документів, у вигляді розгляду матеріалів соціологічних досліджень, державні та відомчої статистики

2) Методи статистичної обробки інформації: аналіз первинних статистик розподіл ознак,

3) Загально-наукові методи: аналіз, синтез, індукція, дедукція, операціоналізація, інтерпретація, типологізація, класифікація, тощо

Предмет дослідження: - функціонування громадського транспорту у соціальному просторі міста.

Для досягнення поставленої мети в роботі вирішуються наступні завдання:

- Систематизувати теоретичні уявлення про транспорт
- Проаналізувати сучасні теоретичні підходи щодо вивчення громадського транспорту в соціальному просторі міста
- Проаналізувати дослідження транспорту в українській соціології.
- Визначити соціальні механізми формування громадського транспорту в соціальному просторі міста та фактори їх детермінації в українському суспільстві.
- Розробити програму та інструментарій соціологічного дослідження. В дипломній роботі розглянуто функціонування громадського транспорту у соціальному просторі міста, в соціо-культурному контексті. У процесі роботи зроблено висновки щодо стану громадського транспорту в соціальному

просторі міста, а також ставлення людей до соціально-культурного стану громадського транспорту.

Ключові слова: ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ, СОЦІО-КУЛЬТУРНИЙ СТАН, КОМФОРТ, СОЦІАЛЬНА ДИСТАНЦІЯ, ІНТЕГРАЦІЯ

ABSTRACT

Thesis contains: 71 pages, 45 references to literary sources.

Object of research: public transport.

Purpose: to determine the nature of the functioning of public transport in the social space of the city.

Research methods: 1) Methods of collecting sociological information: a) survey in the form of interviews, expert surveys, b) analysis of documents in the form of consideration of sociological research materials, state and departmental statistics

2) Methods of statistical information processing: analysis of primary statistics distribution of characteristics,

3) General scientific methods: analysis, synthesis, induction, deduction, operationalization, interpretation, typology, classification, etc.

Subject of research: - functioning of public transport in the social space of the city.

To achieve this goal, the following tasks are solved in the work:

- to systematize theoretical ideas about transport
- Analyze modern theoretical approaches to the study of public transport in the social space of the city
- Analyze the study of transport in Ukrainian sociology.
- To determine the social mechanisms of formation of public transport in the social space of the city and the factors of their determination in Ukrainian society.
- Develop a program and tools for sociological research. The thesis considers the functioning of public transport in the social space of the city, in the socio-cultural context. In the process of work, conclusions were made about the state of public transport in the social space of the city, as well as the attitude of people to the socio-cultural state of public transport.

Keywords: PUBLIC TRANSPORT, SOCIO-CULTURAL STATUS, COMFORT, SOCIAL DISTANCE, INTEGRATION

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
ТЕОРЕТИКО – МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ У СОЦІАЛЬНОМУ ПРОСТОРИ МІСТА.....	
1.1. Основні соціологічні підходи до вивчення функціонування громадського транспорту.....	10
1.2. Сучасні теоретичні підходи до вивчення громадського транспорту.....	21
Висновок до розділу 1.....	27
РОЗДІЛ 2. ФУНКЦІОНУВАННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ОБ'ЄКТ СОЦІОЛОГІЧНОГО АНАЛІЗУ.....	27
2.1. Соціальні проблеми громадського транспорту у соціальному просторі міста.....	29
2.2. Функціонування громадського транспорту як інноваційний процес.....	39
Висновок до розділу 2.....	
РОЗДІЛ 3. ДОСВІД ЕМПІРИЧНОГО ВИВЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ.....	56
3.1. Програма та інструментарій соціологічного дослідження	56
ВИСНОВКИ.....	64
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	67

ВСТУП

Актуальність теми. Транспорт як соціокультурний феномен змінюється під впливом розвитку та перевизначення міських просторів людьми, переформулювання соціальних вимог і модифікація повсякденних практик. Громадський транспорт як функціональна система задоволення найважливіших суспільних потреб утворює особливу сферу соціокультурні відносини з його просторовими і тимчасовими межами, що визначаються набором ролевих очікувань і цінностей.

Повсякденна культура громадського транспорту – це система цінностей, синтез формальних правил і неформальних домовленостей, в рамках якого формуються статусні взаємодії споживачів і представників транспортної послуги, відтворюються дискримінаційні практики, формуються цінності та норми спільноти пасажирів і водіїв, перетворюючись на моделі дій.

Після цього слідує більш ретельне дослідження дискомфорту, що застосовується по відношенню до громадського транспорту, включаючи дослідження соціальної стерильності, оточення та будь-які негативні стереотипи пасажирів. Є деякі докази того дискомфорт та негативний вплив на пасажирів є перешкодами для громадського транспорту, але цим соціальним факторам приділяється відносно мало уваги, і більшість важливих висновків мають якісний характер.

Влада на місцевому та регіональному рівнях стверджує важливість високих умов життя з точки зору економічного добробуту та вигідних умов ведення бізнесу. Громадяни очікують прийнятний рівень доходу та хороші місцеві послуги — поєднання яких часто називають «добробутом». Очікується, що місцеві та регіональні політики забезпечать людям гарне життя вдома та на роботі, і таке, у якому умови продовжуватимуть розвиватися; тобто життя, в якому є якийсь зростання.

Зростання місцевих та регіональних муніципалітетів в основному залежить від розвитку добробуту. На практиці ж зростання є часто є синонімом

місцевого економічного зростання, яке вважається важливим для покращення добробуту громади. Метою економічного розвитку є стимулювання розвитку суспільства і створення життєздатні спільноти, де люди можуть жити, працювати та добре жити. Одним із найважливіших ефектів добробуту функціонування громадського транспорту вважається створенням чесної та загальнодоступної транспортної системи.

Протягом останніх десятиліть суспільство стало свідком фундаментальних змін, а розвиток урбанізації швидше, ніж будь-коли раніше. Світова кількість людей, які живуть у містах перевищує кількість людей, які проживають у сільській місцевості, і очікується, що урбанізація продовжиться десятиліття. Отже, міські райони часто стикаються зі значними проблемами транспорту та мобільності в той же час, що й екологічними, економічними та соціальними проблемами міського транспорту. Багато сучасних проблем пов'язані з залежністю від викопного палива, глобальним потеплінням, бідністю та соціальними проблемами, які є дуже актуальними для транспортного сектора. Оскільки великі проблеми пов'язані з заторами, забрудненням і доступністю для всіх центральних вузлів, роль громадського транспорту в житті суспільства очевидна. Громадський транспорт пропонує кілька переваги: екологічна стійкість і скорочення використання викопного палива; побудова сильної економіки шляхом транспортування людей на роботу і з роботи; утримання та створення робочих місць; профілактика заторів; і забезпечення доступу для мобільності для будь-якої вікової категорії громадян.

Об'єкт дослідження - громадський транспорт.

Предмет дослідження - функціонування громадського транспорту у соціальному просторі міста.

Мета роботи - визначення характеру функціонування громадського транспорту в соціальному просторі міста.

Реалізація вказаної мети передбачає вирішення наступних дослідницьких завдань:

- Систематизувати теоретичні уявлення про транспорт

- Проаналізувати сучасні теоретичні підходи щодо вивчення громадського транспорту в соціальному просторі міста

- Проаналізувати дослідження транспорту в українській соціології.

- Визначити соціальні механізми формування громадського транспорту в соціальному просторі міста та фактори їх детермінації в українському суспільстві.

- Розробити програму та інструментарій соціологічного дослідження.

Методи дослідження. Для виконання завдань дипломної роботи були використані наступні методи:

1) Методи збору соціологічної інформації: а) опитування у вигляді інтерв'ю, експертного опитування, б) аналіз документів, у вигляді розгляду матеріалів соціологічних досліджень, державні та відомчої статистики

2) Методи статистичної обробки інформації: аналіз первинних статистик розподіл ознак,

3) Загально-наукові методи: аналіз, синтез, індукція, дедукція, операціоналізація, інтерпретація, типологізація, класифікація, тощо

Елементи наукової новизни

Найбільш важливими елементами новизни варто вважати

- уточнення окремих теоретичних уявлень, стосовно змісту структури транспорту в соціокультурному просторі міста як соціального феномену, механізмів на факторів його детермінації.

- Поглиблення наукових уявлень про зміст та ступінь формування транспорту в соціокультурному просторі міста в Україні

Теоретичне значення:

- Висновки та положення даного дослідження можуть бути використані для подальшої теоретичної розробки, та здійснення прикладних досліджень феномену транспорту.

- Уточнення змісту структурних компонентів, детермінуючі фактори транспорту в соціокультурному просторі міста як соціального феномену.

- Визначення загального розуміння соціологічного забезпечення процесів удосконалення, усунення транспорту в соціокультурному просторі міста

Практичне значення:

- Підходи, що запропоновані дослідженням і аналізом, можуть бути враховані та використані при оцінці, прогнозуванні та здійсненні процесів оптимізації.

- Результати та висновки можуть бути використані при підготовці навчальних курсів з теоретичних і прикладних дисциплін у вищій школі.

Апробація результатів дипломної роботи

Матеріали і результати обговорювалися на наукових конференціях ПОЛІТ. З результатами дослідження були ознайомлені керівники та склад управління наукової політики НАУ.

РОЗДІЛ 1.
ТЕОРЕТИКО – МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ
ФУНКЦІОНУВАННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ У
СОЦІАЛЬНОМУ ПРОСТОРИ МІСТА

1.1 Основні соціологічні підходи до вивчення функціонування та розвитку громадського транспорту

Транспорт має центральний вплив на відносини між фізичним простором і суспільством. Те, що зміни у транспорті впливають на організацію людської діяльності у міському та регіональному просторі, структуруючи забудоване середовище, стимулюючи зростання міст та впорядковуючи відносини між містами у національній міській системі, було широко визнано з моменту зародження соціальних досліджень взаємозалежності між міським суспільством та технологіями.

Уточнюючи початкові спостереження, недавні дослідження розрізняють вплив транспорту у просторовому та соціальному плані. Припущення перших екологів та географів про те, що городяни отримують загальний доступ до житла, зайнятості, освіти та послуг, поступилося місцем вивченню впливу транспорту на сегрегацію за місцем проживання, децентралізоване та поліцентричне землекористування, споживання енергії та нерівність у розподілі ресурсів. транспортні послуги. Увага також була звернута на соціальні наслідки цієї нерівності — невідповідність між місцем проживання та можливостями працевлаштування серед міської бідноти, а також соціальну ізоляцію молоді, людей похилого віку, інвалідів, представників расових та етнічних меншин та жінок. За останнє десятиліття соціальні психологи розпочали подальше уточнення цих макросоціальних структурних впливів, вивчаючи, як транспорт впливає на індивідуальну соціальну взаємодію у сім'ї та суспільстві. Лабораторні експериментальні дослідження, польові дослідження у природних

умовах та аналіз бюджету часу дозволяють припустити глибину впливу транспорту на повсякденне життя. Ще одна нова група досліджень зосереджена на інституційних силах, що сформували транспортну технологію. Це дослідження, засноване на історії міст, дослідження політичної організації та міської політичної економії, заповнює теоретичні прогалини в більш ранніх роботах з транспорту. Воно включає історичні дослідження місцевих транспортних операційних систем, дослідження того, як промислова організація транспортної галузі впливає на політику в цій галузі, а також національні та місцеві дослідження формування транспортної політики.

Урбанізація вимагає координації та географічної концентрації спеціалізованої економічної діяльності. Як координація між міськими центрами, так і концентрація населення в регіонах прискорюються або сповільнюються внаслідок змін у транспортних та комунікаційних технологіях. За попередньою концентрацією населення в міських центрах, що стала можливою завдяки міжрегіональному транспорту (наприклад, каналам, залізницям, автомагістралям), слід розосередження населення в міру того, як централізована економічна діяльність поширюється на великі мегаполіси завдяки подальшому розвитку внутрішньоміського транспорту (наприклад, електрифікація трамвая або поява автомобілів). Екологічні дослідження значною мірою звели теоретичне пояснення міських процесів до таких технологічних змін. З погляду цього дослідження, міське населення виросло внаслідок розширення участі міст у міжрегіональній економіці, що стало можливим завдяки технологічним досягненням у сфері транспорту. Ці транспортні зміни розширили пропозицію міської землі для поселення та пов'язаних поселень по всій країні. Розширенню міст та розвитку національної міської системи сприяли транспортні досягнення. У міру того, як один вид транспорту досягав своїх технологічних меж у розширенні міського простору, його місце займав інший.

Висновки міських економістів та політологів аналогічні висновкам міських екологів, хоча пропонуються різні пояснення та докази ролі та

наслідків міського транспорту. Економісти розробили екологічну теорію, зосередивши увагу на тому, як фірми та житлові споживачі міської землі вирішують мінімізувати витрати на розміщення. Припускаючи раціональний вибір споживачів у економетричних моделях, економісти стверджують, що споживачі (як промислові, і індивідуальні) прагнули збалансувати вартість землі та проїзду, оскільки транспортні технології розширили доступом до дешевшої землі. виробнича діяльність із місць у міських центрах, оскільки фірми та мешканці перемістилися за межі міста, щоб мінімізувати вартість землі. Таким чином, технологічні зміни визначили проїзд та вартість землі, зміни в економічній діяльності та нові економічні функції, що впливають на міський транспорт. Це пояснення не відноситься до історичних рішень та інститутів, які обмежували ринок землі, транспорту, житла та торгівлі. Як стверджує Мут: "Багато особливостей міської структури та міського землекористування можна пояснити без звернення до спадщини минулого". Отже, більшість досліджень як економістів-урбаністів, і політологів-урбаністів обмежувалися перехресними даними; дослідники припустили, що вплив технологічних змін відбивається у зміні моделей розселення. У цьому підході відсутні дані тимчасових лав та історичний аналіз. Теоретики розташування у міській економіці ігнорують державне втручання у міський ринок, яке обмежує, або приватний контроль над землею, що розширює межі зростання міста. У той час як взаємодія землі та транспортних витрат здається адекватною у химерних математичних моделях міського регіонального розвитку, такі моделі дозволяють дослідникам абстрактно організувати аналіз міського транспорту, не вкорінюючи цей аналіз у розумінні міської історії. Зміни у фізичній структурі міст пов'язана зі змінами у транспортних технологіях шляхом зосередження уваги на характеристиках населення міст (дохід, вік, раса, володіння автомобілями, освіта). Припущення у тому, що споживачі раціонально вибирають вид транспорту відповідно до свого соціального і просторового становища на міському ринку. Вивчаючи основні характеристики людей та їх вибір транспорту для поїздки на роботу, дослідники

підтверджують, що люди з вищими доходами, які мають автомобілі, з меншою ймовірністю користуються громадським транспортом, ніж люди з нижчими доходами, які не мають автомобілів. Дослідники-політологи, що вивчають міський транспорт розробили аналогічний аргумент: рівень витрат на транспорт у штаті та місті залежить від зв'язку між поведінковими та демографічними характеристиками міських жителів. Таким чином, політика державних витрат опосередковує суперечливі погляди та потреби міського населення, переводячи їх у державну та міську транспортну політику. Швидка урбанізація, почуття громадянської відповідальності, наявність вищих соціально-економічних груп, і навіть расове і етнічно різноманітне населення пов'язані з адекватним рівнем обслуговування громадського транспорту, і навіть зі збільшенням витрат за дороги. Дослідження цих просторових, економічних та популяційних корелятивів транспорту не можуть пояснити, як вони розвивалися. Вони зазнають невдачі не тільки тому, що теорія не визначає статистичних моделей попиту на перевезення, але й тому, що вона ігнорує взаємозв'язок між просторовими та соціальними категоріями аналізу. Ця література описує ці категорії, але відсутність тимчасового виміру в методологічному дизайні обмежує здатність цих дослідницьких зусиль ставити реляційні питання зв'язків між міським простором, економікою та суспільством. Припущення теорії розташування в міській економіці, екологічної теорії в міській соціології та географії та плюралізму в політичній науці абстрагують міські просторові та демографічні характеристики від історичного та інституційного устрою соціальних класів у містах [12].

Інше припущення, яке слід критично розглянути, полягає в тому, що споживач раціонально вибирає вид транспорту відповідно до свого соціального та просторового становища на ринку. Цей індивідуалізований рівень аналізу ігнорує історичні, політичні та економічні інститути, які формують середовище, в якому людина приймає рішення, та те, як люди чи фірми набувають ресурсів для полегшення ринкових рішень. Припущення, що урядові політичні рішення відображають вибір споживачів і є посередником між

різними індивідуальними рішеннями для надання оптимального набору транспортних послуг, також викликає сумніви. Знову ж таки, попит на транспортному ринку вважається детермінованим, тоді як структура галузі, що постачає транспортні послуги та обладнання, значною мірою ігнорується. , не беруть до уваги вузький діапазон варіантів, доступних мандрівникам Припущення, що на ринку домінує індивідуальний вибір, а не продукт ринкових сил, робить міські дослідження сліпими до інститутів та процесів, що обмежують такий вибір [7].

Концептуальні та методологічні засади дослідження цього соціального інституту були закладені в працях М. Вебера, Е. Дюркгейма, К. Маркса. У період становлення соціології міський громадський транспорт розумівся як категорія переміщення пасажирів в просторі. (К. Маркс), інститут, що допомагає функціонувати місту. (М. Вебер), відсутність якого створює в суспільстві порожнечу. (Е. Дюркгейм). Шляхи сполучення визначають таким чином той напрямок, у якому відбуваються внутрішні пересування і обмін і навіть інтенсивність цих пересувань обміну і т.д [2].

Місцева та порівняльна історія транспорту сприяє нашому розумінню складної взаємодії між зростанням міст та зміною транспорту. Оскільки більшість цього історичного дослідження стосується обмеженого історичного періоду, його результати не можна узагальнювати. Проте він стосується важливих інституційних змін місцевої політики. Початкові дослідження історії міського транспорту описують, як обмеження систем тролейбусів, запряжених кіньми, стимулювали швидке впровадження електрифікованих тролейбусів у контексті зростання інвестицій у комунальні послуги, спекуляцій землею та швидкого зростання населення. Електрифікація у Сполучених Штатах йшла швидше, ніж у Європі. Електрифікація транспорту йшла паралельно зі зростанням як національного виробництва електротоварів, так і місцевої індустрії нерухомості. Понад те, транспорт розглядався як власниками громадського транспорту, і містобудівниками як «моральний вплив» видалення людей із шкідливого середовища центральних міст. Соціальна функція

транспорту у зменшенні соціальних конфліктів у місцевій політиці за рахунок просторового розосередження міського робітника населення отримала широке визнання. Як зазначає Чіп у своєму порівняльному дослідженні транспортних систем, США до Першої експансії на початку 20 століття являла собою асоціальні накладні витрати, спрямовані на заохочення регіонального розвитку приватними підприємствами. Цим цілям розвитку були підпорядковані потреби механізації та транзитного обслуговування. На початку Першої світової війни це призвело до поєднання корупції та поганого управління, що призвело до краху кредиту та масового скорочення приватних інвестицій у транспорт. Міст, вартість робочої сили значно перевищувала середню заробітну плату у промисловості. Відсутність великого обслуговування та зростання рівні плати за проїзд також політизували транзит серед споживачів, що призвело до збільшення вимог громадського контролю. Регулювання деполітизувало транспорт, вивівши його з громадської сфери міської політики у форуми призначених, орієнтованих бізнес державних регулюючих комісій. Це організаційно ізолювало транспортні рішення від громадськості через фактичне позбавлення міського населення виборчих прав. Міські історики часто намагалися пояснити занепад громадського транспорту, посилаючись на якусь єдину причину корупцію, погану ділову практику. Переповнене обслуговування, відсутність технологічних інновацій, регулювання або поява автомобілів. пояснити ширший соціальний структурний зрушення, пов'язані з переходом від громадського транспорту до приватного. Ця зміна ознаменувала як технологічний перехід від рейок до транспортних засобів на гумових колесах; це також торкнулося основних відносин між працею та капіталом у виробництві транспортного обладнання, споживчі витрати на поїздки, пов'язані з роботою, а також політичну організацію та управління транспортною політикою. Перехід до приватних видів транспорту дозволив узагальнити транспортно-інфраструктурні витрати за рахунок будівництва доріг на федеральному рівні та рівні штату та фінансованого державою транзиту,

деполітизував питання транзиту у виборчій політиці та звільнив інвестиційний капітал від вимог державної інфраструктури [3].

Структурно-функціональна теорія Т. Парсонса окреслила роль міського громадського транспорту на рівні «забезпечення виникнення та збереження соціального порядку в соціальній системі за допомогою особливих ціннісно-нормативних комплексних систем, що регулюють поведінку індивідів»[4]. Мобільність, яка забезпечується громадським транспортом, що активно розвивається тепер «загальноприйнятий зразок - поведінки і звичка мислення» (Т. Веблен), «встановлення специфічно соціального сорту» (Е. Хьюз). М. Кастельс, Дж. Уррі і Ф. Ашер переконують у тому, що фактор мобільності в сучасному постіндустріальному суспільстві набуває все більш визначальний характер, і ця тенденція перетворюється на потужний вектор соціальної зміни [8]. На думку З. Баумана, «як тільки відстань, пройдена за одиницю часу, стала залежати від технології, від штучних транспортних засобів, які дійшли до наших днів, успадковані від минулого обмеження швидкості руху могли бути в принципі, порушені»[6]. В принципі, так, але в реальній практиці - ні. Швидкість пересування транспорту в місті строго регламентована, що пов'язано, в першу чергу, із забезпеченням безпеки жителів, але і самі переміщення «з'їдають» досить багато часу [6].

Визначальне значення для розуміння сучасної дійсності мають погляди Р. Мертона на функціонування соціальних інститутів в періоди дезорганізації, індивідуальні стратегії громадян в умовах інституціональних дисфункцій [6].

Розвиток соціологічних уявлень про громадський транспорт здійснювався і в рамках феноменологічного підходу до аналізу соціальних явищ у повсякденному житті, які об'єктивували осмисленість інституціональної дії. Так, П. Бергер і Т. Лукман, розглядаючи даний інститут не тільки в контексті мобільності, але і як опредмечену діяльність людей, взаємну типізацію звичних дій, впритул підійшли до розуміння хабітуалізації, перехід дій до звичок, соціальних практик [7].

Як відзначають представники Чиказької соціологічної школи, виникає необхідність організації простору у відповідності з об'єктивними закономірностями середовища [15]. На зв'язок між соціальними і просторовими відносинами, регулятором якого є міський громадський транспорт, вказував Г. Зіммель, ще далі пішли Д. Боден і Х. Молоч, які наполягають, що всупереч всім глобальним впливам люди відчують особливе тяжіння до просторової близькості. Доказом їхньої правоти стала концепція секторів, запропонована урбаністом Х. Хойтом, який виявив, що групи населення з високим доходом селилися, як правило, у секторах уздовж транспортної магістралі, що має гарний зв'язок з містом [35].

Автором ідеї присвоєння простору, що відбиває найбільшу розробленість соціальних підстав сутності транспорту в сучасному міському просторі, був П. Бурдьє. Саме він визначив простір як найбільш дефіцитне сучасне благо, показав, як сучасні люди борються за нього, визначив міський громадський транспорт як своєрідну форму капіталу, інститут присвоєння простору [10].

Подорож в громадському транспорті є фізичним переміщенням у «плоті» з транспортної інфраструктури сучасного міста, де відтворюються глобальні явища, що транслюють глобальні поняття. У центрі уваги мобільні спільності людей, включених у потоки, які постійно перетинають кордони суспільства, створюючи нові координати: часові та просторові. Процес руху визначається як транспортний скейп», структурована технологічна мережа, що забезпечує транспортування соціальних агентів по дорогах міста.

Міське середовище, що містить шляхи і перепони, транспортні маршрути, що відповідають установкам міської влади, є правилами гри», що спускаються на слабких» користувачів і споживачів [18].

Необхідно також підкреслити вплив громадськості на пасажирське співтовариство в радянський час, коли громадська думка була інституціалізована в механізм самоврядування, націлений на підтримку порядку і регулювання соціальної дії; використовувалася державою як підтримання громадського порядку та контролера в повсякденному житті, що

знаходило відображення в поведінці радянських пасажирів, наприклад, за відсутності кондуктора пасажери самі клали гроші за проїзд і керувалися в цьому громадським схваленням і совістю. В даний час ситуація змінилася, і це також вимагає дослідження [21].

Відштовхуючись від ідеї Т. Парсонса про систему сучасних суспільств, можна визначити включеність акторів транспортної повсякденності в систему дії, маючи на увазі невід'ємну наявність і вплив різних підсистем (культурної, особистісної та поведінкового організму). Слідом за уявленнями П. Бурдьє про соціальний простір, описує транспорт властиві йому характеристики. Соціально розміченому простору приписується прагнення реалізуватися у фізичному просторі, де локалізовано блага і послуги, агенти та групи. Транспорт визначається як габаритний об'єкт соціального простору, присвоєний агентами як якась власність. Внутрішньому простору транспортних вагонів як будь-якому з публічних місць при цьому властивий соціальний розподіл, що виявляється у фізичному просторі баченням, сприйняттям і оцінюванням.

Традиція теоретизування соціальної ролі транспортних засобів була в роботах Ч. Кулі, де він визначив, що соціальне і технічне в транспорті взаємно конструюють одне одного. Функції соціального транспорту мають важливе значення у інститутах організації, термінальних і матеріально-технічних структурах великих міст. Витрати на перевезення розглядаються соціологами Чиказької школи як один із факторів (поряд з вартістю оренди житла), що впливає на вибір місця роботи працівників промислових міст. Економічна парадигма розглядає транспорт як результат історичного процесу.

Транспорт з позицій соціокультурної парадигми постає як розмірний об'єкт простору, зі своїми правилами і положеннями, послідовна поведінка представників різних груп, які регулярно переміщуються в повсякденній реальності. Цікаво дивитися на транспортні засоби як на неприборкану небезпеку, яка діє сама по собі. Антропологи міського транспорту вводять термін «пасажирська хореографія», маючи на увазі конфігурацію тілесних практик «рух у русі», ритм і темп руху кожного окремого пасажера [32].

Отже, транспорт дає можливість швидкої подорожі, яка позначається як будь-який рух за межі постійного проживання, зміна повсякденного середовища (географічного, соціального, культурного, природного), відрив від «дому», фізична рухливість у просторі [19].

Міський громадський транспорт представлений як соціальне явище, що є однією з передумов формування і розвитку міського простору, призначеного для задоволення потреб людини в мобільності. Історично це - громадський транспорт та його інфраструктура, що сформувала просторовий каркас сучасних міст і мегаполісів. Громадський транспорт виник і був інституціалізований вже на ранніх етапах розвитку суспільства як ефективний спосіб економії та професіоналізації транспортних послуг. Соціально-економічний і науково-технічний розвиток суспільства дав змогу швидко і повністю індивідуалізувати мобільність. Проте дисоціація соціальних відносин мобільності була модифікована в проблеми міського простору, соціальна цінність якого зростає і вступає в нерозв'язну суперечність з можливостями індивідуальної мобільності. Ефективне привласнення міського простору сучасним мегаполісом повсюдно забезпечує міським громадським транспортом, стан якого є найважливішим показником привабливості і людяності міського середовища.

Традиція теоретизування соціальної ролі транспортних засобів була у роботах Ч. Кулі, де він визначив, що соціальне та технічне у транспорті взаємно доповнюють одне одного.

Важливе значення у військово-політичних організаціях, термінальних та тилових структурах великих міст. Транспортні витрати розглядаються соціологами Чиказької школи як один з факторів (поряд з вартістю орендованого житла), що впливає на вибір місця працевлаштування працівників у промислових містах. Економічна парадигма розглядає транспорт як наслідок історичного процесу.

Транспорт із позицій соціокультурної парадигми постає як мірний об'єкт простору, завдання зі своїми правилами та регламентами, послідовна поведінка

представників різних груп, які регулярно переміщує пасажиропотоки у повсякденній реальності. У культурній антропології цікаво розглядати транспортні засоби як дику небезпека, що діє як така. Антропологи міського транспорту запроваджують термін «пасажирський транспорт». хореографія», маючи на увазі конфігурацію тілесних практик «рух у русі», ритм та темп рухи кожного окремого пасажера.

Отже, транспорт дає можливість швидкої поїздки, яка маркується як будь-яке переміщення за межі постійного місця проживання, зміна повсякденного середовища (географічного, соціального, культурного, природного), відділення від «будинку», фізична мобільність у просторі.

Міський громадський транспорт представлений як соціальне явище, що є однією з передумов формування та розвитку міського простору, покликаною задовольнити потреби людини у мобільності. Історично це був громадський транспорт та його інфраструктура, що сформувала просторовий каркас сучасних міст та мегаполісів. Громадський транспорт виник інституціоналізовано вже на ранніх стадіях розвитку суспільства як ефективний спосіб економії та професіоналізації транспортних послуг. Соціально-економічний та науково-технічний розвиток суспільства дозволив швидко та повністю індивідуалізувати мобільність. Проте дисоціація соціальних відносин мобільності видозмінилася в проблемах міського простору, соціальна цінність якого зростає і входить у нерозв'язний конфлікт із можливостями індивідуальної мобільності. Ефективне освоєння міського простору сучасного західного мегаполісу повсюдно забезпечується міським громадським транспортом, стан якого є найважливішим показником привабливості та людяності міського середовища.

1.2 Сучасні теоретичні підходи до вивчення громадського транспорту

Більшість вчених розглядають систему як набір компонентів із взаємозв'язками та зв'язками між ними, які утворюють певну цілісність. Кожна система має такі характеристики: набір первинних компонентів (елементів), що мають специфічні властивості; зв'язки між цими компонентами зі специфічними властивостями; виникнення (Цільність) [23].

Систематичне вивчення громадського транспорту включає:

1. Створення схеми системи, визначення її функцій, визначення цілісності системи, її природи (відкритої чи закритої).
2. Структурування системи, виділення її підсистем і елементи, їх якісні та кількісні властивості.
3. Оптимізація системи – реалізація результатів дослідження у вигляді рекомендацій, нових залежностей, програм та емпіричних даних (графіків, таблиць, картограм, карт тощо).

Наступним методом дослідження є структурний аналіз громадського транспорту, метою якого є виявлення окремих структур цієї системи. У складі системи громадського транспорту є три основні структурні підрозділи:

- функціональні та галузеві,
- територіальні
- Організаційно-управлінська структура.

Функціонально-галузева структура системи громадського транспорту — це склад, сукупність її функціональних складових — різних видів, форм і напрямків пересування людей. За словами О. Топчієва, «українська економічна соціологія традиційно розглядала транспорт у його основних галузях: залізничний (залізничний), автомобільний, водний, трубопровідний. Такий підхід до певної міри зберігся і зараз. Однак на світовому ринку транспортних послуг утверджується так званий функціональний підхід з метою забезпечення

недорогих і зручних перевезень пасажирів і вантажів на маршрутах призначення шляхом ефективного поєднання різних видів транспорту в єдиному технологічному ланцюжку [35].

Територіальна структура — це просторова структура, відношення і відношення просторово виражених об'єктів. Це територіальна «проекція» функціонально-галузевої структури, з якою вона стоїть у діалектичній єдності.

Організаційно-управлінська структура — це сукупність організаційних форм та органів управління, які є ієрархічно узгодженими та забезпечують цілеспрямований та узгоджений розвиток усіх ланок системи громадського транспорту. Для вирішення складних і масштабних проблем функціонування системи міського громадського транспорту необхідна чітка організаційна та управлінська структура всіх рівнів цієї системи [44].

Картографічний метод є важливим методом наукового вивчення територіальної організації системи громадського транспорту. Суть цього методу дослідження полягає у включенні в процес дослідження системи громадського транспорту проміжної ланки – карти як моделі досліджуваних явищ. На етапі збору та аналізу інформації використовувалися карти загальної транспортної мережі та карти маршрутів окремих видів громадського транспорту.

На останньому етапі вже опубліковано карти результатів досліджень – проектні карти розвитку міського громадського транспорту. На основі ретроспективного аналізу транспортно-географічних досліджень визначено основні напрями удосконалення територіальної організації автомобільного пасажирського транспорту м. Києва та інших міст м. Україну можна окреслити. Він також визначає пріоритети розвитку системи міського пасажирського транспорту, зокрема: забезпечення доступності та якості транспортних послуг для всіх груп населення, інтеграцію в європейську транспортну систему, підвищення безпеки та забезпечення сталого розвитку міського громадського транспорту, конвергенцію транспортних послуг. міста нашої країни [18].

Нині існують два методологічні підходи до визначення сутності та змісту інфраструктури: галузевий та функціональний. Деякі дослідники, зокрема О. Лактіонов, Ю. Рогозян, М. Бідняк та ін., у галузевому підході до інфраструктури схильні розуміти «сукупність суб'єктів господарювання» та «діяльність», які забезпечують умови для функціонування та/або створюють галузі матеріального виробництва, життя суспільства чи вирішення конкретних проблем. Інші, зокрема Д. Антонюк, І. Заблоцька та інші, визначають інфраструктуру в рамках функціонального підходу як «комплекс функцій», що створюють умови для розвитку галузей матеріального виробництва, суспільства або вирішення конкретних проблем [23].

Варто зазначити, що перший підхід до концепції інфраструктури був не дуже продуктивним. Це пов'язано з наступними положеннями: по-перше, у авторів цього підходу є одне з найбільш складних і суперечливих питань щодо класифікації галузей і підгалузей, залучених до інфраструктурного комплексу, по-друге, інфраструктура – це не просто набір визначеності галузей і видів діяльності, а головне комплекс конкретних функцій для створення умов для ефективного розвитку матеріального виробництва та соціальної сфери. Створення комплексу найкращих умов для виробництва товарів і послуг і життя людей, їх вільного переміщення та споживання є головною ознакою відмінності інфраструктури від інших видів транспорту та виділення їх складових із національної економіки. Функціональний підхід до визначення інфраструктури є адаптивним. При цьому дослідники сходяться на думці, що інфраструктура є невід'ємною частиною процесу відтворення, а темпи зростання виробництва та його ефективність безпосередньо залежать від ефективності функціонування та розвитку інфраструктури економічної системи. Варто згадати В. Диканя та Ю. Рогозяна, які трактують, що «інфраструктурні послуги є не лише найважливішими споживчими товарами, а й засобом підвищення продуктивності та покращення доступу до ринків». Економічне зростання». Схожої думки дотримується М. Бідняк, який розглядає інфраструктуру як ланку в системі всього суспільного виробництва, що

зменшує витрати виробничого часу, прискорює оборотність капіталу і «її раціональне використання є головною умовою для рентабельний виробничий процес» [21].

На думку В. Красовського, категорію «інфраструктура» слід розглядати в рамках вертикального та горизонтального підходів для відображення рівня реалізованих соціально-економічних завдань інфраструктури. Перший, вертикальний, показує економічний характер інфраструктури на різних рівнях її функціонування і передбачає виділення таких типів, як міжнародна, національна, регіональна, міська, місцева та галузева. Другий, горизонтальний підхід, відображає функціональне призначення інфраструктури і передбачає існування таких типів, як соціальна, виробнича та інституційна [27].

Розглядаючи теоретичні погляди на зміст транспортної інфраструктури, слід зазначити, що склад інфраструктури визначається її масштабами, географією, галузевою спеціалізацією та багатьма іншими факторами, що характеризують її як територіально-демографічну, соціально-економічну та управлінсько-політичну. Тому багато дослідників вказують на багаторівневу систему розвитку інфраструктури. Ієрархічний підхід до поняття інфраструктури дає змогу розкрити її зміст на різних рівнях економічного розвитку. Це пояснюється тим, що, по-перше, всю різноманітність економічних відносин, що виникають в економічній системі, можна поділити на кілька рівнів, а по-друге, інфраструктура є необхідною умовою розвитку як самостійних суб'єктів господарювання, а також окремих людей і соціально-економічних систем загалом. При вивченні зарубіжних джерел та підходів щодо модернізації та розвитку транспортної інфраструктури відповідно до сучасних потреб економічних агентів нами виділено три теоретичні підходи до модернізації та розвитку транспортних систем.

Підхід, що ґрунтується на національному зростанні внаслідок мультиплікативних ефектів від інвестицій у транспортну інфраструктуру. Термін «мультиплікатор» як багатоповторний, введений з метою обґрунтування необхідності організації суспільних робіт як умови подолання економічної

депресії та зниження рівня безробіття у 1931 р. Р.Ф.Каном, показав, що державні витрати, пов'язані з організацією таких робіт ведуть не тільки до створення робочих місць, але і до зростання споживчого попиту, що зрештою сприяє зростанню виробництва та зайнятості на макрорівні. Пізніше Дж.М.Кейнс розвинув теорію мультиплікативних ефектів, виділивши, мультиплікатори зайнятості, доходів та інвестицій.

Підхід, заснований на неокласичній моделі зростання, згідно з якою регіональне зростання ВВП душу населення є функцією чинників регіонального забезпечення, включаючи транспортну інфраструктуру. Сучасні теорії економічного зростання сформувалися з урахуванням двох джерел: неокласичної теорії, основу якої теоретичні погляди Ж. б. Сея, роботи американського економіста Дж.Б. Кларка та кейнсіанської теорії макроекономічної рівноваги. Як відомо, вирішення цієї суперечності можливе двома способами:

- за рахунок збільшення виробничих потужностей;
- за рахунок найбільш ефективного використання наявних виробничих потужностей та розвитку суспільних потреб.

Підхід, заснований на економічній активності у регіоні як функції виробничих факторів. Соціологічна активність відбиває систему видів трудової діяльності, за рахунок яких відбувається задоволення потреб людини та самореалізація у її професійній діяльності [28].

При цьому до класичних виробничих факторів (капітал, праця, земля) додається інфраструктура, зокрема і транспортна, використовувана фірмами у регіоні. Наслідком такого підходу є твердження про те, що регіони з вищим рівнем забезпеченості транспортною інфраструктурою матимуть вищий рівень випуску продукції. Проте головна проблема регіональних виробничих функцій у тому, що їхня економетрична оцінка дуже складна внаслідок ефекту заміщення факторів виробництва. Це однаково справедливо для всіх підходів до виробничої функції, включаючи виміри регіональної забезпеченості транспортною інфраструктурою. Крім того, найчастіше, міркування щодо

необхідності розвитку транспортної інфраструктури не враховують її якісні параметри, а також просторові характеристики [29].

Підхід, який базується на наявності інфраструктури, багато в чому відповідає критиці попереднього підходу, в якому доступність зводиться до простого забезпечення інфраструктури в регіоні. Зокрема, показники доступності можуть бути довільними. І транспорт, показники, які є формою вираження поняття «економічний потенціал», виходячи з того, що регіони з кращим доступом до ринків завдяки розвиненій інфраструктурі мають більшу ймовірність бути економічно успішними.

Підхід, заснований на регіональному аналізі витрат і вигод. В центрі уваги підходу відома модель Леонт'єва «витрати – продуктивність». Ця модель розглядає регіональні торговельні потоки як функцію транспортних витрат у рамках матриці технічних міжгалузевих коефіцієнтів витрат і ефективності. Модель витрати-випуск дозволяє простежити вплив транспортного фактора на ланцюг взаємозалежних галузей і визначити загальну зміну зайнятості та ВВП. Для цього транспортний сектор слід віднести до секторів, представлених у системі витрат і вигод. Такий підхід реалізується в ряді країн світу, наприклад в Італії, де використовуються регіональні таблиці витрат і доходів для визначення впливу великих проектів на економіку країни за видами діяльності [33].

Підхід, заснований на торговельній інтеграції, який моделює міжрегіональні торговельні потоки як функцію міжрегіонального транспорту та регіональних цін на сировину. Торговельна інтеграція — це встановлення вільної торгівлі між кількома регіонами, щоб скористатися перевагами регіональної спеціалізації. До форм торговельної інтеграції належать спілки: митні, економічні, зони вільної торгівлі, спільний ринок.

Висновки до розділу 1

У першому розділі було проаналізовано соціологічні підходи до вивчення функціонування громадського транспорту. Враховувалися не лише класичні, а й сучасні підходи.

Громадський транспорт є одним із найважливіших соціальних інститутів сучасного суспільства, невід'ємною частиною соціальної інфраструктури міст. Цей транспорт призначений для перевезення різноманітних соціальних груп, у тому числі малозабезпечених громадян, а також для забезпечення територіальної цілісності міст та доступності всіх елементів управління містом. Розвиток міст, зростання населення та попит на масовий транспорт у свою чергу призводять до змін в інституті громадського транспорту. Е. Дюркгейм стверджував, що соціологічне пояснення ґрунтується на аналізі залежності соціальних явищ від соціального середовища. Він вважав, що функція соціального явища чи інституту полягає у забезпеченні відповідності між інститутом деяким потребам суспільства в цілому.

Трафік з точки зору соціокультурної парадигми постає як розмірний об'єкт простору зі своїми правилами і регламентами, послідовною поведінкою представників різних груп, що регулярно переміщуються в повсякденній реальності. Цікаво думати про транспортні засоби як про неконтрольовану загрозу, яка діє сама по собі. Антропологи міського транспорту вводять термін «пасажирська хореографія», маючи на увазі конфігурацію практик тіла «рух у русі», ритм і темп руху кожного окремого пасажира.

Нині існують два методологічні підходи до визначення сутності та змісту інфраструктури: галузевий та функціональний. Деякі дослідники, зокрема О. Лактіонов, Ю. Рогозян, М. Бідняк та ін., у галузевому підході до інфраструктури схильні розуміти «сукупність економічних одиниць» та «діяльності», які створюють та створюють умови для функціонування. Галузі матеріального виробництва, життя суспільства або вирішення конкретних проблем. Інші, зокрема Д. Антонюк, І. Заблоцька та інші, визначають

інфраструктуру в рамках функціонального підходу як «комплекс функцій», що створюють умови для розвитку матеріального виробництва, суспільства або вирішення конкретних проблем.

РОЗДІЛ 2. ФУНКЦІОНУВАННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ОБ'ЄКТ СОЦІОЛОГІЧНОГО АНАЛІЗУ

2.1 Соціальні проблеми громадського транспорту у соціальному просторі міста

Транспорт як галузь інфраструктури має розвиватися швидше, щоб сприяти швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі в міжнародному поділі праці. Для підвищення ефективності транспортної системи необхідна програма комплексного оновлення та модернізації транспорту, яка включає низку заходів щодо нормативно-правового забезпечення та створення сприятливого інвестиційного клімату з урахуванням бюджетних та позабюджетних джерел інвестування. Метою такої стратегії є визначення ключових питань, цілей, принципів та пріоритетів розвитку транспортної системи України з урахуванням національних потреб та інтересів. Реалізація транспортної стратегії суттєво підвищить ефективність усієї транспортної системи, сталий економічний розвиток та добробут українців.

Сьогоднішня Україна відрізняється від інших країн тим, що значна кількість її міст лежить на традиційних транспортно-комунікаційних шляхах Євразійського континенту. Держава має досить високий коефіцієнт транзитивності (транспортної привабливості), але цей показник, так би мовити, потенційний і може бути реалізований лише в серйозній конкуренції з іншими державами. Цілеспрямоване врахування потенційних можливостей допоможе Україні вийти на новий етап розвитку у реалізації основних пріоритетів, у тому числі у сфері транспортних послуг.

Основною функцією громадського транспорту є надання транспортних послуг поряд з пасажирським транспортом, який наразі домінує серед видів транспорту міст [29].

Функція комплексного планування місцевого громадського транспорту майже не помічена на обласному та міському рівні. Проте є тенденція

приділяти більше уваги громадському транспорту на регіональному рівні, змінюючи розподіл відповідальності між різними рівнями влади, що призводить до більшої уваги до комплексного планування та підтримки прийняття рішень в управлінні громадським транспортом.

Регіональні органи влади розуміють, що розвиток громадського транспорту необхідно планувати та інтегрувати в усьому регіоні шляхом розробки політики та інструментів планування.

Основною проблемою тут є координація низових зусиль регіональних МОП та органів місцевого самоврядування щодо використання територій як простору для громадського транспорту, розвитку транспортної та дорожньої інфраструктури, ширшого субсидування послуг громадського транспорту. Особливе значення для розвитку громадського транспорту має стратегічне планування його послуг як суспільного блага в тісному зв'язку з управлінням якістю послуг. При плануванні рівня якості послуг громадського транспорту такі прикладні аспекти розвитку сервісу повинні оцінюватися в міру необхідності [30].

Обсяг інвестицій в транспортні засоби та транспортно-дорожню інфраструктуру. Незалежно від джерела фінансових і матеріальних ресурсів, що спрямовуються на розвиток громадського транспорту, важливо досягти високої соціально-економічної ефективності їх використання, що вже є проблемою через відсутність науково обґрунтованих методів оцінки [33].

Державна та місцева власність на системи громадського транспорту створює фінансові проблеми з трьох основних причин. Перша проблема полягає в тому, що не всі платники податків обов'язково є потенційними клієнтами організацій громадського транспорту. Транспортні системи часто застосовуються до міських районів, які не можуть забезпечити необхідну клієнтську базу для отримання доходу. Друге – це необхідність планування заробітної плати працівників транспортних організацій у тісному зв'язку з динамікою їх зростання в інших видах економічної діяльності.

Третя проблема – недостатньо висока рентабельність інвестиційних проектів розвитку громадського транспорту

Найважливіші питання розвитку громадського транспорту часто стосуються міських житлових районів і є актуальними, коли транспортні системи з різних причин не можуть задовольнити численні вимоги міської мобільності. Муніципальне господарство значною мірою залежить від ефективності його транспортної системи для переміщення людей і вантажів різними видами і маршрутами міського транспорту. Помітні проблеми громадського транспорту включають наступне:

- недостатній попит на послуги громадського транспорту на рівні розвитку та управління дорожньою інфраструктурою, що призводить до заторів, труднощів з паркуванням громадського транспорту на зупинках, зменшення громадського простору через високий та інтенсивний пасажиропотік;

- недостатня якість послуг громадського транспорту, особливо при низьких швидкостях, рівнях безпеки та додаткових послуг на маршруті;

- негативний вплив на навколишнє середовище, особливо автобуси, в частині забруднення вихлопними газами, шуму від електротранспорту (трамваїв);

- несприятливе фінансове становище комунальних транспортних організацій через недостатнє субсидування послуг та низьку заробітну плату персоналу [36].

В Україні на рівні окремих територіальних громад, особливо великих, головною перешкодою розвитку інклюзивного громадського транспорту є відсутність концептуального стратегічного бачення міської влади та постачальників відповідних послуг щодо створення доступної інфраструктури. Такий недолік чи недосконалість є наслідком нераціонального та безвідповідального витрачання бюджетних коштів, а також відсутності належного контролю та суворих покарань. Моніторинг, який проводять переважно громадські організації, показує численні порушення з боку

будівельників та відповідальних за населені пункти щодо забезпечення «безбар'єрного» простору: зупинки, доріжки, проходи та сходи (підземні, наземні) тощо. Впливають на пасажиропотоки повсякденну культуру та формують структуру ринку (затребувані та споживані транспортні послуги), колективний досвід з їхніми правилами та правилами, а також поведінку людей як представників різних міських соціальних груп. Залежно від призначення транспортний простір умовно поділяється на «пішохідний» і «транспортний». Остання визначається як траєкторія руху технічних засобів і пасажирських мас. Транспорт характеризується як економічна практика, що містить елементи соціальної політики, за допомогою якої держава має можливість приносити користь певним групам громадян. Однією з центральних позицій заходів соціальної політики є безпека [40].

Неналежна якість дорожньої інфраструктури, що проявляється у неякісному дорожньому покритті, поганому вуличному освітленні, недостатній розвиненості дорожньої мережі та її пропускну здатності, відсутності паркувальних місць, призводить до частих заторів. Затори мають непрямий, але значний вплив на економічний розвиток міст. Ми говоримо про час, паливо та знос транспортних засобів. За приблизними підрахунками, кияни, зокрема, втрачають 360 годин у заторах або 45 8-годинних робочих днів на рік. Щорічні матеріальні втрати від заторів у містах ЄС оцінюються в 1% ВВП. Зменшення заторів на 25% може збільшити роздрібні продажі на 6% і збільшити особисті заощадження, роблячи міста більш економічно безпечними.

Проблема поганої транспортної інфраструктури характерна для більшості міст України. Крім того, з кожним роком спостерігається недостатня співпраця між різними секторами транспортного сектору, низький приплив інвестицій, застарілі системи регулювання та висока амортизація основних засобів. Основні проблеми функціонування транспортних систем міст України можна систематизувати та поділити на об'єктивні та суб'єктивні проблеми. Об'єктивні проблеми: - підвищення рівня моторизації населення; - Підвищення інтенсивності приватного транспорту; - Зниження ефективності міського

пасажирського транспорту за рахунок зносу основних засобів; - Зростання потреби в переселенні громадян; - Невідповідність між ступенем моторизації та темпами будівництва доріг. Суб'єктивні проблеми: - недосконалість системи організації та управління розвитком дорожньо-транспортного комплексу; - недостатня законодавча база на місцевому та регіональному рівнях у сфері управління транспортною системою міста, області (особливо для концесій, державно-приватного партнерства); - недоліки у фінансуванні розвитку дорожньої мережі та транспортної інфраструктури; - невирішеність питань власності та розмежування прав власності та управління транспортною інфраструктурою [45].

Існує безліч досліджень у галузі особистого простору, а також кілька дуже хороших оглядів літератури, наприклад, написаних Айєлло (1987), Альтман (1975) та Хайдук (1983). Сомер (1969) визначають особистий простір з погляду захисту [14;23].

Поведінка, припускаючи, що це особистий «міхур», який оточує людину, в які інші не можуть втручатися. Як і у всіх простих аналогіях, міхур лопається під більш пильною увагою, але служить корисній меті, ілюструючи концепт. Хайдук (1978) визначає особистий простір через соціальний дискомфорт, припускаючи, що особистий простір - це область, що безпосередньо оточує людину, де хтось не може увійти, не викликаючи міжособистісного дискомфорту.

Вторгнення в особистий простір, скупченість дуже схожі поняття. Дистанція між людьми, хоч і пов'язана із соціальною щільністю (від людини до фізичного просторового співвідношення), як було показано, є найкращим предиктором соціальної тривожності. Ворхель і Тедлі (1976) виявили, що у контрольованих лабораторних умовах люди почували себе краще [25].

Еванс і Венер (2007) відтворили цей висновок у поїзді, де дистанція є кращим предиктором фізіологічного стресу, ніж густина пасажирів у вагоні. Таким чином, дискомфорт дистанції є кращим терміном. Дискомфорт дистанції складний і його важко виміряти, оскільки він змішується з індивідуальністю

(стать, етнічна приналежність, статус та культура), міжособистісні (рівень відносини, потяг, афект) та ситуаційні фактори (розташування сидінь, температура, формальність установки). Це означає, що спроби повторення в лабораторних умовах важко імітують ситуативних умовах, тоді як у реальних умовах важко експериментально ізолювати будь-яку змінну [42].

Хайдук (1983) та Айєлло (1987) проводять огляд досліджень міжособистісної дистанції та припускають, що більшість досліджень, які намагаються дати учасникам сигнал через фотографії або ляльки, що рухаються, в моделях не відповідають результатам експериментів по дискомфорту дистанції в реальному часі [45].

Концепція дистанції польоту чи бою виникла у дослідженнях тварин і є основою теорії індивідуального простору. В умовах зоопарку Хедігер (1955) виявив, що доглядач досягне певної відстані при наближенні до тварини, щоб тварина приділила всю свою увагу сторожу.

Люди не навчилися використовувати нюх чи сечовипускання для позначення своєї території. але вони розміщують рухомі предмети, такі як сумки або куртки, щоб пред'явити тимчасові претензії на площу або територію.

Основним принципом поведінки у польоті є самозахист. Зазвичай ті люди, яким людина дозволяє бути фізично близькими, є добрими друзями або сім'єю, звідси і термін «близький друг». Одним з ключових факторів, пов'язаних з близькими відносинами, є довіра, яка включає довіру іншій людині не завдавати фізичної шкоди. Зовнішні джерела загрози були пов'язані з більш високими дистанційним дискомфортом.

Теорія проксемики Холла (1966) заснована на чотирьох категоріях відносин, отримані із сенсорної інформації, більша частина якої була запозичена у тварин. З цих категорій Хол (1966) узагальнює чотири відстані, із якими інтимні (0-18 дюймів), особисті (18 дюймів до 4 футів), соціальні (4-12 футів) та громадські (12-25 футів) зазвичай відбувається міжособистісна взаємодія. Інтимна зона – це та, якій присвячено багато досліджень, оскільки сидіння автобуса та потяга з'єднані таким чином, що немає реального буфера

простору між безпосередньо сусідніми пасажирами та бічними. Фізичний контакт майже неминучий [19].

Дослідження вторгнень демонструють, як невідповідність між відповідною відстанню та фактичною відстанню може викликати ряд реакцій, що спостерігаються. Поведінкові реакції на вторгнення було виміряно шляхом видалення (наприклад, схильність до «втєчі»), невербальне поведінка (така як поза і погляд) та афективні реакції (такі як самооцінка симпатії до зловмисника.

У класичному дослідженні Гарфінкель (1964) просив своїх студентів-соціологів розмовляти зі знайомими або близькими друзями, а на якомусь етапі в ході розмови, наблизити своє обличчя дуже близько до іншого співрозмовника, до місця, де їхні носи майже стикалися, не даючи негайного пояснення цієї поведінки. Ця демонстрація недоречної близькості викликала поведінку уникнення та почуття гострого збентеження, здивування і навіть гнів до суб'єктів, що вторглися.

Дискомфорт здається особливо очевидним, коли міжособистісні відстані стають ближчими. Індивідуальні особистісні відмінності можуть спричинити відмову від громадського транспорту. Наприклад, соціально-тривожні або інтровертовані люди можуть бути більш чутливими до близьких дистанцій, ніж соціально комфортні чи екстравертовані люди. Кацикітіс та Бребнер (1980) виявили, що у людей з екстравертним характером знижується продуктивність на виконанні складних завдань (завдання на видалення букв) в умовах скупченості (де учасники були настільки близькі, що набули фізичного контакту). Це вказує на те, що екстравертному пасажиру громадського транспорту може бути важко виконувати такі завдання, як читання складної книги або вирішення складного кросворду через близькість сусіднього пасажирів [27].

З'ясувалося, що пасажирів метро шукають спільних рис при виборі місця поряд з іншим пасажиром. Мейнс (1979) виявив, що пасажирів значно частіше вибирають місця поряд з іншими пасажирами тієї ж національності та статі. Так само Бараш (1973) виявив, що у студентів, що сидять у бібліотеці, менше

терпимість до непроханих гостей, що носили відмінний від них одяг. Студенти, одягнені в повсякденний одяг йшли геть швидше, коли на їхнє місце вторгався хтось, одягнений костюмом, в порівнянні з кимось, хто був одягнений так само (хоча латентна втеча, можливо, була прискорена тим фактом, що носіння костюма також було ненормативним) [23].

Пасажири, швидше за все, зроблять візуальну дискримінацію під час вибору місця, щоб знайти пасажирів, які, на їхню думку, схожі на них. Вибір схожих пасажирів є вигідною стратегією, тому що вони, швидше за все, матимуть аналогічні очікування щодо соціальних правил, прийнятної поведінки та використання аналогічні механізми регулювання простору (такі як уникнення погляду чи орієнтація тіла [35].

Як уже було сказано, проксемічна теорія Холла (1966) заснована на тому факті, що люди очікують ближчої відстані від людей з схожими характеристиками [13].

Натуристичні спостереження за студентами, які зустрічаються на території коледжу, показали, що друзі, які беруть участь у розмові, стояли на ближчій відстані, ніж люди, які були просто знайомими. Крейн, Рассел та Гріффін (1983) вивчили подружні пари та виявили, що положення стільця частково пророкує можливість розлучення. Пари, які були оцінені як схильні до розлучення, поставили свої стільці далі один від одного.

«Більшість даних свідчить про те, що люди, які дружелюбні один з одним або бажають передати позитивний ефект, як правило, взаємодіють на менших міжособистісних відстанях, ніж ті, хто не дружелюбні.

У найгіршому випадку, висока схильність до багатолюдному або надмірно стимульованому соціальному навколишньому середовищу може викликати психічне та фізичне захворювання. Хоча є деякі свідчення того, що короткострокове перебування у скупченому натовпі у громадському транспорті може виявлятися у довгострокових наслідках, таких як хвороба, докази прямого причинно-наслідкового зв'язку обмежені та спірні.

Більшість літератури про скупченість заснована на ситуаціях, таких як в'язниці або багатолюдні місця, де люди змушені бути поряд з іншими проводити більшу частину свого життя та особистого часу.

Громадський транспорт має набагато більш короткий час дії, але є докази того, що стрес пасажирів справді впливає на інші аспекти повсякденного життя.

Дуже небагато досліджень насправді використовують емпіричні дані, і ще менше використовують фізіологічні дані про стрес, щоб вивчити негативні наслідки близьких міжособистісних дистанцій у громадському транспорті. Лундберг (1976) досліджував фізіологічні дані пасажирів, та повідомив про стрес пасажирів поїздів далекого та короткого рейсу, що прямують до центрального ділового району при різному рівні пасажиропотоку (до і після нафтової кризи 1974, що призвело до збільшення залізничних пасажирів). Фізіологічний (вимірювалося екскреція катехоламінів в сечі) та сприйманий стрес збільшувався з щільністю пасажирів у міру наближення поїзда до міста і виявився значно вищим в умовах високої густини пасажирів. У пасажирів, які здійснюють тривалі поїздки, значно нижчий стрес, ніж у пасажирів, які здійснюють короткі поїздки.

Пасажири, що подорожують у далекі поїздки, могли вибирати розташування сидінь, більше можливостей розкласти будь-які речі (принаймні на початкових етапах поїздки) і сидіти з ким вони вибрали. Ці висновки підвищують важливість місця у процесі вибору у пом'якшенні дискомфорту в громадському транспорті [42].

Нещодавно Еванс і Венер (2007) досліджували вплив щільності рядів на 139 пасажирів звичайних поїздів. Вони встановили, що фізіологічний стрес (вимірюваний рівнем кортизолу в слині), виконання завдання (на наполегливість та завдання на виправлення помилок) та настроїв (почуття тягаря або розчарування) були несприятливими [42].

Щільність пасажирів у ряду є найкращим показником близькості до найближчого пасажирів, ніж густина пасажирів у вагоні. Це означає, що наслідки стресу очевидні навіть тоді, коли вагон не повний.

Поїздка автомобілем може бути менш стресовою альтернативою громадському транспорту. Стрес викликаний невідповідною міжособистісною дистанцією, може бути однією з причин, через яку деякі групи, які ведуть машину, мають краще здоров'я, ніж ті, хто їздить громадським транспортом. Наприклад, літні водії показали, що мають краще здоров'я, ніж літні користувачі громадського транспорту.

Фрід і ДеФацио (1974) припускають, що необхідність захищати територію та почуття усамітнення є певними перешкодами громадського транспорту. Інші потенційні бар'єри у контексті громадського транспорту включають негативний вплив пасажирів та погане ставлення до соціально та фізично стерильного середовища [41].

2.2 Функціонування громадського транспорту як інноваційний процес

Сьогодні проблема транспорту є однією з найважливіших для всіх великих міст України. У містах зростає економіка послуг, а виробництво переміщується в інші місця, де нижчі витрати на оплату праці, тарифи та ціни на землю. Через це змінюється транспортне сполучення, виникають проблеми на транспорті, основними причинами яких є: збільшення кількості приватних автомобілів, збільшення інтенсивності індивідуального транспорту, погіршення ефективності громадського транспорту, збільшення потреб у мобільності міського населення. Загальновідомо, що місцевий громадський транспорт використовує міський простір ефективніше, ніж громадський індивідуальний транспорт. Однак для того, щоб громадський транспорт став справжньою альтернативою приватному транспорту, він повинен мати густу мережу зупинок, короткі інтервали та високі швидкості, а отже стати дорогим для міських громад.

Пропозиції, що забезпечують перехід на інноваційний варіант розвитку системи міського транспорту:

1. Запровадження пріоритетного проїзду наземним пасажирським транспортом у міських центрах;
2. Запровадження практики регулярних соціологічних опитувань та проведення місцевих референдумів щодо конкретних транспортних проєктів;
3. Ознайомлення з будівельними нормами та правилами щодо вимог до забудовника щодо збільшення місткості автостоянок.

Найвідоміші інновації, реалізовані в системі пасажирського транспорту за останнє десятиліття:

1. Електронна оплата проїзду;
2. Розумові зупинки (з панеллю, що показує час прибуття потрібного лінійного транспорту);

3. Використання GPS-передавачів для перевірки розташування рухомого складу.

Інновація — це кінцевий результат наукової діяльності, застосування якого приносить значні економічні зміни у виробництві, може приносити додатковий дохід та сприяти розвитку соціально-економічних відносин в умовах НТП та формуванню інноваційної економіки. Отже, загальна концепція інноваційної політики на пасажирському транспорті розглядається з таких позицій:

- збалансована інноваційна політика та створення системи інноваційного менеджменту є найважливішими передумовами забезпечення ефективної та сталої роботи автомобільного пасажирського транспорту;

- Фінансове забезпечення інноваційної діяльності має базуватися на її адресності та фінансуванні з різних джерел, грантів;

- Рівень якості транспортних послуг, гнучко реагування на запити пасажирів та тарифна політика – основні показники конкурентоспроможності відповідних видів транспорту, інструмент завоювання ринку транспортних послуг [15].

- Підвищення якості транспортних послуг потребує переходу від конкуренції до співпраці з іншими видами транспорту. Необхідно розробити модель співпраці з іншими видами транспорту з метою задоволення зростаючих потреб населення на основі надання комплексних транспортних послуг;

- Необхідно розробити ефективну технологію, яка обслуговує різні групи населення та підпорядковує інтереси транспорту інтересам пасажирів, що є взаємовигідним.

Однак слід визнати, що останнім часом впровадження інновацій виявилось неефективним. Величезні кошти, витрачені в містах на створення інформаційного середовища, приносять дуже малу віддачу. За словами самих пасажирів, міський пасажирський транспорт не запрацював кардинально краще. Тому впровадження системи моніторингу транспортних засобів та їх

відхилення від маршруту з використанням глобального позиціонування не виявилось корисним для пасажирів [22].

Деякі вчені вважають, що причиною низької ефективності впроваджених нововведень є те, що «перевезення населення регулярними міськими маршрутами, з одного боку, – досить старий вид бізнесу, якому більше ста років, а з іншого боку – досить проста за своїми технологічними процесами, тому всі процеси в цій сфері вже налагоджені і не потребують змін» [14].

Причинами, що гальмують зростання інновацій у пасажирському транспорті, на нашу думку, є: відсутність інтегрованої інноваційної системи, слабкий фізико-технічний стан інфраструктури, інерційність процесу оновлення технологічного обладнання, відсутність механізмів стимулювання компаній до інновації інвестують.

Великі та середні вітчизняні компанії не хочуть підтримувати ризиковані інноваційні проекти розвитку, які не обіцяють швидкої віддачі. По суті, за відсутності нормального середовища (особливо на регіональному рівні), якщо вони розглядаються як інструмент підвищення конкурентоспроможності виробництва та продукції, завоювання ринків, то й інновації не потрібні.

Впроваджувати нові проектні розробки у сфері рухомого складу практично неефективно, в основному через те, що такий рухомий склад буде дорогим, а отже, не затребуваним на ринку міського пасажирського транспорту.

Дослідження показують, що в Україні найбільша частина пасажирських перевезень здійснюється автомобільним транспортом і його частка становить 97,1%.

У структурі обсягів перевезень та пасажирообігу громадського транспорту на частку місцевого транспорту припадає 50% та 46%, дальнього – 41% та 24%, дальнього – 9% та 30%. , відповідно [38].

Нині парк громадського транспорту складається з автобусів та легкових автомобілів. У структурі громадського транспорту автобуси становили 21,8%, частка автобусів місткістю до 32 місць – 66,2%. Аналіз структури автобусного парку за видами використовуваного палива показав, що частка автобусів, що

працюють на дизельному паливі, становила 55,9%. У структурі автопарку переважають автомобілі, що працюють на LPG, їх частка становить 76,5%.

Аналіз показав, що 94,3% від загальної кількості легкових автомобілів були недержавними і лише 5,7% – державними. 4,9% пасажиропотоку обслуговують пасажирські таксі.

Розвиток ринку пасажирських транспортних послуг значною мірою залежить від віку автомобілів. Дослідження показали, що автобусний парк фізично застарів. Частка автобусів старше 15 років становить 42,0%.

Слід зазначити, що протягом кількох десятиліть існували два види автомобільного транспорту: автомобільний транспорт загального користування (атопія) та автомобільний транспорт, підпорядкований різним нетранспортним міністерствам та відомствам (управління автомобільного транспорту).

З переходом до ринкових відносин починає розвиватися автомобільний транспорт приватних підприємців. Домінуючу роль у процесі пасажирських перевезень відіграє автомобільний транспорт приватних підприємців, разом із громадським (атопія) та відомчим. У загальному обсязі перевезень переважає автомобільний транспорт приватних компаній з часткою 56,5%, а громадський транспорт – у загальному пасажиропотоку з часткою 55,2% [38].

Державна автомобільна транспортна політика в умовах ринкової економіки має бути спрямована на забезпечення вирішення таких завдань:

- підтримання та вдосконалення функціонування автотранспортної системи шляхом виділення на її розвиток власних та позикових коштів;
- просування якісного, безпечного та високопродуктивного міського автобусного транспорту за доступною ціною шляхом оптимізації використання наявних ресурсів з урахуванням поведінки конкурентів;
- Зменшення викидів забруднюючих речовин у навколишнє середовище та створення необхідних умов для захисту суспільства від несприятливого впливу автомобільного транспорту;
- Економія енергії та палива, а особливо дефіцитних і дорогих його видів на автотранспортних підприємствах;

- удосконалення державного регулювання автомобільного транспорту, особливо приватного, на основі ліцензування їх діяльності;
- Створення біржі послуг автомобільного транспорту та прийняття спеціального закону, що регулює її функціонування в нових умовах;
- Встановлення реальних норм амортизації для забезпечення АТП коштами на оновлення автопарку [17].

Розробка та реалізація такої програми дозволить вирішити багато проблем автомобільного транспорту, задовольнити зростаючі потреби автомобільного транспорту та максимально повно, ефективно та своєчасно забезпечувати населення автомобільним транспортом, забезпечити розвиток та ефективну роботу різноманітних форм. автомобільного транспорту.

Ринок автомобільних транспортних послуг – це сфера реалізації автомобільних транспортних послуг з пасажирського транспорту та матеріальних цінностей, які пов'язані між собою певними ознаками виробничого чи споживчого характеру [12].

При систематичному дослідженні ринку найбільший інтерес викликає визначення їх ефективності. Можливості продавати товари чи послуги залежно від загальних економічних, політичних та соціальних умов. Тому ми провели комплексний аналіз основних кількісних показників, що характеризують розвиток ринку транспортних послуг [8].

В умовах ринкової кон'юнктури в національній економіці відбуваються докорінні зміни, пов'язані з процесами інтернаціоналізації, посиленням конкуренції на різних ринках товарів і послуг. Існуючі механізми вже не відповідають вимогам ринку, багато сервісних компаній не готові до умов, що постійно змінюються, що може стати перешкодою для розвитку економічного потенціалу України. Ринкове середовище, що розвивається, робить конкуренцію рухомою метою, спрямованою на забезпечення економічного зростання на макро- та мікрорівні [25].

Конкуренція на ринку пасажирських транспортних послуг – це змагання ПАТП за оптимальні умови для пасажирських перевезень та досягнення

максимального прибутку при мінімальних транспортних витратах. Крім того, конкуренція на ринку послуг автомобільного пасажирського транспорту – це змагання за завоювання довіри пасажирів з метою отримання максимального доходу з урахуванням підвищення якості пасажирських перевезень [12].

Логістичні принципи організації автомобільних перевезень:

- Системний підхід, що охоплює всі елементи логістичної системи міського транспорту. Особливістю системного підходу є оптимізація логістичної системи в цілому.

- Принцип сукупної вартості, тобто врахування загальних витрат на управління потоком транспортних послуг у логістичному ланцюгу.

- Принцип глобальної оптимізації. При оптимізації структури логістичної системи міського транспорту необхідно узгодити локальні цілі елементів системи [35].

- Принцип логістичної координації та інтеграції передбачає участь логістичної системи міського транспорту у реалізації цільової функції.

- Принцип комплексного управління якістю – забезпечення експлуатаційної безпеки та високої якості кожного елемента логістичної системи міського транспорту.

- Принцип стабільності та адаптивності. Логістична система повинна стабільно працювати з допусками параметрів і факторів зовнішнього середовища [9].

На думку багатьох авторів, для нормального функціонування пасажирського транспорту важливу роль відіграє логістичний аутсорсинг.

Автори вважають, що логістичний аутсорсинг – це стратегія управління бізнес-процесами, що дозволяє зміцнити його становище на ринку, підвищення якості послуг та оптимізації потокових процесів, вдосконалення діяльності дочірніх підприємств і передачі частини функцій логістичного центру на договірній основі. розширенням сфери компетенції логістичного центру за рахунок розвитку комерційної діяльності [16].

Система підприємницької діяльності становить основу пасажирської автотранспортної системи, яка сприяє сталому розвитку базових галузей економіки регіону, і сфери послуг. Тому одним з найважливіших напрямків соціально-економічної реформи є створення сприятливого підприємницького клімату в усіх сферах діяльності і оптимальних організаційно-правових умов для подальшого розвитку підприємництва, включаючи формування ефективної системи державної підтримки малого підприємництва на пасажирському транспорті в поєднанні з оптимальною системою державного регулювання [28].

Державна підтримка підприємницької діяльності на пасажирському транспорті здійснюється за такими основними напрямками:

- сприяння формуванню інфраструктури підтримки і розвитку підприємницької діяльності, в тому числі сприяння організації та підприємств по підтримки підприємництва в районних, міських і обласних центрах;
- фінансове забезпечення державної політики підтримки підприємницької діяльності за допомогою розвитку мережі фінансових, гарантійних, венчурних фондів та ін.;
- створення спеціалізованих банків для обслуговування державних програм розвитку підприємницької діяльності;
- розвиток системи державної реєстрації, оподаткування, обліку та звітності для суб'єктів підприємницької діяльності;
- створення рівних умов для доступу суб'єктів підприємницької діяльності до фінансових, матеріально-технічних і інформаційних ресурсів;
- сприяння розвитку виробничих зв'язків суб'єктів підприємницької діяльності з закордонними партнерами;
- сприяння підготовці, перепідготовці та підвищенню кваліфікації керівників, фахівців для підприємницької діяльності;
- сприяння в створенні підприємницьких спілок та проведення науководослідних робіт.

На основі вищевикладеного та з метою подальшого розвитку організації пасажирських перевезень по міських маршрутах і необхідності їх поліпшення,

вважаємо за доцільне врахування наступних концептуальних положень в моделі автотранспортної діяльності на міському пасажирському автомобільному транспорті:

1. Системність.
2. Забезпечення на належному рівні підготовленості підприємницьких структур до надання пасажирських послуг.
3. Проведення конкурсного відбору операторів-претендентів на право здійснення пасажирських перевезень.
4. Забезпечення відповідності видів повідомлень, маршрутів перевезень і структури транспортних засобів, що використовуються для перевезень пасажирів, за категоріями, класами, місткості та іншим технічним характеристикам.
5. Забезпечення вимог до об'єктів транспортної інфраструктури.
6. Використання сучасних інформаційно-комунікаційних технологій в навігаційної діяльності для короткострокового, оперативного та середньострокового управління безпекою та якістю обслуговування, сучасних безготівкових форм оплати за проїзд.
7. Мотивація підприємницьких структур на автомобільному транспорті до використання в своїй діяльності методів підтвердження відповідності послуг, що надаються.
8. Створення ефективних форм професійних об'єднань підприємницьку структур на міському автомобільному транспорті.

Складовим елементом моделі є нове концептуальне положення, яке полягає у забезпеченні відповідності видів повідомлень, маршрутів перевезень і структури транспортних засобів, що використовуються для надання послуг населенню, за категоріями, класами, місткості та іншим технічним характеристикам, тобто ефективне використання транспортних засобів, спрямоване на забезпечення необхідної якості перевезень на регулярних маршрутах.

Важливим напрямком при поліпшенні діючої моделі є застосування безготівкових форм оплати за проїзд введення системи єдиних проїзних квитків, метою який є підвищення достовірності інформації про параметри автотранспортного процесу, перш за все про кількість перевезених пасажирів, що є основою для планування автотранспортного процесу, а також для підвищення економічної ефективності перевезень шляхом оплати проїзду без використання готівкових грошових коштів.

Статистика Євростату вказує на постійний рівень використання автомобілів у ЄС протягом останніх 10 років. У 2014 році на легковий автомобільний транспорт припадало 83,4% наземного транспорту (за кількістю пасажиро-кілометрів), у 2004–2014 роках. використання автомобілів знаходилось у діапазоні 83–83,7%. Спостерігаються видимі зміни у використанні інших видів транспорту, у разі поїздів це збільшення з 6,7% у 2004 р. до 7,6% у 2014 р., тоді як використання автобусного та тролейбусного транспорту за той самий період дещо знизилося з 9 9%. до 9,1% (Євростат, 2017). В умовах завантаженості міського транспорту, транспортної завантаженості та забруднення навколишнього середовища дуже важливо популяризувати громадський транспорт серед мешканців з метою підвищення мобільності та зниження забруднення навколишнього середовища. Багато міст планують і роблять ініціативи щодо обмеження особистого транспорту на користь громадського транспорту, велосипедного та пішохідного руху. Громадський транспорт, велосипедний та пішохідний транспорт стануть альтернативою володінню та використанню власного автомобіля лише в тому випадку, якщо ці види транспорту транспорту добре організовані, інтегровані та доступні для пасажирів. Дані дослідження якості життя Євробарометра про громадський транспорт показують, що він популярний, особливо у великих європейських містах. Практично у всіх досліджених містах громадським транспортом користуються майже 20% жителів, що з одного боку, якістю та доступністю цих послуг та їх територіальною інтегрованістю (наприклад, у межах мегаполісів), а з іншого, від міських пробок. Громадський транспорт був

модернізований у багатьох містах, і цей процес торкнувся як рухомого складу, так і транспортної інфраструктури. Процес підтримали фонди ЄС. У 2007-2013 роках. організації громадського транспорту з Європейського фонду регіонального розвитку та Фонду згуртування в ЄС-28 витрачали 0,8 євро на одного громадянина ЄС на рік. Столичні регіони були основними реципієнтами заходів, спрямованих на покращення мобільності та зниження забруднення довкілля [19].

Для запобігання виникненню аварійно-небезпечних ситуацій на дорогах і максимального поліпшення візуального орієнтування водіїв транспортних засобів, особливо в нічний час доби, на об'єктах Євро-2012 (на трасі Київ-Чоп, на автодорогах Донецької області) вперше почали використовуватися дорожні знаки на основі нової плівки великої інтенсивності світловідображення, а дорожня розмітка була влаштована із застосуванням сучасних довговічних матеріалів стрічки «Stamark-3M» та холодного пластику. На дорогах Донецької області впроваджено технологію виготовлення металевих бар'єрних огорожень з антикорозійним захистом методом холодного цинкування, із нанесенням порошкових фарб, що запікаються. Це в умовах негативного атмосферного середовища Донбасу забезпечує стійкість покриття більше ніж 15 років [18].

На об'єктах Євро-2012 також відбувалося дослідне впровадження низки сучасних матеріалів і технологій. Так, у Волинській області пройшло випробування застосування металевої сітки для армування покриття, в Одеській – збудовано дослідну ділянку автодороги з використанням пінобетону в основі дорожнього одягу. На дорогах України пройшли дослідне застосування сучасні гідроізоляційні матеріали «Техноеластмост» (рулонний матеріал) та «Flexigum» (двокомпонентний, холодного розпилювання), холодна асфальтова суміш «Perma Patch», що використовується для ямкового ремонту [7].

Важливим чинником, що формує інноваційні рішення у громадському транспорті, є прагнення сталого розвитку. У цьому контексті важлива концепція сталого транспорту, яка означає створення транспортної системи,

включаючи види транспорту, що використовуються, які не загрожують здоров'ю людини та природним екосистемам. Це призводить до впровадження екологічно чистих та зручних екоінновацій. Екоінновації — це нові чи вдосконалені соціально-технічні рішення, які захищають ресурси, пом'якшують наслідки погіршення стану навколишнього середовища та/або відновлюють цінність речовин, які вже використовувалися в економіці. У громадському транспорті вони будуть пов'язані з рішеннями мобільності з низьким рівнем викидів. Прагнення до громадського транспорту відповідно до концепції сталого розвитку було розпочато численними програмними документами, розробленими в рамках політики ЄС та глобальної політики. 7-а програма дій ЄС з охорони навколишнього середовища постулює, наприклад, розробка інноваційного підходу до міського громадського транспорту та мобільності. Необхідність розвитку ефективного громадського транспорту та просування екологічного транспорту була включена до Хартії європейських міст та селищ на шляху до сталого розвитку. У свою чергу, Генеральна Асамблея ООН у вересні 2015 року ухвалила «Порядок денний у галузі сталого розвитку на період до 2030 року», в якому було визначено цілі сталого розвитку. Стійкий транспорт включений у 7 із 17 цілей.

Основна причина регулятивної реформи полягає в тому, щоб зменшити участь держави у послугах громадського транспорту. Державна реакція на суспільні потреби неефективна та контрпродуктивна з низки причин (Беречман, 1993). По-перше, уряд (Організація) неефективна і затратна. По-друге, це не заохочує особистих ініціатив окремих осіб та організацій. По-третє, операції приватного сектору перевершують державний сектор, оскільки вони чутливі до економічних стимулів. По-четверте, з цього не випливає, що послуга, що не надається ринком, має надаватися державний сектор. Якщо державний сектор хоче, щоб ця послуга надавалася без фактичного виробляючи його, може фінансувати його надання (наприклад, укладанням контрактів). Ця ідеологія, що закликає до реформ, спрямованих на меншу участь держави та посилення ролі ринкових сил (Савас, 1987)

Створюється нова система управління рухом поїздів, що пов'язано з формуванням нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом відповідно до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. На базі Головного управління перевезень Укрзалізниці функціонуватиме Головний центр управління рухом, що здійснюватиме централізоване управління експлуатаційною роботою та відслідковуватиме рух поїздів на великих відстанях, а на базі служб перевезень залізниць України – шість регіональних центрів, які здійснюватимуть оперативне управління в певних регіонах. Наразі триває створення регіональних центрів управління рухом на Донецькій та Південній залізницях. Зміни технології диспетчерського управління дозволять оптимізувати кількість диспетчерських дільниць та збільшити їхню довжину до 200-300 км (нині існує 135 дільниць, деякі з них протяжністю лише 25-100 км. Перетинаючи стики між залізницями, поїзди передаються від одного диспетчера до іншого, що ускладнює роботу, зменшує швидкість руху поїздів). Після практичної реалізації цих інновацій очікується зменшення кількості стиків та залишення лише двох ланок, що керуватимуть процесом руху [23].

Побудова сучасних центрів управління здійснюватиметься на базі мікропроцесорних систем диспетчерської централізації і диспетчерського контролю. За допомогою новітніх систем, які в режимі реального часу відображують рух, типи поїздів, місце їхнього знаходження, усі затримки та прискорення в графіку тощо, диспетчери оперативно отримуватимуть повну інформацію про стан перевезень і матимуть змогу швидко реагувати для усунення відхилень від графіка руху, що значно підвищить ефективність їхньої роботи. Завершити процес переходу до нової системи управління планується до 2019 р.; він здійснюватиметься поетапно, у міру підвищення рівня технічної оснащеності та інформаційного забезпечення залізниць України [22].

Світовим транспортним співтовариством впроваджуються інноваційні інформаційно-управляючі технології, побудовані на моделюванні інтегрованих транспортних систем: «персонал-транспортна інфраструктура-транспортні

засоби». Інтегровані транспортні системи, у порівнянні зі звичайними, надають послуги з регулювання транспортними потоками на більш високому рівні взаємодії учасників процесу, з вищим рівнем безпеки та передачі повної інформації про стан та положення у просторі об'єктів в режимі реального часу. Вказані системи набули назви «інтелектуальні» (Intelligent Transport System (ITS)), й їхнє впровадження стало невід'ємною частиною TEN-T політики країн Європейського Союзу, а також Японії, Китаю, США, РФ та інших країн, поєднаних глобальною мультимодальною мережею поставки товарів «від дверей до дверей» [20].

ІТС розрізняються відповідно до застосовуваних технологій: від простих систем автомобільної навігації, регулювання світлофорів, систем регулювання вантажоперевезень, різних систем сповіщальних знаків (включаючи інформаційні табло), систем розпізнавання автомобільних номерів і систем реєстрації швидкості транспортних засобів, до систем відеоспостереження, систем, що інтегрують інформаційні потоки і потоки зворотного зв'язку з великої кількості різних джерел, наприклад, з систем управління парковками (Parking guidance and information (PGI) systems), метеослужб, систем розведення мостів та інших [18].

В Україні впровадження та використання ІТС забезпечить підвищення ефективності моделювання та прогнозування вантажо- та пасажиропотоків, рівня безпеки та надійності транспортно-логістичного комплексу, сприятиме розвитку його інфраструктури. З цією метою КМУ прийнято розпорядження «Про схвалення Концепції проекту Закону України «Про державне регулювання у сфері супутникової навігації», підготовлене Державним космічним агентством України за участю НАН України, Мінінфраструктури, МВС, СБУ, Міноборони, науково-дослідних, освітніх організацій, підприємств промисловості тощо [18].

У світовій практиці активізується застосування інноваційних технологій у перевізному процесі, зокрема, шляхом розвитку мультимодальних перевезень. На 21-ій зустрічі міністрів транспорту країн-учасниць ОЧЕС, яка відбулась у

травні 2013 в м. Одеса, було підтверджено світові тенденції «контрейлеризації» транспорту та розвитку мультимодальних перевезень [30].

Одним із найпоширеніших видів комбінованих (відноситься до мультимодальних) перевезень є контейнерні та контрейлерні потяги, які формуються на території як України («Вікінг» і «Ярослав»), так й інших країн, насамперед, Білорусі («Зубр»). Поїзд комбінованого транспорту «Вікінг» із січня 2012 р. розпочав регулярне (двічі на тиждень) курсування територією України (раніше чітко визначеної періодичності відправлення поїзда не було, що не дозволяло здійснювати перевезення вантажу цим поїздом за графіком, що у свою чергу уповільнювало його проходження українською територією).

Розвиток інтермодальних та комбінованих перевезень з одночасним переключенням частини автомобільних потоків на більш екологічний та економічний транспорт – залізничний та водний, також сприяє зменшенню екологічного навантаження на довкілля. Нині в Україні за підтримки Європейського Союзу через виконання програми «Марко Поло» реалізуються заходи зі зменшення завантаженості доріг, поліпшення екологічних показників транспортної системи за допомогою переміщення частини автомобільних перевезень на інші види транспортування [18].

Таким чином, шляхом упровадження інноваційних рішень, нових інформаційних та перевізних технологій на транспорті, а також технічного переоснащення підприємств галузі поступово забезпечуються ефективні перетворення і модернізація транспортно-дорожнього комплексу України, а інноваційні структурні зрушення формують прогресивну організаційно-правову модель функціонування ТДК України. Водночас інноваційні процеси відбуваються переважно на великих транспортних підприємствах, які або є природними монополістами (Укрзалізниця), або мають певні ознаки монополізму (МТП, аеропорти), й які здатні акумулювати фінансові ресурси для здійснення інноваційної діяльності. Упровадження інновацій на підприємствах транспортної галузі України в цілому ще не стало масовим і

системним процесом, не зумовлене цілеспрямованою політикою менеджменту підприємств та не підкріплене відповідною політикою держави [21].

Інноваційний розвиток галузі гальмується наступними чинниками:

- нестачею фінансових ресурсів для впровадження інновацій у підприємствах транспортно-дорожнього комплексу, що зумовлено, насамперед: падінням обсягів перевезень; низьким рівнем рентабельності підприємств унаслідок застарілої матеріально-технічної бази, нераціональної структури витрат; низьким рівнем державно регульованих тарифів на перевезення; збитковістю пільгових перевезень. При цьому щорічна потреба у капітальних вкладеннях тільки залізничної галузі становить понад 33,6 млрд грн (фактично освоєний обсяг у 2012 р. становив 12,5 млрд грн). Портовій галузі потрібні інвестиції у гідротехніку, наземну інфраструктуру, створення штучних земельних ділянок у розмірі щонайменше 25 млрд грн у середньостроковій перспективі, тоді як, за даними Мінінфраструктури, у 2012 р. у морській галузі освоєно капітальних інвестицій на суму 1,78 млрд грн. Слід відмітити, що облік показників інноваційної діяльності підприємств ТДК на постійній основі державні статистичні органи України не ведуть, досліджуються лише окремі показники за трирічний період у рамках спеціального обстеження Держстату за європейською методологією CIS;

- відсутністю фундаментальних наукових досліджень, які спрямовані на здійснення якісних змін у системі продуктивних сил, та недостатньою кількістю прикладних наукових досліджень у сфері ТДК. Протягом 2012 р. на замовлення Мінінфраструктури виконано лише дві НДР за бюджетною програмою КПКВК 3101030 «Прикладні наукові та науково-технічні розробки, виконання робіт за державними цільовими програмами і державним замовленням у сфері розвитку національної транспортної мережі та туризму» на загальну суму 445,8 тис. грн; на виконання у 2013 р. прикладних наукових та науково-технічних розробок Законом України «Про Державний бюджет України на 2013 р.» видатки для Мінінфраструктури становлять 306,9 тис. грн;

- повільними темпами реалізації структурних реформ у сфері транспортно-дорожнього комплексу, зокрема щодо розмежування господарських і управлінських функцій на залізничному транспорті, реформування системи управління дорожнім господарством та реформування морських торговельних портів України.

Висновки до розділу 2

У другому розділі було проаналізовано соціальні проблеми і інноваційні процеси транспорту в соціальному просторі міста. Транспорт як галузь інфраструктури має розвиватися швидше, щоб сприяти швидкому економічному та соціальному розвитку країни та її участі в міжнародному поділі праці. Для підвищення ефективності транспортної системи необхідна програма комплексної модернізації та модернізації транспорту, яка включає низку заходів щодо забезпечення сприятливого інвестиційного клімату з урахуванням бюджетних та позабюджетних джерел інвестування та створення сприятливого інвестиційного клімату.

Основним питанням тут є координація зусиль регіональних МОП та місцевих органів влади на низовому рівні щодо використання територій як місця громадського транспорту, розвитку транспортної та дорожньої інфраструктури, а також більш широких субсидій на послуги громадського транспорту. Особливе значення для розвитку громадського транспорту має стратегічне планування його послуг як суспільного блага в тісному зв'язку з управлінням якістю послуг. При плануванні рівня якості послуг громадського транспорту такі прикладні аспекти розвитку послуг слід оцінювати за потреби.

Проблема поганої транспортної інфраструктури характерна для більшості міст України. Крім того, з кожним роком спостерігається відсутність співпраці між різними секторами транспортного сектору, низький приплив інвестицій, застарілі системи регулювання та висока амортизація основних засобів. Основні проблеми функціонування транспортних систем міст України можна систематизувати та поділити на об'єктивні та суб'єктивні проблеми.

РОЗДІЛ 3. ДОСВІД ЕМПІРИЧНОГО ВИВЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

3.1 Програма та інструментарій соціологічного дослідження

Гносеологічний аспект: Виникнення потреби зрозуміти ставлення киян до стану громадського транспорту, щоб розробити план його покращення в Києві.

Предметний аспект: Використання думки киян які користуються громадським транспортом для створення соціально-культурної картини.

Наукова проблема: Відсутність розуміння оптимального методу опитування респондентів. Маємо потребу лише в респондентах, які користуються громадським транспортом, тому слід зрозуміти, де, та при яких обставинах слід шукати респондентів, щоб опитати лише людей які користуються громадським транспортом.

Об'єкт дослідження: громадський транспорт.

Предмет дослідження: функціонування громадського транспорту у соціальному просторі міста

Мета: визначення характеру функціонування громадського транспорту в соціальному просторі міста

Завдання:

1. **Визначити демографічний показник респондентів**

1) Ваша стать

1. Чоловік

2. Жінка

2) Скільки Вам років?

1. 18-21

2. 22-25

3. 26-40

4. 41-60

5. Більше 60

2. Визначити район проживання респондента

1) В якому районі в Києві Ви мешкаєте?

1. Голосіївський

2. Дарницький

3. Деснянський

4. Дніпровський

5. Оболонський

6. Печерський

7. Подільський

8. Святошинський

9. Солом'янський

10. Шевченківський

3. Визначити соціальний стан респондента

1) Вкажіть Вас соціальний стан

1. Студент

2. Робітник

3. Безробітний

4. Інший соціальний стан

4. Визначити сімейний стан респондента

1) Вкажіть Ваш сімейний стан

1. Ніколи не був/ла у шлюбі

2. Перебуваю у громадянському шлюбі (проживаємо разом без реєстрації)

3. Одружений/ заміжня, але живемо окремо

4. Одружений/ заміжня і живемо разом

5. Розлучений/на

6. Вдова/ вдівець

5. Визначити освіту респондента

1) Вкажіть Вашу освіту

1. Неповна середня

2. Повна середня

3. Середня спеціальна

4. Вища/ незакінчена вища

6. Визначити основні джерела доходів

1) Вкажіть Ваше основне джерело доходів

1) Постійна заробітна платня на основному місці роботи

2) Разові заробітки

3) Фінансова допомога родичів

4) Стипендія

5) Дохід від особистого підприємства

6) Доходи від орендування приватної власності

7) Акції, цінні папери, ф'ючерси

7. Визначити, яким видом громадського транспорту респондент

користується найчастіше

1) Автобуси

2) Трамваї

3) Метрополітен

4) Залізниця

5) Маршрутні транспортні засоби

8. Визначити, як респондент ставиться до соціально-культурного стану громадського транспорту в місті Києві

1. Соціально-культурний стан громадського транспорту цілком задовільний.

2. Можливі покращення

3. Не задовільний

4. Зовсім не задовільний

9. Що саме впливає на оцінку якості соціо-культурного стану громадського транспорту.

- 1) Чистота в салонах
- 2) Поведінка працівників служб перевезення
- 3) Поведінка співучасників і пасажирів
- 4) Доступність послуг
- 5) Технічний стан транспортного засобу
- 6) Територія, яку охоплює транспортний засіб
- 7) Завантаженість транспорту

10. Визначити, чи задоволений респондент чистотою в салонах різних видів транспорту

1. Вкажіть, як би Ви оцінили чистоту автобусів по 10-бальній шкалі, де 10-дуже задоволений, а 0-зовсім не задоволений

2. Вкажіть, як би Ви оцінили чистоту трамваїв по 10-бальній шкалі, де 10-дуже задоволений, а 0-зовсім не задоволений

3. Вкажіть, як би Ви оцінили чистоту метрополітену по 10-бальній шкалі, де 10-дуже задоволений, а 0-зовсім не задоволений

4. Вкажіть, як би Ви оцінили чистоту залізниці по 10-бальній шкалі, де 10-дуже задоволений, а 0-зовсім не задоволений

5. Вкажіть, як би Ви оцінили чистоту маршрутних транспортних засобів по 10-бальній шкалі, де 10-дуже задоволений, а 0-зовсім не задоволений _____

11. Визначити, чи задоволений респондент поведінкою працівників транспортних служб

1. Вкажіть, як би Ви оцінили поведінку працівників транспортних служб по 10-бальній шкалі, де 10-дуже задоволений, а 0-зовсім не задоволений _____
2. Чи виконують працівники транспортних служб їхні обов'язки
 - А) Повністю виконують
 - Б) Частково виконують
 - В) Зовсім не виконують
3. Чи зверталися ви коли-небудь по допомогу до працівників громадського транспорту?
 - А) Звертався по допомогу
 - Б) Ніколи не звертався
4. Чи отримували ви допомогу в разі звернення
 - А) Отримував завжди
 - Б) Отримував часто
 - В) Отримував інколи
 - Г) Ніколи не отримував
5. Чи завжди працівники громадського транспорту ставляться до вас ввічливо?
 - А) Завжди
 - Б) Зазвичай
 - В) Іноді
 - Г) Ніколи

12. Визначити, чи задоволений респондент поведінкою пасажирів громадського транспорту

1. Чи зустрічалися ви з хамством серед пасажирів громадського транспорту?
 - А) Зустрічався неодноразово
 - Б) Зустрічався час від часу
 - В) Ніколи не зустрічався

2. Чи вважаєте ви, що пасажирів не дотримуються правил етикету, перебуваючи в безпосередній близькості з іншими пасажирів?

А) Вважаю, що більшість пасажирів дотримуються правил етикету

Б) Вважаю, що половина всіх пасажирів дотримуються правил етикету

В) Вважаю, що меншість пасажирів дотримуються правил етикету

3. Як ви ставитеся до того, що під час користування громадським транспортом, вам необхідно ділити особистий простір з іншими пасажирів.

А) Ставлюся до цього позитивно

Б) Нейтрально

В) Негативно

13. Визначити, як респондент оцінює доступність послуг громадського транспорту

1. Яким видом громадського транспорту ви добираєтеся на роботу (місце навчання)

А) Автобуси

Б) Трамваї

В) Метрополітен

Г) Залізниця

Д) Маршрутні транспортні засоби

2. Чи доводиться вам виконувати пересадки між транспортом, для швидкого пересування

А) Доводиться виконувати декілька пересадок між різними видами транспорту

Б) Доводиться виконувати декілька пересадок між одним видом транспорту

В) Доводиться виконувати одну пересадку на інший вид транспорту

Г) Доводиться виконувати одну пересадку на інший маршрут того самого транспорту

Д) Не доводиться виконувати пересадок

3. Як ви ставитеся до коштів, за які реалізуються послуги громадського транспортування

А) Вважаю ціну абсолютно справедливою

Б) Вважаю ціну прийнятною

В) Вважаю ціну завищеною

14. Визначити, як респондент ставиться до технічного стану транспортних засобів

1. Який вид транспортного засобу, Ви вважаєте найсучаснішим

А) Автобуси

Б) Трамваї

В) Метрополітен

Г) Залізниця

Д) Маршрутні транспортні засоби

2. Чи вважаєте ви справедливим, підвищення коштів за проїзд, задля покращення технічного стану транспортних засобів?

А) Вважаю абсолютно справедливим

Б) Вважаю прийнятним

В) Вважаю зовсім несправедливим

3. На вашу думку, чи впливає технічний стан транспортного засобу на безпеку пасажирів, які ним користуються

А) Впливає безпосередньо

Б) Частково впливає

В) Зовсім не впливає

ФОРМУВАННЯ ОБСЯГУ ВИБІРКИ

Рахування вибірки відбувалось за формулою: $n = \frac{1}{\Delta^2 + \frac{1}{N}}$ - 396 особи

Похибка складає 0,05%

Таким чином:

$$n = 1/0,00252632 = 395,8 = 392$$

Вид громадського транспорту	Кількість пасажирів щогодинно	Відсоток у генеральній сукупності загальної кількості	Кількість осіб у вибірці від 392 осіб
Метрополітен	9000	9000/38000=0,2	396x0,2=79
Автобус	3000	3000/38000=0,07	396x0,07=28
Трамваї	6000	6000/38000=0,15	396x0,15=59
Маршрутний транспортний засіб	10000	10000/38000=0,26	396x0,26=103
Залізниця	10000	10000/38000=0,26	396x0,26=103

ВИСНОВКИ

В роботі здійснено аналіз функціонування громадського транспорту в соціальному просторі міста.

Було визначено тему, як соціальний феномен, вивчено транспорт як соціальний феномен, уточнено та систематизовано теоретичні уявлення.

Міський громадський транспорт - один з найважливіших соціальних інститутів сучасного суспільства, невід'ємний елемент соціальної інфраструктури міст. Даний транспорт призначений для перевезень різних соціальних груп населення, в тому числі з низьким рівнем доходів, забезпечення територіальної цілісності міст, доступності всіх елементів міського господарства. У свою чергу, розвиток міст, зростання чисельності населення масова потреба у транспортній комунікації зумовлюють зміни інституту громадського транспорту. Ще Е. Дюркгейм стверджував, що соціологічне пояснення виходить з аналізу залежності соціального явища від соціального середовища. Він вважав, що функція соціального явища чи інституту полягає в налагодженні відповідності між інститутом і деякою потребою суспільства як цілого.

Було проаналізовано сучасні теоретичні підходи, щодо вивчення транспорту як соціального феномену.

Нині існують два методологічні підходи до визначення сутності та змісту інфраструктури: галузевий та функціональний. Деякі дослідники, зокрема О. Лактіонов, Ю. Рогозян, М. Бідняк та ін., у галузевому підході до інфраструктури схильні розуміти «сукупність суб'єктів господарювання» та «діяльність», які забезпечують умови для функціонування та/або створюють галузі матеріального виробництва, життя суспільства чи вирішення конкретних проблем. Інші, зокрема Д. Антонюк, І. Заблоцька та інші, визначають інфраструктуру в рамках функціонального підходу як «комплекс функцій», що створюють умови для розвитку галузей матеріального виробництва, суспільства або вирішення конкретних проблем.

Варто зазначити, що перший підхід до концепції інфраструктури був не дуже продуктивним. Це пов'язано з наступними положеннями: по-перше, у

авторів цього підходу є одне з найбільш складних і суперечливих питань щодо класифікації галузей і підгалузей, залучених до інфраструктурного комплексу, по-друге, інфраструктура – це не просто набір визначеності галузей і видів діяльності, а головне комплекс конкретних функцій для створення умов для ефективного розвитку матеріального виробництва та соціальної сфери. Створення комплексу найкращих умов для виробництва товарів і послуг і життя людей, їх вільного переміщення та споживання є головною ознакою відмінності інфраструктури від інших видів транспорту та виділення їх складових із національної економіки. Функціональний підхід до визначення інфраструктури є адаптивним. При цьому дослідники сходяться на думці, що інфраструктура є невід’ємною частиною процесу відтворення, а темпи зростання виробництва та його ефективність безпосередньо залежать від ефективності функціонування та розвитку інфраструктури економічної системи. Варто згадати В. Диканя та Ю. Рогозяна, які трактують, що «інфраструктурні послуги є не лише найважливішими споживчими товарами, а й засобом підвищення продуктивності та покращення доступу до ринків». Економічне зростання». Схожої думки дотримується М. Бідняк, який розглядає інфраструктуру як ланку в системі всього суспільного виробництва, що зменшує витрати виробничого часу, прискорює оборотність капіталу і «її раціональне використання є головною умовою для рентабельний виробничий процес».

Було визначено соціальні механізми формування громадського транспорту в соціокультурному контексті. Було охарактеризовано фактори її детермінації в українському суспільстві.

Сьогоднішня Україна відрізняється від інших країн тим, що значна кількість її міст розташована на традиційних транспортно-комунікаційних шляхах Євразійського континенту. Держава має дуже високий транспортний коефіцієнт (транспортна привабливість), але ці показники, так би мовити, можливі і їх можна досягти лише в серйозній конкуренції з іншими державами. Врахування

потенційних можливостей допоможе Україні вийти на новий етап розвитку в реалізації ключових пріоритетів, у тому числі у сфері транспортних послуг.

В Україні на рівні окремих регіональних громад, особливо великих, найбільшою перешкодою для розвитку комплексного громадського транспорту є відсутність концептуального стратегічного бачення міської влади та відповідних постачальників послуг щодо розбудови доступної інфраструктури. Такі недоліки є наслідком необґрунтованого та безвідповідального витрачання бюджетних коштів, а також відсутності належного контролю та жорстких санкцій. Спостереження, здійснювані переважно громадськими організаціями, виявляють численні порушення з боку будівельників та посадових осіб населених пунктів щодо забезпечення «безбар'єрного» простору: зупинки, доріжки, стежки та сходи (підземні, вище) тощо. Вплив повсякденної культури на переміщення пасажирів і структуру ринку (попит і використання транспортних послуг), колективний досвід їх правил і норм, а також поведінку людей як представників різних громадянських соціальних груп. Транспорт поділяється на «пішохідний» та «транспортний» залежно від призначення місця. Остання визначається як технічні засоби та швидкість руху пасажирів. Транспорт характеризується як економічний процес, що має елементи соціальної політики, за допомогою яких держава має можливість приносити користь певним групам громадян. Безпека є одним із ключових компонентів ініціатив соціальної політики.

Також, було розроблено інструментарій для виконання польового емпіричного дослідження за темою «громадський транспорт як соціокультурний феномен». За допомогою анкети, вдалося опитати 396 осіб, на предмет їх вдоволеності соціокультурним станом громадського транспорту, конкретно в місті Києві.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Антонюк Д. А. Розвиток інституціональної інфраструктури підприємництва регіону в процесі європейської інтеграції: монографія. Львів: ДУ «ІРД ім. М.І. Долишнього НАН України»; Запоріжжя: ЗІЕТ, 2015. 340 с.
2. Арон Р. Этапы развития социологической мысли / общ. ред. и предисл. П. С.
3. Гуревича. - М.: Издательская группа «Прогресс» - «Политика», 1992. - 608 с.
4. Атаманчук Г. В. Теория государственного управления : учебник / Г. В. Атаманчук. - М.: Омега-Л, 2010. - 525 с.
5. Ахиезер А.С. Социальное пространство и человеческий фактор урбанизации/ А.С. Ахиезер // Проблемные сту социологии. 1988. С. 32-41.
6. Бергер П., Лукман Т. Социальное конструирование реальности. Трактат по социологии знания. - М.: Медиум, 1995. - 323 с.
7. Бурдые П. Социология социального пространства /пер. с франц.; отв. ред. перевода Е. А. Шматко. - М.: Институт экспериментальной социологии: СПб.: Алетейя, 2005. 288 с.
8. Бідняк М. Н., Біліченко В. В. Виробничі системи на транспорті: теорія і практика: монографія. Вінниця: УНІВЕРСУМ–Вінниця, 2006. 176 с.
9. Вагин В. В. Городская социология [Электронный ресурс]. - Режим доступа: [http:// bookmeta.com/book/164-gorodskaya-sociologiya-uchebnoe-posobie-vagin-vv/12-teorii strukturirovaniya-gorodskogo-prostranstva.html](http://bookmeta.com/book/164-gorodskaya-sociologiya-uchebnoe-posobie-vagin-vv/12-teorii-strukturirovaniya-gorodskogo-prostranstva.html)
10. Вахштейн В. Теория фреймов и социология повседневности [Электронный ресурс].
11. Волков Ю.Г. Соціологія / Ю. Г. Волков; під загальною ред. доктора філософських наук, проф. В. І. Добренькова. - Изд.3-е .- Ростов н / Д: Фенікс, 2007.

12. Горбаньов Р.В. Міський транспорт // Навчальний посібник для ВНЗ. - М. Стройиздат, 2008.
13. Горбачев П. Ф. Основы теории транспортных систем: учебное пособие / П. Ф. Горбачев, И. А. Дмитриев. – Харьков: Изд-во ХНАДУ, 2002. – 202 с.
14. Дмитрієва О. І. Державне регулювання інноваційного розвитку
15. Добренєков В.І., Кравченко А.І. Соціологія: У 3 т. Т.3: Соціальні інститути та процеси. М., 2007
16. Іонін Л.Г. Соціологія культури: шлях у нове тисячоліття: Учеб. посібник для студентів вузів. - 6-е вид., Перераб. і доп. - М.: Логос, 2005.
17. Кирина С. Г. X- и Y-экономики: институциональный анализ. - М: Наука, 2004. - 256 с. 7. Бауман З. Текущая современность / пер. с англ. под ред. Ю. В. Асочакова. - СПб.: Питер, 2008. 240 с.
18. Кон И. С. Социологическая концепция Герберта Спенсера // История буржуазной социологии XIX - начала XX века / под ред. И. С. Кона. - М.: Наука, 1979. - С. 40-52
19. Мертон Р. Явные и латентные функции // Американская социологическая мысль: тексты. М., 1994. - С. 379-448.
20. Парк Р. Адаптация. Конфликт. Аккомодация. Асимилляция // Теоретическая социология: Антология: в 2 ч. / пер. с англ., фр., нем., ит. сост. и общ. ред. С. П. Баньковской. М.: Книжный дом «Университет», 2002. С. 281-318.
21. Парсонс Т. О структуре социального действия. - М.: Академический проект, 2000. 880 с.
22. Парсонс Т. Система современных обществ / пер. с англ. Л. А. Седова и А. Д. Ковалева; под ред. М. С. Ковалевой. - М.: Аспект Пресс, 1998. - 270 с.
23. Рекуненко І. І. Інфраструктура фінансового ринку України: сучасний стан та перспективи розвитку: монографія. Суми : ДВНЗ «УАБС НБУ», 2013. 411 с.

24. Топчієв О.Г. Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики. – Одеса:2005
25. Тюлькіна К. О., Куманов В. М. Проблеми та перспективи розвитку транспортної інфраструктури: досвід зарубіжних країн та України. 436
26. Фастовець О. О. Розвиток транспортної системи з найдавніших часів до початку ХХ ст. як чинник виникнення туристичної галузі. Туристичнокраєзнавчі дослідження. 2002. Вип. 4.
27. Edney, J.J. (1972a). Place and space: The effects of experience with a physical locale. *Journal of Experimental Psychology*, 8,
28. Festinger, L., Schachter, S. & Back, K. (1950). *Social Pressures in Informal*
29. Freedman, J.L. (1975). *Crowding and Behavior: The Psychology of High Density Living*. New York: The Viking Press.
30. *Groups: A Study of Human Factors in Housing*. Stanford, California: Stanford University Press.
31. Holmgren, J. A strategy for increased public transport usage—The effects of implementing a welfare maximizing policy. *Res. Transp. Econ.* 2014, 48, 221–226.
32. *Introduction of Environmental Psychology*. New York: Holt, Rinehard and Winston, Inc.
33. Ittelson, W.H., Proshansky, H.M., Rivlin, L.G., & Winkel, G.H. (1974).
34. Kirmeyer, S.L. (1978). Urban density and pathology: A review of research. *Environment and Behavior*, 10 (2), 247-269
35. Mattsson L. Vulnerability and resilience of transport systems – A discussion of recent research / L. Mattsson, E. Jenelius. // *Transportation Research, Part A: Policy and Practice*. – 2015. – P. 16 – 34.
36. Stradling, S., Carreno, M., Rye, T., & Noble, A. (2007). Passenger perceptions and the ideal urban bus journey experience. *Transport Policy*, 14,

- 283-292. Развадовський В. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України : монографія. Харків, 2014. 284 с
37. The American Customer Satisfaction Index: Nature, Purpose, and Findings / C. Fornell et al. *Journal of Marketing*. 2006. Vol. 60. P. 7–18.
38. Ukrlogos.in.ua: веб-сайт. URL: <https://www.ukrlogos.in.ua/10.11232-2663-4139.05.10.html>
39. Willis, F.N. (1966). Initial speaking distance as a function of the speakers' relationship. *Psychonomic Science*, 5 (6), 221-222.
40. Stradling, S., Carreno, M., Rye, T., & Noble, A. (2007). Passenger perceptions and the ideal urban bus journey experience. *Transport Policy*, 14, 283-292.
41. Развадовський В. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України : монографія. Харків, 2014. 284 с
42. The American Customer Satisfaction Index: Nature, Purpose, and Findings / C. Fornell et al. *Journal of Marketing*. 2006. Vol. 60. P. 7–18.
43. Kirmeyer, S.L. (1978). Urban density and pathology: A review of research. *Environment and Behavior*, 10 (2), 247-269
44. Ittelson, W.H., Proshansky, H.M., Rivlin, L.G., & Winkel, G.H. (1974). *An Introduction of Environmental Psychology*. New York: Holt, Rinehard and Winston, Inc.
45. Freedman, J.L. (1975). *Crowding and Behavior: The Psychology of High Density Living*. New York: The Viking Press.