

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

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувачка випускової кафедри
_____О.А. Хомерікі
«_____»_____2022 р.

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

**Тема: Громадський транспорт як об'єкт соціологічного
дослідження**

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

Виконавець: студент СЛ – 412 Карпенко Діана Валентинівна

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

Нормоконтролер: _____ Корнілов В.С.

КИЇВ 2022

РЕФЕРАТ

Дипломна робота містить: 94 сторінки, 5 рисунків, 54 посилання на літературні джерела.

Об'єкт дослідження: пасажери громадського транспорту м. Києва.

Мета дослідження: дослідження змісту, соціальних механізмів та факторів детермінації функціонування та розвитку громадського транспорту у м. Києві.

Методи дослідження: опитування у вигляді інтерв'ю, експертного опитування, аналіз документів у вигляді розгляду матеріалів соціологічних досліджень громадського транспорту, державної та відомчої статистики України, аналіз, синтез, індукція, дедукція, операціоналізація, інтерпретація, типологізація, класифікація.

Для досягнення поставленої мети в роботі вирішуються наступні завдання:

- 1) визначити сутність громадського транспорту як соціального феномену та об'єкту соціологічного дослідження;
- 2) проаналізувати сучасні теоретичні підходи щодо вивчення громадського транспорту як об'єкту соціологічного дослідження;
- 3) здійснити аналіз досвіду дослідження громадського транспорту в українській соціології;
- 4) розробити програму та інструментарій соціологічного дослідження «Зміст, соціальні механізми та фактори детермінації функціонування та розвитку громадського транспорту у м. Києві»;
- 5) провести соціологічне дослідження механізмів та факторів детермінації функціонування та розвитку громадського транспорту в м. Києві;
- 6) провести аналіз результатів соціологічного дослідження «Зміст, соціальні механізми та фактори детермінації функціонування та розвитку громадського транспорту у м. Києві».

В дипломній роботі розглянуто особливості теоретико-методологічні підходи до соціології дослідження громадського транспорту як у світовій, так

і в українській соціології. У процесі роботи було досліджено зміст, соціальні механізми та фактори детермінації функціонування та розвитку громадського транспорту у м. Києві.

Ключові слова: ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ, ПАСАЖИРИ, ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, ТРАНСПОРТНА МЕРЕЖА, ТРАНСПОРТНИЙ ПУНКТ, ПОЇЗДКА.

ABSTRACT

Thesis contains: 94 pages, 5 pictures, 54 references.

Object of study: passengers of public transport of Kyiv.

Purpose of research: research of content, social mechanisms and factors determining the functioning and development of public transport in Kyiv.

Research methods: survey in the form of interviews, expert survey, analysis of documents in the form of consideration of sociological research of public transport, state and departmental statistics of Ukraine, analysis, synthesis, induction, deduction, operationalization, interpretation, typology, classification.

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

1) to determine the essence of public transport as a social phenomenon and object of sociological research;

2) to analyze modern theoretical approaches to the study of public transport as an object of sociological research;

3) to analyze the experience of public transport research in Ukrainian sociology;

4) to develop the program and tools of sociological research "Content, social mechanisms and factors determining the functioning and development of public transport in Kyiv";

5) to conduct a sociological study of the mechanisms and factors determining the functioning and development of public transport in Kyiv;

6) to analyze the results of the sociological study "Content, social mechanisms and factors determining the functioning and development of public transport in Kyiv."

In this work we considered the features of theoretical and methodological approaches to the sociology of public transport research in both world and Ukrainian sociology. In the process of work the content, social mechanisms and factors of determination of functioning and development of public transport in Kyiv were investigated.

Key words: PUBLIC TRANSPORT, PASSENGERS, PASSENGER
TRANSPORTATION, TRANSPORT NETWORK, TRANSPORT POINT, TRIP.

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ВИЗНАЧЕННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ, ЯК ОБ'ЄКТА СОЦІОЛОГІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ	11
1.1. Громадський транспорт як соціальний феномен. Суть та зміст соціологічного дослідження громадського транспорту.....	11
1.2. Сучасні теоретико-методологічні підходи до соціологічного дослідження громадського транспорту	26
1.3. Досвід дослідження громадського транспорту в українській соціології.....	39
1.4. Соціальні механізми та фактори детермінації функціонування і розвитку громадського транспорту в українському суспільстві	48
Висновок до розділу 1.....	58
РОЗДІЛ 2 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ, МЕТОДИЧНІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ СОЦІОЛОГІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ «ЗМІСТ, СОЦІАЛЬНІ МЕХАНІЗМИ ТА ФАКТОРИ ДЕТЕРМІНАЦІЇ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ У м. КИЄВІ»	61
2.1. Програма та інструментарій соціологічного дослідження «Зміст, соціальні механізми та фактори детермінації функціонування та розвитку ГТ у м. Києві».....	61
2.2. Аналіз результатів соціологічного дослідження «Зміст, соціальні механізми та фактори детермінації функціонування та розвитку ГТ у м. Києві».....	66
Висновок до розділу 2.....	81
ВИСНОВКИ	83
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	87
ДОДАТКИ	92

ВСТУП

Актуальність теми дипломної роботи полягає у тому, що громадський транспорт (далі – ГТ) на сьогоднішній день являється невід'ємною частиною життя людини. Саме за його допомогою суспільство реалізує більшість своїх планів та цілей. Громадський транспорт піддається зміні під впливом освоєння та перевизначення людьми міських просторів, переформулювання соціальних вимог та модифікації повсякденних практик.

Громадський транспорт як функціональна система задоволення найважливіших суспільних потреб створює особливу сферу соціокультурних відносин зі своїми просторовими і тимчасовими кордонами, що визначаються комплексом рольових очікувань і засвоєних цінностей. Повсякденна культура громадського транспорту є ціннісною системою, синтез формальних правил і неформальних домовленостей, у межах яких складаються статусні взаємодії споживачів і представників транспортної послуги, відтворюються дискримінаційні практики, формуються цінності та норми пасажирського та водійського співтовариства, перетворюючись на зразки дій.

Громадський транспорт виступає невід'ємним компонентом міської культури повсякденності, оформлюючи в межах особливого колективного досвіду варіації людських відносин, зокрема характерні ціннісно-символічні та структурні виміри звичних культурних практик.

Отже, необхідно поглибити теоретико-методологічні, методичні та організаційні знання у сфері розуміння умов створення та зміни соціокультурного порядку транспортної повсякденності. Соціологічний аналіз зазначених аспектів становить значний інтерес як теоретичного осмислення соціокультурних відносин, опосередкованих транспортною сферою, так і у руслі прикладних завдань удосконалення транспортних послуг як елемента міської політики.

Проблема дослідження, таким чином, полягає в необхідності подальшого поглиблення наукових уявлень стосовно теоретико –

методологічних, методичних та організаційних засад, передумов визначення громадського транспорту, як об'єкту соціологічного дослідження, адже практика роботи міського громадського транспорту в сучасних умовах життєдіяльності суспільства вимагає додаткового публічного обговорення. Дослідження з цієї теми потребують постійної актуалізації.

Досвід наукової розробки теми дипломного дослідження.

Дослідженню передумов визначення ГТ у як об'єкту дослідження у соціології присвячені роботи таких зарубіжних та вітчизняних науковців: Деружинський В.С., Мако Д., Такахара І., Усков Н. С., Гудков В. А. та Миротин Л. Б. вивчали транспортну систему; Месарович М. розглядав структурні зв'язки та класи ієрархічних структур транспортної системи; Голубкова Є. П., Чубуков А. Б. та Троїцька Н. А. досліджували сферу використання кожного виду ГТ; К. Є. Вакуленко та В. К. Доля займались проблематикою сталого функціонування та підвищення економічної результативності у діяльності міського громадського транспорту; Адам Сміт, Фернан Бродель та Макс Вебер створили фундаментальні вчення про місто, урбанізацію та індустріалізацію; В. Крісталлер досліджував міжрегіональний транспорт, Ульман – кількісні методи вивчення транспорту; Р. Фогельсон займався вивченням даунтаунів; Анрі Лефевр почав говорити про зв'язок міста та мобільності; Поль Вірільйо писав про зв'язок швидкості та сучасного соціального і політичного життя.

Метою роботи є дослідження змісту, соціальних механізмів та факторів детермінації функціонування та розвитку ГТ у м. Києві.

Реалізація поставленої мети передбачає вирішення наступних дослідницьких завдань:

- 1) визначити сутність ГТ як соціального феномену та об'єкту соціологічного дослідження;
- 2) проаналізувати сучасні теоретичні підходи щодо вивчення ГТ як об'єкту соціологічного дослідження;
- 3) здійснити аналіз досвіду дослідження ГТ в українській соціології;

4) розробити програму та інструментарій соціологічного дослідження «Зміст, соціальні механізми та фактори детермінації функціонування та розвитку ГТ у м. Києві»;

5) провести соціологічне дослідження механізмів та факторів детермінації функціонування та розвитку ГТ в м. Києві;

б) провести аналіз результатів соціологічного дослідження «Зміст, соціальні механізми та фактори детермінації функціонування та розвитку ГТ у м. Києві».

Об'єктом дослідження є пасажери громадського транспорту м. Києва.

Предметом дослідження є практики та стратегії використання громадського транспорту, що реалізуються пасажиром м. Києва, які проживають в різних адміністративних районах міста.

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

1. Методи збору соціологічної інформації:

а) опитування у вигляді інтерв'ю, експертного опитування;

б) аналіз документів у вигляді розгляду матеріалів соціологічних досліджень ГТ, державної та відомчої статистики України;

2. Загальнонаукові методи: аналіз, синтез, індукція, дедукція, операціоналізація, інтерпретація, типологізація, класифікація, тощо.

Елементи наукової новизни бакалаврської роботи.

Найбільш важливими елементами новизни слід вважати:

– уточнення окремих теоретичних уявлень стосовно ГТ як об'єкту дослідження у соціології;

– поглиблення наукових знань стосовно змісту, структури, механізмів та факторів детермінації ГТ як соціального феномену, про його функціонування та розвиток у сучасній Україні.

Теоретичне значення одержаних результатів полягає в тому, що:

- висновки та положення даного дослідження можуть бути використані для подальшої теоретичної розробки і здійснення прикладних досліджень феномена ГТ;
- уточнено зміст, структурні компоненти, детермінуючі фактори ГТ в Україні як об'єкту дослідження у соціології;
- визначено загальне концептуальне розуміння соціологічного забезпечення процесів функціонування та розвитку ГТ в сучасній Україні.

Практичне значення отриманих результатів бакалаврської роботи полягає в наступному:

- підходи, що запропоновані до дослідження і аналізу ГТ в Україні як соціального феномену можуть бути враховані та використані при оцінці, прогнозуванні та здійсненні процесів соціологічного забезпечення їх функціонування та розвитку;
- результати та висновки даного дослідження можуть бути використані при підготовці навчальних курсів з теоретичних і прикладних дисциплін у вищій школі.

Апробація результатів дипломної роботи. Матеріали та результати дослідження обговорювалися на Науково-практичних конференціях «Політ». З результатами дослідження були ознайомлені керівники та склад Управління гуманітарної політики НАУ.

Структура бакалаврської роботи. Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків до розділів, загальних висновків, списку використаних джерел та додатків.

Основний зміст роботи викладено на 82 сторінках. Загальний обсяг роботи – 94 сторінки.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ВИЗНАЧЕННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ, ЯК ОБ'ЄКТА СОЦІОЛОГІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1. Громадський транспорт як соціальний феномен. Суть та зміст соціологічного дослідження громадського транспорту

Громадський транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, яка покликана задовольняти потреби населення у перевезенні. Як соціальний феномен, громадський транспорт забезпечує стабільну роботу господарського комплексу, є гарантом повноцінної життєдіяльності соціальної та виробничої сфер у суспільстві.

Розвиток та вдосконалення громадського транспорту в Україні здійснюється відповідно державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу [1].

Громадський пасажирський транспорт є важливою інфраструктурною складовою міської економіки, економічну та соціальну роль якої важко переоцінити. Для виконання завдань, які поставлені перед транспортною інфраструктурою, повного, своєчасного та якісного транспортного обслуговування населення, виникає потреба вирішення цілого кола питань, пов'язаних із подальшим розвитком ринкових відносин та підвищення ефективності транспортного комплексу.

Соціальний ефект від розвитку системи міського пасажирського транспорту виявляється в підвищенні доступності населення до інституцій освіти, закладів охорони здоров'я і спорту, культури і відпочинку, торгівлі. Все це сприяє повному задоволенню попиту населення на різноманітні види послуг.

У зв'язку з цим економічний потенціал міста і розвиток системи міського пасажирського транспорту взаємозалежні.

Стан економіки всієї країни та окремих регіонів знаходить своє відображення у роботі підприємств транспортної інфраструктури.

Громадський (комунальний) транспорт – це пасажирський транспорт, доступний та затребуваний для використання широкими верствами населення. Послуги громадського транспорту, зазвичай, надаються за певну плату [1; 7, с. 322].

Згідно з вузьким тлумаченням громадського транспорту, транспортні засоби, що відносяться до нього, призначені для перевезення досить великої кількості пасажирів одноразово і курсують за певними маршрутами (відповідно до розкладу або реагуючи на попит). Більш широке тлумачення включає в це поняття також таксі, рикшу, і навіть деякі спеціалізовані транспортні системи [7, с. 324].

Загальною ознакою всіх видів громадського транспорту є те, що його користувачі переміщуються в транспортних засобах, які їм не належать. Проте, до категорії громадського транспорту не відносяться, наприклад, шкільні та службові автобуси, внутрішній транспорт великих підприємств та організацій, військові ешелони тощо, оскільки вони не доступні широкому загалу і не затребувані ним. Ліфти та ескалатори в будівлях, зазвичай, не відносять до громадського транспорту через вузькість призначення (перевезення людей у межах будинку чи будівлі). Крім того, такі види транспорту, як, наприклад, літак, що формально задовольняють усі вимоги людей, на практиці не завжди зараховуються до громадського транспорту через високу ціну поїздки. З тієї ж причини до громадського транспорту не відносять розкішні лімузини та інші екіпажі, формально ідентичні таксі. Громадським транспортом також не є екскурсійні автобуси, прогулянкові судна тощо, оскільки їх функцією не є перевезення пасажирів [9, с. 187].

До *різновидів ГТ* відносять: рейковий (трамваї, легкорейковий транспорт, приміська залізниця, фунікулери, монорейки, метрополітен), нерейковий (автобуси, тролейбуси), водний транспорт (пароми, річкові трамваї, човни, кораблі) [1].

На сьогоднішній день *функціонування пасажирських перевезень* в Україні *забезпечується* юридичними особами різних форм власності та приватними підприємцями [1].

Всі підприємства мають різну кількість основних засобів і оборотних коштів, фінансових та трудових ресурсів, по-різному ставляться до виконання своєї роботи.

Законодавчо перевізник зобов'язаний забезпечити безпеку перевезення пасажирів. Це питання знаходиться під постійним контролем державних структур та муніципалітету. Якщо перевізник не забезпечив безпеку пасажиром, його дії мають підлягати адміністративному або кримінальному покаранню. Цей факт враховується при проведенні чергового щорічного конкурсу з розподілу маршрутів.

Максимізація прибутку обмежена у зв'язку з жорсткою тарифікацією вартості проїзду, тому головними інструментами підвищення прибутку у підприємства є підвищення якості перевезень та мінімізація витрат.

З метою оцінки стану та визначення перспектив розвитку системи громадського транспорту варто охарактеризувати теоретико-методологічні підходи до вивчення її структури. Відповідно до положень теорії систем, структура характеризує внутрішній устрій системи у взаєморозташуванні та взаємозв'язку її складових частин [13, с. 8].

Транспортні послуги визначаються як підвид транспортної діяльності, спрямований на задоволення потреб міста в перевезеннях і характеризуються наявністю необхідного технологічного, фінансового, інформаційного, правового та ресурсного забезпечення. Отже, під послугою слід розуміти не тільки перевезення пасажирів, але і будь-яку операцію, яка не входить в процес перевезення, але пов'язана з його підготовкою та здійсненням.

Перевезення пасажирів є основним видом послуг міського транспорту. Попит на послуги ГТ визначається, зокрема, розвитком в місті інших видів транспорту, ступенем їх інтеграції, рівнем тарифів різних видів транспорту, а

також якістю послуг, що надаються населенню підприємствами різних видів транспорту [13, с. 9-10].

Вітчизняні та зарубіжні вчені (Деружинський В.Є., Месарович М., Мако Д., Такахара І.) як правило, представляють транспортну систему чотирма елементами:

- 1) транспортна мережа;
- 2) рухомі транспортні засоби;
- 3) трудові ресурси;
- 4) система управління [26, с. 187-188].

На думку Миротина Л. Б. та Гудкова В. А., подібне уявлення структури транспортної системи недостатньо повно розкриває її сутність, тому що не відображає компоненти, які забезпечують їх взаємодію, враховують можливий багаторівневий склад транспортної системи. Виділення трудових ресурсів в окрему системну область виправдане, але тільки в тому випадку, якщо розглядається взаємодія складових частин будь-якого одного виду громадського транспорту в процесі здійснення транспортування [25, с. 314].

Відповідно до досліджень Ускова Н. С., структура транспортної системи, як цілісного утворення, повинна характеризувати два аспекти:

- 1) по-перше, забезпечення взаємодії видів громадського транспорту, як єдиної системи;
- 2) по-друге, організацію узгодженого функціонування транспортних систем різних рівнів [41].

В основі єдності галузі лежить взаємодія різних видів громадського транспорту, кожен з яких є складним системним утворенням і виступає як сукупність взаємопов'язаних технічних та соціальних компонентів. При цьому соціальні компоненти представляють інтерес в якості організаторів процесу взаємодії технічних компонентів, спрямованого на досягнення загальної мети.

Узгоджене функціонування транспортних систем різних рівнів ґрунтується, в першу чергу на механізмах координації діяльності з комплексного розвитку об'єктів державної, регіональної та місцевої

транспортної інфраструктури, що дозволяє економити ресурси та підвищує ефективність транспортних сполучень. Тому структура системи ГТ повинна містити технічні, технологічні, організаційні компоненти та керуючу підсистему [42, с. 55].

У теоретичних дослідженнях структура системи може бути представлена в різних формах: мережна, деревоподібна, матрична, теоретико-множинна тощо.

Для опису структурних зв'язків великих систем широко використовуються ієрархічні структури типу «дерева», в яких кожен елемент нижчого рівня підпорядкований елементу вищого рівня. Враховуючи, що в склад транспортної системи входять різні технічні та організаційні підсистеми, для опису її структури використовують положення теорії ієрархічних багаторівневих систем М. Месаровича [26, с. 198].

А. Месарович розглядав спеціальні класи ієрархічних структур: страти, ешелони, шари, які відрізняються різними принципами взаємовідносин елементів у межах рівня та різним правом втручання вищого рівня в організацію взаємовідносин між елементами нижче.

У стратифікованій моделі транспортної системи міста ієрархічна структура системи описується за допомогою страт, що відображають функціонування ГТ на певному рівні абстрагування. Кожна страта відображає характерні особливості, закони та принципи поведінки системи. Подібний підхід дозволяє скласти та зберігати цілісне уявлення про систему ГТ при відображенні її численних особливостей.

Страти можуть виділятися за різними принципами. Структура транспортної системи міста повинна відображати компонентний склад і характеризувати взаємодію між ними. При цьому кожна страта розглядається як особлива область, ієрархічно не пов'язана з іншими стратами, але спільно з ними реалізує цільову функцію транспортної системи в цілому.

Автор виділяє страти, кожна з яких включає певні компоненти природи:

- 1) фізичні;
- 2) технологічні;
- 3) організаційні.

Зазначимо, що в стратифікованій моделі транспортна інфраструктура не належить до будь-якої страти, оскільки розглядається в якості технологічного комплексу, підгалузі транспорту, до якого включаються об'єкти, в залежності від їх функціонального призначення. Однак, на думку Миротина Л. Б., транспортна інфраструктура може бути представлена у вигляді страт [27, с. 200].

У *страті 1* (фізичні компоненти) виділяються такі компоненти, як шлях, термінал, рухомий склад, тяговий засіб (силова установка). Цей підхід відповідає уявленню про структурні елементи транспортної системи міста у вітчизняних дослідженнях, де виділяються такі компоненти, як транспортна мережа та рухомі транспортні засоби; транспортна мережа включає стаціонарні пристрої (транспортний шлях та транспортні пункти), а рухомі транспортні засоби – рухомий склад та тягові засоби (електропотяги, наприклад).

Транспортний пункт називається терміналом, хоча в вітчизняній літературі поняття терміналу за змістом ширше.

Найважливішим фізичним компонентом транспортної системи міста є шлях сполучення. Види транспорту відрізняються один від одного не якісними особливостями їхньої продукції, а використанням різних шляхів сполучення. Багато елементів природного середовища та умов їх використання визначає технічні рішення щодо способів пересування і розглядається як виділення видів транспорту.

Транспортний шлях є середовищем, в якому або по якому рухається транспортний засіб, виконуючи свою функцію. Виділяють три види шляхів:

- природні;
- покращені природні
- штучні [35].

Природними шляхами є моря, повітряний простір, річки, пішохідні та в'ючні стежки тощо. Природні шляхи дешеві та просторі, не вимагають поточних експлуатаційних витрат, але вони схильні до впливу сил природи і часто вимагають покращення. Це передбачає підтримання їх параметрів або додаткове облаштування, що забезпечує рух транспортних засобів (наприклад, поглиблення русла річки, зміцнення берегів).

Штучними шляхами є сучасні автомобільні дороги, канали, залізниці, трамвайні тунелі тощо. Природні та покращені шляхи, як правило, знаходяться у вільному користуванні, штучні шляхи можуть бути платними у зв'язку з необхідністю повернення коштів на їхнє спорудження.

Транспортний пункт – це облаштоване місце на шляхах сполучення, де забезпечується доступ до рухомого транспорту, що рухається цим шляхам. До транспортного пункту належить пасажирський (вантажний) термінал, у якому стикаються транспортні мережі різних рівнів, а також транспортний вузол, де відбувається зміна виду транспорту. Наприклад, порт можна розглядати як транспортний пункт для морських та річкових суден. При цьому він може бути транспортним вузлом, якщо в ньому відбувається стикування морського транспорту із залізничним, автомобільним, трубопровідним або повітряним. Також порт може виступати як термінал, якщо в ньому виконуються роботи з укрупненими вантажопотоками [35; 43, с. 130-134].

Важливим фактором успішного функціонування терміналу є його місцезнаходження. Принципи розташування терміналів розглянуто в багатьох дослідженнях:

- термінали повинні бути розташовані у зручних місцях, добре доступних для пасажирів та доставки вантажів;
- вони мають бути розміщені поблизу місць зосередження населення або концентрації по вантажу та вивантаженню.

Страта 2: технологічні компоненти. Існує досить багато визначень поняття «технологія». Загалом технологія – це спосіб перетворення будь-якого ресурсу (матеріального, інформаційного тощо) у потрібний продукт.

Тому технологічні компоненти транспортних систем слід розглядати у двох аспектах.

По-перше, як джерело утворення транспортної послуги. Взаємодія всіх фізичних компонентів транспортної системи веде до їх об'єднання в єдиний організаційний механізм, що дозволяє отримати корисний результат – транспортну роботу у вигляді переміщення пасажирів у просторі.

По-друге, як одержання транспортною галуззю додаткового (системного) ефекту, який утворюється в результаті взаємодії різних видів транспорту. Зауважимо, що отримання цього ефекту можливе не при будь-якій взаємодії транспорту, а при доцільному поєднанні переваг кожного виду ГТ, яким вони володіють при обмеженій сфері діяльності [27, с. 203].

Технологія взаємодії, як фізичних компонентів, так і різних видів транспорту, є системоутворюючим «механізмом» формування транспортних систем міста та, відповідно, їх цілісності. Тому ефективність функціонування транспортної системи залежить не тільки від складу, а й від технології взаємодії її частин (компонентів).

Раціональні сфери діяльності різних видів транспорту досліджувалися у багатьох наукових працях. Так, на думку *Голубкової Є. П., Чубукова А. Б. та Троїцької Н. А.*, переважна сфера використання кожного виду громадського транспорту заснована на його техніко-економічних особливостях, розміщенні транспортної інфраструктури на території регіону, вартості та часу перевезень. Тому в кожному конкретному випадку при транспортуванні пасажирів вирішується питання використання одного виду транспорту (пряме сполучення) або кількох видів транспорту (змішане за сполученням) з урахуванням критерію ефективності [34].

Як правило, до критеріїв, що характеризують ефективність застосування того чи іншого виду громадського транспорту, відносяться вартість перевезення, вартість страховки, швидкість перевезення, частота відправок, безпека перевезень та ін.

Але найбільш поширеними є вартість, швидкість та безпека перевезень. Експерти вважають, що існуючі сьогодні види транспорту не забезпечують найкращих показників одночасно за всіма критеріями.

Питання підвищення ефективності функціонування транспортної системи міста на основі використання технологій комплексної оптимізації та координації вантажних та пасажирських потоків досить широко досліджуються сьогодні вітчизняними та зарубіжними вченими. В основі даних досліджень лежить теорія транспортної логістики [1].

Страта 3: організаційні компоненти. Багато вітчизняних вчених (Миротин Л. Б., Усков Н. С., Татаркін А. І.) звертали увагу на необхідність виділення організаційних компонентів [25; 27]. Вони характеризують розподіл повноважень з управління транспортними системами всіх рівнів відповідно до прийнятої організаційної структури управління.

На думку Деружинського В. Є., теорія багаторівневих ієрархічних систем вимагає уточнення. Необхідно розробити єдиний закон управління цією системою, виконання якого забезпечувало б життєздатність і здатність її до розвитку. З цією метою можна звернутися до відомих фундаментальних природних законів, таких як:

- ентропійний закон, що діє в обмінних процесах взаємодіючих об'єктів (систем);
- закон нерозривності субстанцій матеріальних і тимчасових потоків в обмінних процесах взаємодіючих об'єктів (систем);
- закон збереження рівноважності в обмінних процесах;
- парадигма життєздатних систем та систем, що розвиваються [7, с. 322-323].

Соціологічне дослідження у сфері ГТ – це дослідження соціальних об'єктів, відносин, процесів, спрямоване на отримання нової інформації та виявлення закономірностей функціонування громадського транспорту та, як наслідок, суспільного життя загалом на основі теорій, методів та процедур, прийнятих у соціології [18].

Соціологічне дослідження громадського транспорту, як соціального феномену може здійснюватись за багатьма критеріями. Все залежить від того, що саме науковець хоче виявити. Наприклад:

- кількість та маршрути руху пасажирів можна проаналізувати за купленими квитками;
- думка пасажирів та оцінка ними якості транспортних послуг вимірюється за допомогою опитувань;
- дослідження про потребу сегментування пасажирів громадського транспорту;
- опитування, вимірювання пішохідних і транспортних потоків, геомаркетингові дослідження для розробки нових маршрутів руху всіх видів транспорту;
- вивчення якості роботи персоналу та алгоритмів/технологій обслуговування;
- з'ясування поінформованості жителів про різні рішення стосовно функціонування ГТ, тощо [30, с. 142-145].

Залежно від цілей та завдань, це може бути *телефонне* або *очне* опитування мешканців певного міста.

При *телефонному* опитуванні у вибірку не потраплять туристи та мешканці області/сусідних міст, які працюють у місті та користуються міським транспортом.

Очне опитування може показати не лише загальне ставлення та оцінку якості транспортної послуги, але й зафіксувати думку про поточну (сьогоднішню) поїздку.

Опитування про сьогоднішню поїздку може дати більш детальні та розгорнуті відповіді, ніж думка про послугу в цілому, про поїздки за останній місяць чи рік. *Оцінка громадського наземного транспорту* може помітно відрізнятись під час проведення опитування в різну пору року.

При дослідженні *задоволеності послугами ГТ* можна отримати різні результати, дещо змінивши умови проведення соціологічного дослідження.

Наприклад, опитування пасажирів у годину пік на завантаженій станції метро покаже катастрофічно низькі оцінки Метрополітену. Аналогічно у сильні морози запізнення автобуса на зупинку може суттєво знизити оцінку задоволеності пасажирів [32, с. 126-128].

Крім задоволеності якістю послуг ГТ, вираженої в оцінці споживачів, якість транспортної послуги може оцінюватися і за іншими показниками, наприклад:

- кількістю скарг, що надходять, кількістю поїздок на громадському транспорті;
- зростанням частки громадського транспорту (при заміщенні особистого).

За активної міської політики у сфері ГТ, можливе з'ясування поінформованості жителів про різні рішення стосовно його функціонування. Жителі можуть по-різному ставитися до прийнятих рішень і цілком можливо, що негативне ставлення буде пов'язане з побоюваннями чогось нового або нерозумінням цілей, завдань або очікуваного ефекту від прийнятих рішень. В такому випадку предметом маркетингового дослідження пасажирів може бути вимірювання результатів просвітницької (освітньої) роботи зі споживачами послуг ГТ, вимірювання результатів PR-кампаній, які супроводжують зміни у роботі транспортної системи міста.

У разі будь-яких масштабних змін, які торкнуться багатьох людей і можуть викликати сильний суспільний резонанс, маркетингові дослідження пасажирів до прийняття рішень могли б обґрунтувати відмову від неприйняттого для мешканців рішення або підготувати детальну інформаційну (PR) платформу для зміни суспільної думки на користь проєкту.

Оскільки система транспорту – це не тільки автобус чи вагон метро, до дослідження пасажирів можуть бути включені такі параметри, як зручність відповідної інфраструктури, процес пересадки з одного виду транспорту на інший, обізнаність та досвід використання різних технологічних рішень щодо оплати проїзду, організація руху в дні державних свят або нічні години.

Дослідження про потребу сегментування пасажирів громадського транспорту може бути проведено за різними ознаками, залежно від планованих рішень. Наприклад, сегментування за кількістю та частотою поїздок активно застосовується для розробки тарифних планів/видів проїзних квитків.

При розробці нових маршрутів руху автобусів можливе *сегментування за географічною ознакою* – місцем проживання, роботи чи покупок цільової аудиторії. При проектуванні нових розв'язок, транспортно-пересадочних вузлів (ТПВ) та змін інфраструктури можливе дослідження кожного сегменту – водіїв особистого та громадського транспорту, таксистів, пішоходів, мешканців та працівників найближчої зони тяжіння, а також співробітників поліції, дорожніх та комунальних служб.

У ряді випадків неврахована група учасників руху може створювати серйозні проблеми або стикатися з проблемами в процесі експлуатації. Наприклад, вантажівки, які постійно доставляють товари до магазинів, «закривають» рух на період розвантаження, пішоходи перебігають дорогу в місцях, де незручно організований перехід через вулицю або взагалі заборонено [43, с. 130-132].

При виділенні та дослідженні сегментів важливо ідентифікувати особливості та запропонувати продукт, що задовольняє потреби сегментів. Наприклад, для проїзду до (від) великого торгового комплексу, ринку або ТПВ як маршрутні таксі часто використовуються мікроавтобуси, не розраховані на пасажирів з великими (або декількома) сумками, габаритними товарами. Очевидно, що дискомфорт маршрутки не надихає до поїздки в ТЦ/ринок частину покупців, які не мають власного автомобіля, а також зрізає суму вартості проїзду.

Опитування, вимірювання пішохідних і транспортних потоків, геомаркетингові дослідження проводяться для розробки нових маршрутів руху всіх видів транспорту. Найчастіше така необхідність виникає при заселенні новобудов, здачі в експлуатацію великих торгових та розважальних

об'єктів, зміні схеми руху транспорту та інфраструктури. *Заміри пасажиропотоків разом з опитуваннями пасажирів дозволяють провести розрахунок пасажиропотоку та оптимальної вартості проїзду при розробці нового маршруту.*

Окрім послуги проїзду транспортні компанії можуть надавати додаткові послуги своїм клієнтам: інформаційні послуги, торгівля, супровід тощо. Дослідження пасажирів може дати інформацію про структуру попиту пасажирів за видами послуг і з асортименту всередині кожного напрямлення. Також може бути отримана точна інформація за форматами, графіком роботи та іншими характеристиками, що забезпечують комерційний ефект від організації додаткових сервісів [43, с. 133].

Не слід забувати про впровадження нових технологій у комунікаціях із пасажиром. Наприклад, мобільні програми для пасажирів. *Функції та інтерфейс також можуть бути об'єктом соціологічних та маркетингових досліджень.*

Оцінка потенційного попиту будується на основі визначення частки потенційних покупців, передбачуваної частоти та прийнятної вартості товарів/послуг. Тому при правильно проведеному дослідженні *можна впроваджувати послуги, які гарантовано забезпечуватимуть додатковий дохід.* За впровадження нових, революційних послуг є два підходи до оцінки попиту. При впровадженні нових послуг у споживачів можуть бути бар'єри, знання яких і цілеспрямовані комунікації з якими дозволяють скорочувати терміни використання інновацій.

Транспортні компанії мають у своєму розпорядженні як транспортні засоби для перевезення пасажирів, так і «наземну» інфраструктуру, тому супутні послуги можуть розташовуватися і на землі, і в дорозі. Враховуючи активне впровадження технологій, електронних пристроїв, автоматів та роботів, впровадження та розробку низки послуг можна було б доручити стороннім спеціалізованим організаціям [44, с. 45-46].

Особливого значення у соціологічних дослідженнях транспорту мають вокзали. Як правило, вокзал є великим пересадковим вузлом, забезпечує стикування різних видів транспорту, пропускає через себе у цілодобовому режимі величезні пасажиропотоки. Частина пасажиропотоку вперше стикається з такими складними транспортними вузлами, а частина взагалі не володіє державною мовою (іноземці).

Вокзали насичені додатковими послугами для пасажирів та співробітників та, звичайно, постійно є об'єктами різноманітних соціологічних та маркетингових досліджень.

Одним із найефективніших досліджень на вокзалах додатково до опитувань пасажирів є *методи спостереження та Mystery Shopper*. Спостереження чи польові тестування можна точніше описати як дослідження *юзабіліті* (usability) вокзалу, так як під час обходу вокзалу за сценаріями реальних пасажирів вони дозволяють виділити недоліки в обслуговуванні.

Об'єктом дослідження можуть бути *сайти вокзалів*. Враховуючи поголовне володіння смартфонами та легкість отримання інформації на сайті вокзалу, необхідно забезпечити сайти актуальною та детальною інформацією. Usability тестування сайту вокзалу могло б оперативно виявити найкритичніші недоліки з погляду користувачів транспортних послуг.

Для вивчення якості роботи персоналу та алгоритмів/технологій обслуговування зазвичай використовують метод *Mystery shopper* (таємний покупець, таємний пасажир). Проведення такого дослідження передбачає докладний опис картки обслуговування, що складається із затверджених вимог до процесів та персоналу. Цілями проектів *Mystery Shopper* є контроль, аудит та аналіз процесів обслуговування, збір інформації для пошуку нових рішень.

Вимоги та нормативи прописуються до всіх елементів послуги: інфраструктури, рухомого складу, працівників, інтернет-ресурсів та інших складових інформування пасажирів.

У багатьох транспортних компаніях організовано зворотний зв'язок від пасажирів, що дозволяє самостійно збирати оперативну інформацію стосовно якості транспортних послуг. У разі скарг чи конфліктів таке рішення дозволяє одразу локалізувати можливий негатив, не дозволяючи йому вийти в медіа простір.

За допомогою таємного покупця *можна оцінювати порушення з боку водіїв маршрутних таксі*, зокрема фінансові. Проте, крім виявлення порушень, ефект від проєктів «таємний пасажир» полягає у пошуку та виправленні системних недоліків транспортних послуг.

При впровадженні супутникових систем контролю за транспортом частина параметрів руху ГТ (перевищення швидкості, неузгоджені зміни маршруту) відстежується технологічними рішеннями без участі спостерігачів або пасажирів. Контроль у такому разі має бути не вибірковим, а носити суцільний характер [18].

Отже, громадський (комунальний) транспорт – це пасажирський транспорт, доступний та затребуваний для використання широкими верствами населення за певну плату. Розуміння ГТ, як об'єкту соціологічного дослідження базується на розробках багатьох вітчизняних та зарубіжних вчених, які представляють транспортну систему у вигляді 4 елементів: транспортна мережа; рухомі транспортні засоби; трудові ресурси; система управління. На думку деяких авторів транспортна інфраструктура може бути представлена у вигляді страт. У страті 1 (фізичні компоненти) виділяються такі компоненти, як шлях, термінал, рухомий склад, тяговий засіб (силова установка). До страти 2 відносять технологічні компоненти, до страти 3 – організаційні, які характеризують розподіл повноважень з управління транспортними системами міста відповідно до прийнятої структури їх управління. Соціологічне дослідження громадського транспорту, як соціального феномену здійснюється за багатьма критеріями: кількість та маршрути руху пасажирів; думка пасажирів та оцінка ними якості транспортних послуг; дослідження про потребу сегментування пасажирів

громадського транспорту; вимірювання пішохідних і транспортних потоків, геомаркетингові дослідження для розробки нових маршрутів руху всіх видів транспорту; вивчення якості роботи персоналу та алгоритмів/технологій обслуговування; з'ясування поінформованості жителів про різні рішення стосовно функціонування ГТ, тощо.

1.2. Сучасні теоретико-методологічні підходи до соціологічного дослідження громадського транспорту

З кожним роком людство стає все більш мобільним. Міста розширюються, урбанізація зростає, і дедалі менше людей можуть дістатися свого місця роботи пішки. Переважна більшість людей так чи інакше використовує громадський транспорт у своєму повсякденному житті. Соціологія транспорту – відносно молода галузь соціології, але дуже важлива.

Соціологія транспорту органічно вписується у соціологію міста. Звісно, транспорт є не лише усередині міст. Але все-таки більша частина транспорту сконцентрована у містах. Міські жителі часто змушені долати значні відстані, щоб потрапити на роботу, навчання чи зустріч. Якщо в селі місце роботи та місце проживання або збігалися, або знаходилися на відстані пішої доступності, а всі родичі та друзі жили поблизу, то в сучасних містах людям часом доводиться долати більше десятка кілометрів, щоб просто дістатися на роботу. Якби стався колапс громадського транспорту в сучасному місті – багато людей були б змушені витратити дві, три, чотири години на те, щоб просто потрапити в потрібне їм місце. Таким чином, «що більше в тому чи іншому місті використовується громадський транспорт і пішохідний рух, тим більше в порівнянні з передмістями він виграє у варіативності, зручності та сумарних витратах на пересування...».

Тому в рамках даної роботи в основному фокус уваги опинився саме на міських дослідженнях.

Місто часто розглядають як безліч мереж інтенсивної соціальної взаємодії. Одна з особливостей міста – анонімність. Люди регулярно взаємодіють із незнайомцями лише тому, що у жвавому місті їхні маршрути зіткнулися на одному з проміжків. Живучи у великому місті, ми не завжди можемо вибирати, з ким ми вступатимемо в інтеракції в громадських місцях. Ми просимо незнайомців передати гроші у маршрутці, або запитуємо у сусіда у переповненому автобусі, чи виходитиме він на наступній зупинці. Ми нічого не знаємо про цих людей – крім того, що з якоїсь причини вони обрали той самий маршрут, що і ми, і сьогодні якийсь відрізок шляху ми проїдемо в одному транспорті.

Міські дослідження, у свою чергу, тісно пов'язані із соціальною теорією. Ще Адам Сміт говорив, що місто – це втілення змін, які заключаються у зростанні значимості виробництва. Деякі види виробництва, у принципі, можливі у великих містах. Підкреслюючи різницю між містом і селом, Адам Сміт тісно пов'язав між собою поняття урбанізації та індустріалізації.

Макс Вебер у своїй роботі «Місто» представляє місто втіленням політичної суті соціальної організації. Місто стає частиною масштабного історичного процесу, під час якого суспільство створює інститути, що допомагають йому домінувати і політично, і економічно. Місто, таким чином, «стає головним реальним місцем, де й відбуваються процеси територіального домінування та державного будівництва» [5, с. 179].

Інший дослідник міста, Фернан Бродель, який поєднав у своїх дослідженнях ринки, капіталізм та міста, відзначає велику роль міст як генераторів чи утилізаторів економічного підйому.

Таким чином, міські дослідження тісно пов'язані із соціальними змінами у суспільстві, і трансформація міст має великий вплив на соціальні процеси, що відбуваються у суспільстві загалом. Неможливо досліджувати міста без урахування масштабних соціальних процесів, як-от глобалізація, капіталізм, модерність, постмодерність [10, с. 243-245].

Перед багатьма дослідниками-урбаністами постає питання – чи досліджують вони міські проблеми чи загальносоціальні проблеми, які найсильніше виявляються саме у містах?

Ще одна особливість міських досліджень, яка одночасно містить у собі потенційні складнощі в дослідженні, і нові можливості – різні парадигми, що розглядають простір. Досліджуючи місто, ми можемо дивитися на нього як на якесь вмістилище об'єктів, процесів і явищ, нерухомих та фіксованих у своєму місці. Але набагато більш інформативним є дослідження мереж і потоків, які неможливо закувати в суворі територіальні кордони.

При слові «місто» багато хто, як і раніше, бачать лише територіальне утворення. Місто ділиться на райони, мікрорайони, окремі квартали, і в свою чергу є частиною області, краю чи іншої адміністративної одиниці, частиною держави, яка, у свою чергу, є частиною континенту та частиною всього світу. І хоча з цим баченням міста складно посперечатися, багато дослідників вважають, що вивчення міста як мережі взаємодій, які не скуті в суворі територіальні одиниці, може дати цінні дані про трансформацію міст. «Сьогодні потоки людей, речей, ідей, грошей та інформації переміщуються по всьому світу» [15].

Транспорт грає велику роль не тільки у пересуванні пасажирів, а й у виборі місця майбутнього містобудування. «Транспорт історично був найважливішим фактором, що визначає вибір розташування більшості міст. Нью-Йорк, Неаполь, Сан-Франциско та Глазго були засновані у природних бухтах; багато міст Середнього Заходу виникли і росли як найважливіші залізничні вузли, станції або перевалочні пункти із залізниці на судна, що курсують Великими озерами (Чикаго) або річками (Піттсбург і Сент-Луїс)...».

Протягом другої половини ХХ століття виникли три великі підходи до вивчення урбанізму:

- 1) науково-кількісний;
- 2) урбаністична політична економія;
- 3) постмодерністська урбаністика [29, с. 462].

Наш світ швидко змінюється, і ми розуміємо, що жодна теорія не здатна повністю пояснити процеси, що відбуваються навколо, і лише через сукупність теорій ми можемо це зрозуміти.

Сучасні дослідження транспорту спочатку звернули увагу на міжрегіональний транспорт, здатний перевезти і людей, і вантажі на великі відстані. Вальтер Крісталлер, німецький географ, один із перших пов'язав в одну теорію місцезнаходження, відстань і рух. Він описав різні місця з урахуванням унікальності товарів, що виробляються. Вивчаючи розвиток транспорту в Європі, дослідник зазначає, що спочатку торгові міста знаходилися одне від одного на відстані 10 миль, торгівля велася з селянами, що жили поруч, і лише унікальні товари на кшталт золота, коштовностей та шовку переміщалися на великі відстані. Транспорт тоді був дорогий і повільний, і транспортування вантажів вимагало великих витрат, як тимчасових, і матеріальних [43, с. 132].

Американські урбаністичні географи Чонсі Харріс та Едвард Ульман розвинули його теорію та побудували свою типологію міст, засновану на характері товарів, послуг та благ, які місто виробляє. Вони виділили три типи міст:

- 1) міста як центральні місця;
- 2) міста як транспортні вузли;
- 3) міста як пункти спеціалізованого сервісу [36, с. 302].

Міста як центральні місця є різноманітними центрами – громадськими, торговими, релігійними, політичними. Міста як транспортні вузли часто розташовані поруч, або навіть уздовж великих транспортних артерій – переважно річок, інших водойм, залізниць. Міста як пункти спеціалізованого сервісу надають послуги, які не можна отримати у дрібніших містах чи селах. Часто міста поєднують у собі риси всіх трьох типів.

Вчені пишуть, що всі міста залежать від транспорту, щоб підтримувати себе рахунок земель, розташованих неподалік. Оскільки рельєф нашої планети

нерівномірний, і міста розташовані нерівномірно – поблизу водних артерій і залізниць міст більше, ніж у пустелі.

Ульман, як та інші транспортні географи, писали про велику важливість кількісних методів дослідження транспорту. Щоб дізнатися, як саме пов'язані міста між собою, Ульман пропонував використовувати конкретні числові параметри – відстані між містами, пропускну спроможність того чи іншого виду транспорту, кількість доріг, швидкість транспорту. Ці дослідження показали, що є два типи обмежень, від яких залежить економічна динаміка – тимчасові і фінансові. Було виявлено залежність економіки від просторової організації [36, с. 321].

До 1800 року багато великих міст або були столицями, або розташовувалися на воді, що, в свою чергу, вело до низької вартості навігації. Взаємини міста і транспорту були неоднозначними, і важко було сказати, з якої саме причини місто стало економічно успішним – чи то через його вдале розташування на перетині торгових шляхів, чи то через політичні обставини.

З одного боку, транспорт використовувався у тому, щоб привезти товари у місто, з другого боку, місто як центр взаємообміну саме собою сприяло зростанню економічного благополуччя [53].

Том Харт, шотландський економіст, показує, що зв'язок між розвитком транспорту та економічним зростанням міста не завжди буває прямим та одностороннім. Він пише, що в XIX столітті багато міст прагнули до зростання транспортного постачання, до покращення зв'язків між регіонами, то далеко не всі досягли такого успіху, як Нью-Йорк та Чикаго. А місто Глазго в Шотландії стало великим промисловим центром ще за сотню років до того, як у ньому збудували сучасний порт [53].

Деякі міста вклалися в інфраструктуру, що дозволило їм займатися перевезеннями на суші та воді, і в результаті виграли, інші міста лише створили собі фінансові проблеми, тому що нові об'єкти транспортної інфраструктури були побудовані з випередженням реально існуючих потреб населення.

Великі міста завжди будуть у плюсі, проте сьогодні маленькі міста також включилися у конкуренцію на звання транспортних проміжних хабів. Міста менші прагнуть збільшити кількість прямих рейсів та покращити зв'язок міст між собою.

У зв'язку з цим важливо відзначити проблему нестиковки між реальними транспортними проблемами людей (чи можуть жителі міста доїхати туди, куди їм треба) та транспортною політикою, яку проводить міська адміністрація (націлена, як правило, на збільшення торгівлі) [45, с. 278].

Говорячи про внутрішньоміський транспорт, міські фахівці визнають, що характер транспорту, який був доступний на тих чи інших стадіях міського будівництва, суттєво вплинув на форму сучасних міст.

Два потужних і протилежних один одному процеси – концентрація та розсіювання, визначили характер зростання міст у ХІХ столітті. Тоді заводи знаходилися в центрі міста, поблизу знаходилося житло робітників. Розвиток міського транспорту - електричка, трамвай, метро, автомобіль - призвело до виникнення міста масового переміщення, для якого типовим є центральне розташування місць зайнятості та місць активності, тоді як житлові квартали стали дедалі більше віддалятися від центру. Переважною схемою руху у таких містах була зірка – всі дороги вели від околиць до центру.

І в Лондоні, і в Нью-Йорку перші лінії метро вели від околиць до центру. Це свідчить про тенденцію отримати максимум прибутку з землі, що у центрі за рахунок легкого доступу до неї з усіх точок міста, зокрема і околиць.

Роберт Фогельсон, міський історик, вважає, що сам феномен даунтуана (маленького міського центру, що за розмірами не перевершує квадратну милю) виник завдяки розвитку руху трамваїв і на перехрестях трамвайних ліній. На цій невеликій площі в центрі містилися більшість офісів, великих магазинів та адміністративних будівель. Доступ до цієї території був легким для мешканців міста через зручне розташування трамвайних колій. Концентрація різних офісів, інститутів та магазинів виглядає дуже

привабливою для бізнесу, а доступ більшості населення стає зручним через розвиток як громадського транспорту, так і особистого [50].

Місто може зростати і розширюватися, але найважливіші, яскраві та цікаві для нього події все одно відбуватимуться у невеликому та скупченому діловому центрі, і єдине, що потрібно – легкий доступ до центру.

Але протягом ХХ століття все більший обсяг бізнесу, підприємств та торгівлі переміщався до передмість. Цей процес отримав назву *децентралізації*. Все більше людей вважають за краще жити на околицях.

Британські дослідники вважають, що це викликано, насамперед, бажанням людей жити у приватному будинку з садом, у той час, як їхні американські колеги пов'язують переміщення населення до передмість із транспортними інноваціями.

Автомагістралі теж відіграли значну роль у розвитку міст. Ті міста, через які були прокладені великі магістралі, отримали додатковий поштовх до розвитку, а міста, розташовані далеко від великих шосе, обезлюдніли.

Нині все сильніше видно тенденцію до переїзду багатьох жителів міст у комфортні передмістя. Згідно зі статистикою американських демографів, у 1950 році 65% жителів проживали у містах, а у 2000 році у містах жили лише 33% населення. За цей час населення міст зросло на 15%, а населення передмість – у 4 рази.

Все це доводить, що громадський транспорт сьогодні відіграє велику роль.

Соціальна справедливість включає доступність громадського транспорту бідним верствам населення. Відомий приклад протестного руху в Лос-Анджелесі – міська влада вирішила побудувати нову залізницю, що сполучає центр із одним із передмість. Проект був дорогим, і щоб знайти на нього гроші, міська влада вирішила підвищити ціни на автобусні квитки та скасувати пільгові квитки. Жителі обурилися - на автобусах їздили навіть бідні верстви населення, що має невеликий дохід, і не має особистого автотранспорту. Автобусами користувалися 94% міського населення, а

залізницею – лише 6%. Зрештою, городяни перемогли з великим відривом – у 1996 році ціна на місячні проїзні квитки була знижена, а на дороги стали виходити більше сучасних автобусів [48, с. 156].

Одним із перших про зв'язок міста та мобільності почав говорити *Анрі Лефевр*, французький урбаніст. Лефевр пов'язував мобільність у місті із загальним уявленням про простір. Лефевр дивиться не як на простір так статичне сховище речей, а як на породження енергії. Наприклад, він вважає за краще дивитися на житловий будинок не як на величезну бетонну нерухому будову, а як на простір, через який проходять потоки комунікаційних мереж, електрика, водопровід, телефонні лінії [23, с. 258].

Поль Вірільйо, французький архітектор, планувальник та активіст писав про зв'язок швидкості та сучасного соціального і політичного життя. Він розмірковував у тому руслі, що швидкість змінює життя у сучасних містах. Вірільйо спирається на погляди соціолога часу Барбари Адам. Усі соціальні проблеми розглядаються у тіні одержимості сучасного суспільства швидкістю. Проте, визнаючи цінність швидкості, Вірільйо відзначає і негативні характеристики високої швидкості – швидкість дробить політичне створення, у політиків не залишається часу на те, щоб вислухати громадян і взяти до уваги їхні інтереси. Таким чином, демократія руйнується, публічна сфера занепадає, а влада військово-промислового комплексу все зростає і зростає [8].

Також швидкість безпосередньо пов'язана з тим, що в основу соціального порядку неможливо покласти знання. Швидкість веде до сумного зростання нещасних випадків.

Як би парадоксально це не звучало, *швидкість ставить під загрозу рухливість людини*. Вся влада опиняється в руках тих, хто проектує машини. Світ стискається, стає менше, але цінність пересування безпосередньо людини мала, якщо вона не вдається до допомоги транспорту.

Людство знаходить контроль над простором і часом, ось тільки час стрімко змінюється. Час перестає бути хронічною послідовністю, що поєднує минуле, сьогоднішнє та майбутнє. Час стає абсолютним сьогоднішнім. В

результаті руйнуються просторово-часові кордони між місцями та часом. Дороги та мости дали людям контроль над фізичним простором, а нематеріальні технології – контроль над часом.

Зміна часу позбавляє нас обмежень, пов'язаних з часом доби, днем тижня, місяцем. Ми стаємо вільнішими у виборі того, як проводити час [9, с. 269-271].

Вірільйо вважає, що нам слід боятися метрополізації – гіперконцентрації світового міста, передмістями якого виявляться реальні міста. Для опису міського часу Вірільйо використовує три основні характеристики міського простору, а саме – *щільність, складність та різноманітність*.

Місто Вірільйо перетворене на прискорення, яке вносять сучасні інформаційні технології. Реальне місто занепадає - в ньому більше не видно відмінності між центром і периферією, міськими рисами та рисами села. Мас медіа, які з миттєвою швидкістю подорожують з міста до міста, з країни до країни, змінюють наше уявлення про місто та справжні подорожі.

Дослідження мобільності часто включають критику традиційної соціальної теорії за її сліпоту щодо різних видів руху в соціальному просторі і за вивчення лише статичних об'єктів.

Джон Уррі описав *мобільну соціологію*, в основі якої лежить розуміння постійного руху та високої мобільності людей, ідей, інформації, грошей, товарів. Традиційна соціологія бачить світ поділим на статичні суспільства – держави та регіони. Акцент на мобільності може змінити наше ставлення до соціального світу, побачити його статичним, а динамічним [38, с. 136-137].

Прихильники мобільної соціології вважають, що соціальні науки мають вивчати соціальний світ як текучий та рухливий. Соціальний світ вони розглядають як світ, утворений різноманітною множинністю часів та просторів. Мобільні соціологи вважають, що соціальність складають як людські, так і нелюдські сили та підкреслюють взаємозалежність технології та суспільства. Також вони вважають, що соціальним наукам треба позбавитися конвеєрного мислення – світ – це більше, ніж просто сукупність національних держав, адже

багато процесів відбуваються одночасно в різних країнах, і зі зростанням міграції сам концепт національної держави викликає нові питання. Соціальні практики слід розглядати як головне у суспільстві. Також соціологи вважають, що у теоретичних описах соціального життя важливу роль має займати *емоційно-афективна складова* [39, с. 218].

У наших уявленнях про соціальне життя ми часто віддаємо перевагу осілому та нерухомому способу життя. Така думка називається *седентаризм*.

Спочатку ходьба пішки вважалася частиною життя простолюдинів, більш забезпечені люди прагнули добиратися до пункту призначення іншими засобами – це свідчило про їх високий соціальний статус. Одна з точок зору про непопулярність ходьби безпосередньо пов'язує нелюбов до ходьби з відкриттям першої залізниці. Поїзди призвели до створення простору, в якому рух не цікавив людей під час їхньої подорожі, і люди прагнули до пунктів призначення сидячи у вагоні поїзда.

Тім Інгольд, шотландський антрополог, вважає, що сучасні люди дуже високо цінують седентаризм, тому що 200 років ми живемо в «сидячому» суспільстві. Він пише, що для жителів сучасних міст характерна безпідставність – ми майже не ходимо по землі, і завжди щось знаходиться між землею та нами – чи то черевики, підлога, чи асфальт. Таким чином, люди виявляються позбавленими можливості пізнання світу у русі.

Ще один термін, який нам здається важливим описати – це поняття *перформативності*. Цей термін сьогодні часто використовується для того, щоб описати неусвідомлювані компоненти знання та практик, а також для опису того, що відбувається між людиною та місцем [19, с. 123].

Як приклад можна навести практику фотографування у туристичних поїздах. Люди прагнуть відобразити себе у знаменитих туристичних місцях, люблять фотографувати у музеях, галереях, біля пам'ятників. Спокуса сфотографувати щось цінне або себе на яскравому і значущому фоні може бути пережитком старих спроб «замкнути» щось значуще і дороге – тільки в сучасному світі, на карті фотоапарата.

Життя неможливе без руху. Простір створюється взаємодіями, у яких люди залучені і відносинами для людей. Люди не просто рухаються у просторі – переміщаючись, вони змінюють і сам простір довкола.

Місто є безліччю історій, які об'єднують людей та простір. Міста – це інтенсивні та різноманітні констеляції соціальних траєкторій. Місто – це не просто поверхня простору, це одночасність траєкторій, і безліч історій, що відбуваються одночасно.

Одна з проблем простору - це проблема множинності траєкторій, необхідність уявити множинне існування траєкторій, конфігурацію безлічі історій, що одночасно розгортаються. Простір і час, у рамках цієї концепції слід розглядати як результат взаємозв'язків місцезнаходження одночасностей. *Тім Інгольд* наголошує на значущості не тільки руху між абстрактними точками в просторі, але й маршруту в мережі, утвореній попередніми переміщеннями людини [19, с. 125].

Антропологи пишуть про *два способи проходження по місцевості*, що суперечать один одному – *навігація і знаходження шляху*. Навігація – це проходження картою, для цього достатньо знати свої координати. Знання про історію цього місця, жителів, які його населяли – необов'язково. Другий спосіб переміщення - знаходження шляху, говорить про готовність того, хто йде налаштувати свій маршрут на рухи складових частин його оточення - на вітер, зміну погоди, на інших людей, що подорожують з ним. У цьому випадку розуміння свого розташування розвивається з набуттям різного досвіду, з урахуванням пам'яті про відрізки шляху, які вже були зроблені в минулому.

Інгольд також вважає, що лінії руху утворюють світ. Лінії проживання на землі відокремлені від ліній оволодіння землею, які були знехтуваними до вже існуючих і щільно прокладених людських шляхів так, ніби перед колонізатором лежить чиста поверхня. Знання мешканця певної місцевості та знання окупанта місцевості будується по-різному, адже вони пов'язані з двома різними модальностями подорожі – мандрівкою та транспортом.

Модерність загалом надала високого значення прямій лінії, яка втілює торжество детерменістського мислення та раціонального задуму над хаосом природного світу, торжество неухильного культурного процесу над окремими проявами некерованості. Цілеспрямована прямота руху протистоїть можливим відхиленням та коливанням. Лінійна логіка модерного інтелекту стверджує себе за рахунок критики ухильності і звивистості розумових шляхів інших людей, інших часів, інших культур.

Інгольд визначає приреченість сучасних міських жителів, що живуть в оточенні, яке було сплановано і побудовано не з метою проживання, а з метою оволодіння. *Інгольд* підкреслює завзятість і кмітливність жителів міст - вони все-таки примудряються прогризати свої шляхи в обхід прямих ліній. У тому, що раніше було неприступно і закрито, прокладаються проходи, а замкнені простори розмикаються. Незамкнутість ліній стає їхньою головною характеристикою [19, с. 138].

Радикальність нових парадигм у соціальній теорії часто перебільшується. Поворот до мобільностей, проголошений *Джоном Уррі*, важко уявити окремо від загального постструктуралістичного руху 1980-2000 років. *Відмова від мислення в термінах центру-периферії на користь реляційного мислення та відмова від дихотомічного протиставлення внутрішнього та зовнішнього призвела до спроб описати потоки та мережі.*

Потоки як метафора важливі тим, що вони не мають ні вихідної, ні кінцевої точок, і вони дозволяють осмислити рух, як щось матеріальне, не перебільшуючи значення його спрямованості і керованості. Соціальні зв'язки з'єднуються у великі мережі, які переміщують потоки людей, ідей, інформації, грошей та товарів. Але різні види руху не можуть так просто стати предметом дослідження, вони вимагають перефокусування соціального знання та специфічної методології [40, с. 216-220].

Трансформується погляд на соціальний світ - він постає перед нами як світ, утворений багатьма системами мобільності, що перетинаються. Розглянутий поворот у соціальних науках тісно пов'язаний з постлюдським

поглядом на цей світ, в якому рухи речей слід розглядати не як підлеглі людській волі, а як ті, що беруть участь у людських практиках. Як приклад можна навести акторно-мережну теорію *Бруно Латура* та ідеї його послідовників – вони закликають відмовитися від гуманістичної парадигми, яка ставить людину до центру будь-яких процесів. Ця теорія сьогодні активно використовується для опису процесів, у яких на рівних беруть участь і люди, та інформаційні технології [19, с. 126].

Сьогодні все бачиться мобільним – потоки інформації, зокрема. Виходить, що у високорозвинених та мережених суспільствах людська свідомість становить лише вершину величезної піраміди потоків даних. Більшість цього обміну потоками даних здійснюється між машинами.

Парадигма нових мобільностей важлива для вивчення міст, це можливість їх інтерпретації як утворень, які задані численними параметрами швидкості, руху, ритмів. *Уррі* пише, що рух пронизує місця, простори, матеріали, і тому він повсюдно. *Джон Уррі* виділяє чотири сенси поняття «мобільний». *По-перше*, мобільний - означає здатний до руху або такий, що вже рухається. *По-друге*, мобільний - похідний від слова «тов» - натовп. Некерована юрба, некерована в силу своєї рухливості та розвитку, здатності вийти з-за кордону. *По-третьє*, у традиційній соціальній теорії термін «мобільність» використовується для опису переходу індивіда з однієї соціальної позиції на іншу соціальну позицію. Ці позиції мисляться як існуючі в одній системі координат, але тісно віддалені одна від одної, тому часто йдеться про «висхідну» або «низхідну» соціальну мобільність. І *по-четверте*, йдеться про географічну мобільність – міграцію та інші переміщення людей. Такий тип мобільності вважається горизонтальним [39, с. 454].

Джон Уррі пов'язує поворот до мобільностей з визначенням ступеня, розмаху та наслідків тілесних, уявних та віртуальних переміщень. У фокусі уваги при цьому знаходяться відразу два ключові аспекти – по-перше, те, як переміщення людей та передача образів, інформації, повідомлень накладаються один на одного і з'єднуються, а по-друге – як фізичні та

віртуальні переміщення поєднуються із соціальною мобільністю, у ряді випадків підтверджуючи високий статус і володіння владою, а в інших випадках породжуючи соціальну виключеність [38, с. 140].

Мімі Шелер, британська дослідниця в області соціології транспорту, вважає, що дослідження мобільності, які прийшли на зміну традиційної транспортної географії, здатні проблемізувати звичні розмежування публічного та приватного у містах. До потреби такої проблематизації ведуть нові технології, нові варіанти мобільності, нові варіанти з'єднання. Вони призводять до появи нових типів «публічного в приватному» і «приватного в публічному» і перешкоджають відтворенню типових просторових моделей, у яких «приватне» та «публічне» являють собою дві окремі сфери, що не перетинаються.

1.3. Досвід дослідження громадського транспорту в українській соціології

На сьогоднішній день в Україні існує очевидна необхідність у дослідженнях проблем громадського транспорту, адже не дивлячись на значну його поширеність в містах країни, невиправдано мала кількість вітчизняних науковців займається цим питанням. Дослідники займаються вивченням окремих сфер розвитку громадського транспорту, але в українській соціології бракує комплексного аналізу стану та тенденцій розвитку останнього, згідно якому можна базувати розробку перспектив виводу транспортної галузі із кризового стану та забезпечення її конкурентноспроможності.

Проблематикою сталого функціонування та підвищення економічної результативності у діяльності міського громадського транспорту займалися такі вчені, як К. Є. Вакуленко та В. К. Доля. Вчені зазначили, що на сьогоднішній день існує певна структура у розподілі транспортної роботи (Рисунок 1.1). В її основі знаходяться закономірності, обумовлені

потенціальною та реалізованою рухомістю населення міст. Рухомість розподіляється на:

- 1) трудову;
- 2) культурно-побутову;
- 3) змішану [7].

Наприклад, звичайний громадянин може на шляху до роботи завести дитину до школи (зміна трудового руху на культурно-побутовий). Рухомість, в свою чергу, може бути реалізована пішки або транспортом.

Окрему увагу К. Є. Вакуленко та В. К. Доля приділили як транспортним, так і пішохідним пересуванням. При цьому пішохідні вони розглядали окремо, а транспортні, в багатьох випадках, як сумісні з пішохідними. Наприклад, житель міста пішки пересувається до зупинного пункту міського транспорту і потім їде у громадському транспорті, потім пішки пересувається до зупинки іншого маршруту, здійснює поїздку в міському ГТ, після чого пішки підходить до кінцевого пункту призначення. Таких комбінацій пішого і транспортного пересунення може бути багато з пересадками та без них, з використанням особистого і громадського транспорту, або і того і іншого за час одного пересунення.

Сукупність можливостей мешканців міст для здійснення пересунення обумовила велику кількість досліджень для прогнозування, розрахунку, моделювання, розподілу транспортної роботи між наведеними способами її організації і реалізації [2;3].

Є. Н. Водовозов та О. Ю. Палант досліджували питання модернізації та реструктуризації транспортної системи, а також аналізували її сучасний стан. Зокрема, вчені зазначили, що метою оптимізації ГТ є створення такої його мережі, яка б обслуговувала переміщення пасажирів з витратою ними мінімального часу на поїздки та з мінімальною кількістю пересадок. Варіанти переміщення пасажирів ГТ мають відрізнятися в найменшій мірі від найкоротшого за часом та відстанню між точками їх відправлення та прибуття та відображати попит на це пересування [11, с. 350].

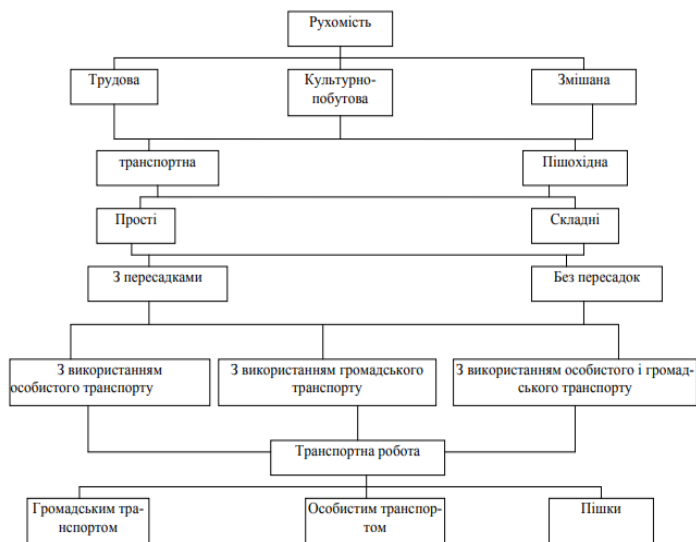


Рисунок 1.1. «Параметри, що формують структуру розподілу транспортної роботи».

Висвітленням аспектів та особливостей господарювання підприємств міського електротранспорту займалися такі вчені, як Ю. Гольска, О. Бакаєв, Л. Зайончик та інші.

Зазначимо, що міський електричний транспорт — це складна технологічно - господарська комплексна виробнича система, яка включає в себе експлуатаційні підприємства, енергетичне та колійне господарство, виробничо - технічну базу з виготовлення запасних частин та проведення усіх видів ремонту рухомого складу, а також соціально - побутову базу.

Відомо, що з 1991 року розвиток галузі міського електротранспорту скоротився, якість транспортного обслуговування рівня безпеки руху значно знизилась. Погіршилась і регулярність руху та культура обслуговування пасажирів. На сьогодні в містах України відсутня узгодженість графіків руху всіх видів міського пасажирського транспорту, сучасні пересадочні вузли, а маршрутна мережа часто не взаємопов'язана. За рахунок збору плати за проїзд підприємствами міського електричного транспорту покривається менше половини їх експлуатаційних витрат на перевезення.

А. Полякова та І. Симарова прийшли до висновку, що перед міським електричним ГТ постає ряд складних завдань:

1) децентралізація – електротранспортні системи не призначені для обслуговування міст з низькою щільністю і розсіяним населенням міських районів, а на сьогоднішній день це є домінуючою міською просторовою структурою. Тобто, чим вище рівень децентралізації – тим складніше та затратніше обслуговувати житлові райони електротранспортом;

2) фіксованість – інфраструктура деяких систем електротранспорту є фіксованою, а міста наразі – динамічними, навіть в умовах низьких темпів їх розвитку. Тобто, моделі перевезень пасажирів часто застарівають;

3) підключення – система електротранспорту функціонує незалежно від системи звичайного ГТ. Це призводить до виникнення проблем перевезення пасажирів від однієї системи до іншої. Вирішення цієї проблеми полягає у формуванні економічно ефективної системи перевезень, яка має включати в себе доступне і вільне переміщення пасажирів з однієї системи в іншу, наприклад, створення інтегрованої структури пересадок пасажирів, де маршрути трамваїв і тролейбусів перетинаються зі станціями метро;

4) конкуренція між видами громадського транспорту – система автомобільного транспорту є значно мобільнішою і доступнішою, аніж електричний транспорт. Це призводить до зниження пасажиропотоку у відносному вираженні, інколи, навіть, у абсолютному;

5) тарифікація поїздок – на сьогоднішній день більшість систем електротранспорту відмовились від тарифікації залежно від відстані поїздки. Натомість, вони виставляють ціну за «плоскою» системою оплати проїзду, що обмежує короткі поїздки. Сучасні інформаційні системи забезпечують можливість контролю за тривалістю поїздок, що дозволяє повернутися до більш справедливої тарифікації на основі середньої відстані переміщення пасажирів міського електричного транспорту;

6) неефективність субсидування – оскільки міський громадський електротранспорт дотується з бюджетів, ці витрати не відображаються в тарифних системах громадських перевезень. Додаткові субсидування

витрачаються на покриття минулих боргів та, часто, не підвищують продуктивності роботи самої мережі ГТ [13, с. 8-12].

Крушельницька Я. В. зазначає, що криза міського ГТ зумовлена загальним станом економіки в країні, проте, існують конкретні причини, що стосуються безпосередньої роботи громадського транспорту:

- недостатній рівень фінансування даної сфери;
- абсолютно неефективний менеджмент підприємств;
- нерегульований ринок пасажироперевезень, який призводить до дублювання маршрутів та значної втрати платоспроможних пасажирів;
- тарифи, встановлені на проїзд, не враховують фактичну собівартість перевезень;
- інвестиційна привабливість сфери ГТ є низькою внаслідок збитковості підприємств.

Дослідники міських процесів (Є. Г. Трубіна та С. Львовський) відзначають, що сучасні міські плани мобільності схожі за своїми цілями:

- підвищення економічної ефективності територій;
- соціальна справедливість;
- придатність міського середовища для життя;
- збалансоване співіснування з довкіллям [21, с. 214-215].

Така сукупність цілей у розвитку міського середовища зазвичай позначається як «urban sustainability and urban liveability»; щоб задовольняти потреби, місто має звертатися до громадян, залучати їх до міського планування [29]. Саме тому в даний час, коли сучасне життя більшості жителів міст відрізняється високою інтенсивністю пересування, в центрі уваги багатьох дослідників виявляються процеси мобільності.

Наприклад, С. Львівський пише, що «Немає особливого сенсу відводити багато місця під аргументи на користь пріоритетного розгляду не статичних просторів (space of places), але таких, що пронизують ці простори потоків (space of flows)» [29]. Є. Г. Трубіна також зазначає, що «практики мобільності

та репрезентації мобільності стають все актуальнішим для розуміння сучасного міського суспільства» [34, с. 415].

Проблематика мобільності у сфері громадського транспорту, як показав огляд досліджень вищевказаних вчених, розглядається через різні аспекти:

- 1) вплив мінливості часу в дорозі, ходу маршруту та координації часу на затори на дорогах та скупченість у громадському транспорті;
- 2) роль ГТ як для зв'язності простору міста, так і для впорядкування життєдіяльності окремого індивіда в просторово-часових координатах;
- 3) вплив розвиненості громадського транспорту на динаміку бідності мешканців міста;
- 4) вплив транспортної мобільності населення на можливості задовольняти потреби у міському просторі, не обмежуючись мікро районом свого проживання;
- 5) участь користувачів громадського транспорту в оптимізації його роботи за допомогою користування мобільними пристроями;
- 6) фактори задоволеності населення громадським транспортом (чистота машин, частота рейсів, швидкість);
- 7) потреби користувачів громадського транспорту та його доступність з метою оптимізації.

Ефективні та стійкі транспортні системи є передумовами *сталого економічного розвитку*. Розвиток таких систем потребує здійснення систематичних ініціатив, які надають високого пріоритету пересуванню людей та товарів для задоволення економічних, соціальних та науково-виробничих вимог. Підготовка таких ініціатив вимагатиме більше цілісного та систематичного підходу з упором на екологічну, соціальну та економічну стійкість [42, с. 66].

Питаннями сталого розвитку на теренах сучасної України займається низка вчених, зокрема, Т. І. Сила. Зі слів науковиці, сталий розвиток у сфері громадського транспорту найбільш актуальний для міст, які є концентраторами різних проблем. Однією з найгостріших для міст є

транспортна проблема забезпечення високої мобільності населення. Нестримна автомобілізація погіршує транспортну ситуацію та знижує якість життя городян (збільшується час, що витрачається на пересування, випереджаючими темпами зростає викид забруднюючих речовин, дефіцит міських земель обмежує розвиток мережі доріг та місць для паркувань, а самі міські землі «пломбуються» тощо).

Міський пасажирський транспорт перестав бути вузькою сферою інтересів перевізників та їх пасажирів. Отримання результатів корисної транспортно - логістичної діяльності виходить за рамки меркантильних інтересів суб'єкта господарювання та поширюється на території та певні групи громадян, що зумовлює залучення до прийняття стратегічних рішень всього населення, органів державного та місцевого самоврядування аж до глобалізаційних масштабів.

Критерій оцінки ефективності транспортно-логістичної системи стає багатоаспектним. Це вимагає принципово нових, інноваційних підходів до управління транспортно - логістичною діяльністю, обліку не тільки інтернальних, а й екстернальних витрат та результатів. Тому необхідно переглянути методологію та практику визначення ефективності діяльності господарюючих суб'єктів ГТ та його інфраструктури [45, с. 276-280].

Основні завдання та взагалі поняття сталого транспортного розвитку (СТР – sustainable transport development – STD) були сформульовані на Міжнародній конференції ООН з навколишнього середовища та розвитку (UNCED), Ріо-Де-Жанейро (Бразилія), у червні 2012 р.

Під *сталим розвитком у сфері ГТ* розуміють її доступність та задоволення потреб суспільства у пересуванні без шкоди для екосистеми із забезпеченням стабільного, надійного та ефективного функціонування та розвитку транспорту на обслуговуваній ним території.

І. Спірін, Н. Зав'ялова та Д. Зав'ялов, наприклад, зазначають, що основні шляхи досягнення сталого транспортного розвитку фокусуються на інформаційно-комунікаційних технологіях, зниженні забруднення

навколишнього середовища, підвищенні якості життя та задоволення запитів жителів, раціональне землекористування, розумне нормативно-правове регулювання, тарифи, організацію руху та управління транспортом [33].

У зв'язку з динамічним розвитком міст та значним збільшенням навантаження на вулично-дорожню мережу і на громадський транспорт зокрема, все гостріше постає потреба в оптимізації маршрутів громадського транспорту. Дослідженням *оптимізації маршрутів ГТ* займаються такі вітчизняні вчені, як Н. С. Танклевська та Т. А. Чернявська. До основних цілей оптимізації громадського транспорту вони відносять наступні:

- підвищення якості і комфорту обслуговування населення у громадському транспорті;
- мінімізація дублюючих маршрутів ГТ;
- раціональне використання інфраструктури;
- підбір оптимального рухомого складу;
- зменшення викидів шкідливих речовин.

Всі вищевказані цілі також можна віднести до сталого розвитку громадського транспорту в Україні.

Білоусов Ю. М. зазначає, що функціонування системи ГТ безпосередньо пов'язане з його ефективністю. Для ГТ ефективність повністю визначається потребами його учасників, які мають бути враховані ще етапі аналізу [3, с. 50-52].

З точки зору міської адміністрації, показниками ефективності можуть бути:

- задоволення попиту населення на перевезення;
- економічна ефективність муніципальних транспортних організацій (максимізація їхнього прибутку);
- ефективність організації дорожнього руху;
- відсутність зіткнень інтересів муніципальних та приватних транспортних операторів, що виливаються у конфлікти.

З точки зору транспортних організацій, як основний показник ефективності виступає максимізація економічного прибутку від перевезень.

З погляду пасажирів, як кінцевих споживачів транспортних послуг показниками ефективності можуть бути:

- мінімізація часу переміщення;
- мінімізація вартості поїздки (з урахуванням можливих пересадок);
- покращення комфортності поїздки (за рахунок типу транспортного засобу та рівня його наповнення).

Визначення єдиного критерію ефективності для пасажирів істотно утруднено різною мотивацією при прийнятті рішення про переміщення та його спосіб, тобто поняття оптимальності конкретного пасажирів значно відрізняється від критерію оптимальності населення загалом [8].

Як інтегральні показники ефективності системи ГТ для населення можуть бути визначено такі критерії:

- мінімальний сумарний час очікування всіх пасажирів, які з певною ймовірністю прямують від вихідних пунктів відправлення до пункту призначення;
- мінімальний час у дорозі від будь-якого вихідного пункту відправлення до будь-якого пункту призначення;
- мінімальна кількість пересадок при переміщенні від будь-якого вихідного пункту відправлення до необхідного пункту призначення тощо.

Очевидно, що показники ефективності з точки зору учасників системи ГТ є суперечливими. Так, наприклад, скорочення часу очікування пасажирів очевидно пов'язано зі збільшенням кількості рухомого складу на маршруті, а отже, зі зниженням його завантаженості та економічної вигоди. З іншого боку, прагнення збільшити прибутковість транспортними організаціями може призвести до відмови населення від перевезень та появи конкуруючих організацій. Таким чином, оцінка показників ефективності повинна проводитись з урахуванням потреб усіх учасників системи ГТ.

Отже, в сучасній Україні темі дослідження громадського транспорту приділяється все більше уваги, але цього, все-рівно, замало для того, щоб сформувати продуктивну стратегію покращення та вдосконалення даної сфери і задля максимізації її прибутку, і для задоволення потреб пасажирів. Саме тому нами будуть розглянуті об'єктивні та суб'єктивні фактори соціального, матеріального та духовного механізмів розвитку громадського транспорту.

1.4. Соціальні механізми та фактори детермінації функціонування і розвитку громадського транспорту в українському суспільстві

При проведенні даного дослідження нами була вивчена ідея про те, що люди вибирають найбільш підходящий для них спосіб поїздки в транспорті, відштовхуючись від своїх інтересів і цілей. Якщо пасажир бажає скоротити час у дорозі, мінімізувати кількість пересадок, заощадити гроші або їхати з комфортом у дорозі, він здійснюватиме цілеспрямовані дії, спрямовані на досягнення цієї мети. Сукупність цілеспрямованих дій у сфері громадського транспорту і буде стратегією, яку використовує людина. Але перед тим, як розповісти про стратегії, які використовуються пасажирами, слід докладніше зупинитись на таких поняттях, як «дія» та «стратегія».

Макс Вебер є родоначальником сучасної теорії про соціальну дію. Дія, згідно з Вебером - це поведінка, з якою індивід, що здійснює цю дію, пов'язує суб'єктивно покладений сенс. Дія стає соціальною, якщо індивід співвідноситься з дією інших людей і орієнтується на неї. Індивід надає сенсу дії, усвідомлюючи себе та свої відносини зі світом навколо.

«Суттю запропонованого Вебером «розуміючого», чи інтерпретативного підходу до пізнання соціального життя стає проблема співвідношення свободи та обумовленості, творчості та нормативних відносин, яку кожен соціальний діяч щоразу вирішує для себе у процесі сенсонаділу світу на основі ціннісного вибору...» [6, с. 503].

Для соціологів, що працюють у цій парадигмі, індивід являється особистістю, здатною приймати рішення та здійснювати осмислені вчинки, а не елементом системи, підпорядкованій їй. Індивіди перетворюють соціальну реальність своїми діями, а не сліпо підлаштовуються під неї.

Вебер виділяє 4 типи дії: ціле-раціональну, ціннісно-раціональну, афективну та традиційну.

Ціле-раціональна дія передбачає ясне усвідомлення мети, співвіднесене з раціонально осмисленими засобами її досягнення.

Ціннісно-раціональна дія орієнтована на певні цінності (релігійні, етичні, естетичні і так далі), прийняті індивідом.

Традиційна дія формується на основі наслідування певним зразкам поведінки, закріпленим у культурній традиції і не підлягає критиці.

Афективна дія відбувається під впливом сильних почуттів та емоцій [5, с. 287-289].

Причиною дії стає її ціль. Створюючи модель гаданого результату, ми прагнемо реалізувати її у реальність. *Наша ціль визначає образ наших дій.* Визначальний фактор нашої поведінки знаходиться в майбутньому, ми чинимо дії не через якісь фактори, що мають місце в минулому, а тому, що ми хочемо досягти нашої мети в майбутньому. Подібна концепція називається *концепцією випереджального відображення.*

«Згідно з інтерпретативним напрямом у соціології, людина – це володар вільної волі, яка дозволяє їй самостійно приймати рішення». Для цього треба робити ціннісний вибір. Індивід, який здійснює ті чи інші дії, пояснює собі навколишню дійсність, виходячи з критеріїв обраної системи координат. «Діяти – значить присвятити себе служінню певній цінності, тим самим надаючи сенсу своєму власному існуванню».

Кожна дія має свою структуру, складається з певних елементів і одночасно являє собою соціальну цілісність по відношенню до зовнішнього соціального середовища. Структура соціальної дії включає такі елементи:

- 1) Актор – індивід, який здійснює дію;

- 2) Потреба актора – вона є безпосереднім мотивом до дії;
- 3) Стратегія дії – усвідомлена мета та засоби її досягнення;
- 4) Індивід або соціальна група, на яку орієнтована дія;
- 5) Кінцевий результат – може бути розцінений або як успіх, або як невдача [6, с. 704].

Талкот Парсонс, великий американський соціолог, продовжив розробку теорії соціальної дії Вебера. Згідно з Парсонсом, предметом соціології є система соціальної дії, яка включає діяльність багатьох людей. Система дії складається з чотирьох підсистем, кожна з яких виконує певні функції.

Соціальна підсистема виконує функцію інтеграції людей, культурна підсистема – функцію відтворення зразка поведінки, який використовується групою людей, особистісна підсистема реалізує свої потреби, цілі та інтереси, виконуючи функцію ціледосягнення, а поведінковий організм виконує функцію адаптації до зовнішнього середовища [28, с. 601-606].

Діяльність за Парсонсом – це процес, який виявляється у доцільній зміні та перетворенні людиною світу та свідомості, що включає *мету, засоби та результат*. Дії індивіда здебільшого спрямовані, організовані та оформлені впливом внутрішніх та зовнішніх соціальних факторів.

Відповідно до поглядів Парсонса, ціннісна орієнтація допомагає людській діяльності орієнтуватися у складних просторах, де є велика кількість можливих варіантів поведінки. У людини завжди є безліч альтернатив, і при виборі лінії своєї поведінки вона може спиратися на наступні альтернативи ціннісної орієнтації:

- 1) Егоїзм – колективізм:
Індивід може переслідувати свої особисті інтереси чи інтереси групи.
- 2) Специфічність – дифузність:
Індивід може прагнути однієї єдиної мети чи розпорозувати свою увагу і на інші цілі.
- 3) Афективність – нейтральність:

Індивід може або підкоритись пориву почуттів та емоцій, або діяти спокійно.

4) Універсалізм – партикуляризм:

Індивід може діяти відповідно до встановлених у суспільстві норм або відстоювати своє право на можливості ухилитися від загальних стандартів та йти своїм шляхом.

5) Досягнуте – не досягнуте:

Індивід може прагнути досягнення реальних результатів чи може допускати міфотворчість стосовно них [28, с. 702].

Однією з форм, за допомогою яких дії людей вписуються в соціальну систему є соціальні ролі. Соціальна роль передбачає, що події людини відповідатимуть деяким соціальним очікуванням, загальноприйнятим стереотипам. У такий спосіб людина інтегрується у соціальну систему соціальний інститут чи суспільство загалом.

Стратегії реалізуються та видозмінюються через набір практик. Практики змінюються згодом, у результаті видозмінюються і стратегії людей. Зміни повсякденних практик ведуть до зміни стратегій. Тоді як стратегія спрямована насамперед на досягнення заздалегідь поставленої мети індивіда, набір практик, застосовуваних у цьому контексті, може призвести до досягнень різних результатів.

Теорію практик у соціальному просторі розробляли П. Бурдьє, Е. Гідденс, Г. Гарфінкель, Т. Лукман, І. Гофман.

П. Бурдьє визначає соціальні практики як здатність соціальних суб'єктів зв'язати свою поведінку з очікуваннями та нормами, запропонованими середовищем. Бурдьє запроваджує категорію *габітуса*, що дає можливість відтворювати велику кількість практик. Відповідно до Бурдьє, соціальні практики можуть бути як цілеспрямованими і обдуманими, так і повсякденними і природними, які потребують пояснень .

Е. Гідденс, описуючи соціальні практики, представляє їх як щось, що відтворюється соціальними акторами, але не створюване ними. Гідденс

зводить соціальні практики до соціальних дій, які вже були описані вище. Гідденс осмислює повсякденність через практики. Повторені багаторазово, соціальні дії стають рутинними.

П. Бергер і Т. Лукман описують поняття *хабітуалізації* - соціальні дії стають звичними, індивіди конструюють загальний фундамент, пристосовуються один до одного. Таким чином створюється основа для взаємодії та відтворення діяльності з мінімальними зусиллями.

Г. Гарфінкель, описуючи соціальні практики, відзначає їх характерні риси – їхній рефлексивний характер, спостережуваність, сполученість і зрозумілість. Згідно Гарфінкелю, носії практик сприймають свою компетентність як даність і реалізують практики за допомогою рутинних дій, у ситуаціях, коли практики залежать від знання індивіда про ситуацію та її навички [12, с. 137].

Отже, соціальна реальність є переплетенням соціальних практик, тоді як сукупність цих практик дає дослідникам можливість вивчити соціальну картину суспільства.

Практики, реалізовані у міському просторі, досить різноманітні. До них відносяться і практики пішої ходьби, і практики вибору траєкторії руху, і практики вибору способу дістатися пункту призначення, і практики вибору транспорту. Практики, що реалізуються у межах міської транспортної системи може бути спрямовані досягнення різних цілей, основна у тому числі потрапити у те чи інше місце.

Оцінка ефективності будь-якої системи здійснюється тільки після того, як конкретизовано її предмет, адже під поняттям ефективності встановлюється і якість задоволення потреб споживачів, і прибутковість діяльності, і досягнення мети певного суб'єкта господарювання. Так, складовими ефективності підприємств громадського транспорту мають бути не лише прибутковість перевізників, а і рівень задоволеності пасажирів якістю отриманих послуг, ступінь забезпеченості суспільних потреб послугами з

перевезень громадян, тобто кількість перевезених громадян, ступінь оновлення основних виробничих фондів (особливо транспортних засобів).

До чинників, за допомогою яких можна визначити соціальні механізми та фактори детермінації функціонування і розвитку громадського транспорту належать *об'єктивні*:

- зростання рівня автомобілізації серед населення;
- підвищення рівня інтенсивності використання особистого транспорту;
- диспропорція між рівнем автомобілізації і темпами дорожнього будівництва;
- містобудівні та планувальні проблеми розвитку міської території тощо.

Суб'єктивні:

- недосконала система організації та управління розбудови дорожньо-транспортного комплексу;
- недосконала законодавча база на місцевому та регіональному рівнях;
- недостатнє фінансування розвитку дорожніх мереж та транспортної інфраструктури тощо.

Крім того, важливим питанням у дослідженні сфери громадського транспорту є *ефект від нього*: результатом мобільності населення стає споживання багатьох благ як матеріальних, так і нематеріальних. Міжнародні експерти сходяться на думці, що громадський транспорт у сучасному світі майже на третину визначає економічний розвиток міст і регіонів [13].

На даний час транспортні компанії націлені на забезпечення економічної ефективності послуг, органи влади – на розвиток міста, а споживачі потребують комфортного та безпечного пересування. Відсутність точок зіткнення у даних питаннях формування міської транспортної інфраструктури веде до конфлікту інтересів. Таким чином, необхідний пошук компромісних

рішень з метою розвитку громадського транспорту з урахуванням інтересів перевізників, держави, споживачів.

Проблеми реформування та розвитку пасажирського транспорту міста необхідно розглядати з позиції системного підходу, оскільки транспорт – відносно відокремлена, складно керована, непостійна за часом система. Одним з елементів системи є дорожньо-транспортний комплекс, що включає вулично-дорожню мережу та різні види міського пасажирського транспорту.

Соціальні механізми функціонування і розвитку громадського транспорту варто розглядати через взаємодію матеріальних, духовних та соціальних факторів його детермінації.

Розглядаючи концепцію розвитку міського транспорту, насамперед слід виділити *проблему якості обслуговування пасажирів*. Для того, щоб громадський транспорт використовувався частіше та якісніше, він не повинен втратити свої головні переваги: швидкість, комфорт, доступність. У цьому полягає суть проблеми якості обслуговування пасажирів міським транспортом [17, с. 208].

Ця проблема має взаємозв'язок між якістю обслуговування пасажирів та вартістю проїзду. Щоб стати дійсно конкурентоспроможним з індивідуальним легковим автомобілем, громадський транспорт повинен бути докорінно удосконаленим. А це можливо лише на основі використання новітніх досягнень науки та техніки.

Крім того, значний вплив на вибір виду міського транспорту, крім транспортних факторів, має фактор містобудування. План міста, планувальні рішення, перспективи розвитку міста та міський транспорт мають розглядатися у комплексі. Важливо врахувати інтенсивність індивідуального транспорту, рух якого має перешкоджати руху транспорту загального користування.

Проте слід враховувати історичні особливості забудови, добиватися узгодження інтересів суспільства, управління та політики. Все це дозволить визначити найефективніші напрямки розвитку міста та управління

транспортом з метою забезпечити населення якісним транспортним обслуговуванням за мінімальних витрат [16].

Рівень розвитку маршрутної системи визначає потенційну доступність пересування за допомогою міського громадського транспорту. При визначенні рівня розвитку маршрутної системи використовують таку характеристику, як щільність маршрутної мережі, чисельно рівну відношенню сумарної довжини маршрутної мережі до площі території, що обслуговується.

Соціальний фактор відображає вимоги суспільства до організації перевезень у питаннях надійності роботи рухомого складу, зручності користування, комфорту, психологічного та фізичного впливу транспорту на людину та навколишнє середовище, а також надання нормальних умов мешканцям, які проживають у зоні дії різних видів транспорту.

До економічних реформ одним із головних показників, що впливає на оцінку комфорту, що надається пасажиром (якість обслуговування), вважалися витрати часу. *Витрати часу розглядалися як соціальна та економічна категорії (чим більше вільного часу, тим вищий рівень розумового, духовного та фізичного розвитку населення).*

До соціальних факторів також відносять якість та ефективність обслуговування пасажирів ГТ. Якість транспортного обслуговування пасажирів (ЯТОП) – це сукупність властивостей перевізного процесу та системи перевезень пасажирів, що зумовлюють задоволення потреб пасажирів у поїздках відповідно до встановлених нормативних вимог [19, с. 139].

Одним із найважливіших факторів розвитку громадського транспорту є комфортність його використання населенням. Для цього необхідно оптимізувати маршрути та розклад, забезпечити споживачів транспортних послуг необхідною інформацією, створити додаткові послуги з доставки багажу, організувати пішохідні переходи поруч із зупинками транспортних засобів та ін., з метою створення максимуму зручностей для населення.

Оцінити рівень ефективності пасажирських перевезень міським автотранспортом можна за допомогою наступних показників, об'єднаних у три групи:

1. Кількісні:

- пасажирооборот;
- число використовуваних автотранспортних засобів;
- місткість автобуса;
- коефіцієнт наповнення автобуса;
- середньодобовий пробіг;
- середня швидкість сполучення.

2. Якісні:

- середня дальність поїздки пасажирів;
- час на 1 пасажиропоїздку;
- регулярність руху автотранспортного засобу;
- надійність та безпека автотранспортного засобу;
- комфортність поїздки;
- інформаційний сервіс;
- додаткові послуги;
- екологічність;
- задоволеність пасажирів перевезеннями.

3. Економічні:

- собівартість пасажирських перевезень;
- прибуток від пасажирських перевезень;
- рентабельність пасажирських перевезень;
- продуктивність праці обслуговуючого персоналу [21; 22].

Оцінка дозволить контролювати управління пасажирськими перевезеннями міським автотранспортом, своєчасно виявляти наявні недоліки та вживати заходів щодо їх усунення.

Фактори, що впливають на вибір виду приміського пасажирського транспорту, передбачають обізнаність щодо всієї сукупності критеріїв, які

використовують пасажери під час зіставлення альтернатив. До того ж на значущості критеріїв подекуди позначається *мета пересування (трудова або культурно-побутова)*. Їх можна віднести до *духовних факторів* детермінації.

Класифікація факторів, що впливають на економічну ефективність роботи транспорту:

Технічні:

- 1) тип рухомого складу;
- 2) тип навантажувально-розвантажувальних машин;
- 3) тип місця розвантаження;
- 4) технічний стан доріг.

Технологічні:

- 1) номенклатура вантажів, розмір вантажної партії;
- 2) час доставки вантажів;
- 3) тривалість оборотного рейсу рухомого складу;
- 4) використання вантажопідйомності рухомого складу;
- 5) часу простою під вантажними операціями, порожнього пробігу;
- 6) схеми встановлення рухомого складу під навантаження;
- 7) схеми перевантажувальних робіт в пунктах перевалки;
- 8) коефіцієнти використання робочого часу перевантажувального і складського обладнання;
- 9) надійність засобів транспортування, перевантажувального і складського обладнання;
- 10) інтенсивність перевантажувальних робіт.

Економічні:

- 1) тарифи на транспортування, перевантаження і зберігання вантажів;
- 2) експлуатаційні витрати на транспортування, перевантаження і зберігання вантажів;
- 3) вартість основних виробничих фондів, оборотних засобів у вантажах;
- 4) премії за дострокову обробку рухомого складу;

5) штрафи за несвоєчасну обробку рухомого складу та за не збережену доставку вантажів.

Організаційні:

- 1) рівень наукової організації праці, управління і виробництва;
- 2) впровадження автоиматизованої системи керування (АСУ);
- 3) оперативне планування, аналіз і облік переміщення вантажів;
- 4) укріплення трудової дисципліни;
- 5) організація перспективного планування розвитку транспорту;
- 6) проведення режиму економії [30, с. 189-199].

Отже, після аналізу літератури було проведено операціоналізацію ключових понять у дослідженні громадського транспорту. Соціальна дія – дія людини, яка за своїм змістом співвідноситься з діями інших людей та орієнтується на неї. Практика – доцільна та цілеспрямована діяльність, яку суб'єкт здійснює задля досягнення певної, заздалегідь поставленої мети. Стратегія – узагальнююча модель дій, спрямовану на досягнення заздалегідь поставленої мети, система пріоритетів, є інтегрованим набором дій.

Висновки до розділу 1

У процесі аналізу наукових досліджень громадського транспорту як соціального феномену було висвітлено суть та зміст даного явища, проаналізовано сучасні теоретико-методологічні підходи до соціологічного дослідження громадського транспорту як в Україні, так і за кордоном, а також виявлено соціальні механізми та фактори детермінації функціонування і розвитку громадського транспорту в українському суспільстві.

Відповідно до цього:

1. Визначено, що громадський транспорт – це пасажирський транспорт, доступний та затребуваний для використання широкими верствами населення, послуги за який надаються за певну плату. Загальною ознакою всіх видів громадського транспорту є те, що його користувачі переміщуються в

транспортних засобах, які їм не належать. До різновидів ГТ відносять: рейковий (трамваї, легкорейковий транспорт, приміська залізниця, фунікулери, монорейки, метрополітен), нерейковий (автобуси, тролейбуси), водний транспорт (пароми, річкові трамваї, човни, кораблі). Громадський транспорт рухається транспортним шляхом, який поділяють на природний, покращений природний та штучний.

Соціологічне дослідження у сфері ГТ – це дослідження соціальних об'єктів, відносин, процесів, спрямоване на отримання нової інформації та виявлення закономірностей функціонування громадського транспорту та, як наслідок, суспільного життя загалом на основі теорій, методів та процедур, прийнятих у соціології. Соціологічне дослідження громадського транспорту, як соціального феномену може здійснюватись за багатьма критеріями. Все залежить від того, що саме науковець хоче виявити: кількість та маршрути руху, оцінка якості послуг, поінформованість жителів про певні питання у сфері ГТ тощо.

2. Виявлено, що сучасні теоретико-методологічні підходи до соціологічного дослідження громадського транспорту базуються на поглядах класиків соціології (Адам Сміт, Макс Вебер, Фернан Бродель тощо). Міські дослідження тісно пов'язані з соціальною теорією, явищами урбанізації та індустріалізації. В наукових дослідженнях велика увага звертається містобудуванню, одну з ключових ролей в якому грає саме громадський транспорт. Також виявлено, що існує зв'язок між ГТ та економічним зростанням міста.

3. Аналізуючи дослідження ГТ в українській соціології, нами було виявлено, що на сьогоднішній день існує певна структура у розподілі транспортної роботи, в основі якої знаходяться закономірності, обумовлені потенціальною та реалізованою рухомістю населення міст. Рухомість розподіляється на трудову, культурно-побутову та змішану. Також українські соціологи досліджували питання модернізації та реструктуризації транспортної системи, аналізували її сучасний стан, висвітлювали аспекти

господарювання підприємств міського електротранспорту. Криза міського ГТ зумовлена загальним станом економіки в країні, проте, існують і конкретні причини: недостатній рівень фінансування; неефективний менеджмент підприємств; нерегульований ринок пасажироперевезень тощо. Велика увага наразі приділяється дослідженням сталого розвитку системи громадського транспорту в Україні.

4. При проведенні даного дослідження нами була вивчена ідея про те, що люди вибирають найбільш підходящий для них спосіб поїздки в транспорті, відштовхуючись від своїх інтересів і цілей. Оцінка ефективності будь-якої системи здійснюється тільки після того, як конкретизовано її предмет, адже під поняттям ефективності встановлюється і якість задоволення потреб споживачів, і прибутковість діяльності, і досягнення мети певного суб'єкта господарювання. Так, складовими ефективності підприємств громадського транспорту мають бути не лише прибутковість перевізників, а і рівень задоволеності пасажирів якістю отриманих послуг, ступінь забезпеченості суспільних потреб послугами з перевезень громадян, тобто кількість перевезених громадян, ступінь оновлення основних виробничих фондів (особливо транспортних засобів).

До чинників, за допомогою яких можна визначити соціальні механізми та фактори детермінації функціонування і розвитку громадського транспорту належать об'єктивні: зростання рівня автомобілізації серед населення; підвищення рівня інтенсивності використання особистого транспорту; диспропорція між рівнем автомобілізації і темпами дорожнього будівництва; містобудівні та планувальні проблеми розвитку міської території тощо. Суб'єктивні: недосконала система організації та управління розбудови дорожньо-транспортного комплексу; недосконала законодавча база на місцевому та регіональному рівнях; недостатнє фінансування розвитку дорожніх мереж та транспортної інфраструктури тощо. Крім того, важливим питанням у дослідженні сфери громадського транспорту є ефект від нього.

РОЗДІЛ 2
ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ, МЕТОДИЧНІ ТА
ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ СОЦІОЛОГІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ
«ЗМІСТ, СОЦІАЛЬНІ МЕХАНІЗМИ ТА ФАКТОРИ
ДЕТЕРМІНАЦІЇ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ
ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНІЙ УКРАЇНІ»

2.1. Програма та інструментарій соціологічного дослідження «Зміст, соціальні механізми та фактори детермінації функціонування та розвитку ГТ у сучасній Україні»

Дослідження «Зміст, соціальні механізми та фактори детермінації функціонування та розвитку ГТ у сучасній Україні» було проведено у *якісній стратегії*. *Якісні методи* уможливили більш глибоке розуміння соціальних процесів. Даний підхід дозволив виявити специфіку осмислення респондентами досвіду переміщення містом на громадському транспорті, зрозуміти, як структурується їхній повсякденний транзитний досвід і як він впливає на практики використання транспорту.

Методом збирання інформації було обрано глибинне напівформалізоване інтерв'ю. Цей метод уможливив вивчення довгих і докладних наративів, в яких були докладно описані сюжети про використання транспорту, уявлення та очікування про міський транспорт, сприйняття відстані до метро, ключові параметри вибору ГТ та сприйняття міського простору.

Вибір якісного підходу був виправданий, тому що він дозволив виявити ключові тематичні категорії «відстань до метро», «безпечна поїздка», «комфортна поїздка», «очікування від транспорту», які різними інформантами можуть розумітися по-різному – для когось «близько» – це 3 хвилини для когось – 20 хвилин.

Також розглядалася можливість вибору інших якісних методів, але пілотаж показав, що найбільш підходящим методом цього дослідження є *інтерв'ю* [18].

Інші якісні методи здавалися менш інформативними порівняно з інтерв'ю – спостереження не давало можливостей зрозуміти мотиви людей та виявити причини, з яких вони обирають той чи інший маршрут, а групове інтерв'ю було відсіяно через можливий «ефект групи» - а саме складності взаємодії з більш мовчазними інформантами та ризику залишити чинює думку невисловленою через згоду більшості групи з популярною точкою зору. За індивідуальних інтерв'ю подібні проблеми не виникали.

Інтерв'ю з інформантами було проведено на нейтральній території – в університетах, кафе, фудкортах, торгових центрах. Інтерв'ю тривали від 43 хвилин до півтори години, в середньому – близько години. Усі інтерв'ю було записано на диктофон за згодою інформантів. Багато хто з інформантів, закінчивши обговорювати одну з тем, відразу ж переходив на іншу, яка також була присутня в гайді. Після того, як інформант, промовивши те, що вважав за потрібне по темі, зупинявся, йому пропонували відповісти на наступне питання з гайда. Якщо інформант уже відповідав на це запитання у своїй попередній промові, питання повторно не пропонувалося. Гайд інтерв'ю наведено у Додатку А. Приклад інтерв'ю – Додаток Б.

Для пошуку респондентів використовувався *метод снігової кулі*. Інформанти вибиралися біля місця їх проживання. Була ретельно вивчена карта м. Києва, та дані щодо щільності проживання мешканців. Для інтерв'ю було відібрано людей, які проживають у найбільш щільно заселених і «типових» для цього району кварталах.

Так, у районах, на території яких розташовано мало станцій метро, вибиралися інформанти, що проживають далеко від станцій метро, а в районах з великою кількістю станцій метро, проводилися інтерв'ю з людьми, які мешкають поблизу станцій метрополітену.

Для дослідження практик жителів приміських районів, була розроблена наступна методика вибору інформантів: з усіх адміністративних одиниць, що входять до району, було вибрані найчисленніші, респондента шукали серед мешканців найбільшого адміністративного об'єднання.

Для цього дослідження було проведено серію інтерв'ю з жителями м. Києва – людьми, які прожили у столиці більше 3 років. Ми провели 20 інтерв'ю – з них вісімнадцять – з людьми, які проживають три або більше року в кожному з адміністративних міських районів Києва:

- Голосіївський район
- Дарницький район
- Деснянський район
- Дніпровський район
- Оболонський район
- Печерський район
- Подільський район
- Святошинський район
- Солом'янський район
- Шевченківський район

А також нами були проведені два інтерв'ю з людьми, що жили у чотирьох та більше районах м. Києва за останні п'ять років.

Таймінг інтерв'ю варіюється від 43 хвилин до півтори години, в середньому інтерв'ю тривали близько години. Більшість інтерв'ю (18 інтерв'ю) було проведено у громадських місцях – торгових центрах та кафе, 2 інтерв'ю було проведено біля будинків респондентів.

Процес формування вибіркової сукупності був таким: ми вивчили карту м. Києва, схему метрополітену та інформацію про адміністративно-територіальний поділ столиці України. Для зручності аналізу ми розділили всі райони міста на 3 категорії:

- 1) центральні;

- 2) спальні та периферійні райони, що знаходяться на правому березі Дніпра;
- 3) спальні та периферійні райони, що знаходяться на лівому березі Дніпра.

На правому березі Дніпра знаходиться 7 районів: Шевченківський, Печерський, Подільський, Оболонський, Солом'янський, Голосіївський та Святошинський.

Три з них ми умовно віднесли до центральних: Печерський, Шевченківський та Подільський.

Три адміністративні міські райони знаходяться на лівому березі Дніпра: Деснянський, Дніпровський та Дарницький.

На даному етапі було прийнято рішення провести інтерв'ю з жителями всіх районів, оскільки навіть у сусідніх районах ситуація з транспортом може дуже відрізнятись. У вибірку потрапили люди, які регулярно використовують громадський транспорт.

Ми обрали саме цю класифікацію, тому що вона відображає різницю в транспортній доступності районів на відстань віддалених від центру. У центральних районах багато станцій метро, менший інтервал руху транспорту. У центральних районах, як правило, є основні транспортні артерії, якими ходять великі потоки транспорту.

У спальних районах станцій метро зазвичай менше. Відстань між станціями метро більша, ніж у центрі. А ось наземний транспорт розвинений добре - ходить майже всіма вулицями. Десь його більше, десь менше, але транспорт ходить скрізь. У спальних районах наземний транспорт часто виступає як підвезення від будинку до метро, і від метро до будинку, тобто як частина поїздки, а не самостійна поїздки. Система метро Києва робить незручними поїздки в метро в сусідні спальні райони - необхідно їхати однією гілкою в центр, щоб там зробити пересадку. Наземний транспорт, який сполучає сусідні спальні райони один з одним, більш зручний у використанні.

Жителі різних районів мають різні проблеми із ГТ. На нашу запропонований поділ адміністративних міських районів Києва є доцільним, адже район розташування впливає на те, які практики використовує людина при поїздках на громадському транспорті, на досягнення якої мети ці практики орієнтовані і наскільки людина рефлексує про транспорт .

Для проведення інтерв'ю було розроблено гайд, що складався з чотирьох тематичних блоків. На початку інтерв'ю інформанту задавалися спільні питання про район його проживання та найближчі станції метро. Після цього інформанта просили розповісти про те, як він використовує громадський транспорт, які практики реалізує і чим керується при побудові маршруту.

На наступному етапі респондента просили оцінити його місце проживання – описати, наскільки його влаштовує транспорт у його районі та у Києві, що варто змінити, який транспорт є найперспективнішим у розвитку.

На закінчення задавалися питання про те, як громадський транспорт впливає на мобільність інформанта, вплив транспортної обстановки на діяльність інформанта.

Більшість інформантів докладно відповідали на запитання інтерв'ю, розповідали історії, ділилися своїми емоціями та враженнями, згадували різні випадки.

Більшість інтерв'ю проходили за логікою гайда, але були й відхилення, коли інформант починав згадувати сюжети, непередбачені питаннями гайда. У таких випадках інформантам задавалися додаткові питання доповнення того чи іншого аспекту.

Для обробки даних основним методом було обрано *аналіз якісних даних за допомогою «кодування через концептуалізацію та категоризацію»*.

Виявлялися суттєві тематичні категорії («вибір маршруту», «район проживання», «безпечна поїздка», «улюблений вид транспорту», «ставлення до метрополітену», «чинники вибору транспорту», «комфортна поїздка», «поведінка у транспорті», «очікування від транспорту», «близькість до метро»

тощо), які в процесі аналізу наповнювалися смислами, ілюструвалися цитатами, концептуалізувалися.

На основі аналізу було виділено різні види повсякденних практик, які здійснюють різні інформанти. На основі виділених практик було сформульовано основні стратегії, які використовують інформанти у міських пересуваннях. Стратегії видозмінюються та реалізуються у повсякденних практиках. Таким чином, були виявлені та описані типологічні групи інформантів.

2.2. Аналіз результатів соціологічного дослідження «Зміст, соціальні механізми та фактори детермінації функціонування та розвитку ГТ у сучасній Україні»

Спочатку було зроблено припущення про те, що чим більше часу людина проводить у транспорті або в очікуванні транспорту, чим більше пересадок вона робить, і чим більше транспортних альтернатив має, тим більш усвідомлено вона підходить до вибору свого маршруту, і тим більшу кількість практик може описати.

Наша гіпотеза підтвердилася – інформанти, що живуть далеко від станцій метро, і змушені витратити більше часу на дорогу до місця навчання чи роботи, докладно відповідали на наші запитання, розповідали різні варіанти того, як дістатися до дому або до іншого пункту призначення, ділилися своїми лайфхаками. А інформанти, які жили біля станцій метро, навпаки, зазвичай давали короткі відповіді, використовували малу кількість стратегій і часто не усвідомлювали їх.

А ось припущення про те, що віддаленість району від центру теж впливає на більш свідоме ставлення до транспорту, не підтвердилася до кінця.

Інформанти приміських районів дійсно виявилися людьми, які могли докладно описати багато способів дістатися пункту призначення, вказати їх плюси та мінуси, пояснити, чим зазвичай керуються, роблячи свій вибір –

бажанням швидше доїхати до потрібної точки, прагненням комфорту та можливості в дорозі займатися своїми справами, бажанням заощадити гроші.

А ось особливої різниці між інформантами із центральних та спальних районів ми не побачили. Серед мешканців і центральних і спальних районів м. Києва були інформанти, які могли довго описувати свої транспортні практики, розповідати про можливі способи переміщення містом, ділитися своїм досвідом поїздок на різних видах транспорту.

Інформанти, які ставилися до своїх поїздок у транспорті з малою часткою усвідомленості, не прагнули пробувати нові маршрути і їздили кудись по одному маршруті, що давно склався, були знайдені і серед жителів центральних районів, і серед жителів з периферійних районів лівого та правого берегу Дніпра.

Вивчивши детальніше місця проживання інформантів, ми дійшли висновку, що в межах основної міської забудови віддаленість району до центру не є ключовим критерієм наявності великої кількості транспортних стратегій та усвідомленого ставлення до транспорту – віддаленість місця проживання інформанта від найближчої станції метро відіграє значно важливішу роль.

Спочатку було висунуте припущення, що так як у центральних районах Києва станцій метро більше, ніж у спальних (у центральних районах у середньому 7-8 станцій метро проти 4-5 у спальних), то існує певна різниця між практиками людей, які проживають у центральних та у спальних районах лівобережжя та правобережжя.

Нами було передбачено, що велика кількість станцій у районі збільшує ймовірність проживання поряд з метро і впливає на поведінку інформантів таким чином: живучи поряд з метро, не виникає стимулів вивчати у всіх подробицях наземний громадський транспорт поряд із будинком – адже зовсім поряд є метро! У той же час проживання в спальному районі зменшує ймовірність проживання поряд з метро і мотивує людей краще розбиратися в маршрутах транспорту, що проходить поряд.

Але насправді «район проживання» не є ключовим елементом даної схеми – набагато важливіша безпосередня відстань від будинку до метро, а не статистична ймовірність проживання близько чи далеко від метро. А жити поряд із метро можна практично у будь-якому районі. Проживання в центральних районах не є гарантом проживання біля метро.

З 4 інформантів, що проживають у центральних районах, двоє жили прямо навпроти метро – за три хвилини від нього – це інформанти з Печерського та Шевченківського районів. А ось інформантам із Подільського району доводилося витратити 15-20 хвилин для того, щоб дістатися найближчої станції метро.

При цьому, що цікаво, інформанти з Печерського та Шевченківського районів більш активно користуються наземним транспортом, і знають більше варіантів того, як дістатися з однієї точки в іншу, ніж інформанти з Подільського району.

Вийшла незвичайна ситуація: по центральних районах Києва респонденти, які проживають біля метро, краще знаються в маршрутах наземного громадського транспорту, ніж респонденти, що живуть на відстані від метро і регулярно використовують громадський транспорт, щоб до нього під'їхати.

Чому так виходить? Інформантка із Шевченківського району розповіла, що вона все життя прожила в одному районі, при цьому її сім'я один раз переїжджала – буквально на кілька кварталів. Вона навчалася у школі, яка розташовувалась у цьому ж районі, і регулярно їздила туди на автобусі. У інформантки багато друзів та родичів у Києві, вона з ними регулярно зустрічається, їздить у гості, у навчальних справах їй доводиться бувати в інших районах. Частина родичів та друзів інформантки живуть не поблизу метро, і вона регулярно використовує громадський наземний транспорт, щоб потрапити до них у гості. У результаті ми виділили три фактори, які призвели до того, що інформантка активно використовує всі види міського транспорту, не розраховуючи тільки на метро:

- тривалість проживання в даному районі,
- часті переміщення районом,
- часті переміщення Києвом.

Інформантка з Подільського району, хоч і живе поруч із метро, користується ним лише кілька разів на місяць. Місце її роботи знаходиться в трьох автобусних зупинках від будинку, місце навчання – приблизно 10 автобусних або тролейбусних зупинок або 2-3 станції метро. Інформантка каже, що їй немає сенсу використовувати метро під час поїздок на навчання – багато часу йде на те, щоб спуститися в метро, піднятися з метро, а після метро все одно треба сідати в автобус, тролейбус чи маршрутку. За час проживання в цьому районі інформантка випробувала різні способи добиратися з дому до місця навчання, більша частина цих способів не включала метро. В результаті інформантка стала добре знатися на маршрутах та специфіці роботи громадського транспорту у своєму районі. У цьому прикладі найактивніше проявився чинник частих переміщень по своєму району.

У спальних районах лівобережжя та правобережжя ситуація теж була не однозначна – деякі інформанти Святошинського, Солом'янського Дарницького районів жили в межах 3-10 хвилин до метро - в результаті вони мало що могли розповісти про громадський транспорт у своїх районах. Майже всюди вони їздили на метро, а автобусами, тролейбусами, трамваями та маршрутками користувалися досить рідко. Більшість їх транспортних стратегій зводилися до пріоритетного використання метро, пересування на невеликі відстані пішки – легше пройти пару-трійку зупинок, ніж розумітися на транспортній системі району, шукати потрібну зупинку, потрібний вид транспорту.

А ось інформанти з Голосіївського, Оболонського, Дніпровського, Деснянського, Дарницького, жили вже на далекій відстані від метро – для того, щоб доїхати до метро на громадському транспорті потрібно хвилин 20-30, піша ж прогулянка до найближчої станції метро займала хвилин 30- 40. Багато хто з респондентів мешкав поблизу не однієї, а відразу кількох станцій метро. Така різноманітність станцій метро навколо та велика кількість способів до

них доїхати сприяла глибшому знанню маршрутів транспортної мережі в районі та використання різних станцій метро у різних ситуаціях.

Говорячи про інформантів приміських ділянок адміністративних районів (Деснянський, Голосіївський, Дарницький, Оболонський), усі вони жили на великій відстані від метро. Дорога до метро в середньому займала від 40 хвилин до години, але пробки на дорогах могли збільшити цей час у півтора рази.

Час, проведений у транспорті, більшість респондентів намагаються проводити або з користю, або із задоволенням. Цікаво, що інформанти, які живуть неподалік метро, зазвичай намагаються проводити час у метро з користю – читають підручники, повторюють матеріал перед навчанням. А інформанти, які долають великі відстані до метро, воліють у транспорті відпочивати – слухають музику, сидять в інтернеті, дивляться новини, гортають соціальні мережі, інстаграми.

Улюблений вид транспорту респондента практично залежить від району його проживання. Багато інформантів говорили, що їхній улюблений вид транспорту – метро, пояснюючи свою любов до метрополітену його регулярністю, стабільністю, маленькими інтервалами та можливістю проїхати від одного кінця міста до іншого за півгодини.

Інформантки з Дніпровського та Солом'янського районів зазначили, що не люблять поїздки у метро і завжди намагаються їх уникнути. Респондентка зі Святошинського району їздить переважно автобусами та маршрутками. Добре розвинена автобусна мережа в її районі дозволяє їй доїжджати без пересадок і до місця навчання, і до курсів іноземної мови, і в гості до родичів, і в найближчі торгові центри.

Інформантка з Оболонського району працює зовсім поруч із будинком, внаслідок чого користуватися метро регулярно їй також не доводиться.

Аргументи нелюбові до метро зазвичай наводяться наступні: небажання витратити час на спуск у метро та підйом на поверхню, незатишні відчуття від тривалого перебування під землею, відчуття, що потрапляєш у якусь іншу

реальність, велику кількість людей. Для когось ці фактори переважають переваги метрополітену, і люди обирають інші види транспорту, залучаючи метро лише для поїздок на великі відстані. А для когось ці фактори не є визначальними, і люди продовжують використовувати метрополітен, цінуючи його переваги.

Інформантів можна розділити на дві групи:

- 1) ті, хто постійно використовує той самий спосіб дістатися з пункту А в пункт Б (їх 67% серед опитаних),
- 2) ті, хто пробують нові способи або комбінують вже відомі (33% респондентів). Графічно це можна зобразити наступним чином:

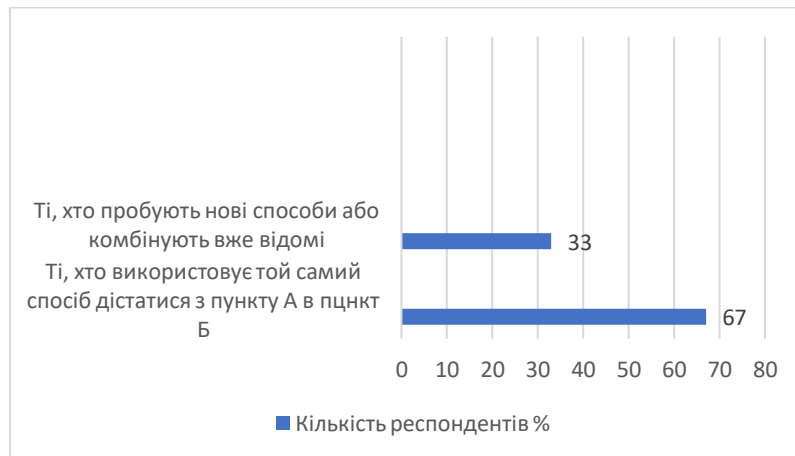


Рисунок 2.1. «Поділ інформантів на групи відповідно до способу пересування містом».

У першій групі зазвичай опиняються люди, які живуть та/або навчаються біля метро. Вони вже знайшли свій оптимальний спосіб пересування, основою якого є поїздка на метро. Інші складові маршруту – дорога від будинку до метро, та від метро до пункту призначення або здійснюються пішки, або на наземному громадському транспорті однаковим маршрутом. Цей маршрут є оптимальним, і прагнення шукати нові варіанти не виникають.

Інформанти, що живуть далеко від метро, також можуть дотримуватися одного-єдиного маршруту, але, як правило, чим далі від метро, тим більше різних способів до нього дістатися, і тим сильніше висловлюється бажання

людини діяти за ситуацією, вибирати різні маршрути, а не їздити весь час по тому самому.

Як правило, якщо пасажир дотримується весь час одного маршруту, то цей маршрут задовольняє основним критеріям пасажира: їде швидко/їде без пересадок/дешева вартість проїзду/надійність, або не задовольняє, але інформанту здається, що інших способів доїхати до потрібного місця просто немає.

У другій групі виявляються інформанти, практики яких включають використання різних видів транспорту і різних маршрутів при поїздках в одне місце. Більшість інформантів у цій групі живуть далеко від метро, але інформантка з Дарницького району, яка живе зовсім поруч зі станцією метро «Осокорки», теж потрапила до цієї групи. Вона пробувала різні способи дістатися з дому до університету. Найоптимальніший варіант – доїхати автобусом. Але потрібний маршрут ходить нечасто, іноді доводиться чекати по 20 хвилин.

Ще один спосіб проїхати на одному тролейбусі кілька зупинок, а потім пересісти на інший тролейбус. Замість поїздки тролейбусом можна прогулятися пішки, і сісти на той же автобус. При поверненні з університету до будинку також можливі різні варіанти. Інформантка має кілька можливих варіантів дістатися з одного місця в інше, і вона вибирає оптимальний варіант залежно від наступних факторів:

- 1) Час доби

Інтервал тролейбуса, який ходить від будинку інформантки до університету, відрізняється в різний час. Одного разу він ходить частіше і його можна почекати, в інший - краще відразу вибрати альтернативний маршрут. При дорозі назад з університету додому час теж грає велику роль. Якщо повертатися додому після останньої пари, то на маршруті тролейбуса можуть утворюватися пробки, а маршрут автобус + тролейбус може зайняти набагато більше часу через великі інтервали в русі тролейбусів та небажанні інформантки йти з автобусної зупинки пішки після довгого дня.

2) Наявність альтернативи «тут і зараз»

Якщо інформантка, підходячи до тролейбусної зупинки, бачить автобус, що наближається, вона поспішить на нього.

3) Маленький запас часу

Якщо в запасі мало часу, але інформантка швидше віддасть перевагу поїхати на двох тролейбусах з пересадкою, щоб не чекати відповідного їй тролейбуса.

Інформантка з Шевченківського району вибирає оптимальний маршрут, ґрунтуючись на тому, коли їй треба здійснити поїздку. Вранці вона їздить на метро, вдень - автобусом, і при поїздках на метро вранці вибирає одну станцію метро, а вдень - іншу. Під час вечірніх поїздок додому інформантка використовує дві різні залізничні станції – у світлий час доби вона вибирає станцію метро ближче до будинку, а в темний час доби – станцію далі від дому, але з великим скупченням людей та транспорту – дана стратегія допомагає їй убезпечити себе.

Стратегія інформантки з Голосіївського району слабо залежить від часу доби - вона живе на однаковій відстані між двома станціями метро, що знаходяться на різних гілках, і при необхідності поїхати кудись на метро, вона дивиться, який маршрут буде коротшим, і, в залежності від кінцевого пункту призначення йде на потрібну зупинку.

Проаналізувавши всі інтерв'ю, ми виявили такі **позиції, що впливають на вибір маршруту:**

1. Час поїздки

У години пік на дорогах затори, і передбачити час поїздки досить складно – тому частина інформантів вибирає метрополітен або маленькі маршрутки, які можуть об'їхати узбіччям будь-яку пробку. Частина інформантів віддає перевагу іншій практиці: вони будують свій розклад таким чином, щоб їх поїздки припадали не на години пік. А на міжпіковий час, і таким чином уникають заторів. Таких респондентів у нас виявилось 35%.

2. Пору року, коли здійснюється поїздка

У теплу пору у місті інформанти готові проходити частину маршруту пішки. Як правило, прогулянка довжиною в 1-2 кілометри є або частиною маршруту до метро, або від метро і до місця призначення. Влітку, пізно навесні або ранньої осені ця відстань легко долається пішки. Взимку, ранньою весною та пізньою осінню люди воліють робити зайву пересадку. Таких респондентів у нас виявилось 7%.

3. Погода

За хорошої погоди респонденти також схильні більше часу витратити на пересування пішки. Практика піших прогулянок досить поширена у інформантів, що мешкають поблизу парків і садів, в тихих кварталах осторонь головних магістралей. Таких респондентів у нас виявилось 5%.

4. Ресурси вільного часу

Якщо інформант спізнюється на важливий захід, то ключовим фактором стає час у дорозі. Комфорт, вартість поїздки та інші фактори починають втрачати своє значення. Таких респондентів у нас виявилось 35%.

5. Матеріальні можливості

Для низки інформантів невисока вартість поїздки відіграє важливу роль. Залежно від матеріального становища, інформанти можуть обирати різні за ціною маршрути. Таких респондентів у нас виявилось 3%.

6. Наявність чи відсутність супутника

Якщо поїздка здійснюється не поодинці, а вдвох, то поїздка сприймається вже інакше. За розмовою час у дорозі може здатися менше, і довгий маршрут не сприйматиметься таким. Таких респондентів у нас виявилось 5%.

7. Самопочуття

При поганому самопочутті інформанти найчастіше обирають транспорт, що поєднує у собі високу швидкість і відносний комфорт у поїздки. За хорошого самопочуття вирішальними можуть бути зовсім інші фактори. Таких респондентів у нас виявилось 6%.

8. Настрій

Інформантка із Дніпровського району розповіла, що вона цінує тролейбуси за особливий настрій, який вони створюють – там затишно, комфортно: «Періодично виникає бажання сісти на той самий тролейбус і проїхати повне коло». Таких респондентів у нас виявилось 4%.

Графічно отримані дані зображені на Рисунку 2.2.

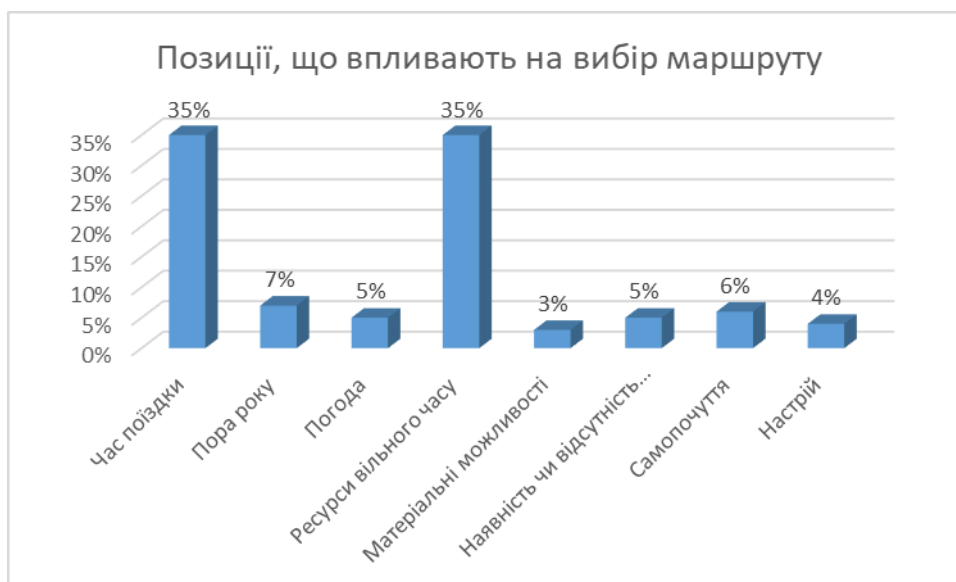


Рисунок 2.2. «Позиції, що впливають на вибір маршруту киянами».

Частина інформантів зазначала, що у Києві є райони, де бракує станцій метро, тоді як інша частина вважала, що станцій метрополітену у місті цілком достатньо. Як правило, про відсутність метро в окремих районах і мікрорайонах Києва замислюються ті інформанти, які або в таких районах живуть, або часто бувають, або багато їздять столицею і в результаті мають можливість порівняти транспортну доступність різних місць.

Центральні райони

Інформанти, які проживають у центральних районах, досить часто використовують стратегію, спрямовану на використання переважно наземного громадського транспорту, та не менше використання метро. Хоча багато хто живе біля станцій метро (у центрі Києва станцій метрополітену досить багато), часто психологічно комфортним при поїздках на невеликі відстані є пересування на наземному транспорті. Чому так відбувається? По-перше, для деяких людей спуск у метро є певним «переходом» в інший вимір. По-друге,

метро в Києві глибоке, доводиться витратити час на спуск та підйом, довгі переходи. По-третє, буває, що людям треба дістатися не з одного метро до іншого метро, а з місця, розташованого не близько від метро, до іншого місця, що також знаходиться не біля метро. У такому разі перед або після метро доведеться користуватися будь-яким видом транспорту.

У центральних районах Києва на вулицях багато громадського наземного транспорту: у всіх спальних районах є громадський наземний транспорт, що їде з периферії до центру. Інформанти, що проживають в центральних районах столиці, мають багато можливостей переміщатися по прилеглих районах на автобусах, тролейбусах, трамваях, маршрутках. Таким чином, найчастіше інформанти із центральних районів використовують метро лише при поїздках на значні відстані.

Ще одна практика, яку варто виділити серед інформантів із центральних районів Києва – прихильність до одного маршруту. Із чотирьох інформанток із центральних районів міста лише одна розповіла, що звикла в одне й те саме місце добиратися різними способами – залежно від часу доби, наявності пробок, швидкості транспорту, ресурсів часу. Ще одна інформантка розповіла, що змінює свій маршрут, тільки якщо міняються місця, в яких їй треба побувати: після переїзду її студії в межах одного району, інформантка обрала зручніший маршрут і відмовилася від попереднього, хоча він теж залишався можливим – нове місце студії розташовувалося неподалік маршруту тролейбуса, яким часто користувалася інформантка.

Практика пошуку потрібного маршруту насамперед викликана прагненням інформантки їхати навпростець і найкоротшим шляхом. Дві інформантки, що залишилися, воліють добиратися до місць призначення одним і тим же способом, не пробують нових варіантів і не знають, куди йде частина маршрутів, що проходять повз їхні домівки.

Графічно практики вибору маршруту киянами можна зобразити наступним чином (Рисунок 2.3.):

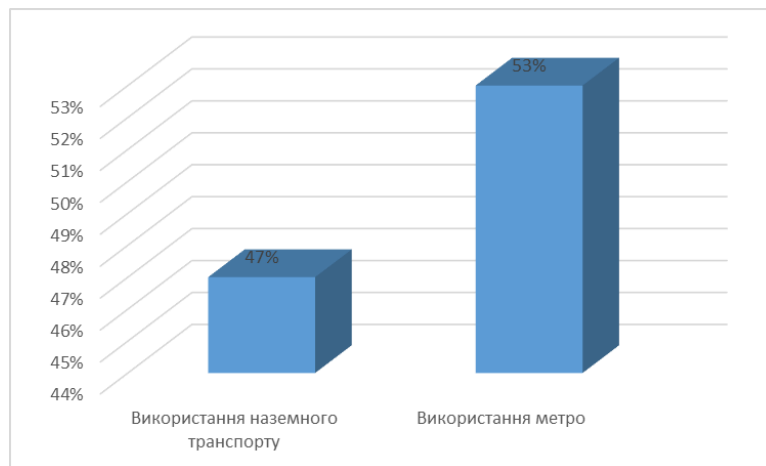


Рисунок 2.3. «Розподіл стратегій, спрямованих на використання наземного та підземного транспорту в Центральних районах Києва».

Думки про роботу громадського транспорту інформантів з центральних районів діаметрально різняться. Одна інформантка вважає транспортну систему свого району дуже добре організованою, ще двох інформанток транспортна система загалом влаштовує, і одна інформантка незадоволена роботою наземного транспорту у своєму районі.

Спальні райони лівобережжя та правобережжя

Як ми вже згадували раніше, інформантів-мешканців спальних районів можна умовно поділити на три групи:

- 1) Люди, що живуть біля метро і добираються до метро пішки
- 2) Люди, які живуть на більшій відстані від метро, та добираються до метро на наземному транспорті (як правило – автобуси та маршрутки, рідше – тролейбуси та трамваї)
- 3) Люди, які живуть на великій відстані від метро і практично не використовують метро у своїх щоденних поїздках.

Відсоткове співвідношення респондентів зображено на Рисунку 2.4.

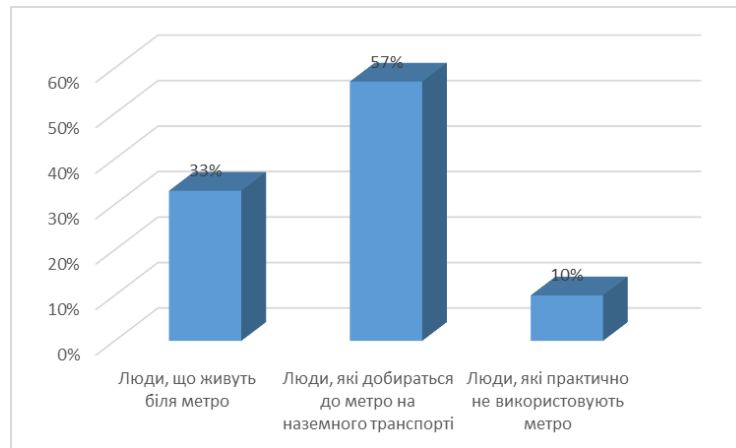


Рисунок 2.4. «Відсоткове співвідношення респондентів, що живуть в спальних районах лівобережжя та правобережжя».

Досліджуємо докладніше кожен з цих підгруп.

Представники *першої групи* живуть біля метро в спальних районах практично в будь-яких ситуаціях віддають перевагу метро іншим видам транспорту. Їхні стратегії спрямовані на те, щоб більшість поїздок здійснювати на метро, а за необхідності користуватись іншим видом транспорту – мінімізувати час у наземному транспорті.

Метро цінують за його передбачуваність: наземний транспорт іноді доводиться чекати довго, а метро ходить кожні 2-3 хвилини.

Багато інформантів, що живуть біля метро, користуються метро навіть у тих випадках, коли було б швидше проїхати землею. Наприклад, при поїздках у метро на 1-2 станцію часто було б швидше поїхати автобусом, маршруткою або тролейбусом.

Також метро перестає бути транспортом, що забезпечує тимчасову перевагу при поїздках з кінця однієї гілки до кінця іншої гілки, якщо відстань між станціями по землі істотно менша за відстань, яку треба їхати в метро

Інформанти, що становлять *другу групу* – що живуть на відстані від метро, що використовують його регулярно, виявились найобізнанішими у сфері транспорту. Вони успішно комбінують одразу кілька стратегій. Багато хто з інформантів, що живуть далеко від метро, регулярно користуються не однією станицею метро, а кількома. Буває, що одна станція метро географічно ближче до будинку, але більшість транспорту йде до іншої станції метро.

Можлива й інша ситуація: станція, яка знаходиться неподалік будинку, розташована на лінії, з якої незручно робити пересадку на іншу лінію – у такому разі краще дістатися по землі до більш віддаленої станції метро на іншій гілці та їхати в метро без пересадок. Втім, бувають і випадки, коли інформантові не має значення, до якої станції метро попрямувати – наприклад, якщо всі вони розташовані на одній гілці.

Деякі інформанти регулярно використовують наземний транспорт, щоб дістатися метро, але можуть і прогулятися пішки, якщо їм дозволяє погода.

Подібна практика – чергування піших прогулянок та поїздок на транспорті на невеликі відстані – є досить поширеним явищем серед інформантів, що живуть у радіусі одного-двох кілометрів від метро.

Третя група - люди, які живуть на великій відстані від метро та переважно використовують наземний транспорт. Інформантка з Голосіївського району працює поряд із будинком і на роботу ходить пішки. Магазили та торгові центри, які вона відвідує, знаходяться у радіусі пішої доступності від її будинку. Багато родичів, друзів і колег інформантки живуть у її районі або в сусідніх районах. Потреби в щоденних поїздках на метро просто немає.

Практики інформантки включають регулярні поїздки на громадському транспорті. Навіть коли ці поїздки виходять за межі району інформантки, вони сприймаються як поїздки по одному району, тому що немає спуску в метро.

Інформантка із Солом'янського району не їздить на метро з іншої причини – їй неприємний цей вид транспорту: «Я не люблю метро, мені взагалі неприємно спускатися під землю, не подобається, що там юрби людей».

Щоправда, зовсім уникнути натовпу людей не виходить – інформантка скаржиться, що в години пік автобуси в її районі набиваються до краю. Інформантка практично всюди їздить на автобусах та маршрутках. Вона чудово знається на транспортній системі свого району і вважає, що їй пощастило з місцем проживання. Повз її будинок проходять автобуси та

маршрутки, на яких інформантка може доїхати до свого університету, курсів китайської мови, до родичів. Багато хто з її друзів живе в її районі.

Периферія правобережжя та лівобережжя

Інформанти периферійних районів Києва використовують найбільше стратегій порівняно інформантами з інших районів.

Розповідаючи про свої транспортні звички, мешканці різних приміських районів сходилися багато в чому. З трьох основних видів транспорту - автобус, і маршрутка, найкомфортнішим і найзручнішим транспортом є маршрутка - це твердження правильне для мешканців всіх замських районів. Чому маршрутка настільки популярна? Вона часто ходить, її не треба довго чекати на зупинці. Маршрути маршруток зазвичай прокладені так, що маршрутки проходять ближче до житлових будинків, ходять і маленькими вуличками, на відміну від автобусів, які ходять тільки основними вулицями. Маршрутка їздить швидше, не зупиняється на всіх зупинках, внаслідок чого час у дорозі скорочується. Але при всьому цьому маршрутка має великий недолік - висока вартість поїздки.

Автобус – це найдешевший спосіб доїхати до найближчої станції метро, але і він таїть у собі недоліки. Зазвичай автобуси, що їдуть уранці з передмістя, а ввечері до передмість, переповнені. На дорозі виникають пробки, і дорога стає некомфортною. Натомість автобуси – дуже надійний вид транспорту, вони починають ходити раніше за маршрутки, і закінчують пізніше – а це зручно, якщо додому доводиться повертатися пізно.

Респонденти з приміських районів можуть поєднувати різні види транспорту, так і віддавати перевагу одному виду транспорту.

Висновки до розділу 2

Результати дослідження «Зміст, соціальні механізми та фактори детермінації функціонування та розвитку ГТ у сучасній Україні» обумовлюють висновки другого розділу бакалаврської роботи:

1. Дослідження було проведено у якісній стратегії, що уможливило більш глибоке розуміння соціальних процесів. Даний підхід дозволив виявити специфіку осмислення респондентами досвіду переміщення містом на громадському транспорті, зрозуміти, як структурується їхній повсякденний транзитний досвід і як він впливає на практики використання транспорту. Методом збирання інформації було обрано глибинне напівформалізоване інтерв'ю. Нами було виділено ключові тематичні категорії: «відстань до метро», «безпечна поїздка», «комфортна поїздка», «очікування від транспорту». Для пошуку респондентів використовувався метод снігової кулі.

2. Для нашого дослідження було проведено серію інтерв'ю з жителями м. Києва – людьми, які прожили у столиці більше 3 років. Ми провели 20 інтерв'ю – з них вісімнадцять – з людьми, які проживають три або більше року в кожному з адміністративних міських районів Києва. А також нами були проведені два інтерв'ю з людьми, що жили у чотирьох та більше районах м. Києва за останні п'ять років. Процес формування вибіркової сукупності був таким: ми вивчили карту м. Києва, схему метрополітену та інформацію про адміністративно-територіальний поділ столиці України. Для зручності аналізу ми розділили всі райони міста на 3 категорії: центральні; спальні та периферійні райони, що знаходяться на правому березі Дніпра; спальні та периферійні райони, що знаходяться на лівому березі Дніпра.

3. Для обробки даних основним методом було обрано аналіз якісних даних за допомогою «кодування через концептуалізацію та категоризацію». Виявлялися суттєві тематичні категорії («вибір маршруту», «район проживання», «безпечна поїздка», «улюблений вид транспорту», «ставлення до метрополітену», «чинники вибору транспорту», «комфортна поїздка»,

«поведінка у транспорті», «очікування від транспорту», «близькість до метро» тощо), які в процесі аналізу наповнювалися смислами, ілюструвалися цитатами, концептуалізувалися.

4. Результати нашого дослідження дають можливість стверджувати, що люди обирають оптимальний варіант ГТ залежно від наступних факторів: час доби, наявність альтернативи «тут і зараз», маленький запас часу. Проаналізувавши всі інтерв'ю, ми виявили такі позиції, що впливають на вибір маршруту: час поїздки, пора року, коли здійснюється поїздка, погода, ресурси вільного часу, матеріальні можливості, наявність чи відсутність супутника, настроїв, самопочуття.

ВИСНОВКИ

1. Нами був здійснений теоретичний аналіз проблеми громадського транспорту як об'єкту соціологічного дослідження. Відповідно, можемо підбити підсумки, що громадський транспорт – це пасажирський транспорт, доступний та затребуваний для використання широкими верствами населення, послуги якого надаються за певну плату. Транспортні засоби, що відносяться до нього, призначені для перевезення досить великої кількості пасажирів одноразово і курсують за певними маршрутами. До різновидів ГТ відносять: рейковий, водний та нерейковий.

В основі єдності галузі транспортної системи лежить взаємодія різних видів громадського транспорту, кожен з яких є складним системним утворенням і виступає як сукупність взаємопов'язаних технічних та соціальних компонентів. Соціологічне дослідження громадського транспорту, як соціального феномену може здійснюватись за багатьма критеріями: кількість та маршрути руху пасажирів, думка пасажирів та їх оцінка якості послуг, робота персоналу, потреба сегментування пасажирів громадського транспорту, вимірювання пішохідних і транспортних потоків тощо.

2. Сучасні теоретико-методологічні підходи до соціологічного дослідження громадського транспорту базуються на поглядах класиків соціології про урбанізацію та індустріалізацію, утворення міста, децентралізацію тощо. Протягом другої половини ХХ століття виникли три великі підходи до вивчення урбанізму: науково-кількісний; урбаністична політична економія; постмодерністська урбаністика. Деякі економісти, навпаки вказували, що зв'язок між розвитком транспорту та економічним зростанням міста не завжди буває прямим та одностороннім, адже є міста, що вклалися в інфраструктуру, це дозволило їм займатися перевезеннями на суші та воді, є і такі, що лише створили собі фінансові проблеми. Також багато досліджень було в області децентралізації міста, адже найважливіші, яскраві та цікаві для нього події відбуватимуться у невеликому та скупченому

діловому центрі, тому багато підприємств почали переміщатись до передмість. Велике значення для соціологічного дослідження громадського транспорту займає емоційно-афективна складова соціального життя.

3. На сьогоднішній день в Україні існує очевидна необхідність у дослідженнях проблем громадського транспорту, адже не дивлячись на значну його поширеність в містах країни, не виправдано мала кількість вітчизняних науковців займається цим питанням. Українські вчені займались проблематикою сталого функціонування та підвищення економічної результативності у діяльності міського громадського транспорту. Сукупність можливостей мешканців міст для здійснення пересунення обумовила велику кількість досліджень для прогнозування, розрахунку, моделювання, розподілу транспортної роботи між наведеними способами її організації і реалізації. Велике значення мають дослідження міського електротранспорту та основних його завдань. Ефективні та стійкі транспортні системи є передумовами сталого економічного розвитку, основні шляхи досягнення якого фокусуються на інформаційно-комунікаційних технологіях, зниженні забруднення навколишнього середовища, підвищенні якості життя та задоволення запитів жителів, раціональне землекористування, розумне нормативно-правове регулювання, тарифи, організацію руху та управління транспортом.

4. При проведенні даного дослідження нами була вивчена ідея про те, що люди вибирають найбільш підходящий для них спосіб поїздки в транспорті, відштовхуючись від своїх інтересів і цілей. Складовими ефективності підприємств громадського транспорту мають бути не лише прибутковість перевізників, а і рівень задоволеності пасажирів якістю отриманих послуг, ступінь забезпеченості суспільних потреб послугами з перевезень громадян, тобто кількість перевезених громадян, ступінь оновлення основних виробничих фондів (особливо транспортних засобів). До чинників, за допомогою яких можна визначити соціальні механізми та фактори детермінації функціонування і розвитку громадського транспорту належать об'єктивні: зростання рівня автомобілізації серед населення;

підвищення рівня інтенсивності використання особистого транспорту; диспропорція між рівнем автомобілізації і темпами дорожнього будівництва; містобудівні та планувальні проблеми розвитку міської території тощо. Суб'єктивні: недосконала система організації та управління розбудови дорожньо-транспортного комплексу; недосконала законодавча база на місцевому та регіональному рівнях; недостатнє фінансування розвитку дорожніх мереж та транспортної інфраструктури тощо. Крім того, важливим питанням у дослідженні сфери громадського транспорту є ефект від нього.

5. Дослідження «Зміст, соціальні механізми та фактори детермінації функціонування та розвитку ГТ у сучасній Україні» було проведено у якісній стратегії. Якісні методи уможливили більш глибоке розуміння соціальних процесів. Методом збирання інформації було обрано глибинне напівформалізоване інтерв'ю. Інтерв'ю з інформантами було проведено на нейтральній території. Для проведення інтерв'ю було розроблено гайд, що складався з чотирьох тематичних блоків: місце проживання, використання транспорту у повсякденному житті, оцінка місця проживання, вплив транспорту на мобільність. Для пошуку респондентів використовувався метод снігової кулі. Для цього дослідження було проведено серію інтерв'ю з жителями м. Києва – людьми, які прожили у столиці більше 3 років. Ми провели 20 інтерв'ю – з них вісімнадцять – з людьми, які проживають три або більше року в кожному з адміністративних міських районів Києва, а також нами були проведені два інтерв'ю з людьми, що жили у чотирьох та більше районах м. Києва за останні п'ять років. Таймінг інтерв'ю варіюється від 43 хвилин до півтори години, в середньому інтерв'ю тривали близько години. Для зручності аналізу ми розділили всі райони міста на 3 категорії: центральні; спальні та периферійні райони, що знаходяться на правому березі Дніпра; спальні та периферійні райони, що знаходяться на лівому березі Дніпра. Для обробки даних основним методом було обрано аналіз якісних даних за допомогою «кодування через концептуалізацію та категоризацію». Результати нашого дослідження дають можливість стверджувати, що люди обирають

оптимальний варіант ГТ залежно від наступних факторів: час доби, наявність альтернативи «тут і зараз», маленький запас часу. Проаналізувавши всі інтерв'ю, ми виявили такі позиції, що впливають на вибір маршруту: час поїздки, пора року, коли здійснюється поїздка, погода, ресурси вільного часу, матеріальні можливості, наявність чи відсутність супутника, настрій, самопочуття.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.2001 № 2344-III: станом на 16 квітня 2022 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата звернення: 21.05.2022).
2. Антошвили М.Е. Определение необходимого количества подвижного состава для работы на городских автобусных маршрутах / Антошвили М.Е., Спирин И.В. // Научно-технический реферативный сборник, №10. – М.: ЦБНТИ Минавтотранса РСФСР, 1975. – 15 с.
3. Білоусов Ю.М. Маршрутка на міській території: розвінчання міфів // Транспорт України. – 2010. – №5 (30). – С. 50-52.
4. Буров А.Ю. Система психофизиологического обеспечения надежности персонала автотранспортных предприятий / Буров А.Ю. // Материалы международной конференции «Эргономика на автомобильном транспорте». – Харьков, ХГАДТУ, 1997. – С. 100-101.
5. Вебер М. История хозяйства. Город / Пер. с нем.; Под ред. И. Гревса; Коммент. Н. Саркитова, Г. Кучкова. – М.: «КАНОН-пресс-Ц», «Кучково поле», 2001. – 576 с. (Малая серия «LOGICA SOCIALIS» в серии «Публикации Центра Фундаментальной Социологии»).
6. Вебер М. Избранные произведения: Пер. с нем./Сост., общ. ред. и послесл. Ю. Н. Давыдова; Предисл П. П. Гайденко. – М.: Прогресс, 1990. – 808 с.
7. Васильева Д. Простір повсякденної взаємодії у глобальних процесах // Вісник НТУУ «КПІ» Політологія. Соціологія. Право. Серія 12. – 2010. – Сер. 12. – №1. – С.322-329.
8. Вдовиченко В.О. Ефективність функціонування міської пасажирської транспортної системи: автореф. дис. канд. техн. наук 05.22.01 / Вдовиченко В.О. – К.: НТУ, 2004. – 20 с.
9. Вол М., Мартин Б. Анализ транспортных систем. – М.: Транспорт, 1989. – 514 с.

10. Вучик В.Р. Транспорт в городах, удобных для жизни // Вукан Вучик. – М.: Территория будущего. 2011. – 576 с.
11. Гецович Е. М. Засядько Д. В. Определение интенсивностей и направлений транзитных транспортных потоков в центральной деловой части города / Коммунальное хозяйство городов. ХНАМГ. Вып. 86. – Киев «Техника», 2009 – С. 350-357.
12. Гофман И. Представление себя другим в повседневной жизни / Пер. с англ. и вступ. статья А. Д. Ковалева – М.: «КАНОН-пресс-Ц», «Кучково поле», 2000. – 304 с. (Малая серия «LOGICA SOCIALIS» в серии «Публикации Центра Фундаментальной Социологии»).
13. Гудков В. Аналітична база розрахунку та оцінки роботи всіх видів міського пасажирського рухомого складу // Транспорт: наука, техніка, управління. – 2013. – №4. – С. 8-12.
14. Давідіч Ю. О. Ергономічне забезпечення транспортних процесів: навч. посібник / Ю. О. Давідіч, Є. І. Куш, Д. П. Понкратов; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – Х. : ХНАМГ, 2011. – 392 с.
15. Е. В. Павлова, Галицька Я. А. Проблеми міської агломерації та сітілогістики. – //NewsofScienceandEducation. Видавництво: PublishingHouse «EducationandScience» s.r.o.(Прага), 2017.No
16. Еліас Н. Суспільство індивідів. – М: Практис, –350 с.
17. Івлєва І. Мігранти у сфері міського транспорту – «життя на колесах» // Вісник НТУУ «КПІ» Політологія. Соціологія. Право. Серія 12. – 2014. – №3. – С. 208-217.
18. Ильин В.И. Драматургия качественного полевого исследования. СПб: Интерсоцис, 2006. – 256 с.
19. Кравченко Е. И. Теория социального действия: от Макса Вебера к феноменологам // Социологический журнал. – 2001. – № 3. – С.121-141.
20. Коцюк А.Я. Совершенствование автобусных маршрутных систем в крупных и крупнейших городах: автореф. дисс... канд. техн. наук: 05.22.10 / Коцюк А.Я. – К.: КАДИ, 1990. – 20 с.

21. Крушельницька Я.В. Фізіологія і психологія праці / Крушельницька Я.В. – К.: КНЕУ, 2003. – 367 с.
22. Кузнецов А., Тугушев І., Шайтанова Л. Соціологія інженерів та громадський транспорт: маршрутні таксі, автомобілізація, (не)безпека. // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія 7. – №4. – 2014. – С. 52-67.
23. Лефевр А. Производство пространства / Анри Лефевр; [пер. с фр. И. Стаф]. – М.: Strelka Press, 2015. – 432 с.
24. Мун Э. Е. Организация перевозок пассажиров маршрутными такси / Мун Э.Е., Рубец А.Д. – М.: Транспорт, 1986. – 136 с.
25. Миротин Л.Б., Гудков В.А., Зырянов З.З. и др. Управление грузовыми потоками в транспортно-логистических системах / под ред. Л.Б. Миротина. – М.: Горячая линия – Телеком, 2010. – 704 с.
26. Месарович М., Мако Д., Такахара И. Теория иерархических многоуровневых систем. – М.: Мир, 1973. – 344 с.
27. Пассажи́рские автомоби́льные перевозки / [Л. Л. Афанасьев, А. И. Воркут, А. Б. Дьяков, Л. Б. Миротин, Н. Б. Островский]. – Москва : Транспорт, 1986. – 220 с.
28. Парсонс Т. Про структуру соціального впливу. – М.: Академічний проект, 2000 – 880 с.
29. Парсонс. Т. Система координат дії та загальна теорія систем дії. Функціональна теорія зміни. Поняття суспільства// Американська соціологічна думка. – Х: Вид. Міжнародного університету бізнесу та управління, 1996. – С. 462-525.
30. Приміські пасажи́рські перевезення: навчальний посібник / [М.Є. Кристо́пчук, О.О. Лобашов] – Х.: НТМТ, 2012. – 224с
31. Пассажи́рские автомоби́льные перевозки / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин, С.А. Ширяев; под ред. В.А. Гудкова. – М.: Горячая линия – Телеком, 2004. – 448 с.

32. Системологія на транспорті. Ергономіка / Гаврилов Е. В., Дмитриченко М. Ф., Доля В. К. та ін. ; під ред. М. Ф. Дмитриченка. – К. : Знання України, 2008. – 256 с. – (5 кн. / Гаврилов Е. В., Дмитриченко М. Ф., Доля В. К. та ін.; кн. 5).
33. Сафронов Э.А. Научно-методические основы развития систем городского пассажирского транспорта (города от 100 до 500 тыс. жителей): автореф. дисс... д-ра техн. наук: 05.22.01 / Сафронов Э.А. – М.: МАДИ 1991. – 50 с.
34. Трубіна Є. Місто теоретично. Досліди осмислення простору. М.: Новий літературний огляд, 2011. – 520 с.
35. Транспортна система України: загальна характеристика та особливості розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://osvita.ua/vnz/reports/econom_theory/22230/
36. Ульман Е. Географія транспорту// Американська географія: Сучасний стан та перспективи. – М.: вид-во іноземної літератури, 1957, – С.301-321
37. Ульман Е. Теорія розміщення міст// Географія міст – М.: Прогрес, 1965. – С.176-186
38. Уррі Д. Погляд туриста та глобалізація // Масова культура: Сучасні західні дослідження. – К.: Прагматика культури, 2005. – С. 136-150
39. Уррі Д. Мобільності. – М.: Видавнича та консалтингова група «Практис», 2012, – 576 с.
40. Уррі, Д. Соціологія поза суспільства. Види мобільності для ХХІ сторіччя. – М: Вища школа економіки, 2012. – 336 с.
41. Усков Н.С. Организация управления территориальными производственно-транспортными комплексами: учебник для вузов. – М., 1999. – 320 с.
42. Усков Н.С. Организация управления территориальными производственно-транспортными комплексами: транспортные узлы: учебник для вузов. – М., 1993. – 80 с.

43. Шипілов Е. Прогнозування розподілу пасажиропотоків за різними видами міського громадського транспорту з урахуванням вимог, що пред'являються пасажирами до перевезень // Вісті ВолгДТУ. Наземні транспортні системи. 2010. – Вип.3. – №10 (70). – С. 130-134.
44. Ширяєв С. Маршрутне таксі: панацея чи катастрофа? //Вантажне та пасажирське автогосподарство, 2007. – №11. – С. 45-48.
45. Шугальський З. Соціальні практики: інтерпретація поняття//Знання. Розуміння. Вміння. 2012. – №2. – С. 276-280
46. Штомпка П. Социология социальных изменений/Пер, с англ, под ред. В.А.Ядова. – М.: Аспект Пресс, 1996. – 416 с.
47. Шютц Альфред Смысловая структура повседневного мира: очерки по феноменологической социологии / Сост. А.Я. Алхасов; Пер. с англ. А.Я. Алхасова, Н.Я. Мазлумяновой; Научи, ред. Перевода Г.С. Батыгин . М.: Институт Фонда «Общественное мнение», 2003, 336 с.
48. Еріксен Т. Тиранія моменту. Час за доби інформації. Москва: Весь світ, 2003 – 208 с.
49. Auge M. In the Metro. –Minneapolis University of Minnesota Press, 2012
50. Fogelson.R. Downtown: Its Rise and Fall: 1880-1950, USA, 2001, 477 p.
51. Harris C., Ullman E. The Nature of Cities // Annals of the American Academy of Political and Social Sciences. 1945. Vol. 242. P. 7-17
52. Ingold T. Evolution and Social Life. NY.: Routledge, 1986, 380 p
53. Ullman. E. The Role of Transportation and the Bases for Interaction. Chicago Press, 1956. P. 862-880
54. Virilio P. Speed and politics. LA. : Semiotext(e). 2007. 170 p.

ДОДАТОК А

Гайд для інтерв'ю

Блок 1

«Місце проживання»

1. В якому районі ви мешкаєте?
2. Яка найближча до вас станція метро?
3. Скільки часу займає дорога до метро?
4. Як ви вважаєте, ви живете далеко від метро чи близько?

Блок 2

«Використання транспорту у повсякденному житті»

5. Наскільки великі відстані ви зазвичай долаєте щодня?
6. Як часто ви взагалі користуєтесь транспортом? Громадським транспортом? Особистим транспортом?
7. Яким видом транспорту ви користуєтесь найчастіше? Чому ви вибираєте саме цей вид транспорту?
8. Будь ласка, опишіть свою дорогу до місця роботи/навчання/іншого місця, куди ви їздите найчастіше?
9. Як часто і в яких районах/на яких напрямках ви користуєтесь метро, автобусами, тролейбусами, трамваями, електричками, маршрутками, водним транспортом, таксі, власним автомобілем?
10. Вас влаштовує транспорт у вашому районі та в Києві взагалі?
11. Що вам важливо при виборі виду громадського транспорту? Висока швидкість, відсутність пересадок, комфорт в дорозі (можливість їхати сидячи або стоячи, але без товкучки), дешевизна поїздки, можливість оплачувати проїзд проїзним, гарні навички водія, дотримання розкладу, частота транспорту, відсутність пробок, чистота, вікна, цікавий вид з вікна?
12. Що не грає вам великої ролі при виборі виду громадського транспорту?

13. Що ви зазвичай робите у транспорті чи чекаючи на транспорт?
14. Які поради щодо використання громадського транспорту ви дали б людям, які переїхали до Києва з іншого міста?
15. Які поради щодо використання громадського транспорту ви дали б людям, які переїхали до вашого району з іншого району?

Блок 3

«Оцінка місця проживання»

16. Ви задоволені вашим районом проживання? Що вам подобається? Що вам не подобається?
17. Якби ви могли змінити схему громадського транспорту у вашому районі, що ви зробили б? А якби ви могли змінити роботу громадського транспорту Києвом?
18. Як ви вважаєте, який вид транспорту треба розвивати в Києві? Чому?
19. Чи достатньо у Києві станцій метро? У яких районах станцій метро є багато? У яких районах його не вистачає?
20. Якби у вашому районі могли побудувати станцію метро, де б ви запропонували її побудувати? На якій вулиці? Чому?

Блок 4

«Вплив транспорту на мобільність»

21. Як впливає на ваше життя той факт, що поруч із вашим будинком є станція метро/немає станції метро? Ви бачите якісь плюси? Мінуси?
22. Якби транспортна обстановка у вашому районі покращилася чи погіршилася, як це змінило б ваші повсякденні практики? Чи стали б ви їздити більше чи менше? Відмовилися б від кількох поїздок?
23. Як ви думаєте, які функції має громадський транспорт окрім безпосереднього перевезення людей?
24. Яку відстань ви зазвичай долає на транспорті, а яку пішки?

25. Як ви вважаєте, яким має бути радіус пішої доступності до метро? Пішої доступності до найближчої зупинки наземного транспорту?

26. Як ви вважаєте, яким має бути час очікування наземного транспорту?

ДОДАТОК Б

Приклад транскрипту інтерв'ю

I (інтерв'юер): Розкажіть, будь ласка, які станції метро розташовані найближче до вас? Якими станціями ви користуєтесь найчастіше?

Р (респондент): Я живу в районі Виноградаря. Станцій метро в моєму районі немає.

I: Скільки часу у вас займає дорога до метро?

Декілька варіантів: коли година пік – десь 30-40 хвилин. В інший час – біля 15 хвилин. Виходжу з дому я із запасом.

Р: Як ви вважаєте, ви живете далеко від метро чи близько?

Та я думаю, що живу не так уже й далеко, є люди, які живуть і далі. Але все-рівно, вважаю, що метро від місця мого проживання далеко, адже до нього потрібно добиратись автобусом (455 та 465).

I: Як часто ви користуєтесь громадським транспортом?

Р: Щодня.

I: Опишіть, будь ласка, ваш щоденний маршрут, яким ви користуєтесь найчастіше. Як ви їздите на роботу чи на навчання?

Р: Виходжу зазвичай о 6:00, 10 хвилин іде до автобусної зупинки. Потім їду до станції метро Нивки 15 хвилин (за нормального трафіку транспорту), потім 25 хвилин на метро до роботи (станція Лівобережна).

I: Назад додому ви їдете в такий же спосіб?

Р: Так.

I: У яких районах міста ви часто буваєте?

Р: Лівобережна, бо там працюю, район цирку і Політехнічний інститут для дозвілля.

I: І скільки часу ви проводите у дорозі?

Р: Орієнтовно однаково до кожного району, різниця хвилин 10. В середньому – годину добираюсь. До Політехнічного хвилин 30-40.

I: Який вид транспорту ви найчастіше використовуєте?

Р: Я зазвичай пересуваюсь на метро. Маршрутки та автобуси – тільки у випадку, коли мені треба до цього метро добратись.

I: А який ваш улюблений вид транспорту?

Р: Метро.

I: Як часто ви їздите на різних видах транспорту? І у яких районах зазвичай?

Р: На метро і маршрутках я їжджу щодня.

I: А як часто ви використовуєте тролейбуси та трамваї?

Р: Зараз я на них не пересуваюсь. Та і раніше – вкрай рідко.

I: А електричками ви користуєтесь?

Р: На Виноградарі є

Залізнична станція, але добиратись до неї зовсім не зручно та і графік не підходящий для мого режиму.

I: Вас влаштовує транспорт на Виноградарі?

Р: Ні. Транспорту мало, тей, що є – завжди переповнений, самих одиниць ГТ замало.

I: У вас є якісь думки щодо цього? Ідеї як вирішити цю проблему?

Р: А як це можна вирішити? Хіба що прискорити будівництво метро до Виноградаря, або пустити більше транспорту до р-ну в години підвищеного попиту.

I: Можна змінити інтервали автобусів, ввести нові маршрути.

Р: Вводити нові маршрути немає потреби – маршрути прокладені нормально. У години пік автобуси повинні ходити часто: туди-назад. А так маршрутів вистачає, треба більша кількість автобуси.

I: А вас влаштовує громадський транспорт у Києві?

Р: Так, цілком влаштовує. Транспорт у столиці подобається більше, він краще організований, ніж на Виноградарі. Все більш продумано, співвідноситься один з одним.

I: А що для вас важливе при поїздках? Висока швидкість? Комфорт у дорозі, вартість поїздки, ще щось?

Р: Швидкість, звісно, це головне. Хочеться доїхати якнайшвидше. Висока швидкість важливіша за комфорт у дорозі. Взагалі, співвідношення швидкості та ціни – найголовніше. Дуже важливо, щоб транспорт ходив за розкладом. Коли є інтервал – це незручно – невідомо коли він там прийшов – пішов. Ще при виборі маршруту транспорту – важливий час, який він іде.

I: А що ви зазвичай робите у транспорті та в очікуванні транспорту?

Р: Ну, я намагаюся так організувати свій час, щоб чекати на транспорт довго не доводилося. А в поїзді я зазвичай копаюсь в інтернеті, шукаю щось нове, слухаю музику.

I: Ви задоволені вашим районом проживання? Які плюси та мінуси життя на Виноградарі можете виділити?

Р: Виноградар мені подобається. Спокійний район, багато магазинів, аптек, але відсутність метро – це суттєвий мінус.

I: Тобто, можна сказати, що в майбутньому ви збираєтеся переїхати з Виноградаря в інший район, де є метро?

Р: Так, думаю я скоро звідси поїду. Ви зрозумієте, Виноградар має багато плюсів. Тут свіже повітря, мало машин. Немає сучасних торгових центрів та розваг для дітей. Немає розважальних комплексів. За всім цим треба їхати до самого Києва. У мене більшість друзів та знайомих – з інших районів міста, хоча на Виноградарі я живу з народження.

I: Як ви вважаєте, який вид транспорту слід розвивати Києву?

Р: Звісно метро. Є багато районів, які розташовані далеко від метро – Виноградар, Троєщина, Борщагівка. Періодично з'являється інформація, що

збираються провести метро на Виноградарі, але ця ідея просувається дуже повільно.

I: А ким ви себе насамперед відчуваєте – мешканцем Виноградаря чи всього Києва?

P: Насамперед мешканцем Виноградаря – це рідне. Там реально добре жити. Але саме життя – це Київ.

I: Як ви вважаєте, у Києві достатньо станцій метро?

P: Достатньо, окрім тих районів, які я називав (віддалених)

I: А якщо поряд з вашим будинком відкрилося б метро, стали б ви частіше здійснювати поїздки в місто?

P: Так, безумовно так.

I: А якби у вашому районі побудували б станцію, де, на вашу думку, було б краще її розташувати?

P: Було б логічно збудувати станцію метро посередині між в'їздом у Виноградар і самим центром району.

I: А от якби ситуація у вашому районі погіршилася б. Чи стали б ви їздити менше, може змінилися б ваші повсякденні практики?

P: Ну, у нас ситуація із транспортом і так не дуже хороша. Якби вона ще погіршала, то тут одне з двох. Або змінив би місце роботи, або переїхав до іншого р-ну Києва. Тут все залежить від пріоритетів, що подобається більше: місце проживання чи робота.

I: А яку відстань ви зазвичай долаєте пішки, а яку – на транспорті? Ось скільки ви готові пройти пішки?

P: Якщо йти півгодини чи менше – то пішки. Але якщо йти до самого метро – то не готовий, це дуже велика відстань.

I: А які ще функції громадського транспорту, крім безпосереднього перевезення пасажирів, ви можете назвати?

P: Реклама. В автобусах завжди висять плакати з рекламою та і у метро її крутять. Новини...

I: А скільки часу вам комфортно чекати на транспорт на зупинці? І коли зазвичай настає той момент, що ви думаєте: а чому транспорту так довго немає?

Р: Максимум 10 хвилин.

I: Яка, на вашу думку, оптимальна відстань від будинку до найближчої зупинки наземного транспорту і до найближчої станції метро?

Р: На мою думку, до автобусної зупинки – біля 5 хвилин. До метро – якщо воно є – хвилин 10-15.

I: Уявіть, що хтось із ваших знайомих переїхав з іншого району Києва до Виноградаря. Які поради ви йому б дали, щоб їздити транспортом стало комфортніше?

Я точно знаю, в яку точку треба стати на зупинці, де саме відчиняться двері автобуса. В автобусі швидко оббігаю людей і сідаю вперед. Інших секретів начебто немає. А якби обирав, де жити, обрала би проспект Свободи. Там все поряд.