



УДК 316.47:656(045)

doi: 10.15421/171760

Транспорт як модератор соціальних відносин: локуси напруги і фактори стабілізації

І. Г. Шаповал

Національний авіаційний університет, Київ, Україна

Громадський транспорт як функціональна система для задоволення найважливіших суспільних потреб утворює особливу сферу соціокультурних відносин зі своїми просторовими і часовими межами, обумовленими комплексом рольових очікувань і засвоєних цінностей. Повсякденна культура громадського транспорту являє собою ціннісну систему, синтез формальних правил і неформальних домовленостей, в рамках яких складаються статусні взаємодії споживачів і представників транспортної послуги, відтворюються дискримінаційні практики, формуються цінності і норми пасажирської та водійської спільноти, перетворюючись на зразки дій. Стаття присвячена аналізу вузлових моментів функціонування транспорту з соціологічної точки зору, визначаються основні перспективні напрямки подальших досліджень.

Ключові слова: громадський транспорт; пасажиропотік; соціальні відносини; нормоутворення; цінності; норми.

Transport as a moderator of social relationships: locuses of pressure and factors of stabilization

I.H. Shapoval

National aviation university, Kyiv, Ukraine

Public transportation is a functional system, which aim is to satisfy critical public needs. It forms a special sphere of socio-cultural relations with their spatial and temporal boundaries and is determined by the complex role expectations and internalized values. Everyday culture of public transport is a value system, a synthesis of formal rules and informal arrangements in which the status of interaction between consumers and representatives of transport services is being formed, discriminatory practices are being reproduced, values and norms of the passenger and driver community are being formed and become models for action.

Public transport is an integral component of urban culture of everyday life, which works out in the framework of the particular collective experience of the variations of human relationships, including the distinctive value-symbolic and structural dimensions of cultural practices. Therefore, it is necessary to deepen the understanding of conditions for creation and changes of social and cultural order of transport commonness, in particular, professional subculture of drivers of public transport, the elements of solidarity of temporary passenger communities and civil potential users of transport services, which are made in the process of daily practices.

Sociological analysis of these aspects is of considerable interest both for theoretical and practical understanding of social and cultural relations, mediated by the transport sector. It stands in line with the applied problems of improvement of transport services as an element of urban policy. Transport space acts as a special value in conditions of deficiency and becomes the reason for competition on resource, determining the features of temporary bodily practices of the community, rules of distribution and zoning of the internal spaces, creating a synthesis of traditional knowledge and tactics of the actors in the everyday drama.

The text in the form of cognitive map, that is, the visual image of the space reflects the experience of the subject, the image in the form of a drawing or diagram, appears as a way of seeing the geography from the passenger routine. Sociological study of the transport sectors is innovative and perspective. Sociologists will have to study comprehensive central points of the development of transport industry, the role of transport in social processes, socio-cultural determination of functioning, the specifics of norm-formation, and so on.

Keywords: public transport; social relation; formation rules; values; norms.

Цитування даної статті: Шаповал І. Г. Транспорт як модератор соціальних відносин: локуси напруги і фактори стабілізації / І. Г. Шаповал // Науково-теоретичний альманах «Грані». – 2017. – Т. 20. – № 4(144). – С. 48-52.

Citation of this article: Shapoval, I.H., 2017. Transport yak moderator sotsial'nykh vidnosyn: lokusy napruhy i faktory stabilizatsiyi [Transport as a moderator of social relationships: locuses of pressure and factors of stabilization]. Scientific and theoretical almanac «Grani» 20; 4(144), 48-52. doi:10.15421/171760 (in Ukrainian).

Peer-reviewed; approved and placed: 11.03.2017

Транспорт как модератор социальных отношений: локусы напряжения и факторы стабилизации

И.Г. Шаповал

Национальный авиационный университет, Киев, Украина

Общественный транспорт как функциональная система для удовлетворения важнейших общественных потребностей образует особую сферу социокультурных отношений со своими пространственными и временными границами, определяемыми комплексом ролевых ожиданий и усвоенных ценностей. Повседневная культура общественного транспорта представляет собой ценностную систему, синтез формальных правил и неформальных договоренностей, в рамках которых состоят статусные взаимодействия потребителей и представителей транспортной услуги, воспроизводятся дискриминационные практики, формируются ценности и нормы пассажирского и водительского сообщества, превращаясь в образцы действий. Статья посвящена анализу узловых моментов функционирования транспорта с социологической точки зрения, определяются основные перспективные направления дальнейших исследований

Ключевые слова: общественный транспорт; пассажиропоток; социальные отношения; нормообразования; ценности; нормы.

Постановка проблемы. Актуальность дослідження зумовлена необхідністю оптимізації соціальних взаємодій у сфері громадського транспорту. Оскільки в якості соціокультурного явища громадський транспорт наповнюється різноманітними смислами в контексті повсякденного життєвого досвіду людини і в конкретних умовах простору і часу соціуму, то поведінкові прояви та установки агентів цієї підсистеми в різних ситуаціях змінюються. Характеристики доріг, маршрутів, транспортних засобів і послуг, соціально значущих послуг зумовлюють вектори і інтенсивність мобільності, осмислюється не тільки в термінах культурного, інформаційного, соціально-економічного обміну, а й в аспектах множинних ризиків, пов'язаних з громадським транспортом як сферою професійної зайнятості і споживання. Громадський транспорт створює поле реалізації інтересів різних соціальних груп, інтегруються за допомогою регулювання споживання або конкуруючих за шанси і способи використання соціально значущих послуг. Беручи участь в організації міського життя, громадський транспорт сприймається як благо, що надається соціальним державою, але в той же час виступає послугою, яку піддають оцінці. Тим самим виявляється очевидною важливість вивчення задоволеності споживачів різними параметрами громадського транспорту.

Громадський транспорт як функціональна система для задоволення найважливіших суспільних потреб утворює особливу сферу соціокультурних відносин зі своїми просторовими і часовими межами, обумовленими комплексом ролевих очікувань і засвоєних цінностей. Повсякденна культура громадського транспорту являє собою ціннісну систему, синтез формальних правил і неформальних домовленостей, в рамках яких складаються статусні взаємодії споживачів і представників транспортної послуги, відтворюються дискримінаційні практики, формуються цінності і норми пасажирської і водійської спільноти, перетворюючись в зразки дій. Громадський транспорт виступає невід'ємним компонентом міської культури повсякденності, оформляючи в рамках особливого колективного досвіду варіації людських відносин, в тому числі характерні ціннісно-символічні і структурні вимірювання культурних практик, котрі входять в звичку. Отже, необхідно

поглибити розуміння умов створення і зміни соціокультурного порядку транспортної повсякденності, зокрема, що оформляються в процесі рутинізації повсякденних практик професійної субкультури водіїв громадського транспорту, елементи солідарності тимчасових пасажирських спільнот і цивільний потенціал користувачів транспортних послуг. Соціологічний аналіз зазначених аспектів становить значний інтерес як для теоретичного осмислення соціокультурних відносин, опосередкованих транспортною сферою, так і в руслі прикладних завдань удосконалення транспортних послуг як елемента міської політики.

Аналіз досліджень і публікацій. Проблематика соціокультурного аспекту міського громадського транспорту відноситься до предметної сфери феноменологічної парадигми соціології культури. Русло феноменології намічено Г. Гегелем, що вказали на чуттєвий світ як реальну дійсність, доступну спостереженню і розумінню у взаємозв'язках її прояви. Розвиток наукового інтересу щодо світу буденності як прояви культури пов'язано з роботами класиків феноменологічної думки (Е. Гуссерль, А. Шюц). А. П'юц обґрунтував значення суб'єктивного досвіду в ході проживання світу повсякденності, звертаючи увагу на осягнення соціальної реальності шляхом вивчення її інтерпретацій учасниками взаємодій. Г. Гарфінкель постулював пізнання природних подій життя крізь організацію мовної комунікації і структури повсякденної взаємодії на мікрорівні значень соціальної реальності. Опис соціальної дійсності як конструюється індивідами реальності сформульовано П. Бергером і Т. Лукманом. Драматургічний підхід до розгляду соціальної ідентичності та взаємодії у взаємозв'язку з суб'єктивною інтерпретацією, а також фрейм-аналіз І. Гофмана загострюють увагу на проблематиці виконання суб'єктивної ролі. Питання прояви культури на мікрорівні піднімалися в роботах Ф. Тенісу, А. Геннеп, Е. Ліча, К. Манхейм. Працюючи в інтерпретативному напрямку соціальної науки, сучасні дослідники (А. Бікбов, О. Запорожець, В. Ільїн, Е. Наберушкіна, В. Щєбланова, Л. Яковлев) звертають увагу на суб'єктивні значення світу в повсякденному житті, на публічність (А. Желніна) і поведінку людей у місцях міського простору (З. Бауман, Р. Сеннет, М. де Серто).

Міський громадський транспорт являє собою явище соціальної реальності, дане суб'єкту в досвіді повсякденного життя і наповнюється різними культурними змістами в конкретних соціально-історичних контекстах. В умовах соціальних змін створюються і транслюються уявлення про правила взаємодії і цінностях, зразках поведінки і зміст професійного знання в системі громадського транспорту. Нормативні очікування щодо надання та використання транспортної послуги визначають уявлення про її якість і формують культуру обслуговування [2, с. 107]. Культура обслуговування включає ідеальні уявлення про стандарти послуги і відбивається в рівні задоволеності клієнтів. Транспортний засіб стає публічним місцем, що регулює поведінку за допомогою ціннісно-нормативних очікувань. Повсякденна культура пасажирів громадського транспорту формується практиками соціальних комунікацій і тілесного контролю.

Виклад основного матеріалу. Забезпечуючи переміщення людей і тим самим функціонування систем зайнятості, освіти, соціальної сфери, громадський транспорт виступає найважливішим статусно-рольовим комплексом соціальної системи, впорядкованої ціннісно-нормативною структурою, регулює правила взаємодії і норми соціокультурних відносин. Відбувається оновлення формальних принципів поведінки, переформлюються соціокультурні уявлення, змінюється порядок дії таких механізмів, як розклад, черга, розподіл місць, способи комунікації ключових агентів. Розклад служить упорядкуванню внутрішньо-міського простору і часу, де час є вимірним вираженням адміністративної влади, а транспортні маршрути і вагони – зонами її застосування. Черга як модель поведінки, пов'язана з фізичною співприсутністю учасників і засвоєна в досвіді конкурентної боротьби, виступає механізмом, який регламентує відносини отримання блага [2, с. 108]. Місця і площі освоєного міського простору набувають властивість дефіцитності, стаючи цілями символічної боротьби, яка відбувається в різних полях в індивідуальних і колективних формах просторової мобільності. Зупинка як елемент транспортної інфраструктури, крім свого прямого призначення, може робити внесок у символічну політику, сприяючи витісненню історичної пам'яті комерційною та народною топонімією.

Культура обслуговування на міському громадському транспорті, як і повсякденні практики поведінки пасажирів, водіїв і кондукторів, має на увазі засвоєні цінності та рольові очікування, які схиляють агентів дотримуватися відповідних до їх статусу норм. Поняття якості співвідноситься з нормативним чином послуги, стандарт здійснення якої в ідеалі повинен поділятися всіма учасниками процесу. В реальності ж дефіцит кадрів і матеріальної бази, а також високих стандартів бізнесу і професійної етики приводить до зниження якості послуг, і ступінь задоволеності пасажирів виявляється досить низьким в аспектах доступності, комфортабельності, оптимальної тимчасової інтенсивності і просторової насиченості. Ефекти депривації від якісної і доступної послуги зростають щодо груп користувачів, які мають особливі потреби, в тому числі, тих, чия фізична мо-

більність утруднена. Клієнт-партнерські відносини в системі транспортних послуг проявляються в заходах виборчої соціальної підтримки з одного боку, і вираженні обмеженням за своїм впливом зворотного зв'язку у формі скарг і зауважень на адресу водіїв – з іншого боку.

Звернення до транспортних поїздок, крім зручностей, несе сенси ризику і дискомфорту. Суб'єктивні образи маршрутів користувачів громадського транспорту відображають навколишню дійсність зі зчитуваними смислами, розпізнаваними об'єктами середовища, де вимальовуються значущі для акторів елементи, що відрізняються значущістю або дискомфортом, доступністю або наявністю бар'єрів [3, с. 118]. На когнітивних картах представлені бар'єри, що перешкоджають вільному переміщенню. Усталені транспортні напрямки піддаються критиці з позицій інтересів конкретних споживачів через відсутність зупинок поблизу важливих пунктів охорони здоров'я та соціального захисту, інфраструктури дозвілля та місць культури.

Надаючи можливість мобільності в умовах масового споживання, сам транспортний засіб стає публічним місцем здійснення влади, виробництва повсякденних символічних класифікацій, простором, відкритим для соціальних взаємодій і взаємної типізації. Тимчасові параметри індивідуального привілеюваного блага тут визначені як загальні з групою на термін переміщення в одному транспортному засобі. Суб'єктивні практики звернення до транспортної послуги формуються на тлі індивідуального соціального знання, що конструюють досвід пасажирської спільноти. Виступаючи особливою цінністю в умовах дефіциту, транспортний простір стає приводом змагання за ресурс, обумовлюючи особливості тілесних практик тимчасової спільноти, регламенти розподілу і зонування внутрішнього простору, породжуючи синтез народних знань і тактик дійових осіб повсякденної драми. У тому, що у звичку входить повсякденний соціальний досвід, особливу роль відіграє аспект тілесності, що має на увазі особливі норми поведінки на основі категоризації ризиків і способів їх мінімізації.

Професійна субкультура водіїв громадського транспорту складається з норм поведінки і форм дискурсу, прийнятих у співтоваристві, що циркулюють на рівні повсякденності, що формуються за допомогою традицій в рамках професійних практик і ритуалізованих дій. У процесі рутинізації водійської праці формується професійне знання. Професійне середовище водіїв з характерними повсякденними тактиками утворює моделі поведінки в контексті соціокультурних та економічних відносин, що характеризуються якісним показником обслуговування пасажирів.

Соціологічне опитування, проведене Київським міжнародним інститутом соціології (КМІС), в рамках створення транспортної моделі міста Києва, дозволило виявити оцінки сприйняття містянами якості поїздок на транспорті [5]. Це, в свою чергу, дозволяє оцінити так зване сприйняття часу поїздки. Як ми знаємо, нерідко містяни обирають той чи інший

вид транспорту не з міркувань мінімізації витрат часу на поїздки та її вартості, а й за іншими значно суб'єктивнішими критеріями: комфорт, передбачуваність часу відправлення та прибуття, наявність місць для сидіння, наповненість і т.д. Рівень автомобілізації населення розраховується з показника середньої кількості індивідуальних легкових автомобілів, що припадають на 1000 жителів. Важливість цього показника для міського транспортного планування важко переоцінити. Причому важливо розуміти, що мова йде не про формально зареєстровані у місті транспортні засоби, а про ті, до яких міські жителі реально мають доступ.

У ході роботи над створенням транспортної моделі міста Києва, фахівцями компанії A+S, при аналізі масштабного соціологічного дослідження, встановлено, що рівень автомобілізації для Києва на 2015 рік становив приблизно 213 автомобілів на 1000 жителів. Це вище, ніж середньоукраїнський показник, який, за даними на 2012 рік, складає 148 автомобілів на 1000 жителів. Для порівняння, рівень автомобілізації Гонконгу становить 59 автомобілів на 1000 жителів, Стамбула — 139, Нью-Йорка — 209, Москви — 297, Берліна — 317, Лондона — 345, Сан Пауло — 368 автомобілів на 1000 жителів.

Усього в опитаних домогосподарствах було зафіксовано 18025 автомобілів, кількість людей в цих домогосподарствах складала 84609 чоловік, що в середньому становить 0,213 автомобіля на людину. При цьому середня кількість людей у домогосподарстві — 2,9. Рівень автомобілізації населення вважається одним з важливих показників добробуту населення: чим вищий рівень добробуту людей, тим більша ймовірність придбання ними автомобілів [1].

До негативних наслідків автомобілізації відносяться забруднення повітря і землі уздовж автомагістралей, шумове забруднення міського та приміського середовища, збільшується число автомобільних аварій та їх жертв, а також посилюється залежність життя суспільства від негативних наслідків автомобілізації, хоча ступінь свободи вибору при пересуванні у власному автомобілі значно вищий, ніж у громадському пасажирському транспорті.

Для завдань транспортного планування дуже важливо знати параметри транспортного попиту. Крім його територіального аспекту (людям потрібно їхати в різні частини міста), є ще тимчасовий. Городяни їдуть в певний час, що створює так звані «піки». Вважається, що основних транспортних «піків» у місті два: ранковий (AM Peak) та вечірній (PM Peak), проте для багатьох міст і окремих територій, наприклад міських центрів, також притаманний об'єднаний «пік» (Inter Peak). Всі ми знаємо, що «You can not control what you can not measure» — «Ти не можеш керувати тим, що не можеш виміряти», тому ми вирішили виміряти киянські години «пік». Крім іншого, це відмінна основа для трансформації транспортної моделі Києва з середньодобовою в погодинну.

Аналіз часу відправлень, який потрібно для створення графіків «піків», проводився за результатами телефонного опитування, проведеного на початку 2015 року. Він дозволяє зрозуміти, як розподіля-

ються відправлення в часі, в яких періодах дня знаходяться «пікові» години, коли попит на транспорт є максимальним. У нашому дослідженні ми поділяємо переміщення по верствах попиту, які діляться по типу місця відправлення та призначення, наприклад «Дім-Робота», «ВНЗ-Дім» та інші. Відправлення респондентів були згруповані погодинно, після чого отримані показники були згладжені методом змінного середнього.

Сенс громадського транспорту змінюється відповідно до конкретного соціально-історичного контексту: сприйняття значення транспорту, ставлення до критеріїв обслуговування на транспорті демонструє турботу (або відсутність такої) про користувачів і персонал [4, с. 69]. Дії, доречні в рамках однієї культури, можуть вважатися недоречними в іншій. Соціальна організація повсякденних явищ конструюється в процесі інституціалізації, біля витоків якої знаходяться хабітулізація, соціальний досвід, успадкування традицій і уречевлення соціальної реальності. Як наслідок, громадський транспорт, який представляє світ речей, включається в повсякденність, використання транспортних послуг стає звичною практикою, що переходить в соціальний досвід, який відчуває на собі вплив соціально-історичного контексту.

Транспорт являє собою сферу обслуговування населення, пов'язану із задоволенням потреб людей в переміщенні, їх прагнення до територіальної мобільності. Культура обслуговування заснована на якості надання послуги і виконання роботи персоналом, а також рівень задоволеності клієнтів. Поняття «якість» співвідноситься з ідеальним зразком виконання послуги, стандарт здійснення якої повинен поділятися всіма учасниками процесу [2, с. 106]. Користувачі зіштовхуються з неспроможністю транспортних управлінь у сфері забезпечення необхідного числа поїздок, що відповідають дійсній потребі. Протягом доби виникає кілька критичних тимчасових точок, коли число пасажирів перевищує пропозицію по можливостях поїздки, що пов'язано з браком коштів на оновлення рухомого складу, на належну оплату праці транспортного персоналу і з дефіцитом водійських кадрів. Способом зниження ефекту депривації і підтримки вразливих груп населення є забезпечення безкоштовного проїзду для пільгових категорій пасажирів. У соціокультурних умовах відбувається типологізація групи користувачів громадського міського транспорту: крім більшості пересічних пасажирів, які купують послугу, виділяються особливі — на підставі пільгового проїзду (студенти, пенсіонери) і потреби в більш комфортабельних умовах переміщення (молоді матері з дітьми, вагітні жінки, інваліди). Практично всі учасники (особливо категорії громадян з додатковими потребами) транспортної повсякденності стикаються з труднощами (фізичною непристосованістю транспортних приміщень, некоректним ставленням виконавців послуги, нестачею транспортних засобів в години «пік», порушенням графіка руху) отримання транспортних послуг. За таких обставин виявляється одна з двох моделей поведінки, що демонструє або нейтральну роль громадянина, або штучно роздуту роль клієнта. «Роздута роль клієнта» проявляється в

культури транспортного обслуговування: пасажир має право і можливість повідомити про порушення швидкісного режиму, проявлені грубості, поведінки водія за кермом (куріння в салоні), про незручності зупинки.

Висновки. Повсякденна культура громадського транспорту – ціннісна система, синтез з формальних правил і неформальних домовленостей, в рамках яких складаються статусні взаємодії споживачів і представників транспортної послуги, відтворюються дискримінаційні практики, формуються цінності і норми пасажирської і водійської спільнот, перетворюючись на зразки дій. Транспортний засіб стає публічним місцем, що регулює поведінку за допомогою уявлень про правила спілкування, прояви емоцій, мови на публіці і моралі, що циркулюють на «очах» громадськості. Тимчасові параметри індивідуального привілейованого блага тут визначені як загальні з групою на термін переміщення в одному транспортному засобі. Розклад служить упорядкуванню внутрішньоміського простору і часу, де час є вимірним вираженням адміністративної влади, а транспортні маршрути і вагони – зонами її застосування. Пасажирський потік нерівномірно розподілений у просторі будь-якого міста, в залежності від місця і часу

пасажирського відправлення, змінюється смисловий зміст поїздки. Повсякденна культура пасажирів громадського транспорту проявляється в ситуації поїздки і пов'язаних з нею практиками соціальних комунікацій і тілесного контролю [5, с. 209]. Черга як модель поведінки, пов'язана з фізичною співприсутністю учасників і засвоєна в досвіді боротьби за ресурс, виступає механізмом, що регламентує відносини при досягненні блага. Транспортний простір виступає особливою цінністю в умовах дефіциту і стає приводом змагання за ресурс, обумовлюючи особливості тілесних практик тимчасового спільноти, регламенти розподілу і зонування внутрішнього простору, породжуючи синтез народних знань і тактик дійових осіб повсякденної драми. Текст у вигляді когнітивної карти, тобто візуальний образ простору, що відображає досвід суб'єкта, зображення у вигляді малюнка або схеми, виступає способом бачення географії з пасажирської буденності. Соціологічне дослідження транспортної сфери – справа інноваційна і перспективна. Соціологам доведеться проаналізувати комплексні вузлові моменти розвитку транспортної галузі, роль транспорту в соціальних процесах, соціокультурну детермінацію функціонування, специфіку нормоутворення і т.ін.

БІБЛІОГРАФІЧНІ ПОСИЛАННЯ:

1. Безпалов Д. Середньозважені показники зручності транспорту Києва. Режим доступу: <https://bespalov.me/tag/%D1%81%D0%BE%D1%86%D1%96%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D1%96%D1%8F/>
2. Сорокіна Н.В. «Всегда такие неприятные переживания»: телесные практики пассажира общественного транспорта / Н.В. Сорокіна // Обсерватория культуры. 2009. №1. С. 105-110.
3. Сорокіна Н.В. Общественный транспорт как элемент социального государства / Н.В. Сорокіна // Социальная политика и социология. 2009. № 1. С. 117-132.
4. Сорокіна Н.В. «Десять минут страха - и вы дома!»: повседневность водителей городских маршруток / Н.В. Сорокіна // Этнографическое обозрение. 2008. №5. С. 61-74.
5. Сорокіна Н.В. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX-XX вв. / Н.В. Сорокіна, Т.Б. Щепанская // Журнал социологии и социальной антропологии. 2007. Т. X, №3 (40). С. 209-212.

REFERENCES:

1. Bezpalov, D. Sredn'ozvazheni pokaznyky zruchnosti transportu Kyieva [Average weights of convenience of transport of Kiev]. Access: <https://bespalov.me/tag/%D1%81%D0%BE%D1%86%D1%96%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D1%96%D1%8F/> (in Ukrainian).
2. Sorokina, N.V., 2009. «Vsegda takie nepriyatnyie perezhivaniya»: telesnyie praktiki passazhira obschestvennogo transporta [«Always such unpleasant experiences»: bodily practices of the passenger of public transport]. Observatoriya kul'turyi 1, 105-110 (in Russian).
3. Sorokina, N.V., 2009. Obschestvennyiy transport kak element sotsialnogo gosudarstva [Public transport as an element of a social state]. Sotsialnaya politika i sotsiologiya 1, 117-132 (in Russian).
4. Sorokina, N.V., 2008. «Desyat minut straha - i vy doma!»: povsednevnost voditeley gorodskikh marshrutok [«Ten minutes of fear - and you are at home!»: The daily routine of drivers of city minibuses]. Etnograficheskoe obozrenie 5, 61-74 (in Russian).
5. Sorokina, N.V., 2007. Kultura dorogi v russkoy miforitualnoy traditsii XIX-XX vv. [The culture of the road in the Russian mythological tradition of the XIX-XX centuries]. Zhurnal sotsiologii i sotsialnoy antropologii X, 3 (40), 209-212 (in Russian).

Шаповал Ірина Григорівна - старший викладач
Національний авіаційний університет
Адреса: 03680, м. Київ, пр. Космонавта Комарова, 1
e-mail: shapovalira@i.ua

Shapoval Irina H. – senior lecturer
National aviation university
Address: 1, Kosmonavta Komarova av., Kiev, 03680, Ukraine
e-mail: shapovalira@i.ua