

ВОЛОДИМИР НІКОЛАЄНКО,

кандидат соціологічних наук, доцент кафедри соціології та політології факультету лінгвістики та соціальних комунікацій Національного авіаційного університету (03058, Київ, пр. Любомира Гузара, 1)

VOLODYMYR NIKOLAIENKO,

PhD in Sociology, Associate Professor at the Department of Sociology and Political Science, Faculty of Linguistics and Social Communications, National Aviation University (1, Lubomyra Huzara Av., Kyiv, 03058)

nikolaienkovi@ukr.net

<https://orcid.org/0000-0002-4648-6048>

ЛЕОНІД НІКОЛАЄНКО,

кандидат філософських наук, доцент, незалежний дослідник

LEONID NIKOLAIENKO,

PhD in Philosophy, Associate Professor, independent researcher

nikolaenkolg@ukr.net

ЮРІЙ ЯКОВЕНКО,

доктор соціологічних наук, професор, Заслужений працівник освіти України, професор кафедри соціології та політології факультету лінгвістики та соціальних комунікацій Національного авіаційного університету (03058, Київ, пр. Любомира Гузара, 1)

YURIY YAKOVENKO,

Doctor of Science in Sociology, Full Professor, Honored Worker of Education of Ukraine, Professor at Department of Sociology and Political Science, Faculty of Linguistics and Social Communications, National Aviation University (1, Lubomyra Huzara Av., Kyiv, 03058)

<https://orcid.org/0000-0002-6006-8651>

Цитування: Ніколаєнко, В., Ніколаєнко, Л., Яковенко, Ю. (2023). Залізнична мобільність: соціальна історія та практики здійснення. Соціологія: теорія, методи, маркетинг, 1, 92–120, <https://doi.org/10.15407/sociology2023.01.092>.

Залізнична мобільність: соціальна історія та практики здійснення¹

Актуальність теми. Зважаючи на те, що дослідження питань, пов'язаних із соціальною історією (зокрема історією інституціоналізації) залізниць та залізничною мобільністю пасажирів (railway-mobility, або mobility of railway passenger's) з огляду на процес їх інституціоналізації в англomовній соціології транспорту вже набуло популярності, є сенс актуалізувати означену тематику і в Україні². Та оскільки існує відповідний статут, порядок роботи, система правил і норм поведінки працівників та пасажирів, а також регламентована мобільність вантажів і пасажирів, є підстави говорити про залізницю як окремий соціальний інститут, який функціонує в структурі інституту транспорту та який слід вивчати за допомоги соціологічних методів.

1 Пропонована стаття — остання праця Юрія Івановича Яковенка, доброго друга, відомого вченого, педагога, дослідника та організатора наукових досліджень.

2 Тут є необхідність визначитися з поняттями соціальної та транспортної мобільності, щоб запобігти можливим непорозумінням в їх інтерпретації.

Ці поняття позначають принципово різні системи і сфери в сумісному житті людей.

Поняття *соціальної мобільності* означає зміни у статусах індивідів або груп, які супроводжують зміни їхнього місця або у вертикально розбудованій (вертикальна мобільність) соціальній ієрархії (структурі), тобто переміщення з одного соціального стану (класового чи стратифікаційного) в інший, або в межах одного й того самого соціального шару (горизонтальна мобільність).

Можна сказати, що соціальна мобільність — це переміщення індивідів і груп у соціальному просторі, в зв'язку з чим відбуваються зміни в їхньому статусі, а часом і в їхній соціальній позиції як суб'єктивному ставленні до тих чи інших явищ або процесів, що мають місце в сумісному, але структурованому існуванні людей.

Поняття *транспортної мобільності* — це організоване масове переміщення людей у фізичному та географічному просторі, соціалізованому саме завдяки різноманітним транспортним засобам.

Причому означена соціалізація відбувається в процесі інституціоналізації транспортної інфраструктури і, як показує соціальна історія транспорту, може відбуватися у згоді з двома взаємовиключними принципами:

- соціалізації як усупільнення означеного простору в орієнтації на спільне користування ним, незалежне від їхнього соціального статусу та матеріального статку;
- соціалізації як процесу соціального впливу з огляду на залучення індивіда в наявну в суспільстві культурну чи субкультурну систему, за допомогою чого відбувається процес індивідуалізації кожної окремо взятої людини та набуття нею особистих рис.

Іншими словами, соціалізація як вплив чітко вписувалася в логіку ринково зорієнтованого модерну.

Наприклад, у літературі описано чимало прикладів процесу колонізації чужого життєвого простору в інтересах колонізаторів, скажімо, методом розбудови залізниць за принципом «від копалини до порту», ігноруючи вже сформовані інститути мобільності в колонізованих країнах. Зрозуміло, що таке «освоєння чужого життєвого простору» — похідне від другого варіанта процесу соціалізації. Саме воно і суперечить об'єктивній логіці історичного процесу, а розв'язання означеної суперечності часом буває досить гострим [Ніколаєнко, Корнілов, 2020: сс. 89–90].

На жаль, навіть у західній соціології здебільше досліджують соціальну історію залізниці лише з деяким акцентом на процесі її інституціалізації¹.

Ми ж робимо спробу розглянути *ідеологію та практики* спрямування пасажиропотоків на залізниці як чинники функційно визначених змін у масовій свідомості та соціальних змін загалом, а також як комплексний об'єкт соціологічної розвідки в аспекті подальшої розбудови в Україні соціології транспорту.

Предметом розвідки є історія інституціалізації залізничного транспорту та пасажирської мобільності з огляду на зв'язок між соціально визначеною логікою функціонування пасажирської залізниці, зорієнтованої на отримання прибутку, і теж соціально визначеною² логікою споживання відповідних «послуг»³ пасажирями, зорієнтованими залежно від їхнього соціального статусу та матеріального статку на очікувану міру зручності, яка коливається, у термінах представників соціології транспорту, від класу *Luxury* до класу «на роботу та з роботи».

Метою дослідження є опис означеного зв'язку «в термінах соціальної логіки та логіки суперечностей» [Бодрийяр, 2007: с. 22], а **методом** — діалектичний аналіз, здійснюваний у термінах цих логік.

Під *ідеологією спрямування пасажиропотоків на залізниці* ми розумітимемо систему ідей, об'єктивованих у формі соціально визначеного функціоналу⁴, закладеного в залізницю ще під час її проєктування, а під *соціальними практи-*

1 Було б доречно дослідити соціальну історію рейкового транспорту в Україні, хоча б з огляду на те, що саме в Києві в усій Російській імперії 1(13) червня 1892 року в структурі міського транспорту з'явився перший електричний трамвай (а самий перший у світі електричний трамвай з'явився в Берліні 1881 року). Крім того, після Нижнього Новгорода, спочатку в Одесі (1902 р.), а потім у Києві (1905 р.) були відкриті практично одразу два фунікулери. Між іншим, київський називався Михайлівським механічним підйомом.

Важливо зазначити, що це були класичні зразки доступного громадського транспорту, які пов'язували собою не лише промислові центри міста, а й соціально-культурні, тобто функціонували не за нижчеописаним принципом «на роботу і з роботи».

2 Поняття соціальної визначеності будь-чого, наприклад, певного простору, розглядуване в категоріях теорій соціальної дії, означає, що простір, визначений одними людьми як місце, доступ до якого (чи користування яким) має бути з тих чи інших причин обмеженим для інших людей або, навпаки, виключним місцем для їхнього постійного перебування (чи користування). Масові переселення в історії розбудови залізниць часом без відповідних компенсацій, означали колонізацію чужого життєвого простору і, відповідно, невдоволення та опір.

3 Причини, з огляду на які ми беремо слово «послуги» в лапки, стануть зрозумілими далі.

4 Під функціоналом того чи іншого транспортного засобу будемо розуміти систему заданих у його роботу функцій, виконання яких спроможне впливати на поведінку людей у соціально заданих параметрах. Наприклад, пасажирські вагони класу *Luxury* і загальні вагони (які не мають місць для лежання) — мають різні функціонали. Перші передбачають весь комплекс «послуг», потрібних для звичного життя представників соціальної еліти, без чого означені люди відчують певні незручності. Другі теж передбачають «весь комплекс послуг», потрібних, скажімо, для звичного пересування людей на значні відстані за принципом «на роботу і з роботи», від чого вони жодних незручностей не відчують. Причому обидві категорії людей навіть не уявляють, що може бути інакше.

Отже, залізниця як складова інституту транспорту у своєму функціоналі містить функцію відтворення соціально-групової структури суспільства.

ками — систему соціально та, відповідно, функційно визначених¹ дій суб'єктів, спроможних замовляти проектування залізниць, контролювати будівництво та спосіб їх функціонування, бо вони використовують для цього соціальні інститути, організації та установи, завдяки чому так спрямовують пасажиропотоки, щоб, впливаючи на свідомість пасажирів, здійснювати відповідні соціальні зміни, легітимувати їх, а також контролювати напрями, темпи та ритми їх перебігу.

Залізниця ще на етапі свого становлення ставала одним з найефективніших² засобів трансформації простору та часу в соціально визначений і чітко контрольований їх розподіл, а потім і ефективним засобом конструювання та легітимації соціальних структур у Новітній час. Можна сказати, що вона стала фактором формування так званого *раціонального*, більш чітко регламентованого, ніж попередній, соціального порядку, створюваного в інтересах наявного політичного режиму³.

Щоправда, коли почали прокладати перші залізниці, ніхто не міг навіть уявити, до яких соціальних зрушень із часом вони призведуть. До того ж їх сприймали як просто дорогу, по якій прокладено залізничні колії.

З огляду на те, що головна інституціоналізована функція будь-якого транспорту полягає в тому, що це рух не лише у просторі, а й у часі, то можна сказати так, що транспортна мобільність — це один зі способів зв'язку простору і часу перебігу людського життя, взятого разом з усіма похідними від такого зв'язку.

1 Дещо складніші справи ніж з поняттям соціального визначення у випадку з поняттям функціонального визначення будь-чого, яке використовується нами далі.

Справа в тому, що функціональне визначення — це те саме соціальне визначення явищ, орієнтоване на зміни в свідомості та, зрозуміло, поведінці інших людей під впливом заданих у них функцій. Скажімо, масове невдоволення фактом розбудови залізниці при відповідному підході перетворюється в масове жaloвне ставлення до неї.

2 Річ у тім, що питання ефективності в роботі залізниці має багато аспектів, котрі можна розглядати на кількох рівнях: на загальному та локальному, на економічному та соціальному тощо. Отже, економічна ефективність залізниці як підприємства матиме операційний характер і означатиме різницю між задіяними ресурсами та кінцевими результатами роботи, що важливо, наприклад, для перемоги у конкуренції.

Соціальна ефективність залізниці стосується її інституційних функцій. Тепер вона постає як об'єктивована система ідей та дій, спрямованих на відтворення й легітимацію соціального порядку, в межах якого вона функціонує. А її ефективність — це очікуваний результат і навіть перевершення очікувань.

Невідповідність раціонально визначеним очікуванням — ознака неефективності.

3 Джордано Нанні свідчить, що «циклічність семиденного тижня була інституціоналізована в середовищі місії (у резерваціях, створених англієцями для австралійських аборигенів, у яких був власний спосіб орієнтації в часі. — *Авт.*) та застосовувалася через погрози покарання-ми, штрафами, скороченням пайків, заробітної плати і навіть вигнанням та розлученням з членами сім'ї для тих, хто порушив правила». Коли ж одного з аборигенів позбавили пайка за якесь порушення, а він у вівторок пішов на рибалку, щоб здобути їжу, то був покараний ще раз, бо «злочинець (culprit) порушив тижневий розпорядок; правила місії передбачали, що чоловіки в будні дні мають працювати; рибалка ж... класифікувалася не як «робота», а як розвага, а розважатися (у Корандерку) можна було лише по суботах» [Nanni, 2012: p. 105]. Нанні додає: «Цікаво відзначити, що Шоу вважав тиждень — специфічно європейською конструкцією» [Nanni, 2012: p. 134].

Головною ж культурною похідною від транспортної мобільності є зміни в масовому сприйнятті часу і простору та їх зв'язку у свідомості кожного з пасажирів, незалежно від його соціального стану. Проте від соціального стану пасажирів залежить те, які саме зміни відбуваються в його сприйнятті часу і простору, бо різні категорії пасажирів користуються транспортними «послугами» відповідно до власного соціального статусу та майнового статку, що й передбачено ідеологією соціально орієнтованого конструювання та наступної розбудови транспортної мобільності та об'єктивовано (інституціалізовано), наприклад, у формі відповідного залізничного функціоналу.

Отже, якщо соціолог досліджує зв'язок між рухом у залізничному вагоні певної категорії людей і змінами у сприйнятті з боку кожної такої категорії часу та простору, він має брати до уваги не просто «вплив розвитку залізниці на сприйняття часу та простору з позиції виду транспорту, що рухається», як вважає Барбара Толочко [Tołoczko, 2016], а виокремити у змісті поняття «розвиток залізниці» як мінімум шість соціально визначених чинників впливу на ці зміни:

- *по-перше*, сам рух, зокрема його швидкість та відстань;
- *по-друге*, вид транспорту;
- *по-третє*, частоту користування означеним видом транспорту;
- *по-четверте*, зручність перебування в транспортному засобі;
- *по-п'яте*, ідеологію, згідно з якою функціонує відповідна транспортна інфраструктура, а отже, згідно з якою надаються транспортні «послуги»;
- *по-шосте*, розклад, за яким здійснюється організація роботи відповідної транспортної інфраструктури.

Залізниця забезпечує можливість для практично необмеженої масової, хоча, як далі стане зрозуміло, соціально структурованої просторово-часової мобільності, та, відповідно, у просторі вагону, який може бути заповнений пасажирами досить різною мірою. Все залежить саме від функціоналу, соціально визначеного для даного вагона, а то й усього пасажирського поїзда.

І саме те, що цей функціонал є соціально визначеним, змушує нас взяти слово «послуги» в лапки, бо воно радше є не чітким терміном, а ідеологічно навантаженою метафорою.

Тож можна сказати, що така метафора виконує функцію ідеологеми в ринково орієнтованій транспортній політиці, бо саме завдяки їй відбувається політика розбиття пасажиропотоку на категорії людей за їхнім соціальним статусом та відповідно матеріальним статком, а отже, й легітимація наявної в суспільстві системи соціальних нерівностей і статусно-рольової структури.

Хоча заведено (соціально визначено) вважати, що «капіталізм розвивався у відповідь на запити людей у певному часі та місці» [Zuboff, 2019], та якби насправді було так, це вже був би не капіталізм. Проте він розвивається саме як капіталізм, тобто з огляду на максимально можливі прибутки та відповідно максимально можливе зменшення супутніх витрат. Тому таке суспільство й назване раціональним і саме тому Зубоф позначила його як наглядацький капіталізм

(surveillance capitalism)¹. Нас же дивує той факт, що соціологи, які так багато говорять про раціональність і контроль, досі не угледіли між ними чіткого й ідеологічно визначеного зв'язку. Дивує ще й те, що ті самі соціологи не угледіли зв'язку між раціональністю та плановим суспільством, яке вони називають тоталітарним. Може, причиною є те, що їх більшою мірою турбувала так звана індивідуальна раціональність, про існування якої вперше заговорив цитований у праці Зубоф американець Алекс Петланд у гучномовній статті «Смерть індивідуальності» (The Death of Individuality). Ця смерть — це результат неухильного наступу «колективного інтелекту» (collective intelligence). Тобто «наша раціональність багато в чому визначається соціальною тканиною (social fabric), що оточує нас» [Zuboff, 2019].

Ба більше, допоки влада колективного інтелекту остаточно не встановлена, ми маємо владу капіталістичної раціональності, згідно з якою все, що зменшує прибутки, а отже, збільшує збитки, визначають як нераціональне та нефункційне (дисфункційне).

Коли так, то не треба плутати розвиток капіталізму із соціальним розвитком. Таке зауваження вкрай важливе, бо, нехтуючи ним, не можна усвідомити ані соціологіку функціонування соціальних структур, ані соціологіку руху пасажиропотоків на транспорті, ані приховану від безпосереднього спостереження тотожність між ними².

«День п'яти доларів» Генрі Форда як складова ідеології формування транспортної мобільності

Питання щодо змісту зв'язку соціальних структур зі світовою транспортною мобільністю та структурами сучасних пасажиропотоків можна прояснити, аналізуючи соціальний ефект, який спостерігався у так званий день п'яти доларів Генрі Форда.

1 Зубоф з цього приводу пише, що «наглядацький капіталізм дивовижним чином відходить від історії ринкового капіталізму, вимагаючи як безперешкодної свободи (для себе. — Авт.), так і тотального знання (про все й усіх та методи ефективного нагляду і контролю. — Авт.), відмовляючись від взаємності капіталізму з людьми та суспільством і нав'язуючи тоталізувальне омасовлене бачення життя у вулику, з капіталістами-наглядачами та їх жерцями-інформаторами (які здобувають дані та розпоряджаються ними. — Авт.), відповідальними за нагляд і контроль.

Наглядацький капіталізм та його інструментальна влада, яка швидко концентрується, виходять за межі історичних норм капіталістичних амбіцій, претендуючи на панування над людськими, суспільними та політичними територіями, які виходять далеко за межі традиційної інституційної сфери приватної фірми чи ринку» [Zuboff, 2019].

2 Під соціальною логікою (соціологікою) мислення ми розуміємо мислення соціальних суб'єктів, орієнтоване на досягнення тієї чи іншої мети, яка з тих чи інших причин може суперечити об'єктивній логіці історичного процесу, тобто далеко «не завжди тотожна логіці суспільного розвитку людства» [В. Ніколаєнко, Л. Ніколаєнко & Яковенко, 2021: с. 69]. У випадку із залізницею дана логіка виявляє себе досить показово: вона відповідає потребам суспільства в індустріалізації виробництва, але її розбудова та отриманий соціальний ефект багато в чому тим же потребам суперечили.

Хоча вважається, що цей день став загально визнаним символом підприємницького успіху Форда і хоча він справді радикально вплинув на формування масової автомобільності (*auto mobility*), по суті — це і один з прикладів успішної маніпуляції свідомістю великих мас людей, і символ капіталістичного підприємництва, логіка якого якраз втілена в техніках маніпулювання поведінкою людей праці, а разом і пасажиропотоками.

Форд стверджував, що «він зрозумів, що повинен платити своїм робітникам досить великі суми, щоб вони могли дозволити собі продукти, які вони виробляють», проте така логіка не працює, бо, наприклад, «у Boeing, напевно, будуть проблеми, якщо їм доведеться платити своїм працівникам достатньо, щоб дозволити собі новий реактивний лайнер» [Worstell, 2012].

Феноменологам відомо, що агентами впливу є не лише інші люди, а й речі. А ще відомо, що люди, конструюючи ті чи інші «речі», створюють ситуації такого впливу, коли *іншим* людям як об'єктам впливу здається, що їхні вчинки — це результат їхньої власної волі або, навпаки, безвілля. Такий ефект можна назвати ефектом позбавлення волі.

Отже, Генрі Форд, якщо бути справедливим, багато в чому сприяв тому, щоб автомобільність стала масовою, але він же перетворив транспортну інфраструктуру на ще один чинник соціальної диференціації суспільства, бо виробляв автомобілі з огляду на те, щоб їх функціонал спочатку відповідав статусно-рольовій структурі суспільства, а згодом і відтворював її. Як свідчить сам Форд у біографічній праці «Моє життя, мої досягнення», вже у 1910 році стало зрозуміло, що ресурси для зростання компанії вичерпано, а найбільш негативними чинниками, які стримували її розвиток, стали висока плінність робочої сили, висока залежність робітників від волі майстрів, а відтак і надто низька лояльність робітників до підприємства.

І справді, плінність робочої сили «коштує дуже дорого», бо тягне за собою «не тільки час простою виробничої лінії, а й витрати на навчання і навіть витрати на їх пошук. Тож, напевно, дешевше платити працівникам більше, але скорочувати їх плінність і пов'язані з цим витрати на навчання. Що Форд і зробив» [Worstell, 2012].

Пошук ресурсів, потрібних для раціонального розвитку компанії тривав чотири роки, і 12 січня 1914 року, пише Форд, «ми визначили розмір мінімальної зарплати 5 доларів на день та запровадили восьмигодинний робочий день. Тоді ми ухвалили рішення, згідно з яким ніхто не може бути звільнений через фізичні вади, за винятком, зрозуміло, заразних хвороб» [Форд, 1913: сс. 112–113]. Отже, зарплата виросла вдвічі. Ефект цієї заяви перевершив усі очікування. Форд одразу перетворився, як нині заведено говорити, і на успішного, і на соціально відповідального підприємця, такого собі лідера соціального захисту.

Але ж конкуренція за робочі місця серед працівників зростає в рази, що забезпечило можливість відбору за визначеними адміністрацією показниками. Соціальні питання на виробництві зникли ніби самі собою і так далі.

Мало того, створилося враження, що «день п'яти доларів» Генрі Форда став предметом наслідування з боку інших власників підприємств, а відповідний ефект — предметом ретельних політекономічних та соціологічних досліджень.

Проте все було інакше. Підвищення заробітної плати назріло по всій країні.

Насправді цей «день» визначив соціальну логіку функціонування будь-якої транспортної інфраструктури, бо в неї закладений відповідний функціонал.

Залізничний пасажирський транспорт — не виняток. Він функціонує за тією самою логікою, тобто логікою «прихованих комерційних практик», а саме «паразитичною економічною логікою, в якій виробництво товарів та послуг підпорядковується... архітектурі модифікації поведінки», котра набуває глобальних рис [Zuboff, 2019].

З огляду на сказане уточнимо мету нашого дослідження: обґрунтування зв'язку між функціями, які має виконувати пасажирська залізниця як соціальний інститут, та поведінкою людей, які користуються її «послугами».

Тож беремо слово «послуги» в лапки ще й з тієї причини, що ми *спираємося на гіпотезу*, згідно зі змістом якої функції, закладені в пасажирський залізничний транспорт, означені словом «послуги», — винятковий симулякр, бо за «послугами» насправді приховано глибші соціально визначені смисли, які разом утворюють логіку й ідеологію ринково зорієнтованого споживання, тобто, як уже зазначалося, зорієнтованого на диференціацію суспільства на групи та класи.

Отже, залізнична мобільність, як і автомобільність, — важливий чинник соціальної диференціації, але не самі по собі, а внаслідок того, що в них знято відповідну і наперед задану соціальну стратегію, визначену ще Генрі Фордом, відповідно до якої логіка функціонування транспортної інфраструктури і контроль за її функціонуванням підпорядковані соціально визначеній ідеології неухильного зростання прибутку.

Таким чином, Ж. Бодрийяр має рацію, коли пише, що:

- *по-перше*, «важливо всюди, по той бік практичної очевидності предметів і крізь самоочевидну спонтанність поведінки прочитувати соціальний примус» [Бодрийяр, 2007: с. 18], а ми ще додаємо, і контроль;
- *по-друге*, «споживна вартість часом виявляється просто її (знакової мінової вартості. — Авт.) практичним додатком (або навіть простою раціоналізацією): тільки в такій парадоксальній формі соціологічна гіпотеза виявляється слухною» [Бодрийяр, 2007: с. 12].

У першому випадку йдеться про соціологічний аналіз соціально та функційно визначеної значущості речей, тобто про відповідну стратегію їх створення та контролю міри ефективності їхнього впливу на поведінку пасажирів, котра, своєю чергою, інтерпретується у категоріях ідеології споживання.

У другому — про дослідження міри означеної значущості, визначеної через категорію мінової вартості, позначеної у той чи інший спосіб.

Проте Бодрийяр наведену вище гіпотезу недобудував, позаяк обмежився лише визнанням того, що «дійсна теорія предметів і споживання має ґрунтуватися не на теорії потреб та їх задоволення, а на теорії соціальної демонстрації та значення» [Бодрийяр, 2007: с. 13].

Натомість ми вважаємо, що саме соціально та функційно визначена суперечність між теорією потреб та їх задоволення і теорією соціальної демонстрації та значення і є предметом власне соціологічного дослідження, бо ця суперечність,

попри всі її негати́ви, закладається в будь-яку транспортну інфраструктуру вже під час її проектування.

Чому так? Відповідь проста: без означеної суперечності транспортна інфраструктура не буде спроможною виконувати функцію соціальної диференціації суспільства. Пасажирська залізниця не є винятком, проте лише за умови, коли вона є елементом ринкової економіки, що й надає їй статусу одного із соціальних субінститутів.

З огляду на сказане ми стверджуємо, що залізниця, умовно кажучи, функціює водночас за двома взаємовиключними принципами, які приховані вже в політиці культивування масової автомобільності Генрі Форда:

- за *демократичним принципом* «запит — реакція залізничної адміністрації на запит», тобто за принципом *Luxury Railway Travel* [Pring, 2019];
- за *тоталітарним принципом* «стимул — реакція пасажирів на стимул», тобто за принципом чітко розрахованого та дисциплінувального таймінгу (timing): пересування на роботу та з роботи, синхронізованого з робочим часом (to and from work) [Pring, 2019] і функційно визначеним часом, потрібним на відтворення робочої сили¹.

Ці принципи взаємовиключні, бо, спираючись на метод певної ідеалізації², можна дійти таких висновків:

- у першому випадку функції в роботі залізниці задає споживач, бо переважно в інтересах споживача саме класу *Luxury* й розбудоване суспільство під назвою капіталістичне з усіма властивими йому інститутами, включно з інститутами транспорту та політики буржуазної демократії, а в другому випадку — адміністрація залізниці;
- якщо у першому випадку функції залізниці відповідають хоча й хибним, але потребам, сформованим під впливом перебування на верхніх щаблях соціальної драбини, а в другому суперечать справжнім потребам, бо пересування з роботи та на роботу — не потреби, а соціально визначена (причому жорстко) необхідність, зумовлена логікою виживання в умовах соціальних нерівностей (задля здобуттям ресурсів, потрібних для виживання, а не для розвитку людського в людині).

Щоправда, і таймінгове пересування на роботу та з роботи можна визначити як різновид хибної потреби в просторовій мобільності, бо вона здійснюється не для задоволення засуджуваної в суспільстві потреби в демонстрації власної зверхності й не для демонстрації властивої вам і соціально схвальної скромності, а саме з огляду на потребу виживання.

1 Так от Форд просто збільшив витрати на відтворення робочої сили за рахунок скорочення робочого дня та підвищення заробітної плати. І все! А скільки галасу навколо цієї «події»! Хоча вона здавалася майже революційною.

2 Не треба плутати ідеалізацію як метод пізнання з гносеологічним фікціоналізмом ідеальних типів Макса Вебера: ідеалізація як метод пізнання звільняє від потреби аналізувати супутні ефекти (наприклад, від різних несуттєвих дій та подій), тоді як конструювання ідеальних типів замішане на процедурі редукції логічного визначення понять до банального віднесення до цінностей.

Отже, в обох випадках ми маємо два ідеологічно протилежні соціологічні виверти, бо просторова мобільність класу *Luxury*, як давно доведено, — це вияв запиту на розкіш, який, своєю чергою, є функцією марнотратного споживання, що супроводжується ще одним аналогічним вивертом, коли запит на розкіш поєднується з податком на бідність [Середа, 2020].

Залізнична мобільність як засіб колонізації чужого життєвого часу та простору

Питання щодо зв'язку життєвого часу та простору і пасажирської залізниці в соціології транспорту не нове. Проте цей зв'язок переважно описують у категоріях індустріалізації часу та простору, а не в категоріях колонізації їх, хоча часто те і те мандрують поряд.

Хто зараз знає про те, що «коли почалося будівництво залізниці, фактично існувало (в уявленні колонізаторів. — *Авт.*) три Африки. На півночі були переважно арабські землі з багатовіковою історією спілкування з Європою; на крайньому півдні було те, що стало колоніальною Африкою, повільно, але неухильно поширюючись від мису¹. Посередині розташовувався «темний континент», територія, багато в чому невідома і невивчена для європейців. Історії залізниць трьох регіонів були такими ж різними, як і самі регіони, хоча вони мали одну спільну рису: кожна окрема лінія, принаймні до початку Першої світової війни, була побудована для забезпечення європейських інтересів, безпосередньо або представлених колоніальною владою» [Burton, 2018].

Як бачимо, три життєві простори, три системи виміру життєвого часу, які пішли в історичне небуття, хоча їх рудименти відклалися в різних формах десь у соціальній пам'яті відповідних народів і почасти даються взнаки.

Але питання пасажирської залізничної мобільності не таке просте, як може видаватися, і африканський приклад тут вельми показовий.

Річ у тім, що «ключ до першої в Африці залізниці» — в Азії, точніше, як пише Ентоні Бертон, у «постійному зростанні торгівлі між Британією та Індією, яка [торгівля] була неефективною через погані комунікації. Судна або йшли довгим морським шляхом навколо південного краю Африки, або скидали пасажирів і вантажі в Олександрії, щоб перейти до Суєца, де вони могли продовжити свою подорож Червоним морем» [Burton, 2018] і далі. Тут і верблюди, і ще багато чого.

Залізниця ставала просто нагальною потребою. Причому не лише вантажна, а й пасажирська. Наявність колоніальної адміністрації в Індії й надто масштабне вивезення вантажів звідти та зворотна доставка війська, робочої сили й інструментів влади потребували численного обслуговувального персоналу.

До того ж торгували не країни, а переважно британські еліти з індійськими елітами, бо останні поступово починали «окомпрадорюватися» та відповідно, зберігаючи аристократичні звички, обуржуазнюватися. Їм був відкритий до-

1 Мису Агульяс (Голковий — у перекладі з португальської мови. Назву дано через магнітну аномалію, що її спостерігають поблизу в морі. Отже, наразі *agulha* означає не стільки голку, скільки, в цьому випадку, стрілку компаса).

ступ на британську територію: зворотні потоки людей зростали, а це були потенційні пасажери.

Утім, Африка «об'єдналася» не завдяки цьому, а завдяки тому, що пасажирами залізниць потроху ставали самі африканці: попервах еліта, а згодом і робоча сила. Це посприяло таким змінам у свідомості африканців, коли вони починали сприймати свій континент не як щось невизначене у соціальному плані, а як таке, що має *спільну* історію у взаєминах з іншим неафриканським світом, до того ж ця історія була доволі драматичною.

Не будемо зараз цитувати африканських авторів з цього приводу (принаймні Саміра Аміна), бо це може відхилити нас далеко від головної теми.

Отже, коли йтиметься про залізницю в категоріях індустріалізації фізичного часу та географічного простору, можна погодитися, наприклад, з тим, що розбудова залізниці будь-де, зокрема британської, призвела до того, що «регіони втратили свою часову ідентичність у цілком конкретному сенсі: залізничні шляхи позбавили їх місцевого часу. Допоки вони залишалися ізольованими одне від одного, у них був індивідуальний час: лондонський час випереджав час у Редінгу на чотири хвилини, на сім хвилин і тридцять секунд випереджав час у Сіренсестері, на чотирнадцять хвилин випереджав час у Бріджвотері» [Schivelbusch, 2014] тощо.

Те саме відбувалося і з простором, адже жителі регіонів ідентифікували себе перш за все з місцевістю проживання, а «цар», як завжди, «був далеко».

Індустріалізація, відтак, уніфікувала час, але (хоча й неостаточно) позбавила регіони їхньої власної місцевої ідентичності, бо вони почали становити щось єдине, назване нацією та країною. І не має значення, де це відбувається: в самій Британії, в Африці, в Індії чи ще деінде.

Номінальна столиця стає реальною, лондонська адміністрація (а в колонізованих країнах колоніальна) перебирає на себе функції контролю й розподілу часу та простору в усій країні.

Вольфганг Шифельбуш нагадує вислів Карла Маркса про феномен «знищення простору часом», за чим «стоїть породжувальний феномен капіталу». Він також стверджує, що залізниця стала засобом у цій справі [Schivelbusch, 2014].

І справді, «залізниця знає лишень пункти відправлення та призначення», а «простори, які вони (поїзди. — Авт.) перетинають із презирством, являють собою лише марне видовище», бо відстані між пунктами відправлення та призначення втрачають свою просторову значущість спочатку під час руху залізницею, а потім і взагалі. Тепер «цей традиційний простір для подорожей був зруйнований» і, відповідно, пункти призначення та відправлення теж «втратили своє старе відчуття місцевої ідентичності, яке раніше визначалося просторами між ними» [Schivelbusch, 2014].

А от у США, приміром, усе це відбувалося в дещо інший спосіб, бо залізниці розбудовували люди, які поприходили з різних країн. Як пише Вольфганг Шифельбуш, «оскільки американська історія насправді розпочалася із промислової революції (все останнє є колоніальною передісторією), ця революція є складовою національної та культурної ідентичності значно більшою мірою, ніж у Європі» [Schivelbusch, 2014].

Як бачимо, аборигенних народів уже не беруть до уваги, позаяк у середовищі колонізаторів сталися радикальні зрушення з питань ідентичності: вони почали вважати себе народом, тобто господарями колонізованого (привласненого) чужого для них життєвого часу/простору, відштовхнувши корінні народи на узбіччя залізниць та автомагістралей, а загалом і індустріалізації.

Такі факти надихнули італійського дослідника Джордано Нанні заговорити про певні особливості перебування в часі нижніх верств населення, які він описує в категоріях колонізації часу та інтерпретує як одну з вирішальних ознак сучасного імперіалізму, властивого найрозвиненішим країнам.

І справді, якщо час перетворено на маркер *цивілізованого* суспільства і якщо розвинена транспортна інфраструктура — одна з головних підстав для такого маркування, то суспільства, в яких ця інфраструктура вважається *недорозвиненою*, теж маркують як недорозвинені (нецивілізовані), які треба розвивати (цивілізувати).

Нанні, розробляючи тему колонізації часу, наголошував, що поява залізниць у Британії, відправлення та прибуття потягів тепер стали епохами в сільських днях. «Вони відправляються і прибувають з такою регулярністю і точністю, а їхній свист чутно так далеко, що фермери налаштовують за ними свої годинники, і, таким чином, один добре організований інститут регулює всю країну» [Nanni, 2012: p. 52].

І далі: «Всі регіональні та місцеві часові пояси були замінені чотирма стандартними часовими поясами, аналогічними тим, які використовуються донині. А на межі століть «стандартний час» практично встановився повсюди» [Nanni, 2012: p. 52].

І якщо у традиційних культурах фізичний час соціалізується в різних практиках та ритуалах, у темпах і ритмах їхнього перебігу, в календарях та всьому тому, що ми відчуваємо як певною мірою регулярне чи періодичне і орієнтація на що сприяє тому, щоб відповідним чином регулювати власне життя, то разом із капіталізмом час став соціалізуватися в процесі створення розкладів та графіків, в розпорядку виконання тих чи інших функцій і відповідному контролі за своєчасністю виконання.

Розбудова залізниць відіграла в усьому цьому неабияку роль і далеко не завжди позитивну. Вона посприяла становленню радикально нового способу соціалізації часу, зорієнтованої на його стандартизацію та контроль масової реакції на означені стандарти. Контроль же, як відомо, передбачає і покарання.

Паралельно те саме відбувається і з географічним простором як життєвим простором різних народів. А як наслідок цього виникла суперечність між часом як процесом життя, контрольованого самим індивідом, і часом як способом раціональної організації життя, визначеного кимось іншим з огляду на можливість контролю за темпами і ритмами всієї людської життєдіяльності. А ця суперечність, своєю чергою, породила побічний ефект — рутину й рутинізацію, тобто звичку діяти згідно з кимось спроектованим шаблоном, та ще й під зовнішнім контролем, але сприймати це як норму.

Ось приклад рутинізації часу перебування в транспортному засобі, описаний Шифельбушем. Читаємо: «До появи автобусів, потягів і трамваїв у дев'ят-

надцятому столітті люди були зовсім не в змозі дивитися один на одного хвилинами чи годинами, бо мусили робити це, не розмовляючи один з одним. Сучасний транспорт дедалі більше зводить більшість чуттєвих стосунків між людьми до простого зору, і це має створити абсолютно нові передумови для їхніх спільних соціологічних почуттів»¹ [Schivelbusch, 2014]. Як бачимо, сформована самою транспортною інфраструктурою потреба у відповідній мобільності тепер зумовлює, як вважає, наприклад, Карин Бійстервельд, потребу в розвазі під час руху [Bijsterveld, 2014], за що, правда, треба доплатити.

Отже, колонізація одними групами людей часу та простору життя інших груп людей розпочинається з ініційованої першими стандартизації часу та простору і контролю за їх розподілом. Як наслідок фізичні час та простір набули соціальних ознак, і саме тому вможливився соціально визначений розподіл їх.

Доходимо висновку, що імперіалізм і колоніалізм ідуть поруч, хоча вважають, що принаймні колоніалізм пішов в історичне небуття. Насправді ж і те, і те — це ніщо інше, як теорія і практики зовнішньої експансії.

І якщо традиційний колоніалізм означав панування одних країн над іншими, то тепер він означає панування транснаціональних корпорацій над країнами та навіть континентами.

А позаяк транспортна інфраструктура сприяє опануванню не просто географічного простору та фізичного часу, а їх соціальних аналогів, то колонізація *чужого життєвого простору* методом розбудови залізниці неодмінно передбачає й колонізацію *чужого життєвого часу*.

І якби, як стверджується у преамбулі до кожної з книжок, виданих у межах великої серії під назвою «Дослідження імперіалізму» (Studies in Imperialism), «імперіалізм як культурний феномен мав настільки ж значний вплив на панівне суспільство, як і на залежне (on the dominant as on the subordinate societies)», і якби ж він справді ніс культуру «недорозвиненим» народам і був чинником «соціальної та культурної революції», то хіба опиралися б означені народи розбудові залізниць та хайвеїв?²

І ще одне. Якщо справді у дослідників «зачарованість імперіалізмом у всіх його аспектах не збирається слабнути» [Schivelbusch, 2014], як ставитися до описаних у літературі численних конфліктів, які регулярно виникали й досі ви-

1 Так у тесті Шифельбуша: не соціальних, а соціологічних почуттів. Шифельбуш, мабуть, натякає на соціологічну уяву та пов'язані з нею почуття, а почуття бувають оманливими й можуть дезорієнтувати. Таке припущення зумовлене тим, що тут автор спирається на пояснення Георга Зимеля стосовно того, що сучасне сприйняття водночас орієнтується та дезорієнтується оптичним відчуттям, і вважає, що це стосується і сучасного транспорту як одного з агентів такого стану речей.

2 «Більшість ранніх американських і британських залізниць були приватно розбудовані в дусі капіталізму *laissez-faire*; було незначне втручання уряду в його соціальні та екологічні наслідки. Якщо держава взагалі була задіяна, то для того, щоб усунути перешкоди на шляху підприємців, а рейки часто змашувалися хабарництвом та іншими химерними практиками того часу. А люди, які постраждали від залізниць, відчували глибоке невдоволення, яке іноді тривало поколіннями» [Schiller, Bruun. Kenworthy, 2010: p. 342].

никають між залізничним та індивідуальним рухом у період розбудови перших залізниць, а також між забудовниками, урядами та місцевими жителями тощо.

Проте Нанні не помиляється, що саме імперіалізм посприяв тому, що «в кожному місті є вежа з годинником як символ його статусу та сучасності. Годинники... встановлені на фасадах ратуш, баштах храмів та, перш за все, будівлях вокзалів... Хронометраж (time-watching and time-keeping) входить у саму тканину нашого життя. Час навіть миготить для нас з екранів наших комп'ютерів» [Nanni, 2012: p. XI].

Утім, транспортна інфраструктура сприяє соціальній та культурній революції, однак лише після звільнення від колоніалізму, що означає зміну часу колонізації на час руху до справжньої культури. А до того розбудована колонізаторами транспортна інфраструктура сприяє лишень культурній колонізації.

Колоніальна ідеологія, як зрозуміло, об'єктивується у відповідних практиках колонізації, серед яких і практики розбудови колонізаційної транспортної інфраструктури. Означений процес виражається в перебігу встановлення контролю спочатку за розподілом переважно *чужого життєвого простору*, а разом із початком її функціонування поширюється й на *чужий життєвий час*.

Причому «покриття транспортною мережею тих чи тих фізичних просторів визначається не абстрактними потребами ринку», як заведено вважати, а «потребами тих соціально-економічних суб'єктів, які прагнуть максимального скорочення витрат, часто попри можливі соціальні збитки. Тож не дивно, що у колонізованих країнах транспортна мережа стала одним із найважливіших засобів конструювання та відтворення просторової нерівності, тоді як питання колоніальної політики поступово зникають із наукового й, зокрема, соціологічного дискурсу у вітчизняній соціології, незважаючи на реальні практики колонізації чужого життєвого простору» [Ніколаєнко, Корнілов, 2020: сс. 89–90].

Колонізація, між іншим, має як зовнішній, так і внутрішній вектор (про другий заговорили переважно останніми десятиліттями).

Як свідчить Едвард Саїд у своїй ґрунтовній книжці під назвою «Орієнталізм», за умов зовнішньої колонізації у свідомості колонізаторів формуються етноцентричні забобони [Саїд, 2006: с. 236], а це призводить до того, що «темпоральність оголошується науково марною цариною повсякденного досвіду, тоді як особливий періодичності культури та культурного компаративізму (який породжує етноцентризм, расову теорію та економічне придушення) надаються сили, що значно перевершують моральну позицію» [Саїд, 2006: с. 231], і все вкупі призводить до імперіалізму та расизму [Саїд, 2006: с. 316].

За умов внутрішньої колонізації теж спостерігаємо щось подібне, а найвагомішими показниками тут можуть бути марнотратне споживання транспортних «послуг» одними групами людей та функційно визначене — іншими.

Однаке практики як зовнішньої, так і внутрішньої колонізації завжди зорієнтовані на модифікацію свідомості так званих інших з огляду на те, щоб зробити їх лояльними методом рутинізації влади та покори.

І якщо «значення таких понять, як «пунктуальність», «регулярність» і «порядок», можуть істотно різнитися від культури до культури; а також всередині культур» [Nanni, 2012: p. 108], то тепер, хоча самі слова залишилися, ці поняття

зведено до одного, — до поняття порядку: воно найбільше відповідає потребам стандартизації.

Джордано Нанні досить ґрунтовно описує місіонерські практики колонізації часу, в яких зовнішня та внутрішня тенденції неподільні. Читаємо: «Оскільки сакральний і світський вплив християнства й індустріального капіталізму поєднувалися, тижні, години, хвилини та секунди — звичайна валюта в моральній економії часу — набули товарної та релігійної цінності самі по собі. Фетишизація часу породила фіксацію на тому, як цю валюту витрачали, використовували, заощаджували, інвестували та викупували. В інтересах підтримки встановленого соціального та економічного порядку правлячі класи розробили методи забезпечення свого панування та контролю за його використанням. Час був централізованим і ставав дедалі більш усюдисущим; блокованим, але й дедалі більш загарбницьким.

Дитячий час потрібно було дисциплінувати, жіночий час потрібно було одомашнити, а робочий час загалом потрібно було рахувати, контролювати й координувати за допомоги графіків, розкладів, годинників, дзвіночків та свистків — ритуальних і рутинних збудників цивілізованого суспільства» [Nanni, 2012: p. 44].

І Бодрийяр, хоча й не описує марнотратне споживання в категоріях колонізації, але, спираючись на Веблена, свідчить про наявність практик модифікації і комодифікації свідомості та поведінки означених інших, коли пише, що «під виглядом поняття *conspicuous waste* (демонстративна марнотратність, яка впадає в око, і це престижно), Веблен показує, що навіть якщо початковою функцією підлеглих класів є робота та виробництво, одночасно вони виконують функцію ствердження *standing* у господаря...» [Бодрийяр, 2007: с. 14], про наявність якої у власній свідомості та поведінці навіть не здогадуються, бо вона — суто функція, а не предмет усвідомлення соціального смислу власного життя.

Поняття функції в даному разі — друга назва колонізації життєвого часу всього підлеглого класу людей, включно навіть з так званим *вільним часом*, бо він функційно визначений як час, «потрібний» для відтворення робочої сили.

Отже, можна стверджувати, що історія залізниці загалом та ритміка її функціонування зокрема, розглядані в дзеркалі соціальної логіки її ритуалізованого та ритмізованого функціонування, — яскравий приклад соціальної історії внутрішньої колонізації¹, соціологічне дослідження якої має включати також дослідження практик розшарування суспільства на групи та класи й відповідні зміни в людській життєдіяльності в умовах зростання та поглиблення соціальних нерівностей.

Зазначимо принагідно, якби не існувало соціальних нерівностей, у соціологічній науці не було б жодної потреби. Але така потреба існує і, мало того, сама давно зумовлюється двома соціально визначеними, але взаємовиключними орієнтаціями:

1) орієнтацією на відтворення наявних соціальних нерівностей та неухильне збільшення їх числа, а отже, й на *розтягування* часу існування соціальних нерівностей;

1 Про цей аспект проблеми у врегулюванні пасажиропотоків поговоримо далі.

2) орієнтацією на пошук шляхів *виходу за межі часу* суспільного життя в умовах означених нерівностей, а отже, й виходу в інший історичний час.

Робимо наголос на цих двох, хоча допоки неусвідомлених (суб'єктивно не висловлених), але об'єктивно властивих соціологам орієнтаціях, включно зі ще двома чинниками:

1) з результатами досліджень у сфері соціології транспорту західних країн, частину з яких ми тут цитуємо;

2) зі встановленим фактом кореляції між зростанням числа та поглибленням соціальних нерівностей, з одного боку, і сучасною¹ глобальною кризою, котра виявляється не лише у сфері економіки найрозвиненіших країн, а й у їхніх соціальних структурах, що мають назву структурних криз, з іншого боку [В Вероне, 2019].

Отже, роль транспорту в розгортанні глобальної структурної кризи в сучасному капіталістичному суспільстві суттєва, хоча далеко не завжди стає явною. До того ж вона є глобальною не лише з огляду на світовий характер і тенденцію до формування єдиної світової транспортної інфраструктури, а й тому, що так чи інакше визначає спосіб функціонування практично всіх без винятку соціальних інститутів.

Пострадянська соціологія, на жаль, звертає недостатньо уваги на досвід розвитку соціології транспорту у світі, зокрема на досвід соціологічних досліджень соціальної історії залізниць. Тож спробуємо надолужити цю прогалину.

Залізнична та автомобільність: спільне та особливе, історія та сучасність

Звісно, залізниця — лише один із сегментів транспортної інфраструктури, тому розмова про ідеологію та соціальні практики спрямування пасажиропотоків на залізниці мало чим відрізняється від аналогічних ідеології та практик автотранспорту. Тому маємо дисципліну, що називається соціологією транспорту, а не окремі щодо залізниці та автотранспорту.

Коли так, то для прикладу та порівняння, а ще й з огляду на інституційно оформлену взаємодію залізниці з автотранспортом заторкнемо й питання автотранспортної ідеології, бо вона, як ми вже знаємо, ще з часів Генрі Форда закладає певні функції у поведінку відповідних пасажирів.

Як стверджує професор економіки міста, спеціаліст з інфраструктурного планування в архітектурі та містобудуванні Гармут Франк з Німеччини [Frank, 1986: pp. 210–222], організація приватного трафіка, наприклад заміна залізниці автомобільним транспортом, призводить до величезного збільшення вартості поїздок на роботу, і це, при всіх позитивах, мало стосується економічної цінності авто, зокрема щодо його раціональності та економічності як транспортного засобу. «Легковий автомобіль — це не засіб пересування», хоча «його ко-

1 Сучасною, тобто актуальною для нинішнього людства, умовно поділеною на дві категорії: тих, для кого актуальним є позитивне здолання даної кризи, і тих, для кого актуальним є її тривале існування в історичному часі, бо саме завдяки їй відбувається легітимація відносин панування та підлеглості.

рисність у багатьох аспектах перевершує більшість інших засобів громадського транспорту, особливо на середні відстані». Він створений як індивідуальний транспортний засіб, точніше — як «предмет культу класово-індиферентної особи» (class-indifferent personality cult) [Frank, 1986: p. 214].

Далі Гармут Франк аналізує так званий Концепт Фольксваген, згідно з яким володіння приватним легковим авто «може вбити двох зайців одним пострілом» [Frank, 1986: p. 214], бо це:

– *по-перше*, «засіб, споріднений з ідеологією “володіння власним будинком”», функційно призначений, аби «прищеплювати ідеологію власності», тобто «щоб незаможні маси нарешті засвоїли принципи справжнього розподілу власності»¹;

– *по-друге*, «завдяки заохоченню до володіння приватними автомобілями, кількість яких досі є популярним засобом вимірювання багатства, була створена гігантська індустрія, яка небаченою донині мірою урізала економічний надлишок» [Frank, 1986: p. 214].

А коли взяти до уваги ще й зв'язок автомобільної з дорожньою та нафтовою промисловістю, виробництвом двигунів, колес, автомобільних кузовів, причепів, контейнерів та різного роду приладів тощо, значущість приватного транспорту неймовірно зростає² [Frank, 1986: p. 215].

1 Ніби їм про це хтось колись розповів, наприклад через систему освіти. Тому точніше було б сказати: «Навіть не здогадувалися...».

2 Проте професійне обговорення питання соціальної значущості приватного автомобільного транспорту не буде повним, якщо соціолог не врахує три основні соціальні чинники: *по-перше*, конкуренцію між залізничними та автомобільними перевезеннями, яка зумовила значне зростання виробництва вантажівок (trucks); *по-друге*, розбудову відповідної інфраструктури, включно з автострадами; по-третє, роль закритих вантажівок, а потім і трейлерів (причепів, пристосованих як житло) в розв'язанні низки соціально-культурних питань, зокрема житлового питання.

Прямий стосунок до розв'язання перших двох питань і непрямий до розв'язання третього питання мав племінник Зіґмунда Фройда Едвард Бернейс – австро-американський засновник PR (науки переконання, ґрунтованої на зверненні не до розуму, а до почуттів). Скажімо, Бернейс, виконуючи замовлення виробників сигар, відіграв провідну роль у тому, що жінки, почали масово курити, розуміючи під цим боротьбу за рівні з чоловіками права, здійснювану під сформульованим Бернейсом гаслом «Факелу свободи», і не усвідомлюючи того, почали задовольняти потреби виробників сигар у зростанні прибутків.

У 1949 році до Бернейса звернулася компанія з виробництва вантажівок *Mack Trucks* з проханням допомогти перемогти в конкуренції з іншими виробниками вантажівок. У цей же час залізничні оператори вели жорстку кампанію з переконання громадськості в тому, що вантажівки псують дороги, а влади штатів — у тому, щоб підвищили податки, завдяки чому вантажівки мали зникнути з доріг. Проте залізничники не розраховували силу впливу так званої Big Think. Це розроблена Бернайсом концепція ведення бізнесу із застосуванням інноваційної реклами, яка мала базуватися на принципах латерального мислення, тобто мислення, орієнтованого на стратегію непрямого впливу: Бернайса наймали з метою збільшення продажу товарів та послуг, а він пропонував продавати нові способи поведінки, а отже, й нові способи сприйняття реальності.

На підставі зазначеного підходу Бернайс вивів власну формулу «псування доріг»: населення зростає, кількість легкових машин та вантажівок зростає, а кількість доріг залишається незмінною. Отже, треба розпочати масове будівництво доріг, щоб уникнути їх інтенсивного псування.

Та хоча монополістичний капіталізм лише в особливих випадках припускає *пряме втручання* у справу антикризового управління усім цим господарством та його фінансування приватними компаніями, бо навчений гірким досвідом розбудови залізниць у XIX столітті, існує величезна низка непрямих способів втручання в цей процес та маніпуляції ним [Frank, 1986: p. 214]. У результаті перевиробництво легкових машин супроводжується недовиробництвом транспортного простору [Frank, 1986: p. 214], яке поєднується, зокрема, з відповідним витісненням на узбіччя доріг пішоходів, більшість з яких можна віднести до категорії «безкінних».

Не будемо далі заглиблюватися в аналіз Гармутом Франком загострення суперечностей, з якими стикається суспільство в перебігу «розвитку» приватного автомобільного транспорту, але зазначимо, що воно нагадує те саме марнотратне споживання, але тепер уже в куди більших масштабах, бо суб'єктом такого споживання є вже не просто власники приватних авто, а заражене споживацькою ідеологією все капіталістичне суспільство, хоча воно й розшароване за принципом наявності/відсутності авто в приватній власності, бо всі ми ним так чи інакше користуємося, хоча одні як власники, а інші як пасажери.

Іншими словами, власники підприємств, подібні до власників компанії *Mack Trucks*, мали подумати про здобуття навичок перспективного мислення (зокрема, вкладатися в дорожнє будівництво), а конгрес США — про мільярди, які треба вкласти в розбудову Національної системи магістралей США (National Highway System). Переконавання спрацювало, хоча й не одразу. Завдяки цьому: а) Едвард Бернейс став визнаним спеціалістом у справі «інженерії згоди»; б) розпочалася масова розбудова надшвидких трас з відповідною інфраструктурою; в) значно збільшилося число продажу вантажівок, що потягнуло за собою радикальне збільшення їх виробництва.

І, як пізніше згадував сам Бернейс, сприяння продажу вантажівок через будівництво доріг було «найбільш опосередкованим видом опосередкованості» [Tye, 2002].

Щодо *третього питання* треба сказати, що використання закритих вантажівок, а потім і спеціальне виробництво «житла на колесах» у США розпочалося ще у 30-ті роки XX століття, що було властиве переважно людям із категорії так званого «білого сміття» (white trash), яке в США має тривалу історію і з приводу якого написано не одну книжку (див. зокрема: Nancy Isenberg. *White Trash: The 400-Year Untold History of Class in America*, 2017).

Треба зазначити, що масове виробництво трейлерів, зумовлене означеними процесами, розв'язувало декілька питань, зокрема робило автомобільність більш комфортною переважно для білих коміrcів.

Водночас воно: а) надавало притулок тим, хто не міг дозволити собі придбати житло; б) підвищувало мобільність робочої сили, яка, проживаючи в трейлерах, легко могла пересуватися на нове місце в пошуках роботи, утворюючи чималі «поселення на колесах»; в) сформувало нову верству людей із властивою їм культурою, віднесену до презирливої категорії «трейлерного сміття» (trailer trash) — «найбідніші люди, які живуть у старих трейлерах у поганих кварталах» [McGraw-Hill's Dictionary, 2005].

Як бачимо, описаний вище «Концепт Фольксваген» у США не лише не втратив своєї значущості, а й набув додаткового смислу, бо тепер *вбивав трьох зайців*: а) залишився втіленням ідеології володіння «власним житлом» та засвоєння принципів справжнього розподілу власності; б) заохочував до володіння не лише власним автомобілем, а й трейлером як засобом вимірювання багатства; в) формував у людей, віднесених до категорії trailer trash, ілюзію проживання в житлі за його відсутності.

Щодо соціальних функцій Luxury Car, розглядуваних під означеним вище кутом зору, питання навіть не ставимо.

Між тим важливо зазначити, що соціологічних досліджень впливу автотранспорту на суспільне життя, соціальні процеси та структурні зміни в суспільстві не так багато. Тут особливо виокремлюють книжку «Дорога і машина в американському житті», видану 1971 року, але практично недоступну вітчизняному читачеві [Rae, 1971]. Хоча це видання фахівці вважають радше історичним, ніж соціологічним, у ньому порушено низку питань власне соціологічного характеру.

Проте в ній професор Джон Ре виявляє себе великим оптимістом, наділеним практично безмежною вірою в технічний прогрес та споживацьку демократію. Мабуть, саме тому він не помічає властивого США розриву між ідеологією споживацтва, яка не так давно виражалася у величезній кількості персональних машин та в безмірному зростанні автомобільності середнього класу, та величезним «недоспоживанням» мобільності в нижніх верствах американського суспільства.

До того ж він не помічає ані вище згаданої суперечності між перевиробництвом авто та недовиробництвом транспортного простору, котре поступово загострює всі інші похідні суперечності, пов'язані з просторовою мобільністю різних категорій людей, ані кризи, що намітилася вже півстоліття тому в питаннях утилізації відпрацьованого авто і невпинно загострює проблему марнотратної просторової мобільності окремих категорій людей, яка поступово набуває ознак катастрофічності для життєвого простору як такого, зокрема звуження ландшафтної перспективи одноманітним дорожнім полотном, «оздобленим» автозаправками.

Щодо аналогічних досліджень залізниць, то їх чимало. Проте й тут найбільш значущою зазвичай називають книжку Дж.Р. Келета «Вплив залізниць на вікторіанські міста», котра вийшла друком дещо раніше [Kellett, 1969] і теж практично недоступна вітчизняному читачеві.

У цій книжці можна виокремити низку моментів, особливо важливих для нас, а саме:

- розбудова залізниць радикально вплинула на зміни в структурі вікторіанських міст у Великій Британії;
- будівництво Metropolitan у межах Лондона обтяжувалося наявністю ринку міської землі, частину якої треба було викупити, а також конкуренцією між компаніями, кожна з яких тиснула на уряд, аби задовольнити власні інтереси.

Але конче важливо відзначити, що потреба в розбудові Metropolitan зумовлювалася розростанням міських територій і заторами на шляхах, що відчутно обтяжувало рух робочої сили на роботу і з роботи, а відтак значно зменшувала продуктивність праці.

Тож залізницю будували, як стверджують різні автори, передусім як *залізницю для робітників*, і мала бути максимально функційною, тобто позбавленою архітектурної вишуканості, особливо під землею. Насправді ж її будували *не для робітників*, а насамперед з метою *підвищення продуктивності їхньої праці*, яка суттєво зменшувалася через тривале перебування на шляху до роботи та граничну незручність пересування заюрбленими вулицями.

От чому це будівництво, як ми тепер знаємо, відбувалося саме у згоді із логікою внутрішньої колонізації, бо «завдяки обраному маршруту крізь нетрища та борделі» супроводжувалося «вигнанням певного класу жителів, які проживали одразу за головними та найкращими вулицями» [Kellett, 1969]. Причому саме підземка як робочий потяг (Metropolitan line Workmen's Train) у цій справі виявилася найбільш функційною¹.

Так от, якщо «власний автомобіль майже не контактує з вулицею», а свого часу «мандрівники в каретах та візничі були також ізольовані від неї і навіть височили над її метушнею» [De Jong, 1986: p. 82], то залізниця взагалі позбавила робітників будь-яких контактів, які постійно відбуваються на вулицях, а тим паче підземка.

Утім, завдяки підземці «вулиця стала тривимірною і втратила низку функцій та професій» [De Jong, 1986: pp. 82–83].

Де Йонг справедливо наголошує, що «метро — це практична модель сучасних транспортних шляхів: вільний шлях, переходи на різних рівнях і, головне, єдиний транспортний потік, керований за допомоги знаків, переходів і підземних переходів, сполучних платформ і виходів» [De Jong, 1986: p. 82].

Хоча як було не помітити, що гранична функційність західного метро демонстративно далека від класу *Luxury*. Це знеособлена і тому гнітюча система спрямування пасажиропотоку, який дуже нагадує натовп, проте власне натовпом не є, бо:

- натовп гранично емоційний, а пасажиропотік у метро радше атомізований;
- натовп хаотизований, а пасажиропотік у метро чітко структурований;
- натовп породжує лідерів, а функцію лідерства у пасажиропотоці в метро виконують знаки, що структурують означений потік, бо мовчазно вказують кожному «потрібний» йому напрям руху.

Перебування в такому пасажиропотоці, рух у ньому привчає *кожного* реагувати на знаки, розпізнавати символізовані в них смисли й діяти у згоді з ними. Тому кожному видається, ніби він рухається в *потрібному йому* напрямку, тоді як маршрут *для нього* вже прокладений, і рух цим маршрутом жорстко контрольований, хоча ідеологія означеного контролю виправдовує його *потребами в особистій безпеці*.

1 Як свідчать різні джерела, будівництво Лондонського метро (від. фр. *chemin de fer métropolitain* — столична залізниця, але назва похідна від слова «метрополія») відбувалося відкритим, тобто траншейним способом: рили рів глибиною до 10 метрів, по ньому прокладали рейки, з цегли зводили аркове покриття, яке засипали землею.

Паровозна тяга і погана вентиляція тягнули за собою значну зади́мленість: було важко дихати. Причому труба (а саме так називають метро у Британії та західному світі) мала в діаметрі, вагони були надто низькими, а овальний дах, завдяки якому вагони вписуються в трубу, багатьом пасажирам не дає змоги стояти у повний зріст.

Проте метро розв'язувало проблеми великих заторів на вулицях і тим економило час для пересування з роботи і на роботу. Тож попри негативи метро стало популярним. Але саме завдяки суперечності між популярністю та граничною незручністю була забезпечена максимальна функційність лондонського метро, вписана в ідеологію раціональності: робітникам більше і не треба.

Отже, це не просто маршрут у метро, це символізований життєвий шлях класу Underground, який не треба плутати з однойменною субкультурною тусовкою, яка грає в демократизм.

Здавалося б, саме всупереч цьому станції радянського метро, а також більшість із побудованих у постперебудовний час, але у традиціях радянського метро й досі нагадують палаци. Вони демонструють, що і під землею є місце для архітектури і мистецтва, що питання функційності можна розв'язувати у дещо інший, а саме гуманістичний спосіб, коли гранична формалізація руху на станціях та переходах не пригнічує і не спонукає до найшвидшого виходу.

Усе це, як легко пересвідчитися, відзначають численні сучасні західні блогери, порівнюючи стан метрополітенів у різних країнах світу.

А ми додамо, що в автотранспорті подібні відчуття теж практично відсутні, бо рух тунелями для авто передбачає доволі обмежений час.

Імперська ідеологія як чинник формування сучасної залізничної мобільності

Хоч там як, але «практична корисність залізниць була надто очевидною навіть тоді, коли залізнична мережа була далекою від завершення» [Spiers, 2015: р. 6]. Важливо зазначити, що цитована книжка Едварда Спірса теж видана у серії книжок під назвою «Дослідження імперіалізму». Ми ж стверджуємо, що соціокультурна феноменальність імперіалізму полягає в тому, що він формує соціологіку розбудови та функціонування сучасної транспортної інфраструктури у світі, бо і автотраси, і залізниці тепер прокладають не лише з огляду на економіку та зручність для пасажирів, а й, не останньою чергою, з урахуванням потреб армії.

Імперська ідеологічно вивірена та об'єктивована соціологіка надає транспортній інфраструктурі інституційної значущості, чим визначає спосіб її функціонування та «споживання» транспортних «послуг» різними категоріями населення. Тож не дивно, що найактивнішим — причому колективним — пасажиром залізниць практично від самого початку їх створення стає армія, а потім поліція та інші силові органи. Потреби в таких практиках використання залізничної мобільності зумовлювалися почасти періодичними масовими заворушеннями, які вимагали швидкої концентрації силових органів у відповідних місцях.

І якщо перша залізниця для пасажирів була відкрита у Британії 1825 року між Стоктоном і Дарлінгтоном, то, як свідчить Едвард Спірс, «після відкриття в 1830 році Ліверпульсько-Манчестерська залізниця стала першою залізницею, яка перевозила солдатів на строковій службі, що скоротило дводенний марш з Манчестера, а 10 липня 1832 року 91-й (Арггайлширський) полк здобув перший досвід подорожі потягом із Манчестера до Ліверпуля, перш ніж сісти на два пароплави до Дубліна» [Spiers, 2015: р. 6].

Щоправда, «практика відправки столичних поліцейських по країні з роками зменшилася (оскільки провінційна влада створювала власні поліцейські сили), проте переміщення великої кількості солдатів ставало поширенішим. Залізничні компанії, усі приватні організації охоче допомагали в цьому», а «деякі з цих

компаній мали тісні зв'язки зі збройними силами, наймаючи секретарів і генеральних менеджерів з відставних офіцерів, котрі розробили корпоративну культуру, в якій їхні компанії функціювали в дисциплінованому та ієрархічному порядку із персоналом у формі» [Spiers, 2015: p. 7].

А далі звернімося до ґрунтовного дослідження зв'язку армії та залізниці, здійснюваного на інституційному рівні і з огляду на практики використання такого зв'язку в численних «колоніальних експериментах»; на значне зростання маневреності військ, що надавала значні переваги колонізаторам на полі бою в колонізованих країнах тощо.

Вагомим прикладом на підтвердження сказаного є практики використання англійськими колоніальними військами індійських залізниць. Читаємо: «Залізниця фактично стала «умножувачем сили» в Індії: як повідомила Комісія Ідена у 1879 році, залізниці були «справжнім доповненням до військової сили країни», усуваючи будь-яку необхідність розкидати війська «невеликими ізольованими загонами» по всій країні. «Поки ми тримаємо наші головні магістралі залізничного сполучення, — стверджувала комісія, — про жодне успішне повстання, про будь-яку реальну демонстрацію військової могутності з боку туземних штатів не може навіть йтися». І далі: «До 1889 року сер Фредерик (пізніше лорд) Робертс стверджував, що тепер армії потрібно «менше людей», щоб придушити заворушення. Тепер залізниці, які зараз перетинають країну, дають змогу швидше збирати війська скрізь, хоч би де їхні послуги знадобилися, в результаті чого заворушень, безперечно, менше, ніж було раніше» [Spiers, 2015: p. 79]. Тож чи дивно, що організація роботи людей, які працюють на залізниці, багато в чому нагадує військовий загін, ба навіть своєрідну державу в державі.

Достатньо лише переглянути тематику і звернути увагу на найпоказовіші назви розділів у книзі «Індійські залізниці: Трансформація долі нації (Візуальна подорож)», передмову до якої написав Бібек Деброй, і вочевидняться масштаби масового невдоволення з боку індійського населення (потенційних пасажирів) залізницями, робота яких контролювалася колоніальною адміністрацією. Тож зміна влади на залізниці стала нагальною потребою, а сама боротьба за означену зміну влади, своєю чергою, відіграла неабияку роль у становленні сучасної індійської держави та індійської ідентичності [Indian Railways, 2020]. Пізніше дещо подібне відбуватиметься і в Китаї.

Питання обґрунтування зв'язку між імперськістю, колоніалізмом та колоніалістською ідеологією розбудови залізниці один із авторів уже заторкував (див.: [Ніколаєнко, Корнілов, 2020]), тому цей матеріал можна розглядати як подальше розроблення означеної теми.

Зараз завважимо, що надзвичайно гострим є питання подальшого розвитку масової просторової мобільності, що інтерпретується як один із процесів глобалізації, причому в термінах переважно імперської ідеології. Глобальний світ описується як такий, що функціює за суперечливою логікою глобального та локального з єдиним центром управління. Отже, питання розбудови глобальної залізниці стає надто актуальним, а масову залізничну мобільність можна розуміти як один з найефективніших способів розв'язання його.

Позитивним прикладом тут може бути Тихоокеанська залізниця Америки, яка згодом дістала назву Першої трансконтинентальної залізниці, бо завершила сполучення між східним і західним узбережжям США. Її будівництво було розпочато за президента Лінколна у 1862 році, а закінчено 1869-го, як спосіб об'єднання штатів під час громадянської війни [Elleman, Kotkin, 2009: p. XIV].

Хоча заведено вважати, що залізниця зв'язала США в єдину країну, насправді вона стала лише засобом зв'язку, бо суттєво посприяла збільшенню просторової мобільності населення США і тим створила умови для радикальних інституційних, а водночас і ментальних змін у свідомості її населення, адже породила в народі масові імперські настрої, які постійно підживлювалися державницькою ідеологією. Окрім того, «залізний кінь» дивував своїми небаченими можливостями, що, як здавалося багатьом, практично сприяє здійсненню «американської мрії».

Ідея трансконтинентальності стала наріжним каменем формування потреби в розбудові глобальної залізниці, якою могла б пересуватися необмежена кількість пасажирів (передусім робочої сили) та вантажів без пересадок і перевантаження і яка могла б стати привабливим туристичним маршрутом.

Щоправда, можна лише уявити рух маршрутом без пересадок із крайнього півдня Африки, — через Євразійський континент, російську Сибір та Берингову протоку, — до крайнього півдня південної Америки й назад. Для реалізації такого грандіозного проєкту із поворотами на Китай та Індію потрібна політична воля і міст чи тунель через вказану протоку, а також добудова залізниці на окремих ділянках Сибіру. Ця ідея допоки іноді обговорюється в ЗМІ і ще не стала предметом наукового аналізу.

Після того, як 2021 року в Лаосі проклали залізницю між містами Ботен та В'єнтьян, з'явився найдовший у світі маршрут — між Лісабоном у Португалії та Сінгапуром. Приблизний час у дорозі — три тижні. Загальна довжина маршруту — понад 18 тисяч кілометрів. За цей час пасажирів мають перетнути 13 країн — Португалію, Іспанію, Францію, Німеччину, Польщу, Білорусь, Росію, Монголію, Китай, Лаос, Таїланд, Малайзію і, насамкінець, Сінгапур.

Щоправда, ще не курсують поїзди з кінця в кінець і потрібні численні й часом тривалі пересадки, бо потяги між деякими станціями прямують не щодня. Та ще й не всюди забезпечено належний комфорт (у Таїланді доведеться подорожувати приміськими електричками, які зупиняються в кожному селі). Але, як зазначають фахівці, цей маршрут матиме попит.

Мало того, існує залізниця з Лондона до Парижа, де можна пересісти на основний маршрут [Из Лиссабона в Сингапур, 2021]. А це ще значна кількість потенційних пасажирів.

Висновки

Підсумовуючи викладене, виокремимо кілька найважливіших моментів.

По-перше, історія інституціалізації залізниці та пасажирської залізничної мобільності, зокрема, свідчить, що внутрішня логіка означеного процесу завжди виявляла себе як система суперечностей між чітким комплексом соціальних дій та об'єктивною логікою історичного процесу.

Річ у тім, що означені дії, як завжди декларувалося, були зорієнтовані на раціоналізацію суспільного життя, хоча переважно були зорієнтовані на гранично можливу раціоналізацію бізнесових операцій. Наприклад, розбудова залізниці вимагала не завжди добровільного звільнення великих територій від населення, що на них проживало, та відповідної реструктуризації традиційних інститутів просторової мобільності, що вносило радикальні зміни у темпи й ритми суспільного життя. Природно, що це незрідка викликало загострення соціальної напруженості, а отже, потребувало розроблення спеціальної транспортної політики на державному рівні.

По-друге, соціологія транспорту, за всіх її досягнень, допоки не досягла належного розвитку, аналогічного розвитку більшості класичних соціологій середнього рівня, про що свідчить принаймні те, що нам довелося звертатися більшою мірою до джерел з історії залізниці, в яких автори так чи інакше мали заторкувати її соціальну історію.

По-третє, залізниця, як з'ясувалося, — один з найважливіших засобів переходу від традиційного суспільства до індустріального, проте соціальна логіка означеного переходу виявилася надто суперечливою, бо індустріалізація тягнула за собою потребу в ринково зорієнтованій модернізації життєвого часу і простору людського існування у світі методом уніфікації й стандартизації як часу, так і простору, адже вони до того були структуровані згідно з природними процесами, зокрема з географічним простором та фізичним часом як простором і часом існування різних народів у світі.

Усе це зумовлювало зміни у звичках, формувало нові потреби, вносило зміни у способи просторової мобільності, у сприйняття простору та часу, змінювало структуру життєвого бюджету часу тощо.

По-четверте, процес переходу від традиційного до індустріального суспільства був похідним від властивих розвиненим капіталістичним країнам імперської ідеології та імперіалістичних практик, спрямованих на колонізацію (привласнення) чужого життєвого простору/часу. Іншими словами, індустріалізація простору та часу людського життя насправді здійснювалася переважно не в інтересах народів, а переважно в інтересах буржуазних еліт, які ініціювали цей перехід і самі ж — як окрема група людей — сформувалися в рамках цього переходу.

Щоправда, поступова інституціоналізація пасажирської залізниці внесла суттєві корективи у цей процес. Від самого початку вона здійснювалася як своєрідне відображення нової соціальної структури, властивої модерному суспільству з його елітою та масою, групами та верствами, де вагоме місце належало також групам людей, для яких транспорт мав функціювати за принципом «з роботи та на роботу».

Можна сказати, що пасажирська залізниця віддзеркалювала означену структуру, легітимувала її та водночас відтворювала у властивий їй спосіб.

При цьому залізниця, хоч би в яких країнах її будували, завжди несла в собі фундаментальний принцип імперськості.

Загалом можна сказати, що, як свідчать численні публікації у серії «Дослідження імперіалізму», імперіалізм треба розглядати як систему, складену з тео-

рії, ідеології, політики та практик колонізації (привласнення) чужого життєвого простору/часу, функційно пов'язаних між собою та імперіалістичних за своєю суттю. Все це було складовими промислової революції, зумовленої потребами торгового капіталу, шляхи розвитку якого на той час було вичерпано, єдиним способом зростання залишалося машинне виробництво з властивою йому часово-просторовою експансією. Зрозуміло, що промислова революція тягнула за собою трансформацію свідомості інших людей (чужої свідомості), аби перетворити її з протестної на лояльну і, відповідно, легітимувати означений перехід, незважаючи на те, що розвиток промисловості вимагав радикальних змін у просторовій організації суспільного життя та, відповідних змін у темпах і ритмах його перебігу. Залізничі в цій справі було відведено не останню роль.

Джерела

Бодрийяр, Ж. (2007). *К критике политической экономики знака*. Москва: Академический Проект.

В Вероне обсудили глобальный кризис и социальное неравенство. (2019). Отримано з: <https://lenta.ru/pressrelease/2019/10/28/verona1/>

Из Лиссабона в Сингапур на поезде: открылся самый длинный маршрут в мире (2021). Отримано з: <https://planetofhotels.com/guide/ru/blog/otkrylsya-samyy-dlinnyy-zheleznodorozhnyy-marshrut>

Ніколаєнко, В.Л., Корнілов, В.С. (2020). Транспорт як фактор конструювання та відтворення просторової нерівності. *Соціальні технології: актуальні проблеми теорії та практики*, 86, 89–100. Отримано з: <http://soctech-journal.kpu.zp.ua/archive/2020/86/11.pdf>

Ніколаєнко, В.Л., Ніколаєнко, Л.Г., Яковенко, Ю.І. (2021). *Соціологіка мислення Толкотта Парсонса: монографія*. Київ: ПФ «Фоліант». Отримано з: https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/53558/1/Nikolaenko_Yakovenko%202021.pdf

Саид, Э. (2006). *Ориентализм. Западные концепции Востока*. Санкт-Петербург: Русский мир.

Середя, Е. (2020, жовтень 3). Запрос на роскошь и налог на бедность. *Дзеркало тижня*. Отримано з: <https://zn.ua/macrolevel/zapros-na-roskosh-i-naloh-na-bednost.html>

Форд, Г. (2013) *Моя жизнь, мои достижения*. Москва: Манн, Иванов и Фербер.

Bijsterveld K., Cleophas E., Krebs S., Mom G. (2014). *Sound and Safe: A History of Listening Behind the Wheel*. Oxford: University Press. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/3593992/ab54d5>

Burton, A. (2018). *Railway Empire: How the British Gave Railways to the World*. Havertown: Pen and Sword Transport. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/5274871/001f47>

De Jong, R. (1986). The Recapture of the Street? In E. de Boer (Ed.), *Transport Sociology: Social Aspects of Transport Planning* (pp. 77–91). Oxford New York Beijing Frankfurt São Paulo Sydney Tokyo Toronto: Pergamon Press. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/2276534/800b66>

De Boer, E. (Ed.). (1986). *Transport Sociology: Social Aspects of Transport Planning*. Oxford New York Beijing Frankfurt São Paulo Sydney Tokyo Toronto: Pergamon Press. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/2276534/800b66>

De Boer, E. (1986). Summary. In E. de Boer (Ed.), *Transport Sociology: Social Aspects of Transport Planning* (pp. 3–6). Oxford New York Beijing Frankfurt São Paulo Sydney Tokyo Toronto: Pergamon Press. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/2276534/800b66>

Elleman, B. A., Kotkin S. (2009). *Manchurian Railways and the Opening of China: An International History*. Armonk, New York, London, England: M.E.Sharpe. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/936191/137251>

Frank, H. (1986). Mass Transport and Class Struggle. In E. de Boer (Ed.), *Transport Sociology: Social Aspects of Transport Planning* (pp. 210–222.). Oxford New York Beijing Frankfurt São Paulo Sydney Tokyo Toronto: Pergamon Press. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/2276534/800b66>

Indian Railways: Transforming a nation's destiny (A Visual Journey). (2020). London: DK Publishing. Retrieved from: <https://ru.ua1lib.org/dl/5902778/b681ee>.

Kellett, J. R. (1969). *The impact of railways on Victorian cities*. London: Routledge and Kegan Paul. Retrieved from: <https://www.taylorfrancis.com/books/mono/10.4324/9781315829784/impact-railways-victorian-cities-john-kellett>

Nanni, G. (2012). *The colonisation of time Ritual, Routine and Resistance in the British Empire*. Manchester: Manchester University Press. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/11813041/24b15c>

Pring, M. (2019). *Luxury Railway Travel: A Social and Business History*. Havertown: Pen and Sword Transport. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/5587824/ad9560>

Rae, J. B. (1971). *The road and the car in American life*. Cambridge: MIT-Press.

Schiller, P.L., Bruun, E.C., Kenworthy, J.R. (2010). *An Introduction to Sustainable Transportation Policy, Planning and Implementation*. London • Washington, DC: Earthscan. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/1201628/279b58>

Schivelbusch, W. (2014). *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. Los Angeles: University of California Press. Retrieved from: <https://ru.ua1lib.org/dl/3417085/f822df>

Spiers, E.M. (2015). *Engines for empire: The Victorian army and its use of railway*. Manchester: Manchester University Press. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/18934414/cfb355>

Spears, R. (2005). McGraw-Hill's Dictionary of American Slang and Colloquial Expressions: The Most Up-to-Date Reference for the Nonstandard Usage, Popular Jargon, and Vulgarisms of Contemporaries. New York: McGraw-Hill Education. Retrieved from: <http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=60b166d61c2cd563d532801dc81a9dc5>

Tołłoczko, B. (2016). «Train Sociology» — *An Introduction to Researching the Interactions between Passengers*. Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/319649064_Train_Sociology-_An_Introduction_to_Researching_the_Interactions_between_Passengers

Tye, L. (2002). *The Father of Spin: Edward L. Bernays and The Birth of Public Relations*. London: Picador. Retrieved from: <http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=6e6d495d5474a5a-7556c9459e03e6660>

Worstell, T. (2012, March 4). The Story of Henry Ford's \$5 a Day Wages: It's Not What You Think. *Forbes*. Retrieved from: <https://www.forbes.com/sites/timworstell/2012/03/04/the-story-of-henry-fords-5-a-day-wages-its-not-what-you-think/?sh=47e7d9e2766d>

Zuboff, S. (2019). *The Age of Surveillance Capitalism: The Fight for a Human Future at the New Frontier of Power*. New York: PublicAffairs. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/3672415/004f25>

Отримано 21.12.2022

References

Baudrillard, J. (2007). *For a Critique of the Political Economy of the Sign*. [In Russian]. Moscow: Akademieskiy Proekt. [=Бодрийяр 2007]

In Verona, they discussed the global crisis and social inequality. (2019). Retrieved from: <https://lenta.ru/pressrelease/2019/10/28/verona1/> [=В Вероне 2019]

From Lisbon to Singapore by train: the longest route in the world has opened. (2021).

Retrieved from: <https://planetofhotels.com/guide/ru/blog/otkrylsya-samyy-dlinnyy-zhelezno-dorozhnyy-marshrut> [=Из Лиссабона 2021]

Nikolaienko, V.L., Kornilov, V.S. (2020). Transport as a factor in the construction and reproduction of spatial inequality. [In Ukrainian]. *Social technologies: topical issues of theory and practice*, 86, 89–100. Retrieved from: <http://soctech-journal.kpu.zp.ua/archive/2020/86/11.pdf> [=Ніколаєнко 2020]

Nikolaienko, V.L., Nikolaienko, L.G., Yakovenko, Y.I. (2021). *Sociologic of thinking of Talcott Parsons: a monograph*. [In Ukrainian]. Kyiv: PP «PF «Foliant». Retrieved from: https://dspace.nau.edu.ua/bitstream/NAU/53558/1/Nikolaenko_Yakovenko%202021.pdf [=Ніколаєнко 2021]

- Said, E. (2006). *Orientalism: Western Conceptions of the Orient*. [In Russian]. Saint Petersburg: Russkiy mir. [=Саид 2006]
- Sereda, E. (2020, October 3). Request for luxury and poverty tax. *Mirror of the week*. [In Ukrainian]. Retrieved from: <https://zn.ua/macrolevel/zapros-na-roskosh-i-naloh-na-bednost.html> [=Середа 2020]
- Ford, H. (2013). *My Life and Work*. [In Russian]. Moscow: Mann, Ivanov i Ferber. [=Форд 2013]
- Bijsterveld K., Cleophas E., Krebs S., Mom G. (2014). *Sound and Safe: A History of Listening Behind the Wheel*. Oxford: University Press. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/3593992/ab54d5>
- Burton, A. (2018). *Railway Empire: How the British Gave Railways to the World*. Havertown: Pen and Sword Transport. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/5274871/001f47>
- De Jong, R. (1986). The Recapture of the Street? In E. de Boer (Ed.), *Transport Sociology: Social Aspects of Transport Planning* (pp. 77–91). Oxford New York Beijing Frankfurt São Paulo Sydney Tokyo Toronto: Pergamon Press. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/2276534/800b66>
- De Boer, E. (Ed.). (1986). *Transport Sociology: Social Aspects of Transport Planning*. Oxford New York Beijing Frankfurt São Paulo Sydney Tokyo Toronto: Pergamon Press. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/2276534/800b66>
- De Boer, E. (1986). Summary. In E. de Boer (Ed.), *Transport Sociology: Social Aspects of Transport Planning* (pp. 3–6). Oxford New York Beijing Frankfurt São Paulo Sydney Tokyo Toronto: Pergamon Press. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/2276534/800b66>
- Elleman, B. A., Kotkin S. (2009). *Manchurian Railways and the Opening of China: An International History*. Armonk, New York, London, England: M.E.Sharpe. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/936191/137251>
- Frank, H. (1986). Mass Transport and Class Struggle. In E. de Boer (Ed.), *Transport Sociology: Social Aspects of Transport Planning* (pp. 210–222.). Oxford New York Beijing Frankfurt São Paulo Sydney Tokyo Toronto: Pergamon Press. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/2276534/800b66>
- Indian Railways: Transforming a nation's destiny (A Visual Journey). (2020). London: DK Publishing. Retrieved from: <https://ru.ua1lib.org/dl/5902778/b681ee>.
- Kellett, J. R. (1969). *The impact of railways on Victorian cities*. London: Routledge and Kegan Paul. Retrieved from: <https://www.taylorfrancis.com/books/mono/10.4324/9781315829784/impact-railways-victorian-cities-john-kellett>
- Nanni, G. (2012). *The colonisation of time Ritual, Routine and Resistance in the British Empire*. Manchester: Manchester University Press. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/11813041/24b15c>
- Pring, M. (2019). *Luxury Railway Travel: A Social and Business History*. Havertown: Pen and Sword Transport. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/5587824/ad9560>
- Rae, J. B. (1971). *The road and the car in American life*. Cambridge: MIT-Press.
- Schiller, P.L., Bruun, E.C., Kenworthy, J.R. (2010). *An Introduction to Sustainable Transportation Policy, Planning and Implementation*. London • Washington, DC: Earthscan. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/1201628/279b58>
- Schivelbusch, W. (2014). *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. Los Angeles: University of California Press. Retrieved from: <https://ru.ua1lib.org/dl/3417085/f822df>
- Spiers, E.M. (2015). *Engines for empire: The Victorian army and its use of railway*. Manchester: Manchester University Press. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/18934414/cfb355>
- Spears, R. (2005). McGraw-Hill's Dictionary of American Slang and Colloquial Expressions: The Most Up-to-Date Reference for the Nonstandard Usage, Popular Jargon, and Vulgarisms of Contemporary. New York: McGraw-Hill Education. Retrieved from: <http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=60b166d61c2cd563d532801dc81a9dc5>
- Tołłoczko, B. (2016). «Train Sociology» — *An Introduction to Researching the Interactions between Passengers*. Retrieved from: https://www.researchgate.net/publication/319649064_Train_Sociology_-_An_Introduction_to_Researching_the_Interactions_between_Passengers
- Tye, L. (2002). *The Father of Spin: Edward L. Bernays and The Birth of Public Relations*. London: Picador. Retrieved from: <http://gen.lib.rus.ec/book/index.php?md5=6e6d495d5474a5a-7556c9459e03e6660>

Worstell, T. (2012, March 4). The Story of Henry Ford's \$5 a Day Wages: It's Not What You Think. *Forbes*. Retrieved from: <https://www.forbes.com/sites/timworstell/2012/03/04/the-story-of-henry-ford-5-a-day-wages-its-not-what-you-think/?sh=47e7d9e2766d>

Zuboff, S. (2019). *The Age of Surveillance Capitalism: The Fight for a Human Future at the New Frontier of Power*. New York: PublicAffairs. Retrieved from: <https://ru.3lib.net/dl/3672415/004f25>

Received 21.12.2022

ВОЛОДИМИР НІКОЛАЄНКО, ЛЕОНІД НІКОЛАЄНКО, ЮРІЙ ЯКОВЕНКО

Залізнична мобільність: соціальна історія та практики здійснення

У статті порушуються питання соціальної історії залізниць (історія інституціалізації) та залізничної мобільності (*railway mobility* або *mobility of railway passenger's*), які в англomовній соціології транспорту поступово набирають популярності, що дає привід для актуалізації цієї тематики в Україні.

У пропонованій роботі питання залізничної мобільності розглядається під кутом зору історії імперій, зокрема Великої Британії, в якій інституціалізація спочатку внутрішньої залізниці, а потім і в колоніях, відіграла неабияку роль у розвитку не лише англійської промисловості, а й світової й разом з тим сприяла світовому соціально-культурному розвитку, включно з розвитком військової справи.

Одним з наших завдань є попереднє ознайомлення читача з великою серією книжок, яка виходить під спільною назвою «Дослідження імперіалізму» (*Studies in Imperialism*), де чільне місце належить працям, написаним з приводу процесу інституціалізації залізничного транспорту, зокрема пасажирської залізниці, їх соціальних функцій тощо.

У преамбулі до зазначеної серії наголошується, що імперіалізм як культурний феномен мав настільки ж значний вплив на панівне суспільство, як і на залежне, і що розбудова та функціонування залізниць — прямий наслідок імперської ідеології.

Саме тому, що процес інституціалізації залізничного транспорту і в самих метрополіях, і на колонізованих територіях відбувався на підставі імперської ідеології, там і там виникали тотожні суперечності соціального порядку, а отже, масові невдоволення, бо це призводило до значних інституційних, а також ментальних змін, пов'язаних з традиційною часово-просторовою орієнтацією мешканців, обмежувало їх у праві на вільне пересування, привчало до руху за кимось і дець розробленим графіком та життя за принципом пересування з роботи й на роботу і т. ін.

Підсумовуючи, автори роблять висновок, що все це вписувалося в постулати ідеології модернізації та раціоналізації суспільного життя, але інтерпретувалося в категоріях колонізації чужого життєвого простору/часу, бо привчало до відповідного життєвого режиму і не лише під час руху залізницею.

Ключові слова: інститут транспорту; залізнична мобільність; соціальна структура просторово/часової мобільності; імперська ідеологія; колонізація чужого життєвого простору/часу; модифікація поведінки, демонстративне (марнотратне) споживання

VOLODYMYR NIKOLAIENKO, LEONID NIKOLAIENKO, YURIY YAKOVENKO

Railway mobility: social history and implementation practices

The article raises questions of the social history (history of institutionalization) of railways and railway mobility (or mobility of railway passenger's), which are becoming popular in the English-speaking sociology of transport, which is the reason for mainstreaming this topic in Ukraine.

The questions raised are considered from the point of view of empires' history, in particular, Great Britain, where the institutionalization of the internal railway, and later of railways in the colonies, led to the development of not only English, but also world industry, and at the same time contributed to world socio-cultural development, including the development of warfare.

Our goal is to provide the reader with a preliminary introduction to a large series of books published under the general title «Studies in Imperialism», where there are works on the institutionalization of railway transport, in particular the passenger railway, their functions, etc.

The series is dominated by the idea that imperialism as a cultural phenomenon had the same significant impact on the dominant society as it did on the dependent one and that the development and operation of railways is a direct consequence of imperial ideology.

It was the imperial ideology of the institutionalization of railway transport both in the metropolises themselves and on the colonized territories that gave rise to contradictions of the social order, including massive outrage, as it led to radical institutional and mental changes associated with the traditional space and time orientation of local residents, limited them in the right to voluntary movement, accustomed to movement according to someone's and somewhere developed schedules and life according to the principle of movement from work to work, etc.

Finally, the authors make a conclusion that all this fit into the postulates of the ideology of modernization and rationalization of public life, but was interpreted in terms of the colonization of others living space/time, as it accustomed to the appropriate life regime and not only while travelling by rail.

Keywords: *institute of transport; railway mobility (mobility of railway passenger's); social structure of space/time mobility; imperial ideology; colonization of others living space/time, behavior modification, conspicuous (wasteful) consumption*