

*Кім Анна Олексіївна, студентка факультету автоматизації і
інформаційних технологій (ІЛС-21)*

*Науковий керівник: Перегуда Євген Вікторович, д.п.н., проф.,
Київський національний університет будівництва і архітектури*

ВПЛИВ ТРАНСПОРТУ НА ФОРМУВАННЯ СОЦІАЛЬНОЇ МОБІЛЬНОСТІ

До теми соціальної ролі транспорту звертались різні автори. Однією з найбільш відомих є праця «Теорія транспортування» Ч. Кулі. У ній він писав, що «соціальне і технічне в транспорті взаємно конструюють один одного, ...логістичні структури формують вигляд великих міст; а поїздка, транспортування та перевезення є елементами цивілізаційної динаміки» [4].

Як відомо, один з засновників структурно-функціоналістського підходу Т. Парсонс відносив до функцій соціальних систем розподіл соціальних цінностей. Не є виключенням й логістичні системи. На думку Є. Карчагіна, «в контексті громадського транспорту основним благом, яке належить розподілу, є мобільність, яка характеризується доступністю, безпекою, зручністю та комфортністю» [2, с. 74].

Автором поняття соціальної мобільності є П. Сорокін. У 1927 р. у Нью-Йорку він видав однойменну працю, у якій сформулював завдання, основні поняття і принципи дослідження руху індивідів у неоднорідному соціальному просторі. Він визначав соціальну мобільність як перехід індивіда, соціального об'єкта або цінності, від однієї соціальної позиції до іншої. Соціальним об'єктом можуть бути всі продукти людської діяльності [Цит. за: 3, с. 86] У суспільстві з ними відбуваються найрізноманітніші метаморфози: вони старіють, занепадають, стають менш привабливими. Увесь цикл існування їх виявляється в мобільності. За інтенсивного розвитку комунікаційних технологій здатність до соціальної мобільності є умовою суспільного розвитку, зокрема й розвитку особистісного.

Рисою соціальної мобільності є зміна соціального статусу. Відтак соціальна мобільність призводить до формування нових соціальних відносин, в чому й полягають зміни соціального простору. Водночас здійснення акту соціальної мобільності часто пов'язане зі зміною місця у фізичному просторі, зміною географічної локації. Ми щоденно переміщується з дому на роботу та у зворотньому напрямі, з дому до магазину тощо. Дослідники новітніх технологій іноді зазначають, що тенденції їх розвитку такі, що з часом, причому дуже скоро, люди зможуть отримувати усі необхідні їм товари та послуги, а також надвати їх самі, перебуваючи в одному місці. Ми не можемо повністю погодитись з таким прогнозом, але навіть якщо уявити, що колись абсолютна більшість індивідів працюватиме виключно біля технічного носія соціальних мереж, все одно багатьом людям буде ще довго кортіти бути особисто присутніс у певній точці. Як пише І. Суровцева, «суспільство споживання породило новий соціальний тип особистості, для якої не менш важливою є «соціальна непосидючість», манія руху, зміни місця, колекціонування вражень. Переміщення – то є шлях до порятунку від почуття порожнечі, одноманітності,

відчаю» [3, с. 88] Фізична зміна місця значною мірою пов'язана з функціонуванням транспортних мереж.

Водночас транспорт є не лише інструментом пов'язування людей між собою. Він сам є одним з великих маніпуляторів, самотужки формуючи соціальні відносини між різними задіяними групами – між пасажирами та водіями, між пасажирами та перевізниками, між водіями та обслуговуючим персоналом, врешті між самими пасажирами, між самими перевізниками тощо. А головне, що він сам формує культуру таких відносин. Й роль технічних рішень в цьому питанні неабияка. Наприклад, перегородка між водієм та пасажирами формує певну культуру відносин між цими соціальними групами. В цілому транспорт не лише ретранслює громадські цінності, формальні правила та неформальні домовленості, в рамках яких складаються статусні взаємодії, а й модифікує їх, зокрема й пристосовує до своїх технічних особливостей. Відтак громадський транспорт (а якість громадського отримує й особистий транспорт, оскільки він також формує соціальні відносини) є важливим елементом міської культури повсякденності.

Враховуючи усе вищесказане, транспорт тісно пов'язаний з проблемою розвитку соціальної нерівності. Це стосується не лише України, а й інших країн. Іноземні автори вже писали про зв'язок між транспортними системами та соціальною нерівністю [5, р. 238]. Зокрема, вони писали про негативний вплив на неможливі верстви населення таких необхідних заходів як екологічні податки, здійснення програм технічного обслуговування тощо [2, с. 74]. Характеризуючи сучасні тенденції розвитку логістичних систем, ноземні дослідники твердять, що нині спостерігається тенденція витіснення транспорту, яким користуються неможливі верстви населення [1].

Намагаючись протидіяти цим тенденціям, влада низки держав та їх об'єднань, моделюючи розвиток логістичних систем, намагається відстоювати інтереси різних груп населення. Зокрема, Рада міністрів транспорту Європейського Союзу визначає сталу транспортну систему як таку, що забезпечує доступність та задоволення потреб індивідів, кампаній та суспільства надійним пересуванням, не завдаючи шкоди здоров'ю людини та екосистеми, й сприяє встановленню принципу справедливості, є доступною з точки зору коштів, працює чітко та ефективно, пропонує види транспорту на вибір, підтримує конкурентоспроможність економіки та збалансованість регіонального розвитку [6].

Аналізуючи розвиток транспортних систем в сучасній Україні, неможливо не згадати про одну особливість їх розвитку. Йдеться про роль логістичних систем в контексті військових подій на сході України. Взагалі роль транспортних засобів неухильно зростає в умовах збройних конфліктів: по-перше, в якості компенсації територіального розриву між «вільною» територією та «тимчасово неконтрольованими» районами. Крім того, пасажирський транспорт визначає соціальну організацію не тільки місць розмежування, а й усього соціуму, долаючи ізоляційність і формуючи ефективність інтегральних процесів.

Транспортна політика на лінії розмежування формується дуже повільно та ситуативно. Гострота транспортних проблем на цій лінії виявляється у

відсутності безпересадочних шляхів, що не дозволяють пасажиром заощаджувати гроші та час. Існуючі військові вимоги щодо процедур проходження автотранспорту та тривалість простою на пропускних пунктах серйозно дисбалансиє систему логістики та соціальної мобільності, приводячи до економічного збитку, ризику погіршення епідеміологічної обстановки в зоні розмежування. В цьому контексті зовсім не блокада неконтрольованих територій, а, навпаки, якомога більш прозора з точки зору перетину лінія розмежування наближає повернення цих територій до складу України.

Список використаних джерел

1. Гэннон К. Транспорт: инфраструктура и услуги [Електронний ресурс] / К. Гэннон, З. Лиу. – Режим доступу : <http://siteresources.worldbank.org/INTPRS1/Resources/383606-1205334112622/47687831205337114531/tran0321.pdf>.

2. Карчагин Е. В. Универсальное в локальном: справедливость и городской общественный транспорт / Е. В. Карчагин // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 7. Философия. – 2014. – № 4 (24). – С. 68-78. С. 74.

3. Суровцева І. Транспорт та просторова мобільність в реаліях лінії розмежування / І. Суровцева // Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія «Соціологічні дослідження сучасного суспільства: методологія, теорія, методи». – 2016. – Вип. 37 – С. 85-90.

4. Cooley С. Н. The Theory of Transportation [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://www.brocku.ca/MeadProject/Cooley/Cooley_1894.html.

5. Ohnmacht Т. Mobilities and Inequality / Т. Ohnmacht, Н. Maksim, М. М. Bergman, eds. – London : Ashgate, 2009.

6. Sustainable Transportation and TDM. Planning That Balances Economic, Social and Ecological Objectives [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.vtpi.org/tdm/tdm67.htm>.

***Француз Тетяна Леонідівна, магістрантка факультету ЦП та ПК,
Науковий керівник : Дерій Жанна Володимирівна, д-р екон. наук,
професор кафедри теоретичної та прикладної економіки
Чернігівського національного технологічного університету***
**РЕГІОНАЛЬНЕ ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ НА ПРИКЛАДІ
ЧЕРНІГІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

Природа та її ресурси є середовищем, об'єктом, результатом життя і господарчої діяльності людей, які приводять як до позитивних, так й до негативних наслідків. Тому необхідна правильна, раціональна організація природокористування.

Охорона природних ресурсів та навколишнього середовища передбачає проведення попереджувальних і профілактичних заходів у процесі виробництва, здійснення дій з охорони технологічних процесів, які в нього входять, та за-