

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

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувачка випускової кафедри
_____ Олена ХОМЕРІКІ
« ____ » _____ 2023 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО РІВНЯ БАКАЛАВР
ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 054 «Соціологія»
ОПП «Соціологічна експертиза соціально-політичних процесів»

Тема: Аеропорт як соціокультурний простір міста: соціологічний аналіз

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

Виконавець: здобувачка СЛ – 412 ДІХТЯРЕНКО Анна Сергіївна

**Керівник: доктор соціологічних наук, професор, завідувач кафедри
соціології та політології Хомерікі Олена Андріївна**

КИЇВ 2023

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна робота містить: 67 сторінок, 12 рисунків, 3 таблиці, 70 посилань на літературні джерела.

Об'єкт дослідження: аеропорт як соціокультурний простір міста

Предмет дослідження: інфраструктура аеропорту як соціокультурного простору міста.

Мета роботи: дослідити аеропорт як соціокультурний простір міста.

Методи дослідження: аналіз літератури та даних, узагальнення теоретичних тверджень, типологізація даних, аналіз, синтез.

Для проведення авторського соціологічного дослідження в рамках виконання роботи був застосований метод онлайн опитування (анкетування).

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні **завдання:**

1. Визначити основні теорії вивчення аеропорту.
2. Розглянути основні функції аеропорту.
3. Проаналізувати зовнішню та внутрішню інфраструктуру аеропорту в образі міста.
4. Розглянути аеропорт як гетеротопічний простір.

Ключові слова: АЕРОПОРТ, ТЕРМІНАЛ, СОЦІОКУЛЬТУРНИЙ ПРОСТІР, ОБРАЗ МІСТА, АЕРОТРОПОЛІС.

ABSTRACT

Thesis contains: 67 pages, 12 figures, 3 tables, 70 references.

Object of research: the airport as a sociocultural space of the city

Subject of research: airport infrastructure as a sociocultural space of the city

Purpose: to explore the airport as a sociocultural space of the city

Research methods: analysis of literature and data, generalization of theoretical statements, typology of results of other authors, analysis, synthesis, typology.

A online survey method was used to conduct the author's sociological research as part of the work.

To achieve this goal it is necessary to solve the following tasks:

1. the basics of airport study theory
2. consider the main functions of the airport
3. analyze the external and internal infrastructure of the airport in the image of the city
4. consider the airport as a heterotopic space

Key words: AIRPORT, TERMINAL, SOCIOCULTURAL SPACE, IMAGE OF THE CITY, AEROTROPOLIS.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ АЕРОПОРТУ ЯК СОЦІОКУЛЬТУРНОГО ПРОСТОРУ МІСТА.....	9
1.1 Основні теоретичні підходи до вивчення аеропорту	9
1.2 Функції аеропорту.....	18
Висновки до першого розділу.....	23
РОЗДІЛ 2. АЕРОПОРТ ЯК ОБ'ЄКТ СОЦІОЛОГІЧНОГО ВИВЧЕННЯ.....	25
2.1 Внутрішня і зовнішня інфраструктура аеропорту в образі міста.....	25
2.2 Аеропорт як гетеротопічний простір.....	32
Висновки до другого розділу.....	35
РОЗДІЛ 3. СОЦІОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ СОЦІОКУЛЬТУРНОГО ПРОСТОРУ АЕРОПОРТУ.....	37
3.1 Програма соціологічного дослідження «Аеропорт як соціокультурний простір міста».....	37
3.2 Аналіз результатів соціологічного дослідження.....	44
Висновки до третього розділу.....	52
ВИСНОВКИ.....	54
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	59
ДОДАТКИ	

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. На сьогоднішній день, аеропорт являється одним з найпопулярніших складових транспортної інфраструктури, та багатофункційним комплексом надання авіаційних, логістичних та комерційних послуг для забезпечення комфорту пасажирів. Американським авіаційним експертом Джоном Касардом було використано та розширено поняття Ніколаса Десантіс як аеротрополіс, що означає місто, яке розташоване навколо аеропорту і являє собою всю інфраструктуру та економіку. Радіус охоплення аеротрополісу включає в себе транспорт, промисловість, готелі, бізнес, офіси, науково-дослідні та освітні центри. Зона вільної торгівлі також включена до схеми аеротрополісу, оскільки являється диференційованою правовою та економічною основою для створення аеротрополісу та сприяє стимулюванню його розвитку шляхом запрошення підприємств, які шукають можливість арбітражу на додаток до інфраструктурних переваг.

Як стверджує Джон Касарда, аеротрополіс стає міським напрямком, який окрім споживацького акценту, охоплює підприємства, що залежать від авіації, і комерційні об'єкти, які їх підтримують, а також безліч авіамандрівників, які щорічно проходять через аеропорт та місцевих жителів, які працюють, роблять покупки, зустрічаються, обмінюються знаннями, ведуть справи, розважаються, не відходячи більше ніж на 15 хвилин від аеропорту.

Заради комфорту пасажирів та місцевих жителів соціокультурний простір аеропорту включає в себе крамниці, ресторани, розважальні центри, кінотеатри, готелі, які працюють вдень і вночі. Поміж інших виділяються аеропорти, які є справжніми шедеврами архітектури та приводом для гордості своїх країн.

Але з початком війни 24 лютого 2022 року діяльність аеропортів в Україні припинилася, оскільки країна закрила свій повітряний простір. І станом на липень 2022 року, Кабінет Міністрів України повідомив, що 12 із 19 цивільних аеропортів

знали пошкоджень, включаючи аеропорти, які нещодавно оновили інфраструктуру, такі як у Дніпрі та в Одесі. Та основні завдання для реконструкції та подальшого розвитку інфраструктури аеропортів України являються модернізація регіональних аеропортів та приведення їх технічного стану у відповідність до чинних стандартів і рекомендацій ІСАО з метою обслуговування найпоширеніших типів повітряних суден, встановлення пріоритетів відповідно до визначених критеріїв проектів реконструкції та/або будівництва аеропорту та забезпечення фінансування реконструкції мережі аеропортів України на основі аудиту втрат транспортної інфраструктури.

Ступінь наукової розробленості теми.

Соціокультурний простір міста досліджувався в роботах представників соціологічної, антропологічних, політичних та культурних наук таких, як Мануель Кастельс, Джилліан Фуллер, Марк Оже, Марг Готтдінер, Аластер Гордон, Ервінг Гофман, Льюїс Мамфорд, Джастін Ллойд, Герар Хендрік Хофстеде, Пітер Адей, Мішель Фуко, Марк Б. Солтер, Макс Вебер, Георг Зіммель.

З-поміж українських дослідників, даною проблемою займалися Галина Агеєва, Галина Стрелкова, Олена Хомерікі, Марина Стригуль, Анна Тащенко, Юрій Романенко, Людмила Ороховська, Ульяна Кошетар тощо.

Мета: дослідити аеропорт як соціокультурний простір міста.

Завдання:

1. Визначити основні теорії вивчення аеропорту.
2. Розглянути основні функції аеропорту.
3. Проаналізувати зовнішню та внутрішню інфраструктуру аеропорту в образі міста.
4. Розглянути аеропорт як гетеротопічний простір.
5. Розробити програму та провести соціологічне дослідження на тему «Аеропорт як соціокультурний простір міста».

Об'єктом дипломної роботи є аеропорт як соціокультурний простір міста.

Предметом дипломної роботи є інфраструктура аеропорту як соціокультурного простору міста.

Теоретичну основу дипломної роботи становлять соціологічні та культурні теорії, підходи та аналіз дослідження аеропорту та його соціокультурного простору у працях вітчизняних та зарубіжних вчених.

Методи дослідження. Дослідження несе більше теоретичний ніж практичний характер, тому були застосовані соціологічні методи, що допомагають у вивченні напрацювань науковців у сфері соціології та архітектури. У практичній частині було проведено дослідження методом онлайн опитування для підтвердження застосування теоретичних тверджень науковців.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в:

- розкритті поняття аеропорту в образі міста;
- уточненні форм аеропорту і його специфіку.

Теоретичне і практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що теоретичні положення сприяють зростанню запиту щодо розвитку транспортної сфери. У практичному значенні дослідження має інформативний характер, щодо підтверджень наукових положень, які в подальшому можуть бути використані в дослідженнях щодо розвитку аеропорту.

Коротка довідка про структуру роботи. Робота містить вступ, три розділи, висновки, список використаних джерел. Вступ розкриває мету та завдання дипломної роботи, описує методи аналізу соціологічних даних. У першому розділі здійснюється аналіз теоретичних підходів до вивчення аеропорту як інфраструктура цивільної авіації та його основні функції. В другому розділі розглянута зовнішня та внутрішня інфраструктура аеропорту в образі міста та його моделі прояву. У третьому розділі здійснено соціологічне дослідження, представлена програма та результати даних дослідження. Список літератури містить джерел.

Апробація отриманих результатів.

Положення даного дослідження пройшли апробацію на XXIII Міжнародній науково-практичній конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених «Політ. Сучасні проблеми науки» (04-07 квітня 2023 р., м. Київ). Основні положення роботи опубліковано автором самостійно у матеріалах конференції.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ АЕРОПОРТУ ЯК СОЦІОКУЛЬТУРНОГО ПРОСТОРУ МІСТА

1.1 Основні теоретичні підходи до вивчення аеропорту

Аеропорт завжди був об'єктом великого соціального значення, який розглядався багатьма науковцями як ворота до сучасної глобалізації. Іспанський соціолог Мануель Кастельс у своїй роботі *The Information Age: Economy, Society and Culture* (1996) описує аеропорт разом із міжнародними мережами готелів як один із «просторів потоків», які з'єднують його «мережне суспільство» [18]. Доктор Джилліан Фуллер, який має досвід інформаційного та комунікаційного дизайну в установах культури, у своїй роботі *Life in Transit: Between Airport and Camp*, описує аеропорт із буквральним і поетичним резонансом як соціальний простір, окремий від суспільства, «прикордонний», який надає зовсім інший набір соціальних значень своїм віддаленим і тимчасовим мешканцям [28].

Французький антрополог Марк Оже розглядав поняття аеропорту як перехідний простір. У своїй роботі *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, Марк Оже стверджував, що наголос на швидкість, ефективність та мобільність в сучасному суспільстві призвів до створення нових форм простору, які виникали в результаті процесів «суперсучасності» для прикладу сучасного просторового ландшафту. Ці простори, Марк Оже називає «не-місцями», які можна охарактеризувати як однорідні, неавтентичні та дегуманізуючі, а також їх можна спостерігати не лише у вигляді аеропортів, але й інших «просторів подорожей», таких як залізничні станції та вестибюлі готелів, а також інших просторів, таких як станції техобслуговування та супермаркети. Марк Оже розглядав зали вильоту в аеропорту та станції технічного обслуговування на автомагістралях як головні приклади цієї зростаючої тенденції до однаковості та самотності [12, с.96].

Після визначення аеропорту як «не-місце» за Марком Оже, багато науковців, так як Джон Річард Уррі, Ентоні Елліот , Девід Редфорд, і Нікола Пітт у 2016 році, Лая Коломер у 2018 році, Пітер Адей у 2004 та 2007 році бачили, як ці простори різко змінилися протягом останніх 20 років, і тепер заперечують цю ідею, розглядаючи простір не як «placeless space» («безмісне місце»), а як значуще та втілене. Джон Річард Уррі, Ентоні Елліотт, Девід Редфорд і Нікола Пітт стверджують, що аеропорти є окремими просторами з особливою атмосферою, емоціями, афектами та пристрастю [30, с.13-20]. Лая Коломер також виступає проти того, щоб аеропорт був безмісним простором, але розглядає його як значущі простори та місця, які сприймаються як надзвичайно важливі для багатьох людей, які ними користуються, і які породжують спогади та прихильності та де ідентичність підтверджується, а не втрачається [20, с.155-170].

У гонитві за безпекою та ефективністю керівники та адміністратори аеропортів намагаються зробити операції глобальної мобільності максимально передбачуваними, рутинними, однорідними та повторюваними. Через ці способи впорядкування створюється лише видимість однаковості та однорідності, про які говорив Марк Оже. Рутину та повторення як способи впорядкування можна спостерігати в аеропорту через спроби стандартизувати та регулювати проїзну документацію, освітлення терміналу, маркування злітно-посадкових смуг та рульових доріжок, управління повітряним рухом, і спосіб заправки літаків. Ці впорядкування встановлюють рутину, керуючи суб'єктами через просторові кордони. Суб'єкти стають відпрацьованими і передача диспетчерського обміну повідомленнями, чи сценаріїв персоналу літака під час реєстрації або під час зльоту, стають передбачуваними, надійними та, в очах Марка Оже, безособовими. Ці способи впорядкування можуть сприяти відчуттю знайомого досвіду перебування в просторі. Іншими словами, повторення є продуктом досвіду цього простору. Таким чином, з кожним досвідом зростає пов'язане знайомство та обізнаність. Для тих, хто часто літає, це знайомство може швидко перетворитися на монотонність та

нудьгу, як, наприклад, у роботі Марка Готтдінера *Life in the Air: Surviving the New Culture of Air Travel* (2001) [34]. Відчуття знайомства або дежавю виникає частково через те, що ми дотримуємося передбачуваних процедур порядку. Іншими словами, наші власні звичні замовлення в поєднанні з правилами стандартів обслуговування, що проводяться корпоративними підприємствами, стандартизаціями освітлення, що регулюються ICAO (International Civil Aviation Organization), і повторенням принципів дизайну сприяють відчуттю «не-місця». Підсумовуючи, це не аеропорт як простір, який знайомий, а дії акторів, які є рутинними, передбачуваними та однорідними.

Також існують інші визначення аеропорту в образі міста як об'єкту інфраструктури, як соціального інституту, місця соціальної взаємодії, та в образі «місто в місті».

Виходячи за межі звичайних зображень аеропорту, його можна розглянути як соціальний інститут. Він перебуває в полі колективної суспільної свідомості, як однорідний та самотній «простір для подорожей», але також являється місцем складної взаємодії між людьми, машинами та просторовими системами. Том Шульц Радоня, інженер із сталого розвитку, використовує фільм «Термінал» (2004) як приклад аеропорту як простір, сформований динамікою безпеки та міграції [9]. Але американський соціолог Марк Готтдінер зображає аеропорт, який розміщений в нестабільній і багатогранній авіаційній промисловості [34]. Соціолог пише: «Сучасний аеровокзал схожий на місто. Оскільки він став багатофункціональним місцем, він також розвинув міську культуру. Імплозивна артикуляція багатоцільового натовпу пішоходів створює критичну масу соціальної щільності, подібно до жвавого центрального району великого центрального міста» [34, с.22]. Марк Готтдінер продовжує виправдовувати своє використання даної метафори, допускаючи, що оскільки аеропорт підтримує таку різноманітну групу людей, більшість з яких незнайомі, але всі мають взаємний зв'язок один з одним певним чином, то будівництво припиняється бути тлом, а замість цього стає значущим

«незалежним персонажем у публічній мелодрамі». Марк Готтдінер продовжує гофманівську драматургічну схожість, припускаючи, що термінал є не лише елементом драми, але й сценою, на якій розігруються особисті драми, наприклад, прощання чи зустріч коханої. Припущення полягає в тому, що в той час як термінал не може бути чимось іншим, як простором пересування для людей, обстановка та сцена разом є місцем суттєвої взаємодії.

Ще Марк Готтдінер розглядає, наскільки термінал аеропорту схожий на місто в інших аспектах, зокрема на сайтах, які він містить. Ці сайти містять у собі торговельні і ресторанны заклади, готелі та фітнес-центри. Подібність, яку пробує провести Марк Готтдінер, полягає в тому, що мешканці околиці неохоче їдуть у міста за покупками, на відпочинок і в спортзал, так само це й враження від аеропорту. Марк Готтдінер акцентує на тому, що термінал схожий на місто через фізичну кількість людей, які проходять через нього кожного дня чи року, і зауважує, що час перебування цих людей буде досить меншим, ніж здебільшого у місті. Соціолог також стверджує, що сам факт того, що термінал має сплановане забудоване середовище, таке як алеї та обсажені деревами доріжки, що знову робить його схожим на місто: «люди живуть, кохають, а іноді навіть вмирають в аеропортах. Там народжуються немовлята: діти зазнають жорстокого поводження або їх покидають». Марк Готтдінер характеризує аеропорт як економічний: «Коротше кажучи, аеропорти обробляють людей і товари для отримання прибутку. Так само і міста» [34, с.25].

Загалом Марку Готтдінеру вдалось передати складність і особливо напруженість сучасної авіаційної промисловості. Аеропорт зображений у постійній боротьбі зі збільшенням попиту, несприятливими погодними умовами, посиленими заходами безпеки, незадоволеними пасажирами та нерегулярними дерегульованими авіакомпаніями.

Інше визначення аеропорту пропонує визнаний критик і історик культури Аластер Гордон, у своїй роботі *Naked Airport: A Cultural History of the World's Most*

2008 року, де він зобразив аеропорт як установу, яка постійно розвивається відповідно до змін у технологіях та в авіаційному попиті [32]. Його робота стимулює дослідженню соціальної історії аеропорту, описуючи його еволюцію від перших утілень за часів Чарльза Ліндберга до його становлення як доріжок, залів вильоту, контрольно-пропускних пунктів і залів для отримання багажу. Історія Аластера Гордона бездоганно поєднує точки зору керівників аеропорту, архітекторів, пасажирів і популярної культури, наголошуючи на зміні обличчя та ролі аеропорту в міру «демократизації» повітряних перевезень через виклики збільшення навантаження та загрози політичних повстанців. Також Аластер Гордон, критик архітектури з певною репутацією, припускає, що термінали аеропорту дали «містобудівникам новий шаблон для сучасного міста – такий, який би вирішив проблему старого центру міста, повністю його ігноруючи». Аластер Гордон також припускає, що термінали «більше не були схожі на міста, а були справжніми, автономними міськими вузлами, які обслуговували мільйони пасажирів на рік і наймають тисячі працівників» [32, с.184].

Наступне визначення стосується терміналу аеропорту, який можна охарактеризувати як соціальний інститут, оскільки має вплив на економіку, культуру та транспортну систему, гарантує безпеку та міжнародний зв'язок з іншими країнами. Він може являтися місцем для зустрічі родичів, друзів та бізнес-партнерів, а ще може бути місцем для проведення культурних та релігійних подій, наприклад, як конференції, виставки та святкування. В плані впливу на економіку країни, аеропорти створюють робочі місця, забезпечують транспортну логістику для туризму та бізнесу.

Сучасний термінал аеропорту демонструє характеристики тотальної інституції у стилі американського соціолога Ервінга Гоффмана, які він визначив у 1991 році у своїй книзі *Essays on the Social Situation of Mental Patients and Other Inmates*. Пасажир проводить в аеропорту відносно невелику кількість часу, і навіть якщо врахувати найдовші затримки, природа простору не є «загальною» у тому

самому сенсі, як стверджував Ервінг Гоффман. Однак існує щось, здавалося б, інституційне оточення всіх будівель і процесів терміналів аеропорту, і, беручи це до уваги, важливо дослідити концепцію, запропоновану Ервінгом Гоффманом, і, здійснюючи це, доцільно висвітлити кожен з характеристик загального закладу по черзі, починаючи з: «всі аспекти життя відбуваються в одному місці й під єдиною владою» [31, с.17]. Як і у випадку з більшістю характеристик установ, оскільки всі в межах установ керуються одним органом, і ці правила охоплюють усі дії всередині. Друга особливість полягає в тому, що «кожна фаза повсякденної діяльності члена здійснюється в безпосередній компанії великої групи інших, до всіх яких ставляться однаково і вимагають робити те саме разом» [31, с.17].

Третя характеристика, як зазначив Ервінг Гоффман, передбачає, що «одна діяльність веде в заздалегідь обумовлений час до наступної, причому вся послідовність дій нав'язується зверху системою явних формальних постанов і органом офіційних осіб». Останньою особливістю тотальної інституції є те, що ці різноманітні примусові заходи «об'єднані в єдиний раціональний план, нібито призначений для виконання офіційних цілей інституції» [31, с.17].

Наступну концепцію аеропорту в образі «місто в місті» сучасна практика підприємств дозволяє розглядати її як новий за формою результат урбанізації. Кандидат технічних наук Галина Агеєва і кандидат фізико-математичних наук Галина Стрелкова стверджують, що зростання попиту на авіаційні перевезення сприяє розвитку аеропорту та прилеглої території. Ефективне та стале функціонування останніх залежить від багатьох факторів, зокрема, містобудівних, економічних, експлуатаційних, екологічних [1, с.8]. Після промислової революції такі німецькі соціологи, як Макс Вебер і Георг Зіммель, почали зосереджуватися на прискоренні процесу урбанізації та його впливу на почуття соціального відчуження та анонімності. Також Георг Зіммель вважається батьком урбаністичної соціології за його внесок у цю сферу в таких роботах, як *Die Großstädte und das Geistesleben*, що опублікована у 1903 році, в якій детально викладено його погляди на життя в

місті, більше зосереджуючись на соціальній психології [64]. Георг Зіммель зосереджував увагу на урбанізмі, а саме на життя в межах міста. Він визначив, що унікальною рисою сучасного міста є посилення нервових подразників, з якими міський житель повинен справлятися, від сільської місцевості, де ритм життя і чуттєві образи більш повільні, звичні та рівномірні, до міста з постійним видовищами, звуками та запахами. А ось німецький соціолог Макс Вебер у своїй книзі *The city*, яка була опублікована у 1921 році посмертно, визначив місто на основі політичної та адміністративної концепції [70]. Для створення повноцінної міської громади, населення має демонструвати переваги торговельно-комерційних зв'язків з такими ознаками: укріплення ринку, суд власного і принаймні частково автономного права, споріднена форма об'єднання, часткова автономія та право голосу.

Макс Вебер відкидає міста, якими керують релігійні групи або де влада примусово дотримується на особистій, а не на універсальній основі. Він розповідає про процес, у якому розвиток раціонально-правових інститутів, що характеризують сучасне місто, дозволив людині звільнитися від традиційних груп і, отже, розвинути свою індивідуальність. Він наголошує на замкнутості, автономії та відокремленості міської громади та підкреслює, що історичні особливості середньовічного міста були зумовлені місцем розташування в загальній середньовічній політичній та соціальній організації. Італійський архітектор і доктор філософії з планування, Алессандро Бальдуччі та італійський професор економіки Даніеле Чечі, у своїй спільній роботі *Happiness and quality of city life: The case of Milan, the richest Italian city*, асоціюють міське життя з високою швидкістю подій, а американський соціолог Роберт Парк визначає, що соціальне життя міських жителів базується на асоціаціях, віросповіданнях, професії чи етнічній приналежності, і більшості стосунків бракує інтимності [14; 56]. Тож аеропорти метаморфозуються в образ міста через процес урбанізації. Цей процес пояснюється різними факторами, причому ключовим фактором є модернізація, за якою йдуть війни, швидкість зміни клімату та

глобальне потепління, конфлікти та загрози життю, як вказано в роботі *Factors of urbanisation in the nineteenth century developed countries*, швейцарського історика Пола Байхора та американського історика Генрі Герца [13, с.285-305].

Сам аеропорт швидко перетворюється на місто. За словами Джона Касарди, він більше не призначений виключно для еліти, натомість пропонує більш відкриту та дружню атмосферу для всіх пасажирів. Протягом десятиліття доступ до аеропорту стає все більш необмеженим, оскільки керівництво аеропорту надає своїм клієнтам розкішні варіанти роздрібної торгівлі, такі як торговельні центри, книжкові магазини, кафе, товари та послуги безмитної торгівлі, бутіки та кілька роздрібних послуг, у тому числі розважальні зони для дорослих і дітей, зони культури та відпочинку, а також такі фактори привабливості для пасажирів: готелі та житло, банківські послуги та служби обміну валюти, поля для гольфу та фабричні торгові точки, а також сімейні та особисті послуги, такі як охорона здоров'я [44]. Це доказує, що аеропорт має властивості економіки в аналогії з містом, так як він заохочує людей і товари для отримання прибутку. Ще одне порівняння аеропорту з містом, через фізичну кількість людей та їхню соціальну взаємодію, які проходять через нього кожного дня, щороку та через те, що зовнішня інфраструктура або публічний простір міста навколо терміналу включає в себе бульвари, природні парки, навіть ботанічні сади та теплиці.

Тож аеропорти хочуть спроектувати «відчуття місця», в якому пасажирів можуть проводити час, беручи участь у значущих заходах, і в якому ідентичність аеропорту може бути представлена в терміналі аеропорту, що покращує його загальний досвід. У своїй роботі *Airport technology, travel, and consumption*, соціолог культури Джастін Ллойд включила «відчуття місця» в дизайн терміналу аеропорту, що дозволило культурі проявитися через будівництво аеропорту в його межах [49, с.94]. У 2003 році, американський соціолог Річард Стедман, у своїй книзі *The Contribution of the Physical Environment to Sense of Place*, стверджує, що «відчуття місця» стосується трьох елементів: фізичного середовища, людської поведінки та

соціальних та/або психологічних процесів, сплетених разом, щоб створити значення місця та прив'язаність. У контексті аеропорту, фізичне середовище частіше використовується для посилення ідентичності місця, тоді як останні дві форми, людська поведінка та соціальні та/або психологічні процеси спостерігаються менше. Що стосується фізичного середовища, культурні артефакти, дизайн інтер'єру, фрески та місцеві бренди зазвичай застосовуються для посилення «відчуття місця». Культурні заходи, які передбачають участь мандрівників, також проводяться в деяких аеропортах, щоб покращити значення місця та імідж пункту призначення [66, с.671]. Насправді, сценічна обстановка з використанням культурних артефактів, витворів мистецтва та скульптур у терміналі аеропорту створює форму об'єктної автентичності, як стверджує Нінг Ванг у 1999 році, яка є давно відомим елементом туристичного досвіду [69]. Крім того, ці налаштування сцени можуть викликати візуальне споживання пасажирями, яке британський соціолог Джон Річард Уррі в 1990 році визначив як «погляд туриста», який допомагає посилити споживання туристичного досвіду. Усі ці спроби створити «відчуття місця» в аеропорту можуть посилити споживання пасажирями досвіду аеропорту та змусити пасажирів когнітивно зв'язатися з місцем і пунктом призначення [67, с.26-27].

Українські вчені, кандидати та доктори соціологічних наук теж досліджували аеропорт та його соціокультурний простір через призму соціології транспорту та соціології культури. Кандидат соціологічних наук Тащенко Анна Юріївна зазначила у своїй науковій роботі про погляд з містка між соціологією культури та соціологією транспорту, що: «...йдучи від соціології культури назустріч соціології транспорту, можемо розраховувати здобути знання з приводу того, як ідентифікувати суб'єктів у соціальному просторі та спрогнозувати їхню активність за культурно обумовленими специфічними звичками і навичками освоєння транспорту та освоєвання у транспорті, а також з приводу того, наскільки значущим взагалі є транспорт та пов'язані з ним події суб'єктів тієї чи іншої

культури порівняно з іншими «благами цивілізації». Отже, аеропорт досліджується саме в площі соціології простору [5, с. 51-52].

Так як аеропорт являється підприємством діяльності авіаційного транспорту, то, як зазначає доктор соціологічних наук Хомерікі Олена Андріївна: «Транспорт як соціокультурний феномен піддається зміні під впливом переформулювання соціальних вимог і модифікації повсякденних практик» [6, с. 7].

1.2 Функції аеропорту

У різних просторових зонах в аеропорту рухаються люди та речі, які надають форму простору. Як зауважує Марк Солтер у 2008 році, аеропорти часто розглядаються та описуються в літературі як простори потоку, у той же час науковці Пітер Адей, Джилліан Фуллер, Росс Харлі, Марк Солтер, Г'ю Перман визнають, що цей «потік» часто переривається через функцію гарантування безпеки, комерційні приміщення, які перенаправляють наш рух, зміни в розкладі польотів і розташування вихідних, серед інших факторів.

Українські дослідники, а саме: доктор філософських наук Ороховська Людмила Анатоліївна та кандидат історичних наук Кошетар Ульяна Петрівна у своїй спільній науковій роботі про аспекти безпеки цивільної авіації глобалізованого світу зазначили, що: «Безпека авіації полягає у поєднанні технологічної, технічної складової з гуманітарною складовою, яка полягає у збереженні життя, здоров'я, майна людей, навколишнього середовища, юридичної відповідальності та суспільної довіри авіатранспортного підприємства» [2, с. 27].

Американський соціолог Гарві Молотч зазначив, що після 11 вересня 2001 року в автомобільних аваріях загинуло більше людей, тому що вони боялися літати або тому, що не хотіли мати справу з охороною аеропорту, ніж загинуло під час терористичних атак. Тому небезпека неоднозначна, оскільки ми насправді не знаємо, від яких загроз нас захищають. Гарві Молотч задумується, чи є сенс у всій

цій безпеці, лише щоб змусити терористів змінити тактику чи рухатися до іншої цілі. Дослідження Корнельського університету за 2002 рік підрахувало, що додаткові витрати авіакомпанії через проблеми безпеки становили понад 4 мільярди доларів. У 2005 році ця сума становила 5 мільярдів доларів. Голова Міжнародної ради аеропортів в Європі, яка є офіційною організацією європейських аеропортів, сказав, що: «очевидно, що більшість останніх подій у авіаційній безпеці були здійснені в США», він закликав покласти край, серед іншої практики, до «некорисного дублювання» [52, с.118].

Тож домінування в США над режимами безпеки відображає дивну потребу та переважання у встановленні стандартів для світового ринку, перетворюючи власну політику страху перед терором у глобальну політику. Ідентичні висловлювання бортпровідників, які ми чуємо під час міжнародних польотів, є американськими протоколами, централізованими та координованими через Міністерство оборони та Федеральне авіаційне агентство. Трапи, обробка багажу, обладнання та навіть заборона використання ножів у закладах харчування на борту також відповідають стандартам США.

Оскільки всі ці правила, що називаються безпекою в аеропорту, здається, не мають сенсу, доцільно використовувати термін, який Гарві Молотч називає «театром безпеки», оскільки мета полягає в тому, щоб «турбувати людей». Кожен змушений приєднатися до виступу – у вас немає іншого вибору. «Радикалізованим людям дуже часто відмовляють у такій гнучкості. Кожна західна країна бере участь у цій расистській «надмірній законності» зі своїми культурними особливостями» [35].

Після подій 11 вересня, коли міжнародний тероризм посилювався, спостереження та контроль в аеропортах значно посилилися. Спостереження та контроль є ключовими темами, які часто обговорюються в літературі про аеропорти, де автори використовували аеропорт для вивчення питань афекту, мобільності та особистої ідентичності в строго контрольованому та регульованому

середовищі [30]. Тім Кресвелл, у 2006 році, пише: «Аеропорти — це місця, де точно керують рухом людських тіл. Це машини для мобільності. Є кілька місць на землі, де індивідуальні рухи людських тіл настільки послідовно контролюються та мікрокеруються» [24, с.237]. Джеймс Баллард, у 1997 році, також говорить про цей контроль, кажучи, що, хоча всі люди вільні задовольняти всі свої потреби, вони, тим не менш, жорстко обмежені в тому, що вони можуть або заохочуються робити [15]. Як зазначає Пітер Адей: «ідея аеропортів полягає в тому, щоб змінити рух людей, змусити їх рухатися туди, куди хоче влада» [7, с.148]. І все ж, незважаючи на ці режими контролю, ми не повинні вважати, що вони успішні або проходять без заперечень.

Розглядаючи ці ідеї щодо контролю, важливо подумати про те, які фактори сприяють такому контролю руху. Такі автори, як Тім Кресвелл, Роб Кітчен і Мартін Додж, Марк Солтер припускають, що технології відіграють тут велику роль у вигляді інформації, вивісок і систем спостереження. Тім Кресвелл розглядає взаємопов'язані ролі інформаційних технологій, знаків та архітектури та їхній вплив на організм. Таким чином, наступна функція, яку виконує аеропорт це функція технологічного забезпечення.

«Якщо виникла необхідність в екстреному отриманні того чи іншого повідомлення, то, як правило, вироблялися знакові системи передачі інформації» [6, с.7]

Для опису аеропортів часто використовуються такі терміни, як «мережі» та «вузли», які часто асоціюються з технологіями та цифровим, як у роботі «Code/Space» Роба Кітчена і Мартіна Доджа [47]. В аеропорту пасажери занурені в технології. Як зазначає Давід Паско: «Щойно хтось заїжджає на автостоянку в аеропорту, ви виявляєте себе інтегрованим у безпрецедентний комплексі комунікаційних і контрольних систем, які відмовляються від будь-якого інакомислення» [57, с.33]. Далі Давід Паско розповідає про те, що кожна зона має власні технології, які впливають на рух у просторі, і що аеропорт є таким же

перетином процесів, як і будівля. Ідею про те, що аеропорт є місцем, де інформація та дані направляють і контролюють рух, повторюють Роб Кітчен і Мартін Додж, які припускають, що рух в аеропорту часто формується системами та технологіями простору.

У 2019 році, Урсула Сіллінг, яка працює на сприяння інноваціям і цифровій трансформації аеропортів, зазначила, що в самій авіаційній промисловості зараз відбувається революція цифрових технологій, наприклад, останні технологічні розробки, такі як штучний інтелект (AI), машинне навчання (ML), технологія блокчейн тощо, але авіаційна галузь все ще залишається на місці або працює на застарілих процесах і десятиліттями застарілих технологіях, які навіть сприяють їхньому низькому прибутку [63]. А за словами англійського дослідника, бізнесмена Яна Герберта, нові технології революціонізують діяльність аеропортів у всьому світі [36]. Це робить польоти більш ефективними та екологічними. Також це допомагає підвищити безпеку та забезпечити ефективне та результативне планування, і покращити роботу користувачів аеропорту. Хоча технології створюють великі дивіденди в процесах управління аеропортом, вони однаково мають функціональні недоліки. Наприклад, технології підривають кваліфікацію працівників і призводять їх до звільнення, що у 2002 році професор соціології Адебайо Ніналово з Нігерії називає «деградацією праці» [53]. Детальніше розкриваючи цю точку зору, Адебайо Ніналово зазначив, що «найбільша перевага інтеграції фізичних і розумових здібностей людини в технологічний пристрій спостерігається завдяки комп'ютеризації. Хоча це людське досягнення має явний чи передбачуваний наслідок продуктивної ефективності. Таким же чином, це також має прихований наслідок звільнення робочої сили або декваліфікації» [53, с.6]. Процес продуктивного технологічного застосування історично розвивався на первинних рівнях від простої механізації до автоматизації, до сучасної форми комп'ютеризації. Поза цими рівнями, технологічні додатки продовжують розвиватися; наукові дослідження все ще тривають, щоб привести людство до стадії

повної робототехніки, коли діяльність людини буде повністю здійснюватися роботами. І людство буде доведено до повної надлишковості та повністю позбавлене кваліфікації. Це означає, що в майбутньому людство чекає високий рівень незахищеності роботи, оскільки людство розвиває технології [53]. Крім того, технології допомагають операторам аеропорту в їхніх процесах управління знизити витрати, одночасно підвищуючи якість послуг і, таким чином, підвищуючи ефективність, надійність і сталість роботи аеропорту, а також дотримуючись правил безпеки в першу чергу [48]. Сам процес управління аеропортом являється наступною функцією аеропорту, а саме функцією менеджменту.

Управління організаціями або компаніями має універсальний характер, тобто воно охоплює всі сфери спрямовані на людські зусилля для досягнення позитивних результатів. Отже, це стосується координації цих дій або зусиль для ефективного досягнення мети. Пітер Друкер, відомий як батько сучасного менеджменту, визначив менеджмент як багатоцільовий орган, який керує бізнесом і менеджерами, працівниками та роботою [25]. Для Пітера Друкера основні принципи управління включають управління бізнес-процесами, а також людьми. У своїй книзі *The Practice of Management* Пітер Друкер стверджував, що метою менеджменту має бути інновація. Тобто керівництво зосереджено на створенні нових способів ведення справ та в необхідність використання нових технологій в управлінні організацією для підвищення продуктивності. Крім того, французький інженер Генрі Файоль бачив менеджмент як прогнозувати та планувати, організовувати, командувати, координувати та контролювати [17]. Тобто, за Генрі Файолем, менеджмент охоплює 5 функцій: планування, організування, командування, координування та контролювання. Крім того, австрійський економіст Фредмунд Малік був дуже стислим і водночас однозначним, коли визначив менеджмент як перетворення ресурсів на користь [51]. Незважаючи на різні визначення, спільним знаменником різних точок зору на концепцію управління є ефективне використання людських і нелюдських ресурсів для досягнення цілей організації.

Основне ж поняття керівництво аеропорту означає адміністрування його діяльності. Це включає діяльність із встановлення стратегій аеропортів для збору та надання інформації про комерційні та операційні переваги авіакомпаній. Фактично, він охоплює широкий спектр керівництва авіакомпанії. Управління аеропортом включає в себе весь спектр планування, організації, керівництва, контроль роботи аеропорту.

Загалом керівництво аеропорту контролює повсякденну діяльність у місцевих і міжнародних аеропортах, щоб забезпечити дотримання правил, безпеку та виконання робіт вчасно.

Кандидат соціологічних наук Стригуль Марина Василівна у своїй науковій праці «Transport in terms of sociological understanding» зазначає, що у практиці організації та планування роботи транспорту починає широко використовуватися поняття «транспортне обслуговування». Особливості сервісної діяльності зводяться до таких положень:

- послуги не можуть існувати поза процесом їх надання (не можуть накопичуватися);
- продаж послуг - це власне продаж процесу праці, тому якість послуг визначається якістю процесу праці;
- послуги являють собою конкретну споживчу вартість лише в певний час і в конкретному місці чи напрямку, що суттєво обмежує можливість їх заміни на ринку послуг;
- транспортні послуги належать до послуг, що завершують матеріальний процес виробництва.

Транспортне обслуговування визначається як підвид транспортної діяльності, що спрямований на задоволення потреб людей і характеризується наявністю необхідного технологічного, економічного, інформаційного, правового та ресурсного забезпечення [4, с. 38].

Аеропорт є одним з найбільш складних просторів споживання, оскільки забезпечує різноманітні послуги та задоволення потреб пасажирів у період очікування на свій рейс. Споживання в аеропорту може бути класифіковано на кілька категорій:

1. Транспортні послуги: включає в себе придбання квитків на рейси, розклад вильоту та прибуття, оренду автомобіля або бронювання таксі.

2. Харчування та напої: ресторани, кафе, бари та інші місця для придбання їжі та напоїв.

3. Покупки: магазини, де можна придбати подарунки, книги, сувеніри та інші товари.

4. Розваги: кінотеатри, ігрові автомати, музейні експозиції та інші розважальні послуги.

5. Послуги: банкомати, поштові та кур'єрські послуги, салони краси та інші послуги, які можуть бути корисними для пасажирів.

Аеропорт як простір споживання здійснює великий вплив на економіку міста та регіону, де він знаходиться. Він створює робочі місця для людей, забезпечує розвиток транспортної інфраструктури та забезпечує економічний розвиток регіону. Крім того, аеропорти можуть бути важливим майданчиком для проведення бізнес-зустрічей та конференцій, що допомагає залучати інвестиції та розвивати бізнес в регіоні [4, с. 38].

Аеропорт є складним соціальним простором, який вивчається за допомогою соціологічних методів та теорій. Соціологічне дослідження аеропорту може допомогти розуміти, як люди взаємодіють в цьому просторі та як він впливає на їх поведінку та сприйняття світу

Наприклад, дослідження може охоплювати такі аспекти, як:

- Культурні практики: можуть допомогти вивчити культурні практики, які притаманні пасажирам та персоналу аеропорту. Наприклад, які культурні

ритуали пасажери виконують перед вильотом, які обряди пов'язані з прибуттям на новий континент.

- Соціальну взаємодію: як люди взаємодіють один з одним в аеропорту. Наприклад, як взаємодіють пасажери зі своїми співрозмовниками, коли вони чекають на свій рейс, як взаємодіють пасажери з персоналом аеропорту.

Стратегії поведінки: як люди адаптуються до специфіки аеропорту та як вони використовують різні стратегії, щоб зменшити стрес, пов'язаний з подорожжю. Наприклад, як пасажери вибирають місце для очікування на свій рейс, як вони вирішують проблеми з багажем.

- Соціальну структуру: як соціальна структура в аеропорту впливає на поведінку та сприйняття пасажирів та персоналу. Наприклад, як соціальний статус впливає на те, як пасажери сприймають персонал аеропорту.

Вивчення соціології аеропорту може допомогти розробляти стратегії для поліпшення досвіду пасажирів та роботи персоналу, які можуть покращити роботу аеропорту та зробити його більш привабливим для потенційних пасажирів.

Доктор соціологічних наук Романенко Юрій Вікторович у своїй науковій праці про транспорт та соціально-економічні чинники його розвитку стверджує, що: «Робота працівників, зайнятих на зовнішньому транспорті, є працею продуктивною, так як він створює національний дохід, збільшує суспільне багатство» [3, с. 40].

Менеджер аеропорту стає основним контактним пунктом для інших адміністраторів аеропорту, офіційних осіб авіакомпанії та громадськості. Ці менеджери також виконують функції директора з безпеки аеропорту.

Іншим важливим аспектом, який слід враховувати, є те, що управління аеропортом може здійснюватися однією особою в невеликому аеропорту з невеликим повітряним рухом. У цьому випадку менеджер контролюватиме численні операції, пов'язані з пасажирськими зручностями, аеронавігаційними службами, безпекою, аеродромними засобами, навчанням працівників і

впровадженням технологій, оскільки аеропорт здійснює лише невелику кількість регулярних рейсів.

Окрім функцій безпеки, технологій і менеджменту, аеропорт також виконує функцію дотримання екологічних стандартів для здорової життєдіяльності пасажирів і робітників, а саме контроль шумозахисту, надавання якісного повітря і водовідведення, а також питання щодо викидів вуглецю. Це питання щодо зменшення викидів діоксиду вуглецю розглядається як відповідальність виробників літаків, авіакомпаній та законодавців [19]. Особливо ті, хто часто літає, не бажають підтримувати зусилля щодо пом'якшення наслідків на клімат, менше літаючи або підтримуючи кліматичну політику [65].

У 2016 році «сором від польоту» став предметом дискусії, який згодом поширився по всьому світу [22]. Шкільний страйк Грети Тунберг за клімат призвів до глобальних кліматичних демонстрацій руху Fridays for Future [54]. Потім це викликало дебати щодо бажаності та виправданості авіаперельотів, з доказами уникнення та заміни окремими пасажирами у Швеції та Німеччині [33]. Хоча ці результати підтверджують зміни соціальних норм у деяких частинах суспільства, докази триваючого постпандемічного відновлення повітряного транспорту також підтверджують, що більшість авіамандрівників все ще вважають себе невинними у викидах, очікуючи — у кращому випадку — від законодавців або від промисловості вирішити проблему зміни клімату [37; 22].

Висновки до першого розділу

Повітряний транспорт дав усім націям свободу подорожувати. Він поєднує людей, країни та культури, забезпечуючи доступ до глобальних ринків. Авіаперевезення з'єднує країни, що розвиваються, та служить засобом зв'язку для віддалених регіонів. Доступність авіаперельотів робить відпочинок і культурні

враження від подорожей для більшості населення світу. Це, у свою чергу, відкриває світ для туризму, який значно покращує рівень життя багатьох країнах.

Великі глобальні подорожі також стимулюють економіку в усьому світі. Астрономічний вплив повітряного транспорту на туризм створює робочі місця. Міжнародні індустрії харчування та гостинності суттєво залежать від рівня туризму в регіоні. Від працевлаштування пілота до власника магазину, засоби до існування якого залежать від рівня туризму. Авіаційна промисловість є основним фактором економічної діяльності в багатьох місцях.

Аеропорти розглядаються як соціальний інститут та в образі «міста в місті» через потік людей. В них існують соціальні групи, комерційні організації, професійні групи, державні установи.

Як люба організація чи компанія, аеропорт має підрозділи, які виконують функції для забезпечення його ефективної роботи. Перша і основна функція це гарантування безпеки пасажирів та працівникам. Для контролю безпеки, аеропорт виконує наступну функцію – технологічне забезпечення. Кожен сучасний аеропорт оснащений новітніми технологіями для перевірки багажу та огляду пасажирів, які допоможуть працівникам аеропорту ефективно виявляти та нейтралізувати загрози. Технології також допомагають у виконанні функції управління аеропортом. Управління аеропортом стосується процесу роботи з аеропортом і контролю за ним з головним наміром оптимізувати такі операції, одночасно гарантуючи безпеку всіх пасажирів, які проходять через аеропорт.

РОЗДІЛ 2

АЕРОПОРТ В ОБ'ЄКТ СОЦІОЛОГІЧНОГО ВИВЧЕННЯ

2.1 Внутрішня і зовнішня інфраструктура аеропорту в образі міста

Аеропорт в образі міста може мати внутрішню та зовнішню інфраструктуру, які впливають на ефективність та безпечність функціонування даного комплексу, що у свою чергу залежать від економічних, соціальних та природніх факторів. Економічними чинниками можуть являтися як міжнародний ринок, так і геополітичне положення, у разі виникнення економічної кризи чи революційних змін аеропорт може зазнати негативного впливу на функціонування та на його розвиток. Соціальними аспектами розвитку та ефективного функціонування аеропорту являються житлова та комерційна нерухомість.

Зовнішня інфраструктура аеропорту в образі міста більшою мірою ґрунтується на мегаполісі, а тега «місто» вказує на потенційну різноманітність залучених землекористувань, як зазначає німецький науковець Петер Пунгіас у своїй роботі *Airport City Developments: An AirportInvestor's Perspective* [59]. А урбаністи Матіс та Майкл Гюллери визначають зовнішню інфраструктуру аеропорту як «більш-менш щільний кластер операційної діяльності, пов'язаної з аеропортом, а також інші комерційні та ділові проблеми на платформі аеропорту та навколо неї» [29, с.70]. У просторовому плані ця концепція означає забудову комерційної землі, безпосередньо пов'язаної з аеропортом, масштаби якої визначаються декількома критичними факторами, включаючи повітряне сполучення, регіональний економічний потенціал, комерційне ставлення оператора аеропорту та сприятливість середовища прийняття громадських рішень [58]. Відповідно до Мауріца Шаафсма, Йоопа Амкройца та Матіса Гюллера - аеропорт в образі міста має чотири основні напрямки розвитку: торгові центри, зосереджені на терміналах; комерційні офіси; повітряні вантажні засоби; і заклади туризму,

відпочинку та оздоровлення. Їм надається різна вага в «комбінаціях товарних ринків» залежно від ринкових можливостей [62]. Аеропорт в образі міста узагальнює існуючі тенденції, зокрема маркетингову концепцію амстердамського аеропорту Schiphol 1980-х років. Додатковий прибуток від розширеної пропозиції роздрібною торгівлі вважався додатковим надходженням від зборів аеропортів і зборів за паркування. Пізніше Schiphol Group розширила цю концепцію як корпоративне бачення для інших аеропортів, в яких вона має або керівну, або власну частку, наприклад Брісбен [55].

Американський професор Скотт Ешфорд з Університету штату Орегон визначає аеропорт в образі міста, як щільний кластер операцій, що походить від синергетичних і симбіотичних зв'язків між мережами авіакомпаній в аеропорту та комерційним розвитком зовнішньої та внутрішньої території аеропорту [10].

Також аеропорт в образі міста, який слугує мультимодальним транспортним і комерційним зв'язком у масштабах усього регіону, складається з низок і об'єднань пов'язаних з аеропортом, а саме бізнес-парків, комплексів інформаційних і комунікаційних технологій, роздрібною торгівлі, готелів і розважальних центрів, індустріальних парків, логістичних парків, ринків оптової торгівлі товарами та житлових забудов. Збудова зовнішньої інфраструктури аеропорту, породжує нову міську форму – «Аеротрополіс».

Американський науковий консультант з питань бізнесу в аеропортах і доктор соціології Джон Касарда вважається провідним розробником концепції «Аеротрополіс», визначення ролі авіації та аеропортів у формуванні розташування бізнесу 21 століття, конкурентоспроможності міст та економічного зростання. Він визначав «аеротрополіс», як столичний субрегіон, інфраструктура, землекористування та економіка якого зосереджені на аеропорту [39]. Термін «аеротрополіс» можна розділити на «аеро», що означає авіація, і «трополіс», що означає мегаполіс. З філософської точки зору дослідження, «аеротрополіс» можна розглядати або описати як наукове дослідження життя аеропорту в мегаполісі.

Подібний за формою до традиційного мегаполісу, що складається з центрального комерційного ядра міста та його віддалених приміських районів, аеротрополіс, а саме зовнішня інфраструктура аеропорту, складається з мультимодального комерційного центру на базі аеропорту і об'єднань з підприємствами, пов'язаних з авіацією, і з житловими забудовами, які виграють один від одного та від їх доступності до аеропорту.

У 2008 році Джон Касарда визначає розвиток зовнішньої інфраструктури аеропорту як форму, яка відповідає функції, і продовжує так: «Швидкісні магістралі аеропорту, доповнені швидкісними поїздами (аеропоїздами) до аеропорту, привозять автомобілі, таксі, автобуси, вантажівки та залізницю разом із повітряною інфраструктурою в мультимодальне комерційне ядро. Бізнес-кластери, пов'язані з авіацією, і пов'язані з ними житлові забудови радіально розходяться від аеропорту в образі міста, утворюючи великий аеротрополіс» [39, с.7]. Подібне визначення дав французький архітектор і теоретик архітектури Ле Корбюзьє у 1920-х роках щодо існування хмарочосів, що супроводжують багатовузловий великий центральний вокзал. Він згадав ключове слово «комерція» для такої міської форми, яка сильно залежала від швидкості, і сказав, що «місто, яке може досягти швидкості, досягне успіху» [21].

У 2010 році Джон Касарда пропонує деякі принципи планування зовнішньої інфраструктури аеропорту, щоб зробити місто більш дружнім. Якісне планування інфраструктури може змінити спосіб життя: літаки та аеропоїзди мають з'єднувати аеропорти з регіональними діловими та житловими районами, та потрібно додати дороги лише для вантажівок, щоб надати більший пріоритет невантажному транспорту, і слід врахувати ефективність часу та витрат замість вартості відстані як основний показник вимірювання планування між ключовими вузлами. Плануючи розміщення підприємств, важливо оцінити частоту використання для кожного підприємства, щоб максимізувати час і вартість доступу та мінімізувати затори.

Щодо видів діяльності такі, як виробництво, складування та вантажні перевезення, то вони мають бути просторово відокремлені від об'єктів обслуговування білих комірців та пасажиропотоків аеропорту. Важливо розміщувати комерційні та житлові забудови за межами траєкторій високої інтенсивності, щоб контролювати шум і забруднення повітря. Також важливо мати достатню кількість зелених насаджень. Кластерна забудова навколо аеропорту більш здатна створити зелені насадження, ніж будь-яке інше середовище на території аеропорту. А знакові споруди та архітектурні особливості важливі для полегшення пошуку шляху та кращого визначення місця, як орієнтир, який є одним із «П'ять елементів Лінча» для міста [50]. Ще житлові райони та готелі, які обслуговують працівників аеропорту та авіамандрівників повинні бути спроектовані таким чином, щоб надавати необхідні місцеві послуги та відчуття сусідства [46]. «Аеротрополіс», як зовнішня інфраструктура навколо аеропорту, слід розглядати разом із стійким розумним зростанням. Найважливішим у плануванні такого масштабного розвитку є знання того, як побудувати таке середовище найкращим екологічним способом. Джон Касарда підкреслив, що нові керівні принципи урбанізму необхідні для створення здорових багатофункціональних житлових кластерів навколо аеропорту. Новий урбанізм описує дизайн таких термінів: прохідність, підключення, змішане використання та різноманітність, змішане житло, якісна архітектура та міський дизайн, традиційна структура мікрорайону, підвищена щільність, зелений транспорт, стійкість та якість життя [60].

Внутрішньою ж інфраструктурою аеропорту в образі міста являється термінал, який має схожість з торговельним центром. Одним з важливих факторів щодо комерційної прибутковості аеропорту у порівнянні з торговими центрами є те, що немає спільності щодо акценту на роздрібній торгівлі. У великому міжнародному терміналі роздрібна торгівля відіграє значну роль у термінальних операціях, тоді як у невеликому регіональному аеропорті роздрібна торгівля

відіграє меншу роль у загальному доході аеропорту. Можна стверджувати, що це також очевидно в торгових центрах, де одні обирають дизайнерські магазини, тоді як інші обирають дешевші торгові точки. Однак суттєвою відмінністю тут є те, що хоча в торговому центрі кількість і стиль магазинів можуть відрізнятись, основним джерелом доходу все одно будуть торгові площі.

Крім магазинів роздрібної торгівлі, торговельні центри, як і в деяких випадках аеропорти, також можуть містити тематичні парки. Слід зазначити, що не всі торгові центри мають тематичний парк, навіть навпаки. Однак дизайном усіх торгових центрів є простір для відпочинку та розваг. Це може мати форму тематичного фуд-корту, програми розваг і заходів або може просто передбачати включення багатозального кінотеатру в сам торговий центр. Однак термінал аеропорту часто проектується з урахуванням концепції функцій та форм. Незважаючи на фантастичний і футуристичний характер розробок аеропорту, простір терміналу все ще має виконувати роль міжнародного кордону, зали очікування та, більш прагматично, як центр обробки пасажирів. Це забороняє включення, наприклад, американських гірок. На практичному рівні пасажир терміналу повинні чути повідомлення про рейси та безпеку, а це здається малоімовірним у тематичному парку. Навіть у цих областях машини, як правило, більш спокійні та, звичайно, мають обмежений об'єм.

З точки зору споживання, торговий центр забезпечує контрольоване та безпечне середовище для покупців, де вони можуть проводити дозвілля, але у терміналі аеропорту споживачі мають обмежений час для покупок. Зрозуміло, що деякі пасажирі будуть переглядати або робити покупки, щоб згаяти час, який у них залишився до посадки, але це не те саме. У цьому випадку доцільніше вважати, що відвідувач аеропорту розважається, а не займається дозвіллям. Британський філософ швейцарського походження Ален Де Боттон у 2009 році мав дуже цікаве розуміння роздрібної торгівлі в аеропорту: «Тільки після кількох днів відвідування магазинів я почав розуміти, що роблять ті, хто заперечував проти домінування

споживацтва в аеропорту, можливо, скаржилися. Проблема, здавалося, зосереджена на невідповідності між шопінгом і польотом, у певному сенсі пов'язаному з бажанням зберегти гідність перед обличчям смерті» [16, с.61]. Це надто нігілістичний погляд на авіаперельоти і надто високе ставлення до споживання. Було б доцільніше дослідити використання споживання операторами аеропортів як засіб полегшення тривоги, або поставити під сумнів, чому оператори аеропортів вирішили використовувати страх пасажирів авіакомпаній.

Очевидно, що і торговий центр, і аеропорт існують як стратифіковані простори з чітким розмежуванням щодо того, хто бажаний або не бажаний у такому просторі. Однак аеропорт демонструє більший рівень поділу в будівлях своїх терміналів. І в торговому центрі, і в аеропорті встановлено певні межі залучення, які повністю виключають певні верстви суспільства. Це група в суспільстві, яка не може приєднатися до цієї капіталістичної економічної діяльності, а не група, яка вирішила не брати участі. Запровадження дешевших тарифів на авіаквитки не призвело раптово до категорії «потенційних пасажирів» найбідніших верств суспільства. Але ключова відмінність між торговим центром і аеропортом полягає в тому, що як тільки людина досягає статусу користувача торгового центру, очевидне розшарування закінчується. Магазини, які відвідуватимуть люди під час свого візиту, можуть відрізнятися залежно від доходу та соціального статусу, а торговельний центр, який вибирається для відвідування, може відрізнятися залежно від подібних факторів, але ті, хто заходить у торговий центр і яких власники та оператори торгового центру визнають бажаними, досягли певного статусу. Тих, кого вважають небажаними, не сприймають, як потенційних покупців. Однак у сучасному терміналі аеропорту існують чіткі поділи в самій будівлі терміналу, які класифікують пасажирів на певні стратифіковані групи.

У 2009 році Ален Де Боттон натякає, що термінал аеропорту демонструє існування меритократії, виходячи з того, де в терміналі ви сидите. «Питання чому, якщо один був у будь-якому відношенні талановитий чи вмілий, все одно не міг

заслужити допуск до елегантного лаунжу, це була головоломка для всіх пасажирів авіакомпаній економ-класу, над якою можна було поміркувати на самоті, сидячи на твердих пластикових стільцях у переповненій і хаотичній громадській зоні очікування світових аеропортів» [16, с.69]. Цей елітарний і закритий погляд нагадує заяву Маргарет Тетчер у 1980-х роках, яка натякала на той факт, що люди певного віку, які все ще покладаються на автобуси, можуть вважати себе невдахами. Але Алєн Де Боттон припускає, що неможливість брати участь у VIP-залі вільоту є такою ж невдачею, як і залежність від громадського транспорту. Про аеропорт доцільніше говорити як про стратифікований простір, в якому навіть пасажири економ-класу бюджетних авіакомпаній можуть вважати себе успішними. Зокрема, Амандін Крапс, з університету Намюра, Бельгія, визначила бюджетних перевізників як каталізатор зміни практики мобільності, залучаючи нові групи до авіаперельотів шляхом стимулювання попиту [23].

2.2 Аеропорт як гетеротопічний простір

Концепція гетеротопії походить від Мішєля Фуко (1926–1984), який використовує її для опису просторів, які є «іншими» та «проміжними». У своїй роботі «Інші простори» (1967) Мішєль Фуко припускає, що гетеротопії — це місця, які «перебувають у відношенні до всіх інших місць, але таким чином, щоб підозрювати, нейтралізувати або інвертувати набір відносин, які вони випадково позначають, відображають», або відображають ... простори, які пов'язані з усіма іншими, які, однак, суперечать усім цим сайтам..." [25, с.24]. Мішєль Фуко визначає гетеротопію на протигагу утопії. Він стверджує, що в той час як утопії є нереалізованими уявленнями про вдосконалене суспільство, гетеротопії існують у всіх суспільствах як сфери, відмінні від повсякденного життя. Хоча Мішєль Фуко зосереджений на церемоніальних, священних та інституційних просторах, таких як каплиці, цвинтарі, в'язниці, робітні будинки, монастирі, військові академії серед

інших, його увага до суперечливих елементів у цих просторах, безумовно, може застосовувати до аеропорту. Марк Солтер (2007) досліджує цю ідею, використовуючи концепцію гетеротопії Мішель Фуко, щоб підкреслити, що аеропорт є простором суперечливих і пересічних сил. Аеропорт, за його словами, хоч і є емансипативним і відкритим для одних, для багатьох інших є осередком тривоги та запитань [61].

Гетеротопічні простори призначені для особливої діяльності – створення власного відчуття часу та функціонування відповідно до власних стандартів. Гетеротопічні простори, про які згадує Мішель Фуко, часто перебувають під суворим спостереженням, і в них можна потрапити лише з певними дозволами. Тут є схожість з аеропортом. В аеропорту «нас не тільки допитують перед посадкою, перевіряють наші особи, оглядають наш одяг, обшуковують наші речі та сканують наші тіла, але також постійно спостерігають за нами через систему закритого телебачення (CCTV)» [68, с.66].

Опис Мішеля Фуко гетеротопій як «здатних протиставляти в одному реальному місці кілька місць, кілька місць, які самі по собі несумісні» [26, с.25].

Мішель Фуко говорить про те, як гетеротопії ізолюють девіантних індивідів або тих, хто проходить через обряди переходу, через упорядкування простору, технологій та влади. Хоча ідея «девіантних осіб» не обов'язково стосується аеропорту, можна застосувати концепцію ізоляції осіб, якими керують і контролюють. Такі географи, як Пітер Мерріман, Тім Кресвелл, Пітер Адей аналізували різних людей в аеропорту, те, як вони поведуться та рухаються по-різному, а також причини цього. Пітер Вагенаар і Кейс Боерсма у 2012 році говорять про те, що ніхто не поводиться «нормально» в аеропорту, де нікого немає «вдома», і тому «нормальної поведінки» не існує [68].

Розуміння гетеротопії сприяє більш чіткому розумінню того, чому сучасний аеропорт був концептуалізований різними способами, і, беручи по черзі кожен принцип гетеротопії, викладений Мішелем Фуко, висвітлить це більш чітко.

По-перше, аеропорт – це простір кризи, який якимось чином перетворився на простір відхилень. За сто років з моменту створення перших аеропортів у всьому світі самі авіаперевезення пройшли через спектр, який варіювався від жаху до нормальності, проходячи через романтизм та елітаризм. Якщо елемент кризи виникає через страх перед неприродною подією втечі, то відхилення породжується тероризмом і екологічною катастрофою. По-друге, аеропорт також є яскравим прикладом місця, природа якого змінилася з часом. Антоніні Казда і Роберт Кавес (2000), Крістофер Дж. Блов (1996), Роберт Хоронджеф (1962), Г'ю Перман (2004) і Френсіса Маккелві (1994) описали, що аеропорт спочатку був спроектований як грандіозна заява та архітектурний триумф, з метою продемонструвати світові важливість і авторитет міста чи країни. Зі збільшенням кількості пасажирів аеропорт ставав все більш функціональним простором, і в цьому було задіяно бажання отримати прибуток будь-якими можливими способами, зокрема роздрібною торгівлею у випадку аеропорту. З появою таких архітекторів, як сер Норман Фостер, дизайн аеропорту знову зосередився на формі, але включив у неї функцію. Це веде до третього принципу гетеротопії, згідно з яким простір може бути більш ніж однією річчю в будь-який момент часу. Аеропорт на досить ранньому етапі свого розвитку виявив, що роздрібна торгівля приносить прибуток, і тому сучасний аеропорт має багато архітектурних і дизайнерських особливостей, спільних із торговими центрами. Четвертий принцип Мішеля Фуко пов'язаний із часовими асоціаціями гетеротопії, і хоча в небагатьох аеропортах є музеї, багато з них включають експозиції чи посилання на свою історію. Наступний принцип передбачає обмеження повного доступу, коли деякі люди коли-небудь досягають статусу гостя. Сучасний аеропорт – це все більш розшарований простір, де недорогі перевізники та більш традиційні перевізники змагаються за місце в ньому. Що ще важливіше, пасажири двох типів перевізника часто відчують дуже різний простір. Зали очікування першого класу, які існують сьогодні, забезпечують чітке розмежування між типами пасажирів. Цей поділ може мати форму будівлі

терміналу або навіть цілого аеропорту. Існують значні відмінності між залами вильоту, які обслуговують бюджетні авіакомпанії, і тими, які відведені для національних і престижних перевізників. Це повернення до часів елітних авіаперельотів, коли подорожувати повітрям могли дозволити собі лише найбагатші.

У двадцять першому столітті, навіть враховуючи поширення бюджетних авіакомпаній, все ще існує значний відсоток населення світу, яке не може дозволити собі літати навіть найдешевшими перевізниками. Найкраще, на що багато хто може сподіватися, це гість у світі світової «кінетичної еліти» [8]. Неважко уявити, як аеропорт виконує критерії шостого й останнього принципу. У багатьох частинах світу аеропорт досі забезпечує зв'язок між фантазією глобальної подорожі в іншому дуже реальному середовищі, наприклад, у охоплених війною районах, де втеча здається такою близькою, але такою далекою. І навпаки, у гіперреальності Лас-Вегаса, Лос-Анджелеса, навіть Пальма-Майорки чи Аліканте, Іспанії, аеропорт забезпечує транспортні засоби до реальності та назад, і іноді відчуття повернення до якоїсь реальності починається в залі очікування аеропорту перед вильотом додому. Приймавши гетеротопічну структуру Мішеля Фуко, можна зрозуміти чому аеропорти концептуалізуються так часто. Аеропорти — це соціальні простори, які «пов'язані з усіма іншими місцями, але таким чином, щоб підозрювати, нейтралізувати або інвертувати набір відносин, які вони позначають, віддзеркалюють або відображають» [27, с.24].

Висновки до другого розділу

Через розвиток туризму та широкого попиту авіаперевезеннями, аеропорти розвиваються не тільки сучасними технологіями, а й масштабом своєї території, бо надають не тільки авіапослуги, а також забезпечують пасажирів всіма соціокультурними потребами.

Зовнішню інфраструктуру аеропорту в образі міста можна розглянути не тільки через образ міста, але й через подібність до мегаполісу та через образ типу тематичного парку. Цей фізичний простір може включати транспортний зв'язок з містом, готелі, житлові комплекси, лікарні, та бульвари і алеї з квітами або з іншими архітектурними пам'ятками. Внутрішня інфраструктура аеропорту в образі міста може як торгівельний центр в центрі мегаполісу, маючи розвинуту комерційну діяльність, у вигляді ресторанів, кафе, магазинів роздрібної продукції, а також соціокультурні об'єкти, такі як банки, пошта, розважальні центри, зони відпочинку, аптеки, медпункти і так далі.

Аеропорт як соціальний простір можна вважати гетеротопією. Сам гетеротопічний простір був визначений Мішелем Фуко як «місце, яке знаходиться поза місцями, хоча їх можна локалізувати» і, таким чином, протистоїть утопіям, які є явно нереальними місцями. Мішель Фуко описує принципи, які характеризують гетеротопію: вони поєднують кілька просторів, є парадоксальним чином закритими та відкритими, підпорядкованими ритуалам і очищення, щоб увійти, і стосуються простору, що залишився між двома крайніми полюсами: ілюзією чи компенсацією. У випадку ілюзії Мішель Фуко стверджує, що вона засуджує реальний простір і розділяє людське життя. З іншого боку, компенсація є ідеально організованою та ретельною, на відміну від нашого реального життя.

РОЗДІЛ 3. СОЦІОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ СОЦІОКУЛЬТУРНОГО ПРОСТОРУ АЕРОПОРТУ

3.1 Програма соціологічного дослідження «Аеропорт як соціокультурний простір міста»

Методологічний розділ програми дослідження

Для опису сприйняття якості послуг і комфортабельності аеропорту як соціокультурного простору міста було проведено соціологічне дослідження.

Методом збору первинної інформації виступає **онлайн-опитування**

Проблема дослідження: відсутня достатня кількість практичного знання про соціокультурний простір аеропорту.

Об'єктом даного дослідження є пасажир.

Предметом дослідження є аеропорт як соціокультурний простір міста.

Метою дослідження виявлення відповідності аналогії соціокультурного простору аеропорту до міського.

Завдання дослідження

1. Перевірити чи збігаються уявлення науковців про аеропорт-місто з реальністю.
2. Дізнатися, про уявлення респондентів про соціокультурний простір аеропорту в аналогії з містом.
3. Проаналізувати вплив соціокультурного простору аеропорту на комфортабельність та культурний розвиток людини.

Гіпотези дослідження

1. Уявлення науковців про аеропорт-місто збігається з реальністю.
2. Респонденти знаходять аналогію між соціокультурним простором аеропорту та містом.

3. Соціокультурний простір аеропорту має ознаки комфортабельності та впливає на культурний розвиток людини.

Логічний аналіз основних понять предмета дослідження

1. Аеропорт - комплекс споруд, призначений для прийому, відправлення, базування повітряних суден та обслуговування повітряних перевезень.

2. Термінал аеропорту - це споруда аеропорту, в якій пасажери здійснюють перехід з/до наземного транспорту з/до вузлів посадки та висадки з повітряних суден. У терміналі пасажери купують квитки, здають багаж та проходять паспортний, митний та контроль на авіаційну безпеку.

3. Соціокультурний простір – специфічна смислова цілісність, яка створює умови для результативної активності людини. Він забезпечує і обмежує конкретно-історичні можливості вибору форм самореалізації людини в суспільній життєдіяльності.

4. Агент з обслуговування - суб'єкт аеропортової діяльності, уповноважений перевізником здійснювати операції з наземного обслуговування пасажирів і багажу.

5. Аеропортова діяльність - діяльність, пов'язана з виконанням технологічних процесів з наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, членів екіпажів, перевезенням багажу, пошти та вантажу.

6. Електронний квиток - електронний документ, який включає роздрук маршруту (маршрут-квитанції), електронні купони і, у разі використання, документ для посадки.

7. Пасажир - особа (за винятком членів екіпажу та додаткових спеціалістів на борту повітряного судна, працівників експлуатанта повітряного судна, уповноваженого представника відповідного національного органу регулювання чи особи, що супроводжує вантаж),

що перевозиться повітряним судном за згодою перевізника згідно з договором перевезення.

8. Підтвержене бронювання - бронювання, яке було зроблене в автоматизованій системі бронювання і підтвержене перевізником. Позначається у квитку (електронному квитку) позначкою "OK".

9. Претензія - складена у письмовій формі вимога зацікавленої особи про відшкодування шкоди (збитків), що виникла в результаті внутрішнього або міжнародного повітряного перевезення.

10. Зареєстрований багаж - багаж пасажирів, який прийнятий перевізником під свою відповідальність для перевезення та своєчасної доставки і на який перевізник оформив багажну квитанцію та видав багажну ідентифікаційну бирку.

11. Ручна поклажа (незареєстрований багаж) - багаж пасажирів, який під час перевезення перебуває за згодою перевізника в салоні повітряного судна під контролем пасажирів і засвідчується спеціальною биркою.

12. Тариф - сума, встановлена перевізником за перевезення пасажирів, або одиниці маси, або обсягу багажу за відповідним маршрутом і відповідним класом обслуговування.

13. Форс-мажорні обставини - обставини непереборної сили, незвичайні та непередбачувані обставини поза контролем перевізника та пасажирів, наслідків яких не можна було уникнути, навіть доклавши найбільших зусиль.

Методичний розділ програми дослідження

Принциповий (стратегічний) план дослідження

Для порівняння уявлень науковців про соціокультурний простір міста в аеропорті планується проведення соціологічного дослідження.

Отримані під час розвідувального дослідження дані можуть послужити базою для подальших досліджень.

Обґрунтування системи вибірки одиниць спостереження.

У даному дослідженні доцільно застосувати не випадкової стихійної вибірки. Це дозволить одержати репрезентативні дані, раціонально використовувати сили та час при проведенні соціологічного дослідження.

Метод збору даних

Основним емпіричним методом дослідження було обрано метод онлайн опитування (заповнення Google-forms). Цей вид анкетування є єдиним можливим в даний період часу.

АНКЕТА

Шановний респондент! Просимо Вас прийняти участь у дослідженні, що здійснюється в межах написання кваліфікаційної роботи. Мета дослідження полягає у сприйнятті якості послуг і комфортабельності аеропорту як соціокультурного простору міста.

Прошу Вас серйозно віднестись до заповнення анкети. У свою чергу, обіцяємо конфіденційність!

Завчасно дякуємо!

1. Чи користувалися Ви послугами авіаперевезень?

- Так
- Ні

2. Здебільшого це були ділові поїздки чи подорожі?

- Ділові поїздки
- На відпочинок
- Інший варіант

3. Ви коли-небудь робили покупки в магазинах терміналу аеропорту?

- Так
- Ні

4. Чи відрізняються дані покупки в терміналі аеропорту від покупок у місті?

5. Чи були, на території терміналів аеропортів, розважальні центри, кінотеатри, художні виставки, музейні експонати, штучні парки і тому подібне?

- Все з вище перерахованого
- Тільки розважальні центри і музейні експонати
- І розважальні центри і кінотеатр
- Тільки кінотеатр
- Нічого такого не було

6. Які ще, можливо були, культурно-розважальні заходи на території аеропорту?

7. Ви віддаєте перевагу електронному чи роздрукованому квитку?

- Електронний квиток
- Роздрукований квиток
- Немає різниці

8. Чи були у Вас претензії до якості обслуговування в терміналі та на борту літака?

- Не було претензій
- Важко відповісти
- Були претензії, але персонал з розумінням вирішив проблему

9. Чи були претензії щодо якості перевезення та доставки Вашого багажу?

- Так
- Ні
- Важко відповісти

10. Чи виникали у вас форс-мажорні обставини, які пов'язані з аеропортом або польотом? (Власна відповідь)

11. Оцініть якість послуг і комфортабельність аеропорту від 1 до 5. (1 низька оцінка, 5 висока оцінка)

1 | 2 | 3 | 4 | 5

12. Що, на Вашу думку, повинно бути у кожному аеропорті задля комфорності і культурного розвитку людини?

13. Вкажіть Вашу стать:

- Чоловіча
- Жіноча

14. Скільки Вам років?

- 16-20 років
- 21-25 років
- 26-30 років
- 31-35 років
- 36-40 років
- 41-45 років
- 46-50 років
- 51 і більше

15. В якому регіоні Ви проживаєте?

- Центральній
- Східній
- Західній
- Південній
- Північній

16. Напишіть свою думку щодо цього опитування

3.2. Аналіз результатів соціологічного дослідження



Рис.1. Користування послугами авіаперевезень

Варто зауважити, що 91,7% зазначають, що користувалися послугами авіаперевезень, а 8,3% - ні, через російське вторгнення.

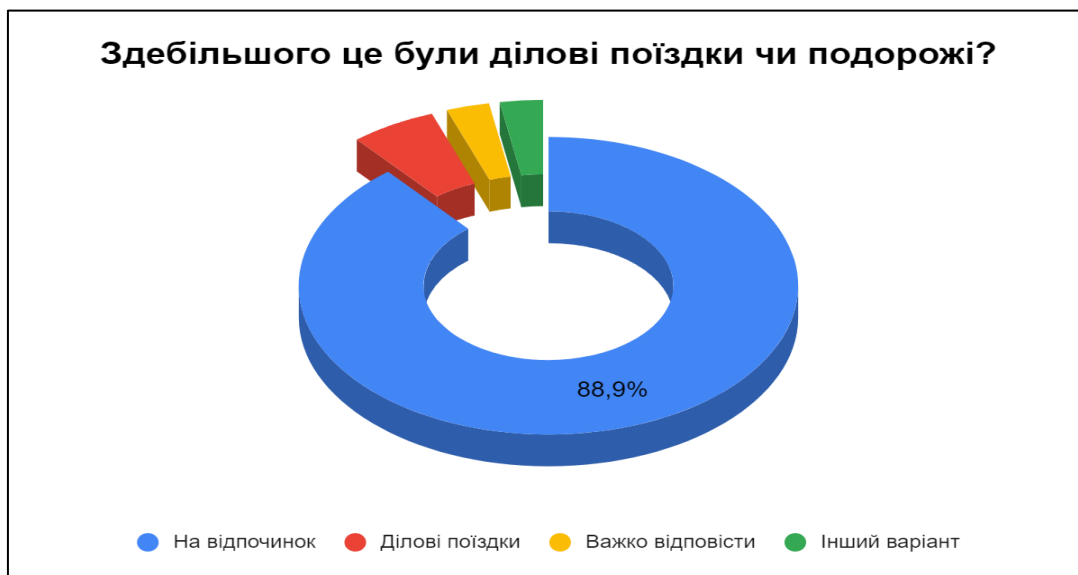


Рис.2. Ділові поїздки чи подорожі

88,9% респондентів користувалися авіапослугами здебільшого для подорожей, 5,6% респондентів – для ділових поїздок, і по 2,8% респондентам було важко відповісти та мали інший варіант відповіді на це запитання.



Рис. 3. Покупки в магазинах терміналу

У магазинах терміналу аеропорту 72,2% респондентів робили покупки, а 27,8% - не робили покупки.

Табл.1.

4. Чи відрізняються дані покупки в терміналі аеропорту від покупок у місті?
Ціни
Ціни і асортимент
Трохи так
Різноманіття товарів, проте вищі ціни, що відповідають цінам країнам-виробникам
Дорожчі
Ціни вищі
Гарний асортимент
Ні
Так

На запитання «Чи відрізняються дані покупки в терміналі аеропорту від покупок в місті?» опитані респонденти здебільшого давали такі варіанти відповідей: ціни, асортимент, а також відповідали – так і ні.

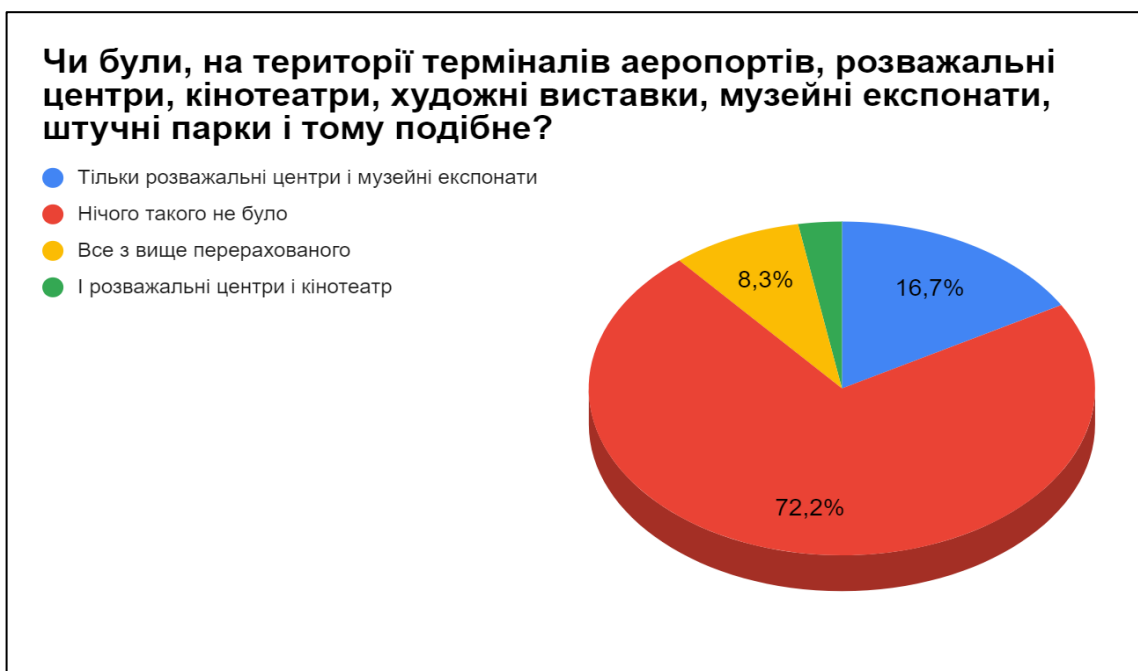


Рис.4. Культурний простір в аеропорті

72,2% респондентів відповіли, що на території терміналів аеропортів нічого такого не було із вище перерахованого, 16,7% респондентів відповіли, що були тільки розважальні центри і музейні експонати, 8,3% відповіли – все з вище перерахованого, а 2,8% відповіли, що були і розважальні центри і кінотеатри.

6. Які ще, можливо були, культурно-розважальні заходи на території аеропорту?
Концерти
Флешмоби, демонстрації традицій країни, в якій знаходиться аеропорт
Не було
Виставки
Виставка/ або невеличкий музей/ інтелектуальна мапа аеропорту/ концерт
Басейн
важко відповісти
Музичні заходи

А на запитання «Які ще, можливо були, культурно-розважальні заходи на території аеропорту?» респонденти відповіли: концерти, виставки, флешмоби, невеличкі музеї, демонстрації традицій країни, басейни.



Рис.5. Електронний квиток чи роздрукований квиток

Більша частина опитаних віддають перевагу електронному квитку, а саме 41,7% респондентів, 33,3% респондентів віддають перевагу роздрукованим квиткам, 25% респондентам немає різниці.



Рис.6. Якість обслуговування в терміналі та на борту літака

У 75% опитаних респондентів не було претензій щодо якості обслуговування в терміналі та на борту літака, а 25% було важко відповісти.

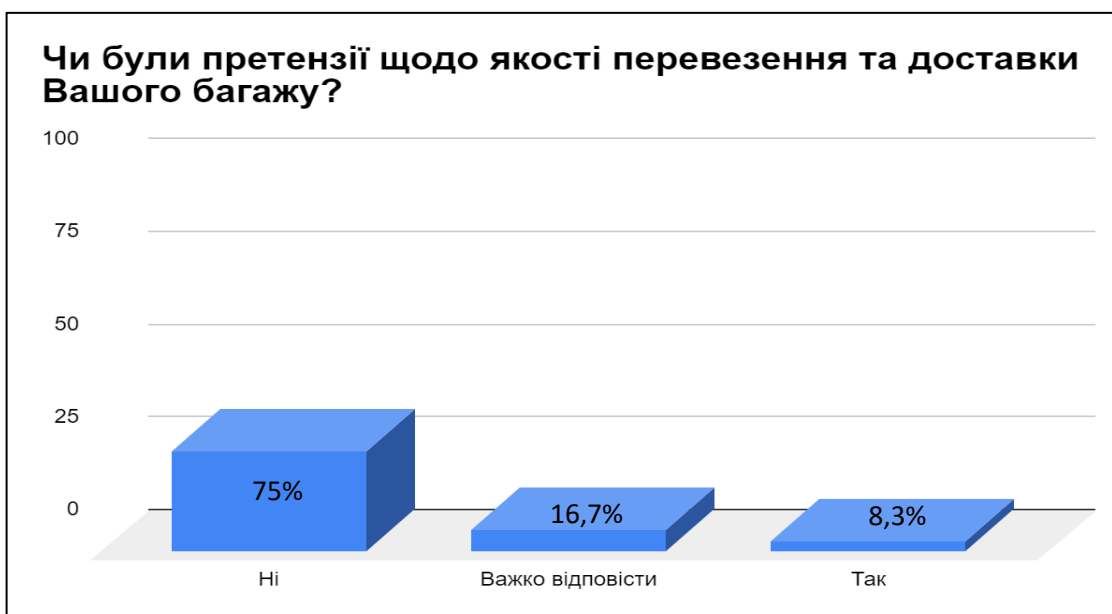


Рис.7. Якість перевезення та доставки багажу

На це запитання 75% респондентів відповіли, що в них не було претензій щодо перевезення та доставки багажу, 8,3% відповіли, що у них були претензії, а 16,7% респондентам було важко відповісти.



Рис.8. Форс-мажорні обставини

У 84,6% респондентів не виникали форс-мажорні обставини, які пов'язані з аеропортом або польотом, у 7,7% виникали такі обставини, а решта респондентів або не пам'ятають або все проходило добре, якщо все чітко і вчасно перевіряти.

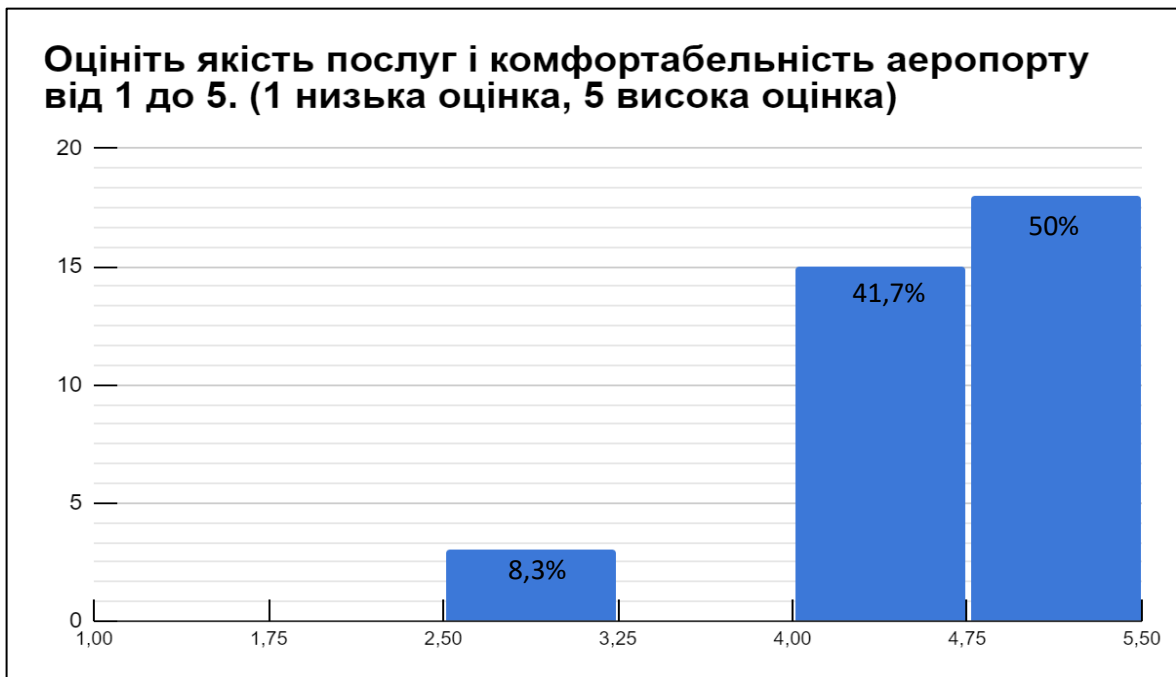


Рис.9. Оцінка якості послуг і комфортабельності аеропортів

Половина опитаних респондентів оцінили якість послуг і комфортабельність аеропортів на 5 балів, 41,7% оцінили на 4 бали, а 8,3% опитаних оцінили на 3 бали.

Табл.3.

Що, на Вашу думку, повинно бути у кожному аеропорті задля комфортності і культурного розвитку людини?
Зони відпочинку з якимись лежачками чи пуфами
Зони для сну
Класична музика для розслаблення
Все необхідне для прибуваючих і відбуваючих пасажирів, відомості про країну, місто, де знаходиться аеропорт
Кулери з водою, інформація про доступні подорожі, можливо щось, що потрібно обов'язково знати, їдучи в певну країну
Облаштовані місця для відпочинку
Місця для зарядки гаджетів
Рівні можливості для всіх людей і доступність
Бібліотеки
Мапа для розташування транзиту/ ваги щоб зважити валізу до того як її відвідати/ аптека/ камери для схову валізи щоб не чекати 8 годин на літак та нести важку валізу
Дитячі зони
Сімейні кімнати для очікування
Читальний зал, телевізор, хостел
Більше зручних місць для сидіння
Комфортна зона очікування, ресторан, кав'ярня, ВІП-зона, ВІП-обслуговування, інформаційні матеріали (роздаткові або відповідні монітори), магазин з товарами харчування та першої необхідності, стелажі з газетами чи журналами, музей або магазин з сувенірною продукцією, приємний інтер'єр тощо
Бомбосховища

Задля комфортності у кожному аеропорті повинні бути зони відпочинку і сну, бібліотеки або читальні зали або стелажі з газетами чи журналами, місця для зарядки гаджетів, інформаційні стелажі з відомостями про країну в яку прилетів і так далі.



Рис.10. Розподіл респондентів за статтю, %

В дослідженні взяло участь 86,1% респондентів жіночої статі, і 13,9% респондентів чоловічої статі.

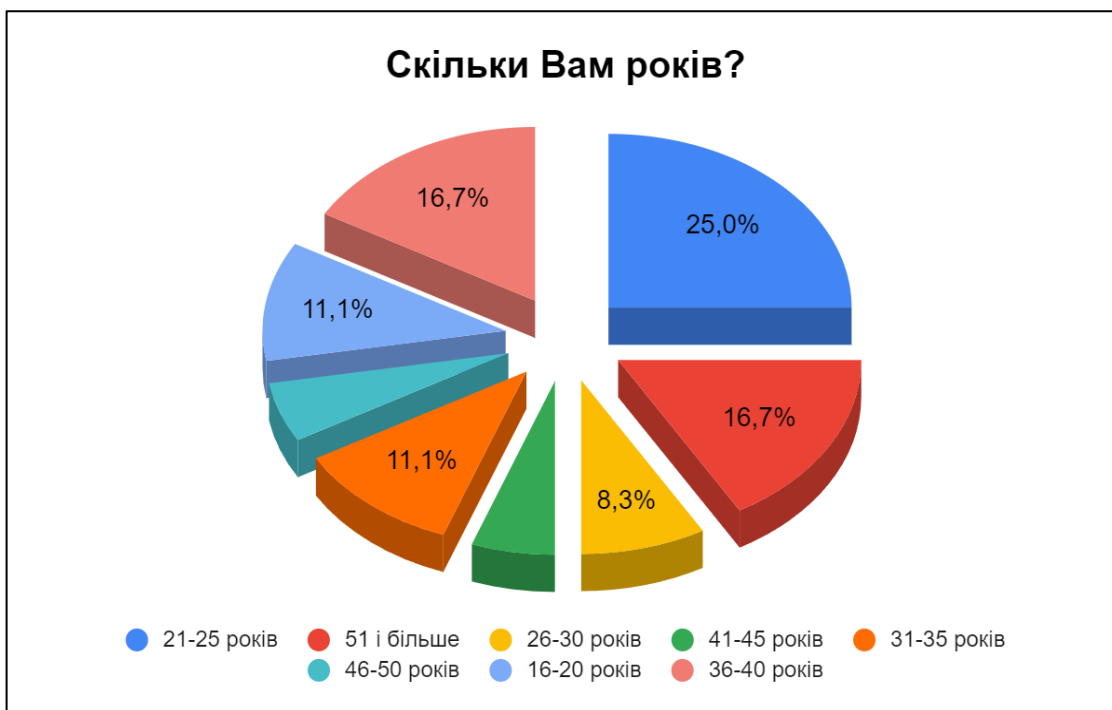


Рис.11. Розподіл респондентів за віком, %

У даному дослідженні опитування проходили: 25% респондентів віком 21-25 років, 16,7% респондентів віком 36-40 років і 16,7% віком 51 та більше років, по 11,1% респондентів віком 16-20 років і віком 31-35 років; 8,3% віком 26-30 років і по 5,6% респондентів віком 41-45 років і віком 46-50 років.

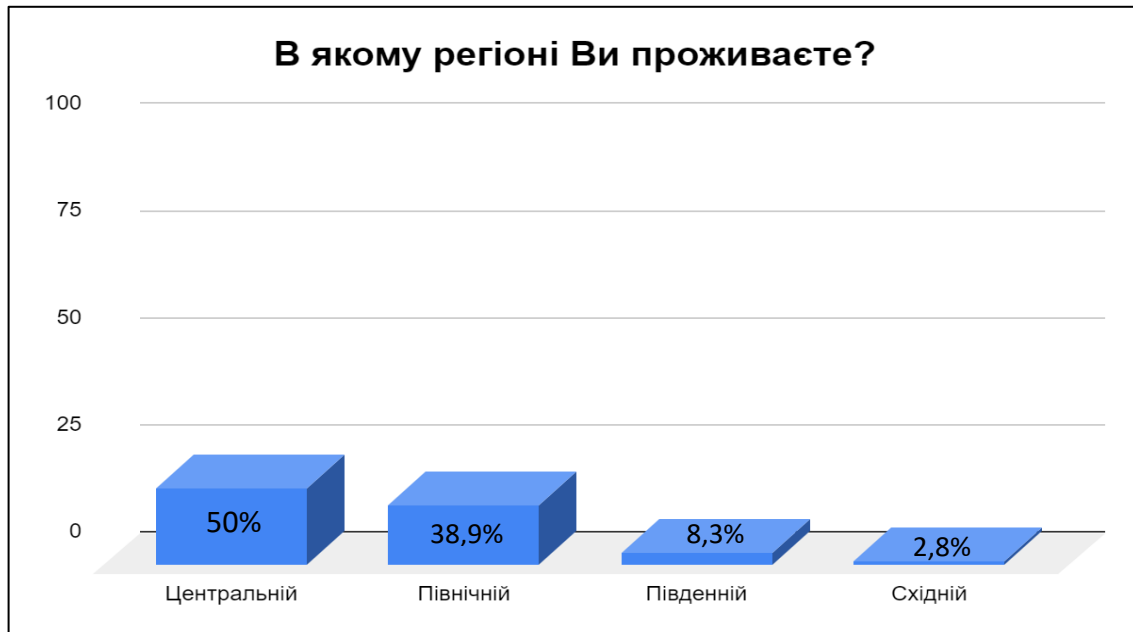


Рис.12. Розподіл респондентів за місце проживання, %

Половина опитаних респондентів проживають в Центральному регіоні України, 38,9% опитаних проживають в Північному регіоні, 8,3% - в Південному регіоні, і 2,8% - в Східному регіоні.

Висновок до третього розділу.

Аналізуючи всі відповіді респондентів, можна зазначити, що вони, як пасажери, виконують функцію очікування свого рейсу на території терміналу аеропорту. І хочуть провести це очікування у зонах відпочинку або в спеціальних зонах для сну, також відвідати кафетерій або посидіти в читальній залі з класичною музикою. Якщо вони подорожують з дітьми, то, на їхню думку, в терміналі аеропорту повинні бути розважальні зони для дітей. Ще, на думку респондентів, повинні бути інформаційні доступи у вигляді моніторів і місця для зарядження

гаджетів. У якостях обслуговування з пасажиром і з їхнім багажем майже у жодного не було претензій, тому половина опитаних оцінюють якість обслуговування в аеропорті, як загалом, на 5 балів.

Аналогію аеропорту з містом, на жаль, не вдалося провести, як і аналогію аеропорту з торговим центром теж не вдалося б провести. Респонденти відповідали, що більше всього в очікуванні свого рейсу вони хочуть відпочити і зняти напругу, хоча також роблять покупки в магазинах роздрібною торгівлі, і що відрізняють ці покупки від покупок в місті, опитані відповідали, що є різниці в цінах і в різноманітності асортименту продукції.

ВИСНОВКИ

В даній дипломній роботі було розглянуто питання аеропорту як соціокультурного простору міста. Актуальність проблеми на сьогоднішній день, сформована необхідність розвитку теорії соціокультурного простору міста в аеропорті та перевірки її на практиці для подальшого розвитку теоретичного знання в області вивчення соціокультурного простору аеропорту в образі міста.

Реалізація вказаної мети дипломної роботи передбачала вирішення наступних дослідницьких завдань:

1. Було визначено основні теорії вивчення аеропорту. Мануель Кастельс описує аеропорт разом із міжнародними мережами готелів як один із «просторів потоків», які з'єднують його «мережне суспільство». Джилліан Фуллер описує аеропорт із буквальним і поетичним резонансом як соціальний простір, окремий від суспільства, «прикордонний», який надає зовсім інший набір соціальних значень своїм віддаленим і тимчасовим мешканцям. Марк Готтдінер зображає аеропорт, який розміщений в нестабільній і багатогранній авіаційній промисловості. Аластер Гордон зобразив аеропорт як установу, яка постійно розвивається відповідно до змін у технологіях та в авіаційному попиті. Сучасний термінал аеропорту демонструє характеристики тотальної інституції у стилі американського соціолога Ервінга Гоффмана. За словами Джона Касарди, аеропорт більше не призначений виключно для еліти, натомість пропонує більш відкриту та дружню атмосферу для всіх пасажирів.

Аеропорти пробують створити «відчуття місця», в якому пасажирів можуть проводити час, беручи участь у значущих заходах, і в якому ідентичність аеропорту може бути представлена в терміналі аеропорту, що все покращує загальний досвід аеропорту. Джастін Ллойд включила «відчуття місця» в дизайн терміналу аеропорту, що дозволило культурі проявитися через будівництво аеропорту в межах аеропорту. Річард Стедман стверджує, що «відчуття місця» стосується трьох

елементів: фізичного середовища, людської поведінки та соціальних та/або психологічних процесів, сплетених разом, щоб створити значення місця та прив'язаність. У контексті аеропорту фізичне середовище частіше використовується для посилення ідентичності місця, тоді як останні дві форми людської поведінки та соціальні процеси спостерігаються менше.

2. Розглянуто основні функції аеропорту. Перша функція - це функція гарантування безпеки. Поняття безпека в широкому розумінні можна визначати як стан захисту життя особистості, а також захищеність держави та суспільства від загроз внутрішнього та зовнішнього характеру. Гарві Молотч використовує термін «театром безпеки», оскільки мета полягає в тому, щоб «турбувати людей». Безпека авіаційної діяльності та аеропортів означає, що відповідний орган встановлює систему процедур безпеки від несанкціонованих атак, можливих технічних збоїв; відчуття захищеності та політика безпеки в основі якої стоїть охорона та захист робітників аеропорту, екіпажу та пасажирів.

Операції контролю безпеки виконує наступна функція технологічного забезпечення аеропорту, що створює впевненість мандрівників, особливо з точки зору безпеки, і включає в себе такі операції: комунікаційні процеси, контроль польотів, операції безпеки, збір розвідувальних даних тощо. Урсула Сіллінг зазначила, що в авіаційній промисловості зараз відбувається революція цифрових технологій, наприклад, останні технологічні розробки, такі як штучний інтелект (AI), машинне навчання (ML), технологія блокчейн тощо. Ян Герберт зазначив, що нові технології революціонізують діяльність аеропортів у всьому світі. Це робить польоти більш ефективними та екологічними і допомагає підвищити безпеку та забезпечити ефективне та результативне планування, а також покращити роботу користувачів аеропорту.

Управління цими технологіями, персоналом аеропорту і координацією пасажирів виконує функція менеджменту. Пітер Друкер визначив менеджмент як багатоцільовий орган, який керує бізнесом і менеджерами, працівниками та

роботою. Генрі Файоль бачив менеджмент як прогнозувати та планувати, організовувати, командувати, координувати та контролювати. За Генрі Файодем, менеджмент охоплює 5 функцій: планування, організацію, командування, координацію та контроль. Керівництво аеропорту включає діяльність із встановлення стратегій аеропортів для збору та надання інформації про комерційні та операційні переваги авіакомпаній.

Загалом управління аеропортом включає всі операції аеропорту та авіакомпанії, такі як управління, нагляд, технічне обслуговування та координація. Належне управління аеропортом забезпечує спрощену роботу, своєчасні зльоти та посадки рейсів, якісне обслуговування пасажирів і високий рівень безпеки. Мало того, це може призвести до високих прибутків від безмитних покупок в аеропортах і багатьох інших пасажирських послуг, які приносять високий дохід.

3. Проаналізовано зовнішню та внутрішню інфраструктуру аеропорту в образі міста. В процесі урбанізації зовнішня інфраструктура аеропорту має аналогію з мегаполісом дизайн якого відповідає таким термінам: прохідність, підключення, змішане використання та різноманітність, змішане житло, якісна архітектура та міський дизайн, традиційна структура мікрорайону, підвищена щільність, зелений транспорт, стійкість та якість життя. Та має на території тематичні парки, готелі та житлові комплекси, комплексів інформаційних і комунікаційних технологій, роздрібної торгівлі, розважальних центрів, ринків оптової торгівлі товарами, а також зв'язок з наземною транспортною інфраструктурою. Знакові споруди та архітектурні особливості виступають як орієнтири для полегшення пошуку шляху та кращого визначення місця.

Внутрішньою інфраструктурою аеропорту в образі міста являється термінал, як центральне ядро всього аеропорту, і має аналогію з торговим центром. Як і в торговому центрі, на території терміналу аеропорту є магазини роздрібної торгівлі, розважальні центри, а саме головне це зони відпочинку. Однак термінал аеропорту часто проектується з урахуванням концепції функції та форми. Незважаючи на

фантастичний і футуристичний характер розробок аеропорту, простір терміналу все ще має виконувати роль міжнародного кордону, зали очікування.

З точки зору споживання, торговий центр забезпечує контрольоване та безпечне середовище для покупців, а у терміналі аеропорту споживачі мають обмежений час для покупок. Пасажири будуть переглядати або робити покупки, щоб згаяти час, який у них залишився до посадки, вони не проводять дозвілля, а розважаються.

Торговий центр, і аеропорт існують як стратифіковані простори з чітким розмежуванням. Ален Де Боттон вказує, що термінал аеропорту демонструє існування меритократії, виходячи з того, де в терміналі ви сидите. Неможливість брати участь у VIP-залі вильоту є невдачею, хоча пасажери економ-класу бюджетних авіакомпаній можуть вважати себе успішними.

4. Було розглянуто аеропорт як гетеротопічний простір. Фуко пропонує шість основних принципів гетеротопій, пропонуючи гетеротопії як такі, що суперечать нереальному характеру утопій. Принципи гетеротопій підходять для аеропортів з точки зору їх певної мережі відносин, різних функцій у часі та від одного місця до іншого, різного сприйняття часу в аеропортах, окремих місць у просторі, системи включення та виключення та відносини просторів, які знаходяться за межами гетеротопій, створюючи як реальні, так і ілюзорні. Аеропорти були побудовані просто як транспортні майданчики, де злітають і сідають літаки. Працівники надзвичайно мотивовані виконувати свої обов'язки. Пасажири, які поспішають, приходять і йдуть, відмежовуючись від традиційного часу. Кожен крок організовано відповідно до польоту. На території аеропорту знаходиться сукупність ринків, таких як казино, музеї, курортні готелі, фірми з оренди, торгові центри. Значення аеропорту перетворилося на щось більше, ніж пересування пасажирів, а це вже означає не просто місце транспортування та переміщення, але також місце комерціалізації та управління шляхом перетворення на величезну галузь.

5. Було проведено соціологічне дослідження на тему «Аеропорт як соціокультурний простір міста». Зіставлено програму дослідження, створено анкету та проведено онлайн-опитування зі застосуванням гугл-форм. На основі аналізу результатів опитування було визначено, що респонденти не бачать аналогії соціокультурного простору аеропорту з містом. Основна функція, яку виконують пасажери на території терміналу аеропорту – це очікування свого рейсу. Аби згаяти час очікування вони відвідують ресторани або кафетерії та роблять покупки в магазинах роздрібної торгівлі продукції. Навіть відмінність між покупками в аеропорті і в місті, як зауважили респонденти, являється в ціні та різноманітності асортименту продукції.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Агеєва Г. М. Відновлення аеропортів як складова концепцій розвитку міст / Г. М. Агеєва, Г.Г. Стрелкова // АВІА-2021: XV Міжнародна науково-практична конференція, 20-22 квітня 2021 року, м.Київ, - с. 8 – 12.
2. Орховська Л. А. Аспекти безпеки цивільної авіації глобалізованого світу. Актуальні проблеми сучасного суспільства в фокусі соціології: Матеріали VII Всеукраїнської науково-практичної конференції, м.Київ, 19 березня 2020 року. – К.: Міленіум, 2020. – с. 26 – 29.
3. Романенко Ю. В. Транспорт та соціально-економічні чинники його розвитку. Актуальні проблеми сучасного суспільства в фокусі соціології: Матеріали IV Всеукраїнської науково-практичної конференції, м.Київ, 27 квітня 2017 року. – К.: Міленіум, 2017. – с. 39 – 41.
4. Стригуль М.В. Transport in terms of sociological understanding. Актуальні проблеми сучасного суспільства в фокусі соціології: Матеріали VII Всеукраїнської науково-практичної конференції, м.Київ, 19 березня 2020 року. – К.: Міленіум, 2020. – с.37-40
5. Тащенко А.Ю. Культурні коди на колесах, або погляд з містка між соціологією культури та соціологією транспорту. Актуальні проблеми сучасного суспільства в фокусі соціології: Матеріали IV Всеукраїнської науково-практичної конференції, м.Київ, 27 квітня 2017 року. – К.: Міленіум, 2017. – с. 51 – 55.
6. Хомерікі О.А. Транспорт як соціокультурний феномен. Актуальні проблеми сучасного суспільства в фокусі соціології: Матеріали VI Всеукраїнської науково-практичної конференції, м.Київ, 14 березня 2019 року. – К.: Міленіум, 2019. – с. 5 – 9.
7. Adey, P 2008, 'Airports, mobility and the calculative architecture of affective control', *Geoforum*, vol. 39, no. 1, pp. 438–451.

8. Adey, P 2006, 'Airports and air-mindedness: spacing, timing and using the Liverpool Airport, 1929–1939', *Social & Cultural Geography*, vol. 7, no. 3, pp. 343–363.
9. Airport space social experiment 2023, viewed 10 May 2023, <https://www.linkedin.com/pulse/airport-space-social-experiment-tom-schulz>
10. Ashford, NJ & Wright, PH & Mumayiz, S 2011, 'Airport Engineering: Planning, Design, and Development of 21st Century Airports', Wiley & Sons, Incorporated, John, p. 768.
11. Agieieva, G & Nickolchuk, B 2019, 'Airports as art-space. AVIA-2019: XIV International Scientific Conference', pp.21.13 - 21.17. viewed 23 May 2023: <http://conference.nau.edu.ua/index.php/AVIA/AVIA2019/paper/view/5900/4729>
12. Augé, M 1995, 'Non-places: Introduction to an anthropology of supermodernity', London, Verso, p. 122.
13. Bairoch, P & Goertz, G 1986, 'Factors of Urbanisation in the Nineteenth Century Developed Countries', *Urban Studies*, vol. 23, no. 4, pp. 285–305.
14. Balducci, A & Checchi, D 2009, 'Happiness and Quality of City Life: The Case of Milan, the Richest Italian City', *International Planning Studies*, vol. 14, no. 1, pp. 25–64.
15. Ballard, JG 1997, 'Airports', *The Observer*
16. Botton, AD 2009, 'A week at the airport: A Heathrow diary', London, Profile, p. 107.
17. Carter, NM & Fayol, H 1986, 'General and Industrial Management. The Academy of Management Review', vol. 11, no. 2, p. 454.
18. Castells, M 1997, 'The Information Age: Economy, Society and Culture', *The Rise of the Network Society*, Blackwell, vol. I, pp. 625.
19. Cocolas, N 2020, 'Consumer attitudes towards flying amidst growing climate concern', *Journal of Sustainable Tourism*, p. 1–24.

20. Colomer, L 2018, 'Feeling like at home in airports: Experiences, memories and affects of placeness among Third Culture Kids', *Applied Mobilities*, vol. 5, no. 2, pp. 155–170.
21. Corbusier, L 1987, 'The city of to-morrow and its planning', New York, Dover, p. 301.
22. 'Climate crisis and flying: social media analysis traces the rise of "flightshame" 2020, *Journal of Sustainable Tourism*, pp. 1–20.
23. Craps, A 2021, 'What are the changes in LCA passengers' mobility practices? Insights from a European survey', *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, vol. 12, p. 9.
24. Cresswell, T 2006, 'On the move: Mobility in the modern Western world', New York, Routledge, p. 327, viewed 15 May 2023, <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/122110/mod_resource/content/1/Tim%20Cresswell%20On%20the%20Move%20Mobility%20in%20the%20Modern%20Western%20World%20%202006.pdf>
25. Drucker, P 2012, 'The Practice of Management. Routledge', p. 368.
26. Foucault, M 1986, 'Of Other Spaces. Diacritics', vol. 16, no. 1, pp. 22-27.
27. Foucault, M & Miskowiec, J 1986, 'Of Other Spaces. Diacritics', vol. 16, no. 1, p. 22.
28. Fuller, G 2003, 'Life in Transit: Between Airport and Camp', *Borderlands*, vol. 2, no. 1, pp. 1-8.
29. GG 2003, 'From airport to airport city', Barcelona, Gustavo Gili, p. 190.
30. Urry, J 2016, 'Globalisations utopia? On airport atmospherics / Emotion, Space and Society', vol. 19, pp. 13–20.
31. Goffman, E 1991, 'Asylums: Essays on the social situation of mental patients and other inmates', Harmondsworth, Penguin, p. 386.
32. Gordon, A 2008, 'Naked Airport: A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure', Metropolitan Books, p. 320.

33. Gössling, S & Humpe, A & Bausch, T 2020, 'Does 'flight shame' affect social norms? Changing perspectives on the desirability of air travel in Germany', *Journal of Cleaner Production*, vol. 266, p. 32. Viewed 10 May 2023, <https://www.researchgate.net/publication/341237207_Does_'flight_shame'_affect_social_norms_Changing_perspectives_on_the_desirability_of_air_travel_in_Germany>
34. Gottdiener, M 2001, 'Life in the air: Surviving the new culture of air travel', Lanham, Md, Rowman & Littlefield, p. 217.
35. Hage, G 2014, 'Racism of rigid legalism greets asylum seekers and their kind', *The Conversation*, viewed 10 May 2023, <<http://theconversation.com/racism-of-rigid-legalism-greets-asylum-seekers-and-their-kind-22951>>
36. Herbert, I 2017, 'How Technology Can Improve Airport Operations', Bristol (U.K), VISTAIR Systems Inc.
37. IATA 2022, Air passenger market analysis, viewed 9 May 2023, <<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---january-2022/>>
38. Kasarda, JD 2004, 'Aerotropolis. The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies', pp. 1-7.
39. Kasarda, JD 2019, 'Aerotropolis. The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies Hoboken', NJ, USA, pp. 1-7.
40. Kasarda, JD 2013, 'Aerotropolis: Business mobility and urban competitiveness in the 21st century', *Urban Insight*, vol. 2(7), p. 22. Viewed 7 May 2023, <http://aerotropolisbusinessconcepts.aero/wp-content/uploads/2015/07/2_BusinessMobilityAndUrbanCompetitiveness3.pdf>
41. Kasarda JD & Appold SJ 2014, 'Planning a Competitive Aerotropolis', *Advances in Airline Economics*, pp. 281–308.
42. Kasarda, JD 2006, 'Asia's emerging airport cities', *International Airport Review*, vol.10, no.2, pp. 63-66.

43. Kasarda, JD 2000, 'Logistics & the rise of aerotropolis', Real Estate Issues, vol. 25, no. 4, pp. 43-43.
44. Kasarda, JD 2008, 'The Evolution of Airport Cities and the Aerotropolis', Airport Cities, The Evolution; Insight Media: London, UK, p. 39, viewed 5 May 2023, <<https://silo.tips/download/the-evolution-of-airport-cities-and-the-aerotropolis-john-d-kasarda>>
45. Kasarda, JD 2006, 'The rise of the aerotropolis', The next American city, vol.10, no. 10, pp. 35-7.
46. Kasarda, JD 2010, 'The Way Forward', In J. Kasarda, Global Airport Cities, London, Insight Media, pp. 15-36.
47. Kitchin, R & Dodge, M 2011, 'Introducing Code/Space', Code/Space, pp. 3–22.
48. Ku, EC & Chen, CD 2013, 'Fitting facilities to self-service technology usage: Evidence from kiosks in Taiwan airport', Journal of Air Transport Management, vol. 32, pp. 87–94.
49. Lloyd, J 2003, 'Airport Technology, Travel, and Consumption', Space and Culture, vol. 6, no. 2, pp. 93–109.
50. Lynch, K 1960, 'The image of the city', Cambridge, Mass, M.I.T. Press, p. 194.
51. Malik, F 2006, 'Effective Top Management: Beyond the Failure of Corporate Governance and Shareholder Value', Wiley, p. 287.
52. Molotch, H 2012, 'Against Security: How We Go Wrong at Airports, Subways, and Other Sites of Ambiguous Danger', Princeton University Press, p. 280.
53. Ninalowo, A 2002, 'Essays on State and Civil Society', Lagos: First Academy Publishers, p. 206.
54. Noth, F & Tonzer, L 2022, 'Understanding climate activism: Who participates in climate marches such as "Fridays for Future" and what can we learn from it?', Energy Research & Social Science, vol. 84, pp. 1-7.

55. Ohakawa, TC 2021, 'Aerotropolis: An Airport as a Driver of Economic and Urban Development', Ph.D, Thesis, University of Maryland, College Park, MD, USA, p. 92.
56. Park, RE & Burgess, EW 2019, 'The City; University of Chicago Press: Chicago', IL, USA, p. 239.
57. Pascoe, D 2001, 'Airsaces', Reaktion Books, p. 303.
58. Peneda, MJ & Reis VD 2011, 'Macário M. d. R. M. R. Critical Factors for Development of Airport Cities', Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, vol. 2214, no. 1, pp. 1–9.
59. Pongias, P 2009, 'Airport City Developments: An AirportInvestor's Perspective', Journal of Airport Management, vol. 4, pp. 14-22.
60. Principles of urbanism, New Urbanism, Alexandria, viewed 5 May 2023, <<http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html> >
61. Salter, MB 2007, 'Governmentalities of an Airport: Heterotopia and Confession', International Political Sociology, vol.1, no. 1, pp. 49-66.
62. Schaafsma, M & Amkreutz, J & Guller, M 2010, 'Airport and City. Airport Corridors: Drivers of Economic Development', Amsterdam, Schiphol Real Estate, p. 136.
63. Silling, U 2019, 'Aviation of the Future: What Needs to Change to Get Aviation Fit for the Twenty-First Century', Aviation and Its Management - Global Challenges and Opportunities, p. 30.
64. Simmel, G 2023, 'Die Großstädte und das Geistesleben', Klassiker der Sozialwissenschaften, Wiesbaden, pp. 77–89.
65. Sonnenschein, J & Smedby, N 2018, 'Designing air ticket taxes for climate change mitigation: insights from a Swedish valuation study, Climate Policy, vol. 19, no. 5, pp. 651–663.
66. Stedman, RC 2003, 'Is It Really Just a Social Construction?: The Contribution of the Physical Environment to Sense of Place', Society & Natural Resources, vol. 16, no. 8, pp. 671–685.

67. Urry, J 1990, 'The `Consumption' of Tourism', *Sociology*, vol. 24, no. 1, pp. 23–35.
68. Wagenaar, FP & Boersma, FK 2012, 'Zooming in on 'Heterotopia': CCTV-operator Practices at Schiphol Airport', *Information Polity*, vol.17, no. 1, pp. 7-20.
69. Wang, N 1999, 'Rethinking authenticity in tourism experience', *Annals of Tourism Research*, vol. 26, no. 2, pp. 349–370.
70. Weber, M 1966, 'The city', New York, Free Press, p. 242.