

УДК 316.1

DOI <https://doi.org/10.24195/spj1561-1264.2023.2.14>**Хомерікі Олена Андріївна**

доктор соціологічних наук, професор,
факультет міжнародних відносин
Національного авіаційного університету
пр. Любомира Гузара, 1, Київ, Україна
orcid.org/0000-0003-3702-0390

Стригуль Марина Василівна

кандидат соціологічних наук, доцент,
факультет міжнародних відносин
Національного авіаційного університету
пр. Любомира Гузара, 1, Київ, Україна
orcid.org/0000-0002-6086-4017

Ташенко Анна Юріївна

кандидат соціологічних наук,
асистентка кафедри соціальних структур та соціальних відносин
факультету соціології
Київського національного університету імені Тараса Шевченка
вул. Володимирська, 60, Київ, Україна
orcid.org/0000-0002-6038-7337

ПАСАЖИРОЗНАВСТВО У СТРУКТУРІ СОЦІОЛОГІЇ ТРАНСПОРТУ В ЕПОХУ СТАНОВЛЕННЯ СУСПІЛЬСТВ РИЗИКІВ

Стаття присвячена розкриттю визначення напрямків подальшої модернізації структури соціологічного знання в Україні, оскільки в соціологи перманентно визнають актуальною проблему щодо фіксації та подолання протиріч поміж пропозиціями щодо шляхів диверсифікації спеціальних та галузевих соціологій, зокрема, соціології транспорту. Мета статті полягає у спробі авторів закласти основи пасажирознавства як соціо-культурного розуміння багатогранності проявів такого роду руху як подорожі пасажирів, що є комплексним явищем у суспільстві ризиків. Досягнути це можна завдяки результатам, що отримано внаслідок використання таких методів як логіко-історичний, контент-аналіз, системний. Самі ж результати полягають в тому, що модернізація структури соціологічного знання – це не хаотичний, а закономірний процес, бо соціологи шукають обґрунтовані логікою способи, щоб бути затребуваними суб'єктами влади та відповідати на ті чи інші виклики часу. Сучасна соціологія, згідно міркувань У.Бека, є наукою не стільки як про суспільство загалом, а як про суспільство ризиків, що люди утворюють своєю діяльністю (не тільки воєнною, терористичною чи кримінальною), а ще й техногенною, зокрема, в транспортній галузі, прагнучі задовольнити потреби самореалізації. Соціологія транспорту потребує такої своєї розбудови, що мають здійснити науковці шляхом розробки теоретико-методологічних засад, відповідного понятійно-категоріального апарату та систематизації знань про безпеку пасажирів, тобто розбудови пасажирознавства. Автори дійшли висновку, що оскільки сучасні завдання щодо забезпечення безпеки людського розвитку спонукають функції соціальної політики повинні реалізовуватися виходячи із конкретних умов життя і рівня розвитку суспільства, економічних ресурсів, історично обумовлених матеріальних, культурних запитів населення, розповсюдженості, масштабності та гостроти соціальних протиріч, то на основі гасла «через терні до зірок» пропонуємо актуальне гасло для ризикознавців: «через пасажирознавство до безпеки пасажирів на будь-якому рівні здійснення їх перевезень».

Ключові слова: пасажирознавство, соціологія транспорту, суспільство ризиків, соціальна політики.

Вступ. Розвиток транспорту в Україні сприяє зростанню престижу нашої держави у світі, самої праці у цій сфері економіки та популярності набуття освіти у ЗВО цього профілю. Україна за роки з дня проголошення Акту про незалежність перебудувала не тільки економіку на ринкові засади, а й суспільні відносини, що відкрило нові можливості для розвитку людського капіталу як індикатора потужності суверенної держави. Динамічність розвитку транспорту в Україні та неухильне прагнення України на входження до світової та європейської спільнот підтвердило ключове місце і роль України як мосту між Європою та Азією, сформувало соціальний запит на зростання як вантажних перевезень, так і туристичних подорожей з метою оздоровлення, навчання та іншого змістовного проведення дозвілля. Сучасна ж діяльність у цій сфері характерна перш за все інтернаціоналізацією праці, міжнародними контактами, зокрема в Україні, що потребує відповідної підготовки персоналу, здатних працювати на рівні світових стандартів. При цьому транспорт розглядаємо як поліфункціональне суспільне явище, тобто не тільки як явище технічне, економічне чи екологічне тощо, а ще таке, що призведе в перебігу отримання належних послуг до саморозвитку людини в процесі подорожування в просторі та часі, через що слід ставити концептуальні проблеми оцінки часу подорожі [3].

Метою статті є прагнення авторів закласти основи пасажирознавства як соціо-культурного розуміння багатогранності проявів такого роду руху як подорожі пасажирів, що є комплексним явищем у суспільстві ризиків, що відбувається у контексті взаємодії пасажирів та персоналу транспортного підприємства будь-якого профілю.

Методи дослідження. Оскільки в науці як системі домінуючим елементом дисципліни давно визнано конкретний метод будь-якої дисципліни, то першим назвемо *логіко-історичний метод*. В його основі лежить вивчення реального минулого у його конкретному різноманітті. Тобто, автори таким чином прагнуть виявляти факти про події, що відповідають суті об'єкта вивчення, і на цій основі роблять таке розумове відтворення якогось явища або процесу, при якому розкривають логіку, закономірність його (об'єкта) становлення та розвитку (може бути, і деградації).

Логічний метод допомагає виявити цю закономірність іншим способом: він вимагає безпосереднього розгляду ходу реальної процесу, а розкриває її об'єктивну логіку шляхом вивчення суті окремих етапів процесу, спираючись на знання змісту вищих стадій його розвитку. Об'єктивною основою такого способу дослідження є така риса складних об'єктів, що розвиваються: на вищих стадіях характеристики об'єкта стисло відтворюють у своїй структурі і функціонуванні основні риси своєї еволюції. Ця яскраво простежують, наприклад, насамперед, у природній еволюції, коли високорозвинені організми на стадії ембріонального розвитку повторюють основні риси всього ходу еволюції (онтогенез «повторює» філогенез). Встановлено, що це властиво і соціальній еволюції.

І логічний, і історичний методи виступають як прийоми побудови теоретичного знання, а тому автори уникають ототожнювати історичний метод з емпіричним описом, а статус «теоретичний метод» приписувати лише методу логічному. За будь-якого способу аналізу об'єкта, що розвивається у часі (тобто темпорально), не можна було уникати описати емпіричну основу аналітичної роботи. Тобто факти реального минулого та факти, що фіксують особливості структури та функціонування досліджуваного явища чи процесу на найвищих стадіях розвитку. Часто ці методи розглядають як один метод єдності історичного та логічного (або метод логічної реконструкції об'єктів, що розвиваються). Ось характерний наступний шлях дослідження об'єкта: 1. Виділення істотних ознак, тобто. детермінація об'єкта; 2. Дослідження не повинно залишати поза увагою вищі стадії розвитку об'єкта; 3. Знаходження передумов для генезису об'єкта; 4. Реконструкція розвитку об'єкта. Вивчення «минулого» будь-якого об'єкта дає можливість і прогнозу подальшого його розвитку. Отже, автори текстів з пасажирознавства не повинні займатися «темою взагалі», а мають виокремити чіткий напрямок роботи, поставити конкретну мету та послідовно йти до її досягнення, бо різний транспорт має специфічних пасажирів. В цій справі не ризикувати відволіктися від стрижневого руслу своєї наукової теми, не займатися вивченням побічних для дослідження явищ і фактів, бо це

буде продовжуватися без кінця, а зміст розділу «розпливеться». Наша робота побудована «на плечах попередників» тому необхідно *методом контент-аналізу* вивчити у науковій літературі, що було зроблено у цій галузі попередниками. Важливо як освоїти наукову термінологію минулого, а й побудувати понятійний апарат дослідження конкретної транспортної підсистеми (тезаурус). Справа не тільки в тому, щоб описати науковою мовою відповідні явища, а й показати протиріччя, що виникли у тривалому процесі їх пізнання.

Аналітичний метод показує, що спеціальні та галузеві соціологічні теорії так званого за Р. Мертоном середнього рівня мають головну спільну рису – їх об'єктом є люди, об'єднані в спільноти. Поміж ними має місце взаємовідносини та згодом взаємодія, прагнення до солідарності, до синхронізації дій та взаємного порозуміння чи навпаки – до конфлікту, взаємного знешкодження в боротьбі за ресурси виживання. В такому перебігу є завжди прагнення до об'єднання в групи задля боротьби з іншими чужими спільнотами, до створення формальних організацій зі статутами та присягами, клятвами взаємної відданості, що згодом стають інтегрованими в соціальні інститути та інституціональні матриці. Перелічене слід вважати сегментами предмету кожної окремої соціологічної теорії вказаного гатунку, а *системний метод*, що є обов'язковим для кожного науковця сьогодення, який внаслідок його застосування виявляє зв'язки поміж сегментами та умови утворення емерджентного ефекту – синергії. Виявлення структури в об'єкті є невід'ємним моментом застосування *системного методу*. Можна виявити, як мінімум діади (про тріади тощо напишемо пізніше), а тому в структурі спільноти виявляють керманичів та виконавців, лікарів та пацієнтів, вчителів та учнів тощо.

В транспортній сфері головна за обсягом витрат послуга стосується перевезення вантажів, що потрапляє у фокус уваги такої дисципліни як економіка транспорту. Звісно, ще можна назвати такі спеціалізації як статистика транспорту, психологія транспорту, медицина транспорту, екологія транспорту тощо. Соціологія транспорту увагу зосереджує, по-перше, на пасажирів та, по-друге, на персонал (адміністративному, технічному, обслуговуючому тощо). Тому пасажирознавство є невід'ємною складовою соціології транспорту. Виявлення змісту і форм взаємозв'язку вказаних спеціалізацій з пасажирознавством має скласти одне з провідних завдань для науковців кожного напрямку досліджень, бо отримані рішення дозволять деталізувати об'єкт, розширювати предмет та пізнавальні можливості вже звичних наукових методів, а отже, розбудовувати пасажирознавство як інноваційну соціологічну теорію, що має послугувати підвищенню ефективності управлінської функції соціології по відношенню до практики.

Результати застосування вищезгаданих методів показали, що процес подорожування в просторі та часі є природною потребою людей в перебігу пізнання світу та водночас потребою духовною, Пізнання, що раніше поширювалось на найближче довкілля, на освоєння певного життєвого простору, є складовою механізму адаптації конкретної людини до конкретного довкілля, а етносу – до ландшафтів та, врешті-решт, аж до пізнання Всесвіту, що містять ресурси виживання народу, людства (праці Гумільова Л. М.). Але не тільки це спонукало людей до подорожей. Люди, які залишали звичні умови життя і, ризикуючи, поринали в незвідане, викликали в оточуючих захоплення, подив і повагу. До них, як таких, які більше бачили і мають більший досвід, завжди дослухались, їхню думку цінували. Таке ставлення до мандрів і мандрівників формувалося сторіччями і закріпилось у свідомості людства як героїчні вчинки. Відмінність пасажира від мандрівника полягає в тому, що він є особою, яка користується транспортним засобом і знаходиться в/на ньому, але не причетна до керування ним [4], а тому його безпека залежить від зовнішніх факторів.

Оскільки модернізація структури соціологічного знання – це не хаотичний, а закономірний процес, то соціологи шукають обґрунтовані логікою способи, щоб бути затребуваними суб'єктами влади та відповідати на ті чи інші виклики часу. Актуальний приклад того стосується антитерористичної операції в 2013 р. на сході України. Ініціативні соціологи прагнули бути корисними, і, відповідно до цих обставин, пропонували розбудовувати інноваційні галузі соціологічного знання, що не тільки пов'язані з війною на сході країни, а конкретно в контексті

ризикології, оскільки ризики виникають скрізь, а не тільки на лінії збройного контакту. Це можливо не тільки тому, що структура соціологічного знання в ХХІ столітті вже є вельми розгалуженою хоч би тому, що потужний евристичний потенціал соціології, звернутий на будь-який напрямок людської діяльності, може оформитися як галузева чи спеціальна соціологічна теорія. При цьому соціологія не втрачає своєї цілісності, а, навпаки, набуває більшої потужності, бо накопичується як багатосторонній емпіричний матеріал, так і теоретичні узагальнення щодо всіх сторін суспільного життя [5].

Між тим, наразі головним слід визнати те, що сучасна соціологія, згідно міркувань У. Бека, є наукою не стільки як про суспільство загалом, а як про суспільство ризиків, що люди утворюють своєю діяльністю (не тільки воєнною, терористичною чи кримінальною), а ще й техногенною, зокрема, в транспортній галузі, прагнучі задовольнити потреби самореалізації. Остання означає, що дослідники вивчати мають мотиви та стимули пасажирів до подорожей. Крім суб'єктивних мотивів, що спонукають окремих пасіонарних особистостей до зміни місця буття, існували цілком об'єктивні соціально-економічні передумови, що спираються на коеволюційний, взаємопов'язаний процес розвитку населення та виробництва. Поліпшення умов життя внаслідок розвитку виробництва зумовлює наступний виток розвитку демографічних процесів, що призводять до зростання чисельності населення, подальшого розвитку виробництва, транспорту й торгівлі, що обумовлюють зміни умов життя і т. п. Тобто пошук ресурсів задля розвитку виробництва та пошук ринків збуту, що стимулювали торгівлю, з одного боку, та зростання чисельності населення, з іншого, можна вважати тими об'єктивними передумовами, що стимулювали подорожування і постали «предтечами» розвитку соціології транспорту в подальшому. Саме існування транспорту в Україні та його розвиток суттєво залежить від забезпечення стійкого миру із сусідами.

З появою монографії У. Бека «Суспільство ризику» ([1]), а також праць Е. Гіденса, Н. Лумана, а також і в країнах СНД, соціологи натхненно стали звертати увагу на те, що людей оточують ризики і небезпеки різного походження. Нарешті було визнано доречним вислів У. Бека про те, що ризик став невід'ємною частиною нашого життя. А. Панькова, залучаючи зазначену концепцію «суспільства ризику», так характеризує сучасне українське суспільство: «...якщо нормативними ідеалами минулої радянської епохи були рівність, братство, соціальна справедливість, то для сучасної України та інших держав пострадянського простору, головним нормативним ідеалом стає безпека, а соціальні проекти таких суспільств носять яскраво виражений захисний характер, таке суспільство стає «суспільства ризику» є виникнення на соціальній арені нових акторів – так званих «жертв ризику», їх солідаризації на ґрунті відчуження, безправ'я, тотальної небезпеки і зниження якості їх життєдіяльності. Це на її думку, може послугувати формуванню нової політичної сили, що буде представляти інтереси маргіналізованих «жертв ризику» і цим створюватиме загрози для стабільності існуючій соціальній системі, її внутрішньому порядку («суспільство ризику» відтворює ризики і за принципом бумерангу може від них постраждати). «Суспільство ризику» характеризується затяжною політичною нестабільністю, що супроводжується системними соціальними ризиками, посилюючи дезінтегрованість і аномізацію масової свідомості [1].

А тому актуальним постає питання про роль і напрямки (ефективність) соціальної політики держави щодо конструювання ефективної соціальної безпеки спрямованої на розвиток особистості і сучасного українського суспільства загалом та на транспорті, зокрема?

В контексті пошуку відповідей на дане питання доречним, на нашу думку, буде розгляд соціальної політики щодо забезпечення безпеки в контексті концепції людського розвитку. Так, слід зазначити, що недооцінка цінності людського життя, що властиво суспільствам перехідного типу, призвело до того, що у наукових колах переважно увага зосереджувалася на питаннях щодо забезпечення національної, державної, міжнародної, політичної безпеки, тощо. Але, згідно із концепцією «людського розвитку», слід змінити акценти. Тобто, не людина – заради досягнення економічних цілей, а економіка постати має в інтересах розвитку людини. Не людина – заради охорони державних кордонів, а держава – для охорони інтересів людини,

створення і використання тих переваг розвитку, які досягаються завдяки суспільній солідарності. Згідно концепції «людського розвитку» людську безпеку розуміти слід як можливість використати право вибору в умовах свободи і безпеки, а також упевненість в тому, що ці можливості збережуться і завтра.

У відповідності до чергових вимог часу спостерігаємо зміну парадигми безпеки, зокрема це відображено у переході від раніше існуючих моделей і методів убезпечення, від безпеки держави, що розглядали в ролі головного об'єкта і одночасно головного відповідального суб'єкта, до розгляду проблем безпеки окремих індивідів, соціальних груп, в тому числі пасажирів, як на локальному так і на глобальному рівнях перевезень. Змушені констатувати, що у вітчизняній соціологічній літературі тематизація ролі соціальної політики у забезпеченні соціальної безпеки (людської життєдіяльності) не знайшло достатньо системного відображення, хоча загальні чи вузько спрямовані аспекти деякою мірою вже розглядали. Звісно, соціологам слід перевести це завдання в соціологічну площину.

Соціальна політика розглядається як «особливу функціонально значущу сферу державної діяльності, що має за своїм змістом цілеспрямоване, організоване регулювання соціальних відносин, що здійснюється зацікавленими соціальними суб'єктами у напрямку формування стійкої, збалансованої соціальної структури суспільства» [3, с. 37]. Серед традиційних функцій, що їх виконує держава, проводячи соціальну політику, виділяють наступні: а) соціальне відтворення населення, змістом якої є створення умов для нормальної життєдіяльності людини, задоволення її потреб у таких і галузях суспільного життя, як праця, споживання, сімейні відносини, охорона здоров'я, освіта тощо; б) функція регулятивна, що полягає в намаганні держави стимулювати активну діяльність особистості, соціальних груп за допомогою правових, економічних, моральних регуляторів, внаслідок чого люди стають здатними до самоорганізації та самозахисту; в) соціально-захисна, з якою пов'язані соціальні гарантії держави, забезпечення соціальних прав громадян у разі зниження матеріального рівня життя, втрати роботи, працездатності, старіння, тощо, що супроводжують людину від народження до смерті; г) стабілізаційно-адаптивна, згідно з якою держава повинна дотримуватися принципу соціальної справедливості, враховувати в своїй політиці реакцію окремих груп населення, громадську думку загалом, підтримувати свій авторитет в масовій свідомості населення, впливати на формування ціннісної свідомості суспільства, узгоджувати інтереси, регулювати правовими засобами конфлікти у суспільстві, забезпечуючи його усталений розвиток.

Поділяємо точку зору Є. Головахи, який наголошує на тому, що сучасна соціальна політика повинна базуватися на загальноприйнятих вимогах щодо забезпечення мінімально необхідного рівня соціального захисту та підвищення рівня соціальної захищеності різних категорій населення в Україні, та її реалізація можлива на його думку, шляхом розв'язання трьох основних завдань: 1) формування правової культури населення, що передбачає насамперед подолання правового невігластва, правового нігілізму, «правового екстремізму» (коли боротьба з правопорушеннями асоціюється переважно з необхідністю підвищення жорсткості покарань). Для подолання таких негативних проявів передбачають розробку соціальної програми формування правової свідомості населення і представників влади, що включала б як елементи правової просвіти, так і елементи політичної соціалізації, формування громадянської свідомості демократичного типу; 2) здійснення економічних перетворень, необхідних для забезпечення переходу неефективної централізованої економіки до диференційованої багатоукладної економічної моделі, здатної забезпечити гнучке реагування на погіршення становища окремих соціальних верств, категорій населення; 3) розробка програми реалізації конкретних заходів соціального захисту населення, яка матиме актуальну і довгострокову спрямованість на вирішення соціальних завдань відповідно до схвалених міжнародним співтовариством напрямів, які можуть забезпечити прогрес на міжнародному, національному та регіональному рівнях у різних сферах суспільного життя. Як зазначає Є. Головаха, «з досвіду розвинених демократичних держав відомо, що розробка стандартизованої системи соціальних індикаторів, що характеризують структуру і динаміку соціальної сфери, є необхідною передумовою оцінки

ефективності і коригування соціальної політики. Наприклад, у США офіційна загальнодержавна система «Соціальні показники» включає вісім блоків, у кожному з яких представлені десятки індикаторів, виміри яких потребують узагальнення статистичних даних і проведення соціологічних досліджень на загальнонаціональному і структурно-груповому рівнях. Беручи до уваги світовий досвід і національну специфіку, відповідна система індикаторів в Україні має включати такі блоки: структура населення, сім'я і виховання дітей; умови праці і зайнятість населення; освіта і професійна підготовка; охорона здоров'я і захист довкілля; доходи і матеріальний добробут населення; забезпечення житлом; суспільна безпека; міжнаціональні, відносини і права меншин; соціальне забезпечення; культура дозвілля; міграція населення, транспорт і зв'язок; громадян, суспільна і соціально-політична активність. Поєднання в даній системі статистичних і соціологічних індикаторів дозволить вимірювати не лише об'єктивні зміни соціальної ситуації в тій чи іншій сфері здійснення соціальної політики, а також визначити ступінь впливу цих змін на становище людини в суспільстві, задоволення її потреб, соціальне самопочуття» [3, с. 621–622].

Висновки. В перебігу наших розмірковувань ми дійшли висновку, що сучасні завдання щодо забезпечення безпеки людського розвитку спонукали корегувати традиційні концепції соціальної політики, з тим, щоб вони відповідали запитам суспільної практики та слугували оптимізації соціальної безпеки. Тобто соціальна політика за умов трансформації та впливу глобалізації повинна функціонувати в напрямку підвищення благополуччя людей, їх соціального самопочуття, збалансування всіх компонентів людського потенціалу. З'ясовано, що функції соціальної політики слід реалізовувати, виходячи із конкретних умов життя і рівня розвитку суспільства, економічних ресурсів, у минулому обумовлених матеріальних, культурних запитів населення, розповсюдженості, масштабності та гостроти соціальних протиріч. Виявлено, що функції соціальної політики за умов трансформації суспільства повинні бути спрямовані на запобігання спонтанному падінню людського потенціалу, на сприяння збереження і підвищення соціально-інноваційного потенціалу суспільства, розширення соціальної бази реформ, забезпечення зацікавленості громадян в соціальних перетвореннях. З виникненням глобальної реальності є відповідно суспільна потреба у створенні нового соціального інституту – інституту світової соціальної політики, що передбачає в свою чергу розширення функцій соціальної політики у глобальному просторі для забезпечення безпеки на глобальному рівні. На основі гасла «через терні до зірок» пропонує актуальне гасло для ризикознавців «через пасажирознавство до безпеки пасажирів на будь-якому рівні здійснення їх перевезень».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Beck's Theory of Risk Society of Modernity: Definition and Speciality of Risk Society. URL: <http://www.yourarticlelibrary.com/sociology/beck-theory-of-risk>
2. Reichman S. Conceptual problems in evaluation of travel time. *Transp. Res. Rec.* 1991. No 587. P. 73–88.
3. Головаха Є.І. Соціальна політика. Політологічний енциклопедичний словник / Упорядник В. П. Горбатенко. За ред. Ю.С. Шемшученка, В.Д. Бабкіна, В.П. Горбатенка. 2-ге вид., доп. і перероб. К. : Генеза, 2004. С. 621–622.
4. Горлинський В.В. Безпека суспільства: ціннісний дискурс. *Стратегічна панорама*. 2005. №3. URL: http://www.nisp.gov.ua/vydanna/panorama/2005_3.php
5. Пасажир. Юридична енциклопедія : у 6 т. Т. 4. / ред. кол.: Ю. С. Шемшученко (відп. ред.). К. : Українська енциклопедія ім. М. П. Бажана, 2002.

REFERENCES

1. Beck's Theory of Risk Society of Modernity: Definition and Speciality of Risk Society. URL: <http://www.yourarticlelibrary.com/sociology/beck-theory-of-risk>
2. Reichman, S. (1991). Conceptual problems in evaluation of travel time. *Transp. Res. Rec.* No 587. P. 73–88.
3. Holovakha, Ye. (2004). *Sotsialna polityka [Social policy]. Politolohichni entsyklopedychni slovnyk*. K.: Heneza. Pp. 621–622 [in Ukrainian].

4. Horlynskyi, V. (2005). Bezpeka suspilstva: tsinnisnyi dyskurs [Security of society: value discourse]. *Stratehichna panorama*. No 3. URL: http://www.niisp.gov.ua/vydanna/panorama/2005_3.php [in Ukrainian].

5. Pasazhyr [Passenger]. *Yurydychna entsyklopediia* (2002). K. T. 4 [in Ukrainian].

Khomeriki Olena Andriivna

Doctor of Sociological Sciences, Professor,
Faculty of International Relations
of National Aviation University
1, Huzara ave., Kyiv, Ukraine
orcid.org/0000-0003-3702-0390

Stryhul Maryna Vasylivna

Candidate of Sociological Sciences, Associate Professor
Faculty of International Relations
of National Aviation University
1, Huzara ave., Kyiv, Ukraine
orcid.org/0000-0002-6086-4017

Tashchenko Anna Yuriivna

Candidate of Sociological Sciences,
Assistant at the Department of Social Structures and Social Relations
of the Faculty of Sociology
Taras Shevchenko National University of Kyiv
60, Volodymyrska str., Kyiv, Ukraine
orcid.org/0000-0002-6038-7337

PASSENGER STUDIES IN THE STRUCTURE OF THE SOCIOLOGY OF TRANSPORT IN THE ERA OF THE FORMATION OF RISK SOCIETIES

The article is devoted to the disclosure of the definition of directions for further modernization of the structure of sociological knowledge in Ukraine, since sociologists permanently recognize the problem of fixing and overcoming contradictions between proposals on ways to diversify special and branch sociologies, in particular, the Sociology of Transport. The aim of the article is to try to lay the foundations of passenger studies as a socio-cultural understanding of the diversity of manifestations of this type of movement as passenger travel, which is a complex phenomenon in the Society of Risks. The results are that the modernization of the structure of sociological knowledge is not a chaotic but a natural process, because sociologists are looking for logically sound ways to be in demand by the authorities and respond to certain challenges of the time. Modern sociology, according to U. Beck's reasoning, is a science not so much about society as a whole, but as the Society of Risks that people form by their activities (not only military, terrorist or criminal), but also man-made, in particular, in the transport industry, seeking to meet the needs of self-realization. The Sociology of Transport needs such a development that scientists should implement by developing theoretical and methodological foundations, an appropriate conceptual and categorical apparatus and systematizing knowledge about passenger safety, that is, the development of passenger science. We came to the conclusion that since modern tasks to ensure the security of human development motivate should be implemented based on specific living conditions and level of society, economic resources, historically determined material and cultural needs of the population, prevalence, scale and severity of social contradictions. based on the slogan «through the thorns to the stars» offers a relevant slogan for risk experts: «through passenger studies to the safety of passengers at any level of their transportation».

Key words: *passenger studies, Sociology of Transport, the Risk Society, social policy.*