

Міністерство освіти і науки України

Національний університет «Києво-Могилянська академія»

Факультет гуманітарних наук

Кафедра культурології

## **Кваліфікаційна робота**

освітній ступінь – бакалавр

на тему: **«Громадський транспорт як соціокультурний феномен на мапі  
Києва»**

Виконала: студентка 4-го року навчання,  
напряму підготовки  
034 Культурологія

Осадча Ірина Сергіївна

Керівник Нікіщенко Ю. І.  
Кандидат історичних наук, доцент

Рецензент Пустовалов Ж. С.  
Доктор історичних наук, доцент

Кваліфікаційна робота захищена  
з оцінкою «\_\_\_\_\_»  
Секретар ЕК \_\_\_\_\_  
«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Київ 2020

## Зміст

|   |    |
|---|----|
| Вступ.....  | 3  |
| Розділ 1. Урбаністичні студії міста. Соціокультурний підхід.....          | 6  |
| 1.1. Співвідношення соціальності й культури.....                          | 7  |
| 1.1.1. Модерністичні ідеї міста.....                                      | 13 |
| 1.2. Повсякденні практики в транспорті пострадянського міста.....         | 14 |
| 1.2.1. Транспортна мапа в повсякденні киян.....                           | 16 |
| 1.2.2. Повсякденність водіїв маршрутки.....                               | 18 |
| 1.3. Мобільність і справедливість: соціальний вимір.....                  | 18 |
| Розділ 2. Характеристика й особливості громадського транспорту Києва..... | 31 |
| 2.1. Маршрутне таксі: гібрид приватного і громадського.....               | 34 |
| 2.1.1. Агенти: водії.....   | 40 |
| 2.1.2. Автобусна зупинка.....   | 41 |
| 2.2. Метрополітен у повсякденності киян.....                              | 44 |
| 2.3. Електричний трамвай.....   | 52 |
| 2.3.1. Фунікулер.....   | 57 |
| Висновки.....   | 59 |
| Список використаних джерел.....   | 62 |
| Додатки.....  | 70 |

## **Вступ.**

**Актуальність дослідження:** у Києві громадським транспортом користуються мільйони киян щодня. Мобільність містян, а також гостей столиці прописана в контекст повсякдення. Наразі ми не могли уявити повну відсутність громадського транспорту більш ніж на декілька днів. Нові виклики сучасності, пов'язані вірусом COVID-19 актуалізують громадський транспорт як неподільну частину соціокультурного життя міста. У цій роботі пропонується розглянути транспорту систему в соціальному просторі, так і культурному.

На сьогодні дисфункція системи транспорту в Києві повністю паралізує життєдіяльність міста. Система громадського транспорту, що сформувалась і набула розквіту на стику Радянського Союзу, і починаючи від сучасної України породжує нові види транспорту, що мало досліджені в українській науці.

**Мета** — реактуалізація повсякденних міських студій Києва в контексті транспортної системи.

**Об'єкт** — соціальний і культурний феномен громадського транспорту.

**Предмет** — система громадського транспорту сучасного Києва.

### **Завдання роботи:**

1. Дослідити основні підходи соціокультурної теорії.
2. Визначити теоретичний апарат міських студій.
3. Системний аналіз громадського транспорту: історія виникнення і проблеми розвитку.
4. Дати визначення мобільності як соціокультурній теорії.
5. Дослідити головні практики пересування містян громадським транспортом.
6. Нові інновації та соціальні зміни в напрямку громадського транспорту.
7. Дати історичний нарис маршрутці, трамваю та метрополітену.
8. Виокремити головні ознаки пострадянського громадського транспорту

## 9. Повсякденні практики пасажирів і водіїв.

Мобільність — умова сучасного життя в місті. Будь-яке сполучення між Лівим і Правим берегом потребує окремої системи комунікації. Сучасне місто провокує нові практики, які відтворюють у повсякденному житті мешканці міста. Георг Зіммель відкрив нервову систему громадяни міста, з яким трансформується комунікація серед містян у зв'язку з транспортним засобам пересування. Громадський транспорт породжує нові психологічні проблеми пов'язані зі стресом і кількістю годин перебування в ньому.

Водночас, київський метрополітен стає новим об'єктом репрезентації у фільмах, кліпах західних і вітчизняних артистів. Спадок радянських зупинок передмістя стає актуальним для культурних досліджень. У ході дослідження були використані різні методології для систематизації знання. У дослідженні було застосовано організація методології теоретичного аналізу, синтезу, систематизації, зіставлення, класифікація науково-культурологічних, соціальної теорії, етнологічних джерел інформації, статті з ЗМІ, що дозволило узагальнити та систематизувати погляди вчених на проблему, яка вивчається.

Транспортна система — невід'ємна частина сучасного повсякденного життя. У контексті культури повсякдення транспорту систему розглядаємо як феномен через різні підвиди чинного транспорту в Києві.

За останню чверть століття у світовій науці з'явився запит до феномену великий міст, що своєю чергою призвело до формування нової гуманітарної дисципліни — міські дослідження (urban studies). Мета urban studies систематизувати економіку, соціологію, історію міста, його репрезентації, а так також символічне навантаження.

Дослідник міського простору Кабісов зазначає: «Процес модернізації — масова забудова, реконструкція, створення новий транспортних систем і комунікацій, технічне забезпечення» [30, С.68]. Від процесів модернізації міняється сприйняття міста і збільшення нерівності життя містян. Процеси

нерівності, які з'являються в місті пропонуємо розглянути у цій роботі. Завдяки феномену громадського транспорту спробуємо підтвердити цю гіпотезу.

Глобалізація і світова тенденція до урбанізації міст за замовчуванням виписує громадський транспорт у своє повсякдення. Громадський транспорт стає важливим учасником забезпечення мобільності.

**Джерельна база:** для аналізу теоретичної частини соціокультурного підходу ми розглядали роботи Лефевра А. «Концепція соціального простору» [10], Бергер П., Лукман Т. «Соціальне конструювання реальності» [12], Беньямін В. «Озарення» [11], Кабісов А.Г. «Теорія урбанізму й практика Модернізму» [30], Парк Р. «Місто як соціальна лабораторія» [47], Урри, Дж. «Соціологія за межами суспільства: види мобільності для ХХІ століття» [64], Фень Е. Г. «Місто в русі: до питання про повсякденності мобільності» [65], Бурдьє П. «Соціологія політики» [17], Оже М. «Не-місця: Введення в антропологію гіпермодерна» [46], Koslowsky, Meni, Avraham N. Kluger, and Mordechai Reich. «Commuting stress: Causes, effects, and methods of coping» [3].

Повсякденність і справедливість громадського транспорту ми розглядаємо через роботи таких дослідників: Бочарова О. В. «Джерела інституалізації городського суспільного транспорту» [14], Міський журнал «Хмарочос», Возьянов А. «Что может быть глупее, чем ждать»: остановка как место и случай» [21], Вучик В. Р. «Транспорт у містах, зручних для життя» [22], Запорожец О. Н. «Відкриття метрокористувача: антропологія міської підземки» [26], Ставицька Л. «Дискурс української маршрутки» [57], Хвиль А. Г. «Транспортна система пострадянського міста як соціокультурний феномен (за матеріалами Києва)», Сорокіна Н. В. «Міський громадський транспорт як соціокультурний феномен».

**Структура роботи:** робота поділила на два розділи. Перший розділ складається з теоретичної частина. Другий — ілюструється прикладами, що вписані в нинішню систему громадського транспорту Києва. У кожному розділі декілька підрозділів, висновки, додатки. Загальна кількість сторінок – 73.

## Розділ 1. Урбаністичні студії міста. Соціокультурний підхід.

Міський простір є невід'ємною частиною списку досліджень класичних соціологів як: Карл Маркс, Еміль Дюркгайм, Макс Вебер, Георг Зіммель. Соціальні науковці активно впродовж ХХ століття досліджують міський простір, торкаючись феномену транспорту в міському повсякденні. Дослідження міста існують трохи більше ніж сто років, починаючи із соціології й географії, переміщаючись у простір економіки, політики й далі в антропологічну науку. Зокрема, у цьому розділі розглянемо «берлінську» й «чиказьку» школи.

Є два відомих підходи в соціологічній царині досліджень: *економічний* і *соціокультурний* [56, С.47]. Саме за другим типом методології будемо розглядати транспорту систему Києва через соціокультурну концепцію, але для початку визначимо відмінність цих двох підходів.

Отже, роль міста за економічною методологією зростає в процесі територіальної спеціалізації господарств та окремих видів праці [56, С.49].

Соціокультурна модель розглядає з перспективи соціокультурного детермінізму, концентруючи увагу на культурно-історичних умовах виникнення [56, С.50]. Місто розглядається як виокремлення нових соціальних угруповань і культурних особливостей. Саме місто продукує нові способи комунікації. Один із головних дослідників класичної соціології — Фердинанд Тьонніс. Він уперше звернув увагу на дослідження спільнот (community studies).

Також розмежував два схожих поняття в науці: 1) спільнота (Gemeinschaft); 2) суспільство (Gesellschaft). Перше означення базарується на раціональних стосунках між членами суспільства, задоволення власних егоїстичних потреб; другий же термін стосується модерного суспільства, яке характеризується такими термінами: як дружба, спорідненість, сусідство [56, С.50]. Для майбутнього формування феномену транспортної системи, потрібно розуміти, як працюють соціальні спільноти, які трансформуються з процесами індустріалізації.

Один із засновників соціологічної школи — Георг Зіммель зробив відкриття щодо нервової системи. Він описав, яким чином вона охоплює феномен великого міста, де породжуються нові психологічні умови для розвитку швидкості міста, його збільшення в сфері господарства, громадського життя тощо. Подальше це значно впливатиме на розгалуження системи міста, в процесі розширення міст.

Великого значення в місті має час і гроші. Бути пунктуальним велика перевага в місті. Завжди потрібно бути в потрібному часі й місці. Зокрема дослідник міста перефразовує це наступним чином: «в городе стремительно проходил масштабный процесс модернизации — массового строительства, реконструкции, создания транспортных сетей и коммуникаций, технического оснащения» [30, С.66-69]. Новий спосіб *Модерності* породжує неврози у великому місті на противагу маленьким місцевостям, де непотрібно використовувати час і транспорт аби досягнути поставленої цілі.

### 1.1. Співвідношення соціальності й культури.

Таке бачення з'явилося нещодавно, насамперед в останні третині ХХ століття. Метод базується на «культурному повороті» у суспільних науках. Головними дослідниками методу постають: П. Штомпка, У.Бек, П. Бурдьє про яких буде йти далі.

*Соціокультурний підхід* бере до уваги людську діяльність у першу чергу; по-друге, способи відтворення соціальних структур, яка завжди взаємодоповнюються і працює «у парі» в межах певної соціальної структури.

Поняття культури може існувати поза бінарними формами «високе-низьке», «елітарний-масовий», «примітивний-цивілізований»; метод зводить до мінімізації оцінювальних суджень. Саме завдяки соціально-культурному підходу

ми можемо розглянути нові незаангажовані ракурси предмету цього дослідження про який буде детальніше йтись у другому розділі.

Сучасне місто є центром багатьох можливостей для його мешканців, а також для того, аби виконувати поставлені цілі. Дослідниця феномену транспорту О.В. Борачова визначає, що: «Історично саме транспорт і його інфраструктура сформувала просторовий каркас сучасних міст і мегаполісів» [15]. Погоджуюсь з авторкою, адже транспортна система імпліцитно включена в повсякденне життя міст, у його системи й структури, які стають незамінними характеристиками буденного життя містян.

*Громадський транспорт* — важливий інститут соціального життя. По-перше, він функціонує в міському просторі для досягнення цілей: забезпечення послуг, сервісу життя, життєдіяльність, стабільність міського способу життя.

Проте, є інша думка, що насамперед транспортна система сатинується й передбачає значні зміни в пострадянському просторі. Зокрема на конференції у Волгограді порушувалась проблематика про: «... сложились ситуация, у которой перспективы развития систем общественного транспорта... более неопределенны, чем когда бы то ни было за последние двадцать лет» [36, С.49-51].

Салони громадського транспорту є особливим типом публічного простору, який змінюється з контекстом самого міста, замінюючи новими підвидами, зокрема, йде мова про *маршрутне таксі* (далі МТ). МТ відкриває нову можливість контролю й координації; реконфігурує соціальну організацію міської мобільності [36, С.49].

Схожі тенденції ми можемо спостерігати в Києві. Громадський транспорт набуває важливого дискурсивного характеру в суспільстві, зокрема з'являються ініціативи, ЗМІ<sup>1</sup>, що транслують новий, критичний погляд на урбаністичні процеси в Києві.

Актуальним джерелом для дослідження міста стає історія розвитку того чи іншого феномену для культурологів і соціологів. Цей метод репрезентований у

---

<sup>1</sup> Міський Журнал Хмарочос: <https://hmarochos.kiev.ua/>



соціокультурній парадигмі в класичній школі соціології. Один із засновників — Макс Вебер. Дослідник виробляє власну методологію дослідження ідеальних типів [56, С.52], як пізнання соціальної реальності. Для М. Вебера, місто — частина історичного процесу, яке продукує нові форми, що виконують і допомагають функціонувати місту. Транспорт є невід’ємною частиною функціонування великих міст.

Нова школа, яка з’являється на початку ХХ століття заповнює соціологічні лакуни знанням про місто, дослідження міського простору вибудовують нові підходи й методи у дослідженнях міста.

Власне, *Чиказька школа* порушує нові проблеми урбанізації початку на ХХ століття у своїх дослідженнях. По-перше, це прискорення урбанізації; по-друге, перенаселення; по-третє, девіація; по-четверте, міграція й безпритульні. Урбаністи з Чикаго пропонують розглянути жителя міста як внутрішнього мігранта, який подорожує по місту як в економічній системі, сегментуючи ролі [53,С.96].

Також важливим об’єктом досліджень Чиказької школи є комунікація, взаємозв’язок між людьми безпосередня й комунікація в рамках міста, тут ми можемо розглядати транспорт як невід’ємну частину комунікаційних практик у повсякденні містян.

Хочемо виокремити деякі важливі тези дослідника **Е.Брьорджесса** (представника Чиказької школи), на мою думку, ключовим явищем міста стає система концентричних кіл, власне, які розподіляють місто на його центр (ядро) і периферійні зони. Відповідно, місто ділиться за економічними функціями (робочі місця — у центрі, спальні райони — на околиці. У робітників немає можливості жити, там де працюєш, відповідно ціна на ренту складає велику вартість. Від цього з’являється соціальний розподіл на групи в місті. Схожі тенденції ми можемо спостерігати у Києві, пов’язані насамперед зі спальними районами Троєщини й Борщагівки, Позняків.

Інший дослідник **Робер Парк** розглядає розвиток міст у зв’язку з урбанізацією, і як наслідок збільшення населення. Місто — це соціальна

лабораторія [47, С.3-12]. Нові суспільні відносини потребують нову свободу й широкий спектр розподілення праці. Місто стає центром соціальних змін, де має можливість стати економічним центром цивілізації. Кожна людина сама по собі, унаслідок чого, що стає сама для себе проблемою. Міста, за думкою автора, особливо організація, яка може бути відтворена в майбутньому, як чисте знання для використання розробки вже існуючі технології для інших міст [47, С.7].

*Соціокультурний підхід* концентрує свою увагу на культурі й її цінностях у виборі простору для життя [56, С.58]. Держава піклується про бізнесменів, натомість серед робітників починають організовуватися спілки, товариства проти економічного забруднення тощо.

*Нові соціологічні концепції* розглядаються більшою мірою в неомарксистських і неовеберіанських підходах. Один із яскравих представників — **А.Лефевр** доводить, що міста — це результат капіталістичних систем, як і виробництво.

Дослідниця Трубіна визначає важливу особливість підходу Лефевра, у концепті протистояння проти «контейнерного» сприйняття простору, яке також розглядається як простір породження енергії [60, С.184]. Енергійний простір — це перш за все рух.

Лефевр визначає простір як «динамічне утворення, у якому включений соціально-політичний вимір — процес повсякденності виробництва і продукування соціальних відносин, і завжди має просторову імплікацію, що означає важливість соціально-просторових відносин, які можна й потрібно мати» [10, С.218].

Анрі Лефевр розробляє концепцію «єдиної теорії простору» аби передивитися метафізику редукціонізму, відповідно, для того, щоб переглянути динаміку зв'язків між фізичним, ментальним і соціальним просторами; — триада, яка відкриває нові методи в дослідженнях простору. Як зазначають критикиня, це допомагає Лефевру вибудувувати важливу соціально-критичну лінію: «з її допомогою він показує, що відносини між

сприйняттям, і тим що ми розуміємо не є стабільними, своєю чергою — їх потрібно змінювати» [10, С.220].

При капіталізмі домінує роль репрезентацій простору — абстрактне поле професіоналів.

Простір для Лефевра не є тим самим продуктом виробництва як кілограм цурку [10,С.221], більше точно сказати, що це результат і процес суспільних надбудов. Держава є частиною цього механізму, яка потребує простір у якому вона існує, підлаштуватися до конкретних задач і умов.

Критики соціокультурного підходу звинувачують у нечітких визначеннях, що насправді означає «соціокультурність», відповідно, що таке соціокультурний підхід [52].

*Соціокультурний підхід — це принцип універсального еволюціонізму, який систематизує в собі цивілізаційні й метанаративи в зв'язку з соціальним.*

Н.І. Лапін стверджує, що соціокультурний підхід — це розуміння соціуму як «єдність культури й соціальності». Під культурою розуміється матеріалі й духові результати людської дійсності: ідеї, норми, цінності, а соціальність — суспільні відносини.

Також автор виділяє 6 принципів соціокультурного підходу: 1.) принцип активності людини; 2.) діалог культури й суспільства; 3.) синтез особисто-поведінкових і соціальних характеристик людини й соціуму; 4.) баланс між культурним і соціальним; 5.) симетрія соціетальних процесів; 6.) еволюція соціокультурних систем [52, С.153]. Варто зазначити, що даний підхід важливо розглядати через методологічні прийоми, які засновані на базі переходу від емпіричних до соціально-філософських суджень.

Соціокультурний підхід залучає нові напрямки в дослідженнях, які засновуються на понятті, що людина й суспільство відтворюють культурний фон, який є агентом соціальних взаємодій.

Важливим у соціокультурному підході є постать **П'єра Бурдьє**, який визначив символічний простір.

«Соціальний простір — об'єкти соціального світу, що мають соціокультурне значення, тобто, насичені соціокультурним смислом, предмети матеріального світу; люди та засоби комунікації й соціальних відносин» [56, С.180].

П'єр Бурдьє в аналізі міст визначає три концепти: *соціальний, культурний і символічний*. Автор пропонує метод конструювання та структуралізму. Соціальний простір має своє відбиток у символічному. «Соціальний простір є місцем боротьби за актуальні форми розподілу домінування позицій у соціальному просторі» [56, С.175].

Автор розмежовує простір на фізичний і соціальний [17,С.39]. Відповідно, володіти благами «економічно» обмеженим і способом соціального капіталу, що здійснює транспорт. Транспорт — частина капіталу, відсутність його обмежує пересування по місту і доступ до символічного поля.

Сучасний російський соціолог Борис Дубін визначає поняття візуального серед інших соціальних феноменів. Що допоможе розглянути мапу ліній метро. Зокрема Дубін розглядає візуальне як частину практик соціальної взаємодії [25]. Традиційне візуальне проявляється в нашому повсякденні, що в першу чергу відсилають нас до таких виразів: «відкрити очі», «дивися сюди». Візуальне стає авторитетом колективним, за яким наслідують і не потребує підтвердження чи заперечення такого положення. Феномен реальності «seeing is believing» - «вірити в те, що бачиш» [25, С.31].

Місто гібридне своєю неоднорідністю, імпліцитно охоплює різні культурні практики, зокрема в маршрутці, через візуальні й матеріали атрибути про який буде йти мова в розділі про маршрутне таксі.

### 1.1.1. Модерністичні ідеї міста.

Ідентичність — це одне з головних тверджень про місто. Місто не існує саме по собі, його включено в контекст.

Путівники, статті, громадський дискурс тільки використовують образи міста через його міф [28]. Міф можна визначити за: «самоідентифікації міста, основні культурні домінанти, функціонування влади й ідеології» [28].

В ідеях модерністів у містоплануванні не остання роль відіграла транспортної системи. У нових проєктах завжди визначається місце для створення транспортних комунікацій в середині міста, так і поза його межами. Один із яскравих представників таких проєктів був зроблений Ле Корбюзьє.

Транспортна карта міста має бути такої розвиненої, як і наповнення міста новобудовами. Основа проблема нерівності полягає в обмеженому пересуванні транспорту між різними районами.

Л. Корбюзьє усвідомлює цю проблем у випадковій розмові зі своєю асистенткою, яка жила за межами Парижа. За спогадами автора, вона проводила велику кількість годин у дорозі, що потребувала їй прокидатись о 5 ранку.

Власне сам Ле Корбюзьє згадує це наступними словами: «У 1922 році мене осягла мрія, з якої я потім ніколи не розстануся: жити в місті, достойним нашого часу» [34, С.122]. Корбюзьє розробив проєкт для сучасного міста з трьома мільйонами населення. Кожний окремий район стає частиною незалежного повноцінного міста в собі, маючи транспорту інфраструктуру перевезення. Важливо пам'ятати, що забудова нових міст неможлива без планування комунікаційний зав'язків в середині нового району. Проєкт Ле Корбюзьє не був реалізований у Парижі.

## 1.2. Повсякденні практики в транспорті пострадянського міста.

Протиставлення видимого й невидимого породжує ідею повсякденності у епосі Модерності ХХ століття.

Турбіна Е. зазначає, у своїх роздумах про повсякденні практики наступне: «Інтерес до повсякденності транслює своєрідний етичний імпульс: ключовим для модерності має бути досвід повсякденності, який лежить в основі культури більшості, а не еліти» [60, С.403], щоб реалізувати цю оптику потрібно розкрити, які саме практики міста циркулюють.

По-перше, це може бути засновано на страху й бажанні, невидимою ланкою емоційного в суспільстві (концепція З.Фрейда). По-друге, це речі самі по собі (як одяг, їжа, житло). Часто ці категорії описані опосередковано на периферії істориків. По-третє, важливим є геологія речей, що залишаються у нашій історії. Також авторка зазначає головну тенденцію в оптиці повсякденного: «У більшості експерти звертають увагу на фрагментарність і скороминущість повсякдення» [60, С.409].

Дослідження повсякденної культури серед учасників громадського транспорту, фіксуються насамперед у поїздках і пов'язаних із ними практиками (економічні, тілесні, комунікативні). Мапа повсякденної культури є джерелом аналізу візуальних практик, а також тілесного контролю.

Сорокіна Н. розглядає громадський транспорт через ролі, які виконують агенти цього досвіду (водії й пасажери). Знання про територію й мапування залежить напряду з «культурним контекстом місця, від суб'єктивності сприйняття ландшафту, який є віддзеркаленням наявних потреб в людей; як вибудовуються заміні соціальні статуси й ролі, гендер, вік, стильові особливості» [55, С.93].

Важливою постаттю в розробці майбутніх концепцій повсякденності був Вальтер Беньямін, який розглядав нового суб'єкта модерного міста — фланера. Фланер розглядає міське життя разом у риті міста, які нерозривно пов'язані. Він виходить за межі домінантних моделей поведінки, які панують у світі капіталізму

[11]. Гуляння по вулиці, розглядання вітрин крамничок, розчинюючись у натовпі, а також можливість вийти за межами свого буржуазного світу породжують новий підхід до досліджувати повсякденність. Т. Парсонс розмежовує суспільні взаємодії на принципі певної стратегічної вигоди, термінами символічних систем. Якісні зміни в культурі можливі тільки завдяки образам, які будуть наслідувати в тому чи іншому суспільстві [48, С.94]. Ці образи можуть передаватись із покоління в покоління.

Е.В. Карчагін у своїй роботі досліджує універсальність у локальності як метафізичну проблему справедливості в соціально-філософському просторі урбаністичних досліджень. Проблема полягає в повсякденних практиках (поїздках на маршруті), які потребують аргументацію через несправедливе розподілення благ і тягот [32, С.68-78].

Кут зору цього дослідження полягає в тому, щоб розкрити карти повсякденних практик «у дорозі», кожен цей шлях може бути наповнений новими емоціями й сенсами. Наприклад, час дороги може бути проведений з користю (наприклад, прочитання книги або новин). Також дослідник міських практик Андрій Возьяновим, проводячи дослідження визнав, що поїздка в метро і в автобусі відрізняється рівнем комфорту, наприклад, у метро можна читати й працювати за ноутбуком (якщо сидячі місця), відповідно перебування в автобусі уможлиблює читання, проте можна слухати музику [23].

Кияни витрачати близько години часу на транспорт аби дістатися з дому на роботу чи навчання. Відповідно, дорога у дві сторони може займати близько двох годин. У вимірі року це приблизно місяць, це саме той час, який ми проводимо в громадському транспорті щороку. Дослідниця А. Хвиль порівнює цей термін з щорічної відпустки, яку мають забезпечується громадянам за законодавством України [67, С.52]. Тому це важлива практика повсякденності, яку потрібно детально досліджувати. Перебування в транспорті є невід'ємної частини соціальної взаємодії людей, також актуальної для культурних досліджень.

Соціальна поведінка користувачів транспорту є еволюційним процесом на мапі Києва. Зокрема ми можемо спостерігати значні зміни в транспорті системи Києва за доби незалежності (поява маршруток, заняття з рейсів деяких трамвайних і тролейбусних ліній, вихід на ринок Уберу).

### **1.2.1. Транспортна мапа в повсякденні киян.**

У статті «Транспортна система міста як соціокультурний феномен (за матеріалами Києва)» Хвиль Анна актуалізує дослідження транспортної системи, адже це доволі нове поле досліджень пов'язаних із пострадянськими містами [67, С.49]. У ході досліджень авторка проводила інтерв'ю з мешканцями міст, залучаючи міждисциплінарний аналіз культурологічної й соціологічних досліджень на вплив транспорту, як когнітивної мапи пересування в межах міста.

«Карта руху транспорту репрезентує місто як раціональну цілісність. Людина, пересуваючись по місту, помічає відчуття часу й послідовності [67, С.49]. Отже, авторка фокусується на сприйнятті дистанції в рамках міста, за допомогою транспорту, як здійснюються нові способи комунікації.

Іконка, яка транслює ту чи іншу лінію, або ж станцію, дає змогу репрезентувати себе завдяки візуальним елементам.

Одна з невід'ємних частин транспортної системи Києва є метрополітен. Саме через лінії схеми метрополітену відтворюється в пам'яті у мешканців міст мапа Києва. Станції є точками, за якими вимірюється відстань від точки А до точки Б (наприклад, від роботи до додому). «Кольорові лінії, які поєднують точки на карті, створюють враження, ніби місця сполучаються прямими векторами, що ритмічно прошивають ландшафт місця» [67, С.49]. Під час пересування в підземних тунелях людина позбавлена візуального контакту з простором, які вона



перепинає, у результаті чого «відривається від своїх околиць і стають ближчими до сусідніх станцій метро» [67, С.49].

Авторка наводить вдалий приклад зі станцією «Кловська» і «Арсенальна», через те що вони знаходяться на різних лініях (червона — Арсенальна, зелена — Кловська) створюють просторову прірву їх сприйняття поряд, проте, знаходження цих двох гілок одна від одної складає не більше 15 хв пішки. Досвід перебування в метро створює фізичне уявлення простору, а не візуальне, як це наприклад, відбувається з трамваями, тролейбусами чи маршрутками.

Відповідно наземний транспорт є меншим читабельним у порівнянні з метрополітемом.

Подорож у метро нагадує досвід пов'язаним з оберненим паноптикумом, власне, коли людина сідає у вагон вона опиняється в ситуації максимального наближеного до випадкового сусіда, а сам пасаж не може уявити його як цілісний образ. Авторка цей досвід описує наступним реченням: «За відсутності потрібної для сприйняття об'єктів дистанції, люди наближені до ілюзії заціпленого усамітнення» [67, С.52], людина займає певну ієрархію в цьому просторі, залежачи від зручності розташування, чи це буде місце сидяча або стояче відповідно.

### 1.2.2. Повсякденність водіїв маршрутки.

Маршрутка — це діючий елемент громадського простору Києва. Залежно від попиту на ті чи інші маршрутки, формується запит ринку на нові маршрути. Також це функціонування колективного досвіду, який має свої правила і врегулювання. Як зазначає Сорокіна Н.В. «маршрутка — сучасний смисловий синтез громадського транспорту і приватного авто, який дає можливість пасажиром взаємодіяти під час руху й місцем зупинки» [54, С.66].

Досвід повсякденно, який отримується в ході виконання практик може бути інтерпретований різними способами, але основний символічний код залишається незмінним.

Отже, як зазначає дослідниця про досвід пересування: «транспорт включений у соціально-історичний контекст і економічний, має вплив механізмів контролю, соціальних інститутів, суспільної моралі» [55, С.104].

### 1.3. Мобільність і справедливість: соціальний вимір.

«Культуру мобільності» можна визначати на локальному й універсальному рівні, що репрезентують норми й звички, які закріплюються офіційними правилами або не приписується до жодних з них [65, С.147].

Інтенсивна мобільність є ключовим елементом повсякденності містян сучасного великого міста й міської спільноти [39, С.256]. Автори використовують вдало термін агломерації, що формує розвиток великих міст та простір, який перестає бути статичними та потребує мобільності.

Частина повсякдення, неминуха у переміщенні в межах міста, і дає новий вимір для досліджень культурних практик. Соціальна дослідниця, як С. Фень,

розглядає мобільність повсякдення через: «аналіз, який містить в собі морфологію міста, логіку організації простору, мапи міста» [65, С.148]. Вимір мобільності може існувати тільки з розвиненою інфраструктурою дорожньої системи, яка забезпечує пересування мешканців у кордонах міста. Перевезення можуть бути здійсненним автомобілем або громадським транспортом, також може включати комбінований варіант [67, С.158].

Розвиток транспортної системи пов'язують із внутрішньою міграцією (культурна, трудова, освітня). На мапі Києва все так і відбувається: головні культурні інституції знаходяться в центрі міста (ПінчукАртЦентр, Мистецький Арсенал, Національний Художній Музей, Київська галерея, перші університети Києва розташовані на Подолі й в старому місті, бізнес центри). Для того, щоб дістатися роботи чи культурної події вмісті потрібно використовувати засоби громадського транспорту, адже без нього не можливо потрапити в ту чи іншу зону міста.

Н. Харламов визначає вплив мобільності наступним чином: «Патерни й способи мобільності породжують новий вигляд простору й оформлю соціальну взаємодію із сім'єю, наприклад, щоб зібратися всім разом потрібно проїхати якусь частину дистанції по місту аби зібратися в маленькому ресторані або ж кухні вдома» [66].

Сучасне місто все більше породжує роздільне життя батьків і дітей. Спосіб ведення господарства частіше тільки в межах нуклеарної сім'ї, без спільного проживання старшого покоління.

Практично кожного дня більшість кияни і гості столиці активно пересуваються засобами громадського транспорту. Уявити Київ без доступу до метро або локальних маршрутів трамвайної гілки неможливо. Наявність мобільності –ключова роль великого міста, яке має населення більше ніж кілька сотень тисяч.

Дослідниця міського простору Катерина Фень визначає велике місто за умови, що дім, робота, місця, де проводять свій вільний час, шопінг, гіпермаркети розкиданні по місто. Тоді, щоб дістатися однієї з цих точок потрібно мати доступ

і умови пересування [65, С.145]. Дорога з дому на роботу має власний характер «між», що претендує на смислові навантаження в соціальному просторі. Відповідно, це досвід існує тільки під час поїздки, транспортації від точки А до точки Б.

Мобільність починається там, де з'являється залежність від неї. Усі агенти залучені до цієї комунікації мають швидко пересуватися на рівні ресурсів: мати інформацію про розклад, знати час відправлення, економічні тощо [65, С.146]. Реалізація мобільності також може відбуватися завдяки емоційній складовій (стрес у пробках [3]) або задоволення власних потреб (подорожі між містами, виїзд на природу).

Поль Вірільо розглядає міський простір у термінах — *щільності, складності й багатоманітності*, що допомагають нам описати міський час [20]. Місто переживає нові ритми, не тільки пов'язані зі швидким темпом життя, а також стають цінними, наприклад, повільне читання, можливість не поспішати. У 2020 році все більше стає популярним спосіб життя *life-work balance* [5] і *slow life* [6], які транслуються в засобах масової інформації.

А.Г. Кабісов — дослідник теорій урбанізму й модернізму, досліджуючи роботу Георга Зіммель, вказує на сучасні проблеми мегаполісів, які віднаходять свій відгук у літературі художні образи експресіоністів у Берліні [30, С.66-69].

Свого роду Зіммель дає свою інтерпретацію мобільності і її інфраструктури. Ціль мобільності полягає в створенні самого маршруту, що має на меті об'єднати дві точки. Данні маршруту створюють *connection* між місцями. Простір в уяві мешканців починає рухатися, і відтворюватися в контексті руху і зв'язку [63, С.93-94].

Форма модальності «приватного» руху видозмінюють дороги. У ХІХ столітті виникає новий тип публічного простору, який включає нові форми взаємодії з дорогою.

Активний розвиток капіталістичних відносин працює з новим публічним простором. Соціальні інститути стають інститутами тільки за умови зв'язку зі структурою. Кожне місто має пройти етапи становлення транспортної системи,

які полягають, по-перше, у суспільстві, де вони будуть реалізовані в тому чи іншому інституті. По-друге, суспільство має бути економічно забезпечено аби реалізувати проєкт (як матеріально, організаційно, трудової). І наостанок має вибудувати культурне середовище, що сформує і зможе реалізувати проєкт (інститут).

За думкою авторки О.В. Бочарова: «громадський транспорт і потреба в інституалізації його має довго історичну ретроспективу, яка дуже тісно пов'язане з розвиток забезпечення функціонування міста» [14, С.102].

Активний розвиток міст призводить до розширення його меж, збільшення кількості населення, як наслідок цього процесу розвивається потреба в переміщенні в масових масштабах. Кількісне збільшення населення потребує нових соціальних форм і змін. Потреба в новій організації соціальних інститутів ставить на пряму питання пов'язане з доступністю простору для задоволення потреб людини.

Конкретна проблема з переміщенням і мобільністю має різні відтінки. *Бути мобільним — це вперше чергу соціальна детермінанта*, мобільність вона в середі нас, у звичках, у знанні.

Ще один вимір мобільності — *швидкість*. Чим швидший інтернет — тим краще, чим швидше громадський транспорт — тим він краще. Новий вимір мобільності побудований на якості й доступі швидкості в нашому повсякденні. Стратифікація полягає у відсутності доступу до тих чи інших швидкостей [60, С.190].

Швидкість приходить із поняттям модерності, як головна причина змін парадигми від індустріального суспільства до цифрового.

Негативними наслідками може слугувати швидкість прийняття рішень політичної еліти, яка не враховує думок громадськості.

Британський дослідник Ентоні Гіденс вбачає в мобільності ознаки закономірностей суспільного життя [24, С.268-273].

Виникнення транспортної системи стало потребою, а потреба полягала в мобільності. Транспорт значно більше наших уявлень про час і простір. Зокрема

з'являється культурні детермінанти, що винаходять нові поняття: «за межами дому», «за межами міста» тощо.

Є інші точки зору, зокрема дослідниця Е. Трубіна розглядає наслідок мобільність породжений в самій дистанції та приєднання різних точок міста завдяки громадському транспорту (спочатку трамваї, потім автобуси). Від цього процесу з'являється феномен поліцентричного міста. Залізничні сполучення, телекомунікації беруть участь у русі в різних місцях.

Також є думка про комерційну складову експансії міст, в які інвестували великий бюджет на розвиток громадського транспорту (як у Нью-Йорку чи Чикаго, Лондон) у ХІХ столітті.

Тенденція, яка домінувала й домінує в розвитку великих міст, - це старт запуску трамваїв, метро, автомобілів, наслідком чого, периферійні зони, околиці міста мігрують у центр міста. Тим самим, створюючи найдорожчі робочі місця й офіси, що безпосередньо знаходяться в самому центрі, що породжують феномен mass transit city [60, С.177].

Розвиток виробництва автобусів, і згодом автомобілів став наслідок популярних моделей поліцентричного міста [60, С.178], що супроводжують переміщення з периферії в центр міста, де знаходились усі важливі інститути людської діяльності: як робота, магазини, супермаркети, культурні події. Мешканці міста стають залежними від пересування. Переміщення здійснюють не тільки люди, а й речі: вивіз продуктів, сміття тощо [60, С.179].

Транспорт є стимулом суспільного життя, а потреба в мобільності — це основа для зародження суспільного громадського транспорту (далі ГТ). Проте, соціальні не єдині чинники, які спонукали розвиток ГТ.

Зокрема дослідники П. Бергер і Т. Лукман пояснюють виникнення інститутів через «хабітулізацією» й «типологізація» соціальної дії [12, С.20-24]. Будь-яка соціальна дія проходить через хабітус. Звикання є передумовою інституалізації.

Перші поїздки з точки Б до точки А були здійсненні з певної домовленості

пасажира і водія, завдяки цій взаємодії ми вже може розглядатися процес зародження мобільності.

Ще один важливий фактор — економічний. Завдяки розвитку товарно-грошових відносин, які формують систему для створення перевізних послуг. Нові ринки в містах, культурні центри - стають місцем тяжіння для функціонування. У місті потрібно мати можливість на пересування.

Далі з'являється економічна вигідно перевозити більше пасажирів. Так з'являється клас перевізників і пасажирів, які професійного класом, (окремим інститутом) який займається цим на постійні основи. З'являються соціальні ролі як «перевізник», «пасажир».

Наступний відлік розпочинається у виявленні проблеми в задоволенні власних соціальних потреб: від матеріальних до організаційних.

Головну модель при виборі напрямку і транспортного засобу грала роль дія, яка часто повторюються, потім стає прикладом, включається в повсякдення, згодом стає образом для наслідування.

Частина мобільності була заснована зв'язками, завдяки масовим потоком можна було пересуватися по-новому, і на більших дистанціях за певними маршрутами, що створювало своє уявлення про час і простір [63, С.202].

Публічний простір трансформується в мобільність і стає новим процесом у великих містах, так само, виокремлюється «публічний» і «особистий» простір. Новий публічний простір не завжди належить державним структурам, зокрема перші трамваї в Києві були у власності окремих незалежних підприємців. Вони скоріше підкорюються управлінню з безпеки пересування пасажирів, яке регламентується зі сторони виконавчої влади в місті.

По-друге, простір відкритий до масової аудиторії, яка спроможна платити за проїзд. Також важливим є доступ до розкладу, за якими може здійснювати перевезення закріпленим за конкретним місцем у графіку.

Далі з'являються нові способи комунікації: взаємодія пасажирів у вагоні купе, трамвайних салонах. У XIX столітті домінує паровий двигун у виробництві й забезпечення транспортної активності для промислових цілей. Працівники, що

контролюють процес у середині екіпажу мали відстежувати час аби знайти о котрій зупинка на кожній станції. Водночас, як зазначає автор, з'являється популярність на ручні годинники, і також по місту все більше вішають години, особливо на вокзалах [63, С.209].

Розклад стає елементом повсякдення. Щоби дістатися від точки Б до точки А потрібно приблизно орієнтуватися в коротких проміжках часу, в той же час, ефективно розпоряджатися своїм часом. Час стає цінуватися більше. Також стандартизується місцевий час по всій країні, що спонукало до сильнішої мобільності у Вікторіанській епосі. Зустріч підприємців, з міст у міста ставила невід'ємною частиною роботи, а також цінувалась пунктуальності й чіткі домовленості щодо часу.

Механізація руху спровокувала активний розвиток залізничної дороги, що своєю чергою поклало фундамент для розвитку системної модерації розкладу і швидкістю руху пересування. Також механізація мала вплив на розвиток транспорту загалом, як приватного, так і громадського. Залізничний транспорт розширив уявлення про простір, місця, які можна з'єднувати на великій відстані.

Сучасні суспільства все більше показують рух, усе більше долається відстань на великих дистанціях, за все менший проміжок часу. Нові комунікації й право на пересування прописується в конституції й декламує ООН. Кожна людина має право на пересування.

*Справедливість* розглядається як соціокультурний феномен із погляду аксіологічного й деонтологічних аспектів, за якими закріплюється поняттєвий апарат нормативних і ціннісних характеристик.

Інший дослідник розглядає у своїй статті мобільність через призму справедливості. Е.В. Карчагін фокусується на феномені мобільності в контексті Модерності [32, С.68-78]. Автор бере до уваги критику політичного у С. Кессерлінга щодо зворотної сторони мобільності, яка проявляється в несправедливості, нерівності в рамках самої мобільності.



Поняття про справедливість не може існувати в суспільстві, яке наповнено альтруїстами. Проблема справедливості актуалізується, коли є не тільки нерівність, але коли є потреба порівнювати, зіставляти суб'єктів. Від можливості зіставлення, зрівняння інтересів суб'єктів, маючи на меті відстояти свою правду.

Інтерпретація може бути різною, почуття справедливості з'являються в умовах нерівності й дисбалансу доступу до благ.

У науковому соціальному дискурсі проблема справедливості напряду пов'язана з теорією нерівності [7, С.70].

Принципи справедливості мають тягу до різноманіття думок, у різних суспільствах по різному оцінюються блага. Проте, автор наводить конкретні приклади, за теоретичною роботою Уолцера, який визначає 11 базових елементів, серед них: участь у соціальних групах, безпека, гроші й товари, посада, вільний час, важка робота, освіта, любов, сім'я, політична влада, визнання тощо.

Уолцер також виводить поняття *complex equality*, за яким «соціальні блага Х не мають розподілятися серед чоловіків і жінок, які отримують інші блага Y, тому що вони мають Y, не в значенні Х» [7, С.20].

Отже, тема справедливості активно порушується в західних дослідженнях, починаючи із 70-х років минулого століття й особливо за останні 10 років протистояння політиці неолібералізму в міських практиках західних країн.

Окремих досліджень як *Urban Justice Studies* поки не немає, проте є ряд дослідників, які активно цим займаються (як Д. Харві, А.Лефевр). Ці автори виводять нові критерії несправедливості в сучасних містах.

Справедливість у місті відбувається завдяки розподілу соціальних благ і обмежувачів у часопросторі міста. М. Уолцер виділяє чотири ознаки: особливий контекст; особливість розподілення благ; різнобарвність принципів. В глобальному масштабі знайти цілий негативний і позитивний вплив, зокрема дослідник Р. Сенет визначає вплив «гнучкого капіталізму» [53, С.95-107].

Діалектика парадигми, яка зараз домінує, являє в собі гнучкість і байдужість: нова й нетривала прив'язаність до одного місця, що активно змінюється й мобілізується з епохою гнучкого капіталізму. У культурних

дослідженнях проявляється в контексті ідентичності, місто приймає мігрантів і таким чином створює гібридність.

Аргумент щодо цієї проблеми наводить автор: 1.) втрата фізичного зв'язку з містом, кожен може жити де захоче. 2.) стандартизація міського простору, так само і вигляду магазинів, робочий місьць, будівель, 3.) руйнування інституту сім'ї [53, С.103].

Тамара Злобіна пропонує розглянути місто за межами домінуючого дискурсу про велику урбаністичну традицію міст, і поглянути на місто через повсякденні практики, які для більшості репрезентується образи міста через маршрути: дім-робота, навчання-дім [23].

Доволі часто мешканці міста не потребують бути включеними в центр міста, де відбувається культурні й туристичні події, знаходяться галереї й кав'ярні, привілеї для «високої культури». Цікаво, що образи міста, можуть бути репрезентовані повсякденним маршрутом містян. Насамперед, це розвінчує стереотипні уявлення про місто, яке репрезентується на туристичних сайтах.

Образи міста формується завдяки громадському транспорту, який курсує в межах міста; може перевозити людей з однієї точки міста в іншу.

Транспорт — це система [22, С.84] в контексті міста, яка знаходиться на перетині макро й мікро рівнях, що має в собі технічні й символічні об'єкти. Соціально й економічна справедливість полягає в покращенні сервісу транспортних систем аби збільшити мобільність містян, які могли вільно перемішатися до шкіл, магазинів, роботи та інших важливих місць функціонування.

Не менш важливу роль грає в міськму просторі мобільність, як ми зазначали вище. Мобільність — спосіб переміщатися з одного місця в інше, а також можливість його переміщення полягає в якості, швидкості й безпеці.

Учасниками, які формують справедливості чи несправедливості можуть бути представлені зі сторони місцевої влади, забудовників або громадського руху. Р. Парк дивився на громадський простір із погляду морального принципу, бар'єри й фізична відстань створює дистанцію.

Для дослідника Е.В. Карчагін «справедливість — це блага, актуальні цінні саме в місті. Так само це й негативні явища, антиблага, які мають циркулювати в міських просторах» [32, С.72].

Дослідник, якого вже згадували Дж. Уррі описує транспорту системи не тільки через соціальну нерівність, а через комплексні проблеми пов'язані зі зручністю й доступності транспорту, а також обмеженими способами комунікації» [63, С.351]. Виділяє декілька смислових значень поняття *мобільності*.

Дж. Уррі вводить поняття соціальної мобільності на противагу соціології цифр і статистики. На його думку, соціальні науки мають на меті зафіксувати: тягучість життя, його нестабільність, різнобарвність, не забувати про афективний сторону соціального буття [64, С.9-10].

Під доступності розуміється чотири аспекти насамперед: 1) економічний; 2) фізичний; 3) організаційний; 4) темпоральний. Перший потребує економічні інвестування, яке найбільше несправедливо розподіленою Другий і третій пункт охоплює фізичний простір, який дає/не дає можливість пересуватися в різних напрямках, наприклад, регулярні рейси. І найважливіший, на мою думку, темпоральний, адже це фактор часу, не завжди можна скористатися послугами транспортних засобів, особливо під час карантин обмежень або нічних маршрутних таксі.

Важливу роль відіграє справедливість, як ми зазначали в попередніх розділах, адже взаємодія людей, включає різні локальні перипетії на встановлення справедливості й розв'язання питань у конфліктних ситуаціях. Також важливий рівень безпеки, ми спостерігаємо ці проблему найбільше представленою в маршрутних таксі, які характеризуються найбільше конфліктним і небезпечним транспортом у Києві.

Дослідниця міфології вдало зазначає про «капсулу смерті». Кургузова наводить наступний опис образу водія в маршрутних засобах перевезення: «Мовчання одне з важливих ритуалів поведінки водіїв й пасажирів, обмежені знаходиться в одному просторі...Зоологізація образу водія і його

гіперсексуальність, як прояв голоду й атрибутів змії й самої смерті, яка об'єднує водія й машини в одне ціле — механічного дракона» [37, С.229].

У ході свого дослідження авторка приходить до таких висновків щодо проблематики справедливості в маршрутному таксі для пасажирів:

1) Під час завантажених години, люди, який сідають у середині маршрутку від кінцевої зупинки, не можуть зайти в салон, адже всі місця вже зайняти від початку маршруту.

2) Через нерегулярність маршрутів, пасажир не можуть розраховувати на точний графік, адже він не дотримується з боку водіїв маршрутного таксі.

3) Байдужість водії щодо запізнення пасажирів на роботу.

4) Водій має права відмовитись від перевезення тих чи інших пасажирів, якщо, наприклад, пасажир супроводжується сильним запахом.

5) Вхід у саму маршрутку може супроводжуватися труднощі в людей з інвалідністю й пенсіонерів. Нижній частина маршрутка не синхронізується з лінією бордюру зупинки, щоб полегшити мобільність і час заходження в салон.

6) Оплата проїзду може бути однаковою в межах одного маршруту, наприклад, пасажир може проїхати на одному маршруті 5 км, інша людина 20 км — вартість одна й та сама. Чи навпаки пасажир може заплатити повний тариф, але йому, наприклад, потрібно проїхати тільки одну зупинку.

7) Порушення правил живої черги перед входом у маршрутне таксі. Конфлікти за місце в черзі.

Відповідно зовсім з іншими особливостями стикається водії маршрутки. Основі проблеми, які визначає Н.В. Кургузова [37]:

- 1) Нерівномірність пасажиропотоку в рамках рейсу.
- 2) Порушення правил поведінки пасажирів.
- 3) Пізно оголошують прохання про зупинку.

#### 4) Часто немає решти на крупні купюри. Відсутність кондуктора.

Соціальний порядок маршрутного таксі, визначний як «*суспільство на годину*», це відображується в інтенсивному часі, який обмежений у коротких переїздах, як зазначає авторка [37, С.227].

Отже, проблеми виникають у зіткненні універсально й партикулярних практик, які є характеристиками приватного і громадського транспорту. Також відбувається «*одомашнення*» водіїв маршруток, адже в маршрутці немає віконця, що відмежовує простір водія і пасажирів, як наслідок, відсутнє соціальне відмежування, що за замовчуванням вбудовано в трамваях й автобусах. Відповідно, водій маршрутного таксі сприймає простір як свій особистий, тому може включати музику, курити, розмовляти по мобільному телефону.

Внутрішній аспект проблем полягає в кількості і якості транспорту, стосовно інших транспортних засобів.

Отже, у цьому розділі ми розібрали соціокультурні концепції міста, над якими працювати урбаністи ХХ століття. Серед них: Г. Зіммель, М. Вебер, А.Лефевр, П.Бурдьє. Розглянули два теоретичних підходи Чиказької і Берлінської школи. Не існує єдиного правильного визначення соціокультурного підходу, натомість ми розглянули декілька важливих культурних просторів: повсякденність і справедливість.

Мультидисциплінарність підходу дозволяє нам охопити міські практики, з якими стикаються жителі великих міст, під час подорожей, або ж, використовуючи поняття Т. Парсонса *міграції*.

Сучасні дослідники сконцентровані на специфічних культурних особливостей розвитку громадського транспорту. Зокрема, ми розглянули візуальну концепцію Б. Дубіна «того, що бачиш»; Н. Сорокіної практики повсякдення в маршрутному таксі; Е. Карчагін розглядає локальність у справедливості міста і міських практик; А. Хвиль досліджує повсякденність як

невід'ємну частину життя містян, що породжує нові практики взаємодії та комунікації, а також сприйняття візуальних карт як репрезентація містян про знання міста.

Також ми проаналізували громадський транспорт через вимір мобільності за концепцію Дж. Уррі як соціальної детермінанти. Поява мобільності пов'язана насамперед з розвиток економічних інвестувань у великі міста ХХ століття, що стало наслідком появи нового поліцентричного міста. У центрі міста знаходяться всі потрібні точки для функціонування: магазини, офіси, школи, до функціонування яких, громадський транспорт забезпечує повноцінний колообіг.

## **Розділ 2. Характеристика транспортної системи сучасного Києва.**

Місто трансформується через нові засоби пересування. Транспортна система формує образ міста, даючи можливість бути мобільним або навпаки породжує відсутність мобільності. Зокрема у Києві ми можемо спостерігати розгалужену систему транспортних засобів. Найбільш кількісно представлені в повсякденні киян, включають у себе різні транспортні зв'язки, серед них ми можемо виокремити: трамвайна система, маршрутне таксі, а також метрополітен. Кожен цей вид транспорту перерахований вище ми розглянемо у цьому розділі, а також його історичну і культурну значимість для Києва.

За останній рік кияни здійснили близька 323 мільйонів поїздок. Як зазначає громадський інформатор «Хмарочос»: «з 323 мільйонів лише 138 млн заплатили за проїзд, решта пасажирів – це пільговики» [43]. Питання фінансування одне з болючих у сучасному Києві. Основний перевізник киян і гостей столиці - «Київпастрас», а також окремі або згуртовані приватні підприємці з власним автобусом виробництва заводу «Богдан».

Транспортні проблеми великого міста несуть в собі значну кількість запитань, тому, аби дати відповідь на ці питання потрібен комплексний аналіз даного процесу. Наразі місто не може існувати без транспорту, завдяки якому можливе виконання багатьох функцій: від соціальних до економічних. Одна з головних цілей — це об'єднати велику агломерацію Києва й області, щоб місто стало зручним у своєму користуванні.

З дослідження Світового Банку, яке було проведено у Києві в 2015 році за замовленням Київської Міської адміністрації для поліпшення і стратегічне розрішення маршрутів міста були названі головні мотиви використання громадського транспорту киян. По-перше, це шлях між домом і роботою (49% респондентів); по-друге, продовольчі потреби, шопінг – 20%; соціальні цілі – 19%; четвертий мотив – освітні цілі 6%; далі медицина 2% та останню ланку

посідає інше – 4% [16, С. 11]. Як ми бачимо, щоб забезпечувати повноцінне функціонування міста нагально потрібен громадський транспорт в агломерації Києва й області для того аби мешканці могли задовольняти базові потреби для існування.

Найбільш популярний транспорт – метро. Близько 37% користувачів відають перевагу саме метро. Друге місце посідає маршрутка (приватна і державна) – 22%; тролейбус – 17%; автобус міський – 12%; трамвай – 9% [16, С.14]. У наступних підрозділах більш детально розглянемо переховані підвиди громадського транспорту, які домінують у повсякденному використанні киян.

З розвитком міста і його відповідного збільшення в територіях, виникає потреба у сполученнях з передмістя, а також спальних районів з центральними зонами, де відбувається основні соціальні, економічні і культурні події.

Потреба у перевезенні значно зросла для пасажирів за останні десятиліття років, які мешкають за межами Києва. Зокрема у цьому розділі ми розглянемо феномен маршрутного таксі, логіку його функціонування. Як в сучасному Києві функціонує громадський транспорт, які маршрути існують, за якою траєкторією пасажирі обирають той, чи інший вид транспорту.

На сьогоднішній день не можна уявити міста без міського громадського транспорту. Коли міста розвиваються та збільшуються в геометричній прогресії виникає запит на розвиток системи та ліній громадського транспорту. Поява метрополітену стає революційною подією у Києві. Ми розглянемо історію київської підземки, а також особливу роль, яку відіграє пасажир у метро.

Науковець, що досліджує міські студії Києва минулого та позаминулого століть пише про перші засоби міського пересування у Києві у другій половині XIX століття. Стефан Машкевич у своїй роботі зазначає, що: «Економічно вигідно створювати підприємства, основною функцією яких є транспортування пасажирів уздовж маршрутів, за тарифами, які може собі дозволити більшість, працюючого населення. Як наслідок у містах зароджується громадський міський транспорт»[42]. З цієї тезию можна погодитись безперечно, адже з новим способом існування місто розширяє свої географічні зони та відповідно потребує



нового підходу сприйняття. Разом з тим, виникають перші спроби створення регулярних систем міського транспорту.

Розпочинаючи розділ варто зазначити основні забудовані території Києва на початок першої половини XIX століття під час, наступаючого процесу індустріалізації.

Отже, Київ XIX століття закріплював за собою такі території як: Поділ, Верхнє місто, Печерськ та передмістя (Татарка, Лук'янівка, Куренівка). За планом тодішнього архітектора міста Києва Андрій Меленський мав на меті з'єднати всі території в одну систему за головним планом міста. У першу чергу він розробив сполучення безпосередньо в самому Києві, далі було прокладено магістраль з Поділу на Печерськ. У 30-роках XIX століття розпочинається забудова Хрещатику. Починають курсувати перші лінії конки з Нижнього і Верхнього міста, Бессарабської площі. Після турецької війни збудовано фортецю на Печерську (сучасна назва – «Київська фортеця»). Роками пізніше розпочалась забудова біля річки Либідь з новими будинками, згодом ця місцевість отримала назву Нова Забудова (нині вулиця Антоновича та Велика Васильківська) [29, С.157].

Згодом Хрещатик стає центром нового міста, де проходить жвава торгівля, зустрічі міських підприємців, формується активне життя міста. Потім центр міста переїздить з району Печерську на сучасний Хрещатик. Далі за планом Меленського будується залізничний вокзал у 1869 році.

Перші сполучення для пересування містян завдяки транспортними засобами були покладені на залізницю. Проте, в той же час, перші лінії конки вже були прокладені вище перерахованими вулицями, які були спрямовані на пересування містян в межах міста у будь-яку пору року та мали постійний і регулярний характер. Попри те, що перші спроби перевезення людей здійснювались міжміськими сполученнями, а тільки згодом внутрішніми.

У цьому розділі розглянемо феномен маятникового мігранта [22, С.96]. Феномен, який був описаний у роботі Вукан Р. Вучік «Транспорт у містах зручних для життя».

## 2.1. Маршрутне таксі: гібрид приватного і громадського.

Більш поширена назва маршрутного таксі – маршрутка. За останніми даними в маршрутках у Києві проїжджають близько 138 мільйонів кілометрів щороку. На противагу трамваї, автобуси і тролейбуси – 80 мільйонів кілометрів [43]. Як бачимо, різниця полягає удвічі більшій завантаженості на дороги, адже маршруте таксі потребує більше маршрутів, бо за замовчуванням перевозить значно меншу кількість людей, ніж трамвай або тролейбус. Отже, ми можемо стверджувати, що регулярність маршрутів маршрутного таксі значно вища ніж приміром з трамваями. Проблема пов'язане з обмеженої кількості пасажирів у салоні, вона є лімітованою - до 45 чоловік за перевезення, в той же час, трамвай може провозити до 100 людей на рейс.

Як зазначає дослідниця громадського транспорту Н.В. Сорокіна, що історія маршрутного таксі пов'язана з витісненням автобусних газелей минулого століття, які курсували в межах міста до 90-х років і початку 2000-х. Образ маршрутного таксі насамперед пов'язаний з аваріями й небезпекою на дорогах, а також місцеві урбаністи Києва намагаються протистояти новим маршруткам та актуалізувати більш екологічні засоби перевезення, мінімізувавши дизельний транспорт [44, С.147].

Два інших автори аналізують феномен соціотехнічного ансамблю маршрутки у контексті пострадянського простору, в рамках особливості поєднання приватного і громадського в собі. Маршрутка є вдалим прикладом цього поєднання.

Транспортна система полягає у певній транс мобільності, яка формується на специфічних умовах. Зокрема, у країнах пострадянського союзу з приходом капіталістичні відносини в правління соціальними сервісами й послугами, розпочинається продукування нових процесів про справедливість в урбаністичному просторі [26, С.3-4]. Така новітня соціотехнічна інновація — мікроавтобус Богдан, який з'явився на мапі Києва на початку 2000-х [51].

З одного боку, мобільність транспорту актуалізує проблемність інституалізації технічних неполадок, у контексті маршрутного таксі. Надійна транспортна система дозволяє бути «у мріях»: щось читати, дивитися серіал. Проте, з маршрутками виходить все навпаки — неможливість не бути присутнім в цій взаємодії, постійно треба знаходитись в режимі «*тут і зараз*». Як наслідок можуть виникати конфлікти між пасажирями, супроводячи суперечками. Нормальний стан роботи маршрутки близький до дисфункції й недієздатності, як зазначає А.Г. Кузнєцова [35, С. 141].

Отже, гіпотеза полягає в тому, що маршрутні таксі в пострадянському місті за замовчуванням перебувають в стані поламавання в результаті безперервної взаємодії з пасажирями, у той же час, з великою завантаженістю на саму дорогу, без яких маршрут був би неможливий. Конфлікти є наслідком виконання соціальних ролей, які детермінують більше спонтанність й ірраціональність, а також міжособистим характером, що наповнює простір маршрутки [35, С.143].

Також автори зазначають, що часто в масових засобах інформації транслують образ низько кваліфікаційних кадрів, непрофесіоналізм водії. Цей міф пов'язаний насамперед з небезпекою перевезення в самому маршрутному таксі, і з наявністю великої кількості маршруток на дорогах. Проте, журналіст не вказують головні технічні проблеми, що породжують ці конфлікти. Запропонована евристична гіпотеза пропонує розглянути конфліктність пасажирів у контексті справедливості.

Конфлікт виникає у формах мобільності, який охоплює той технічний ансамбль, що пропонує маршрутне таксі, що в свою чергу заснований на різних моделях протидії публічного і приватного, нового гібридного транспорту в пострадянську місті.

Українська дослідниця громадського транспорту Анна Хвиль визначає проблематику ролі маршруток у місті наступним чином: «маршрутки, що пробігають по всіх закутках міста, рухаються за логікою, відмінною від тієї, що була закладена в транспорту мережу міста» [67, С.50-51]. За сполучанням маршрутки функціонують у хаотичному порядку, в рамках комунікації між

містом, створюючи додаткові натовпи на зупинка: пробки на дорогах, аварії. Є маршрути, які дублюють один одного, як наслідок не закріплюють усіх районів міста Києва [67, С.52-44].

За головними ознаками громадського транспорту ми можемо говорити про певну стандартизацію правил, а також наявність фіксованих маршрутів і регулювання вартості за одну поїздку, що задекларовані вищим управлінням, з боку міської влади. Всі мають наслідують ці правила без виключення або пасажир може отримати штраф. Проте, у маршрутному таксі часто правила порушуються самими водіями і пасажирами, кожен з перерахованих агентів потребує окремої уваги у цьому розділі.

За ознаками приватного транспорту спостерігається його *гнучкість*. Посадка і висадка може бути здійснені за бажанням водія або за потребою пасажирів (громадський автобус зупиняється на кожній зупинці без виключення, навіть, якщо у вагоні немає людей). Водії може сам здійснювати врегулювання ціни за вартістю поїздки, впускати чи не впускати ту чи іншу людини [35, С.146].

Часто маршруте таксі є у власності конкретного водія, тому директор свої маршрутки має спокусу закінчувати, розпочинати робочий день за власним розкладом, здійснювати передачу оплати за проїзд тощо.

Інтер'єр у середині маршрутки може варіюватися за особистим баченням водія. Водія вбачає в своєму власному транспорті — дім, до якого час від часу заходять гості, які мають зберігати порядок і охайність у салоні. Через гнучкість, разом зі стандартизацією традиційного громадського транспорту продукується почуття несправедливості, яке спричиняє у майбутньому конфлікт. Поїздка на маршрутному таксі стає проблемною і конфліктною, адже зіткнення універсалізму і партикуляризму правил, що спостерігаються у громадському і приватному транспорті [35, С.148]. Тут підтверджується гіпотеза про справедливість, яка не є доступною в кожному окремо випадку. Режим маршрутного таксі породжує несправедливість по відношенню до пасажирів, яким не дозволяють заходити у салони та здійснювати міграцію між містом.

Маршрутне таксі з'являється на мапі Києва у наслідок стагнації транспортної системи автобусів, трамваїв і тролейбусів. Їх утримання потребує великої суми фінансування і дотацій від влади, яка має надходити від міського бюджету.

У 90 роках минулого століття фінансування міського бюджету на громадський транспорт практично зводиться до нуля, надаючи перевагу автомобілістам. Також на арену громадського транспорту виходять так звані “газельки”, які користувалися попитом у локальній спільноті. Комфортабельність нового транспорту, демократична ціна проїзду заохочує містян обирати саме цей вид транспорту. Швидкість значно перевищує швидкість автобусів чи трамваїв, адже водій маршрутки може змінити маршрут у зв'язку з пробками, чи наприклад, не зупинятися на кожній зупинці, якщо цього не потребують пасажери.

Інша дослідника — Н.В. Сорокіна, проводить етнографічний аналіз субкультури водії маршрутки. Аналізуючи різні способи поведінки, атрибути, формальні й неформальні правила [54]. Авторка досліджує умови на прийняття на роботу водіїв, що мають відповідати, по-перше, певній кваліфікації; по-друге, мати права категорії “С”; по-третє, проходити медичну комісію, а також бажаними є мати характеристики з попередньої роботи. Роботодавці можуть наймають на роботу по рекомендації знайомих [54, С.65]. Професія водії маршрутного таксі є небезпечною, і з можливими ризиками технічних поломок, аварійні зіткнення на дорогах, більший заробіток за умовою, що порушується допустима кількості пасажирів на перевезені, нерідко зустрічається довший робочий день.

Графік, за даними Н. В. Сорокіної є нестабільним, водій може працювати два дні, день відпочиває, далі працює три дні підряд [54, С.66-67].

Водночас, водії часто порушують офіційні інструкції щодо робочих часів, невиконання правил технічного забезпечення стану автомобіля, також водії маршрутки без наявності кондуктора не можуть видавати квитків при купівлі.

Бувають нерідко обумовлюється ситуація, коли водії паркують свій автобус біля будинку, де вони мешкають, а не на спеціально виділеній стоянці або в автопарку.

У маршрутному таксі встановлюються економічні відносини напряму з водієм, пасажир передає готівку через інших пасажирів до водія, який приймає оплату.

Леся Ставицька досліджує дискурс української маршрутки в контексті мови. Завдяки засобам комунікації ми можемо з іншого ракурсу розглянути феномен маршрутки. Авторка стверджує, що: «Засоби пересування різнотипні за модифікацією семіотичного поля. Транспорт безумовно належать до явищ культури» [57, С.39]. Розглядати семіотичну структуру важливо, адже транспортні комунікації між пасажирами змінюють і відтворюють нашу дійсність. Наприклад, в українській літературі це найчастіше образи трамваїв у художніх творах ХХ століття. У прозових творах письменників ми можемо бачити опис події, яка відбувається в контексті комунікації з транспортною системою. Транспортна система – наше повсякдення, яка транслюється безпосередньо в художніх творах мистецтва.

Авторка так само аналізує вивіски в маршрутному таксі, які «корелюють з деонтичними модальностями» [57, С.35], що насамперед описують дозволені і заборонені практики. Мовні практики, які забезпечують ту чи іншу дію в маршрутці. По-перше, заборони пов'язані з владою мовного дискурсу, що панує в маршрутці. Наприклад, такі фрази можна зустріти в маршрутках Києва чи Львова: «Не курити», «Не влезай — убьет», «Не сорить», «Не стой над душой», «Товариші пасажири, їжте насіння з лущинням», «Говорите тише, уважайте сон водителя», «Места для сексуальных и обаятельных» тощо.

Також дослідниця Л. Ставицька помічає важливий аспект відмінності державного громадського транспорту з маршрутками: «стіни салону маршрутки промовлять до пасажира не тільки інформативними директивами, а й силою-силенною хамувато-гуморитичних віршованих лозунгів, застережень, “прикольних”...і культурно-ментальні домінанти водія як маленької влади у засобі пересування» [57, С.36-37]. Знову ж таки це проблематику характерну відмінність

приватного і громадського транспорту полягає у власності маршручика свого особистого авто, а не виділим за державним коштом. Водія в цій ситуації може задавати свої «правила гри». Також це свідчить про простір для дискусії серед пасажирів на різні міметичні, гендерні теми.

Тамара Злобіна визначає проблематику української сучасної культури через виміри та означники ті, що присутні в кабіні водія. Зокрема, авторка застосовує метод невербальної семіотики маршрутного таксі наступними ознаками: а) релігійність та обрядовість (різноманітні іконки, релігійні обереги); б) масова культура (наліпки, плакати зі зображенням зірок); в) споживацька культура (брелочки, іграшки); г) політичні та патріотичні артефакти; г) традиційна культура («Щоб машина завжди додому верталася») [28]. Завдяки невербальним елементам у кабінах водіїв можна зчитувати локальні, культурні вподобання певної субкультури маршрутчиків.

Заголовки статей у ЗМІ щодо МТ характеризується певним драматизмом; переважна більшість статей вказують на технічні неполадками та інші випадки. Наприклад, в українських медіа транслують наступні меседжі: збивають пішоходів на смерть [19]; наїжджають на водіїв, які пересувається на мотоциклах [62]; зіткнення з трамваєм [63]; наїхала на зупинку [18]. Такого роду аварії характерні не тільки у Києві, а охоплюють всю територію України: від Львова до Маріуполя. Також важливим зазначити в дискурсі київських маршруток - це наявність небезпеки – одна з найперших асоціацій з маршрутним таксі. У цьому розділі ми спробуємо дати відповідь на цей обумовлений феномен.

Дослідниця О.В. Аксьонова визначає, що надземний транспорт Києва серед маршрутного таксі є надзвичайно популярним у містян, півтори тисячі маршрутів [8]. Авторка розглядає декілька основних проблем пов'язаних з небезпекою перевезення пасажирів: 1.) під час години пік: водії маршрутки наповнюють свої салони більшою кількістю пасажирів, ніж встановлено правилами; 2.) нелегальні маршрути, які не мають ліценції, але здійснюють поїдки завдяки наявності прав категорії “С”, а також документом з посвідченням

приватного підприємця; 3.) полягає в екологічній катастрофі для навколишнього середовища [8].

Натомість вище зазначеним проблеми можна розширити через призму, яку пропонує дослідниця, а саме авторка розглядає часткове розв'язання проблем. По-перше, переведення маршрутних таксі на трамвайні рейки, послаблюючи забруднення повітря в Києві. По-друге, вказувати в кожному автобусі інформацію про водія, наявність ліцензії на маршрут. Як результат, ми можемо бачити більшу компетентність водіїв, мінімізувати кількість ПДР на дорогах. Отже, дослідниця зазначає, що: «Перевізник має гарантувати виправність транспортного засобу перед кожним виїздом» [8, С. 46]. Відповідальність лежить на водії, адже маршрутне таксі має характер приватного транспорту.

### **2.1.1. Агенти: водії.**

Водій громадського транспорту претендує на спеціальний огляд у повсякденні міського життя, адже продукує нові практики і взаємодії, що вписані в систему координатор транспортної системи маршрутних таксі. Професійна група водіїв у цьому дослідженні стають об'єктом аналізу через соціальну теорію. Кожен наземний чи підземний транспорт від трамваю, автобусу до маршрутного таксі має свої відмінності, про який ми будемо говорити далі.

Маршрутники у своєму професійному колі можуть спілкуватися сленговими виразами, які розуміють тільки в обмеженій спільноті, що володіють семіотична значенням, що вписані в культуру повсякдення водіїв маршруткі.

Наприклад, авторка, яка досліджує субкультуру водіїв маршруткі Н.В. Сорокіна, вказує на єдину відтворену форму взаємодії “*водій-пасажир*”, які своєю чергою базується на економічних, соціальних і культурних відносинах [54, С.66].



Робота водія полягає у комплексі дій, які він відтворює кожного дня, зокрема це комунікація з колегами та пасажирями салону.

Сприйняття повсякденних подій маршрутчика формується завдяки наявності автобуса, який є елементом матеріальних благ, що додають нові сенси. «Автомобіль, - за Ж. Бодрійяром, — це елемент “системи значення”, що характеризується “сферою домашнього вжитку”»[13, С. 74]. В контексті маршрутки ми можемо говорити про одомашнення, яке відбувається завдяки новим килимках у салоні; наліпками біля водія у салоні; чохли на сидіння; талісмани; маленькі ікони; ароматичні засоби тощо.

Гендерний баланс між водіями розподілений між різними транспортними засобами по-різному. Зокрема водії трамваю – жінки, на противагу водії маршрутки – чоловіки. Водії приватного сектору домінують серед чоловіків у Києві.

### **2.1.2. Автобусна зупинка**

Історія перших зупинок починає свій відлік від XVIII-XIX століть в Європі. Кінна тяга зупинялася біля перехресних доріг, а також біля залізничних станцій [69] за потребою пасажирів. У Києві в часи Радянського Союзу домінували бетонні, величезні конструкції під якими стояли і могла збиратися велика кількість людей. Приміські зупинки будувались за авторськими проєктами архітекторів, що збирають прихильників зі всього світу нині, наприклад, у Німеччині видаються книжки про радянські зупинки [2].

Очікування маршрутного таксі є частиною взаємодії з громадським транспортом. Це час, який витрачають пасажирі з ціллю на майбутню поїздку, що очікує їх в найближчі 10-30 хвилин. Дослідник часопростору Андрій Возьянов зазначає наступне: «Час очікування може сягнути статус особливого

переживання, воно включено в повсякдення міської топографії» [21]. Отже, ми можемо говорити про деякі особливості очікування під час заторів, перед поїздки в транспорті, а зупинка являє собою простір, «де очікуване здійснюється, локалізується і фіксується» [21].

Зупинка може стати об'єктом «не-місця» Марка Оже, який визначає супермаркети, аеропорти як певні транзитні зони, в яких здійснюється ряд наступних дій для досягнення цілі [46, 77]. У цьому контексті розглянути зупинку як транзитну зону, особливо яскраво можна за цим спостерігати на автобусних зупинках. Розклад маршруток наймеш регламентований в Києві за розкладом. Зупинка стає посередником між автобусними лініями і пасажиром, розділяє особистий і приватний простір у собі. Охоплюю нові контексти, що включають новий міський досвід. Мова йде про розбудову МАФІВ на зупинках.

Повертаючись до дослідження Андрія Возьянова, ми маємо не забувати про пасажирів, який перебуває в зоні очікування та людина може не знати точно відстані до зупинки від дому, якщо, наприклад, здійснює цей маршрут кожного дня, вже знайомими дорогами. Це також свідчить про інший аспект зупинки, який встановлює свою авторитетність між іншими громадським просторами. Таким чином, можна спостерігати, як у невеликих містечка біля зупинки формується і відриваються магазини, кіоски, торговельні центр, місця скупчення людей. Стихійна торгівля у Києві майже вся знаходиться біля точок виходу з метро або зупинок надземного громадського транспорту, поєднуючи в собі вулицю і закриті приміщення.

Автобусна зупинка також виконує роль візуального орієнтиру для незнайомців в тому чи іншому місці або районі Києва. На зупинці можна побачити назву, розклад маршрутів.

Подія або насиченість подією включена в коловорот зупинки. Наприклад, маршрутка може здійснювати зупинку в незазначених місцях за проханням пасажирів з вулиці або всередині салону. Таким чином, пасажир завжди слідкує за

маршрутками на дорозі, адже від нестабільності графіку він може пропустити свій автобус, знаходячись віртуально в іншому просторі (у телефон). Проте, якщо розглядати зупинки швидкісного трамваю, які супроводжуються таймером, за яким повідомляється через скільки хвилин приїде наступний потяг. Розклад очікуваний і регламентований, завжди приходить вчасно.

Про зупинки майбутнього Андрій Возьянов вказує на вписану і регульовану систему очікування, коли за GPS-навігацією пасажир може відслідкувати за потрібним йому маршрутом, наприклад, у мобільному додатку перевірити на які зупинці і через скільки прибуде його автобус чи трамвай. Також є цифрові табло, за яким вказується час прибуття [21].

Простір зупинки може також провокувати комунікацію серед пасажирів, запитуючи, чи давно була маршрутка, чи їде той чи інший маршрут до точки Б.

Також простір зупинки можна розглядати як мистецький об'єкт. Декілька років тому німецький мандрівник відвідав Західні міста України та звернув увагу на різноманітні техніки виконання приміських зупинок, які мають бути в списку ЮНЕСКО [59]. Більшість зупинок побудовані за часів соцреалізму та наповнюють тематичні робочі мотиви, бетонні коробки, з масивними дахами. Мозаїчні панно, що прикрашають зупинку всередині або назовні мали ідеологічний характер, з метою ідеологічної пропаганди партії, яка активно фінансувалась на високому рівні. Деякою мірою можна визначати цей простір спадком в контексті вуличного мистецтва України.

Отже, автобусна зупинка наповнена декількома функціями, які полягають з першого погляду з очікування на дорогу, невелику подорож. Проте, місце зупинки в Києві все більше нагадує зону біля якої вибудовується ціла інфраструктура, яка легітимно закріплює за собою ще більший потік людей. З появою таких об'єктів як кіоск на зупинці, автомат для поповнення картки або телефону. Переміщається з реєстру просторів місця до просторів потоків [21].

## 2.2. Метрополітен у повсякденності киян.

Метро є частиною повсякдення киян для нормального функціонування стабільного життя. За останні сто років Київ виріс у десятки разів, з'єднуючи між собою Лівий і Правий берег. До початку пандемії, і заходами, які були впровадженні в зв'язку з карантинами мірами. Метро закрили майже на два місяці, це вперше за всю історію його існування. Останній робочий день був 17 березня і метро відкрили тільки 25-го травня. Раніше метрополітен закривали не на довше ніж на добу в зв'язку з подіями на Майдані в 2014 році [33].

Перший задум київської підземки був задекларований в генплані в 30 роках минулого століття, проте з початком війни відкриття перенеслося на іншу дату [50].

Історія київського метрополітену починається з 50-х років минулого століття. Офіційна дата відкриття метрополітену 5 листопада 1960 року. Того ж року було запущено перший вагон метро по червоній гілці. На гілці вже були розташовані такі станції як: «Хрещатик», «Арсенальна», «Дніпро», «Вокзал», «Університет» [68]. Вже у 1965 році були відкрито станції «Лівобережна», «Гідропарк», «Дарниця». Лівобережжя починає забудовуватися півострів Русанівка і Березняки. У 1963 році відривають наступні дві станції: «Політехнічний інститут» і «Шулявка». Згодом у 1979 році відкривають ще дві станції на Лівому березі – «Лісова» і «Чернігівська». У 1987 з'являться зупинка «Ленінська» (нині «Театральна»).

У 70-х роках розпочинається будівництво синьої гілки, вже наприкінці сімдесятих відкривають станцію метро «Майдан Незалежності», «Поштова» і «Контактова» площі. Далі гілка розширилась ще на декілька станцій: «Тараса Шевченка», «Проспект Корнійчука» (сучасна «Оболонь»), «Петрівка» (сучасна «Почайна») і «Мінська».

Наприкінці 80-х розпочинається активне будівництво зеленої гілки. На сьогодні київський метрополітен налічує 52 станції, загальної довжиною 70 кілометрів.

Сучасний вигляд Києва вже не можна розглядати без ключової транспортної системою підземелля. Метро – ключовий громадський транспорт в проєкті великих модерних міст ХХ століття. Проте, знаходячись перед очима нашого повсякденні, воно нібито стирає відчуття присутності у нашому житті. «Метро – типовий приклад дуже знайомого, але водночас абсолютного невідомого фрагменту міського життя» [26, С.3].

Київський метрополітен малодосліджений в культурологічній царині, так само в суспільних науках. Культурологічні лакуни в дослідженнях київського метрополітену є актуальним предметом цього підрозділу.

Перш за все, метро продукує важливу ціль, яке пов'язане з відтворенням одної з найчастіших практиках проживання у великому місті - його міграція з дома на роботу, так званий, феномен *міграційного маятника* [22, С.96].

Метро складна система комунікаційних і транзитних пересувань, що включає в собі наявність мобільності в рамках одного міста. У той же час, стає важливим об'єктом цього дослідження, яке має на меті охопити сучасний контекст великої системи київського метрополітену, а також практики, які включені у систему пересування в підземці міста.

На мапі соціальних і культурних досліджень з'являється нова роль – користувач метро. Новий спосіб взаємодіяти, охоплює нові ролі, з якими стикається вперше у Лондоні 1863 року, з появою першої лінії метрополітену. Як зазначає дослідниця О.В. Запорожець: «Метро відкриває нові додаткові можливості для міста, збільшення кількості переміщення, які здавались вдалим вирішенням проблеми з великим обігом пасажирів і тодішнім населенням Лондону» [26, С.5-6]. Тільки в перший рік існування лондонське метро досягнуло позначку в мільйон перевезень [4].

Разом з тим, виникає нова технологічна машина, що, по-перше, стає технологічними засобом, який дозволяє пришвидшити темп міського життя.

Проте ми можемо бачити інші цілі. Якщо говорити про відкриття московського метрополітену, то очільники влади ставили на меті ідеологічні показники, щоб ствердитися. Дослідник московської підземки акцентує увагу на репрезентації досягнення всіх республік, зображуючи найбільш відомі здобутки, так чином, влада показувала свій вплив над західними суспільством [45].

Водночас, метро розширювало свої межі задля мобільності і доступ до переміщення в нові райони Києва. Окрім цього, метро закріплювало за собою часову межу міста. Режим роботи починався о шостій ранку і закінчувався о дванадцятій ночі в робочі дні, з восьмої до десятої у вихідні дні. Ще одна значна причина, яку варто додати до цього списку, наводячи цитату з антропологічних записок О.В. Запорожець: «Очевидно, що індустріалізація дозвілля – поява парків розваг, кінотеатрів, спортивних споруд і торгівельних центрів – перемістило вихідні за межі домашнього кола, додаючи різні маршрути метро. Раніше пов'язані транзитні простори, будинок і робот, метро включає в орбіту значимі міські простори відпочинку і дозвілля» [26, С.7]. Метро існує у великих містах, щоб вирішувати різні раціональні проблеми, перше за все, пов'язані з масовим перевезення містян і швидкістю.

Метро – частина історії міста, яка потребує детального дослідження, адже загальний контекст життя, технологій змінюють сам спосіб перевезення.

Новим колообігом у цій системі постає роль самого пасажера. Дослідниця О.В. Запорожець описує це в межах терміну *метрокористувач* [26]. Наприклад, нові тілесні практики користувача метро можуть бути видозміненні: пасажир метро, чекаючи свою зупинку до роботи зранку закриває очі під час поїздки. Це певне занурення в сон, проте, коли настав час зупинки пасажирів вскакує і прямує до виходу з вагону. Нова форма перевезення пасажирів, закріплює нові форми і практики разом з нею. Вже саме перебування в метро констатує новий порядок культурних конвенціональних практик [26, С.9].

Інший погляд на нову практику модерності розглядає Чарлін Чарплін через призму песимістичного прогресу. Зокрема у фільмі «Модерні часи» режисер зображує натовп людей, який тільки-но вийшли з метро, перетворюючи цей

натовп на алегорію стаду вівців, що хаотично рухаються з простору підземки, наче, перебуваючи на пасовиську.

Інша сторона метро полягає в уніфікації. Метро стає схожим на фабричне виробництво, яке наслідує конкретним привалам, стабільності маршрутів, руху, розкладу тощо. Поява технологічної уніфікації закладено в ідею міста сучасності.

В іншому фільмі «Метро» Ентоні Есквіта (Додаток А) режисер дивиться під позитивним кутом зору, що насамперед, поїздка в метро може бути простором для знайомств, флірту, розмови про життя. «*Метрокористувач*» одомашнює простір підземелля, наповняючи його своїми сеансами. Важливий момент для сучасних досліджень у постаті людини, через те, як людина оживляє простір метро. Звернення до людини говорить нам про важливість мобільності, значення повсякденності буття.

Пасивна роль користувачів транспорту змінюється в культурологічних дослідженнях, відбудовуючи нову значимість, імпровізацію в повсякденні метро.

Поїзди в новому транспорті дали можливість проводити час по інтересам або інколи, навіть, ігнорувати діючі правила. Дослідниця О.В. Запорожець зазначає, що: «Час переміщення – легкий для прояву своїх пасивних інтересів, і здійснення їх саме в просторі метро, стають частиною вільного часу. Воно раціоналізується – планують, завчасно готуються, обираючи набір занять або розваг. Воно заповнюється діями, які неприписані сценаріями: прослуховування музики, читання, підготовка до занять» [26, С.12]. Це новий спосіб дії в метро продукує нову логіку самостійних дій, різні траєкторії переміщення в разі виникнення аварії тощо.

Відкриття ролі пасажира є невідмінно важливою для досліджень міського простору і повсякдення. У будь-який час ми можемо випадково натрапити на концерт, купити певні речі вжитку, здійснити благодійний внесок, назначити зустріч з друзями. Кожна ця практика відкриває нові можливості для дослідження підземелля.

Отже, метро стає новим способом взаємодії з тілом, набуваючи нових зав'язків з простором метрополітену, а також наявності семіотичного середовища для взаємодії аби проводити вільний час для своїх власний інтересів.

Ще один навик, який з'являється разом з соціалізацією в метро – створення маршрутів. Навик допомагає відбудовувати траєкторії знання картографії міста завдяки простору метро [26, С.16-17]. Мандрівник прокладає картографію свого міста на маршрутах, якими пересувається найчастішими, наприклад, поїздка з дому до роботи або навчання.

Система навігації допомагає пасажирові забезпечити знання, про те, як правильно пересідати з станції на станцію, переходити з однієї гілки на іншу. Метро не може вибудовувати маршрут заданий пасажиром (як це можливо в таксі), тому метро стає обмеженим видом транспорту, що має свої кінцеві зупинки, та зони, які він покриває.

Компетенція користувача метро з'являється з досвідом активний міграцій через все місто. Нерідко гості столиці можуть запитати перехожого як дістатися до тієї чи іншої станції, на яку гілку правильно сісти аби дістатися до точки Б. Знання маршрутів привілея для постійних користувачів, набувається з роками.

Тілесні практики є невід'ємною частиною перебування в метро. Закритий простір набуває обмежених ресурсів на свіже повітря, збільшується чутливість до звуків, а також до запахів. Великий потік людей створює нові ситуації для тілесного контакту, які, неминуче зачіпають пасажирів у години пік (після і до роботи). Зі сторони адміністрації йде врегулювання правил, що забороняє їсти, палити у середині вагону, перевозити речі більше ніж два метри довжиною, брати з собою домашніх тварин.

Марк Оже визначає метро як невід'ємним місцем у повсякденному житті [46, С. 31]. Для дослідника, метро - це більше геометричний простір з мапами, світлом, ліхтарями, аніж географічний простір, який ми можемо співвідносити з візуальним сприйняттям.

Завдяки мові навігації здійснюється комунікація з пасажирами через стелажі, карти, путівники. Вказування напрямку, за яким потрібно слідкувати.



Сучасний Київ за останні п'ять років все більше представлений у кінороботах режисерів й операторів з Європи і США. На мою думку, це пов'язано з інтересом до Києва і України на мапі нової історії, а також несхожим з європейським минулим. Режисери і режисерки мають запит на унікальний контент радянського минулого. Артисти приїжджають з Франції, Німеччини аби зняти тут відеокліп, на фасадах модернових будівель. Доволі часто в цих роликах присутній київський метрополітен, як культурна інакшість пострадянського минулого. Центром події часто постають образи, відтворювальні на станціях метро Києва. Один з останніх відеокліпів був знятий на станції метро «Видубичі» (Додаток В), а також кіноробота французької режисера Christian Carion, де одна з сцена знята на фоні станції «Золоті Ворота». У 1990-х київський метрополітен був представлений в українській співачки Камалії (Додаток Г). У кліпі співачка разом з балетом виконує танцювальні рухів на станції метро «Олімпійська».

Повертаючись до труднощів, які пов'язані насамперед з неполадки у системі метрополітену. Будь-яка дисфункція метро, принаймні на день - вибивають з колії сотні тисяч життів, руйнує стабільне функціонування громадського простору. На прикладі дій обмежень пов'язаних з корно вірусом ми можемо це спостерігати. Важливо розглядати метрополітен як життєво необхідну функцію міста без якого не можна уявити повноцінне життя Києва і його образ як репрезентацію міста.

Навіть до початку пандемії дослідниця міських студій підкреслює, а також наводить наступний аргумент щодо актуальності нових горизонтів суспільного простору, який розкриває метро. Отже, «воно включає в суспільну орбіту під і над землею просторів, які об'єднують множинність віддалених або слабо пов'язаних територій» [27, С.146]. Про цю рису ми згадували в першому розділі в контексті мобільності. Сучасні міста породжують феномен мобільності як невід'ємної частини індустріальних міст. Без доступності транзиту між містом, кияни опиняються в стані нерівності перед привілейованими мешканцями з авто.

Метрополітен у Києві з'єднує дві часина міста – Правий і Лівий берег, завдяки різним точкам візуального, що допомагають репрезентувати два берега на

карті метрополітену. Чітка структура і схема маршрутів допомагає мешканцям міста, зрозуміти, як можна дістатися з різних берегів Києва або як дістатися з Лівого берегу в центр. Лабіринти метро, екскаватори, чіткий графік задає певний сценарій в перевезеннях пасажирів.

Жителі міста керуються не тільки правилами встановленими зверху, а також відтворюють свої власні практики. Новий світ, створюється завдяки випадковим або ціле направленим подіям. Говорячи про метро, з яким кожного дня стикаються пасажир - можна не перетинатися в одному знайомому, соціальному просторі, проте пасажир проживають досвід у поїзді в метро. Власне, ті правила, що створюють пасажир конфліктують із загальними правилами.

О. Запорожець вказує на значимий показник у *«максимізації користі»*. Метро, на відміно від інших видів громадського транспорту може дати можливість пасажиру проводити вільний час з ефективністю, вибудовуючи найшвидші маршрути, оминаючи затори на поверхні міста [27].

Користувач свідомо вибирає метро як інструмент для здійснення власних бажань/буденних практик: почитати книжку, слухати музику, подивитися серіал на телефоні, підготовка до семінару. Таким чином, пасажир налаштовує метро «на свою хвилю», незалежно від обставин і правил внутрішнього користування. Отже, в метро ми можемо спостерігати порушення правил безпеки і поведінки, які зазначені як правопорушення (їсти у вагоні, продавати медичні пластирі тощо).

Вище перераховані практики полягають у деяких важливих особливостях. По-перше, це прийняття власності міста (під час подорожі). У момент «завантаження» у книгу чи мобільний телефон, пасажир знаходить відгук у свої буденності, поринаючи вже у знайомі йому відчуття [27, С. 155]. По-друге, пасажир використовує метро як спосіб сховатися від навантаження повсякдення. Київ як велике місто продукує свій шалений ритм. Метро одна з спроб присвятити собі час. Ми бачимо, що О. Запорожець вказує на цю особливість наступною цитатою: «таким чином, метро дозволяє містянину переключити реєстри інтенсивності міського життя, використовуючи можливості для врегулювання

своїх стосунків з містом» [27, С.144]. Мешканець міста переключається на свої хобі аби відпочити від верхнього міста, де активність способу життя не дозволяє займатися власними вподобаннями. Також відсутність зв'язку легітимізує не бути в просторі онлайн або здійснювати виклики по телефону.

Проте, є інші підходи в поясненні феномену *метрокористувача*. Американські дослідники визначають поїздку в метро наповненою відчуттям виснаженості, супроводжуючи погіршенням самопочуття через кількість поведених годин у метро. Стан може набувати характеру депресії [3]. На мою думку, людина, перебуваючи в статусі «маятникового мігранта» постійно перебуває в стресі, витрачаючи 10-12 годин на тиждень аби дістатися роботи. Неминуча участь, адже спальні райони будуються на околицях, вартість житла недоступна для більшості містян у центрі столиці. Робочі місця так званих «офісних клерків» розташування в центрі в новозбудованих бізнес центрах. Офіс можуть вибирати за принципом «престижність розташування», проводячи в дорозі близько до двох годин на день дорогою на роботу.

В американському повсякденні користувачі громадського транспорту в першу чергу пов'язані з недоступністю мати свій приватний автомобіль. Дороги будуються за принципами для більшої зручності автомобілістів, тому переважна частина транспортної системи розрахована для автомобілістів. Всі, ті, хто користуються громадським транспортом набувають маргінального характеру (приклад: метро в Лос-Анджелесі тощо).

Точка відліку сучасного громадського транспорту Києва полягає у значному збільшенні населення. Ми можемо говорити про це аспект також. Громадським транспортом у Києві користується близька 1.3 мільйона щодня, включаючи тільки метро, решта — тролейбуси і трамваї — 1.1 мільйон киян [58], та достеменно невідомо кількість людей, що користується маршрутним таксі. За останнім переписом населення у Києві мешкає 3.7 мільйонів киян (1.99 мільйонів жінок, 1.71 мільйонів чоловіків), за цими прорахунками ми можемо

сказати, що близько 70-80% населення Києва користується громадським транспортом, що у рази більше, порівнюючи з Лос-Анджелосом 14-17% [3, С. 31].

Отже, метро стає новою локацією для усамітнення від насиченості життя у великому місті як Київ. Максимізація користі може бути націлена на відпочинок від зовнішнього середовища, залишити час собі для перегляну фільму або прочитання книжки. Метро – це нейтральна зона, в якій можна бути офіційно «відключеним» від світу, адже зв'язок і доступу інтернету обмежений. Переключення з простору соціального, у певне усамітнення в свої нагальні інтересів, переживаючи цей унікальний досвід у супроводі людей. Завершуючи цитатою з дослідження повсякденності метро О.Запорожець: «Поїздка в метро – це квінтесенція індивідуалізму, але не відчуження, ізолюваність, травматичність, а свобода, легітимізація правда на самотність, яке не часто є у публічному просторі міста» [27, С. 159]. У досвіді поїздки у метро ми завжди можемо закрити очі, відключись від світу, принаймні на декілька хвилин.

### **2.3. Електричний трамвай.**

Громадський транспорт з'являється на історичній мапі в середині XIX століття. Перший, хто вплинув на подальший розвиток системи громадському транспорту був саме електричний трамвай [22, С.21]. Трамвай став більш швидкісним і відносно дешевим видом транспорту та отримав значну популярність серед містян у Європі та США. В.Р. Вучік зазначає: «Трамвай дозволив людям пересуватися значно швидше й отримувати більш легкий доступ до інфраструктури, що обслуговує всю міську територію» [22, С.63]. Цей розділ присвячений одній з найперших систем громадського транспорту, яка продовжує існувати нині.

На початках історії розвитку громадського транспорту, система є ініціативною й власністю приватних акціонерів, які брали на себе відповідальність будувати дороги, замовляли вагони для трамваїв з Німеччини, платити податковий збір місту та отримували дохід на реалізацію підприємства транспортний сполучень в місті до початку 1917 року [49]. Згодом війна зупинила активний розвиток розбудови новий трамвайних ліній в Києві.

Поява будь-якого міського транспорту відбувається вже в існуючому місті, зі всіма своїми особливостями. Тому побудова нових транспортних зав'язків вже з'являється з планом міста, куди вписують розвиток цієї системи, а не навпаки.

Неминуче Київ охоплює процеси модернізації промислової індустрії в світі, яка панувала у XIX і XX століть. Модернізація сприяє урбанізації міста, розширюючи таким чином його території. З часом виникає потреба в нових сполученнях, які б об'єднували нові райони Києва. Попередня епоха кінної тяги приходить до свого логічного (архаїчного) завершення, на зміну приходить електричний трамвай.

Уже наприкінці XIX століття населення Києва збільшилось з 71,4 до 247,7 тисяч жителів [31]. Водночас, виникає запит на перевезення і мобільності містян у середині міста. У той же час, з'являються нові райони Києва, в яких будуються заводи, які забезпечували відкриті нові робочі місця в промислових зонах на Подолі. Аби здійснювати подорож з Верхнього до Нижнього міста для цього існувала конка, яка перевозила місцеве населення, проте кінна тяга не витримувала навантаження київських пагорбів, тому потреба в новому надійному транспорту як трамваї стає передбачуваною подією.

XX століття став для Києва урбаністичним вибухом: значне зростання міста призводить до розширення його територій. Разом з ростом населення має розширюватись система транспортного забезпечення для його мешканців.

Модернізація міста безперечно позитивно вплинула на його розвиток та спрямовувала на покращення відносин зі всіх сторін, як зі сторони мешканців міста так і влади. Власники підприємств на початкових етапах активно фінансували розвиток еkleктичного транспорту, так само, це стосувалось

побудови кінної тяги. Київський підприємець й інвестори розуміли перспективну громадського транспорту для бізнесу.

Дослідники історії київського трамваю, проживають переважно у Києві та захоплюються історією власного міста. Автори вже здійснили дослідження, в якому з століть, розпочинає курсувати транспорт на вулицях Києва впродовж кінця XIX-початку XX століть. Зокрема можна виділити перші види громадського транспорту Києва: кінну тягу, карета, дуб, дормез, омнібус, диліжанс, локомотив, трамвай, фунікулер. Громадський транспорт Києва, щоб стати реалізованими проєктом прийшов тривалі випробування часом [31].

Конка проіснувала всього шість років загалом, не витримуючи київських пагорбів, на знімку якої прийшов перший електричний трамвай в Російській імперії. Нові транспорти введення не одразу сподобались киянами, вони мали пройти певний етап перевірки. За декілька місяців існування кінної тяги вагони були переповнені пасажирами, власники підприємства активно працювали над створенням нових сполучень в межах Києва. Кінна тяга не витримує напруги від рельєфності, та вже згодом починають розробляти перші парові двигуни, які розпочинають курсування поїздів за межами міста, на дачні землі (Пуща-Водиця, Святошино) [31].

Перший, хто взяв право на відкриття першої лінії в Російській імперії був інженер Аманд Струве [31]. Надійний винахід дозволив ефективно функціонувати на семи погробах Києва, і же наприкінці XIX століття було прокладено перші 50 кілометрів [31]. Це був 15 запуск трамваю у світу, як зазначає дослідниця Л.А. Лівінська [38, С.34].

Технічні можливості зростають у порівнянні з першої половинної XIX століття. Під кінець століття технічні, революційні рухи, які повністю наново відкривають нове сприйняття надземного громадського транспорту. Революційним досягненням стало винайдення електричного трамваю. Демократизація процесів ціноутворення надалі дає можливість до процесу розвитку нових шляхів, завдяки яким, розширився міський транспорт Києва. Один з найперших в Європі з'являється на мапі міста.

Як чітко і лаконічно зазначає дослідник появи київського трамваю наступним чином: «Стрімке збільшення кількості мешканців міст, розростання їхніх площ, промисловий розвиток і пришвидшення ритму життя поставили на порядок денний необхідність розбудови міських комунікацій. Подолати урбаністичний хаос...полегшити шлях робітників до заводів і фабрики, а торговців до міських ринків...» [42]. Йдеться про появу трамваю наприкінці XIX століття.

Київ кінця XIX століття постає одним із найбільших міст України, який охоплює нового рівня капіталістичного розвитку в торгово-економічні здобутків. Місто Київ того часу важливий міський центр у Південно-Західному краю Російської імперії. У той же час, транспортні сполучення через Київ були доволі гарно розвиненими, мали декілька сполучень в середині міста. Також Київ став адміністративним центром Київської, Подільської, Волинської, Полтавської та Чернігівської губернії. Зі стрімким стрибком економіки, місто потребувало розширення територіальної зони, створення нових транспортних розгалужень. Населення Києва зросло з 60 тис. до 200 тис. людей [42]. Особливість Києва розглядається, по-перше, через рельєфність з пагорбами, що робить неможливим постійне навантаження на кінну тягу. Саме погорби міста Києва є одною з головних рис її швидкої трансформації, що геометрично спонукали до сталого розвитку трамвайної системи.

Перед початком війни довжина трамвайних шляхів складала 160 кілометрів, що вписувались у 21 маршрути [31]. Найбільшого розквіту трамвайна система набула у 50-х роках минулого століття. Тоді ж будуть міст через Дніпро, з'являється маршрути з Подолу на Ленінградську площу. Будується база Дарницького депо, що існує на сьогоднішній день [31]. Головна функція і цілі перевезення на Лівобережжі полягає в транзиті робітників з дому на роботу, відповідно, в той ще час, активну будуються заводи. Наприкінці 60-років нараховується близька 30 маршрутів, довжиною в 300 кілометрів.

Наприкінці 70-х років будується перша дорога в Радянському Союзі для швидкісного трамваю, яка відправляється від Вокзальної площі до ново

побудованого району Борщагівки. Згодом швидкісний трамвай з'являється в спальному районі Троєщини. Трамвай стає важливим сполучником цих маршрутів, адже метро відсутнє на віддалених околицях Києва. У той же час, в Європі відбувається протилежні події: знімається з рейок трамвайні лінії, все більше міста охоплюють автомобілі. І вже у 90-ті ця тенденція міняється у протилежному напрямку: Європейські країни відновлюють трамвайну лінію, у Києві ж прибирають, і дають привілеї все більше автомобілістам [31].

Зародження міського громадського транспорту є заслугою також містян, адже попит вже з перших днів дає нам зрозуміти важливість користування сполучень в межах Києва. Проте в трикутнику підприємство-пасажири-місто виникають непорозуміння щодо кількості потрібної мережі.

У 1902 році, так само, з'являється фунікулер за участі інженера-архітектора А.А. Абрагамсона.

Транспорт займає провідну, невід'ємну частина економічного і соціального життя киян на початку ХХ століття. Проте, тенденція часів незалежності міняє свою форму.

Все більше автомобільний транспорт витісняє з громадськості трамвайні шляхи. Особливо це стало помітно з початку карантинних заходів, у зв'язку з якими закрили метро. Завантаженість на автобуси і тролейбуси спостерігалась у черга, на зупинках збиралась велике скупчення пасажирів.

Історія київського трамваю відрізняється деякими пунктами з Європейськими країнами. З часів незалежності, з приходом нової капіталістичної економіки дало початок розвитку до більшого доступного ринку автомобілів у Києві, в Європі цей процес припадає на 70-ті роки ХХ століття. У радянській час навпаки спостерігався значний зріст і розвиток трамвайних гілок, їх нараховувалось близька 35 маршрутів, 286 кілометрів [40], водночас, в Європі зникають трамвайні лінії. На київській пагорбах трамвайні лінії знаходились на Борщагівці, Печерську, Подолі, Голосієво.

Наразі відомо, що існує 23 маршрути, з ним п'ять – швидкісні, решта розмежувалась навпіл на Правому і Лівому березі Дніпра [40].



### 2.3.1. Фунікулер.

Ще один вид електричного транспорту, який був відкритий у Києві на початку ХХ століття – фунікулер. Михайлівський підйомник – це підйом з Верхнього в Нижнє місто.

Перший, хто запропонував своє інженерське бажання на побудову потягу з Поділу - Гуго Модль. Разом з колегою по цеху Миколи де Балог близько 1883 року. У 1885 року Міністерство внутрішній справ надало дозвіл на будівництво, але, як зазначає дослідник Стефан Машкевич, проект не реалізували [41].

Наступна ініціативна прийшла зі сторони Товариства Київської міської залізничної дороги в 1895 році. Товариство вже на той час мало під своєю владою електричний трамвай і конку. Спуск планувався починатися від садиби Феофіла Дузінкевича до кінця Андріївської вулиці, проте мешканці міста подали позов на зміну локації. Проект переїхав на місце, де знаходиться сучасний Михайлівський монастир, як мав спускатися до Боричевого спуску. Нині так само він там знаходиться.

Остаточний проект був затверджений в 1903 році на чолі з головним архітектором Артуром Абрагамсоном. Відкриття підйомнику відбулося офіційно 7 травня 1905 року за участі міських урядовців, Товариства КМЗД та інших. Подальше життя фунікулеру активно задіяно в житті киян, по-перше, аби з'єднати Верхнє і Нижче місто; по-друге, бути оглядовим майданчиком для туристів.

Отже, ми побачили активну роботу модернізації міста в процесі збільшення населення, нових площ, які з часом потребують все більшого охоплення. Електричний трамвай закріплюється як громадський транспорту для людей, що живуть як у місті, так і як за його межами. Громадський транспорт допомагає функціонувати поліцентричному місту, яким є Київ.

На початку історія поява нового виду транспорту для міста було дивна і не зрозуміла, прослідковується навіть травми пов'язані з нерозумінням технічних особливостей щодо функціонування електричного трамваю. Ціноутворення стає

все більш доступ для містян та вони вільно можуть пересуватися по місту, виїжджати за його межі, де знаходилися дачні поселення.

Отже, транспортна система виконує важливу роль у перевезенні містян в середині міста. Громадським транспорт – це перше за все великий й ефективний ресурси для здійснення міграцій в колі міста та за його межами. Також ми розглянули найбільш навантажені види транспорту як: метро, трамвай і гібрид приватно і публічного – маршрутне таксі. Розглянули феномен маятникового мігранта, а також соціальні ролі в семіотичному полі користувачі метро, з якою ефективністю пасажири проводять свій вільний час.

## **Висновки.**

Отже, у першому розділі ми розглянули основні теорії міських студій, пов'язані з соціокультурним підходом. Дослідити основні підходи Чиказької і Берлінської школи, що сформувались на межі XIX і XX ст.

Проаналізували соціальний і культурний рівень повсякдення користувачів метро, а також водіїв маршрутного таксі. Розглянули місто через соціальний простір теорії А. Лефевра і через призму представників класичної соціологічної школи Г. Зіммеля, М. Вебера. Важливим є те, що транспорт включений в економічний і соціально-культурний контекст, що формує правила і норму в міському повсякденні. Соціальні групи пересуваються по місту залежно від місця проживання, породжуючи феномен mass transit city.

Через теорію П. Бурдьє соціального, культурного і символічного простору визначали роль громадського транспорту як невід'ємну частину фізичного простору. Водночас, відсутності транспортної системи обмежує доступ до соціального і символічного просторів міста.

Підсумовуючи, можна зазначити: система картування в метрополітені спрощує сприйняття міста. Пасажир орієнтується в місті завдяки навігації, зупинкам. Ігноруючи дистанції пішки, навіть, якщо зупинки знаходиться поряд, але в той же час розташування на різних гілка - створює ефект віддаленості.

Дали визначення мобільності як соціального інституту, що на пряму пов'язаний з громадським транспортом. Завдяки теорії Дж. Уррі ми розглянули концепт мобільності не тільки через призму цифр, а також через можливі обмеження способів комунікації. Переглянули мобільності через теорію нерівності, яка виникає через відсутності доступну до міграцій в середині міста та на околицях. В той самий час, породжується неврози з феноменом міграційного маятника, що зумовлені кількістю годин проведених у громадському транспорті.

Завдяки А. Возьянову сформували положення про соціальний і культурний контекст автобусної зупинки в пострадянських містах України. З одного боку,

простір зупинки являє собою час «для очікування» - перекодується в розбудову мафів, нових точок дотику містян, а не тільки в очікування самого транспорту.

Також розглянули комунікаційну теорію маршрутного таксі Л. Ставицької, що позначають водії, в рамках відтворення невербальної семіотики локальної культури.

Сформували список з основних видів громадського транспорту Києва. Спробували реактуалізувати повсякденність киян в контексті практиках, що неофіційно вписані в правила користувачів метро. Охопили головні причини розвитку громадського транспорту Києва на зламі століть.

Прийшло до висновку, що процеси модернізації й урбанізації призводять до нових видозмін життєвого циклу, що пов'язані з пришвидшенням життя у великому місті. Соціальність простору громадського транспорту стає об'єктом офіційних і не офіційних практик, що отримують свого власного статусу, породжуючи нові небезпечні риси надземного транспорту Києва.

У другому розділі, через історію міста Києва дослідили видиму частину повсякдення для більшості містян. Розглянули нові технології, що впроваджують в системі громадського транспорту. Завдяки роботам С. Машкевича розглянули історичну ретроспективну електричного трамвая і фунікулеру.

Дали визначення гібридного пострадянського феномену — маршрутного таксі. Дослідили з якими труднощами й репрезентаціями маршруте таксі існує в медійному полі України. Відкрили новий погляд на користувача метрополітену завдяки теорії О.В. Запорожець, який вибудовує особисті практики в користуванні метрополітену. Водночас, користувач метро змінює реєстри інтенсивності великого міста під час коротких поїздок, що дозволяє проводити час для себе, відключаючись від світу назовні.

У Києві приблизно 80% населення користується громадським транспортом, хоча б раз на день, обираючи переважно метро, потім маршруте таксі й трамвай.

Наостанок, сьогодні завдяки актуалізації громадського транспорту, ми можемо говорити про набуття нових поглядів, що відкриють світ повсякдення та

проблеми нерівності, які пов'язані з системою громадського транспорту в соціальному і культурному контексті міста.

### Список використаних джерел.

1. Auge M. In the Metro. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2002, - 147 P.
2. Herwig C. Soviet Bus Stops Volume 1 / Christopher Herwig. – London: Fuel, 2015.
3. Koslowsky, Meni, Avraham N. Kluger, and Mordechai Reich. Commuting stress: Causes, effects, and methods of coping. Springer Science & Business Media, 2013. - P. 17-37
4. London Transport Museum // Режим доступу до ресурсу: <https://www.ltmuseum.co.uk/>
5. Sanfilippo M. How to Improve Your Work-Life Balance Today [Електронний ресурс] / Sanfilippo // Business News Daily. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.businessnewsdaily.com/5244-improve-work-life-balance-today.html>.
6. The slow life [Електронний ресурс] // The Navhind Times. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.navhindtimes.in/the-slow-life/>.
7. Walzer M. Spheres of Justice. A Defense of Pluralism and Equality. N. Y. : Basic Books. 1983. – 345 P.
8. Аксьонова О. В., Ю. О. Полукаров Небезпечність маршруток, як виду міського транспорту, у місті Київ / О. В. Аксьонова, Ю. О. Полукаров. – С. 45–48.
9. Андрэй Вазьянаў / Andrey Vozyanov. Куды знікае вечар у вялікіх постсавецкіх гарадах [Електронний ресурс] / Андрэй Вазьянаў / Andrey Vozyanov // Минская урбанистическая платформа. – 2018. – Режим доступу до ресурсу: <https://urbanist.by/disappearing-evening/>.
10. Бедаш Ю. А. Концепция социального пространства Анри Лефевра / Ю. А. Бедаш. // 11. – 2012. – С. 219–223.

11. Беньямин В. Озарения / Пер. Н. М. Берновской, Ю. А. Данилова, С. А. Ромашко. — М.: Мартис. 2000. — 376 С.
12. Бергер П., Лукман Т. Социальное конструирование реальности. Трактат по социологии знания. — М.: «Медиум», 1995. — 323 С.
13. Бодрийяр Ж. Система вещей. - М.: Рудомино – 2001. – 218 С.
14. Бочарова О. В. Истоки институционализации городского общественного транспорта / О. В. Бочарова. – С. 102–106.
15. Бочарова О.В. Роль социального института транспорта в социальном пространстве города [Электронный ресурс] / Бочарова О.В. – 2010. – Режим доступа до ресурсу: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-sotsialnogo-instituta-transporta-v-sotsialnom-prostranstve-goroda/viewer>.
16. Брейдер К. Остаточний звіт. Місто Київ, Україна Дослідження сталого розвитку міського транспорту [Електронний ресурс] / Колін Брейдер // Integrated Transport Planning Ltd. – 2015. – Режим доступа до ресурсу:  
<https://drive.google.com/file/d/0B9jMMBcZIHvkbWNYUWw4aTdhVFk/view>
17. Бурдье П. Социология политики / П. Бурдье; пер. с фр. Н.А. Шматко; сост., общ. ред. и предисл. Н.А. Шматко. М.: Socio-Logos, - 1993. – 260 С.
18. В Маріуполі маршрутка в'їхала у зупинку: двоє постраждалих (фото, відео) // Уніан. – 2020. – Режим доступа до ресурсу:  
<https://www.unian.ua/incidents/10881917-v-mariupoli-marshrutka-v-jihala-u-zupinku-dvoye-postrazhdalih-foto-video.html>
19. В Одесі водій маршрутки збив на смерть пішохода [Електронний ресурс] // Новое Время. – 2020. – Режим доступа до ресурсу:  
<https://nv.ua/ukr/ukraine/events/marshrutka-zbila-na-smert-pishohoda-novini-odesi-50089325.html>.
20. Вирильо П. Машина времени // Перевод с французского А. В. Шестакова. Под редакцией В. Ю. Быстрова. — Санкт-Петербург: Наука, 2004. — 140 С.

21. Возьянов А. «Что может быть глупее, чем ждать»: остановка как место и случай [Электронный ресурс] / А. Возьянов // Интелрос. – 2014. – Режим доступа до ресурсу: <http://www.intelros.ru/readroom/teoriya-mody/t33-2014/24931-что-может-быт-глуpee-chem-zhdат-ostanovka-kak-mesto-i-sluchay.html>.
22. Вучик В. Р. Транспорт в городах, удобных для жизни = Transportation for Livable Cities / В. Р. Вучик. – М. : Территория будущего, 2011. – С. 576
23. Галкина Ю. «Синдром постоянного нахождения онлайн»: Как смартфон и планшет поменяли жизнь горожан [Электронный ресурс] / Ю. Галкина, А. Возьянов // The Village. – 2014. – Режим доступа до ресурсу: <https://www.the-village.ru/village/city/city-interview/165691-sotsissledovanie-pro-gorozhan-i-gadzhety>.
24. Гидденс Энтони. Социология / При участии К. Бердсолл: Пер. с англ. Изд. 2-е, полностью перераб. и доп. М.: Едиториал УРСС, 2005. — С.632
25. Дубин Б. Визуальное всовременной культуре // Дубин Б. Интеллектуальные группы и символические формы. – М. – 2004. – С. 31-37
26. Запорожец О. Н. Открытие метропользователя: антропология городской подземки / О. Н. Запорожец. // Высшая школа экономики. – 2013. – С. 2–26.
27. Запорожец О. Настроить город на свою волну: метрополитен и управление городскими опытами // Теория моды: Одежда. Тело. Культура. 2014. № 33.
28. Злобіна Т. Передмістя ідентичности [Электронный ресурс] / Злобіна Т. // Політична критика. – 2005. – Режим доступа до ресурсу: <https://m.krytyka.com/ua/articles/peredmistyia-identychnosty>.
29. Иконников В. С. Киев в 1654-1855 гг : исторический очерк / В. С. Иконников. – Киев: Тип. имп. ун-та св. Владимира, 1904. – IV, 355, III с
30. Кабисов А.Г. Теория урбанизма и практика модернизма: эссе георга Зиммеля «большие города и духовная жизнь» и модернистский роман



«большого города» / А.Г. Кабисов. // Известия Саратовского университета. 2009. Т. 9. Сер. Социология. Политология, вып. 2. – 2009. – С. 66–69.

31. Кайдан Т. Коротка історія київського трамвая [Електронний ресурс] / Т. Кайдан // Хмарочос. – 2018. – Режим доступу до ресурсу: <https://hmarochos.kiev.ua/2018/01/04/korotka-istoriya-kiyivskogo-tramvayu/>.

32. Карчагин Е. В. Универсальное в локальном: справедливость в городском общественный транспорт / Е. В. Карчагин. // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 7, Философия. Социология и социальные технологии. – 2014. – №4. – С. 68–78.

33. Київський метрополітен закриють. Коли і на який термін? [Електронний ресурс] // BBC Україна. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.bbc.com/ukrainian/news-51924087>.

34. Корбюзье Л. Архитектура XX века / Л. Корбюзье., 1977. – 307 с.

35. Кузнецов А. Г. Маршрутное такси на пересечение режимов справедливости / А. Г. Кузнецов, Л. А. Шайтанова // Социология власти. – 2012. – № 6–7(1). – С. 137–151.

36. Кузнецов А. Г. Общественный транспорт в постсоветском городе: справедливость, медиа, политика / А. Г. Кузнецов. // Вестн. Волгогр. гос. ун-та. Сер. 7, Филос.. – 2014. – №4. – С. 49–51

37. Кургузова Н. В. «Тише будешь, дальше едешь...»: мифологизация образа дороги в современном городском фольклоре / Н. В. Кургузова // Фольклор малых социальных групп: традиции и современность. – М. : Государственный республиканский центр русского фольклора, 2008. – С. 224–230.

38. Лівінська, Л.А. Історія створення музею електротранспорту. Галайба, В. Трамвайний музей — з Деміївки родом// Вечірній Київ.-1996. - С.34-47.

39. Лычко С. К., Мосиенко Н. Л. Общественный транспорт в практиках мобильности: повседневные маршруты горожан // Мониторинг общественного мнения: Экономические и социальные перемены. 2016. № 5. С. 256—273.

40. Матвейчук М. Як Київ втратив трамвайну мережу і чому її варто повернути в місто? [Електронний ресурс] / М. Матвейчук // Хмарочос. – 2020. – Режим доступу до ресурсу:

<https://hmarochos.kiev.ua/2020/04/01/yak-kyyiv-vtratyv-tramvajnu-merezhu-i-chomu-yiyi-varto-povertuty-v-misto/>.

41. Машкевич С. В. История фуникулёра в Киеве // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Історія. Філософія. Політологія: зб. наук. праць. — Одеса: Фенікс, 2014. — Вип. 8. — С. 29–33

42. Машкевич С. Роль громадського транспорту в дореволюційному Києві / С. Машкевич // Живучі в модерному місті: Київ кінець XIX – середина XX століть / С. Машкевич. – Київ: ДУХ І ЛІТЕРА, 2016. – С. 96–112.

43. Міняйло Н. Скільки коштує комфортний громадський транспорт для Києва? [Електронний ресурс] / Наталія Міняйло // Хмарочос. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://hmarochos.kiev.ua/2020/03/17/skilky-koshtuye-komfortnyj-gromadskyj-transport-dlya-kyyeva/>.

44. Місто й оновлення. Урбаністичні студії / Представництво Фонду ім. Гайнріха Бьолля в Україні; Редкол.: С. Шліпченко, В. Тимінський, А. Макаренко, Л. Малес, І. Тищенко. — К.: ФОП Москаленко О.М., 2013. — 360 с.

45. О`Махони М. Записки из подземки: Московское метро и физкультура в 30-е годы XX века [Електронний ресурс] / М. О`Махони // Неприкосновенный запас. – 2002. – Режим доступу до ресурсу: <https://magazines.gorky.media/nz/2002/3/zapiski-iz-podzemki-moskovskoe-metro-i-fizkultura-v-30-e-gody-hh-veka.html>.

46. Отже М. Не-места: Введение в антропологию гипермодерна / Марк Отже. – Москва: НЛО, 2017. – 136 с

47. Парк Р. Город как социальная лаборатория перед. С.П. Баньковской/ Р. Парк., 2002. – С.3-12

48. Парсонс Т. Понятие общества: компоненты и их взаимоотношения / Т. Парсонс // THESIS / Т. Парсонс., 1993. – С. 94-122
49. Перші проекти міського транспорту в Києві (друга половина XIX ст.) // Етнічна історія народів Європи: зб. наук. праць. — 2013. — Вип. 41. — С. 33—43.
50. Пивоваров С. 50 років тому в Києві відкрили першу чергу метро. Згадуємо, як будували перші станції та найглибшу у світі — «Арсенальну» (в архівних фото) [Електронний ресурс] / Сергій Пивоваров // TheБабель. — 2019. — Режим доступу до ресурсу: <https://thebabel.com.ua/texts/37654-59-rokiv-tomu-v-kiyevi-vidkrili-pershу-cherгу-metro-zgaduyemo-yak-buduvali-pershі-stanciji-ta-nayglibshu-u-sviti-arsenalnu-v-arhivnih-foto>.
51. Сайт компанії “Богдан” <https://bogdan.ua/zagalna-informatsiya/>
52. Салимгаєєв Д. В. Парадигма соціокультурного підходу: деякі особливості концептуального осмислення / Д. В. Салимгаєєв. // Культурологія. — 2016. — №3. — С. 153–154.
53. Сеннет Р. Капіталізм в великому місті: глобалізація, гнучкість і безрозличчя / Р. Сеннет // Логос. — 2008. — № 3. — С. 95–107.
54. Сорокіна Н. В. "Десять хвилин страху - і ви вдома" - повсякденність водіїв міських маршрутів / Н. В. Сорокіна. // Етнографічне огляд. — 2008. — №5. — С. 61–75.
55. Сорокіна Н. В. Міський громадський транспорт як соціокультурний феномен : дис. канд. соц. наук : 22.00.06 – соціологія культури / Сорокіна Н. В. – Саратов, 2006. — 198 С.
56. Соціологія міста: навчальний посібник / Л. В. Малес, В. В. Серєда, М. О. Соболевська Ю. Г. Сорока та ін.; за ред. О. К. Міхеєвої. — Донецьк: Ноулідж, 2010. — 463 С.
57. Ставицька Л. Дискурс української маршрутки. Вісник Черкаського університету. Серія Філологічні науки, 2009, 169: - С.34-39.
58. Стало відомо, скільки жителів Києва користуються громадським транспортом [Електронний ресурс] // Сьогодні. — 2019. — Режим доступу до

ресурсу: <https://www.segodnya.ua/ua/kiev/ktransport/stalo-izvestno-skolko-zhiteley-kieva-polzuyutsya-obshchestvennym-transportom-1290720.html>.

59. Супруненко О. Мистецтво автобусної зупинки: погляди українців та іноземців [Електронний ресурс] / Олег Супруненко // ZN,UA. – 2016. – Режим доступу до ресурсу: <https://dt.ua/CULTURE/mistectvo-avtobusnoyi-zupinki-poglyadi-ukrayinciv-ta-inozemciv-.html>.

60. Трубина Е.Г. Город в теории: опыты осмысления пространства. М.: Новое литературное обозрение, 2011. - 519 с.

61. У Запоріжжі маршрутка зіткнулася із трамваем, є постраждалі – поліція // Гордон. – 2018. – Режим доступу до ресурсу: <https://gordonua.com/ukr/news/localnews/-u-zaporizhzh-marshrutka-zitknulasja-z-tramvajem-je-postrazhdali-politsija-524940.html>.

62. У Львові водій маршруткі збив пенсіонера на мотоциклі [Електронний ресурс] // Твоє місто. – 2019. – Режим доступу до ресурсу: [http://tvoemisto.tv/news/u\\_lvovi\\_vodiy\\_marshrutki\\_zbyv\\_pensionera\\_na\\_moto\\_tsykli\\_102906.html](http://tvoemisto.tv/news/u_lvovi_vodiy_marshrutki_zbyv_pensionera_na_moto_tsykli_102906.html).

63. Урри Дж. Мобильности / Д. Урри. – М. : Праксис, 2012. – С. 576

64. Урри, Дж. Социология за пределами обществ: виды мобильности для XXI столетия [Текст] / пер. с англ. Д. Кралечкина, Нац. исслед. «Высшая школа экономики» - М. Изд. дом Высшей школы экономики. 2012. - 336 с.

65. Фень Е. Г. Город в движении: к вопросу о повседневности мобильности. *Антропологический форум* / Екатерина Г. Фень. – 2011. – №15. – С. 145–156.

66. Харламов Н. Пространство мобильного мира [Електронний ресурс] / Н. Харламов // «Отечественные записки». – 2012. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.strana-oz.ru/2012/5/prostranstvo-mobilnogo-mira>.

67. Хвиль А. Г. Транспортна система пострадянського міста як соціокультурний феномен (за матеріалами Києва. Хвиль, 2012. – (наукові записки НаУКМА). – С. 49–53.

68. Цалик С. Блог історика: 1960 рік. Як у Києві відкривали метро [Електронний ресурс] / С. Цалик // ВВС Україна. – 2015. – Режим доступу до ресурсу:[https://www.bbc.com/ukrainian/blogs/2015/11/151103\\_kyiv\\_metro\\_blog\\_she](https://www.bbc.com/ukrainian/blogs/2015/11/151103_kyiv_metro_blog_she).

69. Шутюк О. Якими мають бути якісні зупинки громадського транспорту? Архітектор пояснює на прикладах [Електронний ресурс] / Олександр Шутюк // Хмарочос. – 2020. – Режим доступу до ресурсу:<https://hmarochos.kiev.ua/2020/06/03/yakymy-mayut-buty-yakisni-zupynky-gromadskogo-transportu-arhitektor-poyasnyuye-na-prykladah/>.

70. Явозьянов А. Трамвайные фанаты и (провинциальная) урбанистичность / Андрей Явозьянов // Городского пространство / Андрей Явозьянов, 2011. – С. 359–387

## Додатки.

### Додаток А.

Кадр з фільму Undergorund (1928 рік)

Режисер: Ентоні Асквіт



**Додаток Б.**

Кадр з фільму *L'affaire Farewell* (2009)

Режисер: Christian Carion



**Додаток В.**

Кадр з кліпу Tom Misch & Yussef Dayes – «What Kinda Music» (2020)





**Додаток Г.**

Кадр з кліпу співачки Камалія «В стиле техно» (1997 рік)

