

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

« » червня 2022 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВР

ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 054 «СОЦІОЛОГІЯ»

ОПП «Соціологічна експертиза соціально-політичних процесів»

Тема: Аеропорт як соціальний простір міста: соціологічний аналіз

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

Виконавець: студент СЛ-412 Репінський Артем Вікторович

(студент, група, прізвище, ім'я, по-батькові)

Керівник: кандидат філософських наук, доцент Литовченко Ірина

Василівна

(науковий ступінь, вчене звання, прізвище, ім'я, по-батькові)

РЕФЕРАТ

Дипломна робота містить: 69 сторінок, 2 таблиці, 50 посилання на літературні джерела.

Об'єкт: аеропорт у сучасному суспільстві.

Мета роботи: розробити теоретичну модель аеропорту як соціального простору міста.

Методи дослідження: Оскільки дослідження несе більше теоретичний ніж практичний характер, були застосовані методи що допомагають у вивченні напрацювань науковців, діячів у сфері соціології, архітектури і географії. Дослідницькі наукові праці спрямовані на вивчення роботи, діяльності та соціологічної реальності в середні терміналів аеропортів. Здійснена теоретична інтерпретація англомовних досліджень.

Практична частина спирається на проведені дослідження для підтвердження практичного застосування отриманих в результаті проведенного аналізу знань та наукових праць.

Для проведення авторського соціологічного дослідження в рамках виконання роботи був застосований метод опитування (інтерв'ю).

Предмет дослідження: аеропорт як соціальний простір міста.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні завдання:

здійснити соціологічну інтерпретацію явищ «аеропорт», «термінал», «образ міста»;

охарактеризувати соціологічні теорії дослідження соціального простору в терміналі аеропорту;

проаналізувати дослідження щодо аеропорту як соціального простору міста;

показати особливості аеропорту як простору споживання;

розробити програму та провести соціологічне дослідження на тему «Аеропорт як соціальний простір міста».

Ключові слова: аеропорт, термінал, образ міста, соціальний простір, місто.

Summary

Thesis contains: 69 pages, 2 tables, 50 links to literary sources.

Object: an airport in modern society.

Purpose of work: to develop a theoretical model of the airport as a social space of the city.

Research methods: As the research is more theoretical than practical, methods have been used to help study the work of scientists, figures in the field of sociology, architecture and geography. Research work is aimed at studying the work, activities and sociological reality in the middle of airport terminals. Theoretical interpretation of English-language research is carried out.

The practical part is based on the conducted research to confirm the practical application of the knowledge and scientific works obtained as a result of the analysis.

To conduct an author's sociological study within the survey method (interview) was used to perform the work.

Subject of research: the airport as a social space of the city.

To achieve this goal its necessary to solve the following task:

1. to carry out sociological interpretation of the phenomena "airport", "terminal", "image of the city";
2. describe the sociological theories of the study of social space in the airport terminal;
3. analyze research on the airport as a social space of the city;
4. show the features of the airport as a space of consumption;

5. develop a program and conduct a sociological study on "Airport as a social space of the city."

Key words: airport, terminal, city image, social space, city.

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ АЕРОПОРТУ ЯК СОЦІАЛЬНОГО ПРОСТОРУ	11
1.1 Основні теоретичні підходи до вивчення аеропорту та терміналу аеропорту як простору споживання.....	11
1.2 Соціологічні теорії дослідження соціального простору аеропорту.....	23
Висновки до першого розділу	36
РОЗДІЛ 2. АЕРОПОРТ ЯК ОБРАЗ МІСТА	39
2.1 Інтерпретація образу міста у західних дослідженнях.....	39
2.2 Соціально-просторова типологія Мамфорта: соціальний простір в аеропорті.....	44
Висновки до другого розділу	51
РОЗДІЛ 3. СОЦІОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ СОЦІАЛЬНОГО ПРОСТОРУ АЕРОПОРТУ	53
3.1 Програма соціологічного дослідження «Аеропорт як соціальний простір міста».....	53
3.2. Аналіз результатів соціологічного дослідження.....	58
Висновки до третього розділу	58
ВИСНОВКИ	59
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	63
ДОДАТКИ	

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Протягом останнього десятиліття аеропорт став одним із ключових об'єктів дослідження для географів та соціологів, які працюють із так званою «ною парадигмою мобільності» як певним набором дослідницьких програм, теорій і методів, що досліджують рух людей і речей як процеси, за допомогою яких ідентичності та соціальні відносини виникають, підтримуються та заперечуються (Кресвелл, Шеллер та Уррі, Ейді. У цьому контексті ідеї аеропорту як «не-місця» Оже або просто вузла в «просторі потоків» Кастельса неодноразово піддавались критиці як образи, які затьмарюють складну картину владних відносин, що прийняті в аеропортах шляхом контролю, сортування та спостереження за переміщенням людей, речей і даних наприклад, Меріман Кресвелл, Ейді, Солтер. Деякі аеропорти, часто разом з прилеглими районами, стали позначатися як повноцінні міські центри і називатися відповідно: AirportCity (Амстердам), Sky City (Гонконг), Aviapolis (Гельсінкі), Aerotropolis (Мемфіс) і це не повний список.

Стратегії проектування, які запроваджуються після цих перетворень, іноді схожі на ті, що вже були встановлені в торгових центрах, але їх маніпулятивну силу можна навіть посилити в аеропортах через специфічні вимоги безпеки, менший ступінь свободи пересування людей або можливість використання спостереження в комерційних цілях. Однак у багатьох випадках оперативні цілі, інтереси безпеки та стимули для отримання прибутку важко узгодити, і деякі дослідження вказують на труднощі, з якими влада аеропорту стикається щодня. Наприклад, Клаузер у своїх дослідженнях процедур спостереження в міжнародному аеропорту Женеви стверджував, що аеропорт не слід розглядати як «однорідний світ повного контролю», проаналізувавши, як практика відеоспостереження створюється шляхом компромісів і переговорів між різними зацікавленими сторонами щодня. Зокрема, з їхніх даних випливає, що прагнення аеропорту служити багатофункціональним міським простором та сценою для комерційних заходів створює ряд проблем для фахівців з безпеки та

спостереження, яким доводиться обговорювати своє бачення «безпроблемного» аеропорту з іншими фахівцями.

Сучасний термінал аеропорту, безсумнівно, має велике соціальне значення, оскільки його порівнюють з іншими об'єктами, що представляють соціологічний інтерес, і лише це дає підставу для подальшого вивчення. Той факт, що для деяких людей доступ до аеропорту зараз є звичним явищем, але відмінним для інших, також є необхідною відправною точкою для соціального дослідження. Здавалося б, аеропорти мають набагато більше значення, ніж центри сортування людей, якими вони є на практиці, і саме ця концентрація стилю над функціями вимагає більшого дослідження. Це, звичайно, спільна риса міста, торгового центру та тематичного парку. Однак аеропорти - це, безсумнівно, простір для управління та маніпуляції людьми, і для цього важливо спочатку вивчити всю літературу, щодо інституційного та контролюючого використання простору та розвитку «покірних» або «поступливих» користувачів, які будуть підпорядковуватися як відкритим, так і прихованим силам.

Ступінь наукової розробленості теми.

Соціальний простір міста досліджується сучасних терміналах аеропорту як «інституційне» місце або простір в роботах таких видатних учених як Пітер Адей, Марк Оже, Джон Белль, Вальтер Беньямін, Мішель Фуко, Грэм Фуллер, Кліффорд Гірц, Ервінг Гофман, Аластер Гордон, Марк Готдінер, Джон Ханніган, Франциско Клаузер, Спіро Костоф, Джастін Ллойд, Льюїс Мамфорд, Г'ю Пеарман, Джордж Рітцер, Марк Б. Солтер, Соня Сульцмаєр, Ендрю Вуд. Серед вітчизняних дослідників соціальний простір в аеропорті простір міста досліджували Агеева Г, Сенюра О, Грищенко М, Жулькевська О, та ін.

Мета: розробити теоретичну модель аеропорту як соціального простору міста.

Мета дослідження зумовила формування таких **завдань:**

1. здійснити соціологічну інтерпретацію явищ «аеропорт», «термінал», «образ міста»;
2. охарактеризувати соціологічні теорії дослідження соціального простору в терміналі аеропорту;
3. проаналізувати дослідження щодо аеропорту як соціального простору міста;
4. показати особливості аеропорту як простору споживання;
5. розробити програму та провести соціологічне дослідження на тему «Аеропорт як соціальний простір міста».

Об'єктом дипломної роботи є аеропорт у сучасному суспільстві.

Предметом дипломної роботи є аеропорт як соціальний простір міста.

Теоретичну основу дипломної роботи становлять класичні соціологічні, культурні, соціально-філософські теорії та наукові концепції дослідження аеропорту, праці сучасних українських та зарубіжних учених, присвячені дослідженню соціальних аспектів аеропорту в сучасному суспільстві.

Методи дослідження. Оскільки дослідження несе більше теоретичний ніж практичний характер, були застосовані методи що допомагають у вивченні напрацювань науковців, діячів у сфері соціології, архітектури і географії. Дослідницькі наукові праці спрямовані на вивчення роботи, діяльності та соціологічної реальності в середні терміналів аеропортів. Здійснена теоретична інтерпретація англомовних досліджень.

Практична частина спирається на проведені дослідження для підтвердження практичного застосування отриманих в результаті проведенного аналізу знань та наукових праць.

Наукова новизна отриманих результатів. Соціологія транспорту в Україні на початковому рівні дослідила соціальний простір міста в межах терміналів аеропорту. Це дослідження є спробою до операціоналізації понять та

аналізу наукових праць, що стосуються образу міста в межах терміналу аеропорту.

Наукова новизна дослідження складається з наступних положень та результатів:

- уточнено зміст поняття «образ міста»;
- уточнено форми за якими аеропорт наслідує ознаки міста, торговельного центру ;
- виявлено специфіку образу міста в терміналі аеропорту.

Фактологічні джерела. Для операціоналізації понять що застосовуються в дослідженні використовуються роботи американського міського теоретика Кевіна Лінча (№Зображення міста»), роботи Марка Готдінера («Життя в повітрі») та Марка Оже («Не-місце»).

Теоретичне і практичне значення отриманих результатів. Поле соціології транспорту є розвинутим в країнах західної Європи та Північної Америки. Проаналізовані в дослідженні наукові праці, за датою та тематикою, відповідали на соціологічні виклики часу країни, в якій вони були створені. У зв'язку з неминуче зростаючим запитом щодо розвитку транспортної сфери і початковий рівень становлення соціології транспорту та соціології авіації, праці представлені в дослідженні мають універсальний характер та високу можливість до інтеграції в українську соціальну реальність.

Апробація отриманих результатів.

Положення даного дослідження пройшли апробацію на XXII Міжнародній науково-практичній конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених «Політ. Сучасні проблеми науки» (18-20 травня 2022 р., м. Київ). Основні положення роботи опубліковано автором самостійно у матеріалах конференції.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ АЕРОПОРТУ ЯК СОЦІАЛЬНОГО ПРОСТОРУ

1.1 Основні теоретичні підходи до вивчення аеропорту та терміналу аеропорту як простору споживання

В у мовах розвитку сучасного суспільства особливої актуальності набувають дослідження аеропорту як соціального простору міста. Аеропорт розвивався в ХХ і ХХІ століттях і протягом цього періоду виникли різні типи аеропортів для обслуговування різних потреб. Незважаючи на, здавалося б, утилітарний характер аеропорту, його розмір і дизайн, наприклад, сильно відрізняються в залежності від того, чи є їх основна функція для внутрішніх, міжконтинентальних, військових чи приватних авіаперельотів. Існує також суттєва різниця між функціями Вузлового аеропорту, де більшість пасажирів просто змінюють рейс, і «терміналу», де більшість рейсів є пунктом першого відправлення або кінцевого пункту призначення. Існують також менші регіональні аеропорти, які, будучи «терміналами», менш завантажені і, як правило, виконують більше святкових чартерних рейсів і рідше регулярні рейси. Ми також не повинні забувати про «аеродроми», які, як правило, призначені для власників приватних літаків або чартерів приватних літаків. Для цілей цього дослідження не включаються військові об'єкти та приватні аеродроми. Аеропорт — це аеродром з додатковими можливостями, для комерційного повітряного транспорту. Аеропорти в свою чергу поділяються на регіональний аеропорт - це аеропорт, який обслуговує лише внутрішні рейси. Вузловий аеропорт - великий міжнародний аеропорт, який виконує роль транспортного вузла для пересадки пасажирів та товарів. Головний елемент мережі авіаперевезень, що зв'язує між собою аеропорти, які не мають прямого сполучення. Термінал аеропорту - це будівля в аеропорту, де пасажирів переміщують між наземним транспортом та засобами, які дозволяють їм сісти та висаджуватися з

повітряного судна. Слід зазначити, що, хоча таким чином можна групувати різні приміщення аеропорту разом, це все одно не усуває індивідуальних особливостей кожного терміналу, що впливають з їх географічного розташування, їх архітектури або їхньої історії.

Розвиток авіаційної промисловості є поштовхом до створення нової соціальної реальності. «Життя в повітрі: виживання в новій культурі авіа перельотів»: Марк Готдінер [22], професор соціології Університету в Баффало та Один із провідних міських соціологів Сполучених Штатів, як вступ до своєї роботи над польотом, розповідає про перебування в терміналі аеропорту перед посадкою. У цій дискусії він припускає, що будівля терміналу схожа на місто, торговий центр і тематичний парк. Ця дискусія ґрунтується не на емпіричному вивченні місця, а на особистому досвіді та теоретичній оцінці міської соціології. Одним із положень, що висвітлені раніше в цій дисертації, є те, що термінал аеропорту став, хоча й був з моменту свого заснування, значною структурою, що виходить за межі архітектурних переваг. Готдінер [22] виводить це значення на інший рівень, заявляючи про термінал як статус міста, особливо з огляду на велику кількість літератури та досліджень міста, торгового центру та тематичного парку. «Сучасний аеропорт схожий на місто. Оскільки він став багатофункціональним об'єктом, він також розвивав міську культуру. Імплозивна артикуляція багатоцільового пішохідного натовпу створює критичну масу соціальної щільності, як і жвавий центр міста великого центрального міста». Далі Готдінер виправдовує використання цієї конкретної метафори, припускаючи, що оскільки аеропорт підтримує таку велику й різноманітну групу людей, більшість з яких є незнайомцями, але всі вони певним чином взаємодіють один з одним, то будівля перестає бути фоном, а замість цього стає значущим «незалежним персонажем у публічній мелодрамі» [22]. Готдінер продовжує цю гофманську драматургічну аналогію [17], припускаючи, що не тільки термінал є частиною драми, це також сцена, на якій розігрується багато особистих драм, наприклад, проводи або вітання коханих, близьких, рідних людей. Припускається, що хоча термінал може бути не що інше, як транзитний простір

для окремих людей, обстановка та сцена разом є предметом значної взаємодії. Готдінер досліджує, як термінал схожий на місто в інших аспектах, зокрема в місцях, які він проживав. Ці місця включають магазини та ресторани, готелі та навіть фітнес-центри. Аналогія, яку намагається провести Готдінер, полягає в тому, що як жителі передмістя неохоче їдуть до міста за покупками, відпочинком та фізичними вправами, так і в аеропорту. Готдінер підкреслює, що термінал схожий на місто через фізичну кількість людей, які проходять через кожен день або рік, і зазначає, що хоча час перебування цих людей буде значно меншим, ніж у більшості міст, цифри є значними самі по собі. Він також стверджує той факт, що термінал має спроектоване середовище, таке як бульвари та засаджені деревами доріжки, знову робить його схожим на місто: «люди живуть, люблять, а іноді навіть вмирають в аеропортах. Немовлята народжуються там: діти зазнають насильства» [22]. Готдінер описує аеропорт як самостійну економіку; знову ж таки, досить важливої величини, щоб виправдати аналогію з містом; «Короче кажучи, аеропорти обробляють людей і товари для отримання прибутку. Так само як і міста» [22].

Згодом подібні аргументи були висунуті багатьма іншими авторами [1], [6], [14], [18], [37] де аеропорти концептуалізуються як інші місця, а загальною ознакою є споживання, але емпіричний метод мало або зовсім не очевидний. Бажання концептуалізувати термінал аеропорту як місто навіть призвело до того, що автори створили нові слова та фрази; «авіополіс» [14], «термінополіс» [37], «місто терміналу» (Гордон, 2008) та «гомо аеропортіс глобальний» [40].

Х'ю Пірмен [37] припускає, що фізико-географічного розміру майже достатньо, щоб виправдати використання аналогії з містом, заявляючи, що «як тільки аеропорт стане вдвічі більшим за Манхеттен, з такими будівлями, виникає спокуса стверджувати, що ці комплекси самі по собі є містами – містами польоту». Однак Пірмен зазначає, що хоча багато новітніх «мегаструктур» в дизайні аеропорту можуть мати величезну площу міста, вони значно відрізняються від старих аеропортів, які, можливо, мають більше спільного з

містом з точки зору їх органічного зростання та розвитку. Поряд з цим аргументом, Пірман [37] припускає, що, як і міста, 20 аеропортів не є статичними за дизайном чи функцією, а вічно перебувають у стані постійних змін, «оскільки вони адаптуються до мінливих обставин» [37]. Не дивно, що враховуючи досвід Х'ю Пірмана як кореспондента з архітектури, аналогія між містом і аеропортом переходить у дизайн, і він зазначає, що «проекування аеропорту - це набагато більше, ніж питання проектування будівель. Йдеться про проектування міста-держави, яке має далекі відлуння утопічного мислення про нього, але яке завжди несе ризик перетворитися на антиутопію» [37].

Аластер Гордон [18], відомий критик архітектури, припускає, що термінали аеропорту дали «містобудівникам новий шаблон для сучасного міста – такий, який би вирішив проблему старого центру міста, ігноруючи його взагалі» [18]. Гордон заходить так далеко, що припускає, що термінали «більше не були схожі на міста, а були справжніми, автономними міськими вузлами, які обслуговували мільйони пасажирів на рік і наймали тисячі працівників» [18]. Гордон пропонує цитату з Newsweek зі статтею під назвою «Airport City USA», яка була опублікована 5 квітня 1965 року, в якій стверджується, що «похмурі та протягуючі бараківі аеропорти десятирічної давності переросли в розповсюджені, автономні міські комплекси, де мандрівники можуть спати, робити покупки, пити скотч і мати статус у VIP-залі» [18]. Американські ЗМІ все ще пропонували ту саму аналогію 38 років потому, оскільки в статті в USA Today [24] говорилося, що «аеропорти стають схожими на центри міста, а термінальні зали – їхні головні вулиці, де люди роблять покупки, їдять і працюють. Вони впливають на суспільство та культуру так само як і міста» [24]. Але найцікавішим у цій статті є те, що вона пропонує твердження Марка Готдінера, в якому він стверджує: «Я б не сказав, що аеропорт – це місто» [24].

Однак тут важливо зазначити, що ідея «міста терміналу» не обов'язково виникла в результаті розвитку аеропорту, це був термін, який використовувався ще в 1903 році під час проектування та будівництва Центрального терміналу в

Нью-Йорку; залізничний термінал, який випередив аеропорти щонайменше на десять років. Белль і Лейтон [7] описують як додавання готелів і торгових центрів до проектів Центрального терміналу призвело до прийняття терміну «Проект міста Термінал». Проте, здається очевидним, що, хоча цей термін використовувався, Grand Central ніколи не був задуманий як місто в місті, а замість цього більше як притулок від міста, всередині міста. Зрозуміло, однак, що Grand Central Terminal протягом багатьох років розглядався приблизно так само, як Марк Готдінер розглядає сучасний термінал аеропорту; автономний простір, у якому життєві драми розігруються перед тисячами інших. Белль і Лейтон [7] відзначають, що «у 1940-х роках пара, яка проводила медовий місяць, прибула до терміналу, щоб сісти на потяг до Ніагарського водоспаду, коли сильний шторм обрушився на місто, порушивши роботу. Пара зняла номер у Biltmore (готелі), обідала в Oyster Bar, робила покупки в магазинах Terminal і провела вихідні, жодного разу не попавши під непогоду».

Здається очевидним, що, якщо аеропорт є таким впливовим місцем, що міські вчені, архітектори та географи відчують потребу надати нову термінологію для його опису, а ця мова передбачає контроль та управління людьми, тоді це необхідно вивчати в подальшому.

Протягом процесу дослідження стало зрозуміло, що існує соціологічна концепція, яка, здається, певним чином підкреслює всі ситуації та умови: спосіб, у який сучасний термінал аеропорту демонструє характеристики тотального інституту Гофман [17]. Пасажир проводить в аеропорту відносно невелику кількість часу, і навіть, якщо врахувати найдовші затримки, природа простору не є «повною» в тому ж сенсі, як стверджує Гофман [17]. Однак є щось, здавалося б, інституційне навколо всіх будівель і терміналів аеропорту, і, враховуючи це, дуже важливо проаналізувати концепцію, запропоновану Гофманом, і, роблячи це, розумно виділити кожен з характеристик усієї установи по черзі, починаючи з: «всіх аспектів життя, що здійснюються в одному місці й під одним і тим самим керівництвом» [17]. Як і у випадку з більшістю характеристик установи, це

видається само собою зрозумілим, оскільки всіма, хто перебуває в межах установи, керується єдиним органом, і ці правила охоплюють будь-яку діяльність всередині установи. Друга особливість полягає в тому, що «кожна фаза щоденної діяльності члена виконується в безпосередній компанії великої групи інших, до кожного з яких ставляться однаково й вимагають робити те саме разом» [17]. Третя характеристика, як зазначає Гофман [17], припускає, що «одна діяльність веде в заздалегідь обумовлений час до наступної, вся послідовність дій нав'язується згори системою явних офіційних постанов і органом посадових осіб». Кінцевою особливістю загальної установи є те, що ці різноманітні примусові дії «об'єднані в єдиний раціональний план, нібито розроблений для виконання офіційних цілей установи» [17].

Гофман [17] чітко розрізняє «ув'язнених» і «наглядовий персонал», які працюють над управлінням цими характеристиками у всій установі, і він висловлює припущення, що кожна група обережно ставиться до іншої. Це з'єднання, хоча потенційно його можна перенести в аеропорт, не настільки прозоре. Цей розрив між ув'язненими та персоналом частково є результатом необхідності обмеженого та конкретного потоку інформації між групами; іншими словами, наглядова група передає ув'язненим лише ту інформацію, яка необхідна для безперебійної роботи самого закладу. Знову ж таки, хоча це може здатися метафоричним щодо сучасного аеропорту, це не можна вважати достатньо надійним без емпіричного дослідження самих просторів.

Гофман [17] також зазначає, що за межами загальної інституції люди отримують заробітну плату за допомогою праці, часто в бюрократичних та інституційних організаціях, але потім можуть вільно витратити її, коли і де вони бажають, на волі; однак у загальній установі ув'язнені отримують плоди своїх зусиль, хоча часто не фінансові, і потім мають лише самі установи, щоб витратити їх назад. Це знову ж таки може вразити емоції будь-якого читача, який був змушений купувати їжу та напої в терміналі, безпосередньо в результаті практики та правил операторів аеропорту, але саме по собі не є доказом інституційної природи терміналу.

Нарешті, але не в повній мірі, Гофман [17] підкреслює, що вся інституція може діяти як «хороша чи погана сила в громадянському суспільстві», і сучасні дебати навколо впливу польотів на навколишнє середовище та концентрації технологій, які це спричиняють в аеропорті, у порівнянні з позитивним впливом авіаперевезень на глобалізовані подорожі та торгівлю. Знову ж таки, це безпідставна позиція, якщо вона не підтверджується належним чином, дослідженнями.

Фуллер і Харлі, схоже, настільки впевнені в статусі терміналу аеропорту, як міста, що вони назвали свою книгу «Авіополіс»; слово, яке насправді безглузде, але яке нагадує місто-аеропорт шляхом привласнення. Вони також дотримуються дещо іншої точки зору на те, чому, на їхню думку, аеропорт схожий на місто: «аеропорти - це типи міст, створені для того, щоб максимально ефективно сприяти глобальному масовому переміщенню. Це місто не існує в жодному місці. Воно розподілене і розподілене приблизно так само, як і більшість глобальних інформаційних мереж, але в ньому живуть реальні люди та речі (а не лише дані). Щоб отримати доступ до цього міста, потрібно придбати дуже специфічний набір процедур і правил» [14]. Знову ж таки, дотримання правил має першорядне значення для їх центрального аргументу тут; однак правила є специфічними і регулюються вимогою до переміщення в просторі: аеропорт «це машина для захоплення та контролю потоків у найбільш буквальний спосіб, який тільки можна уявити» [14].

Адей [2], Фуллер і Харлі [17], Солтер [40] і Пірмен [37] згадують аеропорт як «простір потоку», що спирається на роботу Мануеля Кастельса, які до середини 1980-тих років змінили свою лефевріанську позицію щодо космосу і натомість почали зосереджуватися на впливі глобалізації на місто. Кастельс (1989) почав розглядати місто не як власне місце, а як частину глобального процесу; точніше, мережевий процес. Кастельс [9] розглядає цей мережевий процес як процес, коли інформація протікає глобально через міста, і це створює основу для постіндустріальної індустрії. Це можливо і необхідно завдяки дедалі

більшим технологічним інноваціям. Погляди Кастельса на природу простору полягають у тому, що вони не є просто відображенням суспільства, а фактично є частиною соціальних процесів, які, у свою чергу, впливають на простір, і це часто відбивається на створеному середовищі. Кастельс [9] стверджував, що суспільство побудоване навколо постійного потоку капіталу, технологій, інформації, звуку, іміджу та організаційної взаємодії. Розрізняють також простір і місце, де місце можуть виходити за межі простору, і саме в таких місцях суспільство визнає постійність і стабільність. У цьому сенсі концептуалізація кастельсового простору аеропорту буде схожа на концепцію Оже; просто простір інформаційних потоків і потоків людей, який не має іншого суспільного значення. Сталдер [40] припускає, що простір потоків – це «простір, який організований і створений для постійного переміщення людей, товарів та інформації на великі відстані... не так організований для переміщення речей» з одного місця в інше, але щоб вони не пересувались». Одне це пояснення, здається, підриває використання цієї концепції всіма, хто цитує Кастельса у своїх роботах, пов'язаних з аеропортом, оскільки цей потік, здається, є константою, де для багатьох аеропортів потік – це зупинка та початок, і для окремих пасажирів потік часто просто вихідний, а потім вхідний. Проте Сталдер [40] продовжує стверджувати, що аеропорт є відчутним символом простору потоків настільки, що нинішня тенденція розширення аеропортів на меліоровані землі демонструє процес створення потоків місць, а не місць створення потоків. Це, здається, є більш доречним використанням концепції Кастельса, ніж тієї, що використовував, наприклад, Адей [2], який проводить аналогію, засновану на «потоці» пасажирів в аеропорт і з нього, що дещо спотворює повні та оригінальні наміри Кастельса або так здається. Це дослідження визнає аеропорт як простір потоку в кастелліанському розумінні, але має на меті дослідити не тільки переміщення людей і товарів у просторі та з нього, оскільки це, здається, більше проблема мобільності, ніж проблема, пов'язана з просторовістю.

Кріс Хакінг [25] починає досліджувати концепції маніпулювання простором і висвітлює природу особистості як «соціальної тварини». Він надає нам значний зв'язок із фантастичним світом «Діснея» у зв'язку зі здатністю маніпулювати простором, що ще важливіше, здатністю маніпулювати користувачами таких просторів. Знову ж таки, цей огляд аеропорту як тематичного парку починається з роботи Марка Готдінера [21], який наводить термінал аеропорту як приклад появи «інженерів». «Walt Disney Imagineering - це підрозділ з генерального планування, креативного розвитку, проектування, інженерії, виробництва, управління проектами, а також дослідження та розробки компанії Walt Disney та її філій. Представляючи понад 150 дисциплін, його талановитий корпус Imagineers відповідає за створення курортів Діснея, тематичних парків і атракціонів, готелів, аквапарків, розвитку нерухомості, регіональних розважальних закладів, круїзних кораблів та проектів нових медіа-технологій» Disney Corporation. Як це чітко стверджує, (мрійник) є винаходом і дійсно авторським правом власності Disney Corporation, і все ж цей термін став синонімом архітекторів і дизайнерів, які проектують і будують тематичні середовища за межами і за межами сфер Діснея. Посилання Готдінера [21] на інженера чітко впливає, що фізичний дизайн будівлі терміналу сприяє створенню ефекту тематичного парку. Це частково є відображенням роботи Бодріяра, який припускає, що в пізньому капіталізмі внутрішня вартість товарів замінюється символічними конотаціями, які їм приписують: «Підприємства все частіше створюють середовища як тематичні простори.....люди все більше насолоджуються цим тематичним середовищем.....задля себе як розважальних місць» [21]. Справжня привабливість таких місць полягає в їх здатності надати споживачеві гіперреальність глобального та комерційного; образ суспільства, який постійно транслюється, але насправді рідко доступний за їхніми межами. «Реальний світ», у якому живе і працює більшість населення, мало схожий на це бачення нібито нормальності. Готдінер [21] досліджує це трохи далі у своєму аналізі перехідних просторів. Перетин кордону від рутинного до «уявного»

простору неминуче призводить до істотної зміни самопочуття індивідів. Певною мірою політ є другорядною діяльністю, яка відбувається один раз в аеропорту, а для деяких може навіть знаменувати відхід від фантазії відчутного споживання до банальності громадського транспорту.

Багато провідних архітекторів світу бажали спроектувати аеропорт, і в 1950-х роках Френк Гері, архітектор таких будівель як Музей Гутгенхайма в Більбао та Концертний зал Волта Діснея в Лос-Анджелесі, співпрацював з архітектором Вільямом Перейрою, піраміди Transamerica в Сан-Франциско та готелю Діснейленд в Анахаймі, Каліфорнія, щоб спроектувати та побудувати Theme Building в аеропорту Лос-Анджелеса. Theme Building - це ресторан і оглядовий майданчик, імовірно, натхненний фільмом «Війна світів» [37]. Ні Гері, ні Перейр не були «інженерами» Діснея, але обидва незалежно створювали роботи для Disney Corporation.

Хоча можна стверджувати, що Theme Building є просто прикладом «архітектури Гугі», тенденції, яка розвинулась у Сполучених Штатах у 1940-х роках і передбачала проектування будівель, що нагадують наукову фантастику, або культурне захоплення космічної ери тієї епохи, Ресторан аеропорту Лос-Анджелеса відрізнявся в одному ключовому аспекті: він був не виставлений на узбіччі шосе, а був невід'ємною частиною аеропортового комплексу, до якого мали доступ ті, кому пощастило літати в 1950-х роках.

Пірмен [37] припускає, що назва будівлі виникла від робочої назви, яка просто закріпилася, тоді як це могло бути навмисним посиланням на середовище тематичного парку, яке Гері та Перейра планували весь час, і майже так само, як Манчестер, має музей майбутнього авіаперельотів, Theme Building стало навмисною гетеротопічною даниною епохи літаків.

Було підкреслено, що архітектурний дизайн аеропорту може відігравати роль як у заспокоєнні пасажира, так і у створенні середовища, в якому пасажири відчувають себе зобов'язаними займатися споживчими практиками (Pearman, 2004). Як підкреслив Готтдінер [21], теми можуть бути різними, але вплив на пасажира майже завжди однаковий. Хоча Міжнародний аеропорт Денвера є

цікавим прикладом, оскільки його наметова стеля є даниною данині терміналу Хадж у Джидді, простору, який не є синонімом споживання, а замість цього є притулком для тисяч паломників Мекки щороку. Також пропонується, щоб стеля Денвера створювала зображення засніжених Скелястих гір, які створюють природний фон для аеропорту [37]. Незалежно від того, що є правильним або найближчим до істини, жодне зображення не відповідає перехідній моделі, викладеній Готдінером, і все ж це явно тематичний простір. Деякі аеропорти були створені як визначні пам'ятки для відвідувачів, наприклад, міжнародний аеропорт Айдлуайлд у Нью-Йорку, тепер більш відомий як аеропорт JFK. Архітектор Уоллес Гаррісон включив громадський простір площею 220 акрів під назвою Liberty Plaza, і це мала бути суворо пішохідною зоною, розробленою для того, щоб «розслабити напругу подорожей, чаруючи очі» [18]. Площа Liberty 27 Plaza, яка більше не існує через потребу в підвищенні паркування автомобілів, була створена за зразком садів у Версалі. «Скляний зал будівлі прибуття Айдлвілда замінив замок Луїса на його почесному місці. Довга поперечна вісь «каналу» у Версалі стала «лагуною» в Айдлуайлі. Басейн Аполлона став Фонтаном Свободи, а замість Малого Тріанону з'явився невеликий скляний храм технологій: центральна опалювальна та холодильна установка, яка містила механічне серце аеропорту» [18]. Цей об'єкт протягом тривалого часу відвідували тисячі екскурсантів.

Соркін [43] визначає більшу частину дизайну тематичного парку в деяких великих американських аеропортах не виключно через їх ідеологічний склад, а більше з практичних або матеріально-технічних причин. Соркін [43] описує, як тематичні парки Діснея оточені системою кільцевих доріг по периметру, яка дозволяє доступ, але також створює задовільний сухопутний кордон, і що це також стосується аеропорту Кеннеді в Нью-Йорку. Однак це застаріла система для аеропортів, і більш сучасні термінали Чикаго, Атланти та Далласа надають більше уваги на переміщенні пасажирів усередині, аніж на їх зовнішнє. Моделі

Disney для переміщення пасажирів використовуються в цих більш сучасних місцях, більше схожих на монорейку Disney.

Марк Готдінер [21] робить багато посилань на фентезі або тематичні елементи, які використовує корпорація Disney, і дає зрозуміти, що він вважає простір в аеропорту «перехідним» таким же чином. Люди перетворюються у тих або «маніпулюють» тим, чим вони не стали б за своєю суттю в будь-якому іншому середовищі. Природа і форма цієї маніпуляції знайомить з роботою Гофмана [17], оскільки загальний інститут, який він детально описує, також є простором, де маніпулюють почуттям особистості. Ця область детальніше досліджується пізніше в цьому розділі. Таким чином, єдине найважливіше питання полягає в тому, чи якимось маніпулюють почуттям пасажира з метою споживання, чи для інших цілей зі збільшення контролю. Кріс Хакінг [25] розглядає це як «управління людьми», і це цілком може бути так з точки зору безпеки, але, схоже, це також стосується «заохочення» робити покупки, їсти, спати або те, що оператори таких приміщень вимагають від громадськості. Він стверджує, що цього можна досягти, представивши споживачам елемент «сюрпризу». Це бентежить, оскільки в Західній Європі чи Сполучених Штатах Америки, які використовують термінал аеропорту, може бути лише меншість людей, які не стикалися з торговим центром якогось типу, і важко уявити когось у західному суспільстві 21-го століття, здивованого тим, що вони знаходять за воротами «Діснейленду». Приміщення в аеропортах, а особливо ті, які призначені для споживання, є навмисними та мають велику соціальну значущість, майже так само, як торговий центр чи тематичний парк. Частково це може бути поясненням того, чому коментатори так концептуалізували аеропорт, і є ключовим фактором у цьому дослідженні.

1.2 Соціологічні теорії дослідження соціального простору аеропорту

Сучасний аеропорт часто описують як схожий на торговий центр. Важливо зазначити, що хоча деякі наявні торгівельні площі в терміналах аеропорту були описані в цих термінах, деякі аеропорти зараз свідомо будують торгові центри в межах своїх об'єктів. Наприклад, у статті про Міжнародний аеропорт Абу-Дабі 29 – термінал 3 Луїджи Валеро, про який йде мова в *Airports of the World* (липень 2009 року), припускається, що «ТЗ розміщує 19 роздрібних бутиків, розташованих навколо двору, який можна легко вважати висококласним розкішним торгівельним центром» [45]. На відміну від цього об'єкта, аеропорт Франкфурта будує «Airport City Mall» у терміналі 1, який, безсумнівно, є спеціально побудованим торговим центром, розташованим в середовищі терміналу. Роб Вергер, незалежний письменник і фотограф, який часто пише для онлайн-блогу *Travel Channel* під назвою «World Hum», провів 24 години в новому приміщенні терміналу 5 в аеропорту імені Джона Кеннеді в Нью-Йорку у червні 2009 року. Він пише, що «центральный» квитковий вестибюль, описаний у прес-релізі як «високий» і «світлий», є привабливою будівлею у формі півмісяця, але занадто низьким для будь-якої справжньої величі. Решта інтер'єру виглядає, відчувається, звучить і пахне як торговий центр. Протягом багатьох років різниця між аеропортом і торговим центром неухильно стиралася, і тепер JetBlue майже ліквідував цю прогалину» [45].

Соціальний простір — це територія, на якій відбувається взаємодія спільнот, індивідів, яким притаманний міський спосіб життя та яких об'єднують колективні уявлення. Також соціальному простору властива як цілісність, так і внутрішня диференціація [48]. Соціальний простір, Лефевр описує як «просторову тріаду». В основному це говорить про те, що Лефевр розбив «простір» на три окремі області простору: фізичний простір, ментальний простір і соціальний простір. Цікаво, що цей процес спатіології з'являється пізніше в роботі Соя, хоча він вважає за краще використовувати терміни перший, другий і третій простір. Така диференціація між різними сферами є фундаментальною у

творчості Лефевра. Фізичний простір є природним, ментальний простір сприймається, соціальний простір, однак, є поєднанням двох попередніх і є реальним простором проживання населення. Друга і насправді найбільш фундаментальна концепція щодо «простору», яку висунув Лефевр, полягає в тому, що весь простір, задуманий, сприйнятий чи прожитий, фактично витворений. Більше того, простір є фундаментальною частиною виробничого процесу. Лефевр заходить так далеко, що припускає, що простір став фетишизованим приблизно так само, як і товари в капіталістичних суспільствах. З цією метою, як зазначає Мерріфілд [33], «нестримний капіталізм завжди і скрізь надає першість задуманій сфері». Це життєво важливо в цьому конкретному аналізі, оскільки те, що ми насправді переживаємо, вважається менш важливим, ніж концепції, створені для нас іншими групами. Тоді простір стає для Лефевра абстрактним, але не в розумовому розумінні цього явища. Лефевр фактично марксистську концепцію абстрактної праці, але потім розширює її стосовно простору. Для Маркса абстрактна праця була загальним терміном для праці, яка приносила дохід, наприклад, хоча робочі місця можуть бути індивідуальними і різноманітними, за капіталістичного економічного режиму всі робочі місця зводяться до грошей, якими вони можуть розпоряджатися. Для Лефевра простір також є абстрактним, де його можна зменшити до своєї цінності, незалежно від його дизайну чи призначення, і слід зазначити, що Лефевр вважав це поганою річчю. Однак для Лефевра, простір має справді значення для особистості лише тоді, коли його сприймають: «іншими словами, повсякденне життя сприймає всі три моменти просторової тріади Лефевра; це простір – єдиний простір, який приносить «мудрість, знання та силу (*la sagesse, le savoir, le pouvoir*) до судження» [33]. Однак, як зазначає Мерріфілд [33], це аж ніяк не означає, що Лефевр погодився б із припущенням Оже про те, що такі місця є не-місцями, і так само він суперечить роботі Кастельса щодо зведення просторів до простору потоків. Маргарет Кроуфорд [10] визначає, як у торговому центрі природа його вмісту базується переважно на широкому наборі рівнянь, що стосуються демографічної групи його потенційного клієнта. Вона

цитує «Програму цінностей і стилів життя», розроблену Стенфордським дослідницьким інститутом [10], в якій розроблено абсолютно нову шкалу стратифікації, засновану не тільки на доходах, але і на таких факторах, як зазначено у статті під назвою «годувальники (боротьба з бідними; гнів до американської системи)» [10]. Якщо власники нерухомості вважають, що в їхній демографічній групі є «годувальники», то це безпосередньо вплине на магазини, які запрошують або заохочують розташовувати в їх конкретному торговому центрі. Це чудово ілюструє уявлення про перевагу тих, хто мислить, над тими, хто поверхнево сприймає, в лефевріанському мисленні. Торгові центри, за їх власним визнанням, спроектовані та побудовані як місця для відпочинку. Хоча Лефевр спеціально не коментував торгові центри, він все ж розглядав парадоксальну тему просторів для відпочинку. «При першому огляді видається, що такі простори вийшли з-під контролю встановленого порядку, а отже, оскільки вони є ігровими просторами, утворюють величезний контрпростір. Це повна ілюзія... дозволя таке ж відчужене і відчужене, як і праця; і як асимілятивну, так і асимільовану частину системи (способу виробництва)» [30]. Для Лефевра торговий центр був би втіленням проникнення соціального та економічного контролю в повсякденне життя. Вони перестають бути органічними чи диференційованими просторами, а натомість стають просторами, в яких суспільство можна запрограмувати на моду, тренд, дозволя, насолоду: коротше кажучи, експлуатувати. Торговий центр не тільки продовжує експлуатацію на рівні фізичного споживання; робітник повертає важко зароблену заробітну плату власникам засобів виробництва в результаті поширення магазинів у такій безпосередній близькості. Торговий центр також рекламує себе як простір індивідуального втечі та досвіду, що, звісно, не так. Як споживачі, ми задовольняємося не просто купівлею товарів і послуг, а й споживанням штучного, фантастичного чи романтичного [12]. Кроуфорд [10] підкреслює, як це відбувалося через процес «непрямої коммодифікації»; «процес, за допомогою якого об'єкти, діяльність та зображення, які не можна

продавати, навмисно розміщують у товарному світі торгового центру» [10]. Виникає ситуація, коли очікувана споживча вартість об'єкта чи послуги тимчасово призупиняється, що певним чином деконтекстуалізує їх і, таким чином, до певної міри містифікує [41]. Наприклад, якщо модний показ відбувається в торговому центрі, виставлений одяг тимчасово розглядається не як окремі товари з певною міною вартістю, а натомість стає частиною більш широкого видовища, яке по-своєму товарується. Це також коротке посилання на роботу Гі Дебора, який деякий період був учнем Лефевра. Дебор [11] досліджував капіталізацію видовища в суспільстві. Зосереджуючись на фантастичному чи сюрреалістичному, ми більше не зосереджуємось на реальному. Реальне цілком може підказати те, що потрібно, а не бажане. Розробник і роздрібний продавець мають намір поставити відвідувача в стан, коли потреба перемагає бажання, «впровадивши в роздрібне торговельне середовище засоби для уявного відмежування від акту покупки» [19]. У торговому центрі «замішання поширюється на всіх рівнях; минуле і майбутнє безглуздо згортаються в теперішнє; бар'єри між реальним і фальшивим, близьким і далеким, розчиняються, коли історія, природа, технології байдуже обробляються фантазійною машиною торгового центру» [10].

Намагаючись дати визначення торговому центру, Готдінер [20] вважав його репрезентативним простором так: «Досвід торгового центру є частково знаходженням «я», яке є «я» для умовного споживача в смішній, розважальній сфері товарного капіталізму. Це «я» споживача ґрунтується лише на телебаченні та рекламних ЗМІ. Він актуалізується в споживчому та квазіпублічному лудочному просторі торгівельного центру. Ця сфера є товарною утопією, де примхи повсякденного життя та нелюдність виробничого процесу існують лише як слабкі відлуння економіки. Торговий центр представляє матеріальне, побудоване середовище, яке є місцем розваг, карнавальним центром. «Я», що актуалізується як «я» споживача, транспортується до торгового центру, стикається з дезорієнтуючими конструктивними особливостями його

архітектури і шукає область ясного світла повз стоянки, сходи, ескалатори, сходи, вхідні двері та на великі шляхи споживання та споживацького спілкування» [20]. З такого бачення термінал аеропорту дуже схожий на торговий центр стає чимось іншим, ніж кімнатою очікування, лише тоді, коли «я» пасажира перетворюється на споживача. Є також групи пасажирів, які проходять контроль, а потім просто сидять біля воріт, чекаючи виклику рейсу, не дотримуються жодної форми споживчої поведінки. Для цієї групи термінал аеропорту - це переважно очікування. Ця група все ще підлягає безпеці та маніпуляційному потоку разом з усіма іншими пасажирами; однак ця група не споживає, і, як така, це дає значний кредит уявленню Готдінера про «я-споживання». Однак основна відмінність від терміналу аеропорту та торгового центру полягає в початковому обґрунтуванні присутності в цьому просторі. Не можна уявити, що люди в торговому центрі охоче зазнають цієї зміни у своєму самопочутті, навіть якщо їх відвідування торгового центру було для задоволення чи з якоїсь іншої причини. Навпаки, користувачі аеропорту, які сприймають своє місце в терміналі суворо чекають на поїздку, можуть не брати участь у цій самій зміні.

Повертаючись до роботи Марка Готдінера, до його коментарів 2003 року, раніше цитованих у статті Ель Насера, він припускає, що народження торгового центру аеропорту було прямим результатом перепланування терміналу з метою розміщення більшої кількості літаків, створюючи таким чином коридори, які дозволили собі стати торговими центрами [22], і що «з того часу злиття торгового центру з терміналом стало основним нововведенням у дизайні аеропорту» [22]. Наводячи яскраві приклади аеропортів Франкфурта та Схіпхола, Готдінер перелічує різні типи товарів, які є в наявності, зауважуючи, що всі вони є продуктами зростання глобальної практики споживання у всьому світі; «вони є нормативними дарами нашої світової культури, що розвивається, так само, як вони є матеріальними опорними точками для нових способів бажання, створених модельованим медіа/рекламним середовищем» [22]. Однією з відмінних рис торговельного центру в аеропорту, яка фактично пропагує аналогію «аеропорт

як торговий центр», є те, що колись магазини аеропорту продавали супутні туристичні товари разом із традиційним магазином газетних кіосків, тепер можна знайти магазини в аеропортах, де продаються, здавалося б, не пов'язані товари, такі як електротехніка, квіти та рослини, одяг, а в Піттсбурзі навіть зоомагазин. Подібно до того, як торгові центри пропонують набагато більше, ніж можливості для покупок, так само і аеропорт, причому Готтдінер припускає, що азартні заклади в Схіпголі роблять його більше схожим на торговий центр, якщо не на тематичний парк [22]. Марк Готтдінер стверджує, що найкращим прикладом торговельного центру в аеропорту є Британське управління аеропортів (ВАА), яке працює не лише у Великобританії, а й у контракті на розвиток торгового центру в міжнародному аеропорту Піттсбурга в 1990-х роках. ВАА хотіла підтвердити свій статус оператора торгових центрів, гарантуючи, що всі товари, куплені в аеропорту, були такими ж дешевими, як і в місцевих магазинах за межами аеропорту, що вони назвали «Гарантією відсутності крадіжки». Це гарантувало, що покупки в аеропорту більше не були предметом зручності, а й конкурентоспроможними цінами порівняно з іншими торговими центрами та на Хай-стріт. Ще одна відмінна риса ТРЦ і терміналу аеропорту – фуд-корт. Ще раз на прикладі Піттсбурга Марк Готтдінер зазначає, що на його «інтернет-сайті 7 листопада 1998 року було перераховано 42 продовольчих магазини, які шукають нових працівників» [22]. Міжнародний аеропорт Денвера найчастіше називають типовим торговим центром Air Mall, у якому представлені кілька типових франчайзингових магазинів торгових центрів. Одне з питань, на яке досі не звертали уваги, - це відмінність між торговим центром та аеропортом щодо залучення клієнтів; люди їдуть в аеропорти, щоб літати, але роблять покупки, перебуваючи там, тоді як вони відвідують торгові центри, щоб зробити покупки, а потім повертаються додому. Готтдінер [22] все-таки досліджує концепцію «аеропорт як пункт призначення», відзначаючи, що розвиток терміналів аеропорту як місця призначення для покупців і споживачів відпочинку зараз набагато більш поширений, і він цитує Дженіс Окун, пише в Buffalo News: «Наприклад, Wolfgang Puck Express в аеропорту Лос-Анджелеса, деякі страви,

якими славиться відомий шеф-кухар – його тонка піца на заквасці та вишукані салати. Є також Rhino Chasers, ресторан на базі мікропивоварні з прилеглим Daily Grill..... У Тусоні в аеропорту є форпост кафе El Charro; вважається, що El Charro є найстарішим мексиканським рестораном в Арізоні і вважається одним з найкращих етнічних ресторанів країни. У міжнародному аеропорту Денвера є Northern Trail Bar and Grill, сусідній паб у якому подають стейки в денверському стилі» [35]. Цей ресторан знаменитостей все ще є особливістю сучасного терміналу аеропорту, свідченням чого є новий ресторан Гордона Ремсі, розташований у терміналі 5 Хітроу. Підсумовуючи внесок Марка Готдінера в цю дискусію, він припускає, що «повністю розвинений міжнародний торговий центр аеропорту функціонує як торговий центр, як і будь-який інший» (Gottdiener, 2001:16).

Аластер Гордон (2008) зазначає, що рух до торговельного терміналу аеропорту очевидний в архітектурному дизайні настільки ж, якщо не більше, ніж у комерційних тенденціях, заявляючи, що «теорії комерційних розробників, таких як Віктор Груен та Джон Портман, стали важливішими, ніж Ті Гропіуса чи Ле Корбюзьє» (Gordon, 2008: 250). Однак комерційний аспект не можна ігнорувати і Гордон також стверджує, що «продажі квадратного фута в торгових центрах аеропорту були в три або чотири рази вищими, ніж у звичайних торгових центрах» [18]. Слід зазначити, однак, що докази Гордона про це надходять із ЗМІ, а не з академічного джерела.

Соня Сульцмаєр [44] припускає, що успіх торгового центру аеропорту є результатом того, що він є «функціональним магнітом», тоді як звичайний торговий центр повинен приваблювати клієнтів, аеропорт має готову базу клієнтів, що певною мірою гарантовано на майбутнє, незважаючи на спад і зміни в характері авіаперевезень. Підхід Сульцмаєра в значній мірі базується на бізнесі та комерції, і, таким чином, розглядає питання часу перебування та імпульсивних покупок, але визнає, що між торговими центрами та аеропортами є чітка схожість. Вона також досліджує концепцію «споживання дозвілля» і приходять до висновку, що споживання простору для відпочинку схоже між аеропортом і

торговим центром. «Покупки перетворилися на відпустку, драматизуючи повсякденну поведінку до надзвичайного відчуття» [44]. Це особливо актуально в умовах аеропорту, оскільки багато пасажирів розглядають роботу аеропорту як невід'ємну частину відпочинку чи дозвілля.

Klauser et al [27] розглядають торгівлю терміналу з іншої точки зору: точки зору безпеки. Вони стверджують, що роздрібні продавці в аеропортах не бачать свою клієнтську базу як осіб, які перетинають кордон, а натомість розглядають їх просто як комерційні можливості. Це створює дилему для керівництва аеропорту, для якого цілісність міжнародного кордону та безпека пасажирів мають першорядне значення. Щойно місце переходу з транзитного місця на місце призначення, тоді змінюються пріоритети, і все-таки авіаторговий центр створив проблему для вирішення влади та роздрібних продавців. Це завдання – просторове проектування. Ле Корбюзьє передбачав, що аеропорт визначається його просторами, але, як наголошують Клаузер та інші (2008), комерційні інтереси повністю змінили природу цього простору, навмисно видаливши простір для відпочинку та сприяючи руху, як у випадку зі стандартним дизайном заміського торгового центру. «Іншою проблемою є відсутність місць у переповненому аеропорті, через що люди сидять, де тільки можуть, перегороджують вузькі проходи між елітними магазинами, де продають товари за завищеними цінами, починаючи від годинників Rolex і закінчуючи ікрою. Проблема в тому, що в них так багато магазинів, що не вистачає місця для пасажирів, а на підлозі сиділо понад сто пасажирів» [27]. Одне з основних питань, на які варто звернути увагу, полягає в тому, що безпека в комерційній обстановці завжди відрізняється від безпеки на міжнародному кордоні, оскільки пріоритет змінюється від допуску та захисту до прибутку. Як і при перевірці аеропорту як міста, при розслідуванні торгового центру терміналу не можна ігнорувати випадок Центрального залізничного терміналу на Манхеттені. Белль і Лейтон [7] починають свою главу, досліджуючи термінал як базар, з цитати Вітні Уоррена, головного архітектора терміналу, яка була опублікована в New York Times у лютому 1913 року, в якій він стверджує, що «сьогодні станція

нагадує базар, як і все, з огляду на тисячу й один аксесуари, які люди тепер вважають приємними і необхідними під час подорожі» [7]. Термінал був побудований з однією з основних функцій - покупок. Цікаво, що Grand Central не просто мав на меті забезпечити звичайні потреби для подорожей, про які ми говоримо, що стосується ранньої роздрібною торгівлі в аеропортах, а передбачав з етапу планування, що термінал стане місцем для покупок. Це зберігається з моменту завершення ремонту терміналу, з додатковими привабливими місцями Grand Central Market та фуд-кортом. Термінал потенційно більш завантажений в обідній час з тимчасовими відвідувачами, ніж з тими, хто відправляється або прибуває як пасажир поїзда. Слід зазначити, що хоча Grand Central був у центрі уваги Нью-Йорка для пасажирів, що прибувають, він ніколи не був міжнародним кордоном і, як такий, не має тих самих проблем безпеки. Необхідно також зазначити, що незважаючи на оригінальний дизайн і прагнення до терміналу, а також його подальшу реконструкцію, протягом багатьох років торгова площа терміналів була дуже зменшена і занедбана.

Цікаво, що торговельний центр терміналу аеропорту, схоже, не повністю залежить від динамічної економіки. Аеропорт Манчестера нещодавно зазнав масштабного ремонту торгових зон у терміналах 1 і 2. Поряд з цим, Марко Фінеллі, написавши в *Airports of the World* (вересень 2009 р.), описує, як міжнародний аеропорт Ресіфе-Гуарарапес/Жілберто Фрейре, Бразилія, зазнав істотної реконструкції його airmall, незважаючи на глобальну рецесію. «Аерошопінг тут великий бізнес. Термінал включає 156 торгових точок, величезна кількість з огляду на його розмір» [17].

Пітер Адей, нині професор географії в Royal Holloway, Лондонський університет, багато разів писав на тему аеропорту, і його робота багато разів цитується в цьому дослідженні. Опублікувавши інформацію про аеропорт як сайт мобільності [1], [2], [3], його фокус змінився у 2007 році, коли він досліджував аеропорт як місце нерухомості. Адей [4] припускає, що «аеропорт переосмислений як простір не лише для подорожі, а як простір, призначений для утримання людей у певних приміщеннях». Адей починає з того, щоб

переконатися, що читач усвідомлює, що ця нерухомість не є випадковістю проекту чи процесу, а натомість «продиктована силами регулювання та економіки авіакомпаній та аеропортів» [4]. Дослідження Адей зосереджено на концепції глядача та витягує деталі з історичних та сучасних терміналів аеропорту. Нерухомість простору підкреслюється цитатою з Урсули Ле Гуїн [29], яка стверджує, що «аеропорт - це не прелюдія до подорожі, не місце переходу: це зупинка. Завал. Адей [4] підкреслює ідею про те, що аеропорти традиційно розглядалися або як місця плинності, або як простір спостереження та контролю, і припускає, що його дослідження має на меті продемонструвати докази того й іншого. Основний принцип тут полягає в тому, що глядач є статичним, чи то в паноптикумі, чи в інших менш очевидних місцях «спостереження»; наприклад, кіно, театр, спортивна арена. Якщо ми маємо розглядати будівлю терміналу аеропорту як якийсь перевернутий паноптикум, де фокус зосереджується на спостерігачеві, а не на спостережуваному, то це також має цей елемент нерухомості та статичного спостереження. Одним із головних понять, досліджених Адей [4], є поняття «час перебування»; ситуація, пов'язана з матеріально-технічним забезпеченням обороту літаків і підвищенням безпеки. Найважливішим тут є час перебування. Не названий архітектор аеропорту, взятий Адей у рамках свого дослідження [4], заявив, що «основною частиною його завдання є спробувати створити простір, де люди будуть затримуватися, і оточити ці приміщення магазинами та очевидно, ви знаєте, що вид аеропорту є другорядним» [4]. Адей продовжує досліджувати природу цього часу перебування в контексті простору глядача і як місця захоплення, як для мандрівників, так і для немандрівників; хоча чітко вказано, що можливість спостерігати в аеропорту тепер обмежена особами, які перебувають там з метою польоту, через безпеку та потенційні загрози, пов'язані з людьми, які затримуються поблизу міжнародних кордонів.

Іншим інструментом для створення часу витримки, визначеним Адей [4], є дисплей польотної інформації (ДПІ). Це екрани телевізорів, які розташовані в

стратегічних частинах будівлі терміналу, які в режимі реального часу надають інформацію про вильоти в терміналі, а також інформацію про прибуття в зал прильоту. Адей припускає, що вони стратегічно розташовані так, щоб диктувати зони збору для пасажирів, які очікують на вихід і інформацію про посадку. Існує також твердження, що нинішня тенденція до «тихих терміналів», де оголошення зводяться до мінімуму, створює ще більшу залежність від ДПП, змушуючи пасажирів чекати навколо зон з екранами, щоб встановити важливі деталі рейсу. Адей [4] вважає, що це відповідає порядку денному споживчих витрат і максимізації прибутку.

Це дослідження [4] дає можливість зрозуміти більше про час перебування та використання глядача та ДПП у ширшому контексті контролю та паноптицизму. Адей стверджує, що всі основи цього дослідження Фуко стверджує, що глядач — це паноптицизм, перевернутий з ніг на голову; на жаль, однак, у цій статті не вдається повністю дослідити відмінності між глядачем і спостерігачем. Мотивація «спостереження» є тут життєво важливою для повного розуміння природи будівлі терміналу як простору чи місця. Тут є елемент терміналу, який створює «покірне тіло» [13], але з якою метою? Поняття часу перебування тут здається фундаментальним, але для того, щоб з'ясувати, чи є це просто засобом обдурити людей, щоб вони почали робити покупки, чи насправді існує ширше та цинічніше бажання контролю, потрібне подальше дослідження. Також важливо вивчити мотивацію операторів аеропорту та агентств безпеки, щоб встановити, чи є практика споживання в аеропортах бажаним ефектом чи просто фінансово вигідним побічним ефектом.

Наслідуючи дослідження Адей [4] щодо нерухомості в терміналі, Джастін Ллойд [31] опублікувала есе, присвячене «простору мандрівників» і тому, як це зараз є частиною повсякденного життя. Спираючись на роботу Ллойда [31] розмірковує про практику та характер фланера і зазначає, як «колишній непродуктивний акт бездіяльності на вулиці та в торговому центрі заохочується, мобілізується та трансформується у форму економічно корисної діяльності». Що

стосується більш конкретно сучасного терміналу аеропорту, Ллойд [31] стверджує, що зонам очікування надано «рівень домашнього затишку», щоб сприяти зниженню тривоги пасажирів і розширенню можливостей спостереження; хоча тут слід зазначити, що «домашній затишок» — це не те, що відразу спадає на думку автора щодо особистого досвіду будівель терміналів аеропорту. Ллойд припускає, що такі сучасні простори, як термінал, відволікають увагу від «суперсучасності», як це пропонує Оже [6]. Тут є припущення, що відволікання від неважливого; однак це має бути оскаржене, оскільки відволікання може бути життєво важливим компонентом термінального простору, якщо це питання контролю або управління людьми. Незважаючи на це очевидне відсутність уваги до «відволікання», Ллойд [31] продовжує стверджувати, що споживання є «виснажливим захворюванням і противником спільноти», і здається доречним припустити, що якщо споживання відіграє певну роль у часі перебування та «фланьорі» сучасної будівлі терміналу, то відволікання справді може бути пов'язане із збереженням анонімності в просторі та запобіганням утворенню спільноти чи альянсу, хоч би тимчасовим. Основний принцип есе Ллойда [31] полягає в тому, щоб продемонструвати «переробку не-місця», і це цікава концепція, але, на жаль, не наближає нас до розуміння справжньої природи термінального простору аеропорту. , оскільки припущення про те, що збільшення часу перебування та споживання певним чином протидіє ефектам суперсучасності, є чимось на кшталт парадоксу, оскільки Оже припустив, що саме вони були каталізаторами виникнення не-місця.

Ендрю Вуд [46] дещо відходить від дебатів утопії/гетеротопії, вводячи поняття терміналу аеропорту як всесвітнього простору. Це починається з простої концепції, запозиченої у Паттона [36], яка стисло визначає омнітопію як «де б ти не був, ти там ». Як і робота Оже, Вуд [46] обирає сучасний термінал аеропорту своїм зразком всесвіту, і, таким чином, використовує це як своє дослідження тут. Вуд [46] припускає, що оскільки ми все більше живемо в «глобалізованому Максвіті», де культурні та географічні кордони розчиняються та розмиваються,

ми все більше й більше опиняємося не в не-місці, а натомість в універсальному місці. ; звідси омнітопія: «Коли хтось досліджує термінальний простір, він відкриває взаємопов'язану матрицю готельних маршруток, атріумних вестибюлів, піднесених доріжок, фуд-кортів, тематичних ресторанів і закритих торгових центрів, які дозволяють читати місто як цілісний нарратив, не збурений місцевою політикою. або символи. Таким чином, термінальний простір не можна визначати як не-місце, як його назвав Марк Оже [6]. Для дедалі більшої кількості людей термінальний простір є єдиним простором» [46] Вуд (2003) дещо взаємодіє з концепцією немісця Ожа, зосереджуючи увагу на рухомих доріжках всередині будівлі терміналу, які символізують перехідний період. Природу суперсучасності для Ожа, і він робить це, зазначаючи, що «як тільки рухома доріжка стає місцем, місцем, чимось, що варто пам'ятати, вона не виконує своє головне завдання» [46]. Вуд [46] провів дослідження в кількох американських аеропортах і використовував «товстий опис» як свій основний інструмент дослідження: «замість того, щоб починати з набору спостережень і намагатися підвести їх під діючий закон, починається з набору імовірних означаючих і намагається помістити їх у зрозумілі рамки» [16]. Цей метод дозволяє набагато більш керованим і впорядкованим підходом, дозволяючи досліднику висвітлити те, що він спостерігає; однак, навпаки, використання товстого опису може обмежити масштаб і уяву спостерігача.

Вуд [46] пропонує як основний принцип своєї роботи, що всесвітній «термінальний простір» посиляється на «безперервний рух». Зрозуміло, що кінцевою метою терміналу є переміщення пасажирів з сухопутної зони, в зону польоту до літака; однак це суперечить іншим дослідженням, таким як дослідження Пітера Адея [4], які пропонують нерухомість як особливість сучасної будівлі терміналу.

У той час як термінал надає Вуду його всесвітній зразок, дослідження глибше занурюється в наслідки такого простору для сучасного суспільства: «дослідження термінального простору насправді є дослідженням стану

сучасного проекту та здатності сформувати відчуття влади настільки повним, що він стає майже монолітним» [46].

Це дослідження дає змістовне уявлення про природу сучасного терміналу аеропорту; однак це якось не дає чіткої та інформативної картини простору та місця, натомість здається, ніби всенітопічний простір задовільно продемонстровано, але потім це стає предметом самого розслідування, яке не досліджено до кінця. Є пропозиції та натяки на творчість Гофмана та Зіммеля, але це мізерно й малодосліджено. Це може бути результатом методу дослідження тут; однак це основні питання, які має на меті вивчити це конкретне дослідження, і які Вуд [46] лише торкається.

Висновки до першого розділу

Природа термінального простору справді заслуговує на вивчення, оскільки багато вчених, схоже, це вже визнали. Другий цікавий момент полягає в тому, що термінальний простір справді має бути складним за своєю природою, оскільки вся література різниться за підходом, епістемологією та висновком. Ключова тема, яка проходить через літературу, незалежно від того, чи зосереджена вона на мобільності, нерухомості, місці, не-місці, або де будівля терміналу пропонується як метафора чи взірць для іншого простору, - це контроль та управління людьми. Це правда, що споживання є тут великим елементом, який не можна ігнорувати, і це слід правильно дослідити; однак у тому сенсі, що споживання можна розглядати як форму сучасного управління людьми, тоді основна увага має бути зосереджена саме на цьому. Однак тут важливо зазначити, що це не має бути просто перевіркою проходження або пошуку шляху, оскільки управління людьми тут, здається, йде набагато глибше, ніж це.

Готдінер описує аеропорт як самостійну економіку; знову ж таки, досить важливої величини, щоб виправдати аналогію з містом. Згодом подібні аргументи були висунуті багатьма іншими авторами Адей, Фуллер і Харлі,

Гордон і Пірмен, де аеропорти концептуалізуються як інші місця, а загальною ознакою є споживання, але емпіричний метод мало або зовсім не очевидний. Х'ю Пірмен, припускає, що фізико-географічного розміру майже достатньо, щоб виправдати використання аналогії з містом. Марк Готдінер робить багато посилань на тематичні елементи, які використовуються в тематичних парках, і розуміє, простір в аеропорті «перехідним» як і в парку. Люди перетворюються у тих або «маніпулюють» тим, чим вони не стали б за своєю суттю в будь-якому іншому середовищі. Природа і форма цієї маніпуляції схожа з підходом Гофмана, оскільки загальний інститут, який він детально описує, також є простором, де маніпулюють почуттям особистості. Адей, Фуллер і Харлі, Солтер і Пірмен згадують аеропорт як «простір потоку», що спирається на роботу Мануеля Кастельса, які до середини 1980-тих років змінили свою лефевріанську позицію щодо космосу і натомість почали зосереджуватися на впливі глобалізації на термінал. Підхід Сульцмаєра в значній мірі базується на бізнесі та комерції, і, таким чином, розглядає питання часу перебування та імпульсивних покупок, але визнає, що між торговими центрами та аеропортами є чітка схожість.

На основі робіт розглянутих у першому розділі можна прослідкувати що в описі порівняння аеропорту як міста науковці зосереджуються на виділені окремих схожих ознаках що поділяють термінал аеропорту з торгівельним центром та парком розваг. На основі виділених функціональних та символічних ознак сформульовані більшість з розглянутих підходів.

Здійснено інтерпретацію явищ де, соціальний простір - це територія, на якій відбувається взаємодія спільнот, індивідів, яким притаманний міський спосіб життя та яких об'єднують колективні уявлення. Також соціальному простору властива як цілісність, так і внутрішня диференціація. Виділено потрібну типологію аеропортів, використаних у цьому дослідженні: регіональні аеропорти, міжконтинентальний та вузловий аеропорт і міжконтинентальні термінали. Регіональний аеропорт - це аеропорт, який обслуговує лише внутрішні рейси. Вузловий аеропорт - великий міжнародний аеропорт, який виконує роль транспортного вузла для пересадки пасажирів та товарів. Головний

елемент мережі авіаперевезень, що зв'язує між собою аеропорти, які не мають прямого сполучення. Міжнародний термінал – це зона, яка використовується для міжнародних рейсів.

РОЗДІЛ 2

АЕРОПОРТ ЯК ОБРАЗ МІСТА

2.1 Інтерпретація образу міста у західних дослідженнях

Для того, щоб розпочати вивчення способів, за допомогою яких термінал аеропорту може або не може бути метафорою міста, необхідно визначити поняття, сутність та особливості міста як предмета наукових (міждисциплінарних) досліджень.

Грандіозне місто. Історик архітектури Спіро Костоф [28] зазначає, що спроба визначити, що таке міста, і як вони почали, розвивалися чи матеріалізувалися, така ж стара, як і самі міста, водночас різноманітна й невизначена. Кевін Лінч [32] позбавляє політичного чи економічного порядку, який, здається, впливав на ранні інтерпретації міст, і замість цього зосереджується на головній мотивації, або самосприйнятті міста, і виводить з цього три категорії міста, які він називає «нормативні моделі»: космічні, функціональні та органічні.

«Космічна» модель міста, або «святого» міста, спланована таким чином що відображають всесвіт і богів які притаманні місцевим віруванням. Лінч визначає, що такі міста спроектовані навколо дещо симетричної сітки, де центр влади знаходиться на видному місці, часто у формі духовної статуї. Простір у космічному місті організовано навколо ієрархії, і хоча Лінчу незрозуміло, яка саме система стратифікації тут використана, ми можемо припустити, що це релігійна чи духовна сила.

Духовність та термінал аеропорту. Дослідник спостерігав термінал як духовний простір, зокрема в тому, як люди, здається, більше усвідомлюють свою смертність перед польотом; однак це дещо відсторонено від ранньої мотивації Лінча [32] щодо міста. Лінч стверджує, що місто народжується з духовного центру, що потім стає основою для формування ієрархії. Як зазначалося раніше, історія польоту, а потім і аеропорту — це та, що народжується з чогось, що межує

з духовним. Також вірно припустити, що як місце, де люди чекають на посадку в літак, який потім летить, кидаючи виклик логіці та гравітації, аеропорт є місцем, де люди розмірковують про свою смертність [22]. У багатьох аеропортах, і це може бути мірою безпеки, молитовні кімнати розташовані біля землі, що дає пасажирам час для індивідуальних духовних роздумів перед реєстрацією. Багато в чому це логістичне питання, оскільки літаку заборонено злітати без будь-який пасажир, який зареєстрував свій багаж, і якщо пасажир проходить в зону польоту, а потім вирішить не летіти, це створює величезну роботу для персоналу зони зльоту. Звісно, невірно вважати, що центром аеропорту є духовність. Багато терміналів аеропорту містять статуї, хоча більшість із них мають або культурні посилання на країну чи район, у якому розташований аеропорт, або вони стосуються історії рейсу чи самого аеропорту. Однак деякі статуї мають духовні посилання, але знову ж таки, це більше посилання на історичну, а не на сучасну духовність.

Практичне місто. Друга нормативна модель Лінча [32] - це функціональне місто, або «практична» модель, як він її називає. Як впливає з назви, ця модель не передбачає жодного духовного чи магічного впливу на її дизайн, а натомість зосереджується на місті як машині. Практичне місто складається з різноманітних окремих функціональних частин, які в кінцевому підсумку об'єднуються, щоб створити більшу та функціональнішу «машину». Ця модель схожа на сучасну мережеву систему, яка з'являється переважно в Сполучених Штатах, і також очевидна в роботі Ле Корбюзьє, зокрема в його баченні «Сяйво-міста».

Аеропорт як машина. Як зазначалося раніше, аеропорт за задумом є дуже функціональним приміщенням. Аеропорти за останні п'ятдесят років усі були спроектовані, а в деяких випадках і перепроєктовані, щоб максимізувати переміщення пасажирів і вантажів як всередину, так і з будівлі, використовуючи мінімальний простір та максимізувати безпеку. Досвід роботи в аеропорту більше не стосується швидкості, оскільки пасажирів, які забронювали рейси на міжнародні рейси, тепер в основному зобов'язані зареєструвати свій багаж за дві з половиною години до вильоту. Це не змінює функціональність приміщення,

насправді вимагає більшого ступеня функціональності, оскільки очікування додається до прибуття та вильоту в межах функціональних повноважень аеропортів.

На поверхах терміналу Хітроу, будівля терміналу спроектована майже симетрично, спеціально для полегшення пересування та очікування. Це, звичайно, включає велику частину роботи Кастельса, де аеропорт розглядається як простір потоків; Аеропорт є набагато більше, ніж посередник пересування, пропагуючи такі види дозвілля, як харчування та покупки. У справжньому просторі потоку включення затримки було б контрпродуктивним. Зараз в аеропортах є рухомі доріжки для переміщення людей, але це не слід плутати з переміщенням інформації. Цифрування руху людей ніколи не могло б дозволити спонтанні акти споживання. Як видно з наступного плану аеропорту Ньюарк Ліберті, Нью-Йорк, архітектурний проект аеропорту в цілому має забезпечити доступ і сприяти функціональності.

Термінал аеропорту функціонує, але тут приховано більше, ніж можна побачити з першого разу. Дослідник був дуже зосереджений на тому, чи існував аеропорт як архетипове не-місце, як це стверджує Оже [6], і це було б типовим для функціональності: акт транзиту замість досвіду. Проте було помічено, що люди мають досвід у терміналі, який виходить далеко за межі простого перебування там, очікування, щоб потрапити в інше місце. Незалежно від того, чи це страх перед майбутнім, хвилювання перед майбутнім пунктом призначення, цікавість до досвіду польоту, роздуми про спогади в подібних місцях чи непереборне бажання споживати, термінал аеропорту є набагато більше, ніж практичний або функціональний насправді. Однак дослідник припускає, що сучасне місто є таким.

Якби термінал аеропорту був справді функціональним, то процес транзиту через будівлю був би максимально швидким із якомога меншою кількістю відволікаючих факторів для людей. Це також стосується міста, але значна частина ключової соціологічної роботи над забудованим міським середовищем [8], [20], [26], [28]) підкреслює необхідність дисфункції всередині міста. У

функціональному місті немає місця для фантасмагорії, і все ж у кожному терміналі аеропорту, який спостерігався в рамках цього дослідження, був елемент, часто різного розміру та впливу, але завжди присутній, елемент фантасмагоричного.

Органічне місто. Третя і остання модель, запропонована Лінчем, - це «органічна» модель, яку також можна визначити як біологічне місто. В органічній моделі місто визнається як живий організм, на відміну від функціональної машини. Біологічне місто має фіксовані межі і має здатність пристосовуватися до змін, зберігаючи збалансований стан. Такі міста не плануються на основі ієрархічного чи функціонального дизайну, а натомість розвиваються, при цьому різні частини міста відіграють певні ролі в ньому. «Поєднання людського органу та елементів міської форми на основі функціональної подібності задовольнило простий потяг до анімації: воно утвердило першість міського життя. Відкриті простори, такі як сквери та парки, були легенями міста, центром було серце, яке перекачує кров (трафік) по артеріях (вулицях) – і так далі» [28].

«Біологічний» аеропорт. Можна припустити, що аеропорт є «біологічним» або «органічним» у тому сенсі, що як простір він експоненціально змінився протягом століття з моменту його створення. Здається, термінал аеропорту перебуває в постійному стані; багато будівель терміналів, які спостерігалися під час цього дослідження, перебували в різних станах реконструкції або проектування. Наприклад, обидві будівлі терміналу в аеропорту Манчестера були піддані ремонту, суттєвій реконструкції терміналів аеродрому, як і основна будівля терміналу в міжнародному аеропорту Дубліна. Важливо зазначити, що зміни в обох цих випадках стосувалися торгових площ, а не зон воріт або зон безпеки, хоча зараз ці зміни відбуваються в аеропортах по всьому світу, зокрема для розміщення більших літаків на воротах. Як зазначалося в різних частинах цієї тези, термінал аеропорту перетворився з залу бронювання для багатих і знаменитих на місця архітектурних, культурних і товарних насолод, якими вони стали. Лінч [32] припускає, що органічне місто має межі, в які воно

розвивається і росте, подібно до живого організму, і в цьому аеропорт відрізняється. Зростання та розвиток аеропорту – це не бажання тих, хто користується приміщенням щодня, а більше тих, хто розглядає простір як комерційну структуру. Місто може розвиватися органічно, хоча це теж викликає сумніви, а аеропорт ні. Приміщення в аеропортах змінюються у відповідь на комерційні потреби: MAG нещодавно ввів «дорогу з жовтої цегли», що розглядається далі в цьому дослідженні, щоб дозволити пасажирам проходити через основну торговельну зону терміналу, Гетвік перепроєктував зону відпочинку в північному терміналі, а Хітроу переробив Термінал 2. Ці зміни обумовлені не кількістю пасажирів чи проблемами з простором, а керуються комерційними директорами самих аеропортів.

2.2 Соціально-просторова типологія Мамфорта: соціальний простір в аеропорті

Мамфорд стверджує, що сутність світу не в пануванні технологій, а в досягненні балансу з природою. Його ідеальне бачення - це те, що можна охарактеризувати як «органічне місто», де культура не узурпована технологічними інноваціями, а процвітає разом з ними. Мамфорд протиставляє ці «органічні міста» тим, що побудовані навколо війн, тиранів, бідності тощо. Однак його підхід не є нападом на місто, а радше оцінка його зростання, того, як воно виникло і куди воно рухається.

Мамфорд з зазначає у своїй передмові, що його «метод вимагає особистого досвіду та спостережень», і тому він «обмежився містами та регіонами, з якими він знайомий сам». Цей підхід був схвалений науковцями Чиказької школи, як ми вже зазначали; однак це призвело до того, що Льюїс Мамфорд [34] розробив власну типологію міста. Якщо Лінч [32] класифікує міста за їх фізичним і просторовим дизайном, Мамфорд [34] створює «еволюційну лінійність» [5], яка класифікує міста за їх соціально-просторовою динамічною епохою. Слід зазначити, що ця оцінка типографіки Мамфорда є значно спрощеним поясненням його роботи, яка спочатку стосувалась саме Стародавнього Риму.

Перше з таких міст - «Тиранополіс»; місто заповнили вимагачі та, як їх охарактеризували Амін і Тріфт [5], гангстери. За Тиранополісом йде «Мегалополіс». Хоча географи та теоретики міст вільно використовують цей термін для визначення великої агломерації, для Мамфорда перехід до мегаполісу свідчив про початок соціального занепаду через «жадібність, дисоціацію та варварство» [5]. Нігілістичне бачення міста Мамфордом не закінчилося мегаполісом, а перетворилося на «Некрополь». Мамфорд вважав, що цвинтар відіграє кілька життєво важливих ролей у кожному місті; по-перше, як практичний спосіб поводження з трупами, просто розміщення їх разом запобігло широкому потенціалу поширення хвороб. Цвинтар також дає можливість для

поховання бути священним місцем, якщо не завжди освяченим. Кладовище також є фізичним центром для скорботи та шанування предків, і з цієї причини, насамперед, Мамфорд визнав фундаментальну важливість смерті та поховальних ритуалів для кожного міста. Використовуючи органічну метафору, за якою Мамфорд, серед інших, був акредитований, якщо центр міста - це його серце, орган, який сприяє життю та діяльності, то цвинтар - це душа, яка дозволяє його жителям задуматися над історією, смертністю, спорідненістю і людськими емоціями. Однак некрополь був створений не для того, щоб припустити, що після соціального занепаду та варварства настає мир і роздуми; якраз навпаки. Мамфорд припускає, що Некрополь - це останнє кладовище, яке чекає кожну цивілізацію, ретроспективний зсув до примітивізму та безглузлого знищення. Мамфорд [34] попередив Америку в 1960-х роках, що, як і в Стародавньому Римі, постійне прагнення до чуттєвої стимуляції веде до «збільшення деморалізованої сили і мініфікації життя» [34]. Він навіть попередив, що «Некрополь близько.....хоча ще жоден камінь не розсипався» [34].

Соджа [42] використовує ще інший підхід у своїх дослідженнях міста, дотримуючись більш лефеврівської лінії, припускаючи, що міста дійсно є просторами, а не просто місцями, і що існує «триалектика» міського простору. Перша перспектива - місто як сприйнятий простір; «набір матеріалізованих просторових практик, які працюють разом, щоб створити та відтворити конкретні форми та специфічні візерунки урбанізму як способу життя» [42]. Це фізичний, практичний і більш матеріалістичний підхід до розуміння міста, і, як зазначає Соджа [42], був домінуючим поглядом, який використовувався при дослідженні міського простору. Друга перспектива, на думку Соджа, є більш уявним або ідеалізованим підходом, який він називає «задуманим простором»: «міський простір стає більше ментальним або ідеальним полем, концептуалізованим у образах, рефлексивній думці та символічному уявленні» [42]. Соджа припускає, що всі ми маємо ментальні образи щодо міста, незалежно від того, чи воно має форму «ментальної карти», чи це більше емоційна

сентиментальність до місць і подій, які могли відбутися в місті. Задумана природа міського простору може навіть поширюватися на ідеалізовані чи утопічні бажання та сподівання щодо міського простору. Завдяки вдосконаленню глобальних технологій більший відсоток населення світу тепер має можливість уявити природу міського простору, який вони ніколи фізично не відвідували. Наприклад, багато людей уявляють собі образ Нью-Йорка чи Лондона, і це зображення може бути просто результатом телевізійних фотографій або з Інтернет-сайтів. Однак такі уявлення справді формують природу міського простору, навіть якщо ті, хто ніколи фізично цього не відчував на власному досвіді. Соджа зазначає, що в той час як «перспективи першого космосу є більш об'єктивними і підкреслюють «речі в космосі», перспективи другого простору мають тенденцію бути більш суб'єктивними і стосуються «думок» про простір» [42]. Однак, як зазначалося раніше, іспит Сохаса є триалектичним, і є «третій простір», що також було назвою його роботи 1996 року, в якій переважно досліджується Лос-Анджелес. Цей третій підхід прагне поєднати перші дві перспективи, надавши нам концепцію «житлового простору». Це відрізняється від сприйнятого та уявленого простору тим, що він є «одночасно реальним і уявним, фактичним і віртуальним локусом структурованого індивідуального та колективного досвіду та діяльності» [42]. Отже, третій простір – це повна картина міського простору. Це поєднання реального та уявного. Тому це не просто ментальний образ того, хто ніколи не відвідував, але й не прагматичне розуміння того, хто занадто добре знає місто. Сам Соджа порівнює цю перспективу з біографією, де історія або історія міста розповідається через фізичне осмислення, а також через пам'ять і легенди.

Особи домовляються про місця в аеропортах частково на основі знань та очікувань: це третій простір у дії в умовах терміналу, оскільки люди використовують свої знання або уявні концепції терміналу для переговорів навколо простору. Це не просто просторове питання, оскільки це також стосується соціальних та культурних практик у цій обстановці, наприклад,

вживання алкоголю в той час, коли це не вважається нормою, або придбання предметів розкоші перед подорожжю.

Кастельс [9] стверджує, що існує суттєва різниця між фізичним світом, у якому ми живемо, ми називаємо його «простором місця», і технологічно обумовленим, гнучким у часі світом, який існує навколо нас, який він називає «простором місця». потоком. Фундаментальна відмінність між місцем і течією для Кастельса ґрунтується на розумінні концепцій часу та відстані. Кастельс припускає, що докапіталістичне місто існувало на фізичній основі «тут і зараз», і що такі взаємодії були ясними і недвозначними, і вимагали місця, де вони відбувалися. Розвиток технологій, який стався після промислової революції, призвів до того, що такі взаємодії відбуваються практично в часі та просторі буквально. Вплив на місто був багатограним; покращення автомобільного, залізничного та повітряного сполучення з рештою світу, очевидний зсув до сфери послуг, хоча слід зазначити, що Кастельс вважає, що, здавалося б, величезний зсув у сфері послуг є скоріше ілюзією, ніж фактом [9], промислова субурбанізація або децентралізація і реструктуризація робочої сили, і це лише деякі з них. За словами Кастельса, стало неважливим, де насправді знаходиться бізнес, оскільки більшу частину його роботи можна виконувати майже з будь-якої точки, хоча цікаво він зауважує, що ми все ще визначаємо великі мегаполіси як місця для великого бізнесу. Однак ми насправді визначаємо, що великі підприємства мають свої корпоративні штаб-квартири в центрах великих міст, але насправді велика частина «закулісної» діяльності, пов'язаної з повсякденним веденням бізнесу, відбувається в інших місцях, часто за межами центру міста, де умови є вигіднішими та зручнішими для робочої сили. Тоді місто втрачає фізичне значення, а замість цього стає практично важливим об'єктом. З моменту публікації «Інформаційного міста» [9] це стає все більш актуальним як теорія. Глобалізація та швидкий розвиток швидших і доступніших методів обміну інформацією призвели до того, що центр міста став таким, яким передбачав Кастельс, і тепер місто є більше простором потоку з одного комерційного аспекту.

Хоча можна стверджувати, що модель міста Кастельса в еру цифрових технологій є точною на певному рівні, насправді, схоже, ігнорується той факт, що, оскільки місто стає менш важливим як місце для комерційної взаємодії, воно збільшується як місце для взаємодія іншого типу; дозвілля та споживання. Рітцер[38] досліджує концепцію «покупок в стилі життя», і це може включати не просто купівлю товарів, а й пов'язані атрибути певного способу життя, як впливає з назви. Загалом центри міст вміли обслуговувати покупців. Сюди входить загибель приміських або сільських громадських будинків, які замінюються мережевими барами та клубами, які надають споживачеві передбачуваний, макдональдизований досвід дозвілля [38]. Щоб повністю максимізувати потенційний дохід від споживача способу життя, міста часто діляться на «квартали», хоча б гіпотетично. Такий поділ значно полегшує споживачеві доступ до обраного способу життя. Наприклад, Манчестер, Англія, включає в себе різноманітні райони, що відповідають різному способу життя, причому дещо богемський Північний квартал задовольняє зовсім інший смак, ніж район Дінсгейт Локс, де клуби та бари є переважно мережевими та більше орієнтованими на масового споживача ринку. Проте обидві ці області географічно розташовані в межах, колись відомих промисловими. Простір потоків Кастельса, здається, припускає, що традиційні міста зникнуть і їх замінять або мега-міста, або нові міста, розташовані на периферії старих. Однією з цікавих моментів теорії Кастельса є прогноз, що розвиток Мега-Сіті призведе до повернення до статусу міста-держави, який раніше був визначений у роботі Соджи [42] про першу міську революцію та народження Метрополія.

Дослідження теорії міста, очевидно, є лише дуже невеликим уривком теорій, що стосуються розвитку міста протягом століть. Найскладнішою частиною цього аналізу виявилися рішення щодо того, що слід досліджувати, а що слід виключити з цього конкретного розділу дослідження. Багато з теоретиків, чий імена є синонімами урбаністичних студій, не представлені тут глибоко, наприклад, Вальтер Бенджамін, Анрі Лефевр, Георг Зіммель, Парк і Берджесс і Девід Гарві, і основна причина цього полягає в тому, що їх

дослідження про місто розглядалися в контексті з іншими дослідженнями. Теорії, що стосуються міста, які тут присутні, ми сподіваємося, забезпечать корисну основу для історії розвитку та дизайну міста, що полегшить якимось робоче визначення того, що таке місто, з яким ми порівнюємо термінал аеропорту.

По-перше, міста – це місця з людьми та для них. Це може здатися надзвичайно спрощеним, але для цілей цього дослідження важливо встановити різницю між населеним і втраченим або забутим містом. Поряд з існуванням людей, в певному відношенні існує також наслідок скупченості. Це не припущення про перенаселення як таке, а натяк на масу та щільність населення. Хоча місто не можна визначити виключно за чисельністю населення, безсумнівно, очевидно, що має існувати критична маса, щоб відрізнити місто від інших міських районів.

У той час як кількість населення міста є однією з відмінних рис від інших міських центрів, другою особливістю міста є його роль у ширшій міській системі. Це не для штучного збільшення щільності населення, а скоріше спроба розглядати місто як складову частину ширшої міської ієрархії, де кожне географічне місце грає багатопланову роль проти свого сусіда та проти «материнського міста», або мегаполіс. Хоча міста іноді можуть бути географічно близькими один до одного і, як зазначалося раніше, є невід'ємною частиною ширшої міської ієрархії, вони також повинні мати визначені кордони. Історично ці кордони були фізичними і мали форму стіни або рову. Навіть там, де кордони є віртуальними, як у випадку з переважною більшістю сучасних міст, вони все ще існують і виконують важливу функцію. Важливо, щоб місто знало, кому і що йому належить, і, навпаки, що ні. Це є фундаментальним для безперервної організації міста, хоча б лише адміністративно; за що і за кого відповідає місто? Без таких кордонів місто було б неможливо ідентифікувати, і це може призвести до народження «Суперміста» або «Мега-Сіті», як це передбачив Мануель Кастельс, де кілька міст і міське розростання, яке існує між ними, зливаються в один великий міський простір. Однак таке місто справді може існувати лише як

географічний об'єкт, оскільки інакше питання управління, зайнятості, відпочинку та проживання були б нерозв'язаними.

Міста – це місця нерівності з точки зору доходів, здоров'я, статусу та влади. У всіх містах є ті, ким керують, і ті, ким керують. Можливості працевлаштування в містах створюють нерівність у багатстві, оскільки на ринку праці завжди буде спеціалізована диференціація. Більш висока майстерність зазвичай притягує вищі фінансові та статусні винагороди, а через щільність населення міст це створює видиму систему стратифікації. Спираючись на роботу Чиказької школи, ця ієрархія відображає те, де люди живуть і працюють по відношенню один до одного і до міста. Тенденції в плануванні та дизайні міста різняться з часом, проте ця ієрархія все ще відображається в самому місті. Наприклад, те, що вважалося Парком і Берджессом зоною переходу, нещодавно стало предметом регенерації в багатьох західних містах і як таке призвело до відродження міського життя, але це все ще обмежується конкретними групи доходів і статусів. Це призводить до перейменування зони, але концепція типового географічного проживання та заняття все ще залишається. Однак, незалежно від цієї поточної тенденції, передмістя все одно залишатиметься місцем для тих, хто має найбільші привілеї.

Міста є місцями джерел доходу. Вони містять кілька ресурсів, які створюють багатство, будь то сировина, робоча сила або більш природний ресурс, такий як гавань. Кастельс припускає, що простір потоків призводить до того, що підприємства залишають місто на більш підходяще і часто менш дороге місце, однак міста все ще часто асоціюються з сировиною та галузями, які в першу чергу забезпечували статус міста; наприклад, Манчестер і текстиль, Шеффілд і сталь, Ноттінгем і мереживо, Халл і рибалка і так далі. У двадцять першому столітті в Східному Йоркширі не було величезного рибальського флоту, який плавав у Халлі або з нього, однак на периферії міста все ще знаходяться значні рибопереробні об'єкти та пов'язані з ними галузі, як і в інших наведених прикладах. Кастельс також зробив значний внесок у цю дискусію щодо робочої сили, оскільки він одного разу стверджував, що однією з ключових

функцій міста було відтворення робочої сили для подальшого промислового процвітання. За визначенням, велика щільність населення забезпечить безперервну пропозицію робочої сили, хоча навички, необхідні для роботи в місті, зараз можуть сильно відрізнятись від 1960-х і 1970-х років. Деякі міста продовжують процвітати завдяки такому природному ресурсу, як гавань, як зазначалося раніше. Це забезпечує легкість транспортування вантажів і людей у місті та за його межами. Ще одним додатковим фактором щодо цього була б можливість різноманітності зайнятості. Ще раз на прикладі Халла, його положення на легкому узбережжі, в природній гавані річки Хамбер, означало, що в міру занепаду рибної промисловості розвинувся пасажирський поромний термінал, забезпечуючи роботу та прибуток самому місту. Певні міста мають владу як природний ресурс; влада в політичному, військовому, історичному чи монархічному сенсі. Ця влада не завжди пов'язана з розміром і населенням, наприклад, місто Йорк, яке має багатовікову історію як місце перебування монарха, але все ще дуже мало за географічним районом і щільністю населення. Столиці, як правило, є резиденцією правлячого монарха там, де він існує.

Висновки до другого розділу

Попередні наукові спроби визначити місто мало допомагають у пошуках визначення того, наскільки термінал аеропорту можна порівняти з містом. Аеропорти, хоча всі індивідуальні за своїм дизайном і зовнішнім виглядом, мають багато характеристик, і деякі з них схожі на місто; наприклад, аеропорти мають людей, магазини, інформаційні потоки, відмінні функціональні простори, здатність до розвитку, але вони не можуть бути використані як підходяща метафора для міста. Як багато разів спостерігалось в ряді терміналів під час цього дослідження, в терміналі імітується рух міста, проте це майже завжди односпрямовано, і це пов'язано з характером необхідного потоку пасажирів через будівлю. Ключове слово тут - «через», оскільки це відбувається в аеропортах, що не завжди трапляється в містах. Навіть якщо врахувати

статичність персоналу, який працює в терміналі, у терміналі занадто багато управлінської та інституційної практики, щоб це було схоже на місто. В аеропортах також не вистачає дещо очевидного включення груп, які покладаються на місто для існування: бездомних, жебраків і тих, хто занадто бідний, щоб підтримувати життя за межами міста. Це лише підкреслює приватний і привілейований характер простору аеропорту, і в той час як письменники, такі як Майк Девіс, можуть прагнути розкрити бажання міст стати такими ж «стерильними» та «керованими», як термінал аеропорту, проводячи час, спостерігаючи за площі аеропорту та діяльності тих, хто займає цей простір, зрозуміло, що цього, здавалося б, ще не досягнуто.

РОЗДІЛ 3

СОЦІОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ СОЦІАЛЬНОГО ПРОСТОРУ АЕРОПОРТУ

3.1 Програма соціологічного дослідження «Аеропорт як соціальний простір міста»

Методологічний розділ програми дослідження

Для опису сприйняття якості послуг аеропорту як соціального простору міста було проведено соціологічне дослідження.

Методом збору первинної інформації виступає **глибинне інтерв'ю**.

Було опитано 10 респондентів на основі інтерв'ю.

Проблема дослідження: відсутня достатня кількість практичного знання про соціальний простір в аеропорті.

Об'єктом даного дослідження є пасажир.

Предметом дослідження є аеропорт як соціальний простір міста.

Метою дослідження виявлення відповідності аналогії соціального простору аеропорту міському.

Завдання дослідження

1. На практиці перевірити уявлення науковців про наявність соціального простору міста в аеропорті.
2. Довідатися, про уявленням респондентів про схожість терміналу з містом та торговим центром;
3. Проаналізувати вплив соціального простору аеропорту на поведінку людей під час перебування у терміналі аеропорту.

Гіпотези дослідження

1. Уявлення науковців про наявність соціального простору міста в аеропорті вірні;

2. Респонденти відмічають схожість терміналу аеропорту з простором міста і торговельного центру;

3. Соціальний простір аеропорту помітно впливає на поведінку в терміналі.

Логічний аналіз основних понять предмета дослідження

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

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

3. Соціальний простір - відображення просторової обумовленості соціальної взаємодії, що, в свою чергу, конструюється під впливом цієї взаємодії.

4. Торговельний центр - універсальна крамниця чи комплекс крамниць, що зазвичай включає підприємства побутового обслуговування, громадського харчування та розважальні заклади.

5. Шопінг - процес часопроводження на ринках чи у торговельних центрах із покупкою різноманітних товарів. Також часто в це слово вкладають сенс не лише покупки товарів, а і супутні активності, як то відвідування закладів харчування чи розважальних закладів.

6. Дизайн - використання поєднання прикладного мистецтва і прикладної науки для поліпшення естетики, ергономіки, архітектури, функціональності і зручності використання продукту.

7. Магазин безмитної торгівлі (duty free store) – це спеціалізований торговельний заклад, розташований у пункті пропуску через державний кордон України, відкритому для міжнародного сполучення, а також на повітряному або водному транспортному засобі комерційного призначення, що виконує міжнародні рейси, та призначений для реалізації товарів, поміщених у митний режим безмитної торгівлі.

Методичний розділ програми дослідження

Принциповий (стратегічний) план дослідження

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

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

Обґрунтування системи вибірки одиниць спостереження: у даному дослідженні доцільно застосувати глибинного інтерв'ю. Це дозволить одержати репрезентативні дані при проведенні дослідження.

Вибіркова сукупність склала 10 респондентів.

Метод збору даних: опитування респондентів за допомогою глибинного інтерв'ю.

Метод обробки даних: отримані в ході анкетування результати будуть представлені у письмового звіту.

План проведення глибинного інтерв'ю

Число опитаних осіб: 10.

Питання, винесені на обговорення:

1. Ви коли-небудь робили покупки в duty free store терміналу аеропорту?

Так

Ні

2. Це було так само, як шопінг де-небудь ще чи щось відрізняється?

3. Чи вважаєте ви, що термінал аеропорту чимось схожий на центр міста чи торговий центр?

Так

Ні

4. В чому (на вашу думку) схожість терміналу аеропорту з центром міста чи торговим центром?

5. Чим (на вашу думку) термінал аеропорту відрізняється від міста чи торгового центру?

6. Які відмінності ви помічаєте у поведінці людей в терміналі аеропорту, чого ви не очікували б побачити у центрі міста чи в торговому центрі?

7. Чому, на вашу думку, люди в терміналах аеропорту поведуться інакше, ніж у місті чи торговому центрі?

8. Під час перебування в різних аеропортах, які відмінності в поведінці людей ви помічали? З чим (на вашу думку) це пов'язано?

Відповіді на всі питання є точними та доречними. Інтерв'ю проводиться у невимушеній, спокійній атмосфері, забезпечуючи рівні можливості всім учасникам

3.2. Аналіз результатів соціологічного дослідження

За результатами проведеного опитування були перевірені гіпотези та вирішенні завдання цього дослідження:

1. На практиці перевірити уявлення науковців про наявність соціального простору міста в аеропорті.
2. Довідатися, про уявленням респондентів про схожість терміналу з містом та торговим центром;
3. Проаналізувати чи впливає соціальний простір аеропорту на поведінку людей в магазинах терміналу.

На питання «Ви коли-небудь робили покупки в duty free store терміналу аеропорту?» 100 відсотків респондентів відповіли «так». Таб.1

На питання «Це було так само, як шопінг де-небудь ще, чи щось відрізняється?» респонденти говорили тільки про незначну різницю в асортименті товарів представлених на полицях duty free store.

На питання «Чи вважаєте ви, що термінал аеропорту чимось схожий на центр міста чи торговий центр?» 70 відсотків опитаних відповіли «так». Таб.2

На питанні «В чому (на вашу думку) схожість термінал аеропорту з центром міста чи торговим центром?» пояснювали що схожість між терміналу аеропорту з центром міста чи торговим центром помітили в наявності крамниць, інформаційних табло, ескалаторів та великої кількості людей.

У відповіді на питання «Чим (на вашу думку) термінал аеропорту відрізняється від міста чи торгового центру?» говорили про перед посадкову напругу та напругу при перевірці документів, відносно невеликого проміжку часу, що респонденти проводять в терміналі аеропорту, під час якого очікують

на рейс. Помічали, хоча і проводять певний час за шопінгом, він так і не став головною метою або рівноцінною, відповідно до очікування посадки.

При описі відмінностей у поведінці людей в терміналі аеропорту з містом і торговельним центром, всі зазначили що більшість людей займають вільні місця та очікують на посадку. При поясненні відмінностей зазначали, що час проведений в терміналі аеропорту є суворо регламентований та змушує пасажирів концентруватися, не на дозвіллевій діяльності як під час шопінгу в торговельних центрах чи прогулянками центром міста.

На питання «Під час перебування в різних аеропортах, які відмінності в поведінці людей ви помічали? З чим (на вашу думку) це пов'язано?» респонденти відповіли що різниці в поведінці пасажирів в різних аеропортах немає.

Висновки до третього розділу

Підсумовуючи можна зазначити що на основі отриманих відповідей, пасажир поводить себе в межах будівлі аеропорту відповідно до первинної функції терміналу, очікують. Це дає підставу говорити про актуальність дослідження соціального простору терміналу аеропорту як простору потоків. Метафора терміналу аеропорту як міста не опинилася актуальною в наслідок цього дослідження. Метафора терміналу аеропорту як торгового центру, що на перший погляд є більш життєздатною, але і вона в наслідок цього дослідження не стала актуальною.

ВИСНОВКИ

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

1 Було охарактеризовано соціологічні теорії дослідження соціального простору в терміналі аеропорту. Серед авторів, чії роботи з дослідження соціального простору в аеропорті були найбільш змістовними та актуальними щодо порівняння середовища міста та торгового центру є: Пітер Адей, Марк Оже, Джон Белль, Вальтер Беньямін, Грэм Фуллер, Кліфорд Гірц, Ервінг Гофман, Аластер Гордон, Марк Готдінер, Джон Ханніган, Франциско Клаузер, Спіро Костоф, Джастін Ллойд, Льюїс Мамфорд, Г'ю Пеарман, Джордж Рітцер, Марк Б. Солтер, Соня Сульцмаер, Ендрю Вуд. Готдінер описує аеропорт як самостійну економіку; знову ж таки, досить важливої величини, щоб виправдати аналогію з містом. Згодом подібні аргументи були висунуті багатьма іншими авторами Адей, Фуллер і Харлі, Гордон і Пірмен, де аеропорти концептуалізуються як інші місця, а загальною ознакою є споживання, але емпіричний метод мало або зовсім не очевидний.

Х'ю Пірмен, припускає, що фізико-географічного розміру майже достатньо, щоб виправдати використання аналогії з містом. Марк Готдінер робить багато посилань на тематичні елементи, які використовуються в тематичних парках, і розуміє, простір в аеропорті «перехідним» як і в парку. Люди перетворюються у тих або «маніпулюють» тим, чим вони не стали б за своєю суттю в будь-якому іншому середовищі. Природа і форма цієї маніпуляції схожа з підхоом Гофмана, оскільки загальний інститут, який він детально описує, також є простором, де маніпулюють почуттям особистості. Адей, Фуллер і Харлі, Солтер і Пірмен згадують аеропорт як «простір потоку», що спирається на роботу Мануеля Кастельса, які змінили свою лефевріанську

позицію щодо космосу і натомість почали зосереджуватися на впливі глобалізації на термінал. Підхід Сульцмаєра в значній мірі базується на бізнесі та комерції, і, таким чином, розглядає питання часу перебування та імпульсивних покупок, але визнає, що між торговими центрами та аеропортами є чітка схожість.

2. Здійснено соціологічну інтерпретацію явищ «аеропорт», «термінал», «образ міста». Образ міста це сприйняття і асоціація людей про особливості міського простору. Найвиразніші елементи міського ландшафту формують ментальне уявлення людей про місто. Аеропорт - це аеродром з додатковими можливостями, для комерційного повітряного транспорту. Аеропорти в свою чергу поділяються на регіональний аеропорт - це аеропорт, який обслуговує лише внутрішні рейси. Вузловий аеропорт - великий міжнародний аеропорт, який виконує роль транспортного вузла для пересадки пасажирів та товарів. Головний елемент мережі авіаперевезень, що зв'язує між собою аеропорти, які не мають прямого сполучення. Термінал аеропорту — це будівля в аеропорту, де пасажирів переміщують між наземним транспортом та засобами, які дозволяють їм сісти та висаджуватися з повітряного судна. Слід зазначити, що, хоча таким чином можна групувати різні приміщення аеропорту разом, це все одно не усуває індивідуальних особливостей кожного терміналу, що впливають з їх географічного розташування, їх архітектури або їхньої історії.

3. Проаналізовано дослідження щодо аеропорту як соціального простору міста. На основі розробленої теорії «образу міста» Кевіна Лінча було розглянуто аеропорт як метафору міста. Попередні наукові спроби визначити місто мало допомагають у пошуках визначення того, наскільки термінал аеропорту можна порівняти з містом. Аеропорти, хоча всі індивідуальні за своїм дизайном і зовнішнім виглядом, мають багато характеристик, і деякі з них схожі на місто; наприклад, аеропорти мають людей, магазини, інформаційні потоки, відмінні функціональні простори, здатність до розвитку, але вони не можуть бути використані як підходяща метафора для міста. Як багато разів спостерігалось в ряді терміналів імітується рух міста, проте це майже завжди односпрямовано, і

це пов'язано з характером необхідного потоку пасажирів через будівлю. Ключове слово тут - «через», оскільки це відбувається в аеропортах, що не завжди трапляється в містах. Навіть якщо врахувати статичність персоналу, який працює в терміналі, у терміналі занадто багато управлінської та інституційної практики, щоб це було схоже на місто.

В аеропортах також не вистачає дещо очевидного включення груп, які покладаються на місто для існування: бездомних, жебраків і тих, хто занадто бідний, щоб підтримувати життя за межами міста. Це лише підкреслює приватний і привілейований характер простору аеропорту, і в той час як письменники, такі як Майк Девіс, можуть прагнути розкрити бажання міст стати такими ж «стерильними» та «керованими», як термінал аеропорту, проводячи час, спостерігаючи за площі аеропорту та діяльності тих, хто займає цей простір, зрозуміло, що цього, здавалося б, ще не досягнуто.

4. На основі опрацьованої літератури було досліджено особливості аеропорту як простору споживання. Споживання відіграло значну роль у авіаперевезеннях майже з моменту його задуму, як з точки зору присутності в найперших терміналах, так і до глобального ринку, який зараз з'являється у великих міжнародних терміналах по всьому світу. Аеропорти не відігравали великої ролі у зміні характеру головних торгових вулиць міст як таких, але аеропорти, безумовно, допомогли у формуванні та, у свою чергу, самі були сформовані містами, з якими вони пов'язані, в майже так само, як заміські торгові центри формують транспортні мережі та периферійну промисловість. Транспортні мережі еволюціонували в результаті будівництва та розширення аеропортів, і разом з цією галуззю також виросла на периферії аеропортів.

5. Було проведено соціологічне дослідження на тему «Аеропорт як соціальний простір міста». Зіставлено програму дослідження, створено анкету інтерв'ю та проведено інтерв'ю. Зібранні данні було досліджено та на їх основі створено висновки що дають підставу говорити про актуальність дослідження соціального простору терміналу аеропорту як простору потоків. Метафора терміналу аеропорту як міста не опинилася актуальною в наслідок цього

дослідження. Метафора терміналу аеропорту як торгового центру, що на перший погляд є більш життєздатною, але і вона в наслідок цього дослідження не стала актуальною.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Adey, P (2004a) “Surveillance at the Airport: surveilling mobility/mobilising surveillance”, in, Environment and Planning A, Vol 36, pp 1365-1380.
2. Adey, P (2004b) Secured and Sorted Mobilities: examples from the airport, in, Surveillance and Society, Vol 1 (4), pp 500-519.
3. Adey, P (2006) “Airports and air-mindedness: spacing, timing and using Liverpool Airport 1929-39”, in, Social and Cultural Geography, Vol 7, pp 343-363.
4. Adey, P (2007) ‘May I have your attention’: airport geographies of spectatorship, position, and (im)mobility, in, Environment and Planning D: Society and Space, Vol 25 pp 515-536.
5. Amin, A & Thrift, N (2002) Cities: Reimagining the Urban. Cambridge : Polity Press
6. Auge, M (1995) Non-Places: introduction to an anthropology of supermodernity. (Translated by John Howe) London : Verso.
7. Belle, J & Leighton, M. R (2000) Grand Central: Gateway to a Million Lives. New York : W. W. Norton & Company.
8. Benjamin, W (1999) The Arcades Project (Translated by H. Eiland & K. McLaughlin). Cambridge (Mass) : Harvard.
9. Castells, M (1989) The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring and the Urban-regional Process. Oxford : Blackwell
10. Crawford, M (1992) The World in a Shopping Mall in M. Sorkin (1992) Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space. New York : Hill & Wang
11. Debord, G (2005) Society of the Spectacle (K. Knabb. Trans) London : Rebel Press
12. Falk, P (1994) The Consuming Body. London : Sage
13. Foucault, M (1991) Discipline and Punish: the birth of the prison. London : Penguin.

14. Fuller, G & Harley, R (2004) *Aviopolis: A Book About Airports*. London : Black Dog Publishing.
15. Finelli, M (2009) *Airports of the World* : 56
16. Geertz, C (1973) *The Interpretation of Cultures: Selected Essays* by Clifford Geertz. New York : Basic Books.
17. Goffman, E (1991) *Asylums: Essays on the Social Situation of Mental Patients and other Inmates*. Harmondsworth : Penguin.
18. Gordon, A (2008) *Naked Airport: A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*. Chicago : University of Chicago Press.
19. Goss, J (1993) 'The "Magic of the Mall". An Analysis of Form, Function and Meaning in the Contemporary Built Retail Environment' in *Annals of the Association of American Geographers* Vol 83, No 1 pp18-47
20. Gottdiener, M (1985) *The Social Production of Urban Space* (2nd Edition). Austin : Univ. Of Texas Press.
21. Gottdiener, M (1997) *The Theory of America: Dreams, Visions, and Commercial Spaces*. Boulder (Col) : Westview Press.
22. Gottdiener, M (2001a) *Life in the Air: Surviving the New Culture of Air Travel*. Oxford: Rowman & Littlefield Inc.
23. Gottdiener, M (2001b) *The Theming of America: American Dreams, Media Fantasies and Themed Environments* (2nd Edition) Oxford : Westview Press.
24. Haya El Nasser (25/09/03) *USA Today*
25. Hacking, I (2004) *Between Michel Foucault and Erving Goffman: between discourse in the abstract and face-to-face interaction*, *Economy and Society*, 33:3, 277-302
26. Hannigan, J (1998) *Fantasy City. Pleasure and Profit in the Postmodern Metropolis*. London : Routledge.
27. Klauser, F.R, Ruegg, J & November, V (2008) *Airport Surveillance Between Public and Private Interests*, cited in M. Salter (2008) *Politics at the Airport*. Minneapolis, MN : University of Minnesota Press.

28. Kostof, S (1999) *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*. London : Thames and Hudson.
29. Le Guin, U (2003) *Changing Planes: Porridge on Islac*, p3
30. Lefebvre, H (1991) *The Production of Space*. Oxford : Blackwell
31. Lloyd, J (2003) *Dwelltime: airport technology, travel and consumption*, in, *Space and Culture*, Vol 6, No 2, pp 93-109.
32. Lynch, K (1984) *Good City Form*. Cambridge MA : MIT Press
33. Merrifield, A (2000) 'Henri Lefebvre: A Socialist in Space' in M. Crang & N. Thrift (eds) (2000) *Thinking Space*. London : Routledge
34. Mumford, L (1961) *The City in History: it's origins, it's transformations and it's prospects.*, New York : Harcourt, Brace & World.
35. Okun, J (2001) *At the Airport a Dining Experience Takes Wing*, cited in M. Gottdiener, (2001a) *Life in the Air: Surviving the New Culture of Air Travel*. Oxford: Rowman & Littlefield Inc
36. Patton, P (1997) *Road to nowhere*. In J. Brouws, B. Polster, and P. Patton (eds), *Highway: America's endless dream*. New York : Stewart, Tabori & Chang
37. Pearman, H (2004) *Airports: A Century of Architecture*. London:Laurence King.
38. Ritzer, G (2000) *Explorations in the Sociology of Consumption: Fast Food, Credit Cards and Casinos*. London : Sage.
39. Salter M.B (2007) *Governmentalities of an Airport: Heterotopia and Confession*, in, *International Political Sociology*, Vol 1, pp49-66.
40. Salter, M. B (2008) *Politics at the Airport*. Minneapolis, MN : University of Minnesota Press.
41. Sennett, R (1976) *The Fall of Public Man*. New York : Vintage
42. Soja, E, W (2000) *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford : Blackwell.
43. Sorkin, M (1992) *Variations on a Theme Park: The New American City and the End of Public Space*. New York : Hill & Wang

44. Sulzmaier, S (2001) *Consumer-Oriented Business Design: The Case for Airport Management*. Heidelberg : Physica-Verlag.
45. Vallero, L (2009) Abu Dhabi's Terminal 3, in *Airports of the World*, Issue 24
46. Wood, A (2003) A Rhetoric of Ubiquity: Terminal Space as Omnitopia, in, *Communications Theory*, Vol 13, No 3 pp324-344.
47. Агеева Г. Н. Унитарный урбанизм аэропортов. Eurasian scientific congress. Abstracts of the 3rd International scientific and practical conference. Barca Academy Publishing. Barcelona, Spain. 2020. Pp. 205-211.
48. Сенюра О.В. Чинники трансформації соціального простору міста в соціологічному дискурсі // Науково-теоретичний і громадсько-політичний альманах «Грані». – Дніпропетровськ, 2015. – № 8 (124). - 81-89.
49. Грищенко М. ПУБЛІЧНИЙ ПРОСТІР МІСТА ЯК ОБ'ЄКТ СОЦІОЛОГІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ. Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ с.32
50. Жулькевська О. Суспільний простір міста як об'єкт соціологічного вивчення та емпіричний референт соціальних змін /О. Жулькевська, М. Грищенко// Соціологічні студії – 2012 – №1

ДОДАТКИ

Анкета для опитування експертів

Доброго дня, шановний експерте! Ми проводимо опитування на тему: "Аеропорт як соціальний простір міста ". Просимо Вас взяти участь у нашому опитуванні , адже саме Ваш рівень професіоналізму та компетентності надасть нам змогу зробити репрезентативні висновки. Думка кожного з Вас - надзвичайно важлива! Тож завчасно щиро дякуємо за кожную обґрунтовану відповідь, бо ж вона – це не тільки внесок до нашого дослідження, а до й життя соціуму, зокрема.

1. Ви коли-небудь робили покупки в duty free store терміналу аеропорту?

- Так
- Ні

2. Це було так само, як шопінг де-небудь ще, чи щось відрізняється?

3. Чи вважаєте ви, що термінал аеропорту чимось схожий на центр міста чи торговий центр?

- Так
- Ні

4. В чому (на вашу думку) схожість термінал аеропорту з центром міста чи торговим центром?

5. Чим (на вашу думку) термінал аеропорту відрізняється від міста чи торгового центру?

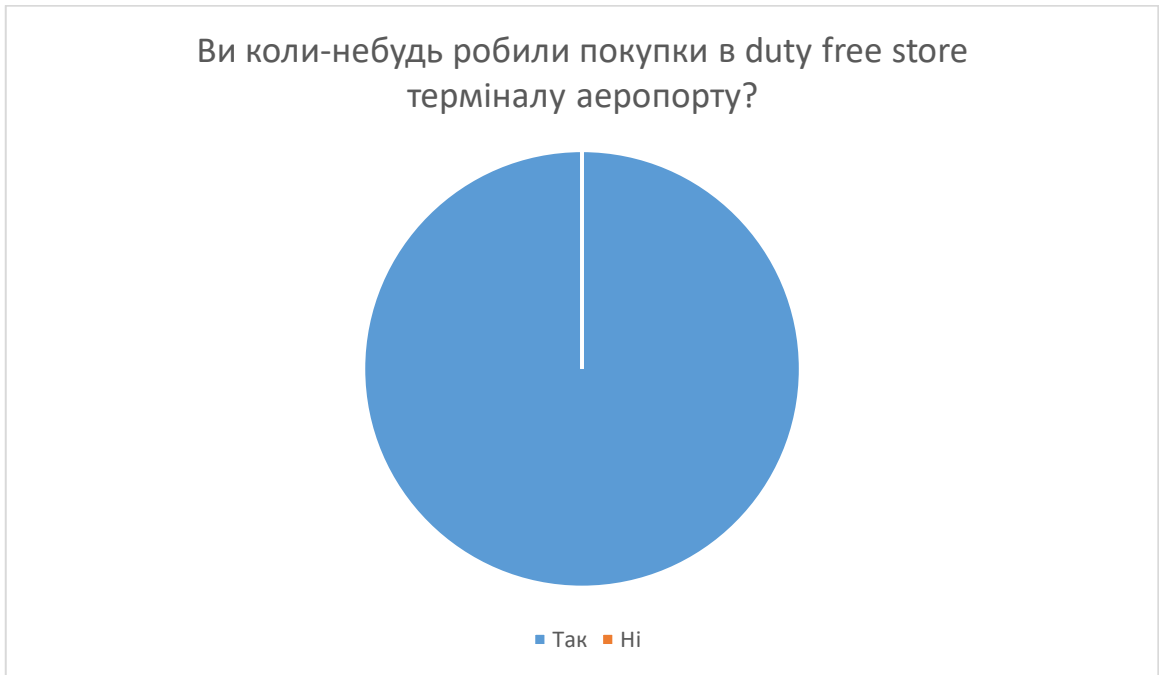
6. Які відмінності ви помічаєте у поведінці людей в терміналі аеропорту, чого ви не очікували б побачити у центрі міста чи в торговому центрі?

7. Чому, на вашу думку, люди в терміналах аеропорту поведяться інакше, ніж у місті чи торговому центрі?

8. Під час перебування в різних аеропортах, які відмінності в поведінці людей ви помічали? З чим (на вашу думку) це пов'язано?

Щиро дякуємо за плідну співпрацю!!!

Таб.1



Таб.2

