

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

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувачка випускової кафедри

_____ Олена ХОМЕРІКІ

«_____» _____ 2023 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО РІВНЯ БАКАЛАВР

ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 054 «Соціологія»

ОПП «Соціологічна експертиза соціально – політичних процесів»

Тема: «Громадський транспорт як чинник соціокультурних взаємодій в українському суспільстві»

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

**Виконавець: здобувачка вищої освіти СЛ – 412 Дашкевич Ірина
Сергіївна**

**Керівник: кандидат соціологічних наук, доцент кафедри соціології та
політології Ніколаєнко Володимир Леонідович**

КИЇВ 2023

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна робота містить 101 сторінку, 7 таблиць, 22 рисунки, список літератури з 78 найменувань викладений на 9 сторінках.

Метою кваліфікаційної роботи є розглянути громадський транспорт як чинник соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Об'єкт дослідження – громадський транспорт як соціокультурне явище.

Предмет дослідження – громадський транспорт як чинник соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Методи дослідження. При написанні дипломної роботи використовувались наступні методи дослідження: монографічний метод, метод узагальнення, соціологічні методи (опитування, вторинний аналіз результатів досліджень за темою роботи), метод порівняння, метод системного аналізу, метод аналізу та синтезу, метод інтерпретації даних соціологічних досліджень, метод індукції та дедукції.

Завданнями кваліфікаційної роботи є:

- визначити основні поняття дослідження;
- описати сучасні теоретичні підходи до вивчення громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій;
- розглянути фактори функціонування;
- дослідити соціальні проблеми;
- проаналізувати соціокультурні аспекти функціонування;
- розглянути досвід емпіричного дослідження;
- запропонувати програму емпіричного дослідження;
- визначити основні тенденції практики функціонування громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Ключові слова: громадський транспорт, соціологія транспорту, мобільність, соціокультурні взаємодії, соціологічне дослідження, транспортний розрив.

ABSTRACT

The thesis consists of 101 pages, 7 tables, 22 figures, a list of references of 78 titles is presented on 9 pages.

The purpose of the thesis is to examine public transport as a factor of socio – cultural interactions in Ukrainian society.

The object of research is public transport as a socio – cultural phenomenon.

The subject of the study is public transport as a factor of socio – cultural interactions in Ukrainian society.

Research methods. The following research methods were used in writing the thesis: monographic method, method of generalisation, sociological methods (surveys, secondary analysis of research results on the topic), method of comparison, method of system analysis, method of analysis and synthesis, method of interpretation of sociological research data, method of induction and deduction.

The objectives of the thesis are:

- define the main concepts of research;
- describe modern theoretical approaches to the study of public transport as a factor of socio-cultural interactions;
- consider the factors of functioning;
- explore social issues;
- analyze socio-cultural aspects of functioning;
- consider the experience of empirical research;
- offer an empirical research program;
- to determine the main trends in the practice of functioning of public transport as a factor of socio-cultural interactions in Ukrainian society.

Keywords: public transport, sociology of transport, mobility, sociocultural interactions, sociological research, transport gap.

ЗМІСТ

ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1	10
ТЕОРЕТИКО - МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В СУСПІЛЬСТВІ	10
1.1. Основні поняття дослідження	10
1.2. Сучасні теоретичні підходи до вивчення громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій	18
1.3. Фактори функціонування та розвитку громадського транспорту в українському суспільстві	26
Висновки до розділу 1	29
РОЗДІЛ 2	31
ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ОБ'ЄКТ СОЦІОЛОГІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ	31
2.1. Соціальні проблеми користування громадським транспортом у соціальному просторі	31
2.2. Соціокультурні аспекти функціонування громадського транспорту в українському суспільстві	39
Висновки до розділу 2	46
РОЗДІЛ 3. ДОСВІД ЕМПІРИЧНОГО ВИВЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ЧИННИКА СОЦІОКУЛЬТУРНИХ ВЗАЄМОДІЙ В УКРАЇНСЬКОМУ СУСПІЛЬСТВІ	49
3.1. Досвід емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві	49
3.2. Програма емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві	52
3.3. Практики соціокультурних взаємодій в українському громадському транспорті	60
Висновки до розділу 3	82
ВИСНОВКИ	85
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	92
ДОДАТКИ	101

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. В умовах суспільної трансформації загострюється необхідність дослідження суспільства як певної цілісності. Вивчення соціокультурних середовищ, культури, їх динаміки і взаємопов'язаності, дозволяє виявити і систематизувати фактори, що впливають на формування суспільної системи. Соціокультурний підхід у дослідженні питань суспільної трансформації є досить продуктивним, оскільки звертає увагу на важливості культури як ключового елемента існування суспільства.

Громадський транспорт є сферою обслуговування населення, яка пов'язана із задоволенням потреби громадян у переміщенні в межах певної агломерації, їхнього прагнення до територіальної мобільності. За допомогою громадського транспорту реалізуються інтереси різноманітних верств населення, які поєднуються за допомогою регулювання споживання (встановлення цін на проїзд, надання найбільш незахищеним групам населення пільг, таких як інваліди, студенти, пенсіонери, багатодітні сім'ї) чи конкурують між собою за можливості та способи використання цієї соціальної послуги (розвиненість транспортної інфраструктури в мікрорайоні, доступність громадського транспорту).

Ключовим завданням громадського транспорту, як певного соціального інституту, є задоволення потреб населення у зручній, екологічній, відносно дешевій соціально-просторовій мобільності. Громадський транспорт є важливим елементом існування та розвитку міського простору та важливим стратегічним, соціальним ресурсом по удосконаленню якості життя населення міста. Громадський транспорт набуває особливого значення в умовах зростання рівня автомобілізації населення, виступаючи основним фактором вирішення проблеми реалізації транспортної мобільності населення.

Міста є центрами різноманітної діяльності населення, які вимагають налагодження ефективного громадського транспорту, щоб дозволити

громадянам виконувати різні види діяльності, які складають їх повсякденне життя, наприклад, доступ до ділової діяльності, робочих місць, освіти та освітніх можливостей. Тому міський громадський транспорт виступає характеристикою якості життя громадян, станом їх соціального добробуту.

Роль громадського транспорту в життєдіяльності сучасного суспільства важко переоцінити, оскільки на нього покладено функцію забезпечення діяльності місцевих суб'єктів економічної діяльності, підтримання комфортного життя місцевого населення за допомогою надання їм якісних послуг.

Актуальність теми дослідження визначається тим, що громадський транспорт, як соціокультурний феномен, трансформується під впливом освоєння нових та переформатування вже освоєних міських просторів, зміни соціальних вимог. Він, як функціональна система задоволення одних з найважливіших потреб суспільства, формує особливу сферу соціокультурних взаємовідносин зі своїми просторовими й часовими межами, які визначаються комплексом засвоєних цінностей та рольових очікувань. Повсякденна культура функціонування громадського транспорту – це ціннісна система, синтез неформальних домовленостей та формальних правил, в рамках яких формуються взаємодії споживачів та надавачів транспортних послуг, формуються цінності, норми, правила водійського та пасажирського співтовариства.

Громадський транспорт є невід'ємним компонентом повсякденної культури міста, формуючись в рамках особливого колективного досвіду людських відносин, що постійно змінюються. Саме цей досвід і є складовою культури, бо він формується завдяки взаємодіям між людьми в ході спільного повсякденного користування громадським транспортом, з властивим йому плинним пасажиропотоком. Зважаючи на це, потрібно поглибити розуміння умов формування і змін соціокультурного порядку повсякденної культури взаємодій в громадському транспорті, що оформлюються в ході рутинізації повсякденних практик користування транспортними послугами.

Довідка про ступінь наукової розробки теми дипломного дослідження. Проблемні питання соціокультурного аспекту громадського транспорту знаходяться на перетині соціології культури та соціології транспорту. Теоретико – методологічні підстави дослідження громадського транспорту було закладено класиками соціології. Досліджуючи сучасне місто як простір соціальної взаємодії і місце зіткнення громадських інтересів, більшість дослідників розглядають громадський транспорт, як невід'ємну частину міста, що виконує безліч функцій. Т. Парсонс у роботі «Про структуру соціальної дії» громадському транспорту відводить роль стабілізатора порядку у соціальній системі, який функціонує за допомогою ціннісно-нормативної структури індивідів. Іншим питанням діяльності громадського транспорту присвячені праці таких науковців, як М. І. Борозенець, З. М. Бурик, Є. Н. Водовозов, К. В. Гнедіна, І. О. Колотуха, Д. П. Попович, Е.Ю. Смотрицький, Г. В. Ятвецька, та ін.

Метою дипломної роботи є розглянути громадський транспорт як чинник соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Завданнями дипломної роботи є:

- визначити основні поняття дослідження;
- описати сучасні теоретичні підходи до вивчення громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій;
- розглянути фактори функціонування та розвитку громадського транспорту в українському суспільстві;
- дослідити соціальні проблеми користування громадським транспортом у соціальному просторі;
- проаналізувати соціокультурні аспекти функціонування громадського транспорту в українському суспільстві;
- розглянути досвід емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві;
- запропонувати програму емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві;

- визначити основні тенденції практики функціонування громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Об'єкт дослідження – громадський транспорт як соціокультурне явище.

Предмет дослідження – громадський транспорт як чинник соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Методи дослідження. При написанні дипломної роботи використовувались наступні методи дослідження: монографічний метод, метод узагальнення, соціологічні методи (опитування, вторинний аналіз результатів досліджень за темою роботи), метод порівняння, метод системного аналізу, метод аналізу та синтезу, метод інтерпретації даних соціологічних досліджень, метод індукції та дедукції.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в наступному:

-уточнено розуміння громадського транспорту як засобу соціокультурних взаємодій в суспільстві;

-поглиблено соціологічні уявлення щодо соціокультурного змісту засобів громадського транспорту в сучасному українському суспільстві.

Емпіричною базою дослідження були результати соціологічного дослідження, проведеного автором.

Теоретичне значення отриманих результатів полягає в тому, що положення розглянуті в дипломній роботі можуть бути використані для подальшого теоретичного дослідження та проведення прикладних досліджень громадського транспорту як фактору соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що висновки та рекомендації отримані у процесі написання роботи можуть бути використані органами місцевої влади, комунальними та приватними транспортними підприємствами при формуванні концепції розвитку громадського транспорту.

Коротка довідка про структуру роботи. Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаної літератури з 78 найменувань та 1 додатку.

Апробація отриманих результатів: для участі в XXIII міжнародній науково-практичній конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених, Том 1 «Політ. сучасні проблеми науки» (відбулась 04-07 квітня 2023 року) написані тези на тему «Громадський транспорт як чинник соціокультурних взаємодій» (Назва секції «Трансформаційні процеси українського суспільства в умовах глобалізації», С.363-364) (Політ. Сучасні проблеми науки. Гуманітарні науки: тези доповідей XXIII Міжнародної науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених:[у 2-х т.]. – Т. 1 (м. Київ, 04-07 квітня 2023 р.) / [ред. кол.: Н.В.Ладогубець, А.М.Кокарева та ін.]; Національний авіаційний університет. – К.: НАУ, 2023. – 403 с.).

РОЗДІЛ 1.

ТЕОРЕТИКО - МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В СУСПІЛЬСТВІ

1.1. Основні поняття дослідження

Громадський транспорт є одним із важливих комунікативних каналів та невід'ємним елементом соціальної інфраструктури. Громадський транспорт відноситься до найважливіших елементів соціальної інфраструктури міста, оскільки він є ключовою галуззю життєзабезпечення міста, від функціонування якої залежить як життєдіяльність господарського комплексу, так і спосіб життя населення [48, с.120].

Соціокультурні аспекти в дослідженні транспортної проблематики виникли в ході спроб уникнути одностороннього утилітарного трактування передових аспектів природознавства, які активно робилися вже від початку ХХ століття. Поряд з позитивістськими формами осмислення штучного середовища людини, що динамічно змінюється у структурі методології науки поступово сформувалися самостійні течії, зосереджені на аксіологічному, когнітивному співвіднесенні технічних досягнень з потребами соціуму, техногенними викликами цивілізації, світоглядними аспектами життя.

Транспорт, надаючи простори для людської діяльності, формуючи нові сприйняття простору та часу став предметом філософії екзистенціалізму. Зокрема, на думку німецького філософа К. Яспера, техніка дозволила «...розширювати своє існування до безмежності створюваного нею середовища» [52]. Виводячи у зв'язку з цим важливу роль транспорту, Ясперс підкреслював, що «...техніка робить людину всюди суцєю, вона може пересуватися в усіх напрямках – якщо їй не перешкоджає держава, війна чи політика – і на місці вникнути в те, що може бути пізнане, побачене, почуте» [52]. Разом з тим філософ відкидав початкову самостійну цінність технічних

засобів, підкреслюючи їх повну залежність від змісту та спрямованості людської діяльності.

Надаючи особливого онтологічного змісту поняттю «транспорт», український науковець О.Ю. Смотрицький характеризує його як «сукупність ресурсів, які за допомогою комунікативної діяльності здійснюють переміщення об'єктів будь-якої природи з однієї точки простору до іншої» [22]. Перспективи подальшого переосмислення без сукупної метафізичної концепції транспортної складової він пов'язує з дослідженням співвідношень: транспорт та психологія сприйняття простору та часу; транспорт та духовний світ людини; транспорт та мистецтво.

Перш за все визначимо основі поняття дослідження.

Соціокультурні взаємодії – це процеси взаємодії між людьми, які базуються на культурних та соціальних нормах, цінностях, традиціях, поглядах та інших елементах культури. Ці взаємодії можуть відбуватися на різних рівнях і у різних сферах життя. У соціокультурних взаємодіях можуть виникати конфлікти, але вони також можуть сприяти формуванню та розвитку спільних цінностей та ідентичностей. Важливо враховувати культурну та соціальну різноманітність, відкритість та готовність до співпраці та взаєморозуміння, щоб забезпечити позитивний результат соціокультурних взаємодій. Громадський транспорт – це транспорт, що здійснює пасажирські перевезення, на платній основі, доступний для повсякденного використання широкими групами населення. Транспортні засоби, що відносяться до громадського транспорту, призначені для одноразового перевезення досить значної кількості пасажирів та курсують за певними встановленими маршрутами (відповідно до затвердженого розкладу чи реагуючи на попит). Більш широке тлумачення громадського транспорту включає ще таксі, монорельс, деякі спеціалізовані транспортні системи [11, с. 32]. Громадський транспорт, як соціальний інститут є невід'ємним елементом соціальної інфраструктури міста, оскільки він призначений для пасажирських перевезень різних соціальних верств населення (включаючи громадян з низьким рівнем

доходів), забезпечення доступності усіх елементів міського господарства та територіальної цілісності міста. Постійний розвиток міст, збільшення чисельності міського населення, зростання потреби в транспортній комунікації зумовлюють трансформацію громадського транспорту як соціального інституту.

Громадський транспорт – це соціокультурне явище, яке несе у собі соціально-історичні та соціо-культурні, смисли, які формують відповідні звички, норми поведінки та сприйняття реальності, що все разом й виявляється у формі соціокультурних взаємодій.

Громадський транспорт – це засіб соціально-просторової мобільності, який представляє собою сферу обслуговування, що пов'язана із задоволенням потреб населення у переміщенні, його прагненні до територіальної мобільності. Громадський транспорт як спосіб соціальної комунікації створює можливості для спілкування та взаємодії людей з різних соціальних верств і професій, які користуються громадським транспортом.

Громадський транспорт – це спосіб організації соціального простору, що виступає як територія, на якій здійснюється взаємодія індивідів, спільнот, яким характерний міський спосіб життя і яких об'єднують колективні уявлення.

Громадський транспорт – це чинник соціокультурних взаємодій виступає системою регулярних соціокультурних відносин взаємозалежності між індивідами чи групами, сукупністю соціокультурних практик, що повторюються, і соціальних взаємодій між індивідуальними акторами чи їх групами. Суб'єктивні практики звернення до транспортної послуги формуються на тлі індивідуального соціального знання, що конститує досвід пасажирського співтовариства. На основі водійської праці, що складається з набору рутинних трудових дій, формується професійне знання.

Сенс громадського транспорту трансформується у відповідності з конкретним соціально-історичним контекстом: сприйняття значення громадського транспорту, відношення до критеріїв обслуговування на

громадському транспорту демонструє турботу (чи її відсутність) про персонал і користувачів. Дії, доречні в рамках однієї культури, можуть бути недоречними в іншій, тому соціальна організація повсякденних явищ, до яких відноситься і громадський транспорт, конструюється у процесі інституціалізації, біля витоків якої стоїть соціальний досвід, уречевлення соціальної реальності та успадкування традицій. В результаті цього, громадський транспорт включається у повсякденність, його використання стає звичною практикою, яка переходить у соціальний досвід [1, с. 64].

Культура обслуговування у сфері громадського транспорту базується на якості надання транспортної послуги і виконання роботи персоналом та на рівні задоволеності споживачів. Поняття якості послуги співвідноситься з ідеальним варіантом її виконання, стандарт здійснення якої повинен розділятися усіма учасниками процесу. Досить часто, споживачі стикаються з проблемою неспроможності забезпечення потрібної кількості поїздок транспортними органами. Періодично, протягом доби виникає декілька критичних часових періодів, під час яких кількість пасажирів перевищує пропозицію стосовно можливості здійснити поїздку, пов'язані з різними причинами – нестача коштів на розширення рухомого складу, на відповідну оплату праці персоналу транспорту, дефіцитом професійних кадрів.

Культура громадського транспорту – це ціннісна система, синтез неформальних домовленостей та формальних правил, в межах яких складаються статусні взаємодії представників транспортної послуги та споживачів, відтворюються соціальні практики, формуються норми та цінності водійського та пасажирського співтовариства, перетворюючись на певні зразки дій. Громадський транспорт є невід'ємною складовою міської культури, оформляючись в рамках певного колективного досвіду соціальної варіації людських взаємовідносин, в тому числі характерні ціннісно-символічні та структурні вимірювання культурних практик [27, с. 49].

У сучасних соціокультурних умовах відбувається типологізація груп споживачів послуг громадського транспорту: крім більшості пересічних

громадян, які використовують цю послугу, виділяють особливі групи – на підставі отримання пільг на проїзд (пенсіонери, студенти) і потреби у більш комфортних умовах проїзду (інваліди, вагітні жінки, молоді мами з дітьми).

Соціальний ефект від діяльності громадського транспорту проявляється у зростанні доступності населення до різних послуг – освітніх, медичних, спортивних, культурних, розважальних, торговельних, що в свою чергу, сприяє більш повноцінному задоволенню попиту населення на ці послуги. Зважаючи на це, економічний потенціал міста та розвиток системи громадського транспорту є взаємозалежними.

Громадський транспорт характеризується як комерційна практика, що містить елементи соціальної політики, завдяки яким держава має можливість надавати блага для конкретних груп населення [17, с. 162]. Однією з центральних позицій, на яку націлені заходи соціальної політики є 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, яка піддається політичному впливу – це фізична пристосованість громадського транспорту, грамотний розклад руху, якість дорожнього покриття, рівномірна наповнюваність транспортного простору (відсутність тісняви), відношення до пасажирів з боку виконавців транспортної послуги (водія, кондуктора), з яких випливає моральний і фізичний комфорт.

Соціологія транспорту органічно вписується у соціологію міста. Звичайно, транспорт є не лише усередині міст, проте все-таки більша частина транспорту сконцентрована у містах. Міські жителі часто змушені долати значні відстані, щоб потрапити на роботу, навчання чи зустріч. Якщо в селі місце роботи та місце проживання або збігалися, або знаходилися на відстані пішої доступності, а всі родичі та друзі жили поблизу, то в сучасних містах людям часом доводиться долати більше десятка кілометрів, щоб просто

дістатися на роботу. Якщо в сучасному місті стається колапс громадського транспорту, то багато людей будуть змушені витратити дві, три, чотири години на те, щоб просто потрапити в потрібне їм місце. Таким чином, чим більше в місті використовується громадський транспорт, тим більше в порівнянні з передмістями він виграє у варіативності, зручності та сумарних витратах на пересування.

Громадський транспорт є важливим соціальним інститутом, який відіграє важливу роль у житті суспільства. Ось деякі аспекти громадського транспорту як соціального інституту.

Сприяння соціальній мобільності. Громадський транспорт забезпечує можливість пересуватися між різними регіонами, що сприяє соціальній мобільності та можливості отримання освіти, роботи та інших соціальних благ. Забезпечення доступності для всіх груп населення. Громадський транспорт забезпечує доступність транспорту для всіх груп населення, включаючи людей з обмеженими можливостями, людей з низьким доходом та інших. Розвиток інфраструктури та забезпечення розвитку регіонів. Розвиток громадського транспорту може сприяти розвитку інфраструктури та забезпеченню розвитку регіонів, зокрема забезпеченню зв'язку між різними населеними пунктами. Забезпечення економічної рентабельності та забезпечення соціальної справедливості. Громадський транспорт може забезпечувати економічну рентабельність та соціальну справедливість, зокрема забезпечення доступності транспорту для всіх груп населення, незалежно від їх доходів чи соціального статусу.

Громадський транспорт забезпечуючи переміщення людей тим самим забезпечує функціонування систем освіти, зайнятості, соціальної сфери та виступає важливим статусно-рольовим комплексом соціальної системи, регулює норми та правила соціокультурних відносин. Адже відбувається модернізація формальних принципів поведінки, соціокультурні уявлення переоформляються, зазнає змін порядок дії наступних механізмів: черга, розклад, розподіл місць, способи комунікації [27, с. 49]. Розклад служить

упорядкуванню внутрішньо-міського простору і часу, де час є вимірним вираженням адміністративної влади, а транспортні маршрути і вагони – зонами її застосування. Черга – це модель поведінки, яка пов’язана з фізичною спів присутністю усіх учасників та засвоєна ними в процесі конкурентної боротьби, вона виступає механізмом, що регламентує відносини стосовно отримання блага. Місця та площі освоєного громадського простору мають властивість дефіцитності, тому стають цілями символічної боротьби за них, яка проходить в різних колективних та індивідуальних формах просторової мобільності.

Ще одним поняттям, яке слід розглянути є *транспортний розрив*, який означає існування нерівного доступу до транспорту, що може призвести до соціальної ізоляції незахищених груп населення. Існує ряд аспектів транспортного розриву. Люди можуть мати труднощі з використанням транспортної системи через фізичні бар’єри, такі як відсутність доступності для людей з обмеженими можливостями (відсутність доступу для інвалідних візків також впливає на людей з дитячими колясками чи велосипедами) [54, с. 25]. Недостатнє маркування також може спричинити проблеми для людей, які не розмовляють місцевою мовою. Фінансові бар’єри у вигляді вартості послуг можуть перешкодити бідним верствам населення користуватися транспортними послугами. Бар’єри відстані (у вигляді відстані від будинків людей) можуть зробити деякі райони майже недоступними для людей без доступу до автомобіля, особливо коли місцевий громадський транспорт добре не розвинений. Часові бар’єри включають проблеми, спричинені годиною пік, а також часові обмеження, викликані необхідністю організації догляду за членами сім’ї (найчастіше догляд за дітьми), що в поєднанні з поганою транспортною інфраструктурою може бути фактором зменшення участі жінок у робочій силі.

Досвід інституціоналізації громадського транспорту, зумовлений хабітуалізацією ефективних соціальних практик мобільного привласнення соціальних практик, Вестапн Аргет Бунд сформував таке поняття, як «хабітус

мобільності» [75]: «факторіальна структура позаміської мобільності, що розуміється як спостережувана звичка проявляється в естетичних диспозиціях, експресивних позиціях, етичних диспозиціях, логічних положеннях і технологічних диспозиціях. Хабітус мобільності виступає структурним елементом та засобом інтеграції всіх механізмів забезпечення функціонування системи «держава – громадський транспорт – суспільство – індивід», з одного боку, а також як інструмент, що визначає диференціації суспільства, з іншого[37].

Структура хабітусу мобільності, представленого різними формами громадської (хабітус громадського транспорту) та автомобільної мобільності визначає варіативність громадського простору та виступає чинником відтворення соціальної стратифікації суспільства. У цьому випадку йдеться про те, що забезпечуючи пересування людей, громадський транспорт виступає як специфічна форма створення та нагромадження капіталу, як індикатор суспільного потенціалу, як можливість не тільки переміщатися з однієї локації в іншу, але й обирати альтернативи та стратегії пересування, виходячи з особистих уявлень про економію, комфорт, мобільність. Відповідно, габітус мобільності можна позиціонувати як базовий чинник повсякденних практик, який встановлює їх статусно-рольовий ценз і робить міський транспорт необхідним простором життєдіяльності суспільства.

Таким чином, громадський транспорт є важливим чинником соціокультурних взаємодій, оскільки він є місцем зустрічі та спілкування людей з різних соціальних груп та культур, що дозволяє збагачувати соціокультурний досвід та сприяє розвитку соціальної мережі. Громадський транспорт забезпечуючи переміщення людей тим самим покращує їх мобільність, забезпечує доступність населенню різних соціальних систем (освіти, зайнятості, соціальної сфери, розваг) та регулює норми і правила соціокультурних відносин виступаючи важливим статусно-рольовим комплексом соціальної системи.

1.2. Сучасні теоретичні підходи до вивчення громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій

Громадський транспорт, як соціокультурний феномен має різні смисли в контексті щоденного життєвого досвіду конкретної особистості і в конкретних умовах простору і часу. Характеристики транспортних маршрутів, стану дорожнього покриття, транспортних засобів та наданих соціальних послуг зумовлюють вектори та інтенсивність суспільної мобільності. П. Вайт крім регулярних послуг автобусних, міжміських, внутрішніх авіа- та залізничних операторів, включає до громадського транспорту таксі, приватні орендовані автобуси і міжміські автобуси, а також ринок турів/екскурсій, який обслуговує туристична індустрія [78, с.112]. Б. Сімпсон включає до громадського транспорту всі види локалізованого транспорту (рухомі тротуари в аеропортах, канатні дороги на гірськолижних курортах, невеликі монорейки в парках відпочинку, коні та екіпажі на туристичних маршрутах) [73, с.157]

Як культурний фактор, громадський транспорт є невід'ємною складовою міської культури, в якій оформилися в межах певного колективного досвіду різні варіації людських взаємостосунків, в тому числі структурні й ціннісні виміри культурних практик. Тобто, культура громадського транспорту є певною системою цінностей, синтезом формалізованих правил та неформальних домовленостей, в рамках яких і відбуваються взаємодії споживачів транспортних послуг та представників транспортної системи міста, відтворюються певні практики, створюються норми й цінності водійського і пасажирського співтовариства. Як соціальний фактор, громадський транспорт забезпечує стабільну роботу транспортного комплексу міської агломерації, є гарантом забезпечення повноцінної життєдіяльності соціальної й виробничої сфер суспільства.

Характер громадського транспорту загалом чи в деталях, в певний конкретний час чи протягом його історії розвитку повністю визначається

існуючими взаємозв'язками з соціальними та фізичними силами і умовами. В основі будь-якого виду соціального інституту, будь-якої соціальної організації, лежить потреба у русі людей та речей. Сучасні дослідження громадського транспорту спочатку звертали увагу на міжміський транспорт, який перевозив людей та вантажі на великі відстані, оскільки він має важливе значення для розвитку економіки країни. З розвитком урбаністики науковці почали звертати увагу на розвиток міського громадського транспорту. Одним з перших про міський громадський транспорт почав говорити французький урбаніст А. Лефевр, який пов'язав мобільність у місті із загальним уявленням про простір [57]. Ще один французький науковець, архітектор П. Вірільйо, досліджував зв'язок швидкості і сучасного політичного та соціального життя вважаючи, що швидкість змінює життя сучасних міст. Вірільйо усі соціальні проблеми розглядає з точки зору одержимості сучасного суспільства швидкістю [76]. Однак, визнаючи важливість швидкості, французький науковець відзначає й негативні характеристики швидкості – вона негативно впливає на політичну діяльність, оскільки у політиків не лишається часу для вислуховування проблем громадян та реакції на них. За рахунок цього занепадає публічна сфера.

Громадський транспорт для виконання його соціальної місії має не лише усвідомлюватися суспільством як одна з найважливіших соціальних структур міста, яка виконує важливу функцію по задоволенню потреби значної кількості населення міста в переміщенні, але й постійно повинен відбуватися процес його удосконалення, за рахунок застосування новітніх інноваційних розробок, прийняття законодавчих і нормативних документів, формуванню єдиної стратегічної концепції його розвитку. Соціальна значимість та цінність громадського транспорту настільки високі, що в його розвитку повинні бути залучені усі зацікавлені сторони (міська влада, комунальні та приватні підприємства, громадські організації, населення).

Традиційна соціологія світ бачить, як сукупність статичних суспільств – країн, регіонів. Акцентування уваги на мобільності допомагає дослідникам

змінити відношення до соціального світу, побачити його не лише статичним, але й динамічним. Прихильники теорії мобільності вважають, що соціальні науки повинні вивчати соціальний світ як рухливий, плинний, утворений різномірною множинністю часу і простору. Соціологічні теорії мобільності вважають, що соціальність складають як людські, так і нелюдські сили і підкреслюють взаємозалежність суспільства й технологій.

Концептуальні і методологічні засади дослідження громадського транспорту як соціального інституту закладені в працях такого класика соціології як М. Вебер. Так на думку М.Вебера громадський транспорт – це інститут, що допомагає функціонувати місту». У ХІХ ст. досить слабо розвинений громадський транспорт розумівся як соціальний інститут, що виконує важливу функцію переміщення населення, без якої «весь організм (місто) виходить з ладу» [77, с. 36].

Ч. Кулі в своїх роботах досліджував соціальну роль транспортних засобів, зокрема, він визначив, що соціальне й технічне у громадському транспорті є взаємодоповнюючими [39]. На його думку, функції громадського транспорту важливе значення мають в інституціях та матеріально-технічних структурах міст.

Трансформація функції соціальних інституцій спричиняє якісні зміни нормативної системи, соціальних норм та, в результаті, зміну відношення до них населення, зміну масової свідомості та її ціннісно-мотиваційну структуру. Т. Парсонс зазначав, що інститути є вирішальним фактором інтеграції й стабілізації суспільства [65]. Тому значимість громадського транспорту, як важливого інструменту регулювання життя суспільства постійно зростає. Доступність та якість транспортних послуг, визначають реальний рівень життя населення та психолого-соціальний клімат.

Т. Парсонс в рамках структурно-функціональної теорії окреслив роль громадського транспорту в рамках забезпечення виникнення й збереження соціального порядку в системі використовуючи особливі ціннісно-нормативні комплексні системи, які регулюють поведінку людей [65, с. 127]. Т. Веблен

зазначав, що мобільність, яку забезпечує громадський транспорт, є загальноприйнятим зразком поведінки та звичкою мислення» [74, с. 862]. М.Кастельс переконує, що в сучасному постіндустріальному суспільстві фактор мобільності набув все більшого визначального характеру, й надалі така тенденція все більше перетворюється на потужний вектор соціальних змін [62, с. 29].

Важливе значення для розуміння громадського транспорту, як соціального інституту, мають погляди Р. Мертона на функціонування громадського транспорту в періоди його дезорганізації в умовах інституційних дисфункцій [64].

Розвиток соціологічних досліджень громадського транспорту здійснюється також в рамках феноменологічного підходу до вивчення соціальних явищ у повсякденному житті. Наприклад, П. Бергер й Т. Лукман, розглядаючи громадський транспорт не лише в контексті мобільності, але й як опредмечену діяльність суспільства, взаємну типізацію повсякденних дій, досліджують розуміння громадського транспорту з точки зору хабітуалізації соціальних практик [35, с. 15]. Такі соціологічні дослідження призвели до поступового переходу в соціології від ідеї мобільності до ідеї присвоєння простору.

Представники Чиказької екологічної школи визначають, що сьогодні виникла необхідність організації простору у відповідності з об'єктивними закономірностями міського середовища. Соціологи Чиказької школи розглядають витрати на громадський транспорт, як один із чинників (разом із вартістю оренди житла), який впливає на вибір місця праці робітників промислових міст.

На зв'язок між просторовими та соціальними відносинами, які регулює громадський транспорт, вказується у працях Г. Зіммеля. Д. Боден та Х. Молотч наполягають на тому, що люди всупереч усім глобальним впливам особливе тяжіння відчувають до просторової близькості [36, с. 102]. Урбаніст Х. Хойт довів правоту цього твердження у своїй концепції секторів, яка виявила, що

верстви заможного населення селилися, переважно, у секторах впродовж транспортної магістралі, що дозволяло підтримувати зв'язок з містом [49].

П. Бурдьє був автором ідеї присвоєння простору, яка відображує розробленість соціальних підстав сутності громадського транспорту в міському середовищі. П. Бурдьє визначив простір, як одне з найбільш дефіцитних сучасних благ, показав, як населення відстоює його, визначив громадський транспорт як інститут присвоєння простору, своєрідну форму капіталу [37].

Поїздка в громадському транспорті є фізичним переміщенням за допомогою транспортної інфраструктури міста, в якій відтворюються глобальні явища, які транслують глобальні поняття. У центрі уваги соціологічного дослідження знаходяться мобільні групи людей, які включені у транспортні потоки, що постійно перетинають границі суспільства, створюючи нові часові і просторові координати. Процес руху є структурованою технологічною мережею, яка забезпечує транспортування соціальних агентів по транспортних артеріях міста. Міське середовище, яке містить транспортні шляхи та маршрути, які відповідають установкам місцевої влади, є «правилами гри», які зверху спускаються на споживачів.

Останніми десятиліттями у світі відбувається модифікація підходів до транспортного планування у бік визнання користувачів громадського транспорту головними учасниками транспортної системи, на задоволення інтересів яких і мають бути спрямовані дослідження у цій галузі. Транспортна політика включає в себе методи, що дозволяють змінювати переваги користувачів транспортних послуг з метою досягнення стійкості транспортної системи. Для підвищення ефективності планування системи громадського транспорту важливо розуміти ключові фактори, що впливають на поведінку користувачів громадського транспорту, в першу чергу на вибір того чи іншого способу пересування.

Л. Редман, М. Фріман, Т. Герлінг та Т. Хартіг провели аналіз наукової літератури, спрямованої на вивчення показників якості розвитку громадського

транспорту [66, с. 120]. В результаті ними були виявлені наступні найбільш значущі показники якості: надійність та частота руху, ціна квитків, середня швидкість руху, доступність, комфортабельність та зручність. Також, на думку авторів, існують та характеристики суб'єктивного сприйняття якості: комфорт поїздки, безпека поїздки, ставлення до самого транспорту та відповідної інфраструктури.

Л. Еріксон виділяє такі якісні характеристики громадського транспорту, як відстань до зупинок, частота та надійність руху, комфортабельність зупинок, завантаженість громадського транспорту, ціна проїзду, наявність інформації про поїздку (розклад руху, карти маршрутів, оголошення про запізнення) [43, с. 428].

П. Рітвельд визначає дві групи факторів, що впливають на привабливість громадського транспорту: з боку пропозиції (компаній, що надають транспортні послуги) та попиту (пасажирів) [67, с. 320]. Наприклад, частота руху може вимірюватися як середній інтервал руху громадського транспорту (з боку пропозиції) та середній час очікування (з боку попиту). Стверджується, що оцінки з боку пропозиції послуг, які часто застосовуються на практиці, призводять до завищення показників якості громадського транспорту. Серед показників привабливості громадського транспорту серед населення П. Рітвельд виділяє такі: середній час очікування транспортного засобу; середня оцінка завантаженості салону транспортних засобів загального користування; відсоток пасажирів, які не можуть знайти вільні місця для сидіння у салоні; частка людей, які прибувають до пункту призначення вчасно; ймовірність того, що пасажир пропустить пересадку на інший вид транспорту; середній час руху від будинку до зупинки.

Г. Бейрао та Дж. Сарсфілд поділяють якісні характеристики громадського транспорту за критерієм його сприйняття людьми в такий спосіб – переваги та недоліки [32, с. 479]. Результати дослідження ґрунтуються на матеріалах глибинних інтерв'ю з пасажирями громадського транспорту та водіями особистих автомобілів у Португалії. Проведений аналіз дозволив

зробити висновок, що основними недоліками громадського транспорту люди вважають: додаткові витрати часу, завантаженість транспортних засобів, нестача комфорту, невизначеність графіка руху, відсутність контролю, ненадійність, тривалий час очікування, відсутність гнучкості, віддаленість зупинок. Серед основних переваг громадського транспорту було відзначено низьку ціну, нижчий рівень стресу через відсутність необхідності самостійно керувати транспортним засобом, більш короткий час поїздки, можливість розслабитися та спілкуватися з іншими людьми. Слід зазначити, що фактор часу поїздки може розглядатися як перевага, і як недолік. Він сприймається позитивно у регіонах, де існують виділені смуги руху для громадського наземного транспорту, та негативно – у районах з високим рівнем автомобілізації та наявністю пробок на дорогах.

У дослідженні були також визначені основні мотиви людей до використання громадського транспорту: покращення якості сервісу, наявність прямого маршруту від дому до роботи, доступність інформації та її простота для розуміння, економія грошей, відсутність паркувального простору, а також комфортність транспортних засобів. Вплив на ці показники, що оцінюються з боку попиту, здатний підвищити привабливість громадського транспорту в очах користувачів.

Говорячи про дослідження, спрямовані на виявлення шляхів підвищення привабливості громадського транспорту, слід зазначити роботу С. Кінгема. Автор показує, що найбільш популярним заходом покращення якості громадського транспорту є частота руху: зниження інтервалів руху громадського транспорту могло б змінити переваги 65% респондентів [55, с. 152]. Другою за популярністю мірою виявилось зручне розташування та комфортабельність пунктів зупинки (61 % респондентів). Далі йдуть надійність перевезень (51%), розширення маршрутної мережі (45%) та наявність знижок на проїзд (47% респондентів)[55, с. 152].

Р. Макетт також наголошує на необхідності поліпшення зв'язаності маршрутів громадського транспорту, збільшення частоти його руху та надання

знижок з оплати [59, с. 332]. Ним наголошено на необхідності змінити сприйняття громадського транспорту населенням, підвищити його престиж, покращити якість шляхом реалізації двох головних заходів: підвищення безпеки для дітей та адаптація для людей з обмеженими можливостями. Важливим кроком на шляху підвищення привабливості громадського транспорту є надання доступної публічної інформації про його роботу.

Отже, приведений вище аналіз сучасних теоретичних підходів до вивчення громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій дозволяє наголосити на тривалій еволюції поглядів на громадський транспорт як чиннику соціокультурних взаємодій.

Таким чином, характеристики громадського транспорту можуть впливати на соціокультурні взаємодії, в межах яких індивід моделює власні правила поведінки, та бере участь в інтерактивних подіях, транслює масові взаємодії у свою свідомість. Характер програмування життєдіяльності сучасної людини, безпосередньо пов'язаний з комунікаційними процесами, визначає розуміння громадського транспорту не тільки як унікального соціокультурного простору, але й як динамічного процесу комунікаційної взаємодії, у межах якої культурна ідентичність особистості супроводжується її духовною активністю. Громадський транспорт діючи як постійне «дзеркало» повсякденних соціальних практик, не тільки забезпечує інтеграцію на всіх рівнях, залучення громадян до процесів суспільного життя, але й відображає складну диференціацію міського соціокультурного простору, кола суперечностей людського буття, що виявляються у взаємодіях людей, здійснюваних ними в процесі пересування з використанням громадського транспорту.

1.3. Фактори функціонування та розвитку громадського транспорту в українському суспільстві

В Україні сьогодні назріла необхідність у комплексному дослідженні проблем громадського транспорту, оскільки не дивлячись на значну його поширеність у містах країни, загалом його розвиток відбувається хаотично, без врахування екологічних та економічних факторів, запитів населення. Мережа комунального громадського транспорту більшості українських міст, яка формувалася ще за радянських часів і практично не модернізувалася останні 30 років, в сучасних умовах зростання населення міст, розширення міської забудови та зростання приватного транспорту об'єктивно не справляється зі своїми функціями. Це спричинило засилля приватних перевізників на міських та міжміських маршрутах, які використовують маломісні автобуси, які ще більше ускладнюють екологічні та транспортні проблеми [8].

Вітчизняні дослідники займаються переважно вивченням окремих питань розвитку громадського транспорту, проте загалом в українській соціології не вистачає комплексного аналізу стану й тенденцій розвитку громадського транспорту, відповідно до якого можна було б розробити комплексну стратегію виходу транспортної галузі із кризового стану і підвищення її конкурентоздатності.

Проблематикою сталого функціонування громадського транспорту і підвищення його економічної результативності займались К. Є. Вакуленко і В. К. Доля, які зазначили, що сьогодні існує певна структура у розподілі громадського транспорту. Способами функціонування і розвитку громадського транспорту в українському суспільстві є наступні закономірності, зумовлені потенціальною і реалізованою мобільністю населення. Мобільність поділяють на: трудову; культурно-побутову; змішану [4, с. 95]. Наприклад, людина на шляху до роботи може завести дітей в школу (відбувається зміна трудового руху на культурно-побутовий). Мобільність, у

свою чергу, може бути реалізована пішки чи громадським або приватним транспортом.

Криза громадського транспорту обумовлена загальним станом української економіки, однак, існують причини, які відносяться безпосередньо до роботи громадського транспорту:

- брак фінансування;
- недосвідчений менеджмент;
- неврегульований ринок пасажиро перевезень громадським транспортом, що призводить до дублювання маршрутів і значної втрати платоспроможних пасажирів;
- неврахування тарифами фактичної собівартості перевезень;
- рівень інвестиційної привабливості сфери громадського транспорту є низькою.

Сучасні суспільні плани мобільності за своїми цілями схожі:

- покращення економічної ефективності певної території;
- забезпечення соціальної справедливості;
- придатність середовища для життя;
- збалансоване співіснування з навколишнім середовищем.

Раціонально організована система громадського транспорту повинна бути легкою та зручною у використанні, доступною та безпечною. Основною особливістю громадського транспорту є те, що він об'єднує в собі декілька режимів перевезення пасажирів на різних видах транспорту (автобусах, трамваях, тролейбусах, метро). Сучасні цифрові засоби дозволяють споживачам транспортних послуг отримувати своєчасну та доступну інформацію про правила проїзду, розклад руху громадського транспорту, форми оплати й транспортного оператора.

До факторів функціонування та розвитку громадського транспорту належать наступні (рис. 1.1.)

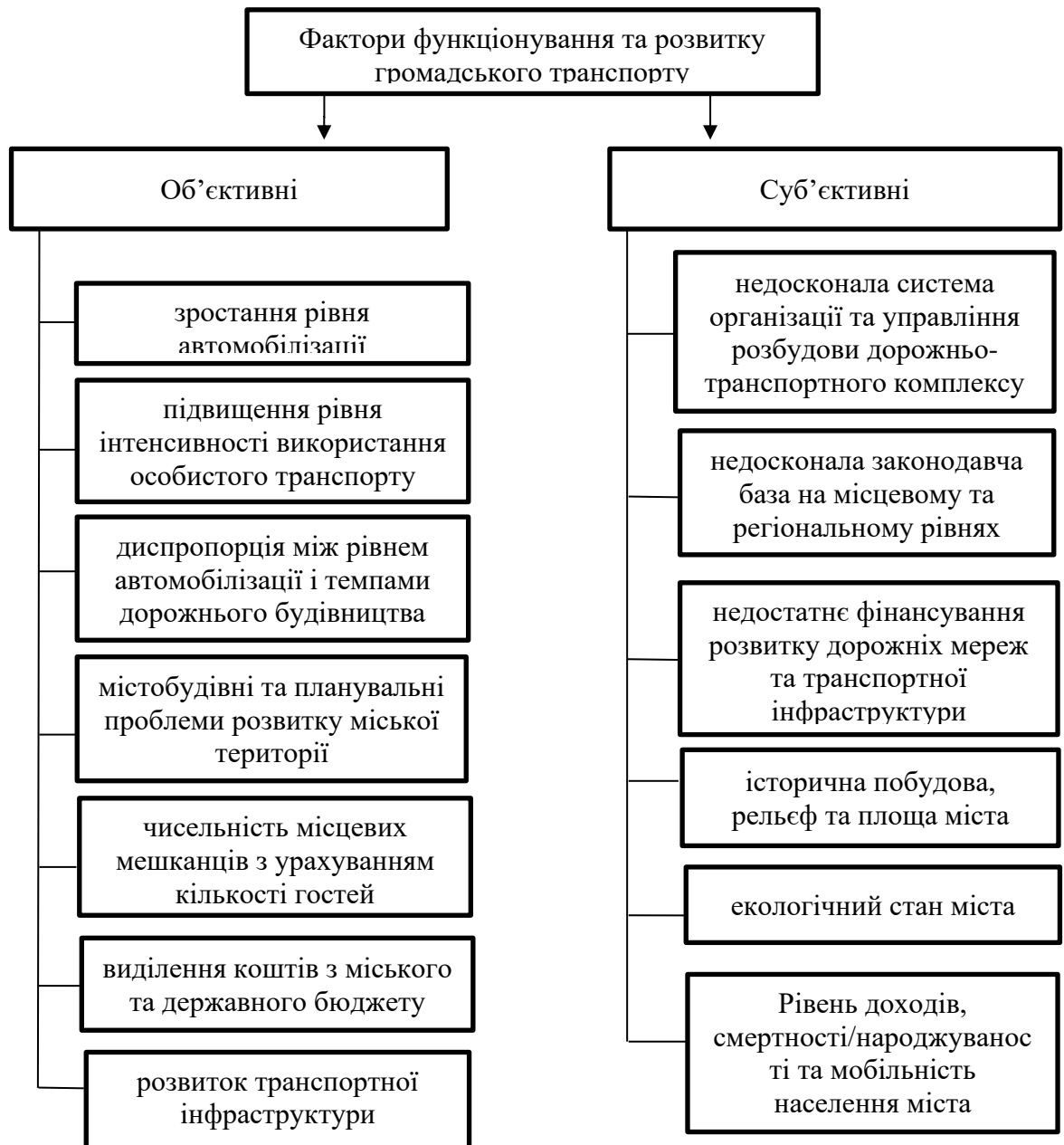


Рис. 1.1. Фактори функціонування та розвитку громадського транспорту (складено автором на основі [1; 28])

Ефективні і стійкі системи громадського транспорту є важливою передумовою сталого економічного розвитку міста та економіки країни загалом. Розвиток цих систем вимагає здійснення систематичних ініціатив, що надають пріоритетності організації пересуванню людей і речей для задоволення економічних, соціальних і виробничих вимог. Підготовка подібних ініціатив вимагає більше систематичного та цілісного підходу з упором на соціальну, екологічну, економічну стійкість.

Міський громадський транспорт має сьогодні забезпечувати максимальну швидкість перевезення, щоб користувач міг дістатися до кінцевої точки призначення з найменшою кількістю пересадок і мінімальним часом очікування. Це буде сприяти зростанню активності населення міста, що позитивно вплине на їх бізнес-активність.

Таким чином, вибираючи найбільш підходящий для себе варіант поїздки в громадському транспорті, людина відштовхується від своїх цілей, вона перетворює соціальну реальність власними діями, а не тільки підлаштовуються під неї.

Висновки до розділу 1

1.В представленому розділі були вивчені основні поняття дослідження, зокрема було з'ясовано, що громадський транспорт є важливою частиною міської інфраструктури пов'язаною із задоволенням потреб людей у пересуванні. Як соціокультурний фактор громадський транспорт наповнений різними сенсами в контексті щоденного життєвого досвіду мешканців міста в конкретних умовах часу та простору. Громадський транспорт сьогодні є одним із найголовніших соціальних об'єктів у містах та частиною інфраструктури. Він спрямований на перевезення пасажирів з різних соціальних груп (у тому числі малозабезпечених) з метою забезпечення доступності до всіх елементів міського господарства та цілісності міста. Постійний розвиток міст, зростання населення, а також зростання попиту на транспортні послуги. Громадський транспорт, як соціокультурний феномен, має різне значення в контексті повсякденного життєвого досвіду конкретної людини та в конкретних просторових і часових умовах. Характеристики маршрутів руху, стан тротуарів, транспортні засоби та соціальні послуги, що надаються, визначають інтенсивність соціальної мобільності.

2.Концептуальні і методологічні засади дослідження громадського транспорту як соціального інституту закладені в працях такого класика

соціології як М. Вебер. Так на думку М. Вебера громадський транспорт – це інститут, що допомагає функціонувати місту. У XIX ст. досить слабо розвинений громадський транспорт розумівся як соціальний інститут, що виконує важливу функцію переміщення населення, без якої «весь організм (місто) виходить з ладу». В сучасних теоретичних підходах до вивчення громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій наголошується на тому, що характеристики громадського транспорту можуть впливати на соціокультурні взаємодії, в межах яких індивід моделює власні правила поведінки та бере участь в інтерактивних подіях, транслює масові взаємодії у свою свідомість. Характер програмування життєдіяльності сучасної людини, безпосередньо пов'язаний з комунікаційними процесами, визначає розуміння громадського транспорту не тільки як унікального соціокультурного простору, але й як динамічного процесу комунікаційної взаємодії, у межах якої культурна ідентичність особистості супроводжується її духовною активністю.

3. Дослідження чинників функціонування та розвитку громадського транспорту в українському суспільстві дозволяє підкреслити наступне: ефективна та стабільна система громадського транспорту є важливою передумовою розвитку сталої економіки міста та економіки країни в цілому. Розвиток цих систем потребує реалізації систематичних ініціатив, які пріоритетним переміщенням людей задовільняють економічні, соціальні, та виробничі потреби. Підготовка до таких ініціатив вимагає більш цілісного та систематичного підходу, який наголошує на соціальній, економічній та екологічній стійкості. Доступність та якість громадського транспорту визначається соціальними кліматом та реальним рівнем життя. Громадський транспорт для виконання своєї суспільної місії має не лише усвідомлюватися суспільством як життєво важлива структура, яка виконує соціальну функцію, але й постійно удосконалюватися.

РОЗДІЛ 2.

ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ОБ'ЄКТ СОЦІОЛОГІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

2.1. Соціальні проблеми користування громадським транспортом у соціальному просторі

Вивчення структури і функцій громадського транспорту з точки зору розуміння цього явища як інструменту соціальної комунікації зумовлено наступними причинами:

- необхідністю розглядати громадський транспорт у системній єдності соціальних і культурних аспектів, аналізуючи їх взаємозв'язок з точки зору соціального взаємозв'язку;

- сукупність вимірів повсякденних практик у динамічній послідовності «людина-суспільство» дозволяє, з одного боку, виявити вплив громадського транспорту на життя і відносини сучасної людини. З іншого боку дозволяє оцінити роль і місце людини в системі динамічно мінливих форм духовної культури міста крізь призму алгоритмів його комунікативних взаємодій, що здійснюються в процесі користування громадським транспортом;

- застосування інструментарію соціокультурного та структурно-функціонального підходів до вивчення громадського транспорту створює цілісне уявлення про це явище і дозволяє деталізувати соціальні та культурні компоненти транспортної інфраструктури в усіх аспектах соціального життя сучасних мешканців міста [56, с. 2348].

Ні для кого не секрет, що відсутність транспорту є стримуючим фактором номер один для працевлаштування та участі у громадському житті людини. Наявний стан громадського транспорту багато говорить про розвиток суспільства, зокрема про міру соціальної справедливості (скажімо, про рівень доступу до нього різних категорій населення), про закономірності історичного

розвитку суспільства – економічного, соціального, культурного, політичного, екологічного, які вбудовані в транспортну систему.

Фактори пов'язані з користуванням громадським транспортом, можна умовно поділити на соціальні та несоціальні. Несоціальні фактори, які впливають на рівень прихильності до нього, включають [51, с. 13]:

- регулярність (тобто частота рейсів та потенційний час очікування),
- тривалість поїздки,
- вартість (вартість квитка порівняно з вартістю бензину),
- інформаційне забезпечення.

Ключові демографічні змінні, які пов'язані зі збільшенням користування громадським транспортом, включають нижчий дохід, менший доступ до приватного автотранспорту (наприклад, менша кількість автомобілів у домогосподарстві), вищу щільність населення та вищу зайнятість у центральному діловому районі. Існують також зовнішні змінні, такі як погодні умови.

Соціальні фактори відображають суспільні вимоги до організації перевезень пасажирів у питаннях зручності користування, надійності роботи рухомого складу, комфорту, фізичного і психологічного впливу громадського транспорту на людину і довкілля, а також надання нормальних умов для пересування мешканцям, що проживають у зонах дії різних видів громадського транспорту. Адже, крім роботи, люди повинні мати можливість їздити на навчання, за продуктами, в лікарні, на розважальні заходи.

Існує потреба, яка виходить за рамки типових інструментальних заходів, пов'язаних з громадським транспортом. Департамент транспорту у Лондоні вважає, що недостатньо просто дбати про надійність та цінову політику, але ще й необхідно покращувати імідж громадського транспорту.

Соціальні фактори досліджують за допомогою інтерв'ю та фокус-груп. Це пов'язано з тим, що фактори, пов'язані з досвідом поїздок, важко піддаються кількісній оцінці. Наприклад, дослідження, проведені Гівером,

показали, що автобуси сприймаються як вразливий простір, де втручання інших пасажирів та відсутність контролю над антисоціальною поведінкою є ключовими проблемами [38, с. 234]. Дискурс-аналіз десяти фокус-груп користувачів автомобілів та автобусів виявив, що в дискусіях про автобуси часто використовувалися сценарії «найгіршого випадку», які підкреслювали почуття безсилля під час подорожі, тоді як поїздки автомобілем не стереотипувалися за найгіршими елементами [59, с. 234]. Проблеми пов'язані з автомобільним транспортом, такі як затори, можливо, менш емоційні, ніж почуття, пов'язані з вторгненням в особистий простір і відсутністю контролю.

Деякі з найгірших антисоціальних форм поведінки, виявлених у дослідженні Гівера, включали часте використання лайки, пасажирів у стані алкогольного сп'яніння, образливу поведінку та хвороби. Водії автобусів вважали, що вони не мають достатнього авторитету, часто кажучи, що вони не будуть втручатися, а пасажирів відчували, що якщо вони втрутяться, то стануть мішенню [38, с. 235]. Учасники опитування запропонували повернути кондукторів в автобуси, щоб вони здійснювали контроль, або щоб було видно, що вони його здійснюють, контролюють антисоціальну поведінку, або створюють враження, що вони її контролюють.

Соціальна згуртованість – це термін, який стосується взаємовідносин між членами громади та довіри, яку ці члени мають до своїх місцевих органів влади. Багато досліджень показують, що рівень соціальної інтеграції в громаді чітко вказує на успіх, який вона досягне у вирішенні більш масштабних проблем, таких як доступне житло, якість життя [46, с. 234]. Інвестиції в доступний і надійний громадський транспорт безпосередньо впливають на міру соціальної згуртованості, підсилюючи її.

Практики, реалізовані у громадському транспорті, є досить різноманітними. До них відносяться і практики вибору траєкторії руху, і практики вибору способу дістатися до пункту призначення, і практики вибору транспорту. Практики, що реалізуються у межах транспортної системи можуть

бути направлені на досягнення різних цілей, основна з яких – це потрапити у заплановане місце.

Оцінювання ефективності транспортної системи проводиться лише після того, як її предмет конкретизовано, оскільки під поняттям ефективності визначається якість задоволення потреб пасажирів, прибутковість діяльності перевізників, досягнення поставлених цілей, ступінь забезпеченості суспільних потреб транспортними послугами з перевезень пасажирів, ступінь оновлення транспортних засобів.

Також, важливим питанням у дослідженні громадського транспорту є отримані ефекти від нього: результатом мобільності громадян є споживання ними багатьох матеріальних та нематеріальних благ. На думку фахівців громадський транспорт сьогодні майже практично на 30% визначає економічний розвиток міст та регіонів.

Одна з найбільших соціальних проблем громадського транспорту – це недоступність його для всіх верств населення. Більшість міст мають обмежені маршрути та розклади, а також високі ціни на проїзд. Це ставить у невідповідне положення бідніші верстви населення та людей з обмеженими можливостями. Також великою проблемою є якість послуг. Зазвичай громадський транспорт є переповненим, що призводить до дискомфорту та погіршення здоров'я пасажирів. Недостатній контроль та безпека в громадському транспорті може призвести до крадіжок, нападів та інших злочинів.

Важливими проблемами є екологічні та економічні наслідки. Загальносвітове забруднення повітря та зміна клімату дедалі більше стає проблемою, тому необхідність відмови від автомобільного транспорту на користь громадського стає дедалі важливішою. Також, неефективне управління громадським транспортом може впливати на економічну стабільність та розвиток міст.

Зі зростанням населення, погіршується ситуація з управлінням дорожнім рухом, що спричиняє затори. Затори на дорогах виникають тому, що люди намагаються одночасно дістатися до роботи та школи, що призводить до

збільшення трафіку. Затори є однією з найпоширеніших транспортних проблем у великих міських агломераціях. Хоча затори можуть виникати в усіх містах, вони особливо поширені в містах з чисельністю понад 1 мільйон жителів. Ці структури є досить великими та складними, щоб створити умови, які б запобігали створенню заторів. Затори пов'язані з автомобілізацією та поширенням приватного транспорту, що збільшило попит на транспортну інфраструктуру.

Проте пропозиція інфраструктури часто не встигає за темпами зростання мобільності. Оскільки транспортні засоби проводять більшу частину свого часу припаркованими, автомобілізація розширила попит як на дорожню інфраструктуру, так і на місця для паркування. У свою чергу, це створило проблеми з площею, особливо в центральних районах, де площа паркування транспортних засобів є значною та споживає обмежені ресурси. Крім того, пошук місця для паркування створює додаткові затримки та погіршує місцеву циркуляцію транспортних засобів. У центральних районах великих міст пошук місця для паркування може становити більше 10% місцевого руху, оскільки водії можуть витратити до 20 хвилин на це. Виявлення справжньої причини заторів є стратегічним питанням для міського планування, оскільки затори зазвичай є результатом специфічних для міста обставин, таких як відсутність паркування або погано синхронізовані сигнали світлофора [62].

Одночасно із заторами люди витрачають все більше часу на поїздки між домом і роботою. Важливим фактором цієї тенденції є доступність житла, оскільки житло, розташоване далі від центральних районів (де знаходиться більшість робочих місць), є більш доступним. Тому пасажери обмінюють час на дорогу на доступність житла. Однак тривалі поїздки на роботу й назад пов'язані з декількома соціальними проблемами, такими як ізоляція (менше часу проводять із сім'єю чи друзями), а також із погіршенням здоров'я (пасажери знаходяться в близькому контакті). Час на поїздки на роботу, витрачений за рахунок іншої економічної та соціальної діяльності.

Тривалі поїздки на роботу мають соціально-економічні причини: робочі місця, як правило, сконцентровані в містах, і працівники повинні жити у відносній близькості до своїх робочих місць. У той же час, вартість життя в більшості міст непомірно висока. Це змушує людей з низькими доходами жити далеко від центрів міст, створюючи нерівність для багатьох громад, які і без того непропорційно маргіналізовано. Показово, що довга дорога на роботу не обов'язково відображає велику фізичну відстань. Натомість, люди витрачають багато часу на те, щоб подолати невелику дистанцію.

Витрати на утримання великого автопарку зростають. Зростання витрат на паливо, є ключовою проблемою, оскільки вони зазвичай становлять 60% бюджету автопарку. Крім того, зростають витрати на технічне обслуговування, як і ціна робочої сили. Ці витрати, на жаль, перекладаються на споживача. Висока вартість експлуатації автопарку також означає, що власники менш схильні до інновацій у своєму бізнесі, які могли б допомогти зробити громадський транспорт більш ефективним.

Сучасні міста мають тенденцію розростатися від центру до околиць. Щільно сконцентровані міста, є скоріше винятком, ніж правилом. Чим більшим стає місто, тим більше часу зазвичай потрібно його мешканцям, щоб пересуватися. Створення ефективної системи громадського транспорту в такому великому населеному пункті також представляє серйозні виклики [53].

Переважна більшість сільських населених пунктів взагалі не мають альтернатив транспорту.

Люди в сільській місцевості можуть бути не в змозі керувати автомобілем з багатьох причин, включаючи вік, інвалідність і соціально-економічний статус. Однак мобільність залишається життєва важливою частиною добробуту мешканців сільської місцевості, людей похилого віку та людей, що мають транспортні обмеження, оскільки кожній людині необхідно виходити з дому, щоб піти на роботу, в магазин, до лікаря або до школи. Це є великою проблемою для людей, оскільки вони змушені шукати неформальні мережі, щоб пересуватися. Неформальні мережі можуть включати людей, які

неофіційно беруть позики, щоб придбати автомобіль або спільне використання автомобілів із колегою чи сусідом. Однак для багатьох людей ці неофіційні мережі є єдиним вибором, оскільки плата за автомобіль висока, а сільські громади часто не мають громадського транспорту. У сільській місцевості люди, які не мають доступу до автомобіля, частіше пропускають прийом до лікаря. Транспорт є соціальною детермінантою здоров'я, а це означає, що неможливість дозволити собі проїзд корелює з негативними наслідками для здоров'я.

Невигідне транспортне становище тісно пов'язане зі збільшенням соціальної ізоляції (вимірюється такими факторами, як дохід, участь у політичному житті, соціальна підтримка) і зниженням добробуту. Невигідне транспортне становище також може зашкодити добробуту через обмеження доступу до ресурсів і соціальних послуг. Це також перешкоджає відносинам і почуттям спільності, які дуже важливі для добробуту.

Райони з меншими доходами частіше мають транспортні труднощі. Іншим наслідком несприятливого транспортного становища є підвищений вплив дорожнього руху, що створює ризик через забруднення повітря та автомобільні аварії. Дослідження, проведене в Австралії, показало, що неvigідне транспортне становище пов'язане з підвищеним рівнем злочинності в районі, погіршенням фізичного та психічного здоров'я, меншою залученістю до громадської та соціальної діяльності та нижчим загальним добробутом [58].

Громадський транспорт може мати негативний вплив на здоров'я пасажирів. Досить часто пасажирів громадського транспорту змушені перебувати в надто тісному сусідстві, особливо коли транспортних засобів значно менше за їх пасажиро місткість. Розташування сидінь таке, що коли транспортний засіб заповнений більш ніж наполовину, пасажирів змушені сидіти в безпосередній близькості один до одного на близькій відстані. Проксемічна теорія антрополога Е. Холла свідчить, як подорож у громадському транспорті змушує незнайомих сидіти на близькій соціальній дистанції, яку зазвичай дотримуються люди з близькими особистими

стосунками [47, с. 85]. Холл, досліджуючи особистий простір людини в її повсякденній поведінці, прийшов до висновку, що кожна людина має певну територію, яку вона вважає особистою. Він припускає, що люди мають набір соціальних дистанцій, зарезервованих для різних обставин, і що близькі соціальні стосунки зобов'язують дотримуватися близької фізичної дистанції. Коли існує невідповідність між очікуваною міжособистісною дистанцією та фактичною міжособистісною дистанцією, це викликає психологічний або соціальний дискомфорт [46, с. 78]. Вторгнення в особистий простір призводить до виникнення тривожності, фізіологічного стресу, а при екстремальному впливі може призвести до довгострокових фізичних або психічних захворювань.

Через пандемію COVID-19 ще одним виміром транспортного розриву став ризик для здоров'я. Ті, хто може подорожувати на приватних автомобілях, мають менший ризик зараження COVID-19 порівняно з тими, хто має доступ лише до громадського транспорту. Крім того, люди з обмеженими можливостями можуть бути більш вразливими до COVID-19, а також відчувати більше перешкод у доступі до транспорту. Пандемія ускладнила використання транспорту для людей з обмеженими можливостями через порушення безпечного та стабільного транспорту, відсутність інформації про оновлення громадського транспорту та відсутність допомоги.

Для того, щоб громадський транспорт був ефективним у соціальному просторі, необхідно забезпечувати його високу якість та доступність. Це можна здійснити за допомогою відповідних інвестицій в інфраструктуру та обладнання транспортних засобів. Наприклад, розширення мережі метрополітену та розвиток нових технологій. Також важливо забезпечити громадський транспорт якісним сервісом для користувачів. Це означає забезпечення комфортних та безпечних умов перевезення, таких як вентиляція, належний стан салону та крісел, а також безпека пасажирів від злочинності. Необхідно забезпечити доступність громадського транспорту для всіх соціальних груп населення.

2.2. Соціокультурні аспекти функціонування громадського транспорту в українському суспільстві

Для України проблема громадського транспорту є актуальною, оскільки громадський транспорт є важливою складовою життя сучасного українського суспільства, оскільки він є основним засобом транспортного сполучення для великої частини населення. Сьогодні у містах відбуваються зміни, пов'язані з переміщенням виробництва в інші місця, переважно за місто. Внаслідок цього змінюється транспортне сполучення та можуть виникати проблеми з транспортною доступністю внаслідок погіршення ефективності громадського транспорту, зростання потреби у мобільності населення зростання інтенсивності приватного транспорту.

Загальновідомо, що громадський транспорт використовує значно ефективніше міський простір, за приватний транспорт. Проте для того, щоб громадський транспорт став дійсно конкурентною альтернативою приватному, він має мати короткі інтервали, розвинуту мережу зупинок, високі швидкості, тобто стати більш дорогим для утримання.

В Україні розвиток громадського транспорту наразі стримується наявністю багаточисленних проблем, що пов'язані із досить низьким рівнем обслуговування населення, доступністю та мобільністю. До таких проблем слід віднести брак фінансування, поганий стан дорожньо-транспортної інфраструктури, високий рівень зносу пересувного парку, відсутністю в містах науково обґрунтованого транспортного планування, збитковістю муніципальних перевезень населення через високу конкуренцію з приватними компаніями. Засилля дрібних приватних транспортних операторів, які перевозять пасажирів з низькою якістю, порушеннями правил та високим зносом транспортних засобів, відбиває значну частину пасажирів у муніципального громадського транспорту, який зазвичай пропонує вищий рівень обслуговування. Зважаючи на це, надзвичайно актуальною є розробка

концептуальних положень і практичних рекомендацій стосовно розвитку громадського транспорту на загальнодержавному рівні [14, с. 45].

Функціонування громадського транспорту в Україні має свої соціокультурні аспекти, які визначаються культурними, соціальними, економічними та іншими факторами.

Одним з головних соціокультурних аспектів функціонування громадського транспорту в Україні є зручність і доступність. Залежно від місця проживання та занять, громадяни використовують різні види транспорту. Так, у великих містах досить розвинута мережа громадського транспорту, зокрема метро, трамваї, автобуси та тролейбуси. У менших містах та сільській місцевості громадський транспорт може бути менш розвиненим або взагалі відсутнім, що ускладнює життя громадянам. Іншим важливим аспектом є економічні фактори. Залежно від доходів населення, громадський транспорт може бути або недоступним з точки зору вартості, або надто дорогим для більшості громадян. У зв'язку з цим, важливим завданням є збереження оптимального рівня вартості проїзду, що забезпечуватиме доступність громадського транспорту для різних соціальних груп населення.

Також важливим аспектом є культурні особливості використання громадського транспорту. Українське суспільство має свої традиції, які відображаються в способі використання громадського транспорту. Наприклад, українці зазвичай вважають нормою використання міського транспорту в години пік, що часто призводить до переповнення транспорту та затримок у русі. Також існують певні норми поведінки в громадському транспорті, які можуть відрізнятися в залежності від місцевих традицій та звичок.

В Україні в територіальних громадах основною перешкодою розвитку громадського транспорту є відсутність стратегічного концептуального бачення міськими органами влади і постачальників транспортних послуг стосовно створення доступної транспортної інфраструктури. Це є наслідком нераціонального і безвідповідального витрачання бюджетних коштів та відсутності державного контролю у цій сфері. Моніторинг громадського

транспорту, який переважно проводять громадські організації, свідчить про існування численних порушень стосовно забезпечення «без бар'єрного» простору: зупинки громадського транспорту, проходи, що негативно впливають на пасажиропотоки.

На повсякденну культуру громадського транспорту впливають і структура ринку (затребувані та споживані транспортні послуги), колективний досвід з його правилами і нормами, а також поведінка людей як представників різних соціальних груп.

Проблема поганої транспортної інфраструктури є характерною для більшості українських міст. Крім того, спостерігається низький приплив інвестицій, недостатня співпраця між різними секторами транспортного сектору, морально зношені системи регулювання і висока амортизація.

Сьогодні значна частина українців, зокрема мешканці сільської місцевості не мають доступу до громадського транспорту, а це означає, що вони відрізані від економічних і соціальних переваг дешевих поїздів чи автобусів, що непропорційно впливає на малозабезпечені спільноти, які і без того стикаються з соціальною нерівністю.

Підвищення привабливості громадського транспорту призведе до того, що більша кількість людей зможе відмовитися від особистого автомобіля як мінімум для міських поїздок. Але крім того, що необхідно реформувати підхід до використання громадського транспорту, вибір форм інфраструктури має бути на користь стійких та екологічно безпечних варіантів.

Громадський транспорт включає всі види, доступні для населення, незалежно від форми власності. Основними видами громадського транспорту, що функціонує в містах України є: автобуси, тролейбуси, трамваї, швидкісні трамваї, метротрам, метро.

До складу громадського транспорту входить також таксі, легко рейковий транспорт, приміські потяги, пороми, водні таксі, монорейки, однак в Україні такі види транспорту (крім таксі) не мають значного поширення та вагомих перспектив розвитку.

При виборі видів громадського транспорту необхідно враховувати їхні основні характеристики, переваги і недоліки. Наприклад, автобуси справляють достатньо сильний негативний вплив на оточуюче середовище, ускладнюють рух транспорту на дорогах міста, особливо тих, що не мають виокремленої смуги руху для муніципального транспорту. Більшість автобусів обладнані двигунами внутрішнього згоряння, і є менш надійними, ніж електричні в умовах активної експлуатації.

Перевагами автобусного транспорту є простота його стратегічного розвитку – вони не вимагають додаткової інфраструктури і потребують помірних капіталовкладень. Сучасні автобуси характеризуються достатньо високою пасажиро місткістю, комфортними умовами для пасажирів, але часто їх просто недостатньо на маршрутах. Важливим стратегічним соціально-економічним аспектом розвитку саме автобусного виробництва є той факт, що сучасні міські автобуси високої якості виготовляють в Україні.

Тролейбуси є більш довговічним та екологічним видом транспорту, має високі показники пасажиро місткості, комфортні для пасажирів, не здійснюють шумового та вібраційного впливу на зовнішнє середовище. Головним стратегічним недоліком троллейбусів щодо перспективи розвитку є потреба в розбудові додаткової інфраструктури – контактної мережі. Крім того, троллейбуси на міських дорогах можуть створювати перешкоди для руху транспортного потоку через особливості свого пересування, однак за умови, що дорога не обладнана окремою смугою для руху громадського транспорту. Високоякісні сучасні троллейбуси, так само як і автобуси, також виготовляють в Україні в багатьох містах.

Трамваї є ще екологічнішими за троллейбуси, безшумними та комфортними. З технічної точки зору трамвай – досить не складний транспортний засіб, а тому є досить надійний. Трамвай не потребує багато простору на дорозі і, водночас, може бути об'єднаний в «поїзд» із декількох вагонів. Цікавою особливістю трамваїв, яка є їх інфраструктурною перевагою, є їхня здатність швидко змінити напрямок руху без розвороту. Однак, трамваї

потребують достатньо складної інфраструктури – спеціалізованих рейок, контактних ліній та депо. Крім того, трамваї можуть суттєво ускладнювати рух інших транспортних засобів, особливо у випадку поломки чи дорожньо-транспортної пригоди [11, с. 45].

Будівництво ліній швидкісного трамваю, міської електрички, метрограму – це високовартісні, амбітні проекти, які на сьогодні не включаються навіть в найбільш амбітні плани містобудування. При цьому, розбудова метрополітену є постійною складовою стратегії розвитку м. Києва.

Метро є найшвидшим, найекологічнішим та найкомфортнішим видом муніципального транспорту. Водночас, будівництво нових складових маршруту метро є дуже дорогим та довготривалим процесом. Придбання вагонів чи поїздів метро також вимагає суттєвих капітальних інвестицій. Маршрути руху метрополітену досить специфічні, можуть мати зупинки, що не зовсім відповідають потребам пасажирів. Часто сам процес посадки пасажирів у метро є достатньо складним: незручні входи до вестибюлів, довгі спуски, стихійна торгівля, складні переходи – все це може ускладнювати пересування пасажирів [11, с. 46].

Таким чином, в містах, які обладнані трамвайними лініями пріоритетною може стати саме стратегія їх розвитку, особливо в частині заміни їх на сучасні швидкісні трамваї. В містах, що мають розвинену тролейбусну мережу саме її і треба включати в стратегічні плани розвитку. В інших випадках стратегія розвитку муніципального транспорту може ґрунтуватися на розбудові мережі автобусних маршрутів, хоча ситуація і носить індивідуальний характер для кожного органу місцевого самоврядування, міста чи іншого населеного пункту і формується під впливом цілого комплексу факторів позитивного чи негативного впливу.

В Україні напрями реформування наявної транспортної системи закладені в Транспортній стратегії України до 2030 р., в якій визначено [20]: розвиток транспортної інфраструктури; модернізація транспортних засобів; покращення інвестиційного клімату; забезпечення доступності і підвищення

якості послуг громадського транспорту; інтеграція української транспортної системи з європейською транспортною системою.



Рис. 2.1 Типова структура Концепції розвитку громадського транспорту (складено автором на основі [24])

Згідно з планом реалізації Транспортної стратегії України, на міські ради покладено обов'язок розробки концепцій розвитку громадського транспорту міста. Кількість індивідуального транспорту з кожним роком зростає, що впливає на зростання завантаженості доріг, відсутності місць для паркування, не говорячи вже про шкідливий вплив автомобільних викидів в атмосферне повітря.

З метою впливу на таку ситуацію, міськими радами деяких міст прийнято рішення розроблення Концепції розвитку громадського транспорту, метою якої є стимулювання використання жителями міста громадського транспорту із одночасним зменшенням використання особистих автомобілів.

Концепція спрямована, в першу чергу, на підвищення зручності громадського транспорту для населення, а також для розширення наявної мережі транспортного сполучення.

Для кращого розуміння сутності Концепції розвитку громадського транспорту, розглянемо її типову структуру та основні складові елементи (рис. 2.1.).

Виконання Транспортної стратегії, розроблення Концепції розвитку громадського пасажирського транспорту покладено на департамент житлово-комунального господарства міської ради кожного міста.

Структура Концепції розвитку громадського транспорту може змінюватись, в залежності від потреб і особливостей конкретного міста. Однак основа її побудови залишається незмінною [20]. Обов'язковими елементами розробки Концепції розвитку громадського транспорту мають бути:

- загальна характеристика мети і завдань;
- аналіз існуючої ситуації;
- формування визначених стадій запровадження концепції;
- критерії оцінювання очікуваних результатів від її реалізації.

Наразі, через зростання кількості власних автомобілів, роль громадського транспорту кардинально змінюється. Тепер він є не просто засобом для перевезення людей по території міста, але й найважливішим фактором покращення екологічної обстановки, економії енергоресурсів, зменшення рівня заторів й ДТП, зменшення витрат міста на інвестиції в дорожньо-транспортне будівництво, оскільки ефективна система громадського транспорту зменшує потребу місцевого населення у використанні власних автомобілів, за рахунок чого і досягаються перераховані вище ефекти.

Щоб виконати це завдання й дійсно стати конкурентоспроможним громадський транспорт має піддатися процесу докорінного вдосконалення, що можна здійснити тільки на основі використання новітніх інноваційних технологій. Світовий досвід свідчить, що сьогодні сфера громадського

транспорт у дійсно стала тією галуззю економіки, в якій найшвидше запроваджуються найбільш сучасні інноваційні технології.

Реалізація цієї транспортної стратегії позитивно вплине на характер соціокультурних взаємодій в громадському транспорті, оскільки нею передбачається збільшення кількості маршрутів, розвиток інфраструктури, введення нових видів громадського транспорту, що забезпечить більшу ефективність транспортну систему міста, яка може зменшити кількість заторів на дорогах та покращити доступність до різних районів міста. Відповідно це позитивно вплине на мобільність населення. Розвинений громадський транспорт означає скорочення приватного транспорту, що позитивно вплине на екологічну ситуацію в місті.

Висновки до розділу 2

1. Дослідження соціальних проблем користування громадським транспортом у соціальному просторі дозволило зробити наступні висновки. Громадський транспорт у сучасному суспільстві відіграє важливу роль у забезпеченні мобільності людей, особливо у великих містах. Практики, які застосовуються в громадському транспорті, досить різноманітні. Це практика вибору шляху, до пункту призначення і практика вибору засобів пересування. Діяльність, що виконується в транспортній системі, може служити різним цілям, головною з яких є досягнення наміченого пункту призначення.

Використання громадського транспорту сприяє зменшенню транспортних заторів, екологічних проблем та зменшенню витрат на транспорт. З одного боку, громадський транспорт може бути важливим інструментом соціальної інтеграції та забезпечення доступності послуг для різних соціальних груп. До таких груп можуть належати люди з обмеженими можливостями, люди похилого віку, студенти та безробітні. Громадський транспорт забезпечує їм можливість переміщення та участі в житті міста. З іншого боку, громадський транспорт може бути джерелом екологічних

проблем. Забруднення повітря та шумове забруднення можуть становити серйозну загрозу для здоров'я людей та екології в цілому. Щоб зменшити вплив громадського транспорту на довкілля, можна розвивати екологічно чисті види транспорту, такі як електричні автобуси, трамваї та метрополітени.

Фактори пов'язані з користуванням громадським транспортом, можна умовно поділити на соціальні та несоціальні. Несоціальні фактори, які впливають на рівень прихильності до нього, включають: регулярність (тобто частота рейсів та потенційний час очікування), тривалість поїздки, вартість (вартість квитка та вартість квитка порівняно з вартістю бензину), інформаційне забезпечення. Соціальні фактори відображають загальні вимоги до організації пасажирського транспорту щодо зручності використання, надійності рухомого складу, комфортності, фізичного та психологічного впливу громадського транспорту на людей і навколишнє середовище, а також забезпечення нормальних умов для проживання мешканців в зонах роботи різних видів громадського транспорту. Адже, крім роботи, люди повинні мати можливість їздити на навчання, за продуктами, в лікарні, на розважальні заходи.

2. Аналіз соціокультурних аспектів діяльності громадського транспорту в українському суспільстві показує, що в Україні є необхідність у дослідженнях проблем громадського транспорту, оскільки не дивлячись на його значну поширеність, в багатьох випадках його ефективність потребує покращення. Крім того, в соціології відсутній комплексний аналіз стану та тенденцій розвитку громадського транспорту. Найсерйознішою проблемою міст є погана організація громадського транспорту, оскільки вона перешкоджає високій мобільності населення. Швидке зростання приватного транспорту погіршує якість життя населення (зростає час на пересування, погіршується екологічна ситуація). Наявність приватного транспорту не є показником погіршення якості особистого життя, але це фактор, який впливає на екологічну ситуацію в місті та на не дуже позитивно впливає на міський рух, бо призводить до заторів на дорогах і таке інше.

Соціокультурні аспекти функціонування громадського транспорту в українському суспільстві дуже важливі та впливають на рівень доступності та ефективності транспортної системи, культурні та соціальні традиції, економічний та екологічний розвиток країни, а також на здоров'я та добробут громадян. Громадський транспорт є важливим елементом соціальної інфраструктури, який забезпечує рівні можливості для всіх громадян. Громадський транспорт є важливим для забезпечення просторової мобільності людей, тобто швидке переміщення до роботи, навчання, медичних закладів та інших місць, що впливає на соціальний розвиток та забезпечує можливості для людей з різних соціальних груп.

РОЗДІЛ 3. ДОСВІД ЕМПІРИЧНОГО ВИВЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ЧИННИКА СОЦІОКУЛЬТУРНИХ ВЗАЄМОДІЙ В УКРАЇНСЬКОМУ СУСПІЛЬСТВІ

3.1. Досвід емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві

Емпіричне дослідження громадського транспорту є необхідним з огляду формування ефективних соціокультурних взаємодій в українському суспільстві та підвищення їх результативності. Емпіричне дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві має на меті виявлення, фіксацію, вимірювання, опис, осмислення та інтерпретацію характеристик та властивостей, притаманних громадському транспорту як чиннику соціокультурних взаємодій в українському суспільстві; індикаторів результативності соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Досвід емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві буде успішним лише за умови глибокого розуміння критеріїв та категорій соціокультурних взаємодій в українському суспільстві; факторів функціонування і розвитку громадського транспорту в українському суспільстві; наявних соціальних проблем користування громадським транспортом у соціальному просторі та соціокультурних аспектів функціонування громадського транспорту в українському суспільстві. Всі ці індикатори та категорії були проаналізовані з точки зору теоретичних досліджень в попередніх розділах, тому важливим є використання даних теоретичних напрацювань для організації емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Слід відмітити незначний досвід організації проведення соціологічних досліджень в галузі управління транспортом. Наприклад, Міністерством молоді та спорту за останні роки було проведено низку соціологічних досліджень, останні стосуються здебільшого аналізу характеристик громадянського суспільства в умовах війни (Соціологічні дослідження "Громадянське суспільство в умовах війни"; "Вплив війни на молодь в Україні"; "Міграція та соціально-політичні настрої під час повномасштабної війни Росії проти України"; "Вплив і наслідки війни в Україні" тощо) [16].

На жаль, на сайті Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України не представлено жодної інформації про проведення соціологічних досліджень, що доводить відсутність досвіду проведення емпіричних досліджень громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві та безумовно є причиною низько ефективних комунікаційних процесів.

Емпіричні дослідження в галузі транспорту та транспортної інфраструктури проводяться лише в межах наукової діяльності здобувачів освіти і досить рідко знаходять практичне використання в реальних умовах функціонування галузі транспорту та його інфраструктури, проте вони могли б стати важливим компонентом складання плану розвитку транспортної галузі, і можливо, послуги громадського транспорту, пропоновані в Україні, досягли б вищого рівня (наприклад, рівня європейських країн) як в розрізі формування показників якості надання послуг, так і з точки зору ефективності соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Емпіричні дослідження в галузі громадського транспорту в своєму становленні та розвитку мають реалізуватись в інституціональному напрямку, при цьому інтегруючи основні результати, отримані світовою соціологією, в її рефлексії відносно досліджень в галузі економіки, освіти, управління, праці, міграції, катастроф, туризму тощо. Проведення емпіричних досліджень в галузі громадського транспорту без поєднання компонентів перерахованих вище галузей наук не зможуть досягти максимальної ефективності.

Вивчення досвіду проведення емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві показало наявність наступних цікавих розробок, зокрема:

1. соціологічне дослідження соціальної компетентності фахівців водного транспорту в контекстах завдань галузевої професійної освіти (автор Глебова Н.І.). Дане дослідження розглядає не всі аспекти громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві, а зачіпає лише один компонент, який лежить в основі соціокультурних взаємодій, – це поведінка співробітників бізнес-організацій галузі водного транспорту. Дане дослідження не надає повної оцінки специфіці громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій [9];

2. соціологічне дослідження з визначення показників зручності міського транспорту (проведене на замовлення Київської міської державної адміністрації). Дане дослідження також не надає повної оцінки специфіці громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій, оскільки не лише зручність транспорту (зручні сидіння, великі вікна, зручні поручні, дотримання вимог без бар'єрного середовища тощо) лежать в основі формування ефективних соціокультурних взаємодій між учасниками процесів надання послуг громадського транспорту [25];

3. удосконалення управлінських рішень у міському пасажирському транспорті на основі соціологічного дослідження (автори Башинська І., Біскуп В). Дане дослідження також не надає повної оцінки специфіці громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій, оскільки прийняття управлінських рішень стосується не лише організації ефективних комунікацій, а й питань забезпечення високої результативності фінансової діяльності, підвищення продуктивності праці тощо [32].

Як вже наголошувалось в попередніх розділах роботи, в Україні давно назріла необхідність в організації комплексних досліджень проблем громадського транспорту, оскільки не дивлячись на значну його поширеність у містах країни, загалом його розвиток відбувається хаотично, без врахування

екологічних та економічних факторів, запитів населення. Отже, приведені вище міркування доводять необхідність подальших розробок з питань реалізації емпіричних досліджень громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

3.2. Програма емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві

Програма соціологічного дослідження являє собою науковий документ, який відображає логічно побудовану та обґрунтовану схему переходу від теоретичного (концептуального) розуміння та осмислення певної проблеми, що вивчається науковцями, до застосування інструментарію проведення конкретного емпіричного дослідження.

Програма емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві передбачає формулювання мети проведення емпіричного дослідження; складання гіпотези; формулювання гносеологічного та предметного аспектів емпіричного дослідження; формулювання наукової проблеми, об'єкту та предмету дослідження; розробку пошукових питань та анкети для опитування респондентів.

Проблемна ситуація визначається суперечністю між наявним станом транспорту як простору специфічних соціально-культурних взаємодій та соціально зумовленою вимогою перманентного підвищення їх ефективності в українському суспільстві.

Наукова проблема дослідження полягає в тому, що з огляду на вимогу перманентного підвищення ефективності соціально-культурних взаємодій в транспорті є потреба виявити способи того, як це можна робити.

Громадський транспорт, як соціокультурний феномен, трансформується під впливом освоєння нових та переформатування вже освоєних міських

просторів, зміни соціальних вимог. Він, як функціональна система задоволення одних з найважливіших потреб суспільства, формує особливу сферу соціокультурних взаємовідносин зі своїми просторовими й часовими межами, які визначаються комплексом засвоєних цінностей та рольових очікувань. Повсякденна культура функціонування громадського транспорту – це ціннісна система, синтез неформальних домовленостей та формальних правил, в рамках яких формуються взаємодії споживачів та надавачів транспортних послуг, формуються цінності, норми, правила водійського та пасажирського співтовариства.

Мета емпіричного дослідження: виявити способи підвищення якості послуг громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Завдання емпіричного дослідження:

– виокремлення основних критеріїв та індикаторів, які дозволять оцінити громадський транспорт як чинник соціокультурних взаємодій в українському суспільстві;

– формулювання пошукових питань для проведення соціологічного дослідження;

– організація проведення дослідження;

– обробка результатів емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві;

– розробка пропозицій по формуванню ефективних і стійких систем громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Об'єктом емпіричного дослідження є громадський транспорт, а саме такі характеристики, які забезпечують високоефективні соціокультурні взаємодії в українському суспільстві.

Предмет дослідження: громадський транспорт як чинник соціокультурних взаємодій в українському суспільстві, особливості

функціонування засобів громадського транспорту в соціальному просторі міста.

Теоретична інтерпретація понять.

Соціокультурні взаємодії – це процеси взаємодії між людьми, які базуються на культурних та соціальних нормах, цінностях, традиціях, поглядах та інших елементах культури. Ці взаємодії можуть відбуватися на різних рівнях і у різних сферах життя. У соціокультурних взаємодіях можуть виникати конфлікти, але вони також можуть сприяти формуванню та розвитку спільних цінностей та ідентичностей. Важливо враховувати культурну та соціальну різноманітність, відкритість та готовність до співпраці та взаєморозуміння, щоб забезпечити позитивний результат соціокультурних взаємодій.

Громадський транспорт – як соціокультурне явище відображає культурні, соціально-історичні смисли, за допомогою яких складаються соціокультурні уявлення. Громадський транспорт як засіб соціально-просторової мобільності представляє сферу обслуговування, що пов'язана із задоволенням потреб населення у переміщенні, його прагненні до територіальної мобільності.

Громадський транспорт як спосіб організації соціального простору – це територія, на якій здійснюється взаємодія індивідів, спільнот, яким характерний міський спосіб життя і яких об'єднують колективні уявлення.

Емпірична інтерпретація понять. Емпіричне дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві має на меті виявлення, фіксацію, вимірювання, опис, осмислення та інтерпретацію характеристик та властивостей, притаманних громадському транспорту як чиннику соціокультурних взаємодій в українському суспільстві; індикаторів результативності соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Формулювання гносеологічного та предметного аспектів емпіричного дослідження.

Гносеологічний аспект проведення емпіричного дослідження громадського транспорту полягає у виникненні потреби в глибокому розумінні потреб користувачів послуг громадського транспорту та їх відношення до стану та умов надання послуг громадського транспорту. В основі гносеологічного аспекту також лежить визначення найбільш ефективного типу громадського транспорту з точки зору формування соціокультурних взаємодій в українському суспільстві. В подальшому результати емпіричного дослідження використовуватимуться із метою розробки заходів, направлених на покращення послуг громадського транспорту та відповідно складання плану розвитку галузі транспорту м. Києва на майбутні роки.

Предметний аспект емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві полягає в подальшому використанні думок населення міста, яке активно користується послугами громадського транспорту для оптимізації та вдосконалення соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Гіпотези дослідження

Основна гіпотеза емпіричного дослідження: громадський транспорт відіграє важливу роль у формуванні соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Додаткові гіпотези емпіричного дослідження:

– споживач послуг громадського транспорту надає перевагу комфортним умовам (зручність салону, наявність поручнів, без бар'єрного доступу);

– споживач послуг громадського транспорту хоче отримати послуги в комфортному психологічному оточенні, без хамства, сварок, п'яних та брудних пасажирів;

– споживач послуг громадського транспорту хоче отримати послуги від ввічливого персоналу;

– споживач послуг громадського транспорту потребує послуг високої якості, цікавим та корисним є досвід європейських країн.

Метод збору емпіричних даних: опитування респондентів

Дизайн вибірки:

До опитування планується залучити 250 осіб. Цілком очевидно, що деякі респонденти відразу відмовляться від участі в опитуванні, але опитування 250 осіб в метрополітені не є проблемою через великий пасажиропотік.

Розробка пошукових питань та анкети для опитування респондентів із метою проведення емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві представлено в таблиці 3.1. При складанні пошукових запитань були враховані наступні групи категорій:

1.соціально-демографічні показники, які характеризують респондентів (наприклад, стать респондентів, вік опитуваних, рівень освіти та доходу тощо);

2.цільові індикатори: причини користування послугами громадського транспорту (робота, навчання, відсутність власного автомобіля, не бажання сідати за руль тощо);

3.фактори обслуговування: ввічливий персонал, зручність транспортного засобу (стілець, перила, поручні, без бар’єрний доступ тощо);

4.соціальне оточення (наприклад, знання багатьох людей, які користуються послугами громадського транспорту: яким саме видам транспорту віддають перевагу і чому тощо);

5.поведінкові аспекти: оцінка поведінки інших людей в громадському транспорті.

Таблиця 3.1

Розробка пошукових питань для опитування респондентів із метою проведення емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві

№	Запитання	Варіанти відповідей
---	-----------	---------------------

1	Мета: вивчення соціально-демографічних показників, які характеризують респондентів. Дозволяє сформувавши портрет споживача послуг громадського транспорту	
1.1	Стать респондента	Чоловіча / Жіноча
1.2	Вік респондента	18-25; 26-35; 36-45; 46-55; 56-65; від 65 років
1.3	Місце проживання	вказати район м.Київ або інший населений пункт України
1.4	Соціальний статус	Студент; найманий співробітник; власник бізнесу; тимчасово безробітний; тимчасово переміщена особа; інший соціальний стан (вказіть самостійно)
1.5	Сімейний стан	Ніколи не був/ла у шлюбі; громадянський шлюб; одружений або заміжня, проте проживаємо окремо; одружений або заміжня, сумісне проживання; розлучений / розлучена; вдівець / вдова; інше (вказати)
1.6	Рівень освіти	Неповна середня освіта / повна середня освіта / середня спеціальна освіта / вища освіта / вища незакінчена освіта / школа (не продовжував/ла навчання після школи)
1.7	Галузь, в якій працює респондент	Державна установа (міністерство, адміністрація тощо) / заклад освіти (середня, початкова, дошкільна, вища) / суб'єкт підприємницької діяльності – ФОП / найманий співробітник в бізнес-організації / волонтер / інше (вказати)
1.8	Джерело отримання доходів	Заробітна плата / орендні надходження від здачі в оренду нерухомості / депозити / акції / фінансова допомога / доходи від особистого підприємства / інше (вказати)
2	Мета: вивчення цільових індикаторів: причини користування послугами громадського транспорту (робота, навчання, відсутність власного автомобіля, не бажання сідати за руль тощо); який вид громадського транспорту здебільшого використовується	

Продовження табл.3.1

1	2	3
2.1	Яким видом громадського транспорту Ви здебільшого користуєтесь	Автобус / трамвай / фунікулер / метрополітен / залізниця / маршрутні транспортні засоби / інше (вказати)
2.2	Мета користування громадським транспортом	Добираюсь до місця роботи / Добираюсь до місця навчання / Добираюсь до рідних або друзів / інше (вказати)
2.3	Як часто Ви користуєтесь послугами громадського транспорту	Щодня / 3-4 рази на тиждень / 1-3 рази на тиждень / 5-10 разів на місяць / 10-20 разів на місяць / 1 раз в місяць / інше (вказати)
2.4	Ви купуєте квиток – абонемент або щоразу оплачуєте окрему поїздку	Абонемент / оплата кожної поїздки окремо / інше (вказати)
3	Мета: оцінка факторів обслуговування: ввічливий персонал, зручність транспортного засобу (стілці, перила, поручні, без бар'єрний доступ тощо)	
3.1	Що для Вас означає «зручність та комфортність громадського транспорту»?	Зручні стільці / Наявність перил та поручнів / Умови без бар'єрного доступу / Чистота / Доступність послуг / Технічний стан транспортних засобів / Частота поїздок / Ввічливий персонал / Нетривале очікування / Інше (вказати)
3.2	Як Ви оцінюєте соціально-культурний стан громадського транспорту в місті Києві	Як цілком задовільний / необхідне впровадження заходів із покращення та вдосконалення / незадовільний стан / зовсім не задовільний
3.3	Як Ви оцінюєте рівень дотримання принципів чистоти в салонах громадського транспорту (за приведеною шкалою)	<p>1. Чистота в автобусах по 10-бальній шкалі (10-дуже задоволений, 0-зовсім не задоволений)</p> <p>2. Чистота втрамваях по 10-бальній шкалі (10-дуже задоволений, 0-зовсім не задоволений)</p> <p>3. Чистота вметрополітені по 10-бальній шкалі (10-дуже задоволений, 0-зовсім не задоволений)</p> <p>4. Чистота у вагонах Української залізниці по 10-бальній шкалі (10-дуже задоволений, 0-зовсім не задоволений)</p> <p>5. Чистота вмаршрутних транспортних засобах по 10-бальній шкалі (10-дуже задоволений, 0-зовсім не задоволений)</p> <p>6. Чистота вФунікулері по 10-бальній шкалі (10-дуже задоволений, 0-зовсім не задоволений)</p> <p>7. Чистота вміській електричці по 10-бальній шкалі (10-дуже задоволений, 0-зовсім не задоволений)</p>
4	Мета: вивчення поведінкових аспектів: оцінка поведінки інших людей в громадському транспорті	

Продовження табл.3.1

1	2	3
4.1	Що на Вашу думку впливає на якість соціокультурних взаємодій?	Поведінка працівників служб перевезення (водії, контролери, прибиральниці, кондуктори тощо) / поведінка співучасників і пасажирів громадського транспорту / інше (вказати)
4.2	Як Ви оцінюєте поведінку працівників транспортних служб (за приведеною шкалою)	10-дуже задоволений, 9-7 – задоволений, 6-5 середній рівень задоволеності, 4-3 – скоріш не задоволений, ніж задоволений, 2-0 – незадоволений
4.3	Чи повноцінно на Вашу думку працівники транспортних служб виконують їх посадові обов'язки?	1.Автобуси: Повністю виконують / частково виконують / зовсім не виконують 2. Трамваї: Повністю виконують / частково виконують / зовсім не виконують 3. Метрополітен: Повністю виконують / частково виконують / зовсім не виконують 4.Вагони Української залізниці: Повністю виконують / частково виконують / зовсім не виконують 5.Маршрутні транспортні засоби: Повністю виконують / частково виконують / зовсім не виконують 6. Фунікулер: Повністю виконують / частково виконують / зовсім не виконують 7.Міська електричка: Повністю виконують / частково виконують / зовсім не виконують
4.4	Чи зверталися Ви коли-небудь по допомогу до працівників громадського транспорту?	Звертався по допомогу / Ніколи не звертався / Ніколи не звертався, проте було іноді бажання / Інше (вказати)
4.5	Чи отримували Ви допомогу в разі звернення?	Отримував завжди / отримував часто / отримував іноколи / ніколи не отримував
4.6	Чи завжди працівники громадського транспорту ставляться до Вас ввічливо?	Завжди / зазвичай / іноді / ніколи
4.7	Чи задоволені Ви поведінкою пасажирів громадського транспорту? Чи зустрічалися Ви із випадками хамства?	Зустрічався неодноразово / зустрічався час від часу / ніколи не зустрічався
4.8	Чи вважаєте Ви, що пасажирів не дотримуються правил етикету, перебуваючи в безпосередній близькості з іншими пасажирами?	Більшість пасажирів дотримуються правил етикету / половина всіх пасажирів дотримуються правил етикету / меншість пасажирів дотримуються правил
4.9	Як Ви ставитеся до того, що під час користування послугами громадського транспорту, ділити особистий простір з іншими пасажирами?	Ставлюся позитивно / ставлюсь нейтрально / вставляюсь вкрай негативно
5	Мета: аналіз соціального оточення (наприклад, знання багатьох людей, які користуються послугами громадського транспорту: яким саме видам транспорту віддають перевагу і чому тощо)	

Продовження табл.3.1

1	2	3
5.1	Чи багато Ваших друзів користуються послугами громадського транспорту	так / ні
5.2	Яким видом транспорту вони користуються?	Автобус / трамвай / фунікулер / метрополітен / залізниця / маршрутні транспортні засоби / інше (вказати)
5.3	Як вони, на Вашу думку, оцінюють соціально-культурний стан громадського транспорту в місті Києві	Як цілком задовільний / необхідне впровадження заходів із покращення та вдосконалення / незадовільний стан / зовсім не задовільний

На основі приведених в таблиці 3.1 пошукових питань, складемо анкету для проведення опитування (Додаток А). Таким чином, проведення опитування передбачає збір інформації від респондентів за 5 основними блоками.

3.3. Практики соціокультурних взаємодій в українському громадському транспорті

Виявити основні практики функціонування громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві дозволять результати описаного вище емпіричного дослідження. Представимо аналіз результатів емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

БЛОК 1. Мета: вивчення соціально-демографічних показників, які характеризують респондентів, і дозволяє сформулювати портрет споживача послуг громадського транспорту.

Відповіді на запитання блоку з вивчення соціально-демографічних показників, які характеризують респондентів

Стать респондента

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Чоловіча	116	46%
2	Жіноча	134	54%
	Всього	250	100%

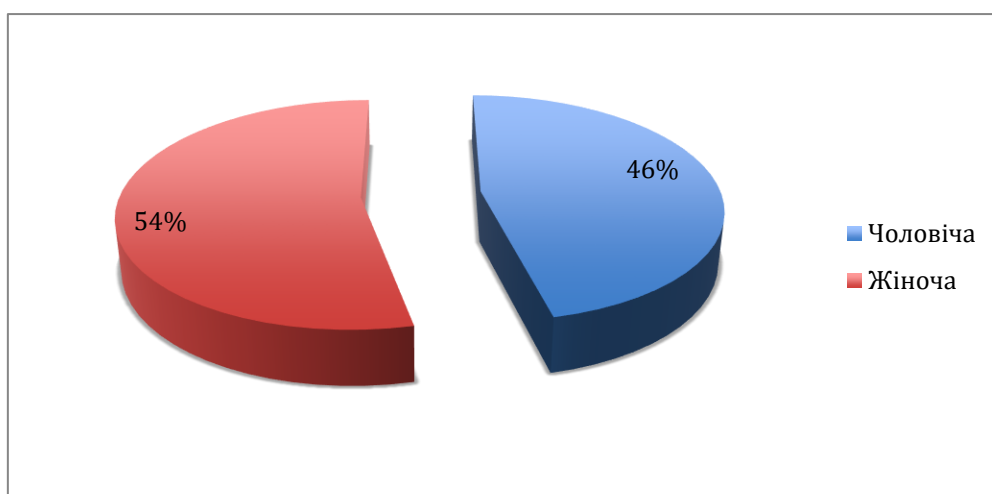


Рис.3.1. Стать респондента

Вік респондента

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	18-25 років	52	21%
2	26-35 років	58	23%
3	36-45 років	39	16%
4	46-55 років	27	11%
5	56-65 років	38	15%
6	від 65 років	36	14%
	Всього	250	100%

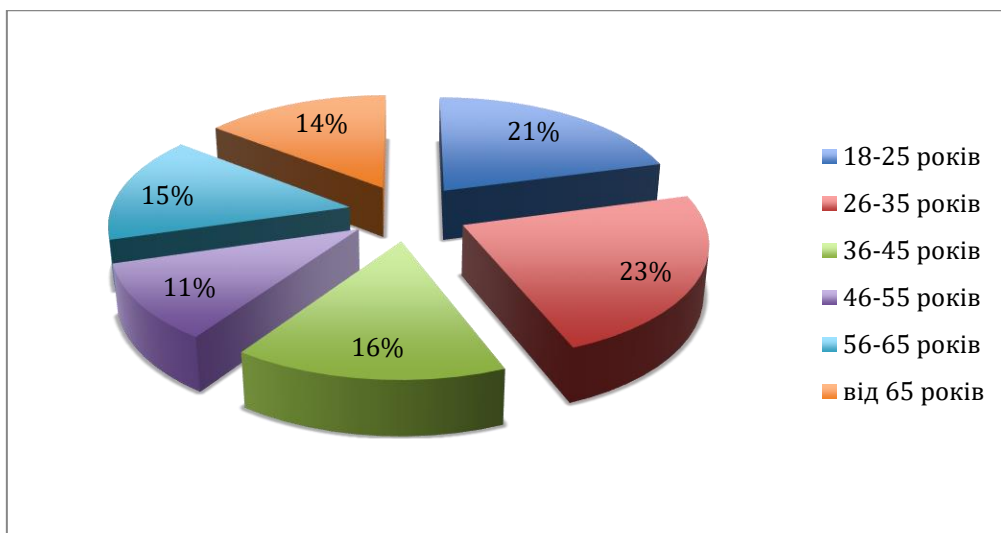


Рис.3.2. Вік респондента

Місце проживання

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Солом'янський район м.Київ	27	11%
2	Шевченківський район м.Київ	21	8%
3	Подільський район м.Київ	18	7%
4	Печерський район м.Київ	23	9%
5	Деснянський район м.Київ	39	16%
6	Дніпровський район м.Київ	47	19%
7	Святошинський район м.Київ	38	15%
8	Інші міста України	12	5%
9	Київська область	25	10%
	Всього	250	100%

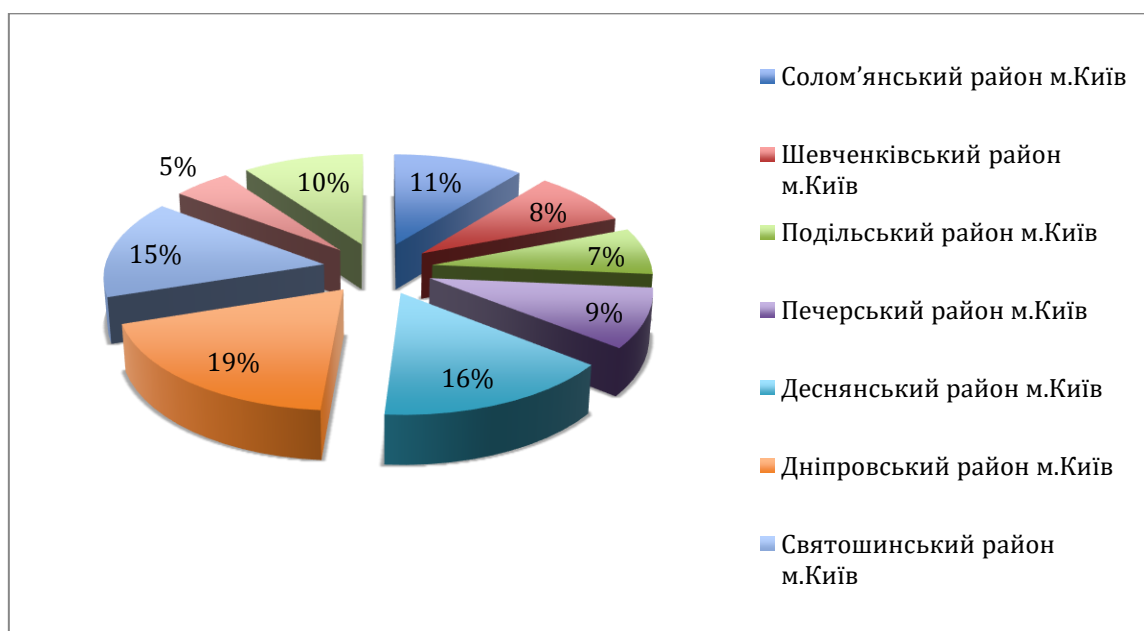


Рис.3.3. Місце проживання респондента

Соціальний статус

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Студент	73	29%
2	Найманий співробітник	52	21%
3	Власник бізнесу	12	5%
4	Тимчасово безробітний	31	12%
5	Тимчасово переміщена особа	35	14%
6	Інший соціальний стан	47	19%
	Всього	250	100%

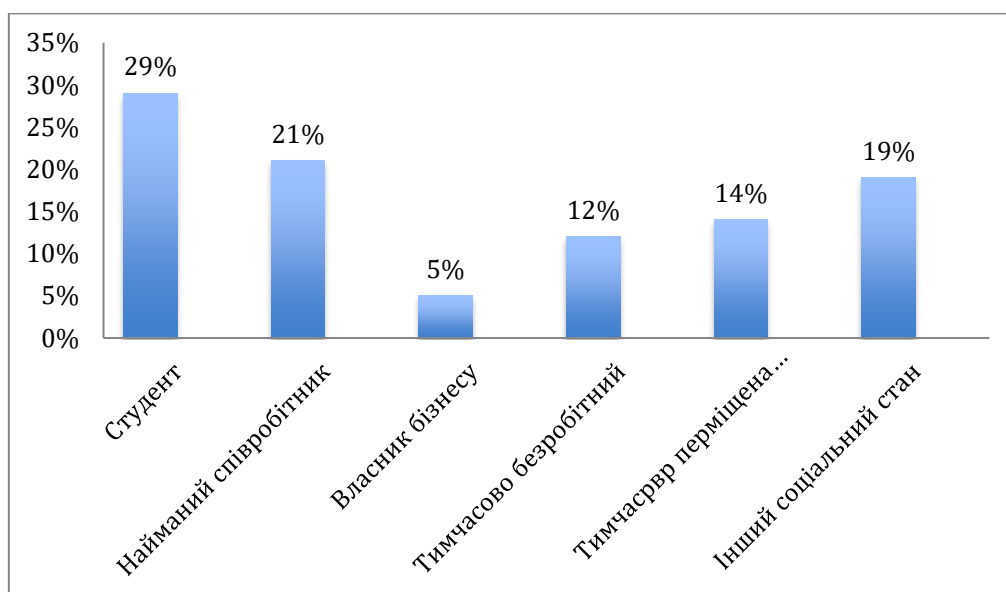


Рис.3.4. Соціальний статус

Сімейний стан

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Ніколи не був/ла у шлюбі	48	19%
2	Громадянський шлюб	42	17%
3	Одружений або заміжня, проте проживаємо окремо	37	15%
4	Одружений або заміжня, сумісне проживання	54	22%
5	Розлучений	27	11%
6	Вдівець / вдова	42	17%
	Всього	250	100%



Рис.3.5. Сімейний стан

Рівень освіти

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Неповна середня освіта	42	17%
2	Повна середня освіта	35	14%
3	Середня спеціальна освіта	37	15%
4	Вища освіта	58	23%
5	Вища незакінчена освіта	63	25%
6	Школа (не продовжував/ла навчання після школи)	15	6%
	Всього	250	100%

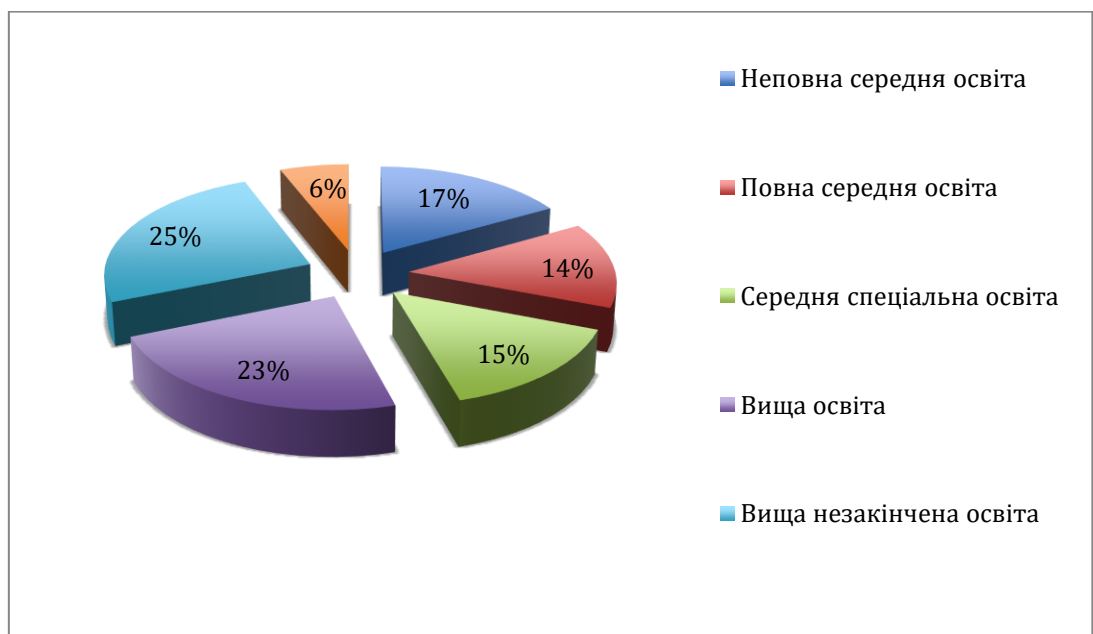


Рис.3.6. Рівень освіти

Галузь, в якій працює респондент

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Державна установа (міністерство, адміністрація тощо)	67	27%
2	Заклад освіти (середня, початкова, дошкільна, вища)	47	19%
3	Суб'єкт підприємницької діяльності – ФОП	65	26%
4	Найманий співробітник в бізнес-організації	35	14%
5	Волонтер	18	7%
6	Інше	18	7%
	Всього	250	100%

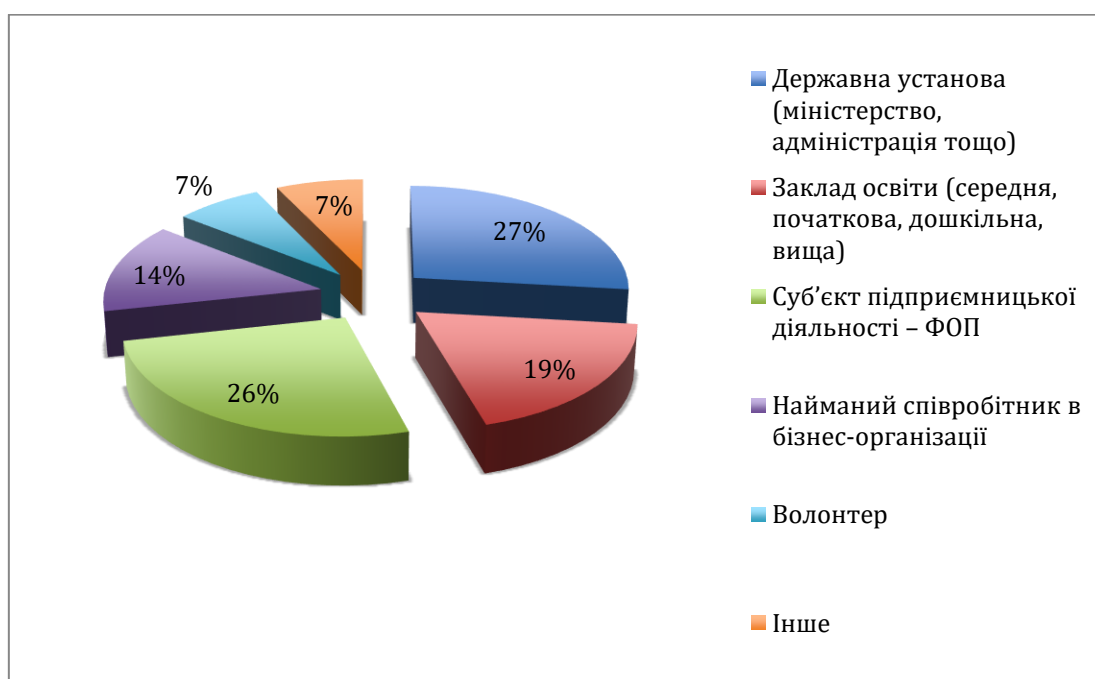


Рис.3.7. Галузь, в якій працює респондент

Джерело отримання доходів (множинний вибір)

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Заробітна плата	127	51%
2	Орендні надходження від здачі в оренду	52	21%
3	Депозити	20	8%
4	Акції	17	7%
5	Фінансова допомога	35	14%
6	Доходи від особистого підприємства	95	38%
7	Інше	35	14%

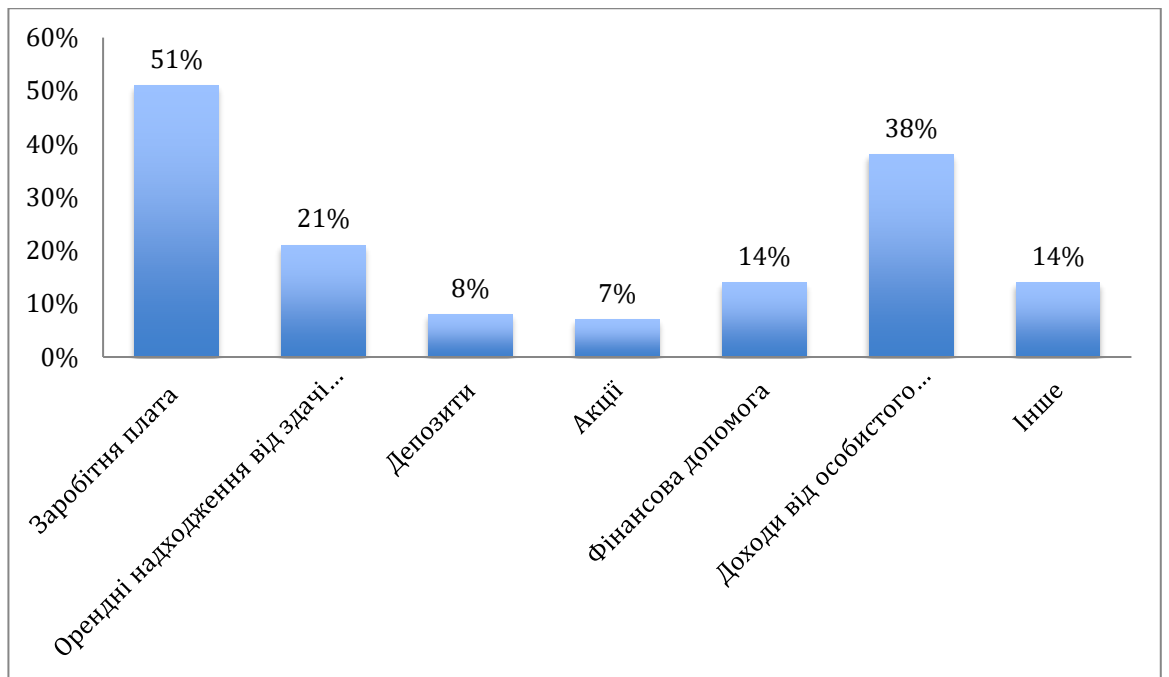


Рис.3.8. Джерело отримання доходів

Виходячи із приведених вище результатів опитування, можна зробити наступні висновки щодо портрету споживача послуг громадського транспорту:

Стать респондента: жіноча – 54%

Вік респондента: 18-35 років – 44%;

Місце проживання: м.Київ;

Соціальний статус: студент (73 особи) – 29%; найманий співробітник (52 особи) – 21%;

Сімейний стан: одружений або заміжня (91 особа) – 36%;

Рівень освіти: вища освіта – 23%; вища незакінчена освіта – 25%;

Галузь, в якій працює респондент: державна установа (міністерство, адміністрація тощо) – 27%; суб'єкт підприємницької діяльності – ФОП – 26%;

Джерело отримання доходів: заробітня плата – 127 опитаних; орендні надходження – 52 особи; доходи від особистого підприємства – 95 осіб.

БЛОК 2. Мета: вивчення цільових індикаторів: причини користування послугами громадського транспорту (робота, навчання, відсутність власного

автомобіля, не бажання сідати за руль тощо); який вид громадського транспорту здебільшого використовується.

Таблиця 3.3

Відповіді на запитання блоку з вивчення цільових індикаторів
Яким видом громадського транспорту Ви здебільшого користуєтесь?
(множинний вибір)

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Автобус	127	51%
2	Трамвай	51	20%
3	Фунікулер	32	13%
4	Метрополітен	158	63%
5	Залізниця	117	47%
6	Маршрутні транспортні засоби	85	34%

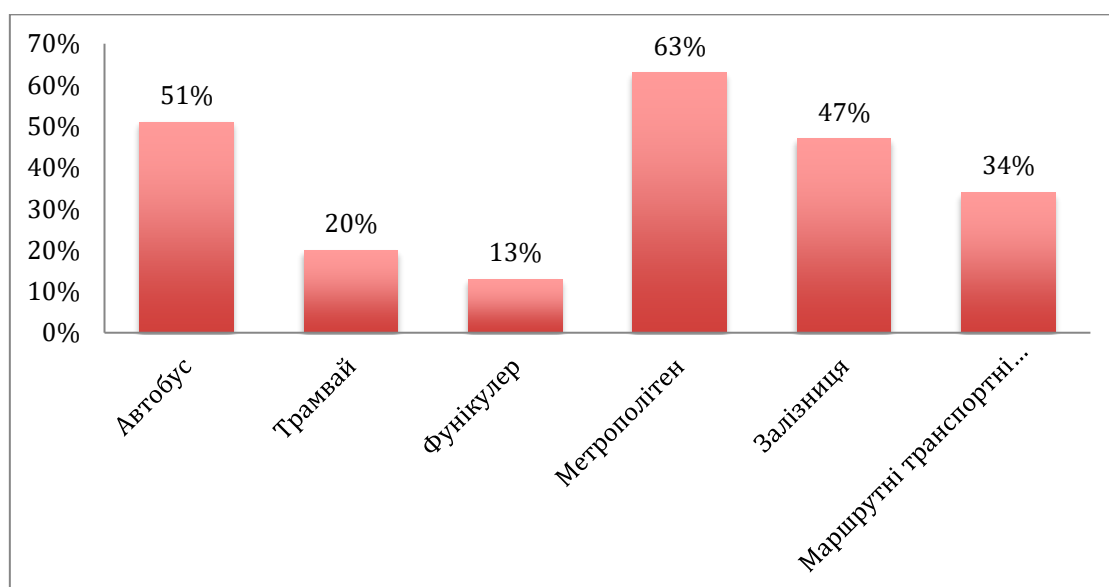


Рис.3.9. Яким видом громадського транспорту Ви здебільшого користуєтесь? (множинний вибір)

Мета користування громадським транспортом (множинний вибір)

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Добираюсь до місця роботи	161	64%
2	Добираюсь до місця навчання	85	34%
3	Добираюсь до рідних або друзів	173	69%

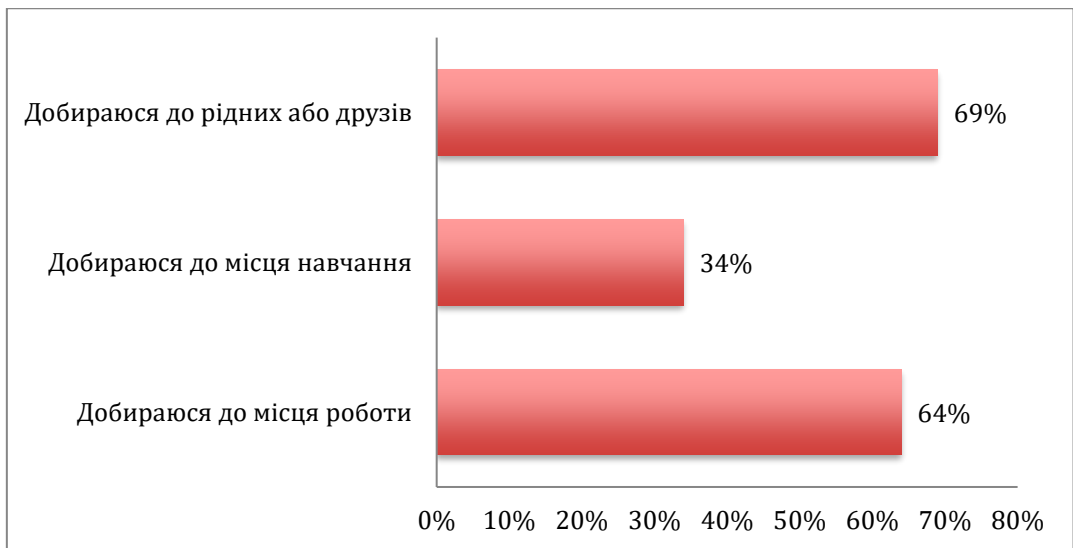


Рис.3.10. Мета користування громадським транспортом
(множинний вибір)

Як часто Ви користуєтесь послугами громадського транспорту?

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Щодня	95	38%
2	3-4 рази на тиждень	48	19%
3	1-3 рази на тиждень	18	7%
4	5-10 разів на місяць	15	6%
5	10-20 разів на місяць	21	8%
6	1 раз в місяць	28	11%
7	Інше	25	10%
	Всього	250	100%

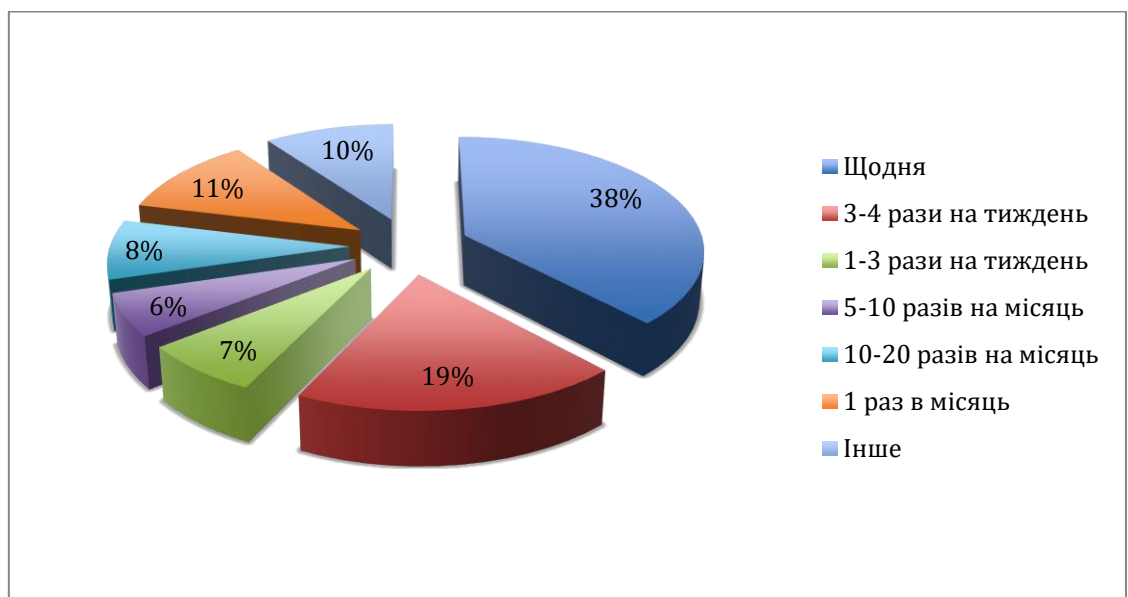


Рис.3.11. Як часто Ви користуєтесь послугами громадського транспорту?

Ви купуєте квиток – абонемент або щоразу оплачуєте окрему поїздку

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Абонемент	85	34%
2	Оплата кожної поїздки окремо	101	40%
3	Інше	64	26%
	Всього	250	100%

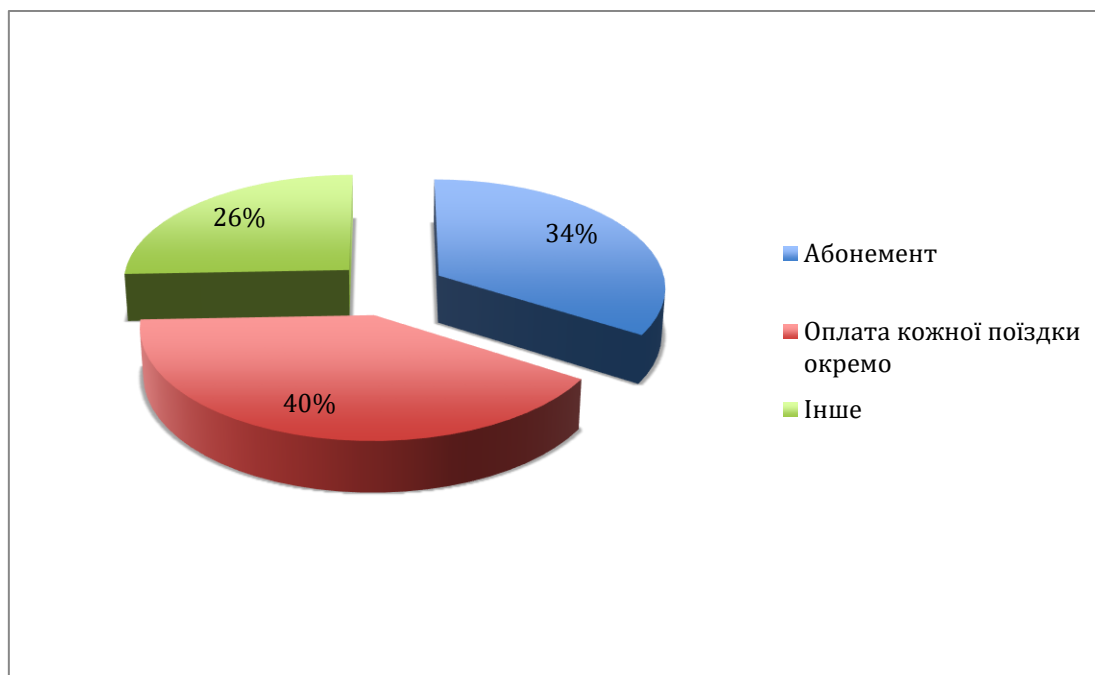


Рис.3.12. Ви купуєте квиток – абонемент або щоразу оплачуєте окрему поїздку

Отже, результати опитування показали, що більшість респондентів користуються послугами автобусів (51% - 127 осіб із 250 опитаних), послугами метрополітену (63% - 158 осіб із 250 опитаних) та послугами Української залізниці (47% - 117 осіб із 250 опитаних). Більшість користується послугами громадського транспорту для того, щоб добратись до роботи та поїхати на зустріч із родичами та друзями.

38% опитаних (95 осіб) користуються послугами громадського транспорту щодня. Для більшості зручною є оплата окремої поїздки - 40% (101 особа).

БЛОК 3. Мета: оцінка факторів обслуговування: ввічливий персонал, зручність транспортного засобу (стілці, перила, поручні, без бар'єрний доступ тощо).

Таблиця 3.4

Відповіді на запитання блоку оцінки факторів обслуговування
Що для Вас означає «зручність та комфортність громадського транспорту»? (множинний вибір)

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Зручні стільці	115	46%
2	Наявність перил та поручнів	85	34%
3	Умови без бар'єрного доступу	38	15%
4	Чистота	158	63%
5	Доступність послуг	175	70%
6	Технічний стан транспортних засобів	135	54%
7	Частота поїздок	184	74%
8	Ввічливий персонал	195	78%
9	Нетривале очікування	116	46%
10	Інше	89	36%

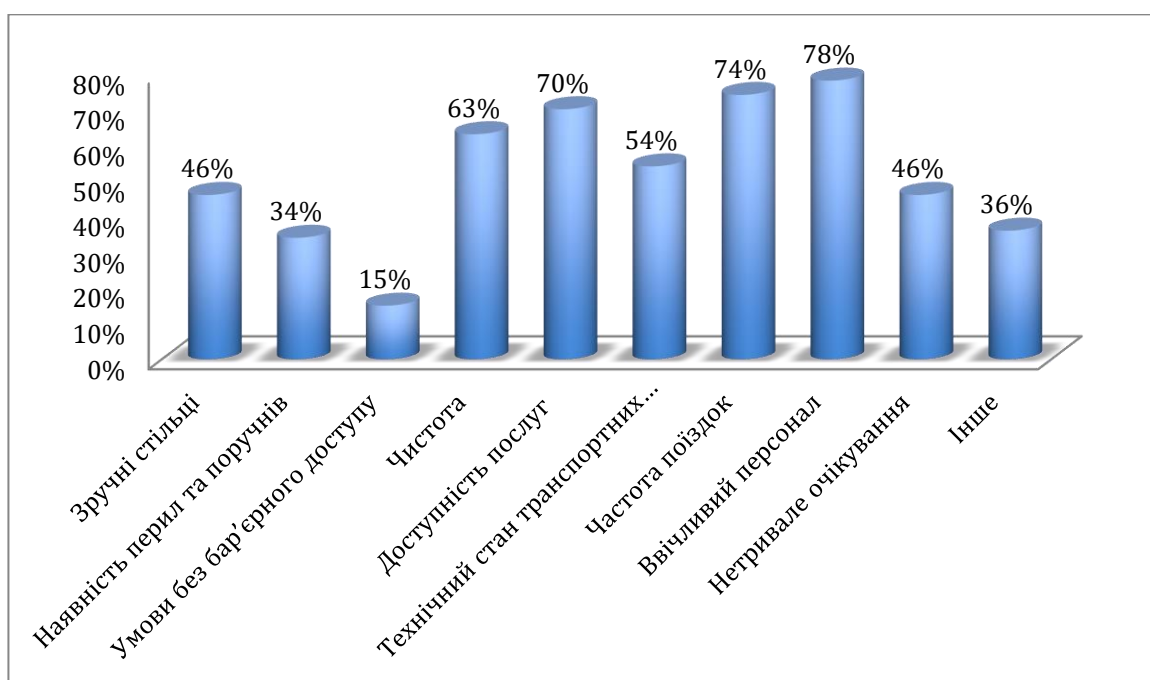


Рис.3.13. Що для Вас означає «зручність та комфортність громадського транспорту»? (множинний вибір)

Як Ви оцінюєте соціально-культурний стан громадського транспорту в місті Києві

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Як цілком задовільний	78	31%
2	Необхідне впровадження заходів із покращення та вдосконалення	89	36%
3	Незадовільний стан	65	26%
4	Зовсім не задовільний	18	7%
	Всього	250	100%

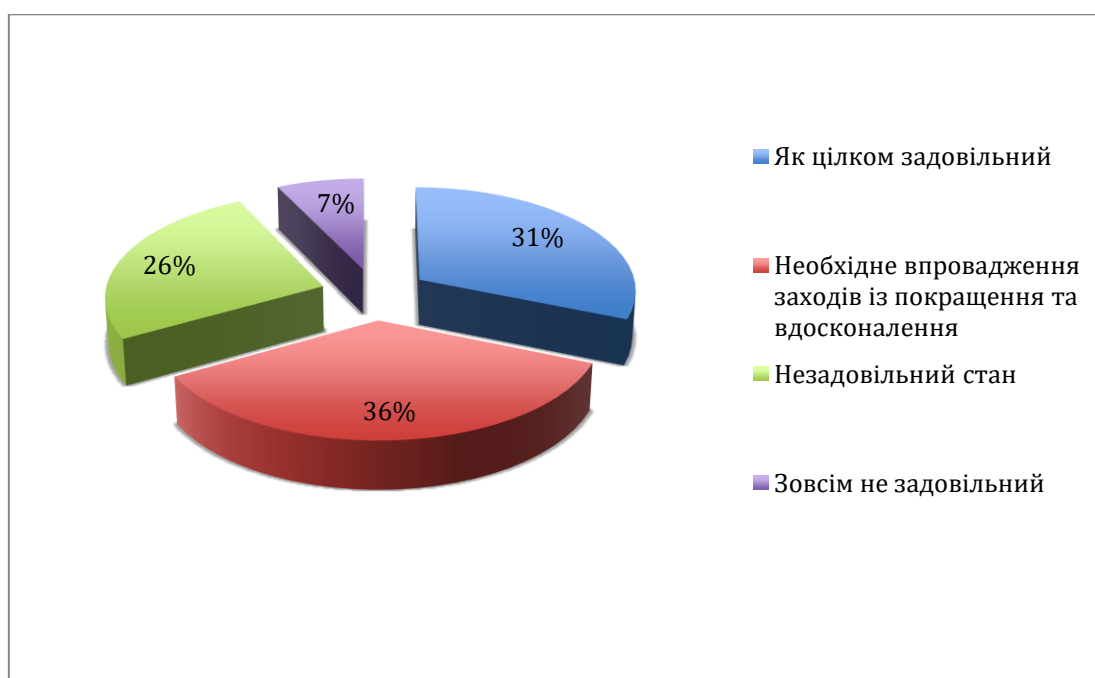


Рис.3.14. Як Ви оцінюєте соціально-культурний стан громадського транспорту в місті Києві?

Як Ви оцінюєте рівень дотримання принципів чистоти в салонах громадського транспорту (за приведеною шкалою)

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Чистота в автобусах по 10-бальній шкалі	250	
	1	10	4%
	2	17	7%
	3	24	10%
	4	32	13%
	5	38	15%
	6	34	14%

Продовження табл.3.4.3

1	2	3	4
	7	35	14%
	8	28	11%
	9	18	7%
	10	14	6%
2	Чистота в трамваях по 10-бальній шкалі	250	
	1	15	6%
	2	19	8%
	3	22	9%
	4	35	14%
	5	36	14%
	6	32	13%
	7	31	12%
	8	25	10%
	9	20	8%
	10	15	6%
3	Чистота в метрополітені по 10-бальній шкалі	250	
	1	12	5%
	2	19	8%
	3	21	8%
	4	30	12%
	5	36	14%
	6	38	15%
	7	36	14%
	8	32	13%
	9	12	5%
	10	14	6%
4	Чистота у вагонах Української залізниці по 10-бальній шкалі	250	
	1	3	1%
	2	15	6%
	3	27	11%
	4	26	10%
	5	28	11%
	6	35	14%
	7	38	15%
	8	34	14%
	9	18	7%
	10	26	10%
5	Чистота в маршрутних транспортних засобах по 10-бальній шкалі	250	
	1	5	2%
	2	18	7%
	3	25	10%
	4	24	10%
	5	30	12%

Продовження табл.3.4.3

1	2	3	4
	6	32	13%
	7	39	16%
	8	31	12%
	9	17	7%
	10	29	12%
6	Чистота в Фунікулері по 10-бальній шкалі	250	
	1	8	3%
	2	21	8%
	3	20	8%
	4	30	12%
	5	34	14%
	6	35	14%
	7	38	15%
	8	29	12%
	9	20	8%
	10	15	6%
7	Чистота в міській електричці по 10-бальній шкалі	250	
	1	9	4%
	2	20	8%
	3	19	8%
	4	26	10%
	5	33	13%
	6	37	15%
	7	40	16%
	8	31	12%
	9	28	11%
	10	7	3%

Отже, для більшості респондентів важливу роль відіграє ввічливий персонал – 78% опитаних та доступність послуг 70%. На запитання «Як Ви оцінюєте соціально-культурний стан громадського транспорту в місті Києві?» 89 респондентів відповіли «необхідне впровадження заходів із покращення та вдосконалення» та думку 65 респондентів – стан незадовільний.

Для оцінки рівня дотримання принципів чистоти в салонах громадського транспорту доцільним є розрахунок показника «Середня арифметична зважена», що дозволить з'ясувати середній рівень оцінки.

**Визначення показника «середній рівень дотримання принципів чистоти
в салонах громадського транспорту»**

№	Відповідь	Кількість респондентів	Оцінка * кількість респондентів	Середній бал
1	Чистота в автобусах по 10-бальній шкалі (приклад розрахунків)	250	1409	1409/250=5,64
	1	10	10	
	2	17	34	
	3	24	72	
	4	32	128	
	5	38	190	
	6	34	204	
	7	35	245	
	8	28	224	
	9	18	162	
	10	14	140	
2	Чистота в трамваях по 10-бальній шкалі	250	1378	5,51
3	Чистота в метрополітені по 10-бальній шкалі	250	1397	5,59
4	Чистота у вагонах Української залізниці по 10-бальній шкалі	250	1528	6,11
5	Чистота в маршрутних транспортних засобах по 10-бальній шкалі	250	1518	6,07
6	Чистота в Фунікулері по 10-бальній шкалі	250	1438	5,75
7	Чистота в міській електричці по 10-бальній шкалі	250	1447	5,79

Отже, найвищий середній рівень дотримання принципів чистоти в салонах громадського транспорту характерний для вагонів Української залізниці та маршрутних транспортних засобів. Найменш чистими на думку споживача є вагони трамваїв.

БЛОК 4. Мета: вивчення поведінкових аспектів: оцінка поведінки інших людей в громадському транспорті.

Відповіді на запитання блоку вивчення поведінкових аспектів: оцінка поведінки інших людей в громадському транспорті

Що на Вашу думку впливає на якість соціокультурних взаємодій ?

(множинний вибір)

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Поведінка працівників служб перевезення (водії, контролери, кондуктори тощо)	195	78%
2	Поведінка співучасників і пасажирів громадського транспорту	227	91%
3	Інше	48	19%

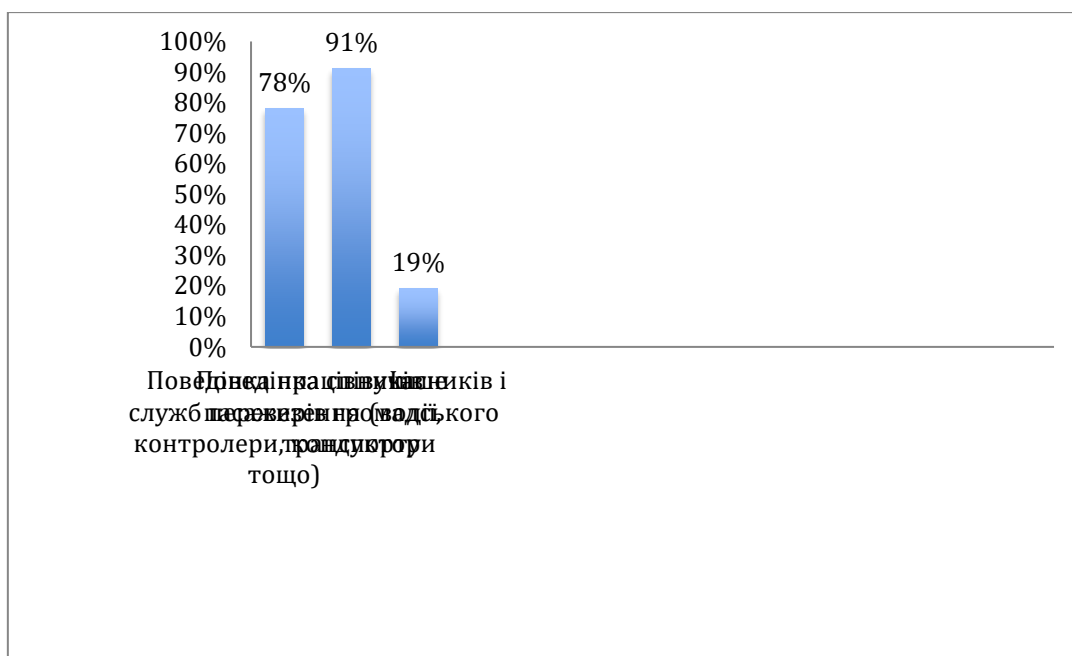


Рис.3.15. Що на Вашу думку впливає на якість соціокультурних взаємодій ? (множинний вибір)

Як Ви оцінюєте поведінку працівників транспортних служб (за наведеною шкалою)

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	10-дуже задоволений	42	17%
2	9-7 – задоволений	37	15%
3	6-5 середній рівень задоволеності	75	30%
4	4-3 – скоріш не задоволений, ніж задоволений	81	32%
5	2-0 – незадоволений	15	6%
	Всього	250	100%

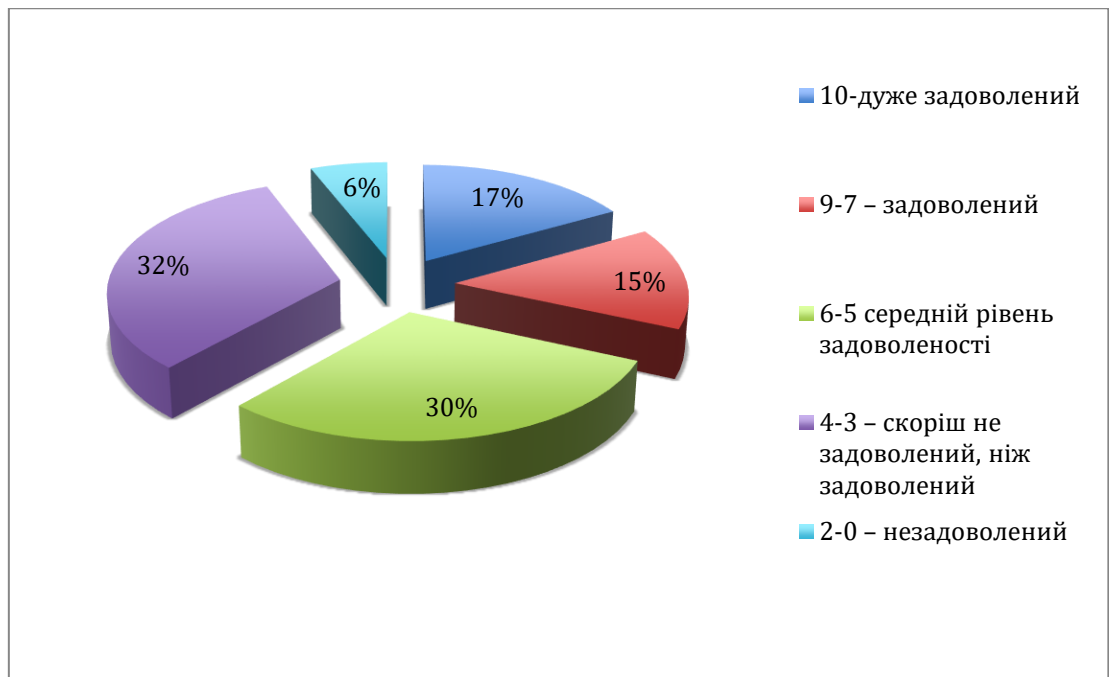


Рис.3.16. Як Ви оцінюєте поведінку працівників транспортних служб (за приведеною шкалою)

Чи повноцінно на Вашу думку працівники транспортних служб виконують їх посадові обов'язки?

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Автобуси	250	100%
	Повністю виконують	65	26%
	Частково виконують	127	51%
2	Трамваї	250	100%
	Повністю виконують	68	27%
	Частково виконують	134	54%
3	Метрополітен	250	100%
	Повністю виконують	68	27%
	Частково виконують	131	52%
4	Українська залізниця	250	100%
	Повністю виконують	71	28%
	Частково виконують	118	47%
5	Маршрутні транспортні засоби	250	100%
	Повністю виконують	61	24%
	Частково виконують	137	55%
6	Фунікулер	250	100%
	Повністю виконують	61	24%
	Частково виконують	137	55%
	Зовсім не виконують	52	21%

1	2	3	4
	Повністю виконують	95	38%
	Частково виконують	112	45%
	Зовсім не виконують	43	17%
7	Міська електричка	250	100%
	Повністю виконують	83	33%
	Частково виконують	135	54%
	Зовсім не виконують	32	13%

Чи зверталися Ви коли-небудь по допомогу до працівників
громадського транспорту?

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Звертався по допомогу	21	8%
2	Ніколи не звертався	127	51%
3	Ніколи не звертався, проте було іноді бажання	75	30%
4	Інше	27	11%
	Всього	250	100%

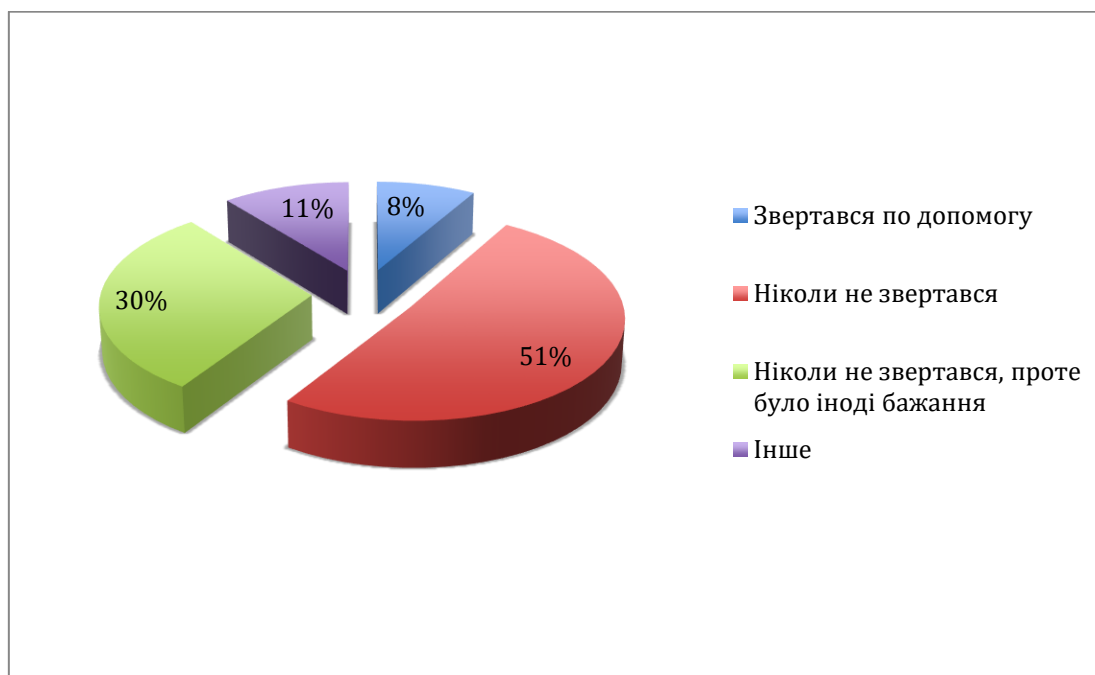


Рис.3.17. Чи зверталися Ви коли-небудь по допомогу до працівників
громадського транспорту?

Чи отримували Ви допомогу в разі звернення?

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Отримував завжди	8	3%
2	Отримував часто	8	3%
3	Отримував інколи	5	2%
4	Ніколи не отримував	229	92%
	Всього	250	100%

Чи завжди працівники громадського транспорту ставляться до Вас ввічливо?

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Завжди	48	19%
2	Зазвичай	102	41%
3	Іноді	75	30%
4	Ніколи	25	10%
	Всього	250	100%

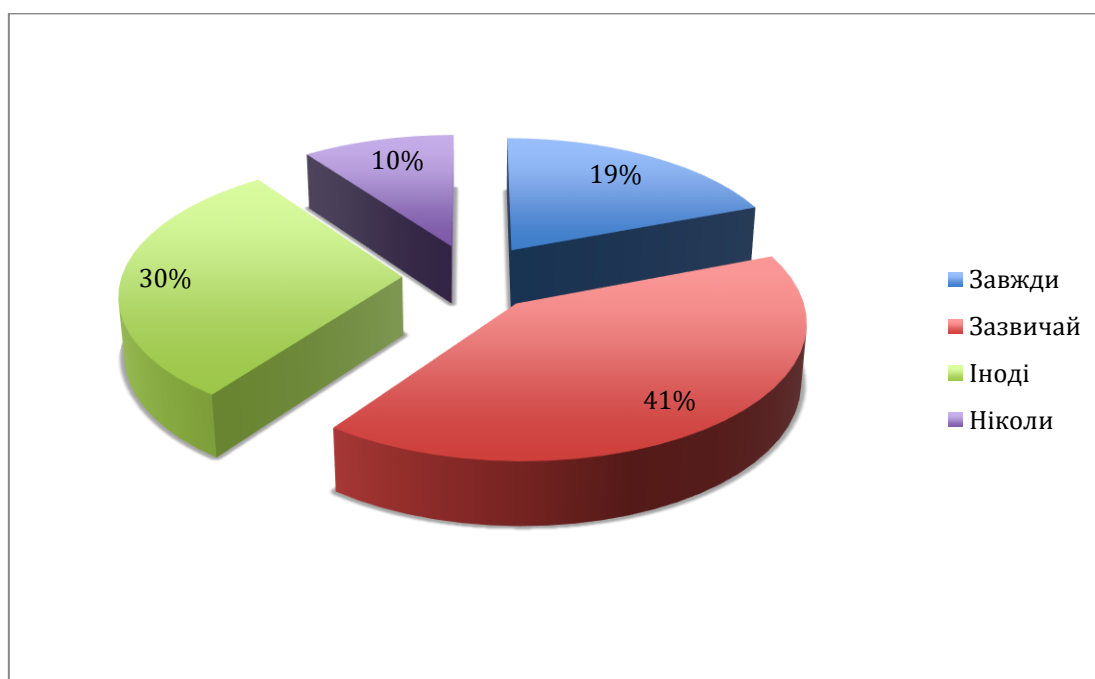


Рис.3.18. Чи завжди працівники громадського транспорту ставляться до Вас ввічливо?

Чи задоволені Ви поведінкою пасажирів громадського транспорту? Чи зустрічались Ви із випадками хамства?

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Зустрічався неодноразово	175	70%
2	Зустрічався час від часу	38	15%
3	Ніколи не зустрічався	37	15%
	Всього	250	100%

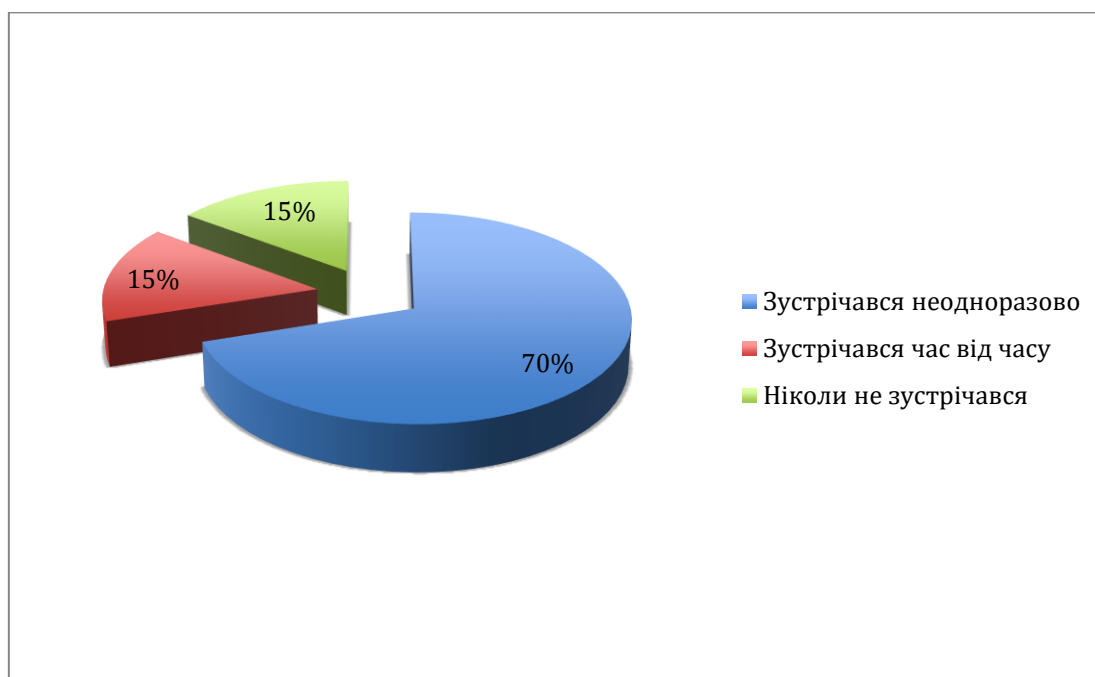


Рис.3.19. Чи задоволені Ви поведінкою пасажирів громадського транспорту? Чи зустрічались Ви із випадками хамства?

Чи вважаєте Ви, що пасажирів не дотримуються правил етикету, перебуваючи в безпосередній близькості з іншими пасажирів в громадському транспорті?

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Більшість пасажирів дотримуються правил етикету	21	8%
2	Половина всіх пасажирів дотримуються правил етикету	120	48%
3	Меншість пасажирів дотримуються правил етикету	109	44%
	Всього	250	100%

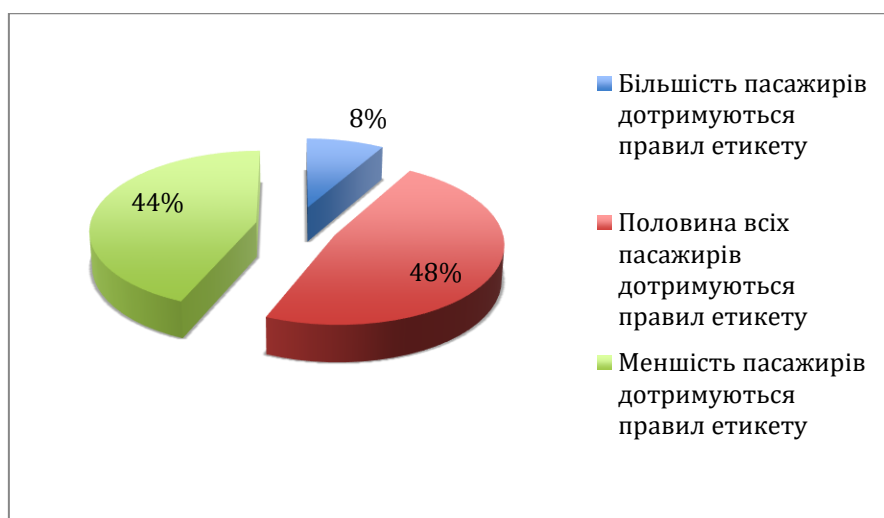


Рис.3.20. Чи задоволені Ви поведінкою пасажирів громадського транспорту? Чи зустрічались Ви із випадками хамства?

Як Ви ставитеся до того, що під час користування послугами громадського транспорту, ділити особистий простір з іншими пасажирами?

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Ставлюся позитивно	135	54%
2	Ставлюсь нейтрально	75	30%
3	Ставлюсь вкрай негативно	40	16%
	Всього	250	100%

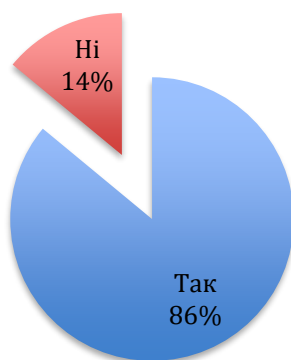
Отже, 195 осіб наголошують на особливому впливі поведінки працівників служб перевезення (водії, контролери, прибиральниці, кондуктори тощо) на якість соціокультурних взаємодій, 227 осіб вважають, що важливий вплив чинить поведінка співучасників і пасажирів громадського транспорту. Таким чином, соціокультурні взаємодії закладають основи формування якості послуг громадського транспорту. 62% опитують оцінюють поведінку працівників транспортних служб як середній рівень. Лише 8% опитаних звертаються по допомогу до працівників. 70% зустрічались із випадками проявів хамства зі сторони пасажирів громадського транспорту. 44% опитуваних відповіли, що меншість пасажирів дотримуються правил етикету.

БЛОК 5. Мета: аналіз соціального оточення (наприклад, знання багатьох людей, які користуються послугами громадського транспорту: яким саме видам транспорту віддають перевагу і чому тощо).

Таблиця 3.7

Відповіді на запитання блоку аналізу соціального оточення
Чи багато Ваших друзів / знайомих / родичів користуються послугами
громадського транспорту?

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Так	215	86%
2	Ні	35	14%
	Всього	250	100%



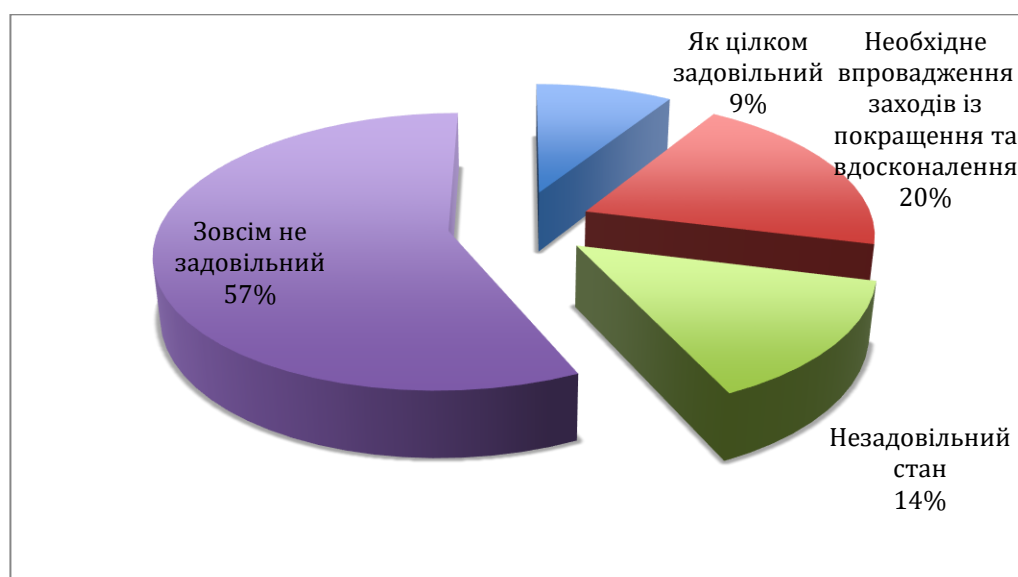
Яким видом транспорту вони користуються? (множинний вибір)

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Автобуси	195	78%
2	Трамваї	98	39%
3	Метрополітен	167	67%
4	Українська залізниця	205	82%
5	Маршрутні транспортні засоби	135	54%
6	Фунікулер	45	18%
7	Міська електричка	125	50%



Як вони, на Вашу думку, оцінюють соціально-культурний стан громадського транспорту в місті Києві

№	Відповідь	Кількість респондентів	Частка у вибірці, %
1	Як цілком задовільний	48	19%
2	Необхідне впровадження заходів із покращення та вдосконалення	105	42%
3	Незадовільний стан	75	30%
4	Зовсім не задовільний	22	9%
	Всього	250	100%



Отже, 86% серед друзів та знайомих опитаних користуються послугами громадського транспорту: більшість послугами метрополітену та автобусами. Більшість наголошує на необхідності впровадження заходів із покращення та вдосконалення якості послуг громадського транспорту.

Приведене вище дослідження дозволило довести описану вище гіпотезу.

Висновки до розділу 3

Таким чином, емпіричне дослідження громадського транспорту є необхідним з огляду на формування ефективних соціокультурних взаємодій в українському суспільстві та підвищення їх результативності. Емпіричне дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві має на меті виявлення, фіксацію, вимірювання,

опис, осмислення та інтерпретацію характеристик та властивостей, притаманних громадському транспорту як чиннику соціокультурних взаємодій в українському суспільстві; індикаторів результативності соціокультурних взаємодій в українському суспільстві. В Україні давно назріла необхідність в організації комплексних досліджень проблем громадського транспорту, оскільки не дивлячись на значну його поширеність у містах країни, загалом його розвиток відбувається хаотично, без врахування екологічних та економічних факторів, запитів населення. Отже, приведені вище міркування доводять необхідність подальших розробок з питань реалізації емпіричних досліджень громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Мета проведення емпіричного дослідження: підвищення якості послуг громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві. Завдання проведення емпіричного дослідження: виокремлення основних критеріїв та індикаторів, які дозволять оцінити громадський транспорт як чинник соціокультурних взаємодій в українському суспільстві; складання пошукових питань для проведення соціологічного дослідження; організація проведення дослідження; обробка результатів емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві; розробка пропозицій по формуванню ефективних і стійких систем громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

При складанні пошукових запитань були враховані наступні групи категорій:

1.соціально-демографічні показники, які характеризують респондентів (наприклад, стать респондентів, вік опитуваних, рівень освіти та доходу тощо);

2.цільові індикатори: причини користування послугами громадського транспорту (робота, навчання, відсутність власного автомобіля, не бажання сідати за руль тощо);

3. фактори обслуговування: ввічливий персонал, зручність транспортного засобу (стілці, перила, поручні, без бар'єрний доступ тощо);

4. соціальне оточення (наприклад, знання багатьох людей, які користуються послугами громадського транспорту: яким саме видам транспорту віддають перевагу і чому тощо);

5. поведінкові аспекти: оцінка поведінки інших людей в громадському транспорті.

Виходячи із наведених вище результатів опитування, можна зробити наступні висновки щодо портрету споживача послуг громадського транспорту: стать респондента: жіноча – 54%; вік респондента: 18-35 років – 44%; місце проживання: м. Київ; Соціальний статус: студент (73 особи) – 29%; найманий співробітник (52 особи) – 21%; сімейний стан: одружений або заміжня (91 особа) – 36%; рівень освіти: вища освіта – 23%; вища незакінчена освіта – 25%; галузь, в якій працює респондент: державна установа (міністерство, адміністрація тощо) – 27%; суб'єкт підприємницької діяльності – ФОП – 26%; джерело отримання доходів: заробітна плата – 127 опитаних; орендні надходження – 52 особи; доходи від особистого підприємства – 95 осіб. Результати опитування показали, що більшість респондентів користуються послугами автобусів (51% – 127 осіб із 250 опитаних), послугами метрополітену (63% – 158 осіб із 250 опитаних) та послугами Української залізниці (47% – 117 осіб із 250 опитаних). Більшість користується послугами громадського транспорту для того, щоб дістатись до роботи та поїхати на зустріч із родичами та друзями.

38% опитаних (95 осіб) користуються послугами громадського транспорту щодня. Для більшості зручною є оплата окремої поїздки - 40% (101 особа).

Для більшості респондентів важливу роль відіграє ввічливий персонал – 78% опитаних та доступність послуг 70%. На запитання «Як Ви оцінюєте соціально-культурний стан громадського транспорту в місті Києві?» 89 респондентів відповіли «необхідне впровадження заходів із покращення та

вдосконалення» та думку 65 респондентів – стан незадовільний. Найвищий середній рівень дотримання принципів чистоти в салонах громадського транспорту характерний для вагонів Української залізниці та маршрутних транспортних засобів. 195 осіб наголошують на особливому впливі поведінки працівників служб перевезення (водії, контролери, прибиральниці, кондуктори тощо) на якість соціокультурних взаємодій, 227 осіб вважають, що важливий вплив чинить поведінка співучасників і пасажирів громадського транспорту. Таким чином, соціокультурні взаємодії закладають основи формування якості послуг громадського транспорту. 62% опитуваних виявляють середній рівень задоволеності поведінкою працівників транспортних служб. Лише 8% опитаних звертаються за допомогою до працівників. 70% зустрічались із випадками проявів хамства зі сторони пасажирів громадського транспорту. 44% опитуваних відповіли, що меншість пасажирів дотримуються правил етикету. 86% серед друзів та знайомих опитаних користуються послугами громадського транспорту: більшість послугами метрополітену та автобусами.

ВИСНОВКИ

На основі дослідження, проведеного в кваліфікаційній роботі, слід зробити наступні висновки.

В першому розділі роботи було визначено теоретико-методологічні засади дослідження функціонування громадського транспорту в суспільстві.

1.В представленому розділі були вивчені основні поняття дослідження, зокрема було з'ясовано, що громадський транспорт є важливою частиною міської інфраструктури пов'язаною із задоволенням потреб людей у пересуванні. Як соціокультурний фактор громадський транспорт наповнений різними сенсами в контексті щоденного життєвого досвіду мешканців міста в конкретних умовах часу та простору. Громадський транспорт сьогодні є одним із найголовніших соціальних об'єктів у містах та частиною інфраструктури. Він спрямований на перевезення пасажирів з різних соціальних груп (у тому числі малозабезпечених) з метою забезпечення доступності до всіх елементів міського господарства та цілісності міста. Постійний розвиток міст, зростання населення, а також зростання попиту на транспортні послуги. Громадський транспорт, як соціокультурний феномен, має різне значення в контексті повсякденного життєвого досвіду конкретної людини та в конкретних просторових і часових умовах. Характеристики маршрутів руху, стан тротуарів, транспортні засоби та соціальні послуги, що надаються, визначають інтенсивність соціальної мобільності.

2.Концептуальні і методологічні засади дослідження громадського транспорту як соціального інституту закладені в працях такого класика соціології як М. Вебер. Так на думку М. Вебера громадський транспорт – це інститут, що допомагає функціонувати місту. У XIX ст. досить слабо розвинений громадський транспорт розумівся як соціальний інститут, що виконує важливу функцію переміщення населення, без якої «весь організм (місто) виходить з ладу». В сучасних теоретичних підходах до вивчення громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій наголошується на тому, що характеристики громадського транспорту можуть впливати на соціокультурні взаємодії, в межах яких індивід моделює власні правила поведінки та бере участь в інтерактивних подіях, транслює масові взаємодії у свою свідомість. Характер програмування життєдіяльності

сучасної людини, безпосередньо пов'язаний з комунікаційними процесами, визначає розуміння громадського транспорту не тільки як унікального соціокультурного простору, але й як динамічного процесу комунікаційної взаємодії, у межах якої культурна ідентичність особистості супроводжується її духовною активністю.

3. Дослідження чинників функціонування та розвитку громадського транспорту в українському суспільстві дозволяє підкреслити наступне: ефективна та стабільна система громадського транспорту є важливою передумовою розвитку сталої економіки міста та економіки країни в цілому. Розвиток цих систем потребує реалізації систематичних ініціатив, які пріоритетним переміщенням людей задовільняють економічні, соціальні, та виробничі потреби. Підготовка до таких ініціатив вимагає більш цілісного та систематичного підходу, який наголошує на соціальній, економічній та екологічній стійкості. Доступність та якість громадського транспорту визначається соціальними кліматом та реальним рівнем життя. Громадський транспорт для виконання своєї суспільної місії має не лише усвідомлюватися суспільством як життєво важлива структура, яка виконує соціальну функцію, але й постійно удосконалюватися.

В другому розділі проаналізований громадський транспорт як об'єкт соціологічного дослідження.

1. Дослідження соціальних проблем користування громадським транспортом у соціальному просторі дозволило зробити наступні висновки. Громадський транспорт у сучасному суспільстві відіграє важливу роль у забезпеченні мобільності людей, особливо у великих містах. Практики, які застосовуються в громадському транспорті, досить різноманітні. Це практика вибору шляху, до пункту призначення і практика вибору засобів пересування. Діяльність, що виконується в транспортній системі, може служити різним цілям, головною з яких є досягнення наміченого пункту призначення.

Використання громадського транспорту сприяє зменшенню транспортних заторів, екологічних проблем та зменшенню витрат на

транспорт. З одного боку, громадський транспорт може бути важливим інструментом соціальної інтеграції та забезпечення доступності послуг для різних соціальних груп. До таких груп можуть належати люди з обмеженими можливостями, люди похилого віку, студенти та безробітні. Громадський транспорт забезпечує їм можливість переміщення та участі в житті міста. З іншого боку, громадський транспорт може бути джерелом екологічних проблем. Забруднення повітря та шумове забруднення можуть становити серйозну загрозу для здоров'я людей та екології в цілому. Щоб зменшити вплив громадського транспорту на довкілля, можна розвивати екологічно чисті види транспорту, такі як електричні автобуси, трамваї та метрополітени.

Фактори пов'язані з користуванням громадським транспортом, можна умовно поділити на соціальні та несоціальні. Несоціальні фактори, які впливають на рівень прихильності до нього, включають: регулярність (тобто частота рейсів та потенційний час очікування), тривалість поїздки, вартість (вартість квитка та вартість квитка порівняно з вартістю бензину), інформаційне забезпечення. Соціальні фактори відображають загальні вимоги до організації пасажирського транспорту щодо зручності використання, надійності рухомого складу, комфортності, фізичного та психологічного впливу громадського транспорту на людей і навколишнє середовище, а також забезпечення нормальних умов для проживання мешканців в зонах роботи різних видів громадського транспорту. Адже, крім роботи, люди повинні мати можливість їздити на навчання, за продуктами, в лікарні, на розважальні заходи.

2. Аналіз соціокультурних аспектів діяльності громадського транспорту в українському суспільстві показує, що в Україні є необхідність у дослідженнях проблем громадського транспорту, оскільки не дивлячись на його значну поширеність, в багатьох випадках його ефективність потребує покращення. Крім того, в соціології відсутній комплексний аналіз стану та тенденцій розвитку громадського транспорту. Найсерйознішою проблемою міст є погана організація громадського транспорту, оскільки вона перешкоджає високій

мобільності населення. Швидке зростання приватного транспорту погіршує якість життя населення (зростає час на пересування, погіршується екологічна ситуація). Наявність приватного транспорту не є показником погіршення якості особистого життя, але це фактор, який впливає на екологічну ситуацію в місті та на не дуже позитивно впливає на міський рух, бо призводить до заторів на дорогах і таке інше.

Соціокультурні аспекти функціонування громадського транспорту в українському суспільстві дуже важливі та впливають на рівень доступності та ефективності транспортної системи, культурні та соціальні традиції, економічний та екологічний розвиток країни, а також на здоров'я та добробут громадян. Громадський транспорт є важливим елементом соціальної інфраструктури, який забезпечує рівні можливості для всіх громадян. Громадський транспорт є важливим для забезпечення просторової мобільності людей, тобто швидке переміщення до роботи, навчання, медичних закладів та інших місць, що впливає на соціальний розвиток та забезпечує можливості для людей з різних соціальних груп.

В третьому розділі наведений досвід емпіричного вивчення функціонування громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

Мета проведення емпіричного дослідження: виявити способи підвищення якості послуг громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві. Завдання проведення емпіричного дослідження: виокремлення основних критеріїв та індикаторів, які дозволять оцінити громадський транспорт як чинник соціокультурних взаємодій в українському суспільстві; складання пошукових питань для проведення соціологічного дослідження; організація проведення дослідження; обробка результатів емпіричного дослідження громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві; розробка пропозицій по формуванню ефективних і стійких систем громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві.

При складанні пошукових запитань були враховані наступні групи категорій:

1.соціально-демографічні показники, які характеризують респондентів (наприклад, стать респондентів, вік опитуваних, рівень освіти та доходу тощо);

2.цільові індикатори: причини користування послугами громадського транспорту (робота, навчання, відсутність власного автомобіля, не бажання сідати за руль тощо);

3.фактори обслуговування: ввічливий персонал, зручність транспортного засобу (стілець, перила, поручні, без бар'єрний доступ тощо);

4.соціальне оточення (наприклад, знання багатьох людей, які користуються послугами громадського транспорту: яким саме видам транспорту віддають перевагу і чому тощо);

5.поведінкові аспекти: оцінка поведінки інших людей в громадському транспорті.

Виходячи із наведених вище результатів опитування, можна зробити наступні висновки щодо портрету споживача послуг громадського транспорту: стать респондента: жіноча – 54%; вік респондента: 18-35 років – 44%;місце проживання: м. Київ; Соціальний статус: студент (73 особи) – 29%; найманий співробітник (52 особи) – 21%;сімейний стан: одружений або заміжня (91 особа) – 36%;рівень освіти: вища освіта – 23%; вища незакінчена освіта – 25%;галузь, в якій працює респондент: державна установа (міністерство, адміністрація тощо) – 27%; суб'єкт підприємницької діяльності – ФОП – 26%; джерело отримання доходів: заробітна плата – 127 опитаних; орендні надходження – 52 особи; доходи від особистого підприємства – 95 осіб. Результати опитування показали, що більшість респондентів користуються послугами автобусів (51%–127 осіб із 250 опитаних), послугами метрополітену (63%–158 осіб із 250 опитаних) та послугами Української залізниці (47%–117 осіб із 250 опитаних). Більшість користується послугами громадського транспорту для того, щоб добратися доробити та поїхати на зустріч із родичами та друзями.

38% опитаних (95 осіб) користуються послугами громадського транспорту щодня. Для більшості зручною є оплата окремої поїздки - 40% (101 особа).

Для більшості респондентів важливу роль відіграє ввічливий персонал – 78% опитаних та доступність послуг 70%. На запитання «Як Ви оцінюєте соціально-культурний стан громадського транспорту в місті Києві?» 89 респондентів відповіли «необхідне впровадження заходів із покращення та вдосконалення» та думку 65 респондентів – стан незадовільний. Найвищий середній рівень дотримання принципів чистоти в салонах громадського транспорту характерний для вагонів Української залізниці та маршрутних транспортних засобів. 195 осіб наголошують на особливому впливі поведінки працівників служб перевезення (водії, контролери, прибиральниці, кондуктори тощо) на якість соціокультурних взаємодій, 227 осіб вважають, що важливий вплив чинить поведінка співучасників і пасажирів громадського транспорту. Таким чином, соціокультурні взаємодії закладають основи формування якості послуг громадського транспорту. 62% опитуваних виявляють середній рівень задоволеності поведінкою працівників транспортних служб. Лише 8% опитаних звертаються за допомогою до працівників. 70% зустрічались із випадками проявів хамства зі сторони пасажирів громадського транспорту. 44% опитуваних відповіли, що меншість пасажирів дотримуються правил етикету. 86% серед друзів та знайомих опитаних користуються послугами громадського транспорту: більшість послугами метрополітену та автобусами.

Отже, громадський транспорт як чинник соціокультурних взаємодій в українському суспільстві – це невід'ємна складова міської культури, в якій оформилися в межах певного колективного досвіду різні варіації людських взаємостосунків, в тому числі структурні й ціннісні виміри культурних практик.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Борозенець М. І. Тенденції формування міського транспортного середовища в Україні. / Борозенець М. І. // Інвестиції: практика та досвід. – 2019. – № 17. – С. 63–68.
2. Борозенець М. І. Міське транспортне середовище: аспекти інституціоналізації. Інституціоналізація публічного управління в Україні в умовах євроінтеграційних та глобалізаційних викликів: матеріали щоріч. Всеукр. наук.-практ. конф. за міжнар. участю, 24 трав. 2019 р. – Київ: НАДУ, 2019. – С. 37–38.
3. Бурик З. М. Формування концепції розвитку громадського транспорту великого міста. [Електронний ресурс] /З. М. Бурик.// Демократичне врядування. – 2019. Вип. 2. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/DeVr_2019_2_7 (дата звернення 14.04.2023 р).
4. Вакуленко К. Є. Управління міським пасажирським транспортом: навч. посібник / К. Є. Вакуленко, К. В. Доля // Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О.М. Бекетова. – Харків: ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2015. – 257с.
5. Васильєва Н. В. Доступність інфраструктури громадського транспорту для маломобільних груп населення: аналіз зарубіжного досвіду.[Електронний ресурс] Н. В. Васильєва, С. М. Приліпко. // Державне управління: удосконалення та розвиток. – 2020. – № 11. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Duur_2020_11_8(дата звернення 14.04.2023 р).
6. Водовозов Є. Н. Теоретичне обґрунтування забезпечення достатнього рівня громадського транспортного обслуговування м. Києва. / Є. Н. Водовозов, О. Ю. Палант. // Причорноморські економічні студії. – 2019. – Вип. 43. – С. 40-48.
7. Водовозов Є. Н. Показники якості обслуговування міським громадським транспортом. / Є. Н. Водовозов–Бізнес-навігатор. Вип. 4. – 2019. – С. 37-41

8. Вплив транспорту на екологію міста. Аналіз та стратегії для України. [Електронний ресурс]. Харків. 2016. Режим доступу: https://ucn.org.ua/wp-content/uploads/2017/02/transport-ukr4_small.pdf (дата звернення 14.04.2023 р).

9. Глебова Н.І. Соціологічне дослідження соціальної компетентності фахівців водного транспорту в контекстах завдань галузевої професійної освіти. Мелітопольський державний педагогічний університет імені Богдана Хмельницького. SOCIOLOGY. – 2018. – №3. – С.25-32.

10. Гнедіна К.В. Проблеми та перспективи розвитку міського електричного транспорту. / Гнедіна К.В. // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2017. – № 74. – С. 11–19.

11. Гордієнко С. М. Міський транспорт: конспект лекцій (для студентів денної та заочної форм навчання та слухачів другої вищої освіти, спеціальності 192 Будівництво та цивільна інженерія). / С. М. Гордієнко // Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, – 2019. – 98 с.

12. Кара І. А. Вибір маршрутів громадського транспорту за оцінкою їх привабливості. / І. А. Кара // Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія : Технічні науки. – 2018. – Т. 29(68), – № 1(3). – С. 92-95.

13. Кухарчук О. П. Фактор людини у питанні підвищення ефективності експлуатації міського громадського транспорту. / О. П. Кухарчук, В. П. Шумляківський, В. Є. Титаренко // Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія : Технічні науки. – 2019. – № 1. – С. 18-24

14. Мурашківська В. Аналіз тенденцій розвитку міського громадського транспортного середовища. / В. Мурашківська, А. Подзолкіна, В. Скляр, О. Сиводід. // Технічні науки та технології. – 2020. – № 1. – С. 42-52.

15. Організація та управління пасажирськими перевезеннями: підручник. за ред. В. С. Маруніча, Л. Г. Шморгуна. – Київ: Міленіум, – 2017. – 528 с.

16. Офіційний сайт Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua> (дата звернення 14.04.2023 р).

17. Пашкевич С. М. Функціонування громадського транспорту у соціальному просторі міста. / С. М. Пашкевич, В. М. Никончук, М. Є. Кристопчук. // Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. – 2022. – № 2. – С. 161-173.

18. Повна С. В. Публічне управління модернізацією системи громадського транспорту міста / С. В. Повна, Н. М. Сікач, О. Л. Ігнетенков // Публічне адміністрування: наукові дослідження та розвиток. – 2018. – № 1. – С. 39-52.

19. Попович Д. П. Вимірювання комфорту в громадському транспорті. / Д. П. Попович, А. Р. Петриків, Л. В. Чепесюк, О. С. Шевчук, Н. М. Фалович, М. М. Маяк, Н. А. Петринюк. // Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. – 2021. – № 2. – С. 117-126.

20. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України № 430-р від 30 травня 2018 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення 14.04.2023 р).

21. Проблеми реструктуризації підприємств наземного електричного транспорту : монографія. / Є.Н. Водовозов та ін. – Харків : Золоті сторінки, – 2018. – 208 с.

22. Сподарик В. Р. Проектування геоінформаційної системи для аналізу руху громадського транспорту. / В. Р. Сподарик. // Моделювання та інформаційні технології. – 2018. – Вип. 82. – С. 123-128.

23. Ткаченко О. М. Веб-орієнтований геопросторовий сервіс розкладу руху регіонального громадського транспорту. / О. М. Ткаченко, В. В. Козятник // Комп'ютерно-інтегровані технології: освіта, наука, виробництво. – 2019. – № 36. – С. 82-88.

24. Черній В. О. Оцінка ефективності функціонування міського громадського транспорту. / В. О. Черній. // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2021. – № 4. – С. 180-184

25. «У цивілізованому світі немає місця сьгоднішнім маршруткам. І це ще раз підтвердило соціологічне дослідження», [Електронний ресурс] – І. Сагайдак. – Режим доступу: https://kyivcity.gov.ua/news/u_tsivilizovanomu_sviti_nemaye_mistsya_sogodnishnim_marshrutkam_i_tse_sche_raz_pidtverdilo_sotsiologichne_doslidzhennya__illya_sagaydak/ (дата звернення 14.04.2023 р).

26. Шаповал І. Г. Модернізація структури соціологічного знання та місце і роль соціологічної рефлексії транспорту в цьому контексті./ Шаповал І.Г.. // SOCIOLOGY. – 2018. – №2. – С.16-24.

27. Шаповал І.Г.. Транспорт як модератор соціальних відносин: локуси напруги і фактори стабілізації. / Шаповал І.Г.. // «Грані». Том 20. – № 4(144). – 2017. – С. 48-52

28. Ятвецька Г. В. Громадський транспорт в просторі соціокультурних взаємодій. / Г. В. Ятвецька. // Вісник Одеського національного університету. Серія : Соціологія і політичні науки. – 2015. Т. 20, Вип. 2. – С. 51-56

29. Ahn, S., Nam, Y., Kim, J., Kim, J., A digital twin city model for age-friendly communities: capturing environmental distress from multimodal sensory data. Wailea, USA. In: Proceedings of the 53rd Hawaii international conference on system sciences. HICCS. – 2020. – P.140-143

30. Alessandrini A., Site P., Filippi F. A new planning paradigm for urban sustainability. AIT 3rd International Conference on Transport Infrastructure and Systems (TIS ROMA 2022), – 2022,– Rome, Italy.– P.203-210

31. Attard M. Mobility justice in urban transport - the case of Malta. Transportation Research Procedia, Transport Infrastructure and systems in a changing world. Towards a more sustainable, reliable and smarter mobility. TIS Roma Conference Proceedings 45, – 2020. – pp. 352–359.

32. Bashynska Iryna, Biskup V. Improving Management Decisions in Urban Passenger Transport Based on the Sociological Study. *International Journal of Industrial Engineering & Production Research* December – 2020. – Vol. 31, № 4, – pp. 91-498

33. Baxter D. Digital Transformation in Transportation - an Opportunity for Inclusive and Sustainable Economic Recovery. [Electronic resource] 2022. Access mode:<https://www.linkedin.com/pulse/digital-transformation-transportation-opportunity-inclusive-baxter/> (last access: 17.04.2023)

34. Beirao G. Understanding Attitudes Towards Public Transport and Private Car : A Qualitative Study. G. Beirao, J. A. Sarsfi eld Cabral. *Transport Policy*, – 2007. No. 14 (6). – P. 478–489.

35. Berger P., Lukman T. Social construction of reality. *Treatise on the sociology of knowledge*. Penguin Books. – 1966.– 125 p.

36. Boden D., Molotch H. *The Compulsion of Proximity. Now Here: Space, Time and Modernity*. Ed. R. Friedland, D. Boden. Berkeley: University of California, – 1994. – P. 101–105

37. Bourdieu P. *Classification Struggles: General Sociology, Volume 1 Lectures at the Collège de France 1981-1982*. Cambridge. – 2019. –240 p.

38. Bruzzone F., Cavallaro F, Nocera S. The definition of equity in transport. *AIIT 3rd International Conference on Transport Infrastructure and Systems (TIS ROMA 2022)*, 15th-16th September Rome, Italy. – 2022.– pp.440-447

39. Carleton, P.R., Porter, J.D.,. A comparative analysis of the challenges in measuring transit equity: definitions, interpretations, and limitations. *Journal of Transport Geography* 72, – 2018. – P. 64–75.

40. Castells M. *City, Class and Power*. London; New York, MacMillan; St. Martins Press. – 1978. – 198 p.

41. Cooley Charles H. *The Theory of Transportation*. JSTOR. – 2002. – 137p.

42. Currie G. *Handbook of Public Transport Research*. Northampton, MA, USA. – 2021. – 491 p.

43. Eriksson L. Stated Reasons for Reducing Work-commute by Car. L. Eriksson, M. Friman, T. Garling. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, – 2008. No. 11 (6). – P. 427–433.

44. Ferrer-Ortiz C., Marquet O., Mojica L., Vich G. Barcelona under the 15-minute city lens: mapping the accessibility and proximity potential based on pedestrian travel times. *Smart Cities* 5(1), – 2022. – p. 146-161.

45. Filippi, F. A Paradigm Shift for a Transition to Sustainable Urban Transport. [Electronic resource] *Sustainability* 14, 2022. Access mode:<https://doi.org/10.3390/su14052853> (last access: 17.04.2023)

46. Guiver, J.W. Modal talk: Discourse analysis of how people talk about bus and car travel. *Transportation Research Part A*, 41, – 2007. – P. 233-248

47. Hall, E. *The Hidden Dimension*. New York: Doubleday.– 1966. – 256 p.

48. Hiscock R. Means of Transport and Ontological Security : do Cars Provide Psycho-social Benefits to Their Users? R. Hiscock, S. Macintyre, A. Kearns, A. Ellaway. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, – 2002. No. 7 (2). – P. 119–135.

49. Hoyt H. *The structure and growth of residential neighborhoods in American cities.*] — Chicago, IL: Chicago University Press. – 1939. – 178 p.

50. Jabłoński A., Jabłoński M. Digital Safety in Railway Transport. *Aspects of Management and Technology*. – 2022. – 153 p.

51. Jared Austin, Peter Kay Thomas. *The social environment of public transport*. Victoria University of Wellington. – 2009. – 279 p.

52. Jaspers K. *Modern technology*. – 1986. – pp. 119–121.

53. Jean-Paul Rodrigue. *Urban Transport Challenges*. [Electronic resource] – Access mode: <https://transportgeography.org/contents/chapter8/urban-transport-challenges/>

54. Julian Hine, Fiona Mitchell. *Transport Disadvantage and Social Exclusion: Exclusionary Mechanisms in Transport in Urban Scotland*. Taylor & Francis. – 2017. – pp. 25-28.

55. Kingham S. Travelling to Work : Will People Move Out of Their Cars. S. Kingham, J. Dickinson, S. Copsey. *Transportation Policy*. – 2001. No. 8 (2). – P. 151–160.

56. Korkiya E. Socio-cultural aspects of communicative interaction in the modern field of public urban transport. *Transportation Research Procedia* №63. – 2022. – P. 2347–2353.

57. Lefebvre H. *The production of space*. – 1991. – 464 p.

58. Liang M, Kent J., Mulley C. "Transport disadvantage, social exclusion, and subjective well-being: The role of the neighborhood environment—evidence from Sydney, Australia". *Journal of Transport and Land Use*. 11 (1). – 2018. – pp. 31-47.

59. Mackett R. L. *Policies to Attract Drivers Out of Their Cars for Short Trips*. R. L. Mackett. *Transport Studies*, University College London, UK *Transportation*. – 2003. – No. 30. – P. 329–349.

60. Mackett R. L. Why do people use their cars for short trips? R. L. Mackett. *Centre for Transport Policy*. – 2001. – No. 8 (4). – P. 295–306.

61. Martens, K., Bastiaanssen, J., Lucas, K., 2 - Measuring transport equity: Key components, framings and metrics, in: Lucas, K., Martens, K., Di Ciommo, F., Dupont-Kieffer, A. (Eds.), *Measuring Transport Equity*. Elsevier, – 2019. – pp. 13–36.

62. Mathieu Michel. *5 Public Transportation Challenges - And Their Solutions*. [Electronic resource] – 2020. – Access mode:<https://blog.gunneboentrancecontrol.com/5-public-transportation-challenges-and-their-solutions> (last access: 17.04.2023).

63. McArthur, J., Robin, E., Smeds, E., Socio-spatial and temporal dimensions of transport equity for London's night time economy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 121. – 2019. – pp. 433–443.

64. Merton R., Barber E. *The Travels and Adventures of Serendipity: A Study in Sociological Semantics and the Sociology of Science*. – 2004 – 352 p.

65. Parsons T. *The system of modern societies*. – 1971. – 152 p.

66. Redman L. Quality Attributes of Public Transport That Attract Car Users : A Research Review. L. Redman, M. Friman, T. Gärling, T. Hartig. *Transport Policy*. – 2013. – No. 25. – P. 119–127.

67. Rietveld P. Six Reasons Why Supply Oriented Indicators Systematically Overestimate Service Quality in Public Transport. P. Rietveld. *Transport Reviews*, – 2005. – No. 25 (3). – P. 319–328.

68. Sagaris, L., Tiznado-Aitken, I., Sustainable Transport and Gender Equity: Insights from Santiago, Chile. In D. Oviedo, N. Villamizar Duarte, A. Marcela Ardila Pinto, A c. Di, *Urban Mobility and Social Equity in Latin America: Evidence, Concepts, Methods Vol. 12*. – 2020. – pp. 103-134.

69. Schläpfer, M., Dong, L., O’Keeffe, K., Santi, P., Szell, M., Salat, H., Anklesaria, S., Vazifeh, M., Ratti, C., West G. B., The universal visitation law of human mobility. *Nature* 593. – 2021. – P. 522–527.

70. Semanjski Ivana. *Smart urban mobility*. Ghent, Belgium. – 2023. – 268p.

71. Sendy Farag. To use or not to use? An empirical study of pre-trip public transport information for business and leisure trips and comparison with car travel. *Transport Policy*. – 2012. – №20. – P.82-92.

72. Silva, C. Accessibility at the local scale: how it constrains our ability to ‘live locally’. In Curtis, C. (Ed.), *Handbook of Sustainable Transport*, Elgar Online, Northampton, MA, – 2020. – pp. 333–342.

73. Simpson B. J. *Urban public transport today*. Civil Engineering Department, Aston University, UK. – 1994 – 232 p.

74. Veblen T. *The Theory of the Leisure Class. Social Stratification. Class, Race, and Gender in Sociological Perspective*, third edit., Westview Press, –2018. pp. 862-870.

75. Verstapp Arger Bund. Exploratory Factors Structural of The Habitus Mobility. *International Journal of Community Service & Engagement*, No. 3, August – 2022. – pp.110-116.

76. Virilio P. *The Vision Machine (Perspectives)*. Indiana University Press; Later Printing edition. August 22. – 1994. – 96 p.

77. Weber M. The City. Publisher. Free Press – 1966. – 246 p.

78. White P. Public Transport Its planning, management and operation. Fifth Edition. – 2009. – 238 p.

ДОДАТКИ

Додаток А

Анкета для проведення опитування

Доброго дня, Шановний споживач послуг громадського транспорту. Метою проведення емпіричного дослідження є підвищення якості послуг громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві. Метою проведення даного дослідження є виокремлення основних засад, які дозволять розглянути громадський транспорт в Україні як чинник соціокультурних взаємодій.

Просимо допомогти нам в досягненні даної мети. Саме Ваша участь сприятиме розробці пропозицій по формуванню ефективних і стійких систем громадського транспорту як чинника соціокультурних взаємодій в українському суспільстві. Разом ми вдосконалимо послуги громадського транспорту!!!

Опитування цілком анонімне.

БЛОК 1. Мета: вивчення соціально-демографічних показників, які характеризують респондентів. Дозволяє сформувати портрет споживача послуг громадського транспорту

№	Запитання	Варіанти відповідей
1.1	Стать респондента	Чоловіча / Жіноча
1.2	Вік респондента	18-25; 26-35; 36-45; 46-55; 56-65; від 65 років
1.3	Місце проживання	вказати район м.Київ або інший населений пункт України
1.4	Соціальний статус	Студент; найманий співробітник; власник бізнесу; тимчасово безробітний; тимчасово переміщена особа; інший соціальний стан (вказіть самостійно)
1.5	Сімейний стан	Ніколи не був/ла у шлюбі; громадянський шлюб; одружений або заміжня, проте проживаємо окремо; одружений або заміжня, сумісне проживання; розлучений / розлучена; вдівець / вдова; інше (вказати)
1.6	Рівень освіти	Неповна середня освіта / повна середня освіта / середня спеціальна освіта / вища освіта / вища незакінчена освіта / школа (не продовжував/ла навчання після школи)
1.7	Галузь, в якій працює респондент	Державна установа (міністерство, адміністрація тощо) / заклад освіти (середня, початкова, дошкільна, вища) / суб'єкт підприємницької діяльності – ФОП / найманий співробітник в бізнес-організації / волонтер / інше (вказати)
1.8	Джерело отримання доходів	Заробітна плата / орендні надходження від здачі в оренду нерухомості / депозити /

		акції / фінансова допомога / доходи від особистого підприємства / інше (вказати)
--	--	--

БЛОК 2. Мета: вивчення цільових індикаторів: причини користування послугами громадського транспорту (робота, навчання, відсутність власного автомобіля, не бажання сідати за руль тощо); який вид громадського транспорту здебільшого використовується

№	Запитання	Варіанти відповідей
2.1	Яким видом громадського транспорту Ви здебільшого користуєтесь	Автобус / трамвай / фунікулер / метрополітен / залізниця / маршрутні транспортні засоби / інше (вказати)
2.2	Мета користування громадським транспортом	Добираюсь до місця роботи / Добираюсь до місця навчання / Добираюсь до рідних або друзів / інше (вказати)
2.3	Як часто Ви користуєтесь послугами громадського транспорту	Щодня / 3-4 рази на тиждень / 1-3 рази на тиждень / 5-10 разів на місяць / 10-20 разів на місяць / 1 раз в місяць / інше (вказати)
2.4	Ви купуєте квиток – абонемент або щоразу оплачуєте окрему поїздку	Абонемент / оплата кожної поїздки окремо / інше (вказати)

БЛОК 3. Мета: оцінка факторів обслуговування: ввічливий персонал, зручність транспортногo засобу (стілці, перила, поручні, без бар'єрний доступ тощо)

№	Запитання	Варіанти відповідей
3.1	Що для Вас означає «зручність та комфортність громадського транспорту»?	Зручні стільці / Наявність перил та поручнів / Умови безбар'єрного доступу / Чистота / Доступність послуг / Технічний стан транспортних засобів / Частота поїздок / Ввічливий персонал / Нетривале очікування / Інше (вказати)
3.2	Як Ви оцінюєте соціально-культурний стан громадського транспорту в місті Києві	Як цілком задовільний / необхідне впровадження заходів із покращення та вдосконалення / незадовільний стан / зовсім не задовільний
3.3	Як Ви оцінюєте рівень дотримання принципів чистоти в салонах громадського транспорту (за приведеною шкалою)	<p>1. Чистота в автобусах по 10-бальній шкалі (10-дуже задоволений, 0-зовсім не задоволений)</p> <p>2. Чистота в трамваях по 10-бальній шкалі (10-дуже задоволений, 0-зовсім не задоволений)</p> <p>3. Чистота в метрополітені по 10-бальній шкалі (10-дуже задоволений, 0-зовсім не задоволений)</p> <p>4. Чистота у вагонах Української залізниці по 10-бальній шкалі (10-дуже задоволений, 0-зовсім не задоволений)</p>

		<p>5. Чистота в маршрутних транспортних засобах по 10-бальній шкалі (10-дуже задоволений, 0-зовсім не задоволений)</p> <p>6. Чистота в Фунікулері по 10-бальній шкалі (10-дуже задоволений, 0-зовсім не задоволений)</p> <p>7. Чистота в міській електричці по 10-бальній шкалі (10-дуже задоволений, 0-зовсім не задоволений)</p>
--	--	--

БЛОК 4. Мета: вивчення поведінкових аспектів: оцінка поведінки інших людей в громадському транспорті

№	Запитання	Варіанти відповідей
4.1	Що на Вашу думку впливає на якість соціокультурних взаємодій?	Поведінка працівників служб перевезення (водії, контролери, прибиральниці, кондуктори тощо) / поведінка співучасників і пасажирів громадського транспорту / інше (вказати)
4.2	Як Ви оцінюєте поведінку працівників транспортних служб (за приведеною шкалою)	10-дуже задоволений, 9-7 – задоволений, 6-5 середній рівень задоволеності, 4-3 – скоріш не задоволений, ніж задоволений, 2-0 – незадоволений
4.3	Чи повноцінно на Вашу думку працівники транспортних служб виконують їх посадові обов'язки?	<p>1. Автобуси: Повністю виконують / частково виконують / зовсім не виконують</p> <p>2. Трамваї: Повністю виконують / частково виконують / зовсім не виконують</p> <p>3. Метрополітен: Повністю виконують / частково виконують / зовсім не виконують</p> <p>4. Вагони Української залізниці: Повністю виконують / частково виконують / зовсім не виконують</p> <p>5. Маршрутні транспортні засоби: Повністю виконують / частково виконують / зовсім не виконують</p> <p>6. Фунікулер: Повністю виконують / частково виконують / зовсім не виконують</p> <p>7. Міська електричка: Повністю виконують / частково виконують / зовсім не виконують</p>
4.4	Чи зверталися Ви коли-небудь по допомогу до працівників громадського транспорту?	Звертався по допомогу / Ніколи не звертався / Ніколи не звертався, проте було іноді бажання / Інше (вказати)
4.5	Чи отримували Ви допомогу в разі звернення?	Отримував завжди / отримував часто / отримував іноді / ніколи не отримував
4.6	Чи завжди працівники громадського транспорту ставляться до Вас ввічливо?	Завжди / зазвичай / іноді / ніколи

4.7	Чи задоволені Ви поведінкою пасажирів громадського транспорту? Чи зустрічались Ви із випадками хамства?	Зустрічався неодноразово / зустрічався час від часу / ніколи не зустрічався
4.8	Чи вважаєте Ви, що пасажирів не дотримуються правил етикету, перебуваючи в безпосередній близькості з іншими пасажирами в громадському транспорті?	Більшість пасажирів дотримуються правил етикету / половина всіх пасажирів дотримуються правил етикету / меншість пасажирів дотримуються правил етикету
4.9	Як Ви ставитесь до того, що під час користування послугами громадського транспорту, ділити особистий простір з іншими пасажирами?	Ставлюся позитивно / ставлюсь нейтрально / вставляюсь вкрай негативно

БЛОК 5. Мета: аналіз соціального оточення (наприклад, знання багатьох людей, які користуються послугами громадського транспорту: яким саме видам транспорту віддають перевагу і чому тощо)

№	Запитання	Варіанти відповідей
5.1	Чи багато Ваших друзів / знайомих / родичів користуються послугами громадського транспорту	так / ні
5.2	Яким видом транспорту вони користуються?	Автобус / трамвай / фунікулер / метрополітен / залізниця / маршрутні транспортні засоби / інше (вказати)
5.3	Як вони, на Вашу думку, оцінюють соціально-культурний стан громадського транспорту в місті Києві	Як цілком задовільний / необхідне впровадження заходів із покращення та вдосконалення / незадовільний стан / зовсім не задовільний

Дякуємо за участь!