

УДК 316.344.23:44

ТРАНСПОРТ ТА ПРОСТОРОВА МОБІЛЬНІСТЬ В РЕАЛІЯХ ЛІНІЇ РОЗМЕЖУВАННЯ

Суровцева Ірина Юріївна – кандидат історичних наук, доцент, доцент кафедри соціології управління Донецького державного університету управління (м. Маріуполь)

У статті розглядається транспорт як агент підкорення фізичного простору та подолання територіальності з позицій функціональної, стратифікаційної та інтеракціоністської парадигм. Соціальний інститут транспорту адаптує «свободу мобільності» до екстремальної ситуації в умовах феномену розриву (відокремлення частини держави). Зростає роль транспорту як засобу, що забезпечує близькість до дефіцитних благ (майна, квартир, родин, соціальних виплат і т.д.). Аналізуються проблемні аспекти транспортної системи в умовах збройного конфлікту на сході України (відсутність безпересадочних шляхів, тривалі очікування паспортного догляду на кордоні-зупинці, черги, криміналізація перевезень, засміченість узбіччя, тощо). У зоні розмежування формується нова переселенська мобільна культура, своєрідна адаптаційна рухливість (трансграничний габітус).

Ключові слова: транспорт, соціологія транспорту, просторова мобільність, лінія розмежування, переселенці, адаптаційна рухливість.

В статье рассматривается транспорт как агент подчинения физического пространства и преодоления территориальности с позиций функциональной, стратификационной и интеракционистской парадигм. Социальный институт транспорта адаптирует «свободу мобильности» к экстремальной ситуации в условиях феномена разрыва (отделения части государства). Растет роль транспорта как средства, обеспечивающего близость к дефицитным благам (имуществу, квартирам, семьям, социальным выплатам и т.д.). Анализируются проблемные аспекты транспортной системы в условиях вооруженного конфликта на востоке Украины (отсутствии беспересадочных путей, длительные ожидания паспортного контроля на границе-остановке, очереди, криминализация перевозок, засоренность обочин и т.д.). В зоне разграничения формируется новая переселенческая мобильная культура, своеобразная адаптационная подвижность (трансграничный габитус).

Ключевые слова: транспорт, социология транспорта, пространственная мобильность, линия разграничения, переселенцы, адаптационная подвижность.

The article deals with transport as agent subordination of physical space and overcoming territoriality from the standpoint of functional, stratification and interactions paradigms. Social institute of transport adapts «freedom of mobility» to the extreme situation in terms of the phenomenon of rupture (separation of part of the state). There is a growing role of transport as a means of ensuring proximity to scarce goods (property, apartments, families, social benefits, etc.). Analyzes the problematic aspects of the transport system in the context of the conflict in eastern Ukraine (the lack of direct routes, long standby passport control on the border, halt, queue, criminalization of traffic, clogging roadsides, etc.). The delineation of the area, a new resettlement mobile culture, a kind of adaptive mobility (cross-border habitus).

Keywords: transportation, sociology, transport, spatial mobility, demarcation line, displaced, adaptive mobility.

Транспорт становить значну частку світового економічного виробництва і споживає більшу частину світових енергетичних і природних ресурсів. Як і сама глобальна економіка, транспорт перетворився в дуже складну, взаємозалежну, орієнтовану на передові технології галузь. Власне для періоду нової історії характерно безперервне вдосконалення засобів пересування. Саме в сфері транспорту та подорожей / переміщень відбуваються найрадикальніші та швидкі зміни; прогрес в цих областях пов'язаний з розробкою і масовим виробництвом принципово нових засобів пересування. Через пасажирський транспорт проявляється мобільність соціальних груп, ущільнюються соціальні зв'язки, змінюється культура взаємин, складається територіальна цілісність поселенських формувань, утверджуються або руйнуються інтеграційні процеси. Роль транспорту в географічній мобільності (навіть

у повсякденності між домом і робочим місцем) в епоху глобалізації неухильно зростає. Повсякденні маятникові поїздки населення від місць проживання до місць роботи або навчання, що розташовані в різних населених пунктах, є найважливішою складовою міграцій.

Транспорт пронизує майже всі види людської діяльності, особливо пов'язані з підкоренням фізичного простору та подоланням локальної територіальності. Безперерйна робота транспортних мереж робить їх артеріями здорової, відкритої й конкуруючої економіки. В умовах збройних конфліктів, цих видів «соціального нездоров'я», символічна роль транспорту як пов'язувача «доступності», «близькості», «рідності» та «чужинності», «далекості», «іншості», безперервно актуалізується. Збройний конфлікт як зіткнення з Чужим (за висловом Б.Вальденфельса) викликає відчуття втрати «рідного світу» та «обмеження порядків». Повсякденні порядки наштавхуються на певні межі та розкидані острови чужості. Багатоманітні зони функціональних порядків посмуговані сегментарними порядками, які відзначаються «взаємною грою ділення та змішування» [1, с. 27]. В цій грі постійні транспортні зв'язки утворюють свій специфічний функціональний порядок, і як припускає А.Кузнецов, то й моральний порядок, що ситуативно складається під час подорожі [2].

У зв'язку зі складною суспільно-політичною ситуацією в Донецькій і Луганській областях, свобода пересування стала піддаватися регламентації та контролю, а організаційний простір виведених в Україну установ і підприємств передислокувався. Інтенсифікація контактів (як складова глобалізації пересування) в зоні АТО не тільки не зменшилася, але в деяких випадках, навіть, активізувалася (так, наприклад, через обладнаний за європейськими зразками цілодобовий пункт пропуску «Краковець» на західному кордоні за день пропускається до 10000 осіб і 3000 одиниць транспорту; тоді як через «Новотроїцьке» (Донецька область) слідує до 8000 осіб і майже 3000 транспортних засобів) [3]. Укрстат в підсумках роботи транспорту за січень-вересень 2015 природно не враховує тимчасово окуповану територію АРК і частину зони проведення АТО. Самі по собі ціни на транспортні перевезення в зоні розмежування не з'явилися непереборною перешкодою, хоча, звичайно, ризикогенність таких подорожей зросла. Перевізники стали користуватися правовою беззахисністю і вимушеною невибагливістю осіб, що переміщаються. У модусі транспорту при в'їзді на неконтрольовану територію та виїзді з неї поєдналися всі людські експектації і страхи, оскільки зросла його роль як засобу, що забезпечує близькість до дефіцитних благ (майна, квартир, будинків, соціальних виплат і т.д.). В зоні розмежування на тлі масової потреби в транспортній комунікації, сталася відмова від сучасних інтермодальних пасажирських перевезень: збільшилося використання персональних автомобілів поряд з мінімізацією пасажиропотоку на публічному транспорті. Нові геополітичні виклики позначилися на свободі пересування; основна частина населення окупованого Донбасу, не маючи доступних послуг транспорту, залишається в ізоляції і в «пастці бідності», люмпенізується, а організація пасажирських та вантажних перевезень – криміналізується.

Мета статті полягає в соціологічному аналізі процесів «транспортування» в умовах територіального розриву та описі стану суспільства під кутом зору транспортної ситуації, що склалася на лінії розмежування. Зіставлення суперечливих глобальних тенденцій всепоглинаючого впливу транспорту та маніпулятивне його обмеження в умовах збройного конфлікту, використання транспорту в механізмах соціально-політичної інженерії, і стануть предметом нашого дослідження.

Класики соціологічної думки визначили розвиток ідей і розробку проблематики транспорту як соціального інституту та інструменту регулювання мобільності. Теоретичним базисом стали напрацювання інституціональної соціології та соціології глобалізації, міждисциплінарних концепцій від соціології транспорту до вивчення рухливості. «Парадигма мобільності», яка багато в чому визначила палітру соціальних досліджень останнього десятиліття, розглядає питання просторової мобільності через призму категорії «рух» як «новий базис соціального порядку», а соціальні феномени та спільноти - як змінні конфігурації різних мобільних акторів: індивідів, капіталу, інформації [4].

Найбільший внесок у соціологію транспорту/подорожі/мобільності внесли Е. Коен, Дж. Уррі, З. Бауман; «кордон», «пограниччя», «територіальність» як простір для транспортного подолання цікавлять таких українських дослідників як І. Кононов, С.Хобга, Ю.Сорока; з російськомовних джерел можна згадати роботи А. Воз'янова («рух» та «очікування»), А. Кузнецова (модус маршрутного таксі).

Традицію теоретизування про соціальну роль засобів пересування заклали роботи Ч. Х. Кулі, в яких він визначив, що соціальне і технічне в транспорті взаємно конструюють один одного, соціальні функції транспортування важливі у військовій і політичній організаціях, термінальні та логістичні структури формують вигляд великих міст; а поїздка, транспортування та перевезення є елементами цивілізаційної динаміки [5]. Транспортні витрати розглядаються соціологами чиказької школи як один з

чинників (поряд з вартістю орендованого житла), що впливає на вибір місця проживання найманих працівників у містах індустріальної епохи.

В цілому методологічні основи вивчення транспорту можна поділити на економічний та соціокультурний напрямки. Економічна парадигма розглядає транспорт як результат історичного процесу. Створення транспортних засобів, здатних рухатися швидше, ніж ноги людей або коней, З.Бауман відносить до «магічної» нагоди, що сталася з можливостями людської практики по віддаленню простору і часу. Коли з'явилися засоби пересування, необхідні для подорожі, час перестав бути особливістю відстані і негнучким «призначенням для користувача забезпеченням»; замість цього він став атрибутом способу пересування [6, с.121].

Транспорт з позицій соціокультурної парадигми постає як габаритний об'єкт присвоєння простору зі своїми правилами і нормами регулювання, узгодженої поведінки представників різних кіл та груп, що регулярно переміщує пасажирські потоки у повсякденній реальності. У культурній антропології цікавим є погляд на транспортні засоби як на неприручену небезпеку, що діє сама по собі і має певну агентивність, що підкоряє людину машині. Антропологи міського транспорту вводять термін «пасажирська хореографія», маючи на увазі конфігурацію тілесних практик «рухомих в рухомому», ритм і темп руху кожного окремого пасажиря [7].

Отож, транспорт забезпечує можливість швидкої подорожі, яка у Кш. Подемскі позначається як будь-яке переміщення за межі постійного місця проживання, зміна повсякденного оточення (географічного, соціального, культурного, природного), розлука з «домівкою», фізична мобільність у просторі.

У співвідношенні транспорту і простору, які він розрізає на «близьке-далеке», цікаві міркування М. Гайдеггера про роль переміщення в ерозії повсякденності, коли транспорт робить дистанцію незначною, вбиває «далеке». Показово, що у З. Баумана «близьке» асоціюється з явищами звичайними, знайомими, очевидними, це простір, в середині якого людина відчуває себе «як вдома». І навпаки, «далекі» простір за межею своїх знань, не своєї стихії, виступає як місце ризику і дорогих помилок [8, с. 15]. Їм відповідають концепти територіальності («не так рідний дім, скільки в'язниця») і «екстериторіальності» (досягається за рахунок свободи пересування) [8, с. 23].

У розділі «Час і простір» громадський транспорт, аеропорти, автостради З. Бауман називає «не-місцями» (частиною простору, позбавленого символічних виразів ідентичності, відносин та історії). «Не-місце» - антагоніст домашнього, визнає неминучість присутності незнайомих. Тимчасовий статус «мандрівника» «не-місце» характеризується наскрізним характером без складного мистецтва ввічливості, але з простими і зрозумілими інструкціями. Очікування «подорожнього / пасажиря» є аналогом «відкладання / зволікання», за час якого неробство і нудьга можуть досягти свого апогею. Простір «стоянок / зупинок / вокзалів» стандартизує час і розклад. Ці простори масового руху є засобом транспортування, яке здійснюють люди з точки А в точку Б, і, таким чином гарантується свобода циркулювати, щоб задовольнити потреби. Вони також є матеріальними просторами спів-присутності, які дозволяють людям відбутися як повноцінним персонам в колективному середовищі [6, с.112]. Крім цього, бездомні або нелегальні мігранти використовують автостанції або вокзали як доступні простори для виживання.

Неухильне збільшення швидкості руху та розвиток засобів, що підвищують мобільність, в сучасний період стали основним інструментом влади і домінування. З. Бауман вказував, що маніпуляція засобами пересування займає істотне місце в управлінських механізмах політичних інститутів: «завтра владі будуть властиві здатності блокувати або полегшувати рух по визначених маршрутах» [6, с. 180]. В залежності від доступності засобів суспільного або приватного транспорту, соціальний капітал, на думку П. Бурд'є, утримує фізичну відстань за допомогою просторових і часових мірок [9, с. 58]. Блокпости, на яких відбувається перевірка громадян, створюють ілюзію утримання та присвоєння фізичного простору. У повсюдному (а не тільки в зонах військових конфліктів) посиленні паспортного контролю соціологи відкрили глибоко символічне значення: його можна розглядати як метафоричний образ нової формованої стратифікації, коли необхідно відокремити тих, хто повинен був залишитися вдома, кому взагалі не слід переміщатися/подорожувати [8, с. 71].

Відсутність залізничного сполучення на лінії розмежування теж складає нагальну проблему. Нестача залізничних транспортних послуг є важливим фактором, що сприяє існуванню територіальної «пастки» бідності географічних територій, в яких якість життя залишається на надзвичайно низькому рівні через брак своїх ресурсів та інфраструктури. У стратифікаційних концепціях, при збережених умовах нерівності, експерти відзначають, що неавтомобільні засоби пересування (НСП) широко використовуються бідним населенням, і уряди країн з низьким рівнем доходу населення повинні займатися

чітку позицію щодо політики, що захищає НСП в інтересах бідного населення, оскільки намітилася тенденція витіснення одного виду транспорту, яким широко користуються бідні, іншим [10].

У результаті транспортна блокада як географічна ізоляція актуалізує проблему геттоїзації певних соціальних груп. У цьому контексті вельми слухними є слова П. Бурд'є про здатність гетто символічно розкласти своїх мешканців, об'єднуючи в деякій резервації сукупність агентів, які, будучи позбавлені всіх козирів, необхідних для участі в різних соціальних іграх, можуть ділитися тільки своїм відлученням [9, с. 61]. Транспортна система стала з одного боку, маніпулятивним інструментом, а, з іншого боку, заручником в найжорстокішому конфлікті на тлі піднесення принципу територіальності, обумовленому «контекстом безладу великих вторгнень» (за висловом Б. Баді з праці «Кінець територій»).

Отже, обмеження елементарного доступу до шляхів провокує консервацію хронічної бідності. Як вважає З. Бауман, у новій ієрархії мобільності на одному вищому полюсі космополітичної ідентичності літають першим класом або приватними літаками, а жителі іншого світу («світу прикріплених до землі») пересуваються в переповненому четвертому класі суден, взагалі непридатних для плавання [8, с. 73].

Цікавою є точка зору Г. Ятвецької щодо комерційних практик у царині транспортування, які базуються на узгодженнях владних та підприємницьких структур стосовно фізичної пристосованості транспорту, грамотного розкладу рейсів, зручності салонів, якості доріг, рівномірної наповнюваності, ставлення до пасажирів з боку надавачів послуг перевезення [11]. Звернемо увагу на посередницьку складову організації пасажирських перевезень у зоні АТО. У тих випадках, коли індивід не подорожує сам, а треба передати якусь посылку, пакунок, вантаж, то за справу беруться посередники (в основному водії), котрим подібна допомога є фінансово вигідна. Також практикується продаж черги, яка займається попередньою автівкою для наступних транспортних засобів на під'їзних шляхах до блок-постів. Внаслідок боротьби за владні та грошові ресурси, транспортні послуги у зоні розмежування надаються розгалуженою мережею професійних акторів, що складається з диспетчерів, водіїв, технічних спеціалістів тощо.

Окрім економічного та соціального рівня, у інтеракціоністській парадигмі транспорт виступає фізичною і технічною умовою можливості порядку інтеракції, поділу і зв'язування різних соціальних практик. Інтеракціоністські дослідження зосереджені на соціології пішохідного, велосипедного і автомобільного руху з урахуванням водіння, їзди на велосипеді і ходьби як соціально інтерактивної рухливості. Водіння, їзда на велосипеді виступають як форми мобільної взаємодії, що впливають на характеристики матеріалу і швидкості мобільних одиниць [12]. Транспорт як мобільна спільнота незнайомих, на думку Г. Зіммеля, ставить людей в ситуації, коли протягом певних періодів (хвилин або годин) вони можуть або повинні дивитися один на одного, не розмовляючи один з одним. У ситуаціях «оточення з усіх боків закритими дверима» і військовими, осіб, що переміщуються, вчать боятися один одного, з недовірою ставитися, підозрювати і таке інше. Коментарі та інтерпретації пережитого суб'єктивного досвіду під час подорожі стають рефлексивною частиною наративів, повідомлень у соціальних мережах тощо. Використовуючи Інтернет-ресурси можна дізнатися про прагматичну та символічну значущість транспорту як невід'ємної частини ідентичності сучасної людини.

Суб'єктивне сприйняття транспортних проблем у зоні розмежування можна охарактеризувати зіммелівським поняттям «блazierованість» це бездушна байдужість, що виникає, коли людина не може впоратися зі швидкістю, різноманіттям і хаотичністю сучасного життя. Пасажир перестає реагувати на всю цю складність перевезень, тому що це вище його сил. Подібна реакція доповнюється «фаталізмом», коли люди розуміють, що не можуть нічого вдіяти з ситуацією, якимось вплинути на результат подій, і тому їм залишається тільки прийняти існуючий стан справ і перестати тривожитися. І водій, і пасажири стикаються з величезним рівнем невизначеності, яка вимагає від них суміщення декількох соціальних ролей.

Підвести підсумок можна словами З. Баумана: «цінність транспортних засобів - щоб перенести людину до більш високої цінності майбутнього» [8, с. 169]. Очевидно, що політтехнологи, використовуючи транспортну блокаду як засіб залякування і покарання, відсувають майбутні перспективи вирішення проблем пропускну системи в зоні розмежування. У.Бек з усією силою соціологічної метафористики іронізує з ризиків «примарного вокзалу» (хоча з ним соціолог порівнює сучасну систему освіти): «Хто хоче поїхати – а кому охота залишатися дома, читай: приректи себе на безмайбутність? – той повинен займати чергу у каси, де дають білети на потяги, котрі більшою мірою вже переповнені або йдуть зовсім не в указаних напрямках» [13, с. 219]. Відбувається зміна прагматики пасажирського транспорту у зоні розмежування.

Разом з тим, сформоване суспільство споживання породило новий соціальний тип особистості, для якої не менш важливою є «соціальна непосидючість», манія руху, зміни місця, колекціонування вражень. Переміщення – то є шлях до порятунку від почуття порожнечі, одноманітності, відчаю в добу глобалізації,

за якої тушується фігура громадянина перед фігурою споживача [14, с. 197]. Можемо констатувати, що у зоні розмежування формується нова переселенська мобільна культура, своєрідна адаптаційна рухливість. Змінюючи місце проживання, переселенці-мігранти не просто переміщуються з одного населеного пункту в інший, але завдяки «капіталу мобільності» перекроюють життєвий простір і значно розширюють межі своєї повсякденності. Завдяки цьому створюються нові реальності - «транснаціональний соціальний простір» і «транснаціональний габітус», в якому люди опиняються у роздвоєному стані (одночасно поєднуючи статуси «своїх» і «чужих», «законних» і «незаконних», «сімейних» і «несімейних», «бідних» і «багатих»), перемикаючись з одного реєстра в інший за потребою [4]. Даний підхід розглядає мігрантів не як локалізованих індивідів, а як «трансмігрантів», що ведуть «подвійне життя», яке дозволяє розвивати і підтримувати найрізноманітніші транскордонні взаємовідносини: сімейні, економічні, соціальні, організаційні, релігійні, політичні тощо.

Таким чином, феномен розриву (до якого Б.Вальденфельс відносить відокремлення частини держави та революцію) накладає на соціальний інститут транспорту певне навантаження: поза-порядкове пов'язувати із певними порядками, адаптувати «свободу мобільності» до екстремальної ситуації. Транспортна політика на лінії розмежування (а це безпека, ефективність, екологічність, землекористування, доступність для самого широкого кола мандрівників зі своїми специфічними потребами) формується дещо повільно та ситуативно. Гострота транспортних проблем на лінії розмежування виявляється також у відсутності безпересадочних шляхів, що не дозволяють пасажиром заощаджувати гроші та час. Існуючі військові вимоги щодо процедур проходження автотранспорту та тривалість простою на пропускних пунктах серйозно дисбалансиє систему логістики і мобільності, приводячи до економічного збитку, ризику погіршення епідеміологічної обстановки в зоні розмежування. У чергах на блок-постах втрачають час власники автотранспортних засобів, а збиток, пов'язаний з такими втратами, несе суспільство з обох боків лінії розмежування. Очікування виявляється загальним контекстом для перебування на кордоні-зупинці, або, якщо завгодно, його фреймом і, на думку А. Воз'янова, засобом контролю та впорядкування; очікування свідчить про несамостійність і непродуктивність [15]. На порядок денний виноситься спрощення автоперевезень у пунктах пропуску з метою забезпечення рівноваги між гарантією надійності і якістю послуг з перевезень, недопущення шахрайських схем, безпечним дорожнім трафіком і виконанням військово-адміністративних вимог.

Отже, роль транспортних засобів неухильно зростає особливо в умовах збройних конфліктів: по-перше в якості компенсації територіального розриву між «вільною» територією та «тимчасово-неконтрольованими» районами; по-друге, без транспортних засобів соціальний простір не може реалізувати свої можливості і ефективно вплинути на стійкість взаємин соціальних груп; по-третє, пасажирський транспорт визначає соціальну організацію не тільки місць розмежування, а й усього соціуму, долаючи ізоляваність і формуючи ефективність інтегральних процесів.

З іншого боку, проблемні аспекти транспортної системи в зоні АТО створюють нестійкість соціального настрою жителів, знижують ритм його життєдіяльності, обмежують реалізацію своїх можливостей і антисегрегаційну спрямованість; зростає «транспортний абсентеїзм» і впевненість в тому, що пасажирський транспорт дедалі більшою мірою заміщується залежністю від анонімних і кримінальних механізмів. Якщо перефразувати Е. Хобсбаума, то можна з впевненістю стверджувати, що «переселенці виявилися вигідним вантажем, ... ціни та умови подорожі яких - жахливі, якщо не казати – убивчі».

Подальші наукові розвідки на тлі означеної проблематики бачаться у можливостях мікросоціології визначити «ритуали переміщення / подорожі», наділення змістами звичних соціальних явищ «руху» і «очікування».

Література:

1. Вальденфельс Б. Топографія Чужого: студії до феноменології Чужого / Б. Вальденфельс. – Київ: ППС, 2004. – 206 с.
2. Кузнецов А. Социология инженеров и общественный транспорт: маршрутные такси, автомобилизация, (не)безопасность / А. Кузнецов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/sotsiologiya-inzhenerov-i-obschestvennyy-transport-marshrutnye-taksi-avtomobilizatsiya-ne-bezopasnost>
3. Офіційний сайт Державної прикордонної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://dpsu.gov.ua/ru/about/news/news_9062.htm
4. Толстокорова А. Транснациональная и гендерная парадигмы в изучении международной мобильности: на примере Украины / А. Толстокорова [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

- <http://cyberleninka.ru/article/n/transnatsionalnaya-i-gendernaya-paradigmy-v-izuchenii-mezhdunarodnoy-mobilnosti-na-primere-ukrainy>
5. Cooley Charles Horton. The Theory of Transportation [Electronic resource]. - Available at: https://www.brocku.ca/MeadProject/Cooley/Cooley_1894.html
 6. Бауман З. Текущая современность / З. Бауман. – СПб.: Питер, 2008. – 240 с.
 7. Иванова А. Танцующие пассажиры: городской исследователь в поисках аналитической репрезентации / А. Иванова [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.intelros.ru>
 8. Бауман З. Глобалізація. Наслідки для людей і суспільства / З. Бауман. – К., 2008. – 109 с.
 9. Бурдые П. Социология социального пространства / [пер. с франц. Н. Шматко]. – М.: Ин-т экспериментальной социологии; СПб.: Алетейя, 2007. – 288 с.
 10. Гэннон К. Транспорт: инфраструктура и услуги / К. Гэннон, З. Лиу [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://siteresources.worldbank.org/INTPRS1/Resources/383606-1205334112622/4768783-1205337114531/tran0321.pdf>
 11. Ятвецька Г. В. Громадський транспорт в просторі соціокультурних взаємодій / Г. В. Ятвецька [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://heraldiss.onu.edu.ua/article/view/56735/53077>
 12. Tonnelat S. The sociology of urban public spaces [Electronic resource]. - Available at: http://www.academia.edu/313641/The_Sociology_of_Urban_Public_Spaces
 13. Бек У. Общество риска. На пути к другому модерну / У. Бек / [пер. с нем.] – М.: Прогресс-Традиция, 2000. – 384 с.
 14. Мартен Д. Метаморфози світу: Соціологія глобалізації / Д. Мартен, Ж.-Л. Мецжер, Ф. П'єр. – К.: Виддім «КМ Академія», 2005. – 302 с.
 15. Возьянов А. «Что может быть глупее, чем ждать»: остановка как место и случай / А. Возьянов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nlobooks.ru/node/5359>