

УДК 316.344.23:44

Ятвецька Г. В.

канд. соціол. наук

кафедра соціології ОНУ імені І. І. Мечникова

к. 40, Французький бул., 24/26, м. Одеса-58, 65058, Україна

тел.: (380482) 633259

e-mail: happyann@ua.fm

ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ В ПРОСТОРІ СОЦІОКУЛЬТУРНИХ ВЗАЄМОДІЙ

Стаття має на меті розглянути громадський транспорт у просторі соціокультурних взаємодій. Розглянуті інституційний та структурно-функціональний підходи до дослідження транспорту у просторі соціокультурних взаємодій. Також показана можливість застосування поняття «простору» у теоретичному дослідженні обраної проблеми.

Ключові слова: громадський транспорт, соціокультурні взаємодії, простір руху, комерційні практики, міське середовище.

Транспорт як соціокультурний феномен піддається зміні під впливом освоєння і перевизначення людьми міських просторів, переформулювання соціальних вимог і модифікації повсякденних практик. Громадський транспорт як функціональна система для задоволення найважливіших суспільних потреб утворює особливу сферу соціокультурних відносин зі своїми просторовими і часовими межами, обумовленими комплексом ролевих очікувань і засвоєних цінностей. Повсякденна культура громадського транспорту являє собою ціннісну систему, синтез формальних правил і неформальних домовленостей, в рамках яких складаються статусні взаємодії споживачів і представників транспортної послуги, відтворюються дискримінаційні практики, формуються цінності і норми пасажирського і водійського співтовариства, перетворюючись на зразки дій. Громадський транспорт виступає невід'ємним компонентом міської культури повсякденності, оформляючи в рамках особливого колективного досвіду варіації людських відносин, у тому числі характерні ціннісно-символічні і структурні вимірювання культурних практик.

Міський громадський транспорт — один з найважливіших соціальних інститутів сучасного суспільства, невід'ємний елемент соціальної інфраструктури міст. Даний транспорт призначений для перевезень різних соціальних груп населення, у тому числі з низьким рівнем доходів, забезпечення територіальної цілісності міст, доступності всіх елементів міського господарства. У свою чергу, розвиток міст, зростання чисельності населення, масова потреба в транспортній комунікації обумовлюють зміни інституту громадського транспорту.

Метою поданої статті є огляд теоретичних підходів до дослідження громадського транспорту у просторі соціокультурних взаємодій.

Концептуальні та методологічні засади дослідження цього соціального інституту були закладені в працях М. Вебера, Е. Дюркгейма, К. Маркса. У період становлення соціології міський громадський транспорт розумівся як «категорія переміщення пасажирів в просторі» (К. Маркс), «інститут, що допомагає функціонувати місту» (М. Вебер), відсутність якого «створює в суспільстві порожнечу» (Е. Дюркгейм). Шляхи сполучення визначають таким чином той напрямок, у якому відбуваються внутрішні пересування і обмін і навіть інтенсивність цих пересувань і обміну і т.д. [1]

У середині XIX століття вкрай слабо розвинений міський громадський транспорт ототожнювався з судинною системою і розумівся як соціальна інституція, яка виконує важливу функцію переміщення, без якої «весь організм (місто) виходив з ладу» [2].

Зміна функції соціальних інститутів неминуче тягне за собою якісні зміни нормативної системи, трансформацію самих соціальних норм і, як наслідок, зміну ставлення до них людей, трансформацію масової свідомості, її ціннісно-мотиваційної структури. Т. Парсонс підкреслював, що інститути — вирішальний фактор інтеграції та стабілізації суспільства [3]. Тому можна зробити висновок про те, що значимість громадського транспорту — як інструменту регулювання суспільного життя — з кожним днем зростає. Доступність і якість міського громадського транспорту, визначають і реальний рівень життя, і соціальний клімат. Для виконання своєї суспільної місії громадський транспорт повинен не тільки усвідомлюватися суспільством як життєво важлива структура міста, що виконує соціальну функцію щодо задоволення потреби великої кількості людей в переміщенні, а й піддатися процесу корінного удосконалення, на основі використання новітніх досягнень науки і техніки, прийняття законодавчих та нормативних актів, вироблення спільної стратегічної концепції розвитку. Соціальна цінність і значимість міського громадського транспорту занадто високі, щоб віддавати його на відкуп комерсантам, витягувати прибуток. Суспільство не повинно, а держава не має права позбавляти жителів міст очевидних економічних, екологічних, демократичних, особистих свобод і вигод, які їм надає сучасний міський громадський транспорт [4].

Структурно-функціональна теорія Т. Парсонса окреслила роль міського громадського транспорту на рівні «забезпечення виникнення та збереження соціального порядку в соціальній системі» за допомогою «особливих ціннісно-нормативних комплексних систем, що регулюють поведінку індивідів» [5, с. 127]. Мобільність, яка забезпечується громадським транспортом, що активно розвивається — тепер «загальноприйнятий зразок поведінки і звичка мислення» (Т. Веблен), «встановлення специфічно соціального сорту» (Е. Хьюз). М. Кастельс, Дж. Уррі і Ф. Ашер переконують у тому, що фактор мобільності в сучасному постіндустріальному суспільстві набуває все більш визначальний характер, і ця тенденція перетворюється на потужний вектор соціальної зміни [6]. На думку З. Баумана, «як тільки відстань, пройдена за одиницю часу, стала залежати від технології, від штучних транспортних засобів, які дійшли до наших днів, успадковані від минулого обмеження швидкості руху могли бути в принципі, порушені» [7, с. 15]. В принципі, так, але в реальній практиці — ні. Швидкість пересування транспорту в місті строго регламентована, що пов'язано, в першу чергу, із забезпеченням безпеки жителів, але і самі переміщення «з'їдають» досить багато часу.

Визначальне значення для розуміння сучасної дійсності мають погляди Р.

Мертон на функціонування соціальних інститутів в періоди дезорганізації, індивідуальні стратегії громадян в умовах інституціональних дисфункцій [8, с. 440].

Розвиток соціологічних уявлень про громадський транспорт здійснювався і в рамках феноменологічного підходу до аналізу соціальних явищ у повсякденному житті, які об'єктивували осмисленість інституціональної дії. Так, П. Бергер і Т. Лукман, розглядаючи даний інститут не тільки в контексті мобільності, але і як опредмечену діяльність людей, «взаємну типізацію звичних дій», впритул підійшли до розуміння хабітуалізації соціальних практик [9]. Ці та інші соціологічні розробки привели до поступового переходу від ідеї мобільності, яка до того часу виявилася неспроможною, до ідеї присвоєння простору.

Як відзначають представники Чиказької екологічної школи, виникає необхідність організації простору у відповідності з об'єктивними закономірностями середовища [10]. На зв'язок між соціальними і просторовими відносинами, регулятором якого є міський громадський транспорт, вказував Г. Зіммель, ще далі пішли Д. Боден і Х. Молоч, які наполягають, що всупереч всім глобальним впливам люди відчують особливе тяжіння до просторової близькості. Доказом їхньої правоти стала концепція секторів, запропонована урбаністом Х. Хойтом, який виявив, що групи населення з високим доходом селилися, як правило, у секторах уздовж транспортної магістралі, що має гарний зв'язок з містом [11].

Автором ідеї присвоєння простору, що відбиває найбільшу розробленість соціальних підстав сутності транспорту в сучасному міському просторі, був П. Бурдьє. Саме він визначив простір як найбільш дефіцитне сучасне благо, показав, як сучасні люди борються за нього, визначив міський громадський транспорт як своєрідну форму капіталу, інститут присвоєння простору [12].

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

Міське середовище, що містить шляхи і перепони, транспортні маршрути, що відповідають установкам міської влади, є «правилами гри», що спускаються на «слабких» користувачів і споживачів [13].

Необхідно також підкреслити вплив громадськості на пасажирське співтовариство в радянський час, коли громадська думка була інституціалізована в механізм самоврядування, націлений на підтримку порядку і регулювання соціальної дії; використовувалася державою як підтримання громадського порядку та контролера в повсякденному житті, що знаходило відображення в поведінці радянських пасажирів, наприклад, за відсутності кондуктора пасажири самі клали гроші за проїзд і керувалися в цьому громадським схваленням і совістю. В даний час ситуація змінилася, і це також вимагає дослідження.

Відштовхуючись від ідеї Т. Парсонса про систему сучасних суспільств, можна визначити включеність акторів транспортної повсякденності в систему дії, маючи на увазі невід'ємні наявність і вплив різних підсистем (культурної, особистісної та

поведінкового організму). Слідом за уявленнями П. Бурдьє про соціальний простір, автор описує транспорт і властиві йому характеристики. Соціально розміченому простору приписується прагнення реалізуватися у фізичному просторі, де локалізовано блага і послуги, агенти та групи. Транспорт визначається як габаритний об'єкт соціального простору, присвоєний агентами як якась власність. Внутрішньому простору транспортних вагонів як будь-якому з публічних місць при цьому властивий соціальний розподіл, що виявляється у фізичному просторі баченням, сприйняттям і оцінюванням.

Інституціалізація моралі, використовуваної радянською державою як механізм контролю над діями пасажирів. Громадський транспорт можна розглянути в рамках соціальної феноменології, з акцентом на повсякденну реальність як набір явищ, відтворити індивідами в їх усвідомленні та інтерпретації буденності. Пасажирські потоки, що регулярно переміщують індивідів, визначаються в культурі повсякденності як формуючі структуру ринку (затребувані і споживані послуги перевезень), колективного досвіду зі своїми правилами і нормами регулювання, узгоджують поведінку людей, які є представниками різних міських груп. Простір руху залежно від призначення умовно поділений на «пішохідний» і «транспортний». «Транспортний» визначається як шлях переміщення технічних засобів та пасажирських мас.

Транспорт характеризується як комерційна практика, що містить елементи соціальної політики, завдяки яким держава має можливість надавати блага для конкретних груп городян. Одна з центральних позицій, на яку націлені заходи соціальної політики, — безпека. В рамках безпеки можна виділити три основні напрямки дій щодо захисту або ліквідації наслідків події: контроль за безпекою руху на дорожніх відрізках; захист від надзвичайних ситуацій, контроль над виконанням маршрутних поїздок і прийняттям на роботу кваліфікованих водіїв; матеріальна та психологічна допомога при нещасному випадку.

Друга позиція, яку піддають політичному впливу, — фізична пристосованість транспорту, грамотний розклад рейсів, зручність салону, якість дорожніх покриттів, рівномірна наповнюваність транспортного простору (відсутність тісноти), ставлення до пасажирів з боку виконавців послуги (водія, кондуктора), з яких випливає тілесний і моральний комфорт. Соціальна політика нормує здійснення послуги шляхом встановлення стандарту, що вводиться центральними та місцевими органами влади. Автор зачіпає аспект фінансування пільгового проїзду, як приклад механізму соціальної політики, націлений на підтримку незаможних, незахищених груп населення (частина з яких має робоче місце або дохід вище середнього).

Культура обслуговування, пов'язана з якістю роботи персоналу, задіяного в наданні транспортних послуг, і рівнем виконання зобов'язань перед споживачем. Групове споживання транспортної послуги можна розглянути як форму соціальної дії, здійсненої при співвіднесенні з діями інших людей. Соціальна політика транспортної сфери розглядатися при цьому як механізм реалізації заходів щодо соціального захисту громадян, включених у соціокультурні відносини.

Список використаної літератури

1. Арон Р. Этапы развития социологической мысли / общ. ред. и предисл. П. С. Гуревича. — М.:

- Издательская группа «Прогресс» — «Политика», 1992. — 608 с.
2. Кон И. С. Социологическая концепция Герберта Спенсера // История буржуазной социологии XIX — начала XX века / под ред. И. С. Кона. — М.: Наука, 1979. — С. 40—52
 3. Парсонс Т. Система современных обществ / пер. с англ. Л. А. Седова и А. Д. Ковалева; под ред. М. С. Ковалевой. — М.: Аспект Пресс, 1998. — 270 с.
 4. Парк Р. Адаптация. Конфликт. Аккомодация. Асимилляция // Теоретическая социология: Антология: в 2 ч. / пер. с англ., фр., нем., ит. сост. и общ. ред. С. П. Баньковской. — М.: Книжный дом «Университет», 2002. — С. 281—318.
 5. Парсонс Т. О структуре социального действия. — М.: Академический Проект, 2000. — 880 с.
 6. Кирина С. Г. X- и Y-экономики: институциональный анализ. — М.: Наука, 2004. — 256 с.
 7. Бауман З. Текучая современность / пер. с англ. под ред. Ю. В. Асочакова. — СПб.: Питер, 2008. — 240 с.
 8. Мертон Р. Явные и латентные функции // Американская социологическая мысль: тексты. М., 1994. — С. 379-448.
 9. Бергер П., Лукман Т. Социальное конструирование реальности. Трактат по социологии знания. — М.: Медиум, 1995. — 323 с.
 10. Парк Э. Р. Городское сообщество как пространственная конфигурация и моральный порядок [Электронный ресурс] / Р. Э. Парк. // Социологическое обозрение. — 2006. — Т. 5 № 1. — С. 13. — Режим доступа: <http://sociologica.hse.ru/sl2/12tra2.pdf>
 11. Вагин В. В. Городская социология [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://bookmeta.com/book/164-gorodskaya-sociologiya-uchebnoe-posobie-vagin-vv/12-teorii-strukturirovaniya-gorodskogo-prostranstva.html>
 12. Бурдьё П. Социология социального пространства / пер. с франц.; отв. ред. перевода Е. А. Шматко. — М.: Институт экспериментальной социологии; СПб.: Алетейя, 2005. — 288 с.
 13. Вахштейн В. Теория фреймов и социология повседневности [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://contextfound.org/events/y2012/m3/n71>

Стаття надійшла до редакції 09.10.2015

Ятвецкая Я. В.

кафедра социологии ОНУ имени И. И. Мечникова
к. 40, Французский бул., 24/26, г. Одесса-58, 65058, Украина

**ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В ПРОСТРАНСТВЕ
СОЦИОКУЛЬТУРНЫХ ВЗАИМОДЕЙСТВИЙ**

Резюме

Статья призвана рассмотреть общественный транспорт в пространстве социокультурных взаимодействий. Представлены институциональный и структурно-функциональный подходы к исследованию транспорта в пространстве социокультурных взаимодействий. Также показана возможность применения понятия «пространства» в теоретическом исследовании выбранной проблемы.

Ключевые слова: общественный транспорт, социокультурные взаимодействия, пространство движения, коммерческие практики, городская среда.

Yatvetska G.

Department of Sociology, Odessa National University,
k. 40, French Bul., 24/26, Odessa-58, 65058, Ukraine

PUBLIC TRANSPORT IN THE AREA OF SOCIAL AND CULTURAL INTERACTION

Summary

The article had an aim to show public transport in the area of social and cultural interactions. Institutional and structural-functional approaches were used to transport research in the area of social and cultural interactions . Also the possibility of applying the concept of «space» in the theoretical study of the subject.

Key words: public transport, socio-cultural interaction, space traffic, commercial practices, urban environment.