

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ
ТАРАСА ШЕВЧЕНКА**

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ЛОБАНОВА КАТЕРИНА ОЛЕКСАНДРІВНА

УДК 1 (091)

**ДИСЕРТАЦІЯ
КОНЦЕПТ ПАРАДИГМАЛЬНОСТІ У ПОСТМОДЕРНІЙ
ФІЛОСОФІЇ ДЖ. УРІ (J. URRY)**

Спеціальність 033 – філософія

Галузь знання 03 – гуманітарні науки

Подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії. Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

_____ Лобанова К. О.

Науковий керівник:

Ільїна Галина Володимирівна

Доктор філософських наук, доцент

Київ-2023

АНОТАЦІЯ

Лобанова К. О. *Концепт парадигмальності у постмодерній філософії Дж. Урі (J. Urry)*. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 033 “Філософія” (03 – Гуманітарні науки). Київський національний університет імені Тараса Шевченка. – Київ, 2023.

Концепція парадигмальності Джона Урі зосереджена на дослідженні мобільності – ключової складової сучасного глобалізаційного світу, яка відображає його рухомість, мінливість та динамічність. Дослідження Урі вплинули на формування “мобільного повороту” в соціальних та гуманітарних науках. Філософія мобільностей Джона Урі стала логічним розвитком філософії процесизму та філософії руху ХХ століття та спричинила трансформацію у європейській науковій традиції доби Постмодерну. Завдяки цьому філософія відкрила для себе нові напрями досліджень, пов’язані з рухом, швидкістю, пришвидшенням, плинністю та іншими динамічними процесами. Все це дозволило філософії проводити аналіз соціального та культурного світу, що змінюється, охоплюючи однією теорією як рух, так і розвиток технічного прогресу й екологічних змін.

Метою дисертації було філософське дослідження мобільної парадигми Джона Урі та її впливу на розвиток сучасної філософії. Для досягнення поставленої мети, були сформовані наступні *завдання*:

- 1) дослідити поняття парадигмальності у постмодерній філософії Дж. Урі, концептуальні засади та передумови її розвитку;
- 2) розглянути поняття “мобільностей”, їх форм і видів;
- 3) класифікувати парадигмальні виміри філософії руху ХХ – ХХІ століття і визначити в них місце філософії мобільностей Дж. Урі;

4) дослідити історико-філософські витоки парадигми процесизму та еволюційно-прогресивної парадигми в контексті їх впливу на концепцію Джона Урі;

5) визначити взаємозв'язок між класичною соціально-філософською парадигмою мобільностей та концепцією Урі;

6) дослідити поняття “швидкості” та “плинності” у трансформативному вимірі парадигми мобільностей та визначити їх антагоністів у непроцесуальних філософських концепціях XXI століття;

7) сформулювати відношення філософії мобільностей та філософії місця;

8) дослідити дискурси щодо розвитку парадигми мобільностей Дж. Урі у філософії XXI століття.

Об'єкт: система мобільностей в постмодерній концепції Дж. Урі.

Предмет: історико-філософська генеза парадигмальної концепції мобільностей Джона Урі.

Методологія дисертації включала такі методи: методи історико-філософського аналізу, компаративний метод, аналіз статистичних даних, метод відкритого дослідження, методи термінологічного аналізу та ретроспективного аналізу ідей, метод інтердисциплінарного аналізу, метод контекстуального аналізу.

Основною джерельною базою для дослідження були публікації Дж. Урі, а також праці філософів XX та XXI століття. Історико-філософські витоки концепції Урі досліджені на основі порівняння його концептів з основними положеннями філософії руху А. Бергсона, А. Вайтгеда, Г. Зіммеля, Ж. Дельоза, Е. Тоффлера тощо. Серед філософів XXI століття розглянуті такі дослідники як А. І. Енгебрігстен, Ж.-Л. Нансі, Дж. Мальпас, Е. Кейсі, Т. Нейл тощо.

Вперше було:

1) Продемонстроване соціальне та інформаційне розширення концепції руху в парадигмі мобільностей Джона Урі та його послідовників порівняно з класичними процесуальними філософськими системами XX століття, що

знаходить вияв у включенні в дослідницьке поле філософії мобільностей понять руху інформації, ідей, грошей, товарів, технологій тощо.

2) Показано зміщення фокусу концептуального визначення руху від досліджень феноменологічного “перебування-в-русі” у концепції Бергсона та “руху-як-процесу” в концепції Вайтгеда до дослідження телеологічного “руху-до-соціальної-мети” у парадигмі мобільностей Джона Урі при спільній концепції динаміки плинності в еволюційно-прогресивній парадигмі та філософії мобільностей.

3) Сформовано вплив філософії життя Георга Зіммеля та його бачення ідей шляху, великого міста, туристичних практик та руху на створення парадигми мобільностей Джоном Урі.

4) Доведено, що філософська система Урі, через критику її прогалин при дослідженні світу виключно як рухливості, стимулювала переосмислення філософами кінця ХХ – початку ХХІ століття концепції місця.

Уточнено:

1) Поняття “парадигмальності” у системі мобільностей Дж. Урі, визначено, що парадигма мобільностей ґрунтується на концепції парадигмальності Т. Куна та теоретично відображена у працях Урі не лише в соціальному, але й в технологічному, економічному та екологічному вимірах.

2) Класифікацію процесуальних та непроцесуальних парадигм філософії ХХ століття за допомогою їх поділу на еволюційно-прогресивну (Бергсон, Вайтгед), соціально-філософську (Тоффлер, Зіммель) та трансформативну (Віріліо, Дельоз, Бауман) у їх взаємодії з філософією Урі.

3) Поняття “швидкості” і “плинності” в трансформативному вимірі парадигми мобільностей. Зазначається, що поняття “швидкості” для Віріліо та “плинності” для Баумана є тотожними поняттю “мобільності” Урі.

Набуло подальшого розвитку:

1) Дослідження ідеї руху серед обраних філософів ХХ століття (Бергсон, Вайтгед, Бауман, Зіммель, Мерло-Понті тощо).

2) Дослідження дискурсів щодо парадигми мобільностей в філософії XXI столітті на основі аналізу праць сучасних дослідників (Shaw & Graham, J. Malpas, T. Nail, A.I. Engebriksen, T. Shields, Appadurai etc.) в контексті філософії місця, філософії руху, ритмології, соціальної антропології, глобалізації, віртуальності тощо.

3) Дослідження мобільностей Джона Урі в контексті зв'язку із сучасними світовими явищами.

Теоретичне значення полягає у першому філософському дослідженні Джона Урі та його парадигми мобільностей в Україні. Сформовано його зв'язок з історією філософії. Також ідея мобільності набуває нового, більш широкого значення.

Практичне значення результатів дозволяє розширити і доповнити вже існуючі робочі програми на Кафедрі історії філософії КНУ імені Тараса Шевченка, а саме: “Сучасна світова філософія”, “Постсучасна філософія: Pro et contra”, “Сучасна філософія”. Проведене дослідження потенційно відкриває можливості для подальшого дослідження як Джона Урі, так і парадигми мобільностей в українській науковій спільноті. Також дослідження дозволяє по-іншому поглянути на філософів XX століття, які вплинули на ідею мобільності Урі, і завдяки іншому ракурсу до їх досліджень доповнити наукові програми. Важливим практичним наслідком також є те, що з такими сучасними темами та підходами, філософія ширше заявляє про себе сучасним науковим мультидисциплінарним дослідженням, що дозволяє залучати філософські здобутки до майбутніх потенційних місцевих або закордонних досліджень практично в будь-якій сфері, адже закордонні дослідження мобільності носять мультидисциплінарний характер.

Ключові слова: мобільність, мобільний поворот, філософія місця, філософія руху, парадигма мобільностей, інтеркультурна філософія, історія філософії, філософія XX століття, Дж. Урі, філософія XXI століття, глобалізація, постмодерн, сучасна філософія

SUMMARY

Lobanova K. *A concept of paradigmality in John Urry's postmodern philosophy*.
– A qualifying scientific work as a manuscript.

Dissertation for acquiring the degree of Doctor of Philosophy in the specialty 033 “Philosophy” (03 – Humanities). Taras Shevchenko National University of Kyiv.
– Kyiv, 2023.

John Urry's concept of paradigmality explores the aspect of mobility, a key component of the modern globalized world. Urry's research played a significant role in the formation of the “mobile turn” in the social sciences and humanities at the end of the last century. John Urry's philosophy of mobilities became a logical development of the philosophy of processism and the philosophy of movement of the 20th century and triggered a transformation in the European scientific tradition in the postmodern era. Thanks to this, philosophy opened up new areas of research related to movement, speed, acceleration, fluidity, and other dynamic processes. All this allowed philosophy to conduct an analysis of the changing social and cultural world, covering both the movement and the development of technological progress and environmental changes. The goal of the dissertation was a philosophical study of John Urry's mobile paradigm and its influence on the development of modern philosophy. The author aimed to investigate the concept of paradigm in postmodern philosophy as developed by J. Urry, including its conceptual foundations and prerequisites. The concept of mobilities, in its various modern forms and types, was thoroughly examined. The author provided numerous examples of different mobilities worldwide, ranging from the phenomenon of “spooglers” and retirees' migration to the South, to contemporary military mobility and issues related to mobility justice during the COVID-19 pandemic. To achieve this, open sources of information were analyzed, including various statistical data, scientific articles, reports, videos, online conferences, media articles, etc. Additionally, the evolution of the term “mobility” was studied.

The dissertation classified the paradigmatic dimensions of the philosophy of movement in the 20th and 21st centuries and determined the place of J. Urry's philosophy of mobilities within them. Through it it becomes possible to position the philosophy of mobilities among other philosophical approaches to the study of movement. In general, the author asserts that the philosophy of mobilities is closely related to both the philosophy of movement and the philosophy of place. A historical-philosophical analysis revealed three predominant paradigms: the evolutionary-progressive, socio-philosophical, and transformative paradigms. Furthermore, the study investigated determining their influence on John Urry's concept. The ideas of movement put forth by philosophers such as Bergson and Whitehead, Deleuze and Bauman, Simmel and Toffler, as well as the concept of dromology proposed by Virilio, were examined. The study also delves into the concepts of "speed" and "fluidity" within the transformative dimension of the mobility paradigm. It is observed that the concept of "speed" presented by Virilio and "liquidity" articulated by Bauman bear similarities to Urry's concept of "mobility".

It has been demonstrated that the growing interest in mobility at the end of the last century led to a resurgence of interest in the philosophy of place, with a clear distinction being made between this concept and that of "space". The author has articulated the relationship between the philosophy of mobilities and the philosophy of place. It is noteworthy that the philosophy of mobilities partially encompasses both the philosophy of movement, in its broader sense, with its exploration of movement and mobility, as well as the philosophy of place, given its examination of locations. As a result, the philosophy of mobilities occupies a position between the philosophy of movement and the philosophy of place. However, the dissertation acknowledges that John Urry's mobilities paradigm primarily considers locations within a narrow social context. Consequently, the philosophy of place, with its more ontological and phenomenological approach, complements the concept of place within the philosophy of mobilities. Within the context of the philosophy of place, the examination of the idea of place in Foucault, Nancy, and Casey was conducted.

Furthermore, the author explored the potential for the development of Urry's system. An attempt was made to outline the possible future directions for the concept of mobilities among contemporary researchers, extending beyond philosophers to include representatives from other disciplines. Consequently, discourses concerning the evolution of John Urry's mobilities paradigm in 21st-century philosophy were investigated.

The methodology of the dissertation included the following methods: methods of historical and philosophical analysis, the comparative method, analysis of statistical data, the method of open research, methods of terminological analysis, and retrospective analysis of ideas, the method of interdisciplinary analysis, and the method of contextual analysis. The main source base for research consisted of the publications of J. Urry, as well as the works of philosophers from the 20th and 21st centuries. In comparison with Urry's concept, philosophers of the 20th century such as A. Bergson, A. Whitehead, G. Simmel, J. Deleuze, E. Toffler, and others were examined. Among philosophers of the 21st century, we considered researchers such as A. I. Engebrigsten, Jean-Luc Nancy, J. Malpass, E. Casey, T. Nail, and others.

In general, the study demonstrated the social and informational expansion of the concept of movement within John Urry's mobility paradigm and among his followers, in comparison to the classical procedural philosophical systems of the 20th century. This expansion is evident in the incorporation of various concepts within the field of mobility philosophy, such as the movement of information, ideas, money, goods and concepts.

Theoretical significance lies in this being the first philosophical study of John Urry and his paradigm of mobilities in Ukraine. It establishes a connection with the history of philosophy while also expanding the concept of mobility to encompass broader meanings. Also for the first time, the influence of Georg Simmel's philosophy of life and his perspectives on notions like “the way”, “the big city”, “tourist practices”, and “movement” in shaping John Urry's mobilities paradigm was illustrated.

The practical significance of the results extends to the potential to enhance and supplement existing academic programs at the Department of the History of Philosophy at Taras Shevchenko KNU. Specifically, it can contribute to courses such as “Modern World Philosophy,” “Postmodern Philosophy: Pro et contra,” and “Modern Philosophy”. This research creates opportunities for further exploration of John Urry and the mobilities paradigm within the Ukrainian scientific community. Additionally, it offers an alternative perspective on 20th-century philosophers who influenced Urry's ideas on mobility, potentially enriching their research within scientific programs.

An important practical consequence is that, with these contemporary topics and approaches, philosophy asserts itself as a modern, multidisciplinary field of study. This allows philosophical insights to be integrated into future local or international research across various domains, as studies on mobility possess a multidisciplinary nature.

Keywords: mobility, mobile turn, philosophy of place, philosophy of movement, mobilities paradigm, intercultural philosophy, history of philosophy, philosophy of 20th century, J. Urry, philosophy of 21st century, globalization, postmodern, contemporary philosophy

Список публікацій за темою дисертації

Статті у фахових наукових виданнях України:

- 1) Лобанова, К. (2020). Парадигмальна концепція мобільностей в умовах глобалізації: філософська експозиція. *Освітній дискурс: збірник наукових праць*, 27(10), 16-24. http://ukr.journal-discourse.com/index.php/ed_2017/article/view/259/252
- 2) Lobanova, K. O. (2023). Philosophical Perspectives on Mobility: a Comparative Study of the Legacy of Georg Simmel and John Urry. *Актуальні проблеми філософії та соціології*, (40), 43-50. <https://doi.org/10.32782/apfs.v040>
- 3) Lobanova, K. (2023). Research on the Development of Mobility in the Philosophy of the 20th Century: from the Philosophy of Life to Globalization. *Scientific and Theoretical Almanac Grani*, 26(3), 39-44. <https://doi.org/10.15421/172346>

Тези, опубліковані за матеріалами міжнародних та всеукраїнських наукових конференцій:

1) Лобанова, К. (2021). Комунікаційна мобільність під час пандемії COVID-19. *Острозькі культурологічні читання: матеріали Всеукраїнської наукової конференції* (с. 20-23). Видавництво Національного університету “Острозька академія”.

2) Лобанова, К. (2021). Мобільність православ'я в сучасній Україні. *Його Всесвятість патріарх Варфоломій. Сучасна парадигма православного богослов'я: матеріали Міжнародної наукової конференції “VII Танчерівські читання”* (с. 64-67). ВПЦ “Київський університет”.

3) Lobanova, K. (2021). John Urry's Philosophy of Mobility: from System to Paradigm. *International Scientific Conference “The Days of Science of the Faculty of Philosophy – 2021* (pp. 21 – 22). Publishing center “Kyiv University”.

4) Lobanova, K. (2023). A Concept of “the Route” and “the Path” in John Urry's and Georg Simmel's Studies. *International Scientific Conference “The Days of Science of the Faculty of Philosophy – 2023* (pp. 44-46). Publishing center “Kyiv University”.

5) Лобанова, К. (2023). Українські біженці в Європі: проблеми “мобільної” міжкультурної комунікації на прикладі Естонії. *Острозькі культурологічні читання: матеріали Всеукраїнської наукової конференції* (с. 41-44). Видавництво Національного університету “Острозька академія”.

Інші публікації:

1. Lobanova, K. (2021). Georg Simmel as an explorer of reality: Historico-philosophical localization. Fitzi, G. (2020). The challenge of modernity: Simmel's sociological theory. London: Routledge. *Sententiae*, 40(3), 92-99. <https://doi.org/10.31649/sent40.03.092>

2. Lobanova, K. (2021). Time in Georg Simmel's philosophy: change of forms in infinite modernity. *International Scientific Conference “The Days of Science of the Faculty of Philosophy – 2021* (pp. 440-441). Publishing center “Kyiv University”.

ЗМІСТ

ВСТУП	12
РОЗДІЛ 1. КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ПАРАДИГМАЛЬНОГО ПОВОРОТУ ДЖ.УРІ	19
1.1. Поняття парадигмальності у постмодерній філософії Дж. Урі.....	19
1.2. Концепція Дж. Урі в контексті “мобільного повороту”: передумови розвитку сучасних парадигм мобільностей.....	36
1.3. Форми і види руху в концептуальній системі мобільностей Дж. Урі....	60
Висновки до Розділу 1.....	101
РОЗДІЛ 2. ВІД ФІЛОСОФІЇ РУХУ ДО ФІЛОСОФІЇ МОБІЛЬНОСТЕЙ: ІСТОРИКО-ФІЛОСОФСЬКІ ВИТОКИ ПАРАДИГМИ ДЖ. УРІ	104
2.1. Парадигми процесизму в історії філософії ХХ століття.....	104
2.2. Еволюційно-прогресивна парадигма мобільностей: вплив Бергсона та Вайтгеда на концепцію Дж.Урі.....	114
2.3. Становлення соціально-філософської парадигми мобільностей: вплив Зіммеля та Тоффлера на концепцію Дж. Урі.....	122
Висновки до Розділу 2.....	138
РОЗДІЛ 3. ФІЛОСОФІЯ УРІ У КОНТЕКСТІ ТРАНСФОРМАТИВНОГО ВИМІРУ ПАРАДИГМ МОБІЛЬНОСТЕЙ НАПРИКІНЦІ 20- НА ПОЧАТКУ 21 СТОЛІТЬ	141
3.1. Трансформативний вимір парадигми мобільностей: поняття “швидкості” та “плинності” у філософії 20-21 століття.....	141
3.2. Антитези трансформативним парадигмам мобільностей в непроцесуальних філософських концепціях 21 століття: система мобільності contra “філософія місця”.....	149
3.3. Контroversії мобільності: дискурси щодо парадигми мобільностей Дж.Урі у філософії 21 століття.....	160
Висновки до Розділу 3.....	173
ВИСНОВКИ	177
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ І ЛІТЕРАТУРИ	183

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Концепція парадигмальності Джона Урі зосереджена на дослідженні мобільності – однієї з найвиразніших ознак плинного глобального світу. Праці Урі, як одного з найбільш значущих дослідників мобільності останніх десятиліть ХХ – початку ХХІ століття стояли біля витоків “мобільного повороту” в соціальних та гуманітарних науках. Зокрема, філософія мобільностей стала продовженням більш широкого теоретичного напрямку процесуальної філософії, пов’язаного із трансформаціями європейського мислення доби Постмодерну. Ці парадигмальні зміни відкрили для філософії нові виміри дослідження руху, швидкості, пришвидшення, плинності та інших динамічних процесів, які дозволили філософії охопити в одній теорії мінливість соціального світу, його технічні трансформації та екологічну вразливість.

Система Дж. Урі має філософське підґрунтя, хоча рецепції його ідей здебільше відбувалися у дослідженнях соціальних наук. Однак, попри філософський базис його концепції, мобільність вивчається переважно дослідниками соціальних наук. Останнім часом існують світові тенденції до мобільних досліджень не лише в соціальних, але й в гуманітарних наукових колах, але в Україні все ще не існує повноцінного вивчення парадигми мобільностей Дж. Урі. Дана робота є однією із перших спроб дослідити автора не як соціолога, а як філософа, підкреслюючи саме філософський характер його парадигми.

Значна кількість змін у сучасному світі загострює потребу у їх філософському осмисленні. Активний розвиток технічного прогресу, культурні і соціальні видозміни, які спричинені глобалізацією, формують новий пласт наукових досліджень, які виникають на межі різних наук. Все більше сучасних явищ – від міграції та штучного інтелекту до війни і пандемії потребують мультидисциплінарного підходу для вивчення всіх важливих вимірів теми. Саме

тому сучасні філософські дослідження поступово розширюють свої межі і адаптуються до нових викликів, створюючи нові об'єкти досліджень.

Основна науково-дослідна проблема зумовлена трьома факторами. По-перше, Урі практично не розглядається як мислитель-філософ, хоча його публікації значною мірою ґрунтуються саме на філософії. По-друге, зв'язок ідеї мобільності з іншими схожими філософськими напрямками, такими як філософія руху, не є дослідженим. І по-третє, сучасні тенденції потребують розширення ідеї мобільності у філософському контексті за межі виключно соціальної та професійної мобільності. Зв'язок мобільності та глобалізації вже був нами вивчений у магістерській роботі, тому ця дисертація є логічним продовженням вже розпочатого раніше дослідження.

Дж. Урі дуже часто згадують в контексті “мобільного повороту” в соціальних науках, проте дослідники його наукової спадщини звертають мало уваги на його філософське підґрунтя. Сам автор регулярно апелює до А. Бергсона, М. Гайдеггера, Т. Куна, Ж. Дельоза, Г. Зіммеля, Е. Дюркгайма, З. Баумана, Ж. Дерріда та інших. Парадигмальна концепція Урі, яка є його системою мобільностей, має не лише соціологічний, але й філософський характер. Саме цей аспект ми і хочемо дослідити – Урі як філософа, а не як соціолога. Дослідження дозволить зробити внесок не лише в тенденцію до вивчення Дж. Урі, що зароджується, але й відкрити головного дослідника мобільності для філософії.

Сучасне значення ідеї мобільності є більш широким, ніж її класичне тлумачення як руху або переміщення. У філософії мобільність зазвичай трактується у вузькому значенні соціальної, академічної або професійної мобільності, хоча наразі мобільність є парадигмою, яка впливає на різні науки. Саме тому ми прагнемо розкрити це поняття в більш глибокому, філософському контексті і довести, що мобільність може розглядатися саме як філософська категорія, а не лише як соціологічна.

На даному етапі в українській науці як Дж. Урі, так і ідея мобільності практично не вивчається. Дж. Урі іноді згадується в контексті соціологічних досліджень (С. Оксамитна). Однак, на сьогоднішній день концепція Дж. Урі не представлена в окремому систематичному дослідженні ні філософській, ні в соціологічній думці України. Аналогічно ідея мобільності фігурує у вузькому сенсі і не досліджується як окреме, значне явище: розвідки обмежуються професійною, соціальною та академічною мобільністю. Наше дослідження прагне заповнити одразу дві ці прогалини та вивчити і мобільність як центральне поняття, і філософську спадщину Джона Урі. Оскільки він був сучасним філософом, помітне зростання наукового інтересу до спадщини Урі, включно з формуванням терміну “уризм”, розпочинаються в кінці 2010-их років, тому дане дослідження робить внесок в формування майбутніх досліджень філософського потенціалу концепції мобільностей. Таким чином, ця дисертація робить один із перших кроків в новому, перспективному напрямку, і формує своєрідний базис для майбутніх досліджень ідеї мобільності та спадщини Дж. Урі.

Мета роботи полягає у філософському дослідженні мобільної парадигми Дж. Урі та її впливу на розвиток сучасної філософії.

Відповідно до мети роботи, було сформовано наступні **завдання**:

- дослідити поняття парадигмальності у постмодерній філософії Дж. Урі, концептуальні засади та передумови її розвитку;
- розглянути поняття “мобільностей”, їх форм і видів;
- класифікувати парадигмальні виміри філософії руху XX – XXI століття і визначити в них місце філософії мобільностей Дж. Урі;
- дослідити історико-філософські витоки парадигми процесизму та еволюційно-прогресивної парадигми в контексті їх впливу на концепцію Дж. Урі;
- визначити взаємозв’язок між класичною соціально-філософською парадигмою мобільностей та концепцією Урі;

- дослідити поняття “швидкості” та “плинності” у трансформативному вимірі парадигми мобільностей та визначити їх антагоністів у непроцесуальних філософських концепціях XXI століття;
- сформувати відношення філософії мобільностей та філософії місця;
- дослідити дискурси щодо розвитку парадигми мобільностей Дж. Урі у філософії XXI століття.

Об’єктом дисертаційного дослідження є система мобільностей у постмодерній концепції Дж. Урі.

Предметом дисертаційного дослідження є історико-філософська генеза парадигмальної концепції мобільностей Дж. Урі.

Теоретико-методологічну основу дослідження становлять методи історико-філософського аналізу (для дослідження історико-філософських передумов становлення парадигмальної концепції Дж. Урі), компаративний метод (для порівняння філософських систем Урі з філософією Зіммеля, Тоффлера, Бергсона, Вайтгеда тощо), аналіз статистичних даних (для опрацювання баз даних з метою верифікації прогнозів Урі), метод відкритого дослідження (для оцінки впливу досліджуваних Урі форм і видів мобільностей у світі XXI століття); методи термінологічного аналізу, ретроспективного аналізу ідей (для дослідження терміну “мобільність” та його розвитку й інтерпретації у різних філософів); метод інтердисциплінарного аналізу (для залучення до вивчення спадщини Урі дослідників із різних дисциплін); метод контекстуального аналізу (для дослідження культурних та соціальних факторів, які впливали на розвиток ідеї мобільності в історії філософії).

Наукова новизна отриманих результатів полягає в здійсненні системного аналізу концепції парадигмальності Дж. Урі в контексті визначення історико-філософських передумов філософії мобільностей та визначення її місця дискурсах сучасної філософії. Наукова новизна дисертації розкривається в наступних положеннях.

Вперше:

1. Продемонстровано соціальне та інформаційне розширення концепції руху у парадигмі мобільностей Дж. Урі та його послідовників порівняно з класичними процесуальними філософськими системами ХХ століття, що знаходить вияв у включенні в дослідницьке поле філософії мобільностей понять руху інформації, ідей, грошей, товарів, понять тощо.
2. Показано зміщення фокусу концептуального визначення руху від досліджень феноменологічного “перебування-в-русі” у концепції Бергсона та “руху-як-процесу” в концепції Вайтгеда до дослідження телеологічного “руху-до-соціальної-мети” у парадигмі мобільностей Дж. Урі при спільній концепції динаміки плинності в еволюційно-прогресивній парадигмі та філософії мобільностей.
3. Сформовано вплив філософії життя Георга Зіммеля та його бачення ідей шляху, великого міста, туристичних практик та руху на створення парадигми мобільностей Дж. Урі.
4. Доведено, що філософська система Урі, через критику її прогалин при дослідженні світу виключно як рухливості, стимулювала переосмислення філософами кінця ХХ – початку ХХІ століття концепції місця.

Уточнено:

1. Поняття “парадигмальності” у системі мобільностей Дж. Урі і визначено, що парадигма мобільностей ґрунтується на концепції парадигмальності Т. Куна та теоретично відображена у працях Урі не лише в соціальному, але й в технологічному, економічному та екологічному вимірах.
2. Класифікацію процесуальних та непроцесуальних парадигм філософії ХХ століття за допомогою їх поділу на еволюційно-прогресивну (Бергсон, Вайтгед), соціально-філософську (Тоффлер, Зіммель) та трансформативну (Вірілію, Дельоз, Бауман) у їх взаємодії з їх філософією Урі.
3. Поняття “швидкості” і “плинності” в трансформативному вимірі парадигми мобільностей. Зазначається, що поняття “швидкості” для Вірілію та “плинності” для Баумана є тотожним поняттю “мобільності” Урі.

Набуло подальшого розвитку:

1. Дослідження ідеї руху серед обраних філософів ХХ століття (Бергсон, Вайтгед, Бауман, Зіммель, Мерло-Понті тощо).
2. Дослідження дискурсів щодо парадигми мобільностей в філософії ХХІ столітті на основі аналізу праць сучасних дослідників (Shaw & Graham, J. Malpas, T.Nail, A.I. Engebriksen, T. Shields, Appadurai etc.) в контексті філософії місця, філософії руху, ритмології, соціальної антропології, глобалізації, віртуальності тощо.
3. Дослідження мобільностей Дж. Урі в контексті зв'язку із сучасними світовими явищами.

Теоретичне та практичне значення отриманих результатів

Теоретичне значення полягає у першому філософському дослідженні Дж. Урі та його парадигми мобільностей в Україні. Сформовано його зв'язок з історією філософії. Також ідея мобільності набуває нового, більш широкого значення.

Практичне значення результатів дозволяє розширити і доповнити вже існуючі робочі програми на Кафедрі історії філософії КНУ імені Тараса Шевченка, а саме: “Сучасна світова філософія”, “Постсучасна філософія: Pro et contra”, “Сучасна філософія”. Проведене дослідження потенційно відкриває можливості для подальшого дослідження як Дж. Урі, так і парадигми мобільностей в українській науковій спільноті. Також дослідження дозволяє по-іншому поглянути на філософів ХХ століття, які вплинули на ідею мобільності Урі, і завдяки іншому ракурсу до їх досліджень доповнити наукові програми. Важливим практичним наслідком також є те, що з такими сучасними темами та підходами, філософія ширше заявляє про себе сучасним науковим мультидисциплінарним дослідженням, що дозволяє залучати філософські здобутки до майбутніх потенційних місцевих або закордонних досліджень практично в будь-якій сфері, адже закордонні дослідження мобільності носять мультидисциплінарний характер.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження є самостійною роботою. Усі напрацювання та публікації здійснені за темою дисертації здобувачем самостійно.

Апробація результатів дисертації. Основний зміст дисертації викладено на Всеукраїнській конференції “Острозькі культурологічні читання” (2021, 2023), на Міжнародній конференції “Дні науки філософського факультету” (2021, 2023), на Міжнародній конференції “Філософія. Нове покоління” (2023), на факультеті імені Рагнара Нурксе в Талліннському технічному університеті на спільному семінарі (2022).

Публікації. За матеріалами дослідження всього опубліковано 8 робіт, серед них 5 тез та 3 статті. Всі статті – у фахових наукових виданнях України.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, 3 розділів, висновків та списку використаної літератури.

РОЗДІЛ 1. КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ПАРАДИГМАЛЬНОГО ПОВОРОТУ ДЖ.УРІ

1.1. Поняття парадигмальності у постмодерній філософії Дж.Урі

Джон Урі (1946-2016) – британський соціолог, професор університету Ланкастера та дослідник сучасних мобільностей. Не зважаючи на те, що Урі є в першу чергу соціологом, його дослідження можна інтерпретувати з точки зору сучасної філософії. І не тільки через тенденцію до мультидисциплінарних досліджень – в першу чергу через своєрідний філософський базис, який є присутнім в працях Урі та вносить певні корективи в його соціологічні дослідження. Серед його перших наукових публікацій – дослідження міграційних процесів, революційних рухів, соціальні структури влади, громадянське суспільство в епоху капіталізму та його економічні чинники. З самого початку Джон Урі позиціонує себе як дослідник сучасних процесів реальності, які пов'язані з процесом руху та видозмін в модерному суспільстві. Він намагається глибше розібратися в соціальних законах та формуванні їх структури.

Підґрунтя досліджень Урі носить філософський характер, оскільки крім сучасних соціологів та економістів, він активно апелює до таких філософів, як Г. Зіммель (ідея “маршруту”, “великих міст” і т.д.), Т. Веблен (поняття соціальних мас та споживання), Н. Луман (теорія соціальних систем), Т. Кун (поняття парадигми та наукової революції), З. Бауман (інтерпретація поняття кочівництва) і до багатьох інших.

Джерелом концепції парадигмальності Урі є філософія Т. Куна (Kuhn, 1996). Інтерпретуючи його теорію про зміну парадигм, Урі виводить ідею необхідності створення “мобільних” методів, які можуть досліджувати “у русі” (Urry, 2007, p. 39). Такі методи повинні бути “рухливими”: враховувати рух та зміни досліджуваних об'єктів і видозмінюватись за необхідності.

Концепт парадигмальності в філософії Урі втілений у парадигмі мобільності. У соціальних науках вона розглядається як новий шлях до вивчення явищ, суспільств, пересування та змін – дослідження широкого переліку явищ, яке не обмежується лише фізичним переміщенням. У зв'язку із цим, мобільність в значній мірі впливає на всі інші сфери життя. У Т. Куна, на якого Урі посилався на перших етапах своїх наукових досліджень, парадигма – це *“загальноприйнята модель або паттерн”* (Kuhn, 1996, p. 23). Також це завжди присутнє в науці (як *“життя у формі”* у Зіммеля) – *“одна парадигма завжди замінюється іншою, вони порівнюються між собою”*, а *“результатом переходу до нової парадигми є наукова революція”* (Kuhn, 1996, p. 77, 90).

Французький соціолог Ален Турен одним із перших вводить термін *“постіндустріальне суспільство”*. У цей час соціологія як наука починає досліджувати суспільство, як змінюване, а не стале явище (Touraine, 1969). У той самий час тенденції постпозитивізму та постструктуралізму також знаходять відображення в наукових розвідках – саме з цього моменту починається більш чітке формування нової парадигми в науці загалом. Останні 50 років в науці відбуваються зрушення в бік мультидисциплінарних досліджень, оскільки глобальні досліджувані явища (соціум, культура, макроекономіка, освіта, тенденції до розповсюдження інформації тощо) для більш детального вивчення потребують підходу одразу декількох дисциплін – до того ж, як у локальному, так і більш глобальному аспектах. Тобто, вивчаючи світові економічні процеси, не можна оминути увагою політичні тенденції та масштабні явища зі сфери охорони здоров'я – на зразок світової пандемії COVID-19, яка в значній мірі сколихнула весь світ. Так само, вивчаючи рівень здоров'я жителів Лівану, наприклад, для оцінювання масштабу необхідної допомоги від ООН чи ЮНІСЕФ – не можна не пов'язувати процеси, пов'язані з охороною здоров'я із економічною кризою в державі та вибухами селітри в Бейруті, через які сильно постраждала екологія (Tohme et al., 2022).

Окрім дослідження мобільностей, серед доробку Джона Урі можна знайти соціальні теорії, регіональні дослідження, дослідження туризму та соціологічної теорії комплексності. Але мобільність стає фоном всіх досліджень науковця та прослідковується в усіх його основних роботах. Перший період досліджень Урі стосуються питань класичної соціології. Урі аналізує праці Георга Зіммеля, Еміля Дюркгайма, Макса Вебера, звертається до ідеї наукових революцій свого сучасника Томаса Куна. У 1973 році Урі публікує “*Reference Groups and the Theory of Revolution*”, де досліджує явище революцій та окремо діючих референтних груп (Urry, 1973). З його боку це був перший крок до майбутнього залучення соціології як науки до вивчення динамічних соціальних явищ на зразок революцій. Зображується процес формування системи цінностей референтної групи та її традицій, зв’язок соціальної структури та соціальних акторів. Дослідження природи інакомислення надає поштовх для подальшого вивчення не лише сталих соціальних формувань, але й динамічних видозмін. Наприкінці Урі застосовує теоретичні здобутки на практичному втіленні “соціології інакомислення” на прикладі “індонезійського інакомислення”.

Наступне дослідження, яке в майбутньому стало основою ще кількох схожих наукових проектів, було опубліковано того ж року і стосувалося батьківщини Урі – Великобританії. У ньому розглядається не лише роль соціуму та різних соціальних утворень в політико-економічному контексті держави, але й роль окремих сталих соціальних структур, які загалом перебувають в динамічному стані, адаптуючись під сучасну політику, та граючи в ній апріорну роль (Urry & Wakeford, 1973). Серед них – політичні партії, різні меншини, профспілки тощо. Дане дослідження соціальних груп Великобританії стало основою майбутніх схожих досліджень, які автор проводив приблизно до початку 2000-их включно. У наступних доповнених дослідженнях тематика стане ширшою: Урі досліджуватиме зміни в родині, на роботі, у фінансових операціях, гендерах, вихованні у Великобританії (Abercrombie et al., 1994; Abercrombie et al., 2000).

Наступні роботи Урі включають в себе такі питання, як методика дослідження в соціальних науках, соціальні дослідження поняття середнього класу та його зайнятості, тощо (Keat & Urry, 1975; Urry, 1981; Abercrombie & Urry, 1983). Урі починає звертати увагу на економічні аспекти та пов'язувати їх із соціумом. Таким чином, він формує більш конкретні взаємозв'язки в науці та надає можливість досліджувати додаткові явища. Саме тому Урі аналізує не лише капіталізм як явище, але і його чинники: владу, діаспори, торговельні зв'язки, тощо. В 1987 році виходить "*The End of Organized Capitalism*", де відбувається своєрідний підсумок Урі соціології Макса Вебера та розглядається поняття неорганізованого капіталізму на основі економічних відносин (банківських та виробничих) (Lash & Urry, 1987). В останньому розділі Урі розглядає капіталізм на прикладі п'яти різних країн, аналізуючи стан їх економіки та соціальних утворень. З цього ж моменту автор робить перші "географічні" спроби досліджень, додаючи до власної тематики поняття простору. Надалі дослідження Урі стають все більш "просторовими", сфера його наукових інтересів торкається просторової географії, етнології та пов'язаних із цим економічних та соціальних процесів.

Трохи раніше, у 1985 році, він вже зробив перші спроби дослідження проблем соціальної локальності (Gregory & Urry, 1985; Lancaster Regionalism Group & Urry, 1985). У цей період Урі все ще продовжує активно апелювати не стільки до сучасних досліджень, скільки до теоретичного соціально-філософського здобутку попереднього століття в обличчі Гегеля, Зіммеля, Вебера, Дюркгайма. Він розглядає поняття "теорії розташування" і зв'язок соціуму та географічних локацій. Видозміна менталітету та зв'язку народів із їх ідентичністю, зміна свідомості індивідів та конкретних соціальних груп в залежності від їх локацій – модифікація біологічного поняття "екологічної ніші" – все це стає актуальним для його досліджень.

Все ще формуючи базис для більш широкого дослідження, Урі продовжує писати про локальності та їх взаємодію із політичними розрахунками та економічними аспектами в різних регіонах (Harloe et al., 1990; Bagguley et al., 1990). Практично ілюстрація таких теорій відбувається на прикладі різних регіонів тієї ж Великобританії. Також вивчається видозміна конкретних локацій місцевості на прикладі зміни рівня мобільності регіону, різних соціальних змін, а також взаємодія конкретних локацій із місцевою владою та самоврядуванням.

Наступним кроком для Урі стає вивчення понять локальності та регіональності в широкому контексті, і як окреме значення в його дослідженнях також набуває поняття туризму. Наприклад, в одній із перших найвідоміших своїх робіт “*Tourist gaze*”, написаній у 1990 році (перша редакція), Урі аналізує феномен сучасного туризму та його вплив на світову економіку (Urry, 2002с, р. 156). Автор зображує зв’язки між туризмом та культурою в усьому сучасному мобільному світі. На його думку, різні культури та їх різноманіття потребують для свого пристосування різних форм мобільностей. Урі аналізує історичний контекст, наголошуючи на тому, як за останні 100-150 років виріс рівень мобільності в порівнянні з попередніми періодами: через виникнення нових форм мобільності (залізниця, наприклад), подорожі стали більш доступними для широких верств населення. Відповідно, їх рівень мобільності збільшився, що призвело до розширення економіки та більш широкого культурного обміну. Урі звертає увагу на так звану “національну присутність” та патріотичний характер подорожей того часу у зв’язку з популяризацією національних ідей та традицій (Urry, 2002с, р. 158). Відтепер музеї, святі місця, курорти – все поступово стає більш доступним для більшої частини населення. А в XXI столітті – тим паче. Лоукостери, “one euro bar”, хостели, знижки для молоді та студентів у програмах на зразок ISIC – все це наразі стало настільки звичним, що важко уявити більш складні умови для фізичного пересування та меншу кількість можливостей для незаможних людей ще навіть у позаминулому столітті.

Ідея нації, як зазначає Урі, призводить до конкуренції та змагань між ними. Тобто, в XIX столітті, особливо після “Весни Народів”, формується багато націй, своєрідний “ринок націй” – що згідно економічним законам неминуче призводить до конкуренції. Саме через це в минулому столітті особливо актуальними стають олімпіади та конкурси (Олімпійські ігри, “Євробачення”, Кубок світу з футболу), де беруть участь представники різних країн. Саме через це у нас пізніше виникають міжконтинентальні об’єднання, політико-економічні союзи та транснаціональні корпорації (міжурядові – ООН, ЄС, НАТО; корпоративні – “Coca-Cola”, “Microsoft” тощо). Всі вони, об’єднуючи владні зусилля, отримують своєрідний вплив на окремі нації та на економіку окремих держав. Це призводить також до ліберальних тенденцій, ідеї космополітизму та популярної демократичної концепції “громадянина світу”. Межі та кордони стають більш гнучкими, завдяки чому ідея національності доволі швидко втрачає свій територіальний аспект, який до цього популяризувався століттями (Urry, 2002с, р. 158). Культура також стає більш мобільною та може переносити власні здобутки разом зі своїми представниками-суб’єктами на будь-які відстані. Завдяки цьому з’являються так звані “чорні”, “китайські” та “арабські” квартали у США та у Європі. Через війни великих політичних світових гравців на чужих територіях країни діляться на північні та південні, або західні та східні із різними центрами влади та впливу (Корея, В’єтнам), все частіше піднімається проблема спірних територій (Карабах, Крим, Аляска, Гонконг, Каталонія, Курильські острови, Північна Ірландія і т.д.). Все більше національно-культурно об’єднаних, змішаних територій, де переважає ідея мультикультуралізму. Лише сусідня Росія має багато спірних територій серед яких Южно-Сахалінськ (колишнє японське місто Тойохара, префектура Карафуто), Калінінград (колишній німецький Кенігсберг) та Владивосток (колишній китайський Хайшеньвай) (ȚuȚuianu, n.d; Kronenfeld, n.d; Amano, n.d.).

Активізується поняття діаспори та культурного становлення нації в рамках іншої держави. Урі підіймає актуальне для його часу питання глобального

кочівництва та його можливостей. У 1990 році він передбачає майбутнє покоління фрілансерів та дауншифтерів, які зимуватимуть на Гоа та Шрі-Ланці, працюючи дистанційно. Урі визнає “глобалізацію поглядів туристів”, які в значній мірі удосконалились в подорожах за останні півтора століття (Urry, 2002с, р. 161). Мобільність стає частиною ідентичності молоді та її самовираження. Мобільність та туризм – як стиль життя.

У праці “*Economies of Signs and Space*”, написана у співавторстві з Скотом Лешем, яка виходить роком пізніше, продовжується огляд проблеми взаємодії локальності та суспільства, простору та влади. Зміни в просторі (соціальному та природному, міському чи сільському) розглядаються з точки зору соціально-економічних змін в конкретному регіоні або ж державі загалом (Lash & Urry, 1993). Локальність та глобальність – як нова структура наукових досліджень, які ведуться як на мікро- так і на макрорівнях. В “*Consuming places*” Урі піднімає питання простору-часу та соціальної взаємодії. Мобільні процеси, як зазначається, неминуче торкаються питань раси, гендеру, етнічної належності та віросповідання. Наприклад, увага до мобільності темношкірого населення в США з’явилася лише під час їх масово переселення у минулому столітті – зокрема і для дослідження явища “чорного безробіття” (Urry, 2002а, р. 26). Статистичні дослідження починають поділяти соціум за кольором шкіри та етнічним походженням – виникає навіть окрема гендерна статистика, яка враховує особливості сучасного соціуму при соціологічних дослідженнях (Urry, 2002а, р. 11). Зміна соціальної географії призводить до ще глибшого розподілу міст у США на “темні” та “світлі” квартали – з високим та низьким рівнем злочинності відповідно.

Урі наголошує що “..повинні розвиватися нові громадські зони, такі як вокзали, аеропорти, готелі і т.д., де застосовуються нові норми соціального життя; ця мобільність повинна бути соціально організованою і включати форми нагляду і регулювання (особливо з автомобільними подорожами)” (Urry,

2002а, р. 144). Під час обмежень тієї чи іншої мобільності необхідно вивчити нові форми соціальної дистанції (особливо актуально це було під час COVID-19), які надали б можливість правильної взаємодії між індивідами. Протягом століття збільшується рівень мобільності як в межах національних держав, так і між ними, що призводить до теоретичного розповсюдження та практичного втілення ідеї космополітизму: *“Такий космополітизм передбачає великі закономірності мобільності, позицію відкритості для інших, готовність ризикувати та здатність замислитись і судити естетично між різними природними умовами, місцями та суспільствами, як зараз, так і в минулому. Дійсно, теперішнє захоплення історією (“галузь спадщини”) не є лише продуктом капіталістичної комодифікації історії, а є елементом рефлексивної модернізації”* (Urry, 2002а, р. 145).

Відповідно до Урі, *“Таким чином, мобільність, особливо та, яка не є буденною і не пов’язаною з роботою, не є очевидною і другорядною діяльністю.... займає центральне місце в естетичній рефлексії і стає все більш важливою, оскільки “культура”, “історія” і “навколишнє середовище” набувають все більшого значення центральних елементів культури сучасних західних суспільств”* (Urry, 2002а, р. 145). На його думку, люди є туристами більшу частину часу, незалежно від того, чи є вони буквально мобільними або відчують тільки симулювання мобільності завдяки неймовірній плавкості безлічі знаків і електронних зображень. Так як інтереси дослідження Урі стосуються етнічних та географічних переміщень в цілому, не дивно, що він називає сучасних людей туристами. Навіть тих, хто не подорожує регулярно. Особливість терміну пов’язана з розповсюдженням мобільності, активного пересування на різні відстані та сучасного планетного кочівництва та соціального паломництва. Кожен з нас є кочівник, турист – турист системи мобільностей, і ми не зупиняємо свої “подорожі” – а лише змінюємо їх формат.

Далі Урі звертається до питання соціальної ідентичності в сучасному світі. *“Соціальна ідентичність виникає з уявних спільнот, з приватних структур почуттів, які пов’язують разом три елементи, простір, час і пам’ять, часто частково на противагу уявному “іншому”, наприклад, – сусідній країні. Однак величезна мобільність може трансформувати такі соціальні ідентичності, сформовані навколо певних конфігурацій простору, часу і пам’яті”* (Urry, 2002a, p. 166). Наприклад, поняття соціального простору стає ширшим. Є території, де можна чітко провести межу між “своїми” та “чужими”, між “місцевими” та “гостями”. Проте в сучасності стає таких місць все менше і наразі куди більше “спільних” локацій, де кожен громадянин є гостем – спортивні стадіони та концертні майданчики, сквери, дитячі майданчики, роледроми, спортивні зали і тд. Тобто, місць загального громадського користування та спільної соціальної взаємодії стає все більше.

Мігранти і біженці, прибуваючи в іншу країну, вже за кілька років можуть стати її повноцінними громадянами і мати ті ж права, що й місцеве населення. Відповідно, все більше етнічного та культурно-релігійного різноманіття в рамках сучасних суспільств і все складніше визначати самоідентичність громадян. Адже ким є громадянин Швеції, який емігрує до США, батьки якого є громадянами Франції, але вихідцями із арабських країн? Якщо додати до цього гендерну проблему, наприклад – то легко зрозуміти, в час яких тотальних змін ми живемо. Зміна статі та гендерної ідентичності, пластична хірургія, зміна громадянства та прізвища, сімейного стану, місць навчання та проживання, сексуальної орієнтації – ми живемо у першій епосі, яка немає практично жодних меж, крім географічних. І навіть ті ми досліджуємо – можливо, результати досліджень центру Землі, нових планет та Маріанської западини чекають на нас вже в цьому столітті.

Другий аспект, на якому наголошував Урі – аспект часу. Туризм в першу чергу пов’язаний із часовими, а не лише культурними та історичними

переміщеннями. Ми зробили значний крок, навчившись реконструювати попередні епохи майже ідеально як в наукових дослідженнях, так і у візуальному мистецтві (мода та кіно, наприклад). Під час подорожей все більш популярними стають “локальні” особливості туризму – коли турист хоче відчувати себе не як турист, а як місцевий житель. І, наприклад, замість класичної програми відвідування Лувру обирає звичайну прогулянку вузькими вуличками Парижа та ресторани, які відвідують місцеві жителі, які не знаходяться в “туристичних” кварталах міста. Останній аспект, на якому наголошує Урі в *“Consuming places”* – це пам’ять. Автор виступає за популярність ідеї “спадщини”, а не історії (Urry, 2002a, p. 166). Адже історія виступає більше як індивідуальне поняття – кожен народ тлумачить один і той самий історичний факт по-своєму. Виникають питання і дискусії в гуманітарних наукових зонах сучасності: яка історія є об’єктивною і спільною для всіх? Лише спадщина фактів. А тлумачення, як і “пам’ять” в сучасних соціумах матиме доволі суттєві розрізнення – в залежності від їх нації, виховання, культури, традицій та політики держави-нації. Щодо ж до вищезгаданого космополітизму, Урі наголошує, що це поняття не означає повне “розчинення” поняття націй та держав – навпаки, це ліберальне сприйняття “іншого” та його естетичного, культурного етапу пізнання, його прийняття з усіма його особливостями. Сучасний космополітизм як явище дозволяє не стільки змінювати власну ідентичність, скільки порівнювати різні ідентичності (культурні, релігійні, етнічні) між собою внаслідок туризму та еміграції – тобто, мобільності.

Все ближче підходячи до більш глибокого аналізу поняття мобільності в широкому сенсі слова, Урі у 1997 році пише *“Touring Cultures”*, де ідея туризму отримує своє “підвищення” до дослідження міграційних процесів та взаємодії культур (Rojek & Urry, 1997). Як саме культури видозмінюються під впливом одна на одну, які при цьому відбуваються соціальні зміни, як взаємодіють народи із різним культурним бекграундом не лише під час туристичних подорожей, але

і під час більш загальних сильних хвиль масових міграцій – всі ці питання стають актуальними для даної роботи.

На початку нового тисячоліття, після соціально-економічних та політико-етнічних досліджень соціуму та окремих соціальних груп, локацій та простору, туризму та еміграції, Урі підводить перші підсумки в *“Sociology beyond Societies”* (Urry, 2000). В праці, де він наголошує на зміні вектору соціології як науки, дослідження як фізичних так і віртуальних явищ суспільства і вводить більш широке поняття соціології мобільності, Урі ставить питання про сучасні виклики мобільної соціології та її здатності до їх підтримки. Він наголошує на важливості досліджень окремих соціальних явищ та вводить ідею необхідності *“мобілізації”* соціології для її більш активної участі в дослідженні не лише соціальних процесів, а й світових явищ в інших галузях також (Urry, 2000).

Той самий час Урі присвячує дослідженню поняттю тіла в просторі та його з ним взаємодію і як результат виходить праця *“Bodies of Nature”* (Macnaghten & Urry, 2000). Ще пізніше виходить друге видання *“Tourist gaze”*, Урі продовжує дослідження сталих локальностей та постійно змінюваного вектору руху в них. Можливо, саме через це спостереження наступний науковий *“хід”* Урі робить в сферу поняття автомобільності – феномену руху під час нерухомості.

Саме тому протягом наступних кількох років (2004-2005) публікуються *“Automobilities”* про дослідження автомобільних систем, їх теорію та історію та їх вплив на сучасні соціальні явища (Featherstone et al., 2005). В ХХ столітті автомобільна культура стає домінуючою – машина стає одним із основних технічних атрибутів мобільної людини (Featherstone et al., 2005, p. 3). Не зважаючи на те, що машини не є екологічними і те, що аварії забирають життя мільйонів людей – даний витвір техніки залишається одним із найбільш потрібних елементів для повсякденного життя сучасної людини. Адже лише автомобіль задовольняє потребу в регулярній фізичній мобільності на різні відстані. До того ж, особливість пересування на автомобілі – в частковій владі

над часом і простором індивіда. Автомобіль сприймається як особистий засіб для досягнення певної фізичної мети – досягнення пункту призначення. Людина сама обирає маршрут, швидкість руху (в спектрі дозволеного), відстань і кількість зупинок. Автомобіль дає людині більше волі та автономності під час процесу пересування, від чого виникає відчуття повного контролю хоча б над ще одним мобільним процесом, окрім пересування власного тіла.

Поняття мобільності розширюється і видозмінюється, з'являється термін “автомобільність”. Тобто, якщо осмислити даний феномен, то можна прийти до висновку, що відбувається певна машинізація та автоматизація людського життя – ми не просто стаємо залежними від техніки, але й перекладаємо на неї свою відповідальність (Featherstone et al., 2005, p. 5). Автомобіль відображає статус свого власника, вигідно виокремлює його серед інших громадян (серед тих, хто не користується автомобілем і серед тих, в кого більш дешевий особистий транспорт). Урі зазначає, що індивід стає частиною техніки, якої володіє. І не зважаючи на незручності, які автомобіль надає особливо в мегаполісах (затори, проблеми з паркуванням, страхування, аварії, заміна шин, регулярне миття, страх пограбування) – він є атрибутом більш високого рівня життя, тому для мобільної людини він є предметом бажання.

Пізніше Джон Урі у виступі “*Чи є життя після автівок?*” розмірковує на тему поставторобільності. Він звертає увагу на різкий спад в користуванні автомобілями та їх придбанні (“Джон Урі: Мобільність майбутнього, або Чи є життя після автівок?”, 2016). Адже комунікація та віртуальне переміщення нині є більш трендовими. Натомість, виникає ідея створення альтернативних засобів пересування. Для втілення даної концепції в життя знадобиться підтримка всього технічного прогресу та нових технологій. Може бути створена ціла окрема підсистема транспортних мобільностей, яка включатиме в себе міні-авто на альтернативній енергетиці, регулювання руху котрих і оплата здійснюватиметься в режимі онлайн за допомогою смартфонів.

З одного боку, ми навіть наближаємося до такої тенденції – адже в багатьох європейських містах і навіть в Україні вже доволі давно функціонує система машин, велосипедів та гіробордів напрокат. Наразі відбувається процес покращення засобів руху, створення їх більш сучасних аналогів та знаходження нових шляхів для забезпечення їх паливом та енергією. На даному етапі ми лише готуємося до цієї поставтомобільності, адже культура автомобілів поки що залишається актуальною в наш час. Урі прогнозує пост-автомобільну епоху, яка передбачатиме більш контрольовану систему руху індивідів. Географічна мобільність в такому майбутньому може легко замінити цифрову (“Джон Урі: Мобільність майбутнього, або Чи є життя після автівок?”, 2016).

Цілком можливо, що такі інновації дійсно можуть створити абсолютно нову соціотехнічну сферу, в якій домінуватимуть інші формати. І в даному контексті можливо, навіть, слід боятися створення антиутопії Орвелла – де кожен рух простежується і всі індивіди будуть під контролем. Адже свобода пересування і свобода на користування своїм тілом в фізичному контексті є важливим правилом ліберально-демократичного стилю життя. Нині зберігається загальносвітова тенденція про найвищу міру покарання – позбавлення волі (про смертну кару мова не йде, хоча вона і нині існує – адже це не є достатньо ліберально-справедливим рішенням), яке передбачає в першу чергу позбавлення саме фізичної волі і свободи пересування. Тобто, позбавлення можливості рухатися фізично розглядається як кара – те, чого слід уникати.

Можна припустити, що нова пост-автомобільна епоха передбачатиме ще більшу кореляцію між економіко-фінансовою системою та системою пересування. Вже зараз існують платні автостради – цілком можливо, що в майбутньому можуть існувати і платні пішохідні зони. В сучасності вже існує цікава тенденція плати за перебування на певній географічній локації. Наприклад, в новобудовах створюють міні-парки, дитячі майданчики, стадіони які призначені лише для мешканців даного житлового комплексу – територія

охороняється, вхід на неї лише за перепустками. А у США існують цілі райони, які живуть за таким самим принципом – звичайно, що райони такі носять елітарний характер і мають заможних мешканців. Відбувається певне розділення географічної території. На масовому рівні існують антикафе – в яких все є безкоштовним (їжа, напої, ігри, лекції, тощо), однак існує похвилинна тарифікація за перебування на даній території. Особливість таких закладів саме в тому, що плата відбувається за проведений час, а не за отримані послуги. Відповідно, світ може прийти до повноцінної ідеї повного контролю над пересуванням і до плати навіть за пішохідний рух у певних зонах, хоча і на даному етапі ходіння пішки є поки що цілком безкоштовним.

В цей же час “домобільної підготовки” до публікації своєї основної книги, Урі продовжує комбінувати свої попередні здобутки в нові теми досліджень. В 2004 році виходить “*Tourism Mobilities*”, де поєднується проблема людського тіла в певних локаціях та видозміна самих цих локацій. Він описує туристичні подорожі та видозміну поняття туризму загалом, “конвертацію” сучасних локацій таким чином, щоб вони могли стати “споживними” для туриста (Sheller & Urry, 2004). Тобто, орієнтація культури на активні подорожі та його тотальна реорганізація. Виокремлює також різні види туризму, наприклад екологічний, медичний, тощо. Феномен “суспільства споживання” трансформується до туристичної сфери, де відбувається буквально “споживання” туристичних місць індивідами. Також Урі наголошує на формуванні нової парадигми мобільностей в соціальних науках.

В книзі “*Global complexity*” Урі приділяє більше уваги поняттю автомобільності, її впливу на планету – в першу чергу екологічному. За даними Motavalli, на які посилається автор, до 2030 року в нас може бути вже мільярд машин (Urry, 2002b, p. 86). Але апелюючи до статистики, можна впевнено ствердити, що Motavalli помилялися в своїх підрахунках доволі суттєво – ми дійшли до більше, ніж мільярда регулярно використовуваних автомобілів на

планеті ще у 2015 році (“Number of vehicles in use worldwide 2015”, 2017). Таким чином, в контексті проблеми автомобільності підіймається ще й додаткове питання про реальність футурологічного планування. Зміни в сучасній епосі відбуваються настільки швидко, що планування є доцільним виключно на найближчі кілька років, максимум – на одне десятиліття. В цій же публікації автор розглядає класичну соціологічну “теорію складності”, де зображує складні взаємозв’язки із сучасністю і як глобалізація впливає на формування зв’язків у цій системі.

2005-2006 роки стають для Урі ключовими у формуванні ним системи мобільностей. Виходять такі праці, як “*Sociologie de Mobilités: Une nouvelle frontière pour la sociologie?*”, “*The new mobilities paradigm*”, “*Mobile Technologies of the City*” та “*Mobilities, Geographies, Networks*” (Urry, 2005; Sheller & Urry, 2006a; Sheller & Urry, 2006b; Larsen & Urry, 2016). В них закріплюється “маніфест соціології мобільностей” та визначаються її своєрідні правила та межі. Відбувається певна модернізація соціології як науки 21 століття та, як не дивно, її більша “соціалізація” в науковому колі. Повернення до ідеї “соціології за межами суспільств”. Розкривається більш детально явище парадигми та “мобільного повороту” в соціальних науках, взаємодія сучасних інформаційних технологій та різних мобільностей. Продовжуються попередні теми про мобільності та просторові переміщення, простір і час, поняття мережі та зв’язку, маршруту.

Найбільш важлива праця Урі “*Mobilities*” опублікована 2007 року. У ній він детально формує систему світових мобільностей та їх взаємозв’язку, розподіляє мобільність на види та типи, а також проводить узагальнену класифікацію різних мобільних утворень (Urry, 2007). В “*Mobile Lives*” Урі продовжує дану ідею та акцентує на наслідках складних мобільних систем, розглядає мобільність як стиль життя нашого століття, досліджує “життя в русі”

(Elliott & Urry, 2010). Більше детально про його основний опис системи мобільностей в сучасному світі буде описано далі в цьому розділі.

Надалі Урі зосереджує наукові розвідки на екологічних проблемах та їх наслідках. У 2011 році Урі досліджує кліматичні зміни та пов'язану із цим мобільність в "*Climate Change and Society*". Наголошує на ролі суспільства в цьому процесі та можливих наслідків нашої поведінки (Urry, 2011). В 2013 році виходить "*Societies Beyond Oil*", де розглядається проблема нафти, викидів вуглекислого газу та деглобалізації (Urry, 2013). Тут вперше Урі ставить собі певні футурологічні завдання – про пошук можливих джерел енергії, засобів для вирішення екологічних та енергетичних проблем. В 2014 році в "*Offshoring*" зображує сучасний офшорний світ, звертаючись до економічних даних глобальних корпорацій та намагається прогнозувати майбутнє, яке нас чекає при таких економічних сценаріях сучасності (Urry, 2014). Розглядається також проблема зміни соціального життя через транснаціональні корпорації, пошук нових джерел доходу, роботи, та загроза майбутньому.

В одній з останніх робіт "*What is the future?*" Джон Урі намагається прогнозувати сценарії майбутнього – кліматичні, соціальні, технологічні, урбаністичні, тощо. Ширше – ідею "майбутності майбутнього". У цій роботі автор підводить загальні підсумки сучасності та аналізує аспекти втілення або невдач попередніх футурологічних сценаріїв (Urry, 2016, p. 284). Урі розглядає 4 основні сценарії майбутнього: "Комп'ютерні фабрики вдома" (широке розповсюдження 3D-принтерів на побутовому рівні), "Місцевих виробництв" (індивідуальне створення товарів одразу ж у магазинах, за параметрами покупця), "Аматорські ремесла" (спільна праця людей та передача досвіду як емоційного розвантаження) та "Тільки прототипи" (про нереалізованість надій "технологічного" майбутнього через погану організацію та практичну неготовність до нього більшості жителів планети) (Urry, 2016, p. 174, 178, 181, 184). Урі наголошує, що в сучасності технології впливають на розвиток

футурологічних тенденцій і на прогнозування рівня життя суспільства, як ніколи. Також, на його думку, доволі ймовірним є варіант переходу фізичної мобільності людини в віртуально-технологічний формат – що наразі вже зовсім не дивує. В цій своїй публікації він використовує як приклад деякі літературні прийоми, які аналогічно зображують можливі сценарії нашого майбутнього і навіть наголошує на важливості фантастичної літератури, яка є часто передвісником нових часів – це не стільки соціологічна, скільки аналітично-футурологічна робота Урі, яка є доволі логічним завершенням наукової кар'єри.

Загалом, спадщина Джона Урі включає в себе багатокomпонентні дослідження – від етнічно-географічних досліджень до офшоризації та майбутніх перспектив сучасних суспільств у світі технологій та прогресу. Проте всі його дослідження так чи інакше стосуються понять мобільності, проведення меж та їх розширення, соціальних трансформацій та їх перевтілень. Спадщина Урі розпочинається з його перших класичних соціальних досліджень та апеляцій до “батьків соціології”. Навіть в перших публікаціях вже прослідковується актуальна для того часу тенденція “рухливості” досліджень із першими мультидисциплінарними спробами. Класична соціологія в ранніх роботах Урі поєднується із економічними дослідженнями капіталізму та середнього класу як окремої ланки. Пізніше дана тематика отримує свій просторовий аспект – додається географія та етнографічний вплив на соціум, шукається зв'язок між соціальною ідентичністю та конкретними локаціями життя народів. Соціологія отримує свій перший значний поштовх руху, коли трохи пізніше Урі починає досліджувати поняття еміграції та туризму, пов'язуючи все це зі своїми попередніми теоретичними напрацюваннями. Після цього додається поняття руху та людського тіла, взаємодія між ними у різних локаціях.

Все це поєднується автором у систему мобільностей. Для Урі мобільність – це фактор впливу на сучасність, засіб дослідження та те, що є основою

сучасного глобалізаційного світу. Таким чином, Джон Урі формує своїми дослідженнями нову парадигму – парадигму мобільностей, яка, спочатку в соціальних, а потім і в інших науках дозволяє досліджувати явища, об'єкти та предмети як ті, що перебувають у русі та процесі змін. Все це стає можливим завдяки “мобільному повороту”, який розпочався в соціальних науках в другій половині XX століття.

1.2. Концепція Дж.Урі в контексті “мобільного повороту”: передумови розвитку сучасних парадигм мобільностей

XX століття є століттям різних поворотів: в науці, мистецтві, техніці. Цей період можна назвати епохою великих звершень та великих трагедій (“Lessons of the 20th century,” n.d.). І завершується цей період явищами, які не втрачають свою актуальність і нині: *“Кінець двадцятого століття був пов’язаний з великими нарративами глобалізації, прискорення, плинності та мобільності”* (Sheller, 2018, p. 147). Загалом, XX століття стало періодом, коли можливість різних “поворотів” у науках стає все більшою та ширшою. Даний процес був запущений ще під час значного технічного прогресу XVIII-XIX століть та продовжує набирати обертів нині. Якщо поглянути на попереднє століття з позиції сучасності, можна дійти висновку, що людство зробило найбільший крок уперед в історії: якщо раніше від винайдення паперу до компасу, наприклад, пройшло кілька століть, то за останні 100-130 років ми перевершили попередні періоди, пройшовши непростий, але бурхливий шлях від винайдення змінного струму та радіо до ракетобудування та штучного інтелекту. І такі ж самі зміни відбулися із зміною понять “людина” та “людські права”: якщо минуло далеко не одне століття від створення аналогу сучасного демократичного голосування до отримання жінками своїх прав, то після цього встало питання про захист інших верств населення: дітей, темношкірих, інвалідів, колишніх рабів. 170 років тому все ще існувало рабство, а рівно 70 років тому в, на перший погляд, нині

прогресивній Великобританії все ще існувала “поправка Лабушера” (*Labouchere Amendment*), за якою відбувалася примусова гормональна терапія гомосексуалів. Закон був частково відмінений лише у 1967 році – задовго після того, як від нього постраждав відомий криптограф Алан Тюрінг. Ретроспектива дозволяє проаналізувати, як далеко ми були нещодавно і який прорив, справжню трансформацію зробило людство лише навіть за останні кілька десятиріч. Народилося лише кілька поколінь і не особливо змінилася епоха – і те, що було нормою життя для наших ще живих предків стає звірством для нас самих. Світ змінюється неймовірно швидко, і далі нас чекає ще більш активний, розгорнутий процес трансформації планети.

Таким чином, минуле століття загалом саме по собі стає важливим поворотом в історії людства. Історик М. Гілберт зазначає: *“Це було століття покращення якості життя мільйонів людей, але також століття занепаду в багатьох частинах земної кулі”* (Gilbert, 2002). Поступово було надано права і свободи більшості громадянам цивілізованого світу, кожен має доступ до освіти та праці, відбулися сексуальна революція та утворення міждержавних коаліцій. Але в той самий час було забрано мільйони життів під час Першої та Другої світових воєн, застосування хімічної, біологічної та ядерної зброї. Було пережито значне падіння аристократії та монархії, утворилася множинність релігій та тотальна трансформація ідеї мистецтва. Сучасний світ має досвід соціалізму та капіталізму, работорівлі та офшорів, нелегальної зброї та наркотиків, контрабанди та гуманітарної допомоги. Період, за який планета стає наповненою інформацією – що стає найбільшим людським благом, але й дезінформацією, яка стає найбільшою небезпекою сучасного світу.

Насправді, всі процеси ХХ століття та його значуща роль в історії людства були закладені, як уже було зазначено вище, фундаментом попереднього століття, яке стало активним підготовчим періодом до епохи динамічного часу. В ХІХ ст. створюються нові винаходи, які поліпшують процеси руху, комунікації та виробництва: телеграф, перші обчислювальні пристрої та аналоги сучасних

комп'ютерних програм, трактор, лампа розжарювання, електродвигун, телефон, радіо, тощо. Активне розповсюдження залізничних колій дає нові можливості для подорожей та надає світу нові соціальні локації для спілкування (вокзал як приклад такої локації – про це зазначає Джон Урі) та створює нові професії та робочі місця (Urry, 2007, р. 96). Всі ці процеси впливають і на соціум: все ще чуючи відлуння Великої французької революції та крах основної ідеї монархічної держави, ближче до середини століття розпочинається поступова відміна кріпосного права, “Весна Народів” та своєрідне повернення до ідеї етносу та нації. І все це – на локальному рівні, не зважаючи на те, що від епохи французьких енциклопедистів все ще залишався вплив та також розвивалася нова ера ліберальних ідей на глобальному рівні. Тому з одного боку ми отримуємо в ХІХ столітті певне відокремлення кожної держави, збереження традицій та популярність національних ідей, а саме: “народники” на українських землях, течія романтизму в мистецтві загалом, вже згадана “Весна Народів”, активний інтерес до філології та історії як наук (наприклад, створення першого “Оксфордського словника англійської мови” Джеймсом Мюррейем), дослідження рас та походження людини загалом на фоні активних антропологічних міркувань в цілому, тощо. А з іншого боку – ідея лібералізму, яка пускає корені в державне утворення і соціальне життя: тому поступово відбувалася підготовка до боротьби за свої права різних незахищених верств населення, розвиваються основи сучасних демократичних інституцій.

Пізніше все це призводить до різних основних подій вже ХХ століття: отримання жінками прав голосу та права на освіту, руху фемінізму та розповсюдження реклами, активного використання авіації, важливості різних каналів комунікації (телебачення, Інтернет), епохи комп'ютерів та інформаційної ери як підготовки до діджиталізації ХХІ століття. Поняття війни, яке стає все більше віддаленим від його суб'єктів завдяки ядерній та хімічній зброї призводить в епоху інформаційних технологій до такої ж інформаційної війни. Але й традиційна війна не втрачає своїх позицій, хоча й модернізується.

Наприклад, війна між Україною та Росією активно називається дослідниками саме як “війна дронів”, що говорить про все більш віддалену фізично від ворога війну і активне використання сучасних технологій. Але з іншого боку, незважаючи на технологічність війни, все ще присутні “м’ясні штурми” та позиційний характер війни на окремих її відрізках, як під час I Світової. Загалом, контекст минулого століття настільки широкий, що його складно охопити лише одним дослідженням, адже нових аспектів доволі багато.

Відповідно, в XX столітті всі ці процеси відбуваються через те, що поняття руху на планеті видозмінилося і плин часу разом із технічним прогресом набирає обертів. Світові процеси в різних сферах пришвидшуються – утворюється процес мобільності. Весь науково-технічний прогрес, всі наукові, політичні та революції є активними мобільними процесами. Важливо зазначити, що “мобільний” означає не тільки “той, що здатний рухатися” – мобільність не лише приводить в рух, але й запускає процес змін. В глобальному контексті мобільність виглядає як злам попередньої парадигми. Мобільність – це стимул, це поштовх, своєрідна революція. Мобільність – діюча сила, що призводить до активної зміни культурних форм у Зіммеля або до зміни Тоффлерівських хвиль. До речі, сам Тоффлер також звернув увагу на те, що перша хвиля була доволі довгою, на відміну від переходу з другої до третьої – це відбувалося знов ж таки, через активізацію мобільних процесів.

Загалом, термін “*mobility*” має довгу історію і вперше згадується ще у XV столітті – в значенні саме руху (“Definition of mobility,” n.d.). Згідно з “Online etymological dictionary”, який базується на одразу кількох відомих словниках та зображує найбільш ранню згадку терміну, мобільність з’являється навіть не в ранньому XV, а навіть у XIV столітті, на старофранцузькій мові (“Mobility | Etymology, origin and meaning of mobility by etymonline,” n.d.). Важливо також пам’ятати, як згадується у джерелі, що така перша згадка вважається лише першою письмово зафіксованою – особливо це стосується слів, які несуть своє

походження до 1700 року. Адже слово могло бути вживаним багато років до певної дати, а запропонований період є лише приблизним через єдине відоме, письмово зафіксоване джерело. Як стверджується у “Webster’s Dictionary”, термін має два основних значення (“Definition of mobility,” n.d.). Перше – мобільність як стан та мобільність як певна якість (рухливість). Застосовується у значенні до предметів та живих істот та означає їх здатність до руху та можливість рухатися. Друге значення – можливість змінити своє соціально-економічне положення в суспільстві та покращити його. Джон Урі у своїй ключовій праці також згадує, як слово “*mobility*” пов’язане зі словом “*mob*” (“натовп”) – останнє слово нібито має саму суть поняття “мобільність”, “*mob*” має від мобільності цю “*ability*”, тобто здатність до активного руху, тому що натовп є неконтрольованим і немає будь-яких меж, тому і не має порядку (Urry, 2007, p. 74). Насправді, слово “*mob*”, звичайно, не є коренем від слова *mobility* – останнє має суфікс “*-ity*”, як і безліч слів в англійській мові, які означають якість певного предмету чи об’єкту та іноді мають латинське походження. В даному випадку – з латини слово походить від “*mobilitem*” (nominative “*mobilitas*”), що означає “активний”, “швидкий”, “змінюваний” (“Mobility | Etymology, origin and meaning of mobility by etymonline,” n.d.). Трохи пізніше – в пізньому XV столітті вже використовуються перші значення слова “*mobile*”, які дуже схожі. Соціально-економічне, тобто, за словником Вебстера, друге значення такі терміни набувають лише в другій половині XX століття.

В подальшому, при вивченні терміну, можна віднайти, що слова “*mobile*” та “*mobility*” є етимологічно пов’язаними, тому доволі часто в різних словниках вони зустрічаються разом. Наприклад, можна знайти певні відмінності між ними в різних контекстах (“Mobility – WordReference.com dictionary of English,” n.d.). “*Mobile*” окрім здатності до рухливості також зустрічається в контексті того, що швидко та легко змінюється – наприклад, вираз обличчя (“*mobile face*”). Часто термін використовується в контексті, найбільш розповсюдженому у філософських колах – в контексті соціальної мобільності. В соціології може

означати змішування соціальних груп та вільне переміщення з одного соціального класу до іншого. Часто застосовується в контексті саме фізичного переміщення (можливість людини рухатися або засоби для переміщення, транспорт). Проте в соціології (та у філософському контексті також) часто мається на увазі вертикальна та горизонтальна мобільності, як здатності рухатися в соціумі між різними його групами населення, від однієї роботи до іншої, від одного соціального класу до іншого. В Кембриджському словнику основне значення залишається незмінним: можливість вільно та легко пересуватися (“Mobility,” n.d.). Зазначається, що в сучасному контексті також вживається як здатність отримувати певні послуги в смартфоні та ПК, без прив’язки до певної локації (відсутність дротів підключення електроенергії, бездротовий WI-FI). В економічному сенсі використовується також як можливість легко змінити своє становище: емігрувати, змінити роботу і т.д. Тобто, сенс трохи зміщується з “руху заради руху” або ж “руху заради досягнення іншої локації” до “досягнення певної мети завдяки руху”, “досягнення певних змін”. Акцент не на пересуванні (не просто так змінити роботу або переїхати), а на отриманому завдяки цьому результаті, в надії на який і відбувається сам акт руху. Тобто, класова, соціальна, географічна та економічна мобільність.

Підводячи підсумки, можна зробити висновок, що основних сенсів всього два: мобільність як рух або рухливість, тобто переміщення, і друге значення (не так часто вживане) – змінюваність, легкий перехід або ж швидка адаптація чогось до нових зовнішніх умов. Філософський контекст мобільності є максимально наближеним до раннього соціологічного – мобільність вивчається зазвичай як соціальна мобільність, про яку писав ще Дюркгейм, Сорокін та інші відомі соціальні філософи (“Social mobility,” n.d.). До речі, терміни *вертикальна* та *горизонтальна мобільність*, введені Сорокіним, вживаються і донині, а в економічному аспекті можна також зустріти *upwards* та *downwards mobility*, які мають на увазі або ж зріст/падіння попиту на певні товари та послуги (в т.ч. і

комп'ютерної техніки та смартфонів) або ж перехід з класу в клас в соціумі (коли колишній аристократ внаслідок революції втрачає все або ж коли пакувальник товарів відкриває власний бізнес та підвищує свій соціальний статус).

Два основні та взаємопов'язані значення – *рухливість* та *змінюваність* – слід пам'ятати при дослідженні процесів мобільності. Рухливість є процесом переміщення, основний акцент – на русі. А змінюваність фокусується саме на зміні стану як результаті. Обидва терміни виражають рух і нестабільність, однак мають різні акценти. “Мобільний поворот”, про який більш детально буде зазначено нижче в цьому підрозділі, складається із двох таких самих компонентів. Соціальні науки починають розглядати певні загальні процеси загально та особистість зокрема не як сталі, а як рухливі об'єкти, оскільки формується новий підхід не як до статичних об'єктів або суб'єктів “у вакуумі”, а як тих, що постійно перебувають в процесі змін. Реальність – не стала, а мінлива. Відповідно і методи дослідження мають пристосовуватися до сучасності. “Мобільний поворот” – явище руху, яке призводить до зміни в науках.

“Мобільний поворот” (*mobility turn*), який сформував британський соціолог Джон Урі, не є сенсацією, проте черговим явищем при зміні парадигм. Науковці вже стикалися із етапами попередніх “поворотів”: наприклад, лінгвістичного (який привів до виникнення філософії мови) та культурного (який створив нові наукові парадигми вивчення культури – наприклад, постструктуралізм). І багатьох інших, які стали відомими, знов ж таки, у ХХ столітті – наприклад, наративний, когнітивний, онтологічний і т.д. Відповідно, чергова зміна вектору реальності не має викликати подив у сучасних дослідників. Разом з тим, усі попередні “повороти” можна розглянути як частину великого “мобільного повороту” в соціальних та гуманітарних науках і у філософських дослідженнях зокрема. Суть “мобільного повороту” не зводиться лише до вивчення нової методики дослідження культури, історії та соціальних процесів. “Мобільний поворот” дозволяє досліджувати об'єкти та суб'єкти не як сталі явища, а як ті, що перебувають в русі. (Лобанова, 2020) “Мобільний

поворот” – як спосіб нового осмислення економічних, політичних та соціальних подій в сучасному світі.

Згідно з Оксфордським словником, “мобільний поворот” – це: *“Зрушення в мисленні в соціальних науках, яке надає перевагу концепції мобільності. Таке мислення, замість того, щоб розуміти світ як здебільшого фіксований з певним рухом між місцями, розглядає світ як плинний і завжди в русі. У ньому стверджується, що замість того, щоб досліджувати людей, суспільство та економіку так, ніби вони вкорінені в місцях, необхідно визнати, що життя складається з мобільних практик. Іншими словами, люди — це мобільні суб’єкти, які постійно рухаються, щоб взаємодіяти, працювати, споживати тощо, і потребують розуміння як таких. Поворот об’єднує всі форми руху та циркуляції та теоретизує їх цілісно та реляційно, а не як окремі, дискретні форми дії, пов’язані з певною діяльністю. Тут наголошується на практиці, значеннях, суб’єктивностях і просторах руху в усіх його різноманітних формах (письмо, ходьба, танці, водіння, подорожі, дослідження, еміграція тощо)”* (“Mobility turn/mobilities paradigm,” n.d.). Тобто, завдяки “мобільному повороту” ми розглядаємо абсолютно всі можливі прояви феномену руху об’єктів та суб’єктів з наукової точки зору, роблячи максимальний акцент на практичних складових досліджень. Рух сексуального рабства та торгівлі органами, наркаторгівля, колообіг грошей між державами та всередині них, мандри, еміграції та потоки біженців, безхатченки, громадський транспорт, бандити, воєнна техніка та солдати, електронні листи і повідомлення у месенджері, дрони і ще десятки та сотні видів руху наразі доступні для вивчення. У багатьох публікаціях Джона Урі можна прочитати детальні дослідження понять ходіння пішки, руху залізницею та вертольотами, сформувані їх особливості, тощо.

“Мобільний поворот” виступає в науці як, наприклад, звернення до суміжних галузей для дослідження об’єкта чи явища. Дж.Урі зазначає, що *“Цей поворот зачіпає всі соціальні науки, динамізуючи ті види аналізу, які історично*

були статичними, навіки зафіксованими та зверненими на позапросторові “соціальні структури”. Періодичні щеплення “*cultural studies*”, фемінізму, географії, соціології, досліджень міграції, науки, транспорту і туризму потроху трансформують соціологію і особливо поєднують її зв’язки та перетину з природничими науками, так само як з літературознавством та історією. Мобільний поворот – постдисциплінарний, він веде до скасування схеми наук, що склалися, та дисциплін” (Urry, 2007, p. 72). Соціологія як наука в цьому контексті отримує нове значення і важливу роль – як наука, що досліджує динамічні процеси в суспільстві глобалізації. Урі називає “мобільний поворот” “*засобом мислення та аналізу динамічних процесів*” (Forum Vies Mobiles, 2014). Цей поворот “мобілізує” аналіз та методології, які до цієї епохи були статичними і загалом займалися просторовими соціальними структурами. Завдяки цим процесам ми маємо змогу аналізувати культурні, соціальні, економічні та інші світові процеси разом, проводячи інтер-, мульти- та трансдисциплінарний аналіз епохи.

Сучасна дослідниця мобільностей М. Шеллер, яка опублікувала кілька праць в співавторстві з Урі, продовжує розвивати дану концепцію, проводячи актуальні дослідження з питань міграції, прав людини і навіть впливу COVID-19. В одній зі своїх останніх опублікованих праць авторка детальніше розповідає про сучасний етап розвитку мобільностей та про те, як продовжує розвиватися сам “мобільний поворот”. Перший розділ її книги звучить як “*Introduction: 2020 mobility shock*” – як аналогічна за назвою відома праця Е. Тоффлера “Футурошок” (Sheller, 2021). Шок майбутнього, якого ми всі так боялися – став жахом сучасної реальності. Враз були обмежені фізичні кордони, призупинені подорожі та відвідування місць громадського користування. Шок від змін майбутнього наступив одразу ж, адже населення мало одразу ж підлаштовуватися під нові тенденції, розробляти нові звички та формувати нові методи подолання новостворених проблем. Шеллер намагається розкрити деталі пост-епідемічного світу, в якому ми всі нині вимушено опинилися – в світі, де мобільність стала

порушеною та не всі відтепер мають для неї рівні можливості (Sheller, 2021, р. 5). “Мобільний поворот”, відтак, має свою функцію: *“Так званий поворот мобільності також підкреслює зв’язок такої мобільності з пов’язаною нерухомістю або причалом, включаючи нормативні та етичні виміри нерівномірної мобільності, з сильним наголосом на способах, у яких завжди існує співіснування “(im)mobilities” та “(dis)connections”, які відбуваються в одних і тих самих практиках і продукуваннях простору та руху”* (Sheller, 2021, р. 5). Тобто, саме явище мобільності звертає нашу увагу і на те, що залишається нерухомим. До того ж, поняття руху в ХХІ столітті видозмінюється, особливо враховуючи феномен “руху в не-русі” – під час пересування будь-яким технічним засобом (автомобіль, літак, автобус, тощо).

В дослідженнях Джона Урі мобільність є центральним поняттям. Для нього вона виступає навіть не стільки окремим явищем, скільки фактором, що впливає на сучасне і життя і одночасно знаходиться в різних сферах. До поняття “мобільність” належить значна частина сучасних явищ, кожне з яких пов’язане із певним видом руху. Коли ми згадуємо поняття “рух”, то найбільш поширеним явищем є переміщення людей і предметів у просторі – тобто, фізична та тілесна мобільність, хоча саме поняття включає в себе не лише просторові пересування. Система мобільностей включає в себе різні фактори: від доставки товарів та фізичних переміщень до Інтернет-комунікації та глобального процесу переселення. Яскравим прикладом тілесної мобільності індивіда стають міграційні процеси, які заохочуються західним суспільством. Еміграція стає глобальним явищем та впливає на створення феномену “brain drain”, коли професіонали мігрують в інші країни, де їм краще платять і їх рідна країна втрачає цінні кадри (Лобанова, 2020, ст. 19-20).

Саме тому для Урі мобільність є фактором, який не можна оминути в соціології. Він зауважує, що соціологія має досліджувати рух в усіх його проявах, адже він є відображенням динаміки суспільства. До того ж, наука в цілому має досліджувати не сталі, а динамічні явища, тому що сучасний

інформаційний простір стає все більш гнучким та все більш мобільним. Загалом, соціологія мобільностей претендує на те, щоб стати певною парадигмальною основою інших наук та створити нову, більш широку методологію дослідження соціальних, культурних, економічних та політичних явищ сучасності.

Загалом, будь-яка наука так чи інакше вивчає мобільність та мобільні процеси, якщо ми розглядатимемо мобільність як “рух” або ж “рухливість”. Також практично будь-яка наука розглядає процеси переходу одного стану до іншого, якщо ми розглядатимемо мобільність як “зміну стану”. Історія, біологія, хімія досліджують як окремі процеси подій/реакцій, так і загальну тенденцію до змін та перетворень – чи то сполук, чи історичних законів. З поняттям мобільність варто розібратися детальніше, так як саме по собі, не зважаючи на її доволі чіткі та загальноприйняті визначення, вона містить в собі саме ці два аспекти, які доволі часто пов’язані між собою. Мобільність як рух під фактором часу призводить до зміни місця дислокації, а сам фактор часу, навіть без окремої фізичної мобільності здатен привести об’єкт чи суб’єкт до змін у ньому самому – така мобільність, будучи зміною стану, носитиме “сталий” характер.

Можна підсумувати певні особливості мобільних процесів і те, що загалом ми називаємо мобільністю – включаючи деякі її практичні прояви. Адже мобільність загалом має певні тенденції: направленість, точки відліку, фактори впливу, кінцеву мету, тощо. Мобільність – як ціла окрема система і як невід’ємна частина інших процесів; мобільність не існує сама по собі. Першим вірним кроком при розгляді поняття мобільності буде згадка соціології – як науки, що за фактом і дала цьому терміну повноцінний науковий вжиток.

Урі розглядав соціологію як певний окремий процес у ХХІ століття та як одну з його основних дисциплін. Дійсно, ми можемо говорити про соціологічний метод як той, що є статистичним, раціональним та узагальненим відображенням основних процесів у суспільстві: соціально-економічних, політичних, демографічних, етнічних, культурно-освітніх, тощо. Саме соціологія виступає дзеркалом мобільності в сучасному світі – незважаючи на те, що її функція збору

певної інформації є куди більш сильною, ніж її здатність до інтерпретації цих фактів – цілком можливо, що для цього їй варто залучити інші гуманітарні та соціальні галузі знання. Ще на початку тисячоліття Урі зазначає, що мобільність в ХХ столітті в основному розглядалася в класичній соціології як горизонтальна, а не вертикальна мобільність, а також наголошує на тому, що досліджувалися в основному соціальна мобільність, дохідна, освітня та професійна (Urry, 2000, р. 2-3). Основна помилка “попередньої” соціології – дослідження суспільства як сталого явища, не враховуючи географічні зміни, наприклад, та інші фактори, а також той факт, що мобільними є не лише живі істоти, але й об’єкти: *“Я показую, що нещодавній соціологічний розвиток як “соціології об’єктів” потребує подальшого розвитку і що різноманітні потоки об’єктів через суспільні кордони та їх перетини з численними потоками людей є надзвичайно важливими”* (Urry, 2000, р. 2-3). Завдяки такому підходу Урі вдається закласти фундамент сучасного явища мобільності як “гібридної мобільності”: об’єктів, людей та технологій. Тобто, мобільність стає не просто синонімом терміну “рухливість” або здатністю рухатись, а окремою динамічною, регульованою системою різних процесів, яка включає в себе доволі багато компонентів. Мобільність постає в науковому розумінні як щось більше, ніж просто рух – і перетворюється на окремий об’єкт для дослідження, стаючи більш складною, ніж вона здавалася спочатку. Тобто, дослідження мобільності більше не є лише дослідженням окремих груп суспільства, або навіть суспільства в цілому – ідея мобільності трансформується до глобальної системи світових видозмін, які саморегулюються. Відповідно, “мобільність” може бути по відношенню до практично будь-чого: від фізичних переміщень до розвитку ідей, від змін кордонів до зміни ідеологій.

Враховуючи вищезазначене, перша проблема, з якою можна зустрітися при вивченні поняття “мобільність” – це суспільство і те, як воно розглядається. Адже Урі, звертаючи увагу на різні тенденції у його трактуванні, по-філософські зазначає, що з одного боку, звичайно, суспільство є чимось більшим, ніж окремі чоловіки, жінки та діти, латентно апелюючи до відомої проблеми

співвідношення цілого та його частин. Але якщо із частинами в даному випадку все більш-менш зрозуміло, то як тоді бути із цілим? Що дійсно означає поняття “суспільство” та як можна досліджувати його мобільність?

Ми можемо розглядати суспільство (яке є центральним поняттям в соціології) як певну систему взаємозв’язків, або соціальну систему, форму відчуженого досвіду або обираючи будь-який інший підхід, але основна проблема залишається в тому, що лише цими підходами поняття суспільства не вичерпується, особливо якщо розглядати його не відокремлено, а у контексті зі зв’язком з поняттями “держава”, “етнос”, “нація”, “громадянство” та іншими. Через ці фактори поняття суспільства можна було б розглядати як щось умовне, але скоріше “суспільство” розглядатиметься в чітких горизонтально-географічних рамках держави. Відповідно, таке узагальнене спрощення даватиме нам уявлення про поняття конкретного суспільства в конкретній країні, не беручи до уваги саму неоднорідність цього “суспільства” (емігранти та особи без громадянства, громадяни, біженці, корінне населення, етнічні діаспори, меншини тощо). І навіть таке суспільство розглядати як щось автономне не слід – адже в першу чергу суспільство взаємодіє з іншими суспільствами, з чого породжується поняття міжнародного права, економіки, торгівлі, міжнародної взаємодії загалом. Наприкінці попереднього століття було зазначено, що суспільство – доволі не вивчений термін в соціології (Giddens, 1987, p. 25). А деякі дослідники взагалі пропонували відмінити термін, оскільки він занадто широкий та непослідовний (Mann, 1986 p. 2). Однак, ми використовуємо його і сьогодні – і вивчаємо його в контексті зв’язку з іншими структурами.

Відповідно, світ базується на зв’язках. На початку минулого століття Г. Зіммель сформував поняття шляху як поєднання точок А та Б, що несе в собі основу для розуміння більш загальної ідеї світу як конектної структури. Зв’язок сам по собі є певним конкретним процесом, який в будь-якому випадку виступає в аспекті мобільності, в її двох основних іпостасях: мобільності як зміни (перетворення) та мобільності як переміщення. Мобільний процес є

багатокомпонентним та складним, і включає в себе різні об'єкти та суб'єкти, на нього також впливають окремі зовнішні та внутрішні фактори. Але в першу чергу – мобільність є соціальним процесом. Процесом, який впливає на соціум, пов'язаний із соціумом та функціонує як його частина.

Мобільність умовно можна розділити на фізичну (або ж тілесну) мобільність, мобільність ідей та явищ та віртуальну мобільність (Urry, 2007). Під фізичною мобільністю розуміється будь-яке суб'єктно-об'єктне переміщення в просторі в рамках певного часового проміжку як певний шлях на відрізку від точки А до точки В. Переміщення суб'єкта може носити як добровільний (переїзд, мандри), так і примусовий характер (депортація, воєнні біженці). Урі не раз в своїх роботах наголошує на різних видах та формах мобільності, але завжди нагадує, що фізична мобільність суб'єкта пов'язана із взаємодією із соціумом. Робота, відпочинок за кордоном, поїздка до родичів, навчання за обміном, протестний рух, еміграція, шопінг – все це пов'язано із взаємодією з іншими. Мобільність ідей та явищ має на увазі розвиток та розповсюдження певних процесів між різними суспільствами або окремими суспільством між його складовими, які ми пізніше називаємо “тренд”, “мода”, “тенденція”, “школа”, “підхід”, “рух” “напрямок” тощо. Це стосується науки (наукові парадигми, школи, напрями, методи), мистецтва (мистецькі течії, напрями, стилі), соціально-громадського життя (виникнення соціальних мереж, мітинги, демонстрації, громадські організації) тощо. Що до віртуальної мобільності, то сюди можна віднести такі прояви, як комунікація через інтернет, так і інші аспекти, наприклад: інтернет-мандри через віртуальні виставки в музеях та завдяки фото на Google-maps, не конкретний пошук інформації (інтернет-серфінг), робочі та навчальні процеси (спільний доступ до редагування документу, обговорення, публічні онлайн-лекції та зібрання) тощо. При цьому, важливо зазначити, що ті ж гроші, ідеї, товари є куди більш мобільними, ніж люди.

Мережа мобільностей (як існуюча так і її нові форми) з кожним роком лише зростає. І під впливом глобалізаційних процесів мобільність як одна велика система розширюється. На момент підготовки Урі його “Мобільностей” , загальний світовий обсяг авіаперевезень сягав близько 25 млн рейсів на рік і щороку ця цифра лише росла, незважаючи навіть на Світову економічну кризу – показники залишилися на більш-менш тому самому рівні (“Airline industry worldwide – number of flights 2023 | Statista,” 2022). У 2019 році кількість перевезень досягла майже 39 мільйонів, і лише під час пандемії COVID-19 вона впала майже вдвічі, проте вже з кінця 2021 року авіарух знову починає набирати обертів. За даними Міжнародної організації виробників автомобілів (OICA), у 1999 році було вироблено близько 56 мільйонів авто (як комерційних, так і приватних), а вже в доковідному 2019 році цей показник сягнув майже 92 мільйонів – тобто, попит на активне пересування власним авто за перші 20 років діючого тисячоліття виріс більше, ніж на 60% (International Organization of Motor Vehicle Manufacturers OICA is the voice speaking on automotive issues in world forums, n.d.). І, звичайно, в першу чергу це пов’язано зі збільшенням кількості населення на планеті – з 6 мільярдів у 1999 році до 7,7 мільярдів у 2020. Але враховуючи різницю у зростанні населення (на 28% за останні 20 років), можна зробити точний висновок про зростання попиту на автомобілі і як мінімум про їх більш широкий вжиток більшою кількістю населення планети (“World population by year,” n.d.).

Сучасна парадигма мобільностей у Дж. Урі досліджується в контексті урбаністичних та технологічних трансформацій соціуму XXI століття. У 2007 році, як стверджує дослідник, вперше за історію планети кількість жителів міста перевищила кількість тих, хто живе в сільській місцевості. За прогнозами, до 2050 року кількість містян зросте до 2/3 від населення планети (Urry, 2018, p. 49). Основний вид механічного пересування в містах – автомобіль, який в свій час став можливим завдяки винайденню двигуна внутрішнього згорання. Відповідно, Джон Урі вводить максимально актуальне поняття

“автомобільності” як виду тілесної та фізичної мобільності людини. Як зазначає автор у “Мобільностях”, сам феномен даного руху в тому, що відбувається пересування людини без її конкретного руху – адже за неї це робить машина (Urry, 2007, р. 115-124). В першу чергу саме автомобіль є відображенням вищезгаданого феномену “не-руху у русі” – водій фізично не рухає своїм тілом, проте завдяки системі управління пересуває і себе, і свою автівку у просторі – це явище досліджується окремо. Виникає так зване “сидяче суспільство” (*sitting society*), в напрямку якого рухаються всі технології (Urry, 2007, р. 64). Це дозволяє мінімізувати людські зусилля – і в цьому нам допомагає прогрес. Початок “автомобільності” як явища припав на час ґрунтових доріг та відкритої місцевості – більшість машин були без “верхівки”, тому автомобіліст був частиною оточуючого світу. В нашому столітті – епоха броньованих автомобілів та машин, які самі по собі є мало не місцем для проживання, як зазначає Урі – і є більше безпечним місцем, ніж самі дороги з їх заторами, аваріями та світлофорами (Лобанова, 2020).

Легкову автівку можна розглядати як частину бізнесу світового масштабу, який розгорнувся у ХХ столітті; як предмет для “суспільного вживання” та не лише розширенню свободи пересування, але й надання своєрідного статусу власнику; як засіб для утворення нових соціальних локацій, які створюються після винайдення автомобіля та автострад для них (готелі, заправки, drive-кафе); як екологічну проблему, тощо (Urry, 2000, р. 58). На початку нового століття соціологія та інші науки лише починала досліджувати автомобілістику та її вплив на місто, соціум та економіку. До Урі практично не було повноцінних досліджень автомобільності як феномену, адже авто розглядалося виключно як ще один засіб перевезення та як нейтральний елемент у загальній системі руху. Проте не виникнення авто, а саме його широке розповсюдження розкриває перед дослідниками цілу нову нішу для вивчення. В своїх пізніх роботах Урі розмірковуватиме про можливість створення так названої пост-автомобільної епохи – наприклад, розповсюдження електрокарів та їх аналогів, через що буде

повністю реформовано всю систему пересування, що також вирішить проблему обмеження ресурсів (нафти, наприклад) (“Джон Урі: Мобільність майбутнього, або Чи є життя після автівок?,” 2016). Автомобільна культура, як частина фізичної мобільності, є однією з домінуючих у сучасному суспільстві.

Автомобільність як частина системи мобільностей, заснована на окремому конкретному виді транспорту, який входить в категорію фізичної мобільності і спрощує фізичне переміщення на різні відстані. Автомобільність як зв’язок включає в себе поняття найманої праці у вигляді будівництва автострад і платних автобанів, їх технічне обслуговування, паркувальні місця і заправки і т.д. Тобто, Урі наголошує на масштабі поняття автомобільність: один технічний винахід, який через своє розповсюдження впливає на світову політику, конфлікти, культуру. Через автомобільність виникає поняття віконець видачі (“*drive-through*”) в ресторанах швидкого харчування для видачі їжі автомобілістам (для економії часу). Взагалі автомобільність як певна форма мобільності зараз захопила собою простір ХХІ століття. Через епоху авто важливим залишається поняття ресурсів та їх економного використання – через проблему перенаселення планети та обмеженість матеріальних благ для всіх громадян. Урі називає автомобільність домінуючою мобільністю нашого часу, а подальшу епоху (її можливе виникнення та розвиток) – пост-автомобільною епохою (Urry, 2007, p. 279).

Урі окремо розглядає такий елемент фізичної мобільності, як прогулянка пішки. Здавалося б, нічого особливого, проте пішохідне переміщення виокремлюється як відмінний від інших феномен. Наприклад, зазначається, що віддавна ті, хто мандрують пішки – маргінали суспільства: бідняки, злидарі, розбійники тощо (Urry, 2000, p. 54). Особливе ставлення до ходи відомо ще з далеких часів, особливо на сході – не дарма імператриць в Китаї та усіх придворних жінок носили в паланкінах, не даючи їм ходити пішки. Ходити пішки – не престижно, безкоштовно і лише для бідних. Явище пересування пішки почало видозмінюватися лише у ХVІІІ-ХІХ ст., коли з’явилася не лише

залізниця, а й почали потроху стиратися межі між аристократією та бідним населенням, розпочався розвиток плутократії і завдяки створенню нових мобільних локацій (вокзал, наприклад), видозмінюється також ставлення до мандрів. З того часу прогулянка пішки вважається корисною для здоров'я, несе в собі своєрідний естетичний ефект та є окремим видом дозвілля і більше не вважається чимось “низьким”. В ХХІ столітті прогулянка є не просто нормальною, а навіть обов'язковою практикою – наприклад, в контексті рекомендацій з підтримки здорового способу життя.

Урі більш уважно розглядає процес ходіння із соціальної точки зору в контексті минулого: як переміщалися люди на початку минулого століття, яким спочатку незручним та дискомфортним було переміщення жінок – особливо, коли їм доводилося міняти свої звички та зовнішній вигляд, одяг аби мати змогу мандрувати разом із чоловіками. І це стосувалося в тому числі і великих міст, де разом із плином часу все більше розвивалися пішохідні маршрути. До того ж, як наголошує автор, було доволі чітко регламентовано куди і як саме можуть ходити пішки люди із “пристойного” соціального класу.

В сучасних містах набирає обертів тенденція до зовнішніх камер відеонагляду в публічних місцях. Це дозволяє поліції, наприклад, ефективніше боротися зі злочинністю – не доводиться шукати свідків (відеозапис є доказом на суді), можна прослідкувати маршрути злочинців і найголовніше – спостерігати за певною територією в режимі онлайн. Нині організаціями такого масштабу, як ООН, виконується детальний аналіз конкретних територій за допомогою місцевих жителів, соціологів та аналітиків. За схожою моделлю (як у Урі) у 2010 році була створена глобальна ініціатива “Safe city”, ініційована “UN Women” (“Safe cities and safe public spaces: Global results report,” n.d.). Проєкт направлено на визначення особливо небезпечних для жінок точок планети, їх детальне дослідження та покращення даних локацій з точки зору безпеки для жінок та дівчат. Основна ідея ініціативи в тому, що якщо місто є безпечним для жінок – воно є безпечним для всіх інших також. До речі, одне з українських міст,

а саме Рубіжне в Луганській області, взяли участь у даному проєкті ще у 2017 році. Під час кількох фаз дослідження, які включали в себе інтерв'ю з місцевими експертами (поліція, медичні працівники, представники місцевої влади та органів самоврядування) та місцевими жителями (в першу чергу – жінками від 18 до 64, включаючи жінок із особливими потребами) в місті були визначені найбільш небезпечні локації. Місто було пройдено соціологами разом із поліцією повністю пішки, всі небезпечні зони було зафіксовані, у зв'язку із чим місцева влада отримала рекомендації для більш безпечної реконструкції міста, а також було створено безпечні для жінок маршрути. Важливо було не лише розпитати місцевих жителів, але й на практиці оглянути ці шляхи, якими зазвичай пересуваються жінки, аби розуміти не тільки небезпечні, але й потенційно небезпечні зони (алкогольні магазини, ринки, популярні дислокації вуличних собак, ями на дорогах, відсутність освітлення, гаражі, тощо). Такий системний підхід дозволяє чітко сформулювати проблему міста та знайти можливі шляхи для її вирішення, враховуючи контекст та безумовну пріоритетність жіночої безпеки. Такі дослідження були проведені в різних містах на різних континентах: в Індії, Єгипті, Ірландії тощо. Практичні результати дослідження та впроваджені заходи можна переглянути у англomовному звіті організації ООН-жінки за 2017 рік (“Safe cities and safe public spaces: Global results report,” n.d.).

Урі наголошує, що пішохідні прогулянки – найбільш доступний спосіб мобільності із найменшим рівнем соціальної несправедливості (Urry, 2007, p. 79). Адже для інших видів фізичної мобільності, які стосуються пересування громадським або ж особистим транспортом потрібні як мінімум кошти, а як максимум – розвинена система цих мобільностей в конкретних локаціях, що є далеко не у всіх жителів планети, через що дані засоби мобільності є обмеженими. А прогулянка пішки – безкоштовна, і не має обмежень за локаціями, за винятком обмеженості дій самого індивіда (інвалідність, тимчасове або постійне перебування в замкнених просторах, такі як лікарні, тюрми, і т.д.).

Стрімка урбанізація несе в собі певне протистояння автомобілістів та пішоходів – адже чим більше можливостей для перших, тим менше їх для других і навпаки. Але місто, яке має більше розвинених можливостей для пішоходів має менше соціальної нерівності в своєму суспільстві (Urry, 2007, р. 88). Відповідно, є більш демократичним. Урі апелює до дослідження процесу значного зростання смертності під час аномальної спеки у Чикаго у 1995 році (Urry, 2007, р. 74). Звучить незвично, але факт: розвинена “пішохідна мобільність” врятувала життя людей. До цього висновку дослідники прийшли, коли проаналізували значну різницю за рівнем смертності від спеки у декількох однаково бідних районах міста. Але у тих районах, де було більше можливостей для пішоходів та соціальної взаємодії (можливість відвідати магазини, місцеві служби) рівень смерті був значно нижчим – через можливість робити більш-менш комфортні паузи під час процесу переміщення в аномальних умовах. Люди виходили на вулицю і спілкувалися один з одним навіть під час найбільшої спеки, в той час як в інших районах, де були відсутні такі можливості люди помирали значно частіше. Дане дослідження лише зайвий раз доводить той факт, що життя – це в першу чергу рух.

Фізична мобільність виступає як спосіб життя і для багатих і для бідних – тільки для когось мобільність є засобом виживання (еміграція і явище біженців в сучасному світі), а для когось – розкішною необхідністю (наприклад, переліт через океан заради відпочинку в Європі на вихідних) (Sheller, 2018). Таким чином, ми всі маємо нібито один базис для формування одного великого мобільного потоку – і разом його ж і створюємо, тільки ось цілі у кожній референтної групи різні. Рух як спосіб вижити і рух як спосіб жити краще – ось і вся різниця між соціальними групами сучасного людства. Сучасні дослідження мобільності виявилися особливо актуальними у зв’язку із її обмеженням в контексті пандемії COVID-19. Одна з останніх робіт сучасної дослідниці М. Шеллер базується на дослідженні взаємозв’язку влади та мобільності і тому, як соціальна нерівність впливає на переміщення – в тому числі, міграційні. В своїй

онлайн-доповіді у вересні 2020 року “Mobility Justice, Climate Migration and the Lessons of Pandemic (Im)mobilities” спікер наголошує на тому, як змінюються мобільні процеси під впливом пандемії COVID-19 (“Mimi Sheller – Mobility justice, climate migration ...pandemic (im)mobilities – Centre for migration studies,” n.d.). В контексті дослідження парадигми мобільностей відбуваються регулярні заходи. Нещодавно, наприклад, відбулася панельна дискусія “John Urry Lecture 2020” на базі Ланкастерського університету, де розглядалася проблема мобільності під час пандемії – одним із доповідачів була М. Шеллер (“John Urry lecture 2020: COVID-19, mobilities and futures,” n.d.). За даними Міжнародної організації з питань міграції (ІОМ), з квітня 2020 року 130 країн ввели обмеження на в’їзд до своїх територій, що в значній мірі вплинуло на мігрантів та біженців як незахищені групи населення (“Mimi Sheller – Mobility justice, climate migration ...pandemic (im)mobilities – Centre for migration studies,” n.d.). Висувається новостворена концепція “мобільної справедливості”, під якою розуміється аспект фізичного пересування в рамках сучасних політичних, етичних та глобально економічних законів так званих “кліматичних мігрантів”, які вимушені пересуватися через зміни клімату. М. Шеллер піднімає класичне питання соціальної справедливості та соціальної відповідальності в XXI столітті і поєднує поняття людини та руху із поняттями географічних координат, нації та світу загалом. Авторка наголошує на важливості переосмислення поняття руху в загальному контексті, адже нагадує, що міграційні групи – це ті частини соціуму, для яких фізична мобільність є не розкішшю, а необхідним гарантом для їх виживання. Таким чином, ми бачимо сучасний світ як одну велику систему динамічних взаємозв’язків, які об’єднуються в загальну систему світових мобільностей (Лобанова, 2020).

Місто як окрема категорія для пересування має свої правила мобільності, на відміну від сільської місцевості. Проте для Америки, наприклад, актуальним є ще одне поняття – субурбії та субурбанізації, яка масово розпочалася в XX столітті. Урі зазначає, що ближче до середини століття відбувся значний переїзд

громадян з великих міст в так звані субурбії – приміщеві зони, які частково і доволі віддалено є аналогом наших СМТ. Субурбії мають основні переваги великих міст – магазини, інфраструктура, проте без великих автострад, заторів та гучних нічних клубів. Будинки в субурбіях будуються за типом “будинки-близнюки”, з приблизно однаковими територіями. Субурбія, на думку автора, входить в категорію “американських цінностей”, так як середній клас може проживати в субурбії без особливих втрат для себе – через американську систему автострад, яка стає основною з’єднувальною ланкою між субурбіями та містами-мільйонниками в ХХ столітті (Urry, 2007, р. 116-117). Перші проєкти створення шосе та автострад почали утворюватися у США ще за часів Великої депресії. Одним із перших плани розбудови автомагістралей, шосе та громадянської інфраструктури запропонував відомий американський політик Х’ю Лонг, сенатор від штату Луїзіана, який відомий як перший сенатор, вбитий під час свого правління. Він побудував найбільший у США капітолій, формував нові лікарні та шосе – схожа програма розвитку міст розпочалася в усіх штатах.

Якщо ходіння пішки є доволі звичним для нас феноменом, яким не особливо цікавляться дослідники, то формат руху транспорту є куди більш цікавим для вивчення. Сам процес руху транспортом спочатку вважався куди більш “мобільним” ніж проста хода – не зважаючи на те, що це просто фізична мобільність різних підвидів. Сам вищезгаданий феномен “не-руху під час руху” або ж навпаки – “руху під час руху” є унікальним для останніх століть минулого тисячоліття та для сучасності. Для сучасної парадигми мобільності значну роль відіграло винайдення залізної дороги як способу пересування. Потяг став чимось, що *“ділить ландшафт на різні шматки”*, перетворюючи таким чином усю місцевість – на відрізки, поєднуючи між собою роз’єднану до цього сільську місцевість (Urry, 2000, р. 56). Окремо взяті локальні місцевості перестали бути чимось одноосібним, а перетворилися на точки зупинки в процесі руху і окремі локації стали набувати особливого, мобільного значення як точки пересадки. Поступово скитання світом перетворюються на мандри, а пізніше мандри собі

зможуть дозволити не лише матеріально забезпечена частина суспільства: як і суспільство, потяги та каюти поділяються з часом на класи за рівнем комфорту. І при цьому, як зазначає Урі – потяг стає великим кроком демократії, адже подорожувати відтепер має змогу кожен (Urry, 2007, p. 104).

Нещодавно, в ковідну епоху, в Бельгії навіть був захід, присвячений вирішенню проблеми залізної дороги – адже рух нею був в значній мірі обмежений під час карантину і всі масово пересіли на свої автівки (“European mobility in the context of Covid-19: Keeping the green steering wheel steady?”, 2020). Один із доповідачів стверджував, що новий вектор бельгійських перевізників спрямований на заохочення громадян користування коліями, а не особистим автомобілем, щоб новим девізом для містян став *“Мій потяг – моя свобода”*, а не *“Мій автомобіль – моя свобода”*. На їх думку, це має позбавити і без того невелику країну від новостворених значних заторів.

Ще один цікавий момент, на якому наголошує Дж. Урі – вертикальна мобільність. Але якщо зазвичай у філософському та соціологічному контексті ми згадуємо вертикальну мобільність як соціальне (міжкласове або іноді внутрішньо класове) переміщення, то Урі розглядає даний термін не лише в класичному соціологічному, але й у фізичному аспекті. Вертикальною мобільністю він називає також створення повітряних шляхів руху, через що рух відбувається над землею. Наприклад, зростання кількості вертолітних майданчиків при побудові будівель міста допомагає створити повітряний шлях пересування для особливо поважних і заможних громадян, що в свою чергу поглиблює і без того існуючу мобільну несправедливість в суспільстві (Urry, 2007, p. 286). Найбільшу кількість в світі вертолітних майданчиків має, звичайно, США, як і загальну кількість цивільних вертольотів – на 2019 рік їх нараховувалося 9348 штук і це в чотири рази більше, ніж наступний за величиною вертолітний парк Канади (“Commercial helicopters – fleet size by country 2019 | Statista,” 2020). Звичайно, ця статистика не враховує воєнні вертольоти, яких в рази більше. Окрім чартерних рейсів та індивідуальних

переміщень вертольоти також дозволяють проводити розвідку, розширювати можливості сфер економіки, безпеки (охорона, поліція), медицини, тощо. Ринок вертольотів є доволі прибутковим і в перспективі часу зростатиме, незважаючи на певні зниження прибутку за останні кілька років – один із найбільших у світі виробників вертольотів Airbus в свій “піковий” 2015 рік отримав аж 6,7 мільярдів євро прибутку (“Airbus helicopters” revenue 2013-2020,” 2021). Звичайно, мобільність не обмежується вивченням лише фізичних переміщень, проте саме в цьому контексті існує багато досліджень – статистичних даних, підрахунків, теоретичних міркувань щодо переміщень пішки або транспортом (наземним, водним, повітряним).

Загалом, послідовники Урі називають процеси сучасного світу “мобільними онтологіями”: *“Суть цієї дискусії полягає в тому, щоб продемонструвати те, що ми можемо назвати певною серією “мобільних онтологій” — набором уявлень про світ, який характеризується рухом, потоком і вихорами матерії, навіть якщо речі здаються фіксованими.”* (Adey, 2017, р. 7). І, як уже було зазначено у Кастельса з його мережевим суспільством – “простір потоків” витісняє “простір місць” (Adey, 2017, р. 10). До того ж, розповсюджені мобільності не можна назвати рівномірними – деякі з них є більш або менш інтенсивними, активними, швидкими, розповсюдженими, тощо. До того ж, будь-який рух тісно пов’язаний між собою з не-рухом – так само як світло пов’язане із темрявою. І в першу чергу можна звернути увагу на особливість мобільності, про яку нам згадує Мімі Шеллер – мобільність, а точніше, можливості мобільності у всіх різні. Звичайно, існують конкретні проблеми на кожному з рівнів руху, проте базова несправедливість у тому, що менш або більш мобільним людину робить оточення та різні соціально-економічні фактори. Автори наголошують, що існують певні обмеження у мобільності, які можуть носити зовсім різний характер. Наприклад, обмеження мобільності фермера, який не має логістичної змоги довести свої овочі до всіх наближених до нього міст і стати частиною корпоративного комплексу в країні третього світу – це

проблеми різного рівня; так само як і обмеження безробітної жінки в місті щодо роботи та покупок і обмеження для пакистанців навідати своїх родичів у Лондоні (Sheller, 2018, p. 12). Жінка, яка не має змоги одягти яскраву блузку через дрескод на роботі в західному офісі та жінка, яка не має права одягти шорти через те, що її на вулиці закидають камінням – це дискомфорт різних рівнів та різних світів. Точніше, було б правильніше зазначити, що в певному випадку це лише дискомфорт та невелике обмеження мобільності, в той час як у деяких інших випадках – це грубе порушення основних людських прав та свобод. У випадку із мобільністю кожен соціальний клас, країна та континент також стикаються з різними мобільними труднощами. Жителі мегаполісу стикаються із обмеженням для виклику таксі на великі державні свята та концерти, швидкість пересування зменшується у години пік, в той час жителі віддалених населених пунктів взагалі не мають змоги викликати таксі, і навіть швидка допомога до них може їхати із сусіднього міста. Таким чином, як констатує автор, світова мобільність будується завдяки не-мобільності, якби парадоксально це не звучало.

1.3. Форми і види руху в концептуальній системі мобільностей Дж. Урі

Ідея класифікованої системи мобільностей є апогеєм досліджень Джона Урі. Автор займався дослідженням окремих аспектів мобільності ще від початку свого наукового шляху, однак лише за кілька десятиліть років сформулював цю ідею більш чітко. Загалом, доволі складно визначити загальну систему мобільностей та класифікувати її на складові – через масштабність процесів, нові утворення та динамічність самої системи. Як мінімум через цей факт ми не маємо змоги говорити про загальноприйнятну, класифіковану систему світових мобільностей. Але спроби сформувати таку систему існують і їх, все-таки, варто зазначити для акцентування масштабу проблематики мобільності. В даному контексті важко не погодитися із автором, який, як і Урі, також вивчав мобільні процеси: *“Перш ніж я зупинюся на цьому далі, книга висуває одну неминучу*

істину мобільності: у всіх її різноманітних іпостасях, визначеннях, підходах, від найабстрактнішого розуміння до найбільш обґрунтованого, мобільність, принаймні для мене, є відношенням” (Adey, 2017, р. 1). Мобільність складно охопити лише одним поняттям, але “відношення” – ключовий термін для її розуміння. Адже в першу чергу мобільність є відношенням чогось до чогось – певного суб’єктного чи об’єктного зв’язку. Мобільність завжди поєднує в собі як мінімум два елементи – рух можливий завжди від чогось і до чогось, так само як і перетворення – завжди має точку відліку та мету.

Першим кроком до класифікації є розподіл мобільностей як мінімум на фізичні та не фізичні переміщення. До фізичних може належати як мобільність суб’єктів, так і об’єктів (товарів, воєнної техніки, тощо). Мобільність може розподілятися за швидкістю процесу та швидкістю розповсюдження, регулярністю, складністю, тощо. Для Урі процес будь-якого переміщення завжди носить соціальний характер. А кожен соціальний процес – має в своїй основі зміну станів мобільності індивідів. Шлюб – це не лише юридичне оформлення стосунків та спільні діти, а й спільні переміщення та подорожі – від регулярних побачень та відпусток до “медового місяця” та сімейних поїздок до батьків один одного (Urry, 2007). Мобільність в даному випадку виконує об’єднуючу індивідуальну функцію, так як стає спільним видом діяльності. Також в “Мобільностях” зазначається, що час, який використовується під час фізичного подолання певного відрізка шляху (тобто, фізична мобільність) перестає бути “мертвим”, адже відтепер цей час можна використовувати для реалізації комунікаційної або інформаційної мобільності, або навіть обох одночасно. Наразі людина може одночасно спілкуватися в соцмережах, слухати радіо та пересуватися в транспорті – в той самий період можуть бути задіяні навіть три види мобільностей. Тобто, мобільність – це всі реальні та віртуальні переміщення та усі пов’язані із цим соціальні зв’язки в просторі та часі. Урі відходить від традиційного розуміння мобільності виключно як фізичного процесу або ж як аналогу соціального ліфту. Завдяки ньому термін отримує

більш широке тлумачення та застосування на практиці – в першу чергу, завдяки стрімкому розвитку сучасних технологій та Інтернету. Сучасний світ – це світ мобільностей, які в тій чи іншій мірі взаємодіють між собою.

За Урі, система мобільностей виступає як комплекс соціальних відносин і матеріальної інфраструктури, який робить певний вид переміщення можливим. Система мобільності включає в себе все: людей, об'єкти, зв'язки між ними, предмети, соціальні ролі і тд. Мобільність – як комплекс переміщень – фізичних, комунікаційних, інформаційних, цифрових, соціальних. Кожен окремо можливий рух будь-якого роду входить в певну систему мобільностей. Сфера дослідження мобільності як явища є доволі широкою. В першу чергу виникає питання про актуальні системи мобільностей, їх історичне утворення та розвиток, їх обумовленість та взаємопов'язаність. На мобільність впливає безліч факторів. Один із них – енергія. Саме від неї та конкретних ресурсів залежить рівень, частота та обширність системи мобільностей. Урі зазначає, що нова енергетична система здатна розширити множинну мобільність суб'єктів та об'єктів (Urry, 2013, p. 159-160). І до того ж, наука та техніка знаходяться в постійному пошуку нових джерел енергії, які не були б корисними копалинами (кількість яких, як стверджується – вичерпна) – пошук ресурсів енергії необхідний для підтримки діючої системи мобільностей та її новоутворень у майбутньому. Серед можливих варіантів вчені серйозно розглядають водень. Воднева енергетика була б справжнім спасінням планети, адже його достатньо і це *“енергетичний еліксир, який має нульові викиди”* (Urry, 2013, p. 160). Даний вид енергетики активно розвивається протягом останніх 20 років, видозмінюючи мобільність транспорту та роблячи її більш екологічною. На початку тисячоліття перший водневий транспорт з'явився в Ісландії, а з 2014 року компанія Toyota почала випускати, наприклад, водневий гібридний автомобіль на паливних елементах (CORPORATION., 2014). Воднева енергетика є перспективним напрямком, який може вирішити деякі із сучасних проблем мобільності – наприклад, шкідливі атмосферні викиди.

Загалом, слід зазначити, що за хронологією робіт Урі можна спостерігати цікаву зміну феномену вектору його досліджень. Якщо мобільність в нього є незмінним елементом (і в той самий час – піковою точкою його досліджень), то всі його останні роботи так чи інакше присвячені незмінним та тісно пов'язаними із мобільністю сферами. Проблема офшоризації економіки та транснаціональних корпорацій, проблема газу і нафти та енергетичної кризи, види майбутнього та його сценарії (зростання температур, клімат, 3D-принтери, “автоутопія” – всі ці теми він досліджував останніми). І не дарма – адже вивчаючи проблему мобільності, абсолютно неможливо уникнути проблеми дослідження із нею пов'язаних сфер. Адже енергетична проблема – це проблема мобільності, оскільки мобільність залежить від живлення. Економічна криза – проблема мобільності, адже вона впливає на здатність об'єктів та суб'єктів перебувати у русі. І тим більше екологічна проблема – від усіх цих та інших факторів широта мобільностей так чи інакше залежить.

Загалом, Урі стверджує, що ми можемо розглядати поняття “мобільний” або “мобільність” у різних значеннях і виокремлює основні чотири (Urry, 2007, р. 7-8). По-перше, мобільний – як той предмет чи об'єкт, що перебуває в русі або має здатність до руху. Мобільний телефон, станція, людина – все це має здатність переходити в рух. Загалом мобільність розглядається як позитивне поняття, не враховуючи так званої “гіпермобільності”. Друге значення – мобільний в сенсі “натовп”. В першому розділі вже згадувалася можливе походження терміну від слова “mob”, про яке пише Урі в своїх роботах. Натовп – як стихійне і неконтрольоване, відповідно мобільне явище, за яким варто спостерігати і яке варто намагатися контролювати. Урі нагадує, що століття породжує все більше неконтрольованих “мобів”, які потребують нових технічних засобів для їх регулювання в певних кордонах або на певних територіях (Urry, 2007, р. 7-8). Третє значення, найбільш відоме в соціології та соціальних та гуманітарних науках (в т.ч. у філософії) – це соціальна мобільність, яку ми ще називаємо вертикальною. Мобільність як засіб сформулювати місце окремого індивіда у

суспільстві через поняття соціальної ніші, соціального класу, “кар’єрних сходинок” та соціальних ліфтів. Під цим розуміється існування самостійної ієрархії, де кожен індивід завжди займає певне місце по відношенню до інших, в першу чергу – по відношенню до власного оточення. Досліджуються як взаємодія між вертикальною мобільністю та фізичним рухом, а також ведуться суперечки стосовно того, як сучасність впливає на соціальні ліфти і чи справді висхідна мобільність поживалася і можливостей підняти свій статус стало більше, ніж в попередніх епохах, чи просто в сучасному світі збільшилася кількість вакантних місць “зверху”. Останнє значення, на якому наголошує Урі (але не останнє значення мобільності та мобільного, яке існує) розглядає мобільність як “напів-постійного географічного переміщення” – тобто, різні форм людських переміщень та міграції (Urry, 2007, р. 7-8). Такий рух в межах країни чи континенту чи світу загалом не є чимось новим, але з часом став більш масштабним, коли все більша кількість людей розпочинає пошук більш вдалого життя, рятуючись від воєн, погодних умов та стихійних катастроф, злиднів.

Слід зазначити, що Урі розділяє поняття форм мобільності та видів мобільностей. Видів мобільностей може бути багато (відпустка, відмивання грошей, ділова поїздка, наркоторгівля, інфекції та їх розповсюдження, міжнародна злочинність, пошуки політичного притулку, дозвілля, торгівля зброєю, контрабанда людей і работоргівля, тощо), в той час як форм мобільностей Урі виокремлює всього 12 (Urry, 2007, р. 263). Загалом, навіть в оригіналі Урі вживає різні терміни для цих 12 видів. Автор іноді використовує інші слова для їх назви, хоча за сутністю вони не змінюються (наприкінці підрозділу цей момент розглядається більш детально – *прим. авт.*). Також Урі виокремлює 5 основних типів мобільності: мобільність об’єктів, тілесна мобільність, уявна мобільність, віртуальна мобільність і комунікативна мобільність (Urry, 2007, р. 47).

Дж. Урі, разом із М. Шеллер сформулювали сім методологічних областей, де активно використовуються мобільні дослідження (Sheller & Urry, 2006а, р.

216-219). Серед них: аналіз структури, часу та причинно-наслідкового зв'язку спільної присутності віч-на-віч; мобільна етнографія; щоденники часу та простору; кібердослідження; вивчення відчуттів та переживань; вивчення пам'яті та приватних світів через фотографії, листи, зображення та сувеніри; вивчення проміжних місць і пунктів пересадки, таких як лаунжі, зали очікування, кафе, аркади розваг, парки, готелі, аеропорти, станції, мотелі, гавані.

Не можна ствердити, що Урі вигадує систему мобільностей сам – він скоріше підводить межу таким формам у попередників, аніж створює систему самостійно. Не можна ствердити, що він є їх автором, адже він посилається на інших вчених при їх згадуванні, але підсумовує та класифікує їх саме він. Таким чином, завдяки Дж. Урі мобільність перетворюється із вузького терміну на одну велику класифіковану систему. Основні 12 форм мобільності за Урі виглядають наступним чином (Urry, 2007, p. 10-11):

1. Пересування та міграція в пошуках політичного притулку або місця проживання;
2. Подорожі із діловими і професійними цілями;
3. Пізнавальні мандрівки студентів, дівчат “AI pair” і інших категорій молодих людей, які є своєрідним “обрядом переходу” і зазвичай полягають в поїздках в закордонні центри цивілізації;
4. Медичні поїздки на курорти, мінеральні води, в лікарні, лікувальні центри і т. д;
5. Військова мобільність армій, танків, вертольотів, літаків, ракет, супутників і літаків-шпигунів, які згодом можуть використовуватися із цивільними цілями;
6. Переїзди після виходу на пенсію, формування особливого транснаціонального стилю життя людей похилого віку;
7. “Буксирні подорожі” дітей, подружжя та інших родичів і слуг;
8. Переміщення і міграція по вузлових точках будь-то однією діаспори, наприклад, китайської;

9. Рух працівників сфери обслуговування по всьому світу і особливо з глобальних міст, включаючи сюди потоки сучасних рабів;
10. Туристичні подорожі з метою відвідування місць і подій, заради задоволення різних почуттів, особливо – “туристичного погляду”;
11. Відвідини друзів і родичів, але там, де ці дружні мережі теж можуть приходити в рух;
12. Переміщення у зв'язку з роботою, в тому числі і щоденні поїздки з передмістя в місто.

Розглянемо дані форми мобільностей детальніше. Першу форму мобільностей простіше можна назвати е/і-міграцією. Сучасний світ загалом стає міграційним – адже переселяються цілі нації, які утворюють на нових територіях власні локації, де діаспора підтримує власні традиції. Яскравими прикладами таких діаспорних локацій виступають відомі Chinatown на Мангеттені (Нью-Йорк), Ukrainian Village в Чикаго, російськомовний регіон Іда-Вірумаа в Естонії, “маленька Африка” (*Goutte d'Or*) на околиці Парижу, тощо. Наразі в кожному мегаполісі та практично в усіх столицях існують як мінімум обширні арабські, азіатські і доволі часто африканські квартали. Як би дивно не звучало, але вкрай важко знайти формулювання “білі квартали”. Можливо, такі райони також існують десь в колишніх колоніальних країнах, але білим не потрібно було “гуртуватися” для виживання або підтримки власної культури – вони просто займали найбагатші міста та райони. Саме тому, мабуть, феномен арабських, азіатських або “чорних” кварталів є куди більш розповсюдженим. Така сегрегація часто проводить межу між своєрідною цивілізованою частиною міста та “гетто”. Також велика кількість мігрантів призводить до проблем інтеграції і/або асиміляції і збереження власної релігійної, національної та етнічної ідентичності мігрантів. З одного боку, нині існують умови для зберігання своїх традицій в різних географічних координатах, що дозволяє мігрантам асимілюватися не повністю. Але з іншого боку, процес адаптації в приймаючій країні може зупинитися. Таким чином, існують цілі райони, де жителі практично

не знають місцевої мови, хоча прожили в них все життя, їх соціальна інтеграція обмежується територією їх кварталу. Вони можуть бути навіть не в курсі соціально-політичного життя країни, адже в них доволі часто є власне телебачення, преса та місця відпочинку. Ось і перший глобалізаційний парадокс – коли глобальний світ, де нібито не існує меж перетворюється на одну велику всесвітню локальність.

Певний час існувала тенденція вважати, що мігранти є серйозною проблемою сучасної Європи, хоча насправді це не так (Çaglar & Schiller, 2018). Мігранти також виступають елементами дослідження в рамках системи мобільностей. Наприклад, дослідниця мобільностей М. Шеллер наголошує, що в сучасному світі далеко не завжди існує “мобільна справедливість”, особливо в контексті міграції. Вона вважає, що свобода особистого пересування (в тому числі – мігрантів) нині знаходиться під загрозою, як і захист основних прав людини. Дослідниця згадує приклади затримання мексиканських сімей на кордоні з США та розділення батьків та дітей – особливо, коли останні були вимушені перебувати на території колишніх складів супермаркетів (Sheller, 2018, p. 97). Свобода від незаконного затримання повинна вважатися основою свободи особистого пересування і бути краще захищеною юридично – а наразі вона знаходиться під загрозою (Sheller, 2018, p. 97). А поки існує режим расової мобільності, через який певні меншини не здатні реалізовувати своє право на пересування через утиски поліцейських без необхідного юридичного супроводу та захисту зі сторони закону – ідея мобільної рівності звучить нереалістично (Sheller, 2018, p. 98). Нерівність у міграційних питаннях Шеллер підкреслює порівнянням програм на зразок “Golden Visa” із міграційною політикою держав, зокрема європейських. Мається на увазі можливість абсолютно законно “купити” громадянство певної країни через інвестування в неї від 250 000 до 500 000 євро на придбання нерухомості, наприклад – і все це без необхідності переїжджати на ПМП. Авторка дослідження зазначає, що така відкрита політика міграції до щедрих інвестувань в країну в більшості випадків присутня в країнах,

які ускладнюють отримання громадянства простим людям і часто відмовляють у притулку біженцям (Sheller, 2018, p. 155). Відповідно, міграційна політика багатьох країн є неоднорідною. Сам Урі нагадує, що кількість міжнародних мігрантів збільшилася вдвічі лише з 1960 по 2000 рік, і що в містах відтепер проживають цілими родинами ті, хто там не народився (Urry, 2007, p. 404).

Кілька років тому, коли Європу захлинула криза із сирійськими біженцями, політика багатьох країн мала бути скоригованою. Хоча й наразі стверджують, що не дуже етично називати це кризою біженців – більш коректно називати це кризою толерантності (Çaglar & Schiller, 2018). Згідно звіту Агентства ООН у справах біженців за 2019 рік, сирійськими біженцями стали 6,6 мільйона осіб. (GLOBAL TRENDS FORCED DISPLACEMENT IN 2019, 2020, p. 9) . На червень 2022 року українських біженців було майже стільки ж – хоча й приблизно третина з них повернулася в країну (UNHCR, the UN Refugee Agency, n.d.). Хоча насправді, українців під час війни з Росією не завжди правильно називати біженцями – скоріше, тимчасово переміщеними особами, а біженців в середині країни – ВПО. Але загалом, проблема біженців є актуальною для сучасного світу. До того ж, такі міграційні потоки перевіряють демократію на міцність. Адже багато країн виявляються неготовими до великого напливу біженців, особливо якщо вони не мають попереднього позитивного досвіду в цьому питанні. В серпні 2023 року в ЄС було зафіксовано майже 6 мільйонів українських біженців (UNHCR, n.d.). В кожній із європейських країн навантаження з біженцями різне. Особливо складна ситуація склалася у балтійських країнах, які не мають особливого досвіду із цілими потоками мігрантів і війна в Україні стала для них першим викликом.

Урі нагадує, що кількість мігрантів значно збільшилася і що в різних містах проживає велика кількість тих, хто там не народився (в Майамі 59% мігрантів, в Сінгапурі – 33%, в Швейцарії – 25%, в Ізраїлі – 37%, в Лондоні – 28%, в Новій Зеландії – 22 – дані на момент публікації книги) (Urry, 2007, p. 225). Міграція може виступати як організоване і як стихійне явище. Частіше за все таке рішення

носить не індивідуальний характер, а колективний, і переїзд пов'язаний із родиною або іншими близькими. Урі не глибоко досліджує діаспорну міграцію, проте визнає її як окреме явище – існують великі громади народів, які допомагають один одному при адаптації на новому місці. В той самий час, для більш укорінених мігрантів таке спілкування є засобом підтримувати свої культурні та етнічні зв'язки. Через це міграція перетворюється на глобальне явище і весь світ стає оповитим ще більш глибокими культурними, національними зв'язками.

Друга форма мобільності – мобільність з професійними та діловими цілями, такі як конференції, відрядження, бізнес-зустрічі. Даний вид мобільності є доволі популярним, не зважаючи на зростання популярності комунікації в інтернеті – “живі” бізнес-зустрічі не стають певним привілеєм, і не зникають зовсім, а отримують нові можливості для втілення. На відміну від відвідування друзів та родичів, які можуть жити доволі віддалено від крупних цивілізаційних точок, професійна мобільність зазвичай відбувається у великі міста та активно відбудовані транспортні вузлові точки. Наприклад, існують відомі комплекси готелів у мегаполісах, які часто орендують для проведення воркшопів, фестивалів, конференцій та публічних панелей обговорення певних питань.

Пандемія COVID-19 призупинила такі бізнес-зустрічі і в буквальному сенсі заморозила індустрію на доволі довгий час. Наприклад, у Сполучених Штатах кількість зарубіжних ділових туристів скоротилася на 78,8% у 2020 та 87,4% у 2021 (в порівнянні із 2019) році відповідно, що є наслідком негативного впливу пандемії не лише на сфері працевлаштування, але й на туристичних можливостях (“Business travel in the United States,” 2022). Спад виглядає ще більш значущим, якщо враховувати, що бізнес-зустрічі складали приблизно третину всього туризму в США, а в пандемічний 2020 рік впали на 20%. Таким чином, ділові зустрічі вносять вагомий внесок в економіку країни, не зважаючи на доволі великі витрати на цей вид туризму. На спаді пандемії, в 2021 році США залишалися лідерами з ділового туризму, витративши на нього 269 мільярдів, в

той час як наступний за списком Китай витратив 87 мільярдів доларів (“Business travel spending in G20 countries 2021,” 2022). А загальна кількість грошей, які були витрачені у світі на діловий туризм складає близько 740 мільярдів доларів США (“Global business travel,” 2022).

Якщо проаналізувати рух технологічного процесу, то може здаватися, що тенденція бізнес-зустрічей мають поступово переходити в онлайн-формат – інтернет, цифрові підписи, електронний документообіг, тощо. Але насправді, як можна зробити висновок з інформації про важливість руху у бізнес-індустрії, відбувається протилежний процес, а саме: справжній бум конференцій та регулярних зібрань і створення його нових форматів та окремих видів бізнес-комунікації. Так звані щоденні, щотижневі або щомісячні *meetings* отримують нову роль – не лише як форма контролю та підведення підсумків роботи, але й підняття морального духу колективу та його підготовка до нових амбітних робочих планів. Ефективність таких зустрічей аналізується окремими дослідженнями, завдяки яким керівництво компанії отримує нові рішення. Наприклад, особливо актуальними стають навички презентації (особливо заздалегідь підготовлених із використанням сучасних програм та технологій), ораторського мистецтва, написання follow-up (короткі підсумки ділової зустрічі, де описуються основні завдання, які мають виконати учасники, розподіл їх ролей при виконанні робочих задач). З’являються спеціальні додатки для планування та керування проєктами, а процес керування стає окремою професією та мало не новим видом мистецтва. Відомі технології планування, які зароджуються в індустрії IT, такі як Scrum, Jira та Waterfall виходять за її межі і тепер стали частиною ділового спілкування і в іншому бізнесі – відтепер існують навіть окремі спеціалісти по цим видам планування. Відтепер компанії орієнтовані виключно на майбутнє і “планують правильно планувати” – саме так можна охарактеризувати цей процес. Бізнес-зустрічі стають все більш насиченими технологічно і їх планування стає окремим напрямом досліджень. Ефективність цих щоденних *meetings* вплинуло на розповсюдження практики таких зібрань.

Наприклад, Коуп та Девідсон, до яких апелює Урі стверджують, що регулярні зустрічі інженерів за сніданком та обговорення ідей призвели до покращення роботи в цілому і досягнення кращих результатів (Urry, 2007, p. 242).

Бізнес-зустрічі часто організовуються в курортних містах або містах-мегаполісах, де можна поєднати роботу та відпочинок. За різними показниками (витрати на проживання, харчування, тощо) найбільш дорогими містами для ділової мобільності були визнані Цюрих, Лондон, деякі міста у США (наприклад, Нью-Йорк, Лас-Вегас) та Південної Кореї (Сеул) ("Global business travel," 2022). Відповідно, цей напрям мобільності є доволі прибутковим. На перший погляд, виглядає просто – ділові поїздки або поїздки із професійними цілями. І не дуже важливо, конференція це, чи відрядження для підписання нового контракту із майбутніми клієнтами – така мобільність коштує дорого, бо зазвичай підключає до своєї реалізації багато інших робочих сфер: кейтеринг, готелі, ресторани, дозвілля. Ті ж локації, які під час пандемії втратили звичайних туристів, загалом втратили ще й категорію ділових подорожей, адже в той час не було можливості активно витратити кошти на зустрічі офлайн. За певними підрахунками, діловий туризм становить приблизно п'яту частину від усього світового туризму ("Global business travel," 2022). За даними Глобальної асоціації ділових поїздок (GBTA), майже 40% компаній були вимушені переглянути ділові пересування своїх працівників – через обмеження у великій кількості країн, через що глобальний діловий туризм в значній мірі похитнувся ("Business travel spending worldwide 2021," 2022). Наприклад, в США компанія Deloitte у 2019 році витратила на відрядження своїх працівників 583 мільйонів, в порівнянні із 97 мільйонами у 2020 ("Business travel spending worldwide 2021," 2022). Весь цей активний спад витрат на ділові та професійні поїздки призвели до обмежень діяльності компаній та викликали економічний спад на мікроекономічному рівні. Тим не менш, саме ця категорія мобільності почала розвиватися однією з найперших – симетрично до відмови від всіх пандемійних обмежень. Компанії роблять спроби повернутися на допандемійний рівень, хоча й на думку багатьох,

це навряд чи вдасться в найближчі кілька років, не зважаючи на зростання цієї тенденції.

Урі апелює до інших дослідників, які детальніше вивчали професійну мобільність. На їх думку, відбувається стирання межі між діловими та туристичними пересуваннями, а для діяльності деяких компаній можливість проводити такі напів-формальні зустрічі у віддалених локаціях грають ключову роль (Urqu, 2007, р. 242). І саме це, на їх думку, і є найбільшим аргументом у суперечці про домінування інтернет-комунікації і переходу таких зустрічей виключно в онлайн-формат: такі зустрічі активно підтримуються їх учасниками, через що навряд чи відбуватиметься їх скорочення – і це видно навіть за останні кілька років у статистичних даних, коли компанії намагаються наздогнати допандемійний рівень таких ділових відряджень.

До цієї категорії, напевно, можна віднести ділову або ж професійну міграцію – міграція через запрошення на роботу в іноземну фірму. В сучасності такий підхід вітається, компанія виглядає “екологічною” та ліберальною, коли має культурне розмаїття співробітників. До того ж, західним компаніям часто дешевше найняти віддалених спеціалістів з інших країн, ніж платити вищу зарплату власним громадянам. Пізніше такі спеціалісти можуть переїхати на постійну дислокацію за робочою візою, отримавши необхідний досвід в компанії. Такий метод пошуку є особливо популярним в сфері ІТ-технологій через можливість віддаленої роботи.

Відбувається одна із форм явища, відомого як *brain drain*, коли спеціалісти з однієї країни приїжджають до іншої за політичними, релігійними, економічними або ж іншими причинами (“Definition of brain drain,” n.d.), який призводить до *brain gain* – певної вигоди для країни внаслідок вдалої міграції до неї громадян інших держав (“Brain gain,” n.d.). Важливо зазначити, що процес є двостороннім: одна й та сама країна може наймати на низькооплачувані, робочі посади більш дешевих емігрантів із інших країн, і в той самий час на вищі посади ставити спеціалістів з більш розвинених країн, які, наприклад, дадуть змогу

провести нові реформи в тій чи іншій галузі. Важливо зазначити, що про сам феномен *brain drain* та *brain gain* Урі буквально не згадує в своїх основних роботах, проте процеси, які він описує, називаються іншими дослідниками саме так. Урі не приділяє великої уваги феномену професійної міграції, хоча і згадує її як один із видів мобільності та описує її коротко.

Третя форма мобільності – мобільність для розширення меж світогляду та отримання нового досвіду. Розвинуті країни часто практикують освіту та працю за принципом “без меж”. Сюди ж відноситься відома всім програма “Work and travel USA”, яка дозволяє молоді з інших країн отримати досвід роботи у США та покращити свою англійську. Такі переміщення розраховані на культурний обмін та заохочення до “цивілізованого світу” представників менш успішних країн, а також культурного обміну загалом. Регулярні програми для навчання та обміну досвідом між представниками різних культур пропонує організація Erasmus. Ця компанія, наприклад, підтримує зв’язок з громадськими організаціями в багатьох країнах, і доволі часто вони створюють міжкультурні та інтернаціональні проєкти, що мають на меті обмін досвідом. Таким чином вони реалізують один із сучасних демократичних принципів про культурне різноманіття. У різних організацій є можливість подати заявки на фінансування своїх проєктів, і найбільше шансів бути обраними отримують проєкти, які мають екологічну складову (наприклад, учасники за можливістю будуть використовувати велосипед, *Blablacar*, автобуси – але не літаки, аби дістатися місця тренінгу), соціальну (залучення до проєкту учасників із особливими потребами, залучення молоді та студентів).

До цієї ж категорії відноситься згадувана Урі програма “Au pair”, яка заключається в знаходженні помічників по домогосподарству за кордоном (Urry, 2007, р. 263). Бажаюча людина з однієї країни приїздить на певний термін до родини в іншій країні і виконує певну роботу – догляд за дітьми та деякі хатні справи, які обговорюються перед поїздкою (Find your Au Pair today or discover the world | AuPair.com, n.d.). Для приймаючої родини це шанс знайти

відповідального робітника із проживанням за невеликі кошти, а для молодих людей, які самі живуть в іншій родині – це шанс познайомитися з іншою культурою, вивчити мову та певний час прожити в обраній країні, заробляючи певні гроші і не витрачаючись на житло. Це важко назвати повноцінною роботою, але це одна із можливостей для молоді для розвинення в собі мультикультурного бачення сучасного світу, і загалом отримання нового досвіду. Також до цієї категорії можна внести схожі волонтерські програми для молоді, які включають в себе безкоштовне проживання та харчування в іншій країні, культурний обмін, вивчення мови, набуття досвіду та нові друзі.

Четверта форма мобільності, яка має медичні цілі, є також доволі розповсюдженою. Через специфіку законодавства існують певні операції (наприклад, трансплантація органів) або ж певні медичні процедури (евтаназія), які дозволені не в усіх країнах. Так, наприклад, політика трансплантації органів в багатьох країнах (Ізраїль, Швейцарія, Індія) залишається такою, що в першу чергу орган трансплантують місцевому жителю, і лише потім – іноземцю. Це стає справжньою проблемою, коли лікарні переповнені іноземцями, за яких платить їх держава і які іноді роками чекають на трансплантацію – і помирають, так і не дочекавшись її. Менш драматичні випадки є ще більш розповсюдженими – до клініки практично будь-якої країни можна поїхати на пластичну операцію, лікування раку, оздоровлення – зазвичай, проблема лише у фінансовій можливості пацієнта.

Хоча сам Урі, згадуючи цей вид мобільності, робить акцент саме на поїздках на курорти та, наприклад, “на лікувальні води”, які зробили справжній “бум” в ХІХ столітті. Мінеральні води, як вважала медицина того часу, є профілактикою та лікуванням цілої низки хвороб, тому такі мандрівки були доволі популярними, через що почали розростатися такі місця, як Баден-Баден, Будапешт, Віші та інші (Urry, 2007, р. 255). Курортні регіони спочатку були місцями для привілейованих класів суспільства, через обмежену інфраструктуру. Пляж спочатку також вважався лікувальною зоною, а не зоною дозвілля – дихати

морським повітрям радили лікарі. Лише з плином часу пляж перетворився на звичайне місце відпочинку, став масовим – особливо це відбулося в другій половині минулого століття, під час моди на засмагу. Адже певний час існував міф про “аристократичну блідість”, через яку активне сонце було під забороною. Тенденція до змін розпочалася саме з морських курортів, адже морську воду вважали мало не цілющою. Подихати повітрям та окунути тіло радили, як зазначає Урі, навіть тим, хто хворів на туберкульоз (Urry, 2007, р. 256). Соціальні правила для відвідувачів пляжу змінювалися, як і одяг, засоби дозвілля, кількість часу в курортній зоні. Поступово ідея пірнання та окунання перетворилася з медичної на цілком буденну, а з часом купальні костюми з’явилися навіть для мусульманських жінок, яким заборонено оголювати тіло.

Сам феномен “пляжу” є одним із нових явищ для останніх століть. Саме ця локація сформувала у цілих поколінь туристів бачення того, що таке відпочинок. Певний набір дій (засмагання, купання, просто лежання на піску) сформулювало абсолютно новий стиль проведення відпустки. Урі наголошує, що *“Будівництво пірсів, набережних та одомашнених пляжів дозволяло візуально споживати дике, неприручене та “природне” море”* (Urry, 2007, р. 258). Пляжна зона протягом часу поступово перетворювалася із страшної, дикої лінії до зони комфорту, відпочинку та вдалого проведення часу; стала дозвільною, а не виключно робочою зоною громадян. Урі зазначає, що суспільство поступово називає пляжі (особливо пляжі Карибського басейну із золотими пісками) аналогією раю на Землі (Urry, 2007, р. 259). Через це попередні локації (морські курорти та мінеральні води) вже стають більш звичними, на них туристи їздили через неможливість дістатися до куди більш популярних та “райських” пляжних локацій. Саме зміна форми пляжної локації призвела в майбутньому до культу засмаги і показника її як вдалого відпочинку. Засмага стала однією з перших форм сучасних експериментів із власним тілом людини – подібно до того, як татування та пірсинг перетворилися з часом на прикрасу тіла та його “родзинку”, будучи до цього навпаки – елементом дикого, не цивілізованого,

племінного світу, де наявність тату або пірсингу зображувало лише належність їх власника до певної маргінальної категорії суспільства, або “низької” професії. Таким чином, Урі робить висновок про засмагу як початок “*мобільності тіла*” та його відхід від ідеї “*одягнутих влади та багатства*” (Urry, 2007, p. 259).

Урі зазначає, що в сучасності переміщення із медичними цілями все частіше відбуваються в спеціально локалізовані місця, які відомі своєю медициною (Делі, Гавана, Ізраїль, Швейцарія) (Urry, 2007, p. 264). До того ж, медична мета поїздки все ще вважається практично безпрограшним варіантом для дозволу на перетин кордону, навіть у час заборон. Так, естонські журналісти провели розслідування, яке виявило, що російські туристи під час додаткових обмежень змогли продемонструвати прикордонникам медичну мету поїздки. Для цього в спеціальних готелях в Нарві (місто на кордоні з Росією) було безліч оголошень про можливість “оздоровчого відпочинку”. Купівля туру в такий готель була легким способом в’їхати на територію ЄС (“*Terviseviisa*” avab venelastele akna läände,” 2022).

П’ята, військова мобільність означає зміну дислокацій військ та тренувальних баз не лише армій держав, але й таких новоутворень як НАТО. Сучасна техніка, яка використовується у розвідувальних цілях, відноситься до цієї ж форми мобільності. Також сюди належать будь-які переміщення воєнних товарів, в тому числі контрабанда зброї та її офіційний продаж різним державам, участь у військових парадах країн-партнерів військової техніки іншої держави та створення миттєвого інформаційного приводу при найменшому переміщенні баз тієї чи іншої армії.

За військовою мобільністю можна було активно спостерігати під час війни в Україні з Росією в 2022 році. Війна в Україні 2022 року чітко показала, що в XXI столітті може відбуватися своєрідна “війна в прямому ефірі”. Через отримання від Ілона Маска систем “Starlink” та більш-менш стабільного інтернету весь світ міг спостерігати за тим, що відбувається на “Азовсталі”, а документування воєнних злочинів стало ще більш простим. Переміщення

ворожій техніки можна було обережно знімати та надсилати до спеціально створеного телеграм-боту “Я знайшов окупанта”, а окремі телеграм-канали (наприклад, білоруських партизанів “Білоруський гаюн”) навіть зазначали запуски ракет по українській території з мінімальною різницею в часі після самого факту запуску – через це кожен читач каналу міг, отримавши оперативну інформацію, встигнути сховатися, знаючи напрямок ракети, навіть якщо повітряна тривога в його локації відсутня.

Особливе значення під час сучасних воєн отримують керовані технічні засоби для збору інформації. В першу чергу – дрони, які є “очима” військових – через що на них шалений попит і їх витратність дуже велика. І проблема їх експлуатації стоїть на порядку денному урядів багатьох країн так само, як і використання електричних самокатів (які вже призводять до численних аварій, і через прогалини в законодавстві ті, хто ними користуються, у багатьох країнах вважаються пішоходами, а не водіями). На відміну від тих самих електросамокатів, політика з дронами є більш упорядкованою, особливо враховуючи їх воєнну та розвідувальну роль. Наприклад, в Естонії, згідно з даними Департаменту транспорту Естонської республіки, з 1 липня 2021 року всі власники дронів зобов’язані зареєструвати свої дрони та отримати як мінімум початкову компетенцію зовнішнього пілота, відповідно до рішення комісії ЄС (“Flying drones in Estonia,” n.d.). Також всі власники мають зареєструватися в системі нагляду за польотами. Влада намагається досягти своєрідного контролю над дронами та їх застосуванням, переміщенням як для повітряної, так і оборонної та земної безпеки держави.

Від початку воєнного конфлікту ввезення дронів на територію Російської Федерації з ЄС заборонено, як і багатьох інших товарів. Вивезти можна лише дрон для власного користування, що підтверджує відповідна ліцензія. Придбати легально можна лише в нейтральних країнах – наприклад, в Китаї, де замовляли дрони як українська, так і російська сторона. Ті товари, які залишилися – продавалися за завищеними цінами через різко підвищений попит. Враховуючи

це, деякі китайські компанії (наприклад, DJI) навіть відмовилися продавати свої апарати воюючим сторонам (Fromer & Staff writers, 2023). В першу чергу, всі ліцензії та отримання дозволів пов'язані із дронами, які класифікуються як іграшки. Адже ці засоби є стратегічними товарами (тобто, предметами подвійного значення). Відповідно до конкретних характеристик (в першу чергу – розмір), дрон вважатиметься воєнним гаджетом або ж іграшкою для дозвілля.

Загалом, подібні технічні питання виникають в сучасному суспільстві все частіше і частіше. Урі називає такі технічні рішення “малими технологіями” та наголошує на їх важливості для сучасного “мобільного стилю життя” (Urry, 2016, p.128). Невеликі за розміром речі, які вміщуються у долоні і є для доволі звичними, насправді несуть в собі великі технічні рішення в минулому. Урі згадує банківську картку (через яку мобільність збільшується, оскільки більше немає необхідності носити з собою великі суми грошей готівкою); автомобільні ключі та замки (через які можна залишити речі в машині, а не забирати з собою); смартфони та планшети (які заміняють вже навіть ті самі банківські картки завдяки технологіям на зразок Google Pay), і всі звичні невеликі речі (гаманці, спреї, папір, ножі, викрутки і т.д.. Все те, що полегшує нам життя, особливо в подорожах – почалося з важливих технічних розробок у минулому. *“Таким чином, багато з наших повсякденних дій не можуть бути виконаними без малих технологій, які забезпечують безпеку, зв'язок, ідентифікацію особистості та дозвілля”* (Urry, 2016, p. 12).

Шоста, пенсійна мобільність, стала можливою після прийняття багатьма країнами пенсійної реформи, де відповідальність за пенсійне забезпечення перекладається із держави на індивіда, принаймні частково. Наприклад, в Естонії пенсійна система складається з 3 щаблів – дві державні і третя приватна. Перші дві зазвичай фінансуються з соціального податку, а третя – за бажанням самого працюючого із власної кишені або це робить його роботодавець (Social Insurance Board, 2022). Перейти на третій щабель можна лише після n-ї кількості років офіційної праці в Естонії. Схожа система – у Великобританії. Частково пенсія

покривається із податків, і частково – із особистих внесків (в залежності від рівня доходу) (“Overview of the UK pension system,” n.d.).

Завдяки цьому у сеньйорів існує можливість переїздити та, наприклад, жити на пенсії навіть в іншій країні – де життя більше дешеве. Урі пише, що формується *“особливий транснаціональний стиль життя людей похилого віку”* (Urry, 2007, р. 11). Під цим зазвичай мається на увазі *“переїзд до дешевих сонячних пляжів та у “безпечні” маленькі міста”* (Urry, 2007, р. 264). Зазначається, що можна спостерігати тенденцію переїзду з холодної півночі до теплого півдня. Можна прослідкувати чітку паралель між країною-походженням та країною-призначенням завдяки потоку пенсійних мігрантів – наприклад, зі Швеції до Іспанії.

До того ж, існує зворотна тенденція до залучення молоді у країни, де забагато пенсіонерів і навантаження на пенсійну систему є завеликим. Наприклад, у Японії за останні 20 років збільшилася кількість злочинів, скоєних пенсіонерами – через замалу пенсію і відсутність можливості, де жити, таким креативним шляхом вони отримують їжу та житло, принаймні в тюрмі. З 90-их років до 2016 року кількість злочинців похилого віку, а ще більше зросла кількість тих, хто вже мав не одну судимість (“Why some Japanese pensioners want to go to jail,” 2019)

Останні дослідження міграції пенсіонерів стверджують, що дійсно існує своєрідний *“поворот на південь”*: через кліматичні умови та вартість життя. Автори дослідження зазначають, що люди похилого віку, які на пенсії емігрували в іспанську морську провінцію Аліканте зі Скандинавії, не мають загалом особливих труднощів під час адаптації (Gustafson & Laksfoss Cardozo, 2022). Вони мають цілком комфортне життя, спілкуючись або рідною мовою, або англійською. Труднощі виникають загалом під час контакту з державними або соціальними установами – банками, лікарнями, службами соціального або спеціального захисту, тощо. Дана категорія громадян має складнощі з вивченням іспанської, проте загалом не потребує знання мови держави, де вони проводять

старість. Мігранти-пенсіонери зазвичай створюють кола спілкування з таких самих мігрантів (як у випадку з Аліканте – з тих самих країн, Норвегії або Швеції) і практично не вступають в комунікацію з місцевим населенням, утворюючи власні відокремлені групи.

Загалом, куди більш дослідженою темою є трудова міграція, потік сучасних рабів у світі, біженці – тема з людьми похилого віку потребує певних уточнень даних. Але сама тенденція до проведення старості в інших країнах (частіше за все – південних) неминуче зростає. До “пенсійної” мобільності стає прикутим все більше уваги. Наразі такий вид руху зазвичай називають “*international retirement migration*” (IRM). Дослідження пенсійних мігрантів показують, що для деяких із них міграція носить виключно сезонний, а не постійний характер (Gustafson & Laksfoss Cardozo, 2022). Певна кількість таких пенсіонерів допускає можливість остаточного повернення на Батьківщину у випадку, наприклад, серйозної хвороби. І активна більшість із них має високий рівень цифрової мобільності, активно використовуючи телефон, інтернет, телебачення, перегляд новин і т.д. для активного спілкування і зв’язку з тими, хто залишився в рідній країні. Більш того, “*мобільність може стати частиною бажаного образу життя та самоідентифікації серед мігрантів, оскільки вона виражає активність, свободу та “позитивне старіння”*” (Gustafson & Laksfoss Cardozo, 2022, section 2).

Наступною мобільністю є “буксирні” подорожі подружжя та інших родичів та слуг. Саме явище “буксирних” подорожей є далеко не новим, проте існує ціла нова соціальна група, яка виникає в 21 столітті із активним розвитком технологій та сфери ІТ-послуг, а саме – “*жінки ІТ-шників*”. Явище стало настільки масовим (відповідно до пропорційно активно збільшеної кількості спеціалістів в даній галузі за останні 10-15 років), що існує навіть окремий термін для цієї соціальної групи – “спуглер” (*Spouse of a Googler* – партнер Гуглера, тобто працівника Google) (“Urban dictionary: Spoozler,” n.d.). Частіше за все термін використовується для жінок, хоча саме поняття спуглер є безгендерним,

тому що ними бувають і чоловіки, і загалом, представники будь-якого гендеру, чий партнер працює в ІТ-компанії (термін використовується лише тоді, коли партнер айтішника не є айтішником сам). Спуглери зазвичай не такі мобільні в професійному плані, як їх подружня пара і це є основною проблемою таких партнерів. Адже спеціаліст ІТ-галузі переїжджає в будь-яку країну, де компанія вирішує за нього всі питання – від страхування до курсів адаптації, тому для нього нічого не змінюється. Англійська є основною мовою спілкування в індустрії, відповідно можна доволі довгий час навіть не вивчати мову країни, до якої ти прибув. Для спеціалістів з ІТ зміна країни-дислокації більше схожа на зміну офісу та компанії, в той час як їх подружнім мігрантам варто застосувати багато зусиль для адаптації на новому місці: мова, пошук роботи, освіта, дипломи (які потрібно підтвердити). Відповідно, переїзд для їх родини доволі складно дається їх парам, які є саме спуглерами і не пов'язані з цією сферою. Зворотна сторона проблеми спуглерів – відсутність необхідності шукати роботу у більшості випадків. На відміну від працюючих людей, вони стикаються з депресією та прокрастинацією, відсутністю соціальної адаптації та оточення – роботу знаходити не обов'язково, можна займатися лише дітьми та хатніми справами, грошей зазвичай вистачає. Це призвело до створення великої кількості спільнот спуглерів. Наприклад, існує “Клуб жінок програмістів” в Таллінні, організація “Spooglers ZRH” в Швейцарії та багато інших (Spooglers, n.d.). Окремі організації навіть займаються загальною підготовкою до переїзду та допомагають як гуглерам, так і їх родинам – наприклад, IOR (“Who we are,” 2022). Феномен спуглерів став настільки цікавим, що його почали вивчати в академічному середовищі. Так, в одному із збірників стенфордських лекцій можна знайти ще більше схожих назв та їх класифікацію: *“Google, наприклад, має низку термінів, які вони використовують у своєму кампусі для позначення різних типів працівників: Noogler (новий співробітник Google) Loogler (співробітник юридичного відділу) Gaygler (працівник Google з лесбіянок, геїв, бісексуалів і трансгендерів) Spoogler (дружина співробітника Google) Zooglers*

(працівники в Цюриху) *Hooglers* (колишні співробітники *Google*)” (McFarland & Gomez, 2021).

Ці та інші “буксирні” подорожі породжують нові виклики для мігрантів. Серед них – отримання візи та правовий статус в новій країні. В залежності від законодавства країни, ситуація може виглядати по-різному. Наприклад, в Швейцарії найпростіший, пасивний спосіб отримати посвідку на проживання – це бути родичем того, хто працює в країні. Проте за такою посвідкою родич не має права працювати в країні протягом 2 років. В Естонії навпаки – родич працюючого при еміграції автоматично отримує той самий статус, що і працюючий (і також має право на роботу), їх дитина отримує автоматично статус своїх батьків. Урі зазначає, що “буксирна” мобільність частіше всього спостерігається між більш бідними та багатими районами/містами/країнами. І такий вид міграції зумовлюється *“високим рівнем кваліфікації партнера/одного з батьків, за яким і слідує всі інші”* (Urry, 2007, p. 264).

Цікаво, що існують дослідження, які пов’язують даний вид мобільності (“буксирні” подорожі”) із попереднім видом – міграцією пенсіонерів. Наприклад, географ Е. Стокдейл розглядала феномен “trailing wife” та “tied migrant” та зміну цих соціальних ролей у парах протягом часу, і особливо після міграції (Stockdale, 2016). Насправді, такі випадки не є поодинокими – “буксирний” партнер переїздить за своїм чоловіком або жінкою, і часто отримує громадянство або право на життя в країні саме через партнера, тому і є “пов’язаним емігрантом” – як тільки він розлучиться, він втратить цей статус, якщо не матиме інших факторів для того, аби залишитися в країні. Проте ситуація може змінюватися, особливо після виходу на пенсію і зміни соціальних ролей як протягом життя, так і після настання так званого “феномену спорожнілого гнізда” (коли від пари на навчання чи просто для подальшого життя переїжджають їх діти). Автор приходить до висновку, що такі зміни місця проживання в основному були на стадії формування пари і що сам переїзд був пов’язаний з діяльністю чоловіка, не зважаючи на освіченість його дружини та наявність у неї досвіду роботи.

Проте така модель не є стовідсотково характерною для сучасної молоді та пар середнього віку. Е. Стокдейл наголошує, що для свого аналізу вона використовувала досвід сімейних пар, які вже є пенсіонерами – відповідно, їх бачення “чоловіка-годувальника” було більш розповсюдженим, аніж зараз, коли гендерні ролі здатні змінюватися більш активно у зв’язку з глобалізаційним фактором. У зв’язку з цим жінки стикалися з великою кількістю складнощів – адже далеко не всі з них поверталися на роботу. А ті, хто повертався – робили це лише після того, як виросли їх діти і доволі часто це була робота на неповний робочий день або ж курси перекваліфікації на певну посаду, в той час як чоловік розвивався в кар’єрі безперервно. Дослідження кінця попереднього століття також підтверджують наявність класичної гендерної моделі у відносинах та важливу роль зростання кар’єри чоловіка при переїзді – жінки часто знаходилися в складному становищі через небажання втратити чоловіка, в той час як страх втратити жінку у чоловіків був куди більш меншим (Bielby & Bielby, 1992). Зазначається, що географічне переміщення пар зазвичай призводило до зростання заробітку чоловіка та припинення зростання жінки. Заміжні жінки в разі рідше пропонували переїздити в пошуках більш оплачуваної роботи. І нарешті, роботодавець, який знав, що його підлегла прив’язана до сімейних обставин, не повинен був пропонувати більш високу оплату в інших, більш віддалених локаціях (Bielby & Bielby, 1992). Ситуація змінювалася, лише коли пара переосмислювала гендерні ролі у власному подружжі.

Цікавим є навіть той факт, що жінки “синхронізували” свій вихід на пенсію разом із чоловіком – після того, як чоловік переставав працювати, їх жінки робили те саме, навіть якщо вони працюють самі і все ще мають таку можливість, стверджує автор. І найцікавіший факт із її дослідження: якщо на стадії формування пари жінка була “trail partner” та слідувала за чоловіком, відчуваючи складнощі адаптації, то після виходу на пенсію ситуація кардинально змінилася. Можливо, через більш високу соціальну активність жінок (які не були орієнтовані на кар’єру), або через завеликий період

домінування “чоловічого” рішення при переїзді, але під час переїзду на пенсію (зазвичай, з міста в сільську місцевість), “буксирним партнером” ставав чоловік. Соціальні та гендерні ролі можуть змінюватися протягом життя і з отриманням нового досвіду. Тим не менше, саме чоловіки слідували за їх дружинами після виходу на пенсію і відчували проблеми в адаптації до нової для них сільської місцевості, в той час як жінки куди більш легко ставали частиною місцевого суспільства – зазвичай, через більш розвинені навички комунікації з великою кількістю незнайомих людей (Bielby & Bielby, 1992). Можливо, даний факт ще може бути пов’язаним з тим, що жінка вже мала досвід адаптації без підтримки (на відміну від чоловіка, який мав компанію та підтримку від колективу та керівництва), тому із повторним досвідом переїзду і створення кіл спілкування з нуля відчувала себе більш впевнено, на відміну від деяких чоловіків, які, як зазначається в статті, мали серйозні проблеми, аж до замкненості та схильності до асоціальності.

Ще один вид мобільності за Урі – переміщення і міграція у вузлових точках будь-якою однією діаспорою. Частіше за все, створюються нові локації для активного розвитку самої діаспори: вищезгадані Ukrainian Village та Chinatown – лише деякі з існуючих. Завдяки цьому діаспора отримує можливості для активної підтримки власної культури та традицій у незнайомій країні. Урі наголошує, що це призводить до явища так званої діаспоризації (Urry, 2007, p. 35). Цей процес, який виникає в епоху глобалізації, але при цьому носить глокалізаційний характер – певна група населення в чітко окреслених територіальних рамках ідентифікує себе не як частина даного регіону/країни, а як діаспора іншого народу та іншої держави. Діаспоризація розглядається як один із факторів загрози для держави, оскільки можуть виникати проблеми з адаптацією та асиміляцією таких громадян: їх життєдіяльність знаходиться в своєрідній культурно-інформаційній “мільній бульбашці”, і через чітку асоціацію себе з іншим народом в державі утворюється ціла низка груп, які не

можуть назвати себе французами/росіянами/американцями, тощо, не зважаючи на своє громадянство цієї країни.

Діаспора, в її сучасному розумінні виступає як своєрідна плата за колоніальну політику держав минулого. Таким чином, утворюються значні громади арабів та чорношкірих в сучасних Франції, Нідерландах, Великобританії та багатьох інших країнах. Проблема діаспори залишається актуальною. Як вірмени, які кілька поколінь прожили в Росії можуть не називати себе росіянами, так і представники арабських народів можуть асоціювати себе саме з арабським світом. Це може призводити до потенційної дискримінації, яка досліджується, наприклад, у Нідерландах (Blommaert et al., 2013). Відповідно, представники діаспори активно переміщуються по світу, утворюючи нові, або розширюючи вже існуючі діаспорні групи – і це є логічним наслідком фізичної мобільності та більш активного переміщення індивідами планетою.

Загалом, весь цей процес – інша, негативна сторона мультикультуралізму, з якою зіштовхуються сучасні держави. Т. Моттін розглядає діаспоризацію з точки зору безпеки держави і ставить питання про можливість впливу на діаспору влади її рідної країни (Mottin, 2012, р. 3). Він зазначає, що, наприклад, британські мусульмани, після зіткнення з певною маргіналізацією їх релігійної групи після 11 вересня, почали більше цікавитися політикою та справами у державі їх “походження”. Відповідно, процес маргіналізації призвів до ще глибшої діаспоризації суспільства. Т. Моттін називає цей процес “детериторізованою суб’єктивацією” (*deterritorialized subjectification*), під час якої зміщується приналежність та відчуття дому від території, на якій суб’єкт живе до уявної території, з якою він нібито якось пов’язаний. Відбувається своєрідна культивация “інакшості”, через яку суспільство країни чекає неминучий поділ на “справжніх” та “несправжніх” громадян. Процес діаспоризації, за автором, є наслідком неоліберальної державності (Mottin, 2012, р. 9). Отже, сучасний західний світ стикається з проблемою, до витоків якої сам в свій час приклав зусиль: намагаючись просувати ідею рівності, взаємодії різних

культур в одному просторі, демократії – приходить до початкової ідеї розділення суспільства на підозрілі групи, які не вважає своєю частиною. Принаймні так це виглядає на практиці. Відповідно, початкова концепція про всезагальну рівність все ще звучить недостатньо сильно, не зважаючи на XXI століття. Постає питання ідентичності мігранта та процесу його інтеграції в нову країну. Які фактори на це впливають і коли емігрант стає повноцінною частиною суспільства? З точки зору закону – з отриманням громадянства приймаючої країни. Проте відношення до нього як до “некорінного”, “несправжнього” жителя, через що він відчуватиме себе чужим, спонукатиме дану соціальну групу шукати підтримку і дім у таких самих, як і він. Відповідно, на нього чекає життя в межах діаспори, а не громадян.

Трудова міграція (або ж економічна міграція та економічні мігранти) стала популярним явищем сучасності – цілі соціальні групи змінюють країну проживання в пошуках більш вигідного заробітку. Можна спостерігати загальносвітовий своєрідний “феномен заробітчана”: українці, наприклад, виїжджають на заробітки до найближчих країн Європи (Чехія, Угорщина, Польща, Естонія, Латвія). В той час, як самі європейці також мігрують до інших країн. Наприклад, топ-5 країн, куди мігрують естонці за останні 20 років це Фінляндія (найбільш популярний варіант, через схожість мов), Росія, Швеція, США та Канада (*Estonians in the World*, n.d.). Ще більш цікавий феномен спостерігається у поляків: за межами Польщі нараховується більше 20 мільйонів польських мігрантів, в той час як поляків усього 38 мільйонів на даний момент (*DIASPORA*, n.d.). Станом на 2011 рік в світі налічувалося близько 40 мільйонів членів китайської діаспори (Poston & Wong, 2016). В дослідженні враховувалися лише китайці, які на постійній основі перебувають у інших країнах (крім Китаю, Тайваню, Макао та Гонконгу).

Відповідно, відбувається своєрідна “*racialization of mobility*”, яка є доволі поширеним явищем – коли, наприклад, економіка Австралії в значній мірі спирається саме на дешеву робочу силу, що прибуває із за кордону (Sheller, 2018,

р. 165). Той самий досвід Естонії та інших балтійських країн підтверджує той самий факт: дешева робоча сила з інших країн в значній мірі допомагає економіці держави. Під час ковіду, коли не було можливості залучити спеціалістів з інших країн, була проблема в певних сферах, наприклад в сільському господарстві: через нестачу працівників врожай гнив прямо на полях. Такі випадки як раз зображують негативні наслідки такої політики держави стосовно найманих робітників: адже країна отримує проблеми, як тільки через зовнішні фактори стає обмеженою фізична мобільність цих працівників.

Демократичні країни намагаються вплинути на стигматизацію мігрантів, проте, як уже було сказано вище, проблема трудових мігрантів часто пов'язується із питанням безпеки. В зв'язку з цим влада іноді приймає суперечливі рішення в різних сферах – і сама виступає таким самим стигматизатором. Наприклад, в службі безпеки аеропортів (особливо Великобританії та США) доволі часто для додаткового огляду та допиту обирають певну конкретну категорію людей. Зазвичай це люди арабської зовнішності та мусульмани (особливо в хіджабі). Явище стало настільки розповсюдженим, що їх стали навіть називати *“літаючі мусульмани”*. Так, серед таких випадків – затримання громадян через їх зовнішній вигляд, віросповідання, колір шкіри, літературу про Сирію і навіть за смс-повідомлення, яке написано арабською (*“From Protection to Discrimination: How 9/11 Changed Air Travel Forever,”* 2021). Тобто, проблема дискримінації певної категорії населення, звичайно, пов'язана з мірами безпеки, проте цей процес все рівно залишається дискримінацією, незалежно від мотивів. Як уже можна здогадатися, така практика стала доволі розповсюдженою за останні 20 років – після теракту 11 вересня у США. З того часу, як можуть спостерігати дослідники, відбувається політика так званої *“сек'юритизації мусульман”*, яка поступово нібито формує ідею небезпеки мусульманської релігії для всього західного світу (*“From Protection to Discrimination: How 9/11 Changed Air Travel Forever,”* 2021).

Крайні консерватори та деякі праві в США навіть намагалися звинуватити трудових мігрантів в світовій економічній кризі, в тому числі в фінансовій кризі США 2007-2008 років – незважаючи на те, що проблема була не у великій кількості бажаючих отримати іпотеку, а саме в банках, які ці іпотеки оформлювали. Серед них була консервативний політичний оглядач Мішель Малкін, яка була вкрай незадоволена політикою міграції США, про що не раз писала в своїх книгах, виступаючи за більш жорстку політику кордонів (CBN News, 2019; *Michelle Malkin: Inside the Immigration Crisis*, 2019). Вона підтримує білих націоналістів, має звинувачення в антисемітизмі та активно виступала за інтернування мусульман. За іронією долі, сама Мішель Малкін є донькою філіппінських трудових мігрантів.

Дев'ятий вид мобільності – рух працівників сфери обслуговування у всьому світі і особливо в глобальних містах, включаючи потоки сучасних рабів. Одна з найбільш відомих ініціатив в даному виді руху – американська програма для студентів денної форми навчання “Work and travel USA”. Частіше за все студенти працюють у сфері обслуговування. Для них це шанс провести своє власне “американське літо” та отримати певний досвід життя у США.

Урі стверджує, що зі зростанням мобільності у людей все менше локальних, закріплених зв'язків – через більш вільні погляди, більше мандр, тощо. Через це вони рідше ходять до церкви, на суспільні збори, дебати, тощо. Урі посилається на Х. Патнема, на думку якого “...Тому мобільність підриває громадянську участь та соціальний капітал на основі спільноти” (Putnam, 2000, р. 204-205). Через підвищену мобільність (і час, який ми проводимо, рухаючись) страждають формування наших статичних соціальних зв'язків. Урі зазначає, що для автора соціальний капітал виступає чимось пов'язаним із певними громадами, які формуються в оточуючій локальності від індивіда. Але важливо зазначити, як продовжує Урі, що останні дослідження повністю змінили ідею локального суспільства як статичного та незмінюваного; соціальні мережі мобільних громадян також в змозі генерувати соціальний капітал; зростаюча

мобільність насправді розширює можливості для формування соціального капіталу та сприяє цьому (Urry, 2007, p. 199). Адже певні емоційні або довірливі стосунки, які можуть стати цілісною структурою не обов'язково формуються лише в тому середовищі, яке оточує індивіда. Іноді навпаки, оточуючий соціум може бути ворожим і ніяк не сприяти створенню та зміцненню тісних соціальних контактів. Тим не менше, в різні локальні асоціації профсоюзів схильні вступати якраз робітники сфери обслуговування – можливо, як категорія, яка потребує захисту. З описом мобільності працівників сфери обслуговування, як можна зазначити, поняття “соціального капіталу” Бурдьє стає ще ширшим (Richardson & Bourdieu, 1986).

Що ж до потоку сучасних рабів, то тенденція у століття мобільності змінилася. Деякі застарілі форми рабства трансформувалися, деякі залишаються і зараз. Все ще розповсюдженими формами рабства є трудове рабство, сексуальна експлуатація жінок, дитяче рабство. За останніми даними, 167 країн світу використовують ту чи іншу форму рабства, і приблизно 46 мільйонів людей на планеті є рабами (“Countries that still have slavery 2022,” n.d.). Важливо зазначити, що поняття рабства та сама його форма дійсно видозмінилися, і багато в чому рабство “затаїлося”. Проте завдяки гучним випадкам в пресі ми дізнаємося, що воно все ще існує в різних формах. Процвітає так само і работоргівля і торгівля органами, дітьми, жінками. Існує навіть думка, що служити державі і взагалі, “армія без бажання” є своєрідною формою рабства – хоча події останнього часу і доводять, що це не так, а лише перебільшене бачення ідеї демократії та свободи. Навичка захищати себе та свою територію – не рабство, а престижна і необхідна здатність для кожного з нас, аби стати сильним.

На сьогоднішній день, приблизно кожна 130 жінка – перебуває у рабстві (“Global campaign turns spotlight on women and girls in modern slavery,” 2020). У 2018 році налічувалося близько 41 мільйонів рабів, серед них жінки становлять левову частку – 71% (“Stacked odds,” n.d.). International Labour Organization (ILO) у 2017 році нарахувала приблизно 24.9 мільйони тих, хто постраждав від

работоргівлі (Esker, 2022). Сюди включаються дані про примусову працю та торгівлю людьми в цілому – при чому, це відбувається на всіх континентах, різняться лише місцеві звичаї торгівлі. З них близько 20 мільйонів – жертви трудової торгівлі. Серед цих 20 мільйонів приблизно 3,3 мільйони – це діти. Ще 4,8 мільйона осіб стикаються з сексуальною комерційною експлуатацією. 1 мільйон серед тих, хто примусово займається секс-роботою – діти. Для більшої наявності уявімо цю ситуацію на території Європейського Союзу. В світі – 8 мільярдів людей. Рабів серед них – 46 мільйонів. Тобто, кожен 173 житель планети є рабом. Якщо врахувати середню щільність населення країн Євросоюзу (приблизно 276 осіб/кв.м, не враховуючи дані Монако), то якби всі ці раби жили на даній території, це означало б, що на кожний квадратний кілометр європейської землі існує свій раб. Можливо, в певному сенсі це може звучати правдиво – адже завдяки праці цих людей деякі глобальні корпорації одягу, їжі та інших товарів і підтримується високий рівень життя “обраного” заходу. На це звернула увагу в своїх роботах ще канадська журналістка Наомі Кляйн: супермаркети регулярно утилізують тонни їжі, в той час як на іншому боці планети люди помирають із голоду (Klein, 2000). Ідея заходу, що тримається на складній, низькооплачуваній праці простих людей з третього світу все більше виглядає як реалістична. Можна провести цікаву аналогією з етичною притчею американської письменниці та публіцистки Урсули ле Гуїн “Ті, що покидають Омелас”, в якій безмежне щастя жителів міста залежить від страждань однієї дитини.

Десятий вид мобільності, який є одним із найбільш популярних – туристичні подорожі з метою відвідування місць та подій заради задоволення різних потреб та відчуттів. Найбільш відомий вид мобільності, який Урі пов’язує зі “споживанням” місць, маючи на увазі отримання туристом нових емоцій та відчуттів, фотографій, досвіду, сувенірів, спогадів. Урі розпочинає цю тему ще в 90-их, говорячи про особливий “туристичний погляд” (*tourist gaze*), аналізуючи феномен туризму. Мова йде про особливий туристичний досвід, який

відрізняється від буденної практики індивідів. І цей досвід не є чимось, що існує саме по собі, зазначає Урі, адже залежить від різних факторів: оточення, способу життя, епохи. Кожна епоха має своє бачення того, що є туризмом та відпочинком – по відношенню до протилежності до нетуристичних формам соціального досвіду та свідомості (Urry, 2002с, р. 1). Урі пропонує розглядати туризм як своєрідну “девіацію”, яка допоможе не тільки вивчити його, як явище, але й більш конкретно сформулювати що ж таке “нормальність” – тобто, буденність, коли мова йде про туризм. Чим це звичайне, буденне життя відрізняється від досвіду, задля якого люди відкладають гроші, знаходять час, збирають речі та їдуть кудись далеко від дому, аби зайнятися чимось, що вони зазвичай не роблять? Сам факт наявності двох різних явищ (туризму та буденності) дозволяє досліджувати як форми туризму, так і форми буденності. Туризм, за Урі, включає в себе такі 9 основних характеристик: рух (зазвичай для туристичних цілей віддають перевагу місцям подалі від звичного дому – наприклад, 35% американців подорожують на відстань більше, ніж 50 миль (“60+ family travel statistics & trends 2023,” n.d.); відсутність роботи (як засіб між регулярними робочими проміжками); проживання певного проміжку часу поза домом, але з чіткою метою повернутися туди; місця для візитів не є пов’язаними з роботою та пропонують певний контраст між будь-якою звичною оплачуваною або безкоштовною формою роботи; туристичний рух стає масовим і стосується великої кількості людей, що вимагає додаткової організації; “туристичний погляд” підкріплюють візуальні та культурні образи, через що певні місця викликають попередні позитивні емоції, мрії та жагу; зростає чуттєвість до візуальних елементів ландшафту та міст, яка не є звичною для буденного життя людини, через що вона намагається “схопити момент” через фото; туристи прагнуть знаходити щось шаблонне в тих місцях, якими вони подорожують, знаходячи щось типове, знакове; відбувається зростання туристичних професіоналів та їх конкуренції між собою (Urry, 2002с, р. 3).

Туризм виступає як соціальне явище, як сучасний маркер соціального класу та фінансових можливостей, як обов'язковий досвід сучасності. Звичайно, мандри були в усі часи – тому Урі і згадує в своїх роботах туристичний досвід людства починаючи з мандр еліт часів Римської імперії та середньовічних паломництв у святі місця до пізнавально-споглядальних мандр англійського середнього класу кінця попереднього тисячоліття та сучасних регулярних мандрівок та пляжі та гарячі білі піски. На початку підрозділу вже було зазначено щодо поїздок на лікувальні води, процес ходіння та видозміну поняття пляжу як туристичної локації за останні кілька століть. Все це пов'язане з ідеєю Урі про “споживання місць” (*consuming places*) та “туристичний погляд”, які він детально описує в своїх роботах. Світовий туризм з кожним роком лише зростає.

Значною складовою туризму є візуальне споживання: туристи відвідують місця, які хочуть побачити на власні очі, прожити поруч із ними певний досвід та “схопити” з собою (сувеніри, фото). Саме тому для Урі, особливо в контексті того, що ми – суспільство споживання, туризм є однією із форм такого споживання. “Спожити” місце означає взяти від нього максимум емоцій, спогадів, фізичних елементів – аби потім згадувати період відпустки як відволікання від приїдливого, рутинного життя (Urry, 2002a). Через те, що відбувається гонка визначних пам'яток, окремі локації приваблюють особливо велику кількість туристів: наприклад, ООН вже давно оголошував про проблему Венеції. Одне з найбільш популярних туристичних міст сьогодення страждає від величезного потоку туристів та повеней через регулярного перевищення рівня моря. Населення острівної частини Венеції складає близько 50 тис. осіб, в той час як щодня Венецію додатково відвідує близько 16 тисяч туристів в піковий період (більше 5 мільйонів на рік). Через коронавірусні обмеження кількість туристів впала, але це не допомогло, оскільки венеціанська економіка найбільше залежить від туризму та торгівлі. Корінні венеціанці вимушені переїжджати до інших міст, адже в Венеції стає все більш некомфортно жити через занадто великий туристичний потік та регулярні осінні повені, які роблять непридатними

перші поверхи будівель, які і так доволі старі та не підлягають повній реставрації (Seraphin et al., 2018, p. 2 as cited in Richardson, 2017). З січня 2023 року місто запроваджує податок на туризм та для готелів, проте це не вирішить повністю проблему потопаючого міста – вчені регулярно моніторять ситуацію, вже існують побоювання, чи переживе місто ще одне століття. Особливо, коли очікується підвищення рівня моря, що призведе до ще більшої кількості затоплень у регіоні (Solidoro et al., 2010, p. 504).

На момент 60-их років минулого століття, як пише Урі, в світі було близько 60 мільйонів туристів, в 1989 році ця цифра швидко виросла до 400 мільйонів (Urry, 2002c, p. 173). В 2020 та 2021 (першими післяпандемійними роками) було 400 та 415 мільйонів туристів відповідно. Здавалося б, ті самі цифри – проте в 2020 році в порівнянні з допандемійним 2019 туризм скоротився загалом близько на 72% (“Tourism Grows 4% In 2021 But Remains Far Below Pre-Pandemic Levels,” n.d.). Туристичний рух зростає неймовірними темпами. В піковий 2019 рік туризм давав світовий прибуток 1,482 мільярди доларів, в пандемійну епоху ця цифра впала майже втричі, до 500-600 мільярдів (“International tourism receipts worldwide 2022,” 2023). Все це включає цілий комплекс: готелі, ресторани, розваги, робочі місця, нові локації, тощо. Туризм весь цей час активно зростає, як і доходи громадян та саме населення планети – за останні 60-70 років ми зробили значний крок для збільшення як людської популяції, так і туристичної мобільності. Це призводить до більш активного видобутку корисних копалин та розвитку інших технологій, які необхідні для активного переміщення все більшої і більшої кількості людей: корабле- та літакобудування, важкої і легкої промисловості, нових будівель для житла, більшої кількості послуг та спеціалістів, які їх надають.

Відвідини друзів та родичів, але там, де ці дружні мережі можуть переходити в рух – ще один вид мобільності, який Урі практично не розглядає і згадує лише тезисно в деяких своїх роботах. Подорожі для того, аби відвідати

своїх друзів чи родичів – це не лише сучасний вид мобільності, але є й певним наслідком розвиненої системи мобільностей.

Адже саме через неї люди все більше знаходяться у стані руху і мігрують в інші міста та країни, через що їх близькі залишаються далеко від них. Феномен “далеких близьких” є доволі цікавим: ми можемо за допомогою інтернету спілкуватися з нашими найближчими родичами на іншому кінці світу, проте ми можемо взагалі не знати, хто є нашими сусідами, навіть якщо вони живуть поруч роками. Урі зазначає, що відвідини друзів та родичів в першу чергу мають не туристичну мету, а комунікаційну, тому доволі часто такі подорожі відбуваються не в активні “гарячі” туристичні точки, а у навіть повністю віддалені населені пункти, які не користуються популярністю у більшості туристів (Urry, 2007, p. 249).

За даними опитування 2018 року, близько 100 мільйонів американців планували провести відпустку разом зі своєю родиною (“60+ family travel statistics & trends 2023,” n.d.). Також, за цими ж даними, більша частина людей (52%) намагається проводити в дорозі якомога менше часу, тому швидкість пересування для них є пріоритетом – тому частіше за все для поїздок обирають літак. Лише третина подорожуючих обирає більш низькі витрати на дорогу в порівнянні з більш довгою поїздкою. Через усі вищеперераховані мобільності даний вид пересування виникає як своєрідний наслідок: маючи роботу, навчання, стажування в інших регіонах, країнах і навіть континентах, ми неминуче стикаємося з проблемою “розкиданості” близьких планетою та необхідністю відвідувати свою родину та країну походження. На 2012 рік в світі перебувало 232 мільйони інтернаціональних мігрантів (“World Migration in Figures,” n.d.). На 2017 рік майже 50 мільйонів населення США народилося в інших країнах (“Origins and destinations of the world’s migrants, 1990-2017,” 2020). Відповідно, більша частина цих мігрантів перебуває в активному русі і вони потребують можливостей для цього. Зростає міграція – зростають і інші види мобільності,

так як ці люди також відпочивають, відвідують рідних, повертаються на батьківщину, їздять на лікування та переїжджають у інші країни.

Виникає проблема догляду за родичами похилого віку, коли діти роз'їжджаються по різних країнах і або нема кому доглядати за батьками, або ж весь догляд лягає на плечі тих, хто залишився жити в тому ж регіоні, що і сім'я. Це призводить до емоційних проблем серед членів родини, адже вже не раз було зазначено, що діалог у соціальних мережах не замінює повністю живого спілкування. Особливо актуальною ця проблема стала для азійського регіону, зокрема для Китаю. Програма “одна родина – одна дитина” має певні наслідки, серед яких діти (або лише одна дитина) знаходиться доволі далеко від батьків. До того ж, іноді на цю єдину дитину лягає повний догляд за одразу чотирма членами родини похилого віку, і розділити цю відповідальність немає з ким. Китайські дослідники зазначають, що також існує проблема нехтування батьками їх дітьми (Dong, 2016). Не всі можуть дозволити собі будинок пристарілих, тому молодь, яка виїжджає з сільської місцевості до великих міст, не повертається піклуватися за батьками. Через це у 2013 році Китай навіть ввів закон (“*Protection of the Rights and Interests of Elderly People*”, також відомий як *Filial Piety Law*), який зобов'язує дітей доглядати своїх батьків, які старші 60 років – інакше останні навіть мають право подати позов до суду, а їх дітей можуть навіть посадити за ґрати (Dong, 2016). Через економічну міграцію дітей окремо (без дітей) живуть близько 185 мільйонів китайців похилого віку. За прогнозами Х. Донга у 2025 році кількість китайців віком 60+ становитиме приблизно чверть від усієї вікової категорії планети. Він стверджує, що в Шанхаї майже кожен третій житель є пенсіонером – і це кричущий випадок. В регіоні були введені особливо жорстокі міри за недостатній догляд за батьками, згідно з яких влада публічно оголошувала імена громадян, які не піклуються про батьків і навіть погіршувала їм кредитну історію. Ще буквально півстоліття тому ситуація не була такою гострою, адже в Китаї було прийнято жити разом кільком поколінням, але наразі ці тенденції відійшли у минуле. У американців, до речі,

ситуація не набагато краща. У 2009 році було проведено опитування, згідно з яким лише п'ята частина американців в тій чи іншій мірі доглядають за своїми батьками (Castillo, 2013). Зі схожою проблемою догляду за людьми похилого віку може в найближчому майбутньому серйозно стикнутися Швейцарія, яка схильна до постійного зростання кількості пенсіонерів – прогнозують, що в 2050 році майже половина громадян буде відноситися до вікової категорії 65+ (Federal Statistical Office, 2022).

Загалом, постає філософське питання про цілу видозміну китайської культури та зміни принципу “сяо”, тобто синівської шанобливості, на якій наголошували китайські стародавні філософи, зокрема Конфуцій. Х. Донг зазначає, що сучасність повністю видозмінила уявлення Китаю про традиційні сімейні цінності та шанобливе ставлення до батьків, яке починає вимирати в сучасній китайській культурі. Як мінімум – через економічну міграцію дітей та розрив з ними тісного емоційного зв'язку, і як максимум – жорстоке ставлення до батьків, прояви фізичного, економічного та психологічного насилля до них, аж до їх смерті. Всі ці випадки активно висвітлює китайська преса, проте проблема стає все більш глобальною, обтяжуючись тенденцією до старіння нації. Х. Донг, спираючись на дані міжнародного опитування в азійському регіоні зазначив, що майже 10% дорослих китайців заявили, що доглядати за людьми похилого віку мають вони ж самі, і лише 4% відповіли, що доглядати мають їх діти (Dong, 2016). Відповідно, під впливом глобалізації та правління комуністичної партії відбувається активна зміна морально-етичних цінностей цілої нації, яка втрачає свої традиції та основні принципи своєї стародавньої філософії. Сучасний Китай та його соціальна система виявилась безсилою перед викликами активного зростання мобільності у глобалізаційному світі. Не зважаючи на прийнятий закон та державні міри контролю, поки що зарано робити висновки про дієвість даної системи загалом, оскільки не пройшло достатньо часу. Як уже можна зробити висновок із попередніх абзаців – справжні

довготривалі наслідки та особливо важливий результат політики “одна родина – одна дитина” ми спостерігаємо лише зараз.

І навіть прихильники теорії про те, що комуністична влада має опікуватися пенсіонерами, не зможуть знайти відповіді на питання руйнації принципу синівської шанобливості. Тим більше, коли під питанням стоїть сам метод підтримки такої “шанобливості” через покарання. Цілком можливо, що це лише завдасть ще більшої руйнації культурних та моральних цінностей Китаю, оскільки така політика держави може зайти занадто глибоко в особисті відносини громадян – все ж таки, шанобливість це не лише певна чітка кількість візитів/дзвінків до батьків і перерахування їм фінансової підтримки.

Американський дослідник Д. Труонг у своїй статті дослідив взаємозв’язок між кількістю смертей від COVID-19 та поїздками американців на відстані більше 3 миль у 2020 році (Truong, 2020). Він зазначає, що важливо досліджувати фактор впливу пандемії на різні види руху громадян, незважаючи на непередбачуваність самого пандемії та її низьку контрольованість та прогнозованість. Автор приводить статистичні дані, за якими прослідковується взаємозв’язок: як тільки кількість смертей від ковіду спадала, люди починали більш подорожувати, особливо на великі відстані, відвідуючи близьких. І така поведінка руху спричиняла новий сплеск захворюваності серед населення та, відповідно, зростання кількості смертей – що приводило до нових обмежень мобільності громадян. Відповідно, громадяни знаходяться у певному замкненому колі. Американці не відмовляли собі у більш далеких переміщеннях, як тільки з’явилася така можливість – зниження смертності від пандемії діяло на них як заспокоюючий фактор.

Основна проблема цього виду мобільності – такі подорожі не завжди є регулярними через великі географічні відстані, що може призводити до вищезазначених проблем. Особливо актуальною в цьому контексті залишається проблема старіння націй (що доволі характерно для сучасної Азії, особливо Японії), а також загальний приріст населення віком 85-100 років, яке

збільшується втричі швидше, ніж інші вікові групи (Castillo, 2013). А це означає, що пенсійне навантаження на державу збільшується, кількість працюючого населення (яке платить податки) – ні, і держава загалом не встигає за активним темпом розвитку всіх сучасних форм мобільності.

Остання форма мобільності є переміщенням у зв'язку із роботою, включаючи щоденні поїздки з передмістя у місто. Це одна із найменш розглянутих мобільностей у автора. Тим не менш, Урі згадує трансформацію поняття офісу та перетворення його на нетворкінг, вплив технологій на робочі групи та ролі кафе у ділових відносинах при новій робочій атмосфері “*cultural buzz*” (Urry, 2007, р. 166-167). Також Урі розглядає роль інтернету та відеоконференцій при формуванні культури робочого спілкування ХХІ століття, наголошуючи, що відеозв'язок є вдалим додатковим винаходом до живого спілкування, але аж ніяк його не замінює.

Важливо зазначити, що у Урі не прослідковується чітка назва для різних мобільностей. Немає чіткої назви “форми мобільності” або “види мобільності” – спершу, наприклад, він називає цю класифікацію 12 видів формами (*forms*), а пізніше називає її “моделями” (*twelve different models of international movement*) (Urry, 2007, р. 10; 189). Тому, мабуть, не принципово, як саме перекладати назви. Але враховуючи те, що пізніше він називає 5 основних типів (видів) рухів, було б правильніше називати його класифікацію 12 формами мобільності. Загалом, ця вищеописана система – це 12 різних глобальних способів переміщення людей, які грають активну роль в існуванні сучасного світу. Як уже було зазначено, Урі не створює цю систему самостійно, а лише підмежує у структуру вже описані явища переміщення у своїх попередників.

Загалом, Урі надає нам можливість класифікувати рух індивідів на планеті за певними критеріями (фізичний рух чи віртуальний; коротко- чи довгостроковий, тощо) та за певними закріпленими категоріями. Це спростовує розуміння руху як такого і дозволяє побачити своєрідну обмеженість терміну, коли мова йде про пересування суб'єктів. Завдяки даній класифікації можна

сортувати види руху, відносячи його до певної спільної за ознаками категорії, яка дає можливість побачити приховані аспекти кожного виду руху. Наприклад, дев'ятий вид мобільності, до якого відносяться як рух працівників сфери обслуговування, так і сучасного рабства. З одного боку, це різні види руху, проте суть у них одна й та сама – переміщення з метою праці на інших людей в інших країнах. Просто перші отримують за свій рух гроші, а остання категорія – ні. Також обидва ці рухи мають різну форму (примусовий та добровільний характер), але однаковий зміст. Тому вони і відносяться до однієї категорії. Так само із “ініціацією” молоді, яка тимчасово переїжджає до інших країн за різними програмами роботи, догляду, проживання у родинах – заради отримання досвіду, мови, іншого оточення, тощо. Цю форму мобільності в першу чергу об'єднує ініціація – перший або один із перших досвідів у роботі, бажання пожити в іншій країні, бути самостійним та дослідити світ, нехай і за невелику зарплату. До цієї ж категорії можна віднести поїздки за кордон для волонтерства. Також на практичних прикладах видно, як тісно між собою є переплетеними різні форми мобільностей. Наприклад, проблема догляду за людьми похилого віку виникає або тому, що в певний регіон переїжджає велика кількість людей похилого віку (як на прикладі з Іспанією) через пенсійну мобільність, або ж навпаки – люди похилого віку залишаються у власному регіоні, а їх діти переїжджають через навчальну або робочу мобільність (або мобільність членів родини). Таким чином, можна побачити, як більша кількість проблем сучасності (від кліматичних та екологічних до соціальних та економічних) має свої корені саме в розвитку системи мобільностей.

У Урі також були ідеї про взаємозв'язок цих мобільностей із глобалізацією, поняттям держави, нації та народу. Всі ці види руху не послаблюють поняття держави, а скоріше розмивають поняття громадянського суспільства (Urry, 2007, p. 189). Адже це суспільство більше не тільки не є обмеженим територіально, але й більше не розглядається як таке. Поняття розширюється через прискорені мобільні процеси, технології та певні зміни в

комунікації. В першу чергу – створення віртуальності та перенесення значної частини спілкування в онлайн-формат та новими формами підтримки зв'язку. Тепер взаємодія між людьми все менше обмежується національною територією, економікою, державними інституціями. Завдяки віртуальності можна як спілкуватися з громадянами інших країн, так і налагоджувати взаємодію з ними – завдяки сайтам знайомств, шлюбним агентствам та ініціатив на зразок каучсерфінгу. Схожа ідея – в послугах “*house sitting*” для тих, хто потребує догляду за своєю домівкою чи садом на час свого від’їзду і запрошує до себе незнайомця, який прагне побувати в його рідній країні.

Урі акцентує увагу на “розмитті” соціуму та всього соціального через нові форми самоідентичності та громадянства, які конкурують із більш традиційними поняттями національної ідентичності та національного громадянства (Urry, 2007, p. 190). Адже існують безліч колишніх колоній, багато біженців, людей зі змішаними національностями, тощо. Відповідно, в багатьох сферах мобільності все складніше провести межу. Наприклад, за якими аспектами можна відрізнити місцевих та туристів, до якої категорії віднести дауншифтерів – якщо вони постійно мандрують різними країнами і працюють віддалено? Мігрант, експат, турист, місцевий житель і багато інших понять – в мобільному світі все складніше формувати межі для цих термінів. Тим не менше, вони нікуди не зникають, але, скоріше за все, видозмінюються у нові, більш широкі та “мобільні” поняття сучасності.

Висновки до Розділу 1

В розділі описується формування та розвиток ідеї мобільності у постмодерній філософії Джона Урі. Від перших згадок терміну та перших мобільних ідей – до мобільних процесів і формування сучасної ролі мобільності в оточуючому світі. Наводяться конкретні сучасні приклади видів мобільності в контексті руху та різні практичні дослідницькі дані. Також розгортається більш широке тлумачення терміну “мобільність” та роль “мобільного повороту” в сучасному світі. Мобільність розглядається як центральне поняття в соціології та філософії Джона Урі, описується формування мобільної парадигми XXI століття.

В першому підрозділі був проведений аналіз практично всіх основних публікацій автора, особливий акцент було зроблено на найбільш впливових його роботах, серед яких “Mobilities”, “The tourist gaze”, “Sociology beyond societies”, “Consuming places”, “Global complexity”. Завдяки цьому було сформовано загальні риси його філософської спадщини, а також підкреслено його “домобільний” (з 70-их і до початку 2000-их), “мобільний” (приблизно з 2000-их до 2011) та “постмобільний” (2011-2016) періоди наукової творчості, відповідно до яких у автора формувалася, розгорталася та переходила в нову фазу ідея мобільності.

Застосовуючи термінологічний і контекстуальний аналіз у другому підрозділі оглядається історія терміну “мобільність”. Зазначається, що його перші згадки сягають ще пізнього Середньовіччя, незадовго до формування епохи Науково-технічної революції. Описується сутність поняття мобільності як діючої сили, що призводить до активних змін та “мобільного повороту” як явища, яке дозволяє досліджувати об’єкти та суб’єкти не як сталі, а як ті, що перебувають в русі. “Мобільний поворот” також виступає як спосіб нового осмислення економічних, політичних та соціальних подій в сучасному світі. Підводиться підсумок поступової зміни поняття “мобільність” – від простого пересування до пересування із певною метою. Детальніше оглядається

мобільність як явище, а також зв'язок мобільності та соціології як “науки XXI століття”. Наводяться деякі загальні види мобільності в контексті руху та пересування – наприклад, ходіння пішки. Окремо розглядається автомобіль та ідея автомобільності Джона Урі як одного із найсучасніших і найвпливовіших видів мобільності та можливі прогнози на його формування у майбутньому. Зазначено, як автомобільність виступає у Урі як феномен “руху-в-не-русі”. В контексті мобільних досліджень згадується поняття “мобільної справедливості” як дослідження базового права людини на пересування, обмежень цього права під час пандемії її викликів у XXI столітті. Таким чином, даний підрозділ дозволяє поглянути на поняття “мобільність” більш широко, виходячи за межі стандартних тлумачень мобільності як руху, або горизонтально-вертикальної мобільності в соціумі – як приклад також наводиться інше, більш пряме і актуальне тлумачення терміну “вертикальна мобільність” як переміщення у повітрі.

В останньому підрозділі наводиться детальна класифікація систематизованого переліку мобільностей Джона Урі, яких всього дванадцять: від міграційної та професійної мобільності до пенсійної мобільності і мобільності воєнної техніки. Також завдяки аналізу статистичних даних та методу відкритого дослідження проведена практична пошукова робота задля більш детального опису його системи. Наведено багато практичних, конкретних проявів системи мобільностей у сучасному світі, сформовані основні складнощі і проблеми, з якими ці мобільності стикаються – від стану сучасного рабства та міграції пенсіонерів з північних країн до південних до утворення таких понять, як “спуглер” та “мобільний стиль життя”. Для цього активно використовувалися різні відкриті дані – офіційні звіти, статистична інформація, наукові публікації, публікації в ЗМІ, інтерв'ю та відеоконференції тощо. Все це допомагає розкрити сутність системи мобільностей Урі та розширити її межі дослідження.

Наступний розділ буде присвячений історико-філософським витокам мобільної парадигми Джона Урі. Буде розглянуто, як ідея мобільності

формується у ХХ столітті, як утворюється її зв'язок із процесуальною філософією, філософією життя та філософією руху. Розділ дозволить сформулювати ідею мобільності в історії філософії і знайти взаємозв'язок поняття “мобільність” із ідеєю руху у Вайтгеда, Бергсона, Зіммеля та інших філософів.

РОЗДІЛ 2. ВІД ФІЛОСОФІЇ РУХУ ДО ФІЛОСОФІЇ МОБІЛЬНОСТЕЙ: ІСТОРИКО-ФІЛОСОФСЬКІ ВИТОКИ ПАРАДИГМИ ДЖ.УРІ

2.1. Парадигми процесизму в історії філософії ХХ століття

Мобільність та мобільні процеси починають вивчатися у філософії лише у попередньому столітті. Проте певні ідеї, які можуть розглядатися як ідеї мобільності, можна віднайти у більш ранніх дослідженнях – незважаючи на невикористання терміну “мобільність” напряду, філософи попереднього століття створювали дискурс щодо його різних аспектів.

Мобільність – це не лише здатність до руху, хоча і найбільш активно термін вживається саме в цьому значенні. Цей термін часто асоціюється саме з Джоном Урі, який підсумував загальні світові процеси активних змін та переміщень у систему мобільностей – від фізичного переміщення суб’єктів та об’єктів до руху ідей, грошей, інтернет-комунікації, тощо (Лобанова, 2023а). Загалом, мобільність пов’язана із філософським дослідженням руху – вона нібито відроджує давньогрецьку філософію про природу рухливості і робить їх більш актуальними, даючи можливість поглянути інакше на рух, підкреслюючи його невиключний фізичний характер. Хоча навряд чи наразі можна виокремити філософію руху як повноцінний науковий напрям, оскільки він не дуже розвинений. Однак ще з часів Стародавньої Греції філософи намагаються осмислити природу руху, його мету і властивості – починаючи з Платона, Аристотеля, Зенона. Тобто, ідея дослідження рухливості – не нова. В контексті огляду філософських ідей можна зазначити, що дослідження мобільності є сучасним апогеєм філософських досліджень щодо ідеї руху, рухливості та прогресу.

Загалом, ідея розвитку і його активного розгортання у часі з’являється не так давно – наприклад, перша згадка терміну “прогрес” в англійській мові датується 1590-ми роками (“Progress | Etymology, origin and meaning of progress

by etymonline,” n.d.). Приблизно в той самий час зафіксовані перші згадки терміну “мобільність” (“Definition of mobility,” n.d.). Можна припустити, що вживання термінів починається незадовго до початку епохи Просвітництва, яка докорінно змінить ставлення до науки. Цікаво, що саме в період Наукової революції у Ранньому новому часі з’являються слова, які означають рух, розвиток і певний еволюційний процес, що говорить про поступову зміну світогляду епохи. Ідею розвитку поняття “мобільності” можна розглянути незвичним шляхом – крізь призму розвитку цієї ідеї починаючи з філософії життя і закінчуючи більш сучасними філософськими дослідженнями. Адже саме представники філософії життя впливають на розвиток ідеї мобільності та створюють її перші спроби дослідження на філософському горизонті. Саме вони починають активно розмірковувати над ідеєю життя як певного потоку, який постійно змінюється. Ірраціоналістичним, навіть певним інтуїтивним шляхом філософія життя, іманентно споглядає процес активних змін, які розпочинаються у кінці XIX-на початку XX століття. Мобільні процеси, які пов’язані із технічним прогресом отримали особливий активний поштовх у минулому столітті (Лобанова, 2023). В зазначеному контексті ідея руху та активних змін починає активно розглядатися такими філософами, як Г. Зіммель, А. Бергсон, Ж. Дельоз, М. Мерло-Понті та ін. Крізь призму філософії життя, філософії тілесності, філософії кіно, досліджень руху історії та явищ глобалізації формується філософське тлумачення ідеї рухливих змін, здатності до них та їх можливостей, що є тісно пов’язаним із формуванням і подальшим дослідженням системи мобільностей Джона Урі.

В контексті дослідження мобільностей філософські системи у XX столітті умовно можна поділити на процесуальні та непроцесуальні. Процесуальні філософські системи – це ті, що досліджують рух, рухливість, прогрес, процес, плінність, змінюваність, тощо. Серед процесуальних найбільш широко відомі напрями – це філософія життя та номадизм Дельоза. До процесуальних філософських систем також можна віднести філософію руху (Бергсон),

філософію мобільностей, філософію процесу (Вайтгед), тощо. До непроцесуальних можна віднести філософію місця та філософію простору. В минулому столітті в філософії відбулося як повернення до теми рухливості та змін, так і до теми простору та топосів, які відомі ще з давніх часів. Активні переміщення та велика кількість змін на планеті відродили інтерес до вивчення як динамічних, так і статичних процесів. На основі цього парадигма мобільностей у філософії відображається у таких вимірах: еволюційно-прогресивний вимір, соціально-філософський та трансформативний. До еволюційно-прогресивної парадигми належить процесуальна філософія (філософія процесу) Вайтгеда та філософія Бергсона. Вони розглядали рух як процес еволюції, становлення та прогресу, акцентували увагу на “русі чогось до чогось”. Рух для них – як здатність до покращення, вдосконалення, рух заради мети. Представники соціально-філософської парадигми більш акцентують увагу на русі як самому процесі і його впливі на соціальне життя. Це активно проявляється у філософії життя Зіммеля та у “хвилях” Тоффлера. Обидва автори робили акцент на рухливості як стану сучасності та на соціальних змінах, до яких ця рухливість призводить. Трансформативна ж парадигма акцентує увагу на русі як швидкості, плинності та видозміні. До її філософських представників можна віднести Вірілію, Дельоза та Баумана. Вони розглядають рух як стимулюючий процес, як процес пришвидшення. Номадизм Дельоза виступає за бачення рухливості як стилю життя, яка дозволяє відмежувати індивіда від його (життя) більш сталих конструкцій. І якщо про зв’язок номадизму Дельоза та мобільностей Урі вже не раз було сказано у різних сучасних дослідженнях (Engebrigtsen, 2017; Schlagwein & Jarrahi, 2020), то про Вірілію та Баумана було згадано куди менше, не зважаючи на те, що вони були сучасниками. Саме трансформативний вимір є найбільш пов’язаним із парадигмою мобільностей Урі та мав на неї найбільший вплив. Процесуальні та непроцесуальні системи, які розкривають вплив ідеї мобільності в філософії дозволяють переосмислити

як роль руху та рухливості в сучасному житті, так і видозмінене бачення простору та конкретних локацій (місць).

Одна з особливостей вивчення терміну “мобільність” в тому, що доволі складно проаналізувати ті чи інші його згадки в контексті науки недалекого минулого. В першу чергу через те, що “мобільність” часто використовують як синонім руху або здатність до пересування, не маючи на увазі мобільність як систему в контексті соціології та філософії Джона Урі. Також зустрічаються згадки певних видів мобільності, але зазвичай в контексті змін або руху в певній сфері (соціальна мобільність, міграційна мобільність, мобільність кадрів, тощо), хоча, як уже було зазначено вище, тлумачення має бути більш широким – від міграції і доставки до глобальної торгівлі і створення транскорпорацій.

Може хибно здаватися, що мобільність є явищем виключно останнього часу. Серед сучасних досліджень міграції, наприклад, іноді існує певна паніка щодо того, що великі хвилі мігрантів можуть дестабілізувати суспільство. Але така реакція на міграцію – не нова. У дослідженнях давніх міграційних процесів можна віднайти схожі ідеї про те, що міграція змінить усе (Lucassen et al., 2010, p. 4-5). Насправді ж, міграційні процеси існували завжди і були і є абсолютною нормою. Як уже було сказано в попередньому розділі, не слід називати “міграційну кризу” або “кризу біженців” 2015 року саме так, тому що мігранти не винні у війні – правильніше було б назвати це “кризою толерантності” (Çağlar & Schiller, 2018). Тобто, міграція, як один із проявів мобільності – це не нове явище, яке “заполонило” Європу. Великі хвилі міграції були і в попередні епохи (наприклад, 40 мільйонів осіб були вимушено переміщеними в Європі за часів Другої Світової війни (“UNHCR, the UN Refugee Agency,” n.d.), тому кілька мільйонів сирійських або українських біженців не є для Європи чимось кількісно новим.

Так само було б занадто оптимістично стверджувати, що мобільність та мобільні процеси містять в собі нові, унікальні для нашого часу явища. Але це не так, оскільки все те, що Джон Урі наводить як приклад системи мобільностей

(Urry, 2007) вже давно існувало: робоча міграція і біженці, пенсійна мобільність та рух воєнної техніки, тощо. Але саме в модерному та постмодерному світі з'явилося значно більше можливостей для руху (як фізичного, так і віртуального, наприклад) та потенційних змін. Саме тому ми говоримо про “мобільний поворот” та зміну вектору наукових досліджень від статичних до динамічних явищ. Тобто, суспільство ніколи і не було статичним, але методика досліджень явищ у мобільному стані є дійсно новою для сучасності.

Вищезгадане використання терміну “прогрес” дозволяє по-іншому поглянути на історичний процес – завдяки чому трансформується бачення історії як науки. Розпочинається філософське осмислення як прогресу зокрема, так і історичних процесів загалом. Це, в свою чергу, призводить до зміни в історико-філософських та історичних дослідженнях – наприклад, вивчення всесвітньої історії Вольтером, розвиток історії філософії та філософії історії Гегелем та Віндельбандом. А пізніше – до виникнення школи “Анналів” з абсолютно новим підходом до історичної науки, який вплинув на розвиток поняття “всесвітня історія”.

Тенденція до вивчення мобільності отримує популярність у другій половині XX століття – в той самий час, коли відбувається чергова зміна наукової парадигми. Важливим стає не лише об'єкт дослідження, але й ті, хто є дослідниками (наприклад, дослідження лабораторій у Бруно Латура) і дослідження самих методів (тобто, як саме відбувається дослідницький процес). Якщо у XIX ст. відбувається класифікація наук через необхідність систематизації знання, то в кінці XX актуальності починають набувати інтер-, транс- та мультидисциплінарні дослідження. Все почалось з ідеї вивчення суспільства та інших явищ не в статичному, а в динамічному стані. Пізніше виникають дослідження, які потребують все більш складного системного підходу – вивчення грошових потоків, епідеміологічних інфекцій, розповсюдження термінів, тощо. Наука усвідомлює, що рухаються не лише фізичні об'єкти або живі суб'єкти. Виникає ідея про вивчення явищ за допомогою методології та

засобів із різних наукових напрямів, що дає можливості для справжнього дослідження. Прикладами таких досліджень є функціонування smart cities, дослідження пандемії, глобальної міграції тощо.

В цей же час Джон Урі зазначає, що світ (починаючи з XIX століття) поступово переходить до все більшої і більшої складності (*complexity*) (Urry, 2002b). А відтак, виникає ще й необхідність більшої систематизації процесів, накопичених знань. Саме тому виникають перші ініціативи на цьому шляху – від створення розкладу та часових поясів і до пізнішого дослідження епідемій та вірусів, виникнення Оксфордського словника та перших цифрових енциклопедій. Тобто, складність або тенденція до ускладнення, про яку пише Урі, тісно пов'язана з процесами мобільності. Ми називаємо XX століття періодом розвитку мобільності саме тому, що через активне створення нових наукових напрямів у науці у попередньому столітті та технічному прогресу (особливо в контексті інформаційних наук і технологій) виникає все більше активних змін і зрушень не лише у науці, але і й у політиці, суспільстві, культурі, тощо. У кількісному співвідношенні ще жодне століття не було таким насиченим, як попереднє. І вже на його початку були перші філософські ідеї щодо рушійних змін у світі, які можна віднайти у працях представників філософії життя.

Ідею мобільності (хоча і без застосування даного терміну) розглядав А. Вайтгед. Його філософія процесу присвячена ідеї рухливості, завдяки якій він намагався осмислити ідеї попередників щодо руху та його протяжності в часі. Його бачення руху як розвитку та розгортання у часі робить внесок у філософське осмислення ідеї мобільності як руху та видозміни.

А. Бергсон розглядав рух як еволюційний процес. Для нього рух, мобільність та еволюція є пов'язаними. Як у Вайтгеда, для якого рух – це процес і прогрес, для Бергсона рух має схоже тлумачення. Він також активно використовує термін “мобільність”. Зв'язок Бергсона та Вайтгеда з парадигмою мобільності буде більш детально розглянуто в підрозділі 2.2.

Т. Веблен використовує термін “мобільність” в контексті мобільності населення та робочої сили (Veblen, 2009, р. 61, 63), особливо наділяючи мобільністю його “дозвільний клас” – тобто, соціальний клас заможних американців, які можуть собі дозволити бути мобільними, подорожувати, не працювати і займатися лише дозвіллям та споживанням. Автор розглядає мобільність як привілей, а не право. Мобільність та здатність до комфортних, довгих подорожувань виступає як те, що відділяє заможних від бідних – тобто, своєрідним проявом соціальної переваги. Урі ж, згадуючи Веблена в контексті суспільства споживання нагадує, як змінились акценти в сучасності: наразі кожен має право і на мобільність, і на регулярне (навіть тривале) дозвілля (Urry, 2002с, р. 130). Дозвілля за графіком – не лише сучасна соціальна норма, але й соціальна необхідність. Іноді складно уявити, але такі звичні “мобільні” речі для можливості дозвілля в поїздки на відпочинок з’явилися у суспільстві не так давно: щорічна оплачувана відпустка (1936) та два вихідних (weekend) (1879), світлофор (1868), розклад руху поїздів (1839) тощо.

Важливий внесок в підгрунття мобільних досліджень зробив Г. Зіммель, який в значній мірі вплинув на Урі та на формування системи мобільностей. Урі та Зіммель мають спільні точки дослідження, такі як: дослідження великих міст, подорожей, поняття “маршрут”, переміщення, тощо. Зіммель у своїх численних есе описує зміну культурних форм як життєвий рух, розмірковує про тогочасні зміни в суспільстві (наприклад, створення особливої “жіночої культури”), історію та історичні закони – все це дає змогу віднести його публікації до перших досліджень мобільності. Зв’язок Урі та Зіммеля потребує окремої уваги, він буде розглянутим в наступних підрозділах.

Своєрідний внесок у розвиток ідеї мобільності вносить М. Мерло-Понті, який крізь філософію тілесності також розглядає рух. Рух для нього – *“зміщення або зміна позицій, навіть якщо воно не може бути визначене як таке”* (Merleau-Ponty, 2002, р. 311). Для нього рух є здатністю живого чи неживого, але лише при взаємодії із оточуючим світом – для руху потрібно тіло, яке перебуватиме в

ньому (і зберігатиметься протягом всього часу руху) і певний зовнішній орієнтир. Мерло-Понті розділяє думку Бергсона про складність визначення природи руху як такої – тому що все ще складно зрозуміти дію переходу або зміни у тілі, що рухається. Тобто, через практично нескінченну множину потенційних “зупинок” і “митей” між точкою А та В ми і не можемо поділити рух на частини. До того ж, ми і здатні сприймати всі ці проміжні стани. Рух, таким чином, перетворюється з прямої лінії на діючу силу, яку має об’єкт. Тобто, абсолютного руху не існує, він є лише властивістю тіла, яке перебуває у ньому. Рух є не відокремленим від тіла, що в ньому перебуває (Merleau-Ponty, 2002, p. 317). Автор розглядав рух як рух тіла і його здатність до мобільності. Мерло-Понті не використовує прямий термін “мобільність” (крім деяких випадків в протилежному сенсі – як *immobility*), проте використовує “*movement*”. Тобто, на відміну від Вайтгеда, мова йде про здатність до переміщення з однієї точки в іншу (*movement*), ніж про сам стан рухливості (тобто, стан руху – *motion*).

Ж. Дельоз, як і Бергсон, згадує кіно у контексті руху. Але якщо останній критикує кіно за те, що воно нібито поділяє час на проміжки, то Дельоз розглядає його як різні типи образів, які відтворюються у кіно у русі (Deleuze, 1986, p. 69). Але куди більш важливим внеском Дельоза в ідею мобільності є ризома і номадизм, які, як і мобільність, є альтернативою всьому статичному. Стан мобільності і стан номадизму є дуже схожими: відмова від осілості; динамічний процес, який розвивається самостійно; відмова від фіксованого поділу та класифікації, від стійкої ідентичності; стан постійної трансформації (Deleuze & Guattari, 1987). Подібно опису зміни культурних форм у Зіммеля, Дельоз та Гваттарі описують постійний стан змін, стан рухливості як суб’єкта, так і всього навколишнього. Щодо самого терміну, автори активно і доволі невимушено вживають “мобільність” та “мобільний”, але скоріше як допоміжні слова, а не основні поняття для вивчення. Дослідження авторів дозволяє поглянути на мобільність крізь призму номадизму не лише як на фізичний рух, а як на філософську концепцію.

Публікації дослідника глобалізації З. Баумана також можуть розглядатися в контексті мобільності. Наприклад, його бачення “плинної сучасності”: *“Якщо ортодоксальна соціологія, народжена та розвинута під егідою міцної сучасності, була стурбована умовами людської слухняності та конформізму, то першочерговою турботою соціології, зведеної до міри плинної сучасності, має бути просування автономії та свободи...”* (Bauman, 2000, p. 213). Соціологія як явище, що є відбитком сучасності: відповідно, її підхід і методика має змінюватись. Протиставлення “твердої” та “плинної” сучасності зображує розвиток мобільності та мобільних процесів: *“епоха безумовної переваги осілості над кочівництвом і панування осілого над мобільним загалом швидко припиняється. Ми є свідками реваншу кочівництва над принципом територіальності та розселеності. На змінній стадії сучасності осіла більшість перебуває під владою кочової та екстериторіальної еліти”* (Bauman, 2000, p. 13). Бауман побічно згадує мобільність в контексті ідентифікації, руху у просторі та рухливості тіла, робочої мобільності тощо. Загалом, в дослідженнях Бауманом глобалізації та суспільства плинної сучасності, яка є динамічною та активно змінюється, прослідковуються стійкі мобільні тенденції.

Також рух як первісність соціальних, економічних та інших процесів розглядають більш сучасні філософи, такі як Ерін Меннінг (Manning, 2012) та Томас Нейл (Nail, 2018). Для Е. Меннінг рух є чимось більшим, ніж переміщення у просторі. Вона, як Дельоз і Бергсон, також розглядає рух крізь естетичну призму кіно та інших мистецтв. Т. Нейл в свою чергу розглядає онтологію руху та його своєрідну історію.

Важливим в контексті мобільності є згадати Мануеля Кастельса та його “мережеве суспільство” – *“... це суспільство, соціальна структура якого складається з мереж, що працюють на базі мікроелектроніки, інформаційно-комунікаційних технологій”* (Castells, 2004, p. 3). Таке суспільство побудоване саме завдяки активному руху товарів, інформації, людей – тобто, суспільство мобільності є суспільством мережі. І таке суспільство не лише є продуктом

мобільностей, але й залежить від них та їх функціонування. Автор також активно вивчає вплив технологій на суспільство, взаємодію комунікації та прогресу (Castells, 2007). Також у збірці Кастельса автор І. Тубелла спершу подібно Зімелю також розглядає суспільство крізь призму “розростання культурних форм”, а подібно Урі чітко називає глобалізацію процесом, який пов’язаний із активною мобільністю різних категорій: *“Глобалізація — це зростання мобільності через кордони, мобільності товарів, інформації та людей. Чи вплине ця мобільність на колективні ідентичності? У цьому розділі я зосереджусь на глобальному поширенні культурних форм через засоби комунікації, місцевому присвоєнні цих форм і впливі цього процесу глобалізації та локалізації значень на колективну ідентичність”* (Castells, 2007, p. 385). Таким чином, дослідження Кастельса та його колег роблять значний внесок у сучасну науку, об’єднуючи вивчення мобільності, суспільства та глобалізації як взаємопов’язаних факторів ХХІ століття.

Загалом, як можна помітити, апорії Зенона все ще не втратили свою актуальність, особливо при сучасних дослідженнях мобільності та руху. Дослідження мобільності змінюють і самі методика досліджень, і не тільки у науковому форматі. Завдяки технічному прогресу та мобільним методикам відбувається сучасний контент-аналіз у маркетинговій сфері (аналіз публікацій у соцмережах, відслідковування згадки тих чи інших осіб, подій та явищ), сучасні дослідження пропаганди, дослідження виникнення нових термінів та тенденцій (особливо “вірусних” відеороликів та інформації), автоматизація збору та аналізу даних при соціологічному опитуванні громадської думки, тощо.

Поняття мобільності не є розповсюдженим у сучасних історико-філософських дослідженнях в Україні. Незважаючи на активні розвідки на теми глобалізації, інформаційного світу та суспільства, мобільність доволі часто все ще залишається у вузьких рамках соціології, а також широко використовується лише як окрема назва для таких процесів, як “соціальна мобільність”, “академічна мобільність”, тощо. Але оскільки поняття є доволі широким і

активно вживається в сучасних західних дослідженнях, це потребує часткових корективів історико-філософських векторів: ідеї мобільності присутні у багатьох філософів ХХ століття, що відкриває окреме поле для нових наукових досліджень навіть у міждисциплінарному контексті.

Активне вживання терміну “мобільність” відбувається лише з другої половини попереднього століття, проте ідеї, які можна назвати мобільними, можна віднайти, як ми бачимо, у працях більш ранніх дослідників – від філософів життя до Мерло-Понті та Дельоза. Також філософія мобільності є частково пов’язаною із філософією руху та філософією процесу, проте сама ідея мобільності є ширшою і несе в собі поняття з обох напрямів: як прогресу, так і фізичного руху, але не обмежується лише ними. Таким чином, філософія мобільності досліджує явища, події та зміни в цілому як активні та динамічні процеси сучасності, які є тісно переплетеними у глобальні системи. Мобільність виступає як здатність до руху, зростання та прогресу, але не лише у фізичному контексті, що дозволяє досліджувати історію розвитку явищ, ідей, понять, тощо.

Мобільність формується як філософське поняття, а не лише як соціологічний термін та розширює межі своїх досліджень як явища. Таким чином, мобільність можна в подальшому вивчати як у історії філософії, тобто віднаходити і досліджувати розвиток мобільних ідей у різних філософів попередніх епох, так і у філософських дослідженнях сучасних явищ, які знаходяться не лише в межах вивчення гуманітарних наук. В наступному підрозділі оглядатиметься еволюційно-прогресивний підхід в філософії руху, який частково вплинув на становлення мобільності в Урі.

2.2. Еволюційно-прогресивна парадигма мобільностей: вплив Бергсона та Вайтгеда на концепцію Дж. Урі

Як уже було сказано в попередніх розділах, в історії філософії минулого століття перші ідеї дослідження руху з’явилися ще у представників філософії

життя. Однак, вплив на ідею мобільності Урі також зробили А. Вайтгед та А. Бергсон, для яких рух був прогресом або ж еволюцією. Філософія процесизму є одним із відображень соціологічної ідеї мобільності, яку Урі сформулював у другій половині ХХ століття. Сам Урі не раз цитував Вайтгеда та Бергсона у своїх роботах при дослідженні історії вивчення руху, хоча сам і не пов'язував їх із історичним розвитком ідеї мобільності напряду.

Отже, проблематика руху розглядається в одному з підрозділів філософії – філософії процесу, який також називається “філософією організму” у Альфреда Вайтгеда (Whitehead & Griffin, 1978). Він намагався, окрім вивчення сутностей та онтології, розвивати певні ідеї філософії руху, по-власному осмислюючи попередні ідеї Ньютона, Декарта, Ляйбніца. Для нього існує лише динамічна реальність, де врахування активних змін є важливим фактором для сприйняття світу: *“Фундаментальним значенням поняття “зміна” є “різниця між реальними випадками, що містяться в певній події”* (Whitehead & Griffin, 1978, p. 73). Однак, за цим слідує, що Вайтгед не розглядає зміну як реальний процес – це лише різниця між певними реальними, конкретними випадками. Тобто, самі зміни – не існують, це лише конкретний процес, який є пов'язаним із реальністю, проте самою реальністю не є. Т. Нейл наголошує на тому, що Вайтгед є окказіоналістом (Nail, 2022, p. 18). На відміну від Бергсона, який пише про неперервність і протяжність і не визнає розподіл часу на проміжки, для Вайтгеда рух це те, що виникає від *не-руху*, тобто від стану статичності та спокою. Нагадує Мерло-Понті, для якого рух є відносним щодо певного зовнішнього орієнтиру. Але Вайтгед схильний розділяти цей рух на конкретні елементи “становлення” його у реальності. Таким чином, нові події, як і рухливість, відбувається нібито “в перерві” між всім іншим – у Вайтгеда, з одного боку, відсутня ідея активного, неперервного процесу руху. Хоча він і стверджує, що весь світ пронизаний процесами, які постійно проходять цей процес становлення у світі. Отже, для нього зміни не є існуючими або неіснуючими, однак результати (тобто,

становлення) цих змін, які відбуваються під час процесу – є єдиною реальністю, яку ми здатні сприймати.

Автор не використовує термін “мобільність”, проте використовує термін “рухливість” (*motion*) в контексті апорій Зенона та міркувань про відносний та абсолютний рух. Для Вайтгеда рух – це фізичний факт, а також “...відношення між деяким природним об’єктом і єдиним позачасовим простором часової системи” або ж “...відношення (різного характеру) між спостережуваною подією та спостережуваною тривалістю” (Whitehead, 2015, р. 69; 76; 120). Проте він продовжує підкреслювати, що рух не є постійно змінюваною величиною, яка ніколи не зупиняється. На його думку, за рухом завжди йде спокій (*rest*). Відповідно, теорія руху і теорія спокою – це одне і теж, ми просто розглядаємо ці теорії з різних сторін та маємо до них різні підходи (Whitehead, 2015, р. 69). Автор наголошує на бінарності цих утворень: будь-який рух включатиме в себе не-рух (усе те, що рухом, не є), так само як і будь-яка плинність має протилежність – фіксованість, наприклад.

Як і Бергсон, Вайтгед періодично апелює до ідеї еволюції, але не настільки активно, як останній. Він не розділяє також його поняття часу. На його думку, для Бергсона час є фундаментальним фактом, а для Вайтгеда це лише “перехід природи” (Whitehead, 2015, р. 36). Для нього час і простір є окремими категоріями, а сам час – лише “... впорядкована послідовність нетривалих миттєвостей” та “абстракція від перебігу подій” в той час як Бергсон акцентує на протяжності, розтягнутості, плинності часу (Whitehead, 2015, р. 23).

Сам Урі коротко апелює до Вайтгеда (Urry, 2002b, р. 20) в контексті міркувань про час і простір і їх відношенню до процесів. Однак, їх бачення рухливості, все ж таки, відрізняється. Не зважаючи на це, Вайтгед робить значний внесок в дослідження філософії руху у ХХ столітті та має певне відношення до формування Урі ідеї мобільності. Можливо через те, що обидва філософи розглядають процеси та важливість дослідження їх взаємопов’язаності

у світі, хоча й Урі мав більш практичний та соціологічний підхід до цього питання, а Вайтгед розглядає процеси в цілому і з онтологічної точки зору.

Урі апелює до Бергсона (Urry, 2000, р. 116-117) при аналізі часу і його бачення автором. Він нагадує, як Бергсон розрізняє між собою час (*temps*) та протяжність (*durée*), акцентуючи увагу на тому, що саме це *durée* і є посправжньому прожитим часом. Бергсон, на думку Урі, поєднує час із простором при домінації першого над останнім. Загалом, в контексті мобільності важливо згадувати фактор часу. Сам Урі нагадує, що мобільності залежать повністю від фактора часу, особливо в контексті нових метафор “позачасового”, “миттєвого”, “віртуального” (Urry, 2000, р. 105). Відтак, час є чимось, що існує відокремлено, чи це частина пов’язаних із ним явищ, предметів, переміщень? Для спрощення пропонується розподіляти час на природній та соціальний. Говорячи про соціальний час, мається на увазі відношення до нього, як до ресурсу: врахування потреби товарообігу, розклад, ритуали, свята. Все це – соціальні явища і вони пов’язані із певними часовими проміжками. В економічному значенні час можна розглядати як засіб для досягнення певних “промислових” цілей – саме тому основні зусилля сфокусовані на тому, щоб робота була максимально продуктивною на одиницю часу – і все це завдяки капіталізму. Також час був необхідний для планування, особливо з розвитком індустріалізації та великих міст. Тобто, загалом, лише якихось – 150 років тому людство поступово, емпіричним шляхом прийшло до ідеї загального національного часу – як мінімум для того, аби транспортна система мобільностей мала змогу нормально функціонувати та складати більш-менш універсальний розклад. Новий підхід до часовості, де час виступає моментом “зараз” зображує всю сутність мобільного процесу загалом. Минуле – це не щось, що існує десь далеко, а це своєрідна потенція в моменті “зараз”, як і майбутнє, яке також ніколи не настає, але у вигляді мети завжди є частиною сучасності. Так і мобільний процес – завжди має певний початок, поштовх до руху, який належить минулому, але саме завдяки поштовху цього минулого мобільний процес триває нині, і несе в собі певний

напрямок – щось, чого намагається досягти мобільність у майбутньому, яке стане “зараз”. В минулому столітті більш активно розпочинається розвиватися теза про темпоральний підхід, згідно із яким минуле та майбутнє скоріше виглядають не як лінійні складові часу, а як доволі гіпотетичні елементи (Toffler, 1984). Явища, які створені людьми і для людського розуміння, аби краще орієнтуватися в просторі. Насправді ж, момент зараз – єдино справді існуючий момент. Існування минулого і майбутнього – під питанням. Проте, говорячи про мобільність – ми завжди говоримо про мобільність під фактором часу. Мобільності без часу – не існує.

В останні століття все більше набирає обертів десинхронізація простору та часу, яку особливо чітко видно в наш час в різних її практичних проявах: короткі перекуси на зразок закусок та фаст-фуду прямо на робочому місці (замість їжі за розкладом за окремим столом); індивідуальні мандри по нетипових маршрутах (на відміну від групових організованих відпусток); гнучкі графіки роботи, де кожна із команд може працювати у різний час (замість фіксованого робочого дня); перехід телебачення на відеохостинги в інтернеті, де є можливість дивитися їх в зручний час і навіть перемотати прямий ефір (на відміну від “прив’язки” до конкретної передачі в часовому проміжку); плаваючі вихідні дні та ненормований робочий день (замість фіксованих робочих годин та стандартного графіку 5/2); міжнародний фрілансинг (замість роботи на одну компанію і рідному місті), тощо (Urqu, 2000, р. 128). Всі ці процеси характеризують те, що Урі називає миттєвим часом – часом, коли швидкість та рух стають ключовими поняттями. Навколо нас – одноразовий світ, де все постійно виходить із моди, змінюється, вдосконалюється через високий темп життя. Питання часу і його коротких, окремих проміжків стають ключовими. Подія переростає в новину на інтернет-порталі за хвилини, а якщо сталося щось важливе, то сповіщення про це за годину може вже вважатися застарілою інформацією. Ми живемо в період, коли ми не дізнаємося результат, а можемо спостерігати за самим процесом національних виборів, певної культурної чи

спортивної події і навіть війни (!) – майже в прямому ефірі. Спочатку радіо, потім телетрансляції, екзит-поли на виборах, оновлювані текстові трансляції, а відтепер – телеграм-канали та соціальні мережі, куди самі ж глядачі можуть надсилати матеріал для публікацій за лічені хвилини. Відтепер глядач сам творить інформаційне поле, незважаючи на домінантність ЗМІ. Торгівля на онлайн-біржі, наприклад – криптовалютною, ведеться 24\7, що значно пришвидшує фінансові операції та їх можливості.

Весь світ живе короткими періодами, та можливостями, які він охоплює. На початку тисячоліття у своєму дослідженні Наомі Кляйн зазначає, що чверть населення планети (на той момент) живе на межі бідності і 1,3 мільярда живе менше, ніж на 1 долар в день (Klein, 2000, р. 99). І приблизно сьома частина населення планети регулярно голодує. І все це – в епоху великих транснаціональних корпорацій. В епоху, коли близько третини всіх виготовлених продуктів щорічно утилізується (“5 facts about food waste and hunger | World food programme,” n.d.). Відповідно, мобільність демонструє нам плинність часу і його своєрідне “скорочення” на окремі “проміжки актуальності”.

Анрі Бергсон розглядав поняття еволюції використовуючи поняття руху, яке є його діючою силою. Мобільність для автора – здатність (*ability*) до руху та розвитку. А. Бергсон критикує апорії Зенона і називає абсурдною ідею про те, що “*рух складається з нерухомостей*” (Bergson, 1998, р. 335). За автором, рухливість є неподільною, оскільки сам стан руху апріорі відрізняється від стану статичності – відповідно, ми не можемо поділити цей процес на “зупинки” або “відрізки”. Зазначену критику Бергсона можна порівняти із помилкою раціональної реконструкції Рорті, коли ми намагаємося реконструювати погляди вчених минулого через призму сучасного дискурсу: статичні методи не підходять для дослідження мобільних явищ. Саме тому поділ цієї “стріли руху” на відрізки є спробою розподілити її на статичні відрізки, які не перебувають русі, що повністю суперечить першопочатковій конструкції такої стріли. Також

в цьому фрагменті у Бергсона прослідковується вічна філософська проблема цілого і його частин: рух як в контексті прогресу, так і в контексті просторової зміни бачиться ним скоріше як “розтягування” першопочаткового стану речі в наступний, ніж сумісність між собою окремих статичних відрізків. Рух – не довжина і є чимось більшим, ніж проста сукупність окремих пройдених відрізків: “Але можливість застосувати рух до пройденої лінії існує лише для спостерігача, який, тримаючись поза рухом і бачачи щомиті можливість зупинки, намагається реконструювати реальний рух за допомогою цих можливих нерухомостей.” (Bergson, 1998, p. 337).

Відповідно, в контексті мобільності ми маємо розглядати рух не як зміну станів, а як протяжність або перехід (*transition*), яку неможливо поділити на фіксовані відрізки, оскільки множина таких можливих станів є куди більшою, ніж у статичних станах (Bergson, 1998, p. 341). Під час перехідного стану неможливо точно визначити момент, коли суб’єкт чи об’єкт перетворюється на інший, оскільки це перетворення відбувається поступовим, а не стрімким втрачанням раніше отриманих властивостей і набуттям нових. Відповідно, Бергсон підіймає в контексті мобільності ще одне класичне філософське питання про проблему ідентичності та зміни: де той фіксований момент у часі, коли дитина стає чоловіком, наприклад? Загалом, у Бергсона проблема мобільності розглядається крізь призму дослідження еволюції, і мобільність виступає і як рух, і як прогрес або зміна стану істоти. Тобто, рух – як еволюція і еволюція – як рух. Бергсон доволі активно використовує поняття “мобільність” в контексті рухливості (і доволі часто – для описання зростання і розвитку), і протиставляє його не стільки нерухомості (*immobility*), скільки стійкості (*fixity*).

Як в подальшому у Урі, Бергсон згадує ідею складності, але тільки в контексті еволюції – чим більш розвиненим є організм, тим більше складнішою є його система і тим більше можливостей вибору для руху він має (Bergson, 1998, p. 122). У Урі ж складність розглядається як глобальне явище і як тісна взаємопов’язаність соціальних зв’язків і систем. Урі акцентує увагу на

дослідженні глобального як системи або взаємопов'язаних систем (Urry, 2002a, p. 7). Тобто, як самостійні структури, що розвиваються, а не хаотичні нагромадження. Трактуювання Урі цього терміну пов'язує складність із мобільністю та глобалізацією.

Загалом, Урі та Бергсона об'єднує саме концепція часу. Але якщо для Бергсона важливе інтуїтивне та водночас практичне відчуття часу для розуміння його як феномену, то Урі більше акцентує увагу на зв'язку руху та змін, які він надає для людей. Багато моментів із дослідження Урі пов'язані саме із часом, особливо його взаємодія із мобільностями. Бергсон в свою чергу описує *“реальність як життя, життя як рух, рух як творіння”* (Bergson, 1998, p. 18). Обидва автори пишуть про досвід і його переживання. Однак Бергсон ніби споглядає досвід із середини і фокусується саме на *пере-живанні* (від слова “жити”) цього досвіду, осмисленню цього досвіду людиною. Бергсон, на відміну від Урі, звертає увагу саме на внутрішній прояв цього досвіду. Він куди глибше бачить процес руху від точки до точки – через його ідею протяжності. Саме протяжність як те, що розтягнуте в часі і що і є цим поєднанням двох точок і є сама по собі цим часом. Час – не набір годин, хвилин та секунд. А секунда, яка розтягується у вічність. Джон Урі бачить процес руху (особливо фізичного пересування) більш просто та прагматично. Так, вони обидва аналізують і переміщення в просторі, і розмірковують над змінами стану суб'єкта чи об'єкта, але Урі не фокусується на протяжності, про яку часто згадує Бергсон. Автор нібито і визнає ідею цієї протяжності, і, як уже було зазначено вище, сам апелює до цих описів Бергсона, однак кінцева мета переміщення або фокус на самому суб'єкті чи об'єкті під час або після нього для Урі як соціолога є куди більш цікавими. Але при цьому Урі також згадує і те, як переміщення змінюють людське сприйняття внутрішнє відчуття часу.

Також можна додати, що Бергсон, як і Урі, описує реальність як креативну, непередбачувану та постійно змінювану, динамічну. Саме через це він не бачив час як набір відрізків і виступив проти механістичного погляду на світ. Так само

і Урі, який, відчуваючи певні тенденції до динамічності, в певному сенсі кидає виклик статичним, непорушним структурам та дослідженням, які його оточують. Вони обидва проголошують нову ідею – ідею змінюваності та плинності, яка протистоїть фіксованості та сталості. І не зважаючи на це, вони також згадують про взаємодію із простором. Тільки Урі – більш конкретно, при описі мобільностей, а Бергсон – із простором як таким, при описі, наприклад, філософії ідей (Bergson, 1998, р. 346-347). Також опис Бергсона життя як руху нагадує життєвий потік Зіммеля та опис мобільності у самого Урі, тому всі ці ідеї дійсно є дуже схожими і можуть досліджуватися спільно.

Загалом, не дивлячись на те, що Урі та Бергсон відносяться до абсолютно різних сфер досліджень, кожен з них прояснює дослідження часу та руху, що допомагає більш широкому розумінню як системи мобільностей, так і тому, як особистість через досвід і сприйняття орієнтується в зовнішньому змінюваному світі. Ідеї Бергсона в певній мірі вплинули на формування мобільних ідей Джона Урі, особливо на взаємодію системи мобільностей, індивідів та часопростору.

2.3. Становлення соціально-філософської парадигми мобільностей: вплив Зіммеля та Тоффлера на концепцію Дж.Урі

В своїх “мобільних” публікаціях Урі не раз апелював до Георга Зіммеля, а також побіжно оглядав його вплив на філософію. Але ще більше у Урі неявних цитувань філософа, в яких він продовжує розвивати його ідеї початку ХХ століття. Загалом, Георг Зіммель в значній мірі вплинув на дослідження Джоном Урі системи мобільностей. Вони обидва мали важливі ідеї про концепції, пов’язані з рухом, такі як туризм, спосіб життя у великих містах, мобільність і маршрути. Ці концепції тісно пов’язані з активними змінами минулого століття і їхні наслідки продовжують впливати на наше життя і сьогодні.

У попередні століття ми спостерігали зміни в історії думки, створення нових філософій та пов’язаних з ними проблем. Позитивізм з інтересом до класифікації наук, розвиток математичної логіки, схильність до ірраціоналізму у

філософії дали нові повороти у цьому напрямку. Класичні напрями у філософії стали менш актуальними, філософи намагалися знайти відповіді на нові питання епохи. Виникнення нових наук вплинуло на появу у XIX і XX ст. нових напрямів філософії: філософії культури, феноменології, структуралізму, філософії мови та ін. Ми спостерігали період різних поворотів у науці: лінгвістичний поворот, культурологічний поворот, когнітивний поворот, візуальний поворот та інші. Філософія у XIX та XX століттях мала тенденцію до диверсифікації. Поряд з появою нових форм мистецтва (фотографія, кіно) та нових підходів у психіатрії (наприклад, феноменологічної психіатрії) естетика сформулювала нові напрями, подібні до філософії кіно, також одним з нових напрямків стала навіть екофілософія. Не всі перші філософські спроби стали окремим напрямом: як есе “Філософія моди” у філософії Георга Зіммеля, наприклад. Кількість філософських напрямів значно збільшилася, і цей процес був типовим для попереднього століття. XX століття стало періодом різних напрямів, думок та ідей – в першу чергу, через активні зміни у науковому та технічному прогресі. Деякі філософи мали спільні ідеї та тенденції, але описували їх з різницею у десятки років, і не завжди відкрито посилалися один на одного. Така колаборація може бути виявлена навіть серед мислителів, які вивчали різні аспекти науки.

Попереднє століття було переповнене мобільними процесами, багато з яких них були виявлені і узагальнені Джоном Урі. Але не тільки Урі мав це сучасне бачення (все-таки, Урі не створив, а узагальнив систему мобільностей) – на нього вплинув Георг Зіммель. Урі використовував його ідеї про міста, суспільство і зміни в цілому. Серед багатьох публікацій Зіммеля ми можемо знайти перші ідеї мобільності, які стали базовими для досліджень Урі.

Георг Зіммель і Джон Урі мають багато спільних ідей, хоча вектори їхніх досліджень були різними. Роль Зіммеля в контексті теорії соціального простору була недооцінена (Berger, 2022). І навіть у другій половині минулого століття на теорію Зіммеля було не так багато посилань, хоча її не завжди можна назвати завершеною системою. Реабілітація Зіммеля почалася в останні роки, коли вчені

спробували реконструювати його вплив. Незважаючи на критичні коментарі та недосконалість теорії Зіммеля, Глаузер, наприклад, вважав його піонером у цій галузі та постачальником глибокої відправної точки для майбутніх соціологічних досліджень соціальної диференціації та простору (Glauzer, 2006). Тепер ми знаємо більше про деякі з не дуже популярних ідей Зіммеля порівняно із сучасними технологіями, наприклад, як його “Філософія ландшафту” стала основою для сучасних ландшафтних досліджень (Kühne & Edler, 2022). Останні дослідження також приділили увагу різним темам, таким як теорія простору Зіммеля, міста та концепція “чужого” (Fu, 2021). Простір – поширена тема в сучасній соціології не лише через мобільність. Для XXI століття реорганізація простору, його кількість і використання є важливими темами через багато сучасних факторів, таких як перенаселення планети, брак ресурсів і екологічні проблеми. Соціологія може розділити простір на фізичне та соціальне, і це дає багато нових можливостей для майбутніх досліджень. Але не тільки соціологія, інші дисципліни використовують мультидисциплінарний підхід до, здавалося б, уже відомих досліджень. Актуальність робіт Зіммеля все більше визнається в останні роки, що призвело до зростання кількості літератури, що досліджує його ідеї та пропонує нові погляди на теми його досліджень. Група дослідників нещодавно опублікувала книгу про свої нові наміри щодо сучасних проблем, використовуючи ідеї Зіммеля з його книг та есе: від ментальних кордонів до інклюзивного суспільства, від природи та ідентичності до духовності та релігійності (Caetano & Mendes, 2022).

У своїх роботах Зіммель звернув увагу на поняття руху, маршруту та дислокацій. Сам Урі прямо апелює до нього у “Мобільностях”, згадуючи, яке важливе значення Зіммель надавав цим поняттям. Наприклад, в одному зі своїх естетичних есеїв він наголошує на створенні дороги, яка є символом “*руху, що втілюється у міцному творінні*” (Simmel, 1994, p. 5). Скоріш за все, саме до цього тлумачення апелює Урі – в своїй простій, есеїстичній формі, Зіммель зосереджує увагу читача на тому, яким важливим кроком є прокладання дороги саме як

фізичного, а не просто суб'єктного, або мисленнєвого поєднання двох просторових точок – це, колись ще перше поєднання, перший відрізок стає першим кроком для майбутньої конектної системи світу. Наступний крок після будівництва дороги – будівництва мосту, який поєднує між собою те, що раніше було непоєднаним. Відтак, виникає той самий перший фізичний *коннект*, створений людиною власноруч – маленький маршрут від точки А до В. На відміну від дверей, які просто показують перехід від одного до іншого елемента, від однієї частини простору до наступної – міст несе в собі подвійне значення об'єднуючого та роз'єднуючого, природного творіння та людського втручання.

Хоча Зіммель “*донедавна вважався несистемним мислителем*”, це не завадило дослідникам відновити та вивчити його публікації (Brindley, 2022, p. 160). Хоча фрагментарність його робіт дозволяє розглядати ширший спектр проблем, вона також заважає йому бути визнаним як систематичний вчений. І саме на це звертають увагу багато сучасних дослідників, відновлюючи ідеї Зіммеля – складно створити якусь систему, якщо багато робіт написані у формі есе. Тому є припущення, що потенціал Зіммеля не реалізований повністю (Brindley, 2022, p. 168).

У сучасних статтях дослідники вважають Зіммеля одним із перших мислителів, які звернули увагу на опис процесів зміни світу. Його визнають першопрохідником у деяких сферах, незважаючи на його есеїстичний стиль написання. Водночас критика на адресу Зіммеля здебільшого ґрунтується на відсутності певної системи в його публікаціях та відсутності заглиблення в багато тем. Такий філософський еkleктизм був далеко не всім зрозумілий ще за життя Зіммеля, і зараз він піддається критиці через труднощі визначення Зіммеля як філософа в рамках певної чіткої філософської школи думки. Зіммель був плідним автором, який писав багато есеїв на різні теми. Деякі автори описували його як “*людину з незліченними основоположними ідеями*”, називаючи його “*своєрідною філософською білкою, яка стрибає з одного горіха на інший, майже не намагаючись розкушувати будь-який з них, головним чином стурбована*

виконанням своїх чудових вправ коли вона стрибає з гілки на гілку, і насолоджуючись повною граціозністю своїх акробатичних стрибків” (Coser, 1977, p. 199).

Урі мав із Зіммелем кілька схожих ідей і спільних дослідницьких питань. Проте в сучасних виданнях не легко знайти статті, які порівнюють якісь конкретні ідеї цих філософів. Більшість досліджень Зіммеля часто зосереджені лише на його публікаціях, а іноді їх порівнюють із деякими сучасними явищами. Дослідження про Урі часто продовжують його традиції щодо сфери мобільності, і в цих публікаціях ми можемо знайти цитати Зіммеля. Однак зв'язок між цими двома філософами не завжди зрозумілий. Однак, цей зв'язок можна віднайти навіть при аналізі одних із найбільш популярних праць Урі (“Mobilities”, “Tourist gaze”, “Mobile lives”, “Economies of sign and Space”, “The New Mobilities Paradigm”, “Consuming Places”, “Social Relations and Spatial Structures”). Серед філософської спадщини Зіммеля знайти опис схожих ідей можна, наприклад, у його есе “Чужий”, “Конфлікт сучасної культури”, “Зміна культурних форм”, “Міст і двері”, “Соціологія простору”, “Про просторові проєкції соціальних форм”, “Великі міста і духовне життя” тощо. Зважаючи на есеїстику Зіммеля, можна віднайти куди більше есе, де напевне потенційно розкривається ще більше мобільних ідей. Однак найважливіші точки для порівняння з ідеями Урі можна знайти і в цих роботах, які є досить популярними.

Зіммель став ключовою фігурою для системи мобільності Урі, оскільки його ідеї були використані в подальших дослідженнях. Урі вважав Зіммеля філософом, який намагався зрозуміти зв'язок між спілкуванням і рухом, особливо в масштабі міста. Якщо в минулому рух використовувався для спілкування, то зараз ми спілкуємося навіть у русі. Існує певна “червона лінія”, яка з'єднує Урі та Зіммеля. Урі називав Зіммеля “соціологом часу і простору” і бачив його дослідження як спробу показати циркуляцію між об'єктами та суб'єктами (Lash & Urry, 1993, p. 13). Зіммель був одним із перших, хто визнав швидкоплинний процес змін у світі, зокрема зміни між об'єктами та суб'єктами.

Зіммель також писав, що життя у великому місті вимагає чіткої та чітко працюючої моделі чи системи. Він писав про різні рухові процеси, які також пов'язують його з Джоном Урі, який пізніше писав про рухливість світу.

Загалом Зіммель писав про гроші, міста, культуру та форми культури, жінок та її особливу філософію, моду, соціальну диференціацію, філософію історії, релігію та особистість Бога, історію та історичний час, про суспільство в цілому. *“Вплив Зіммеля ... був розмитим, але всепроникним”* (Coser, 1977, p. 199). Урі та Шеллер вважають Зіммеля людиною, *“яка створила широку програму для аналізу мобільностей”* (Sheller & Urry, 2006a, p. 215). Пожвавлення інтересу до Зіммеля було зумовлене його аналітичними та діагностичними методами мобільності: спостереження, щоденники (коли люди описували, як вони рухалися тощо), моделювання (для заторів та ін.) (Sheller & Urry, 2006a). У 21 столітті у нас все більше мобільних технологій, і однією з останніх розробок, яка використовується в соціології та соціальних науках, є технологія відстеження погляду, яка допомагає відстежувати погляд людини, дивлячись на екран монітора. Але всі ці технології відстеження руху були б неможливі без оригінальної ідеї реалізації необхідності розглядати світ у русі, а не в статичному стані.

Однією з найважливіших спільних точок для Урі та Зіммеля є процеси руху. Можна спостерігати, як ідея Зіммеля з часом перетворюється на систему мобільності, завдяки технологіям, політичним подіям, науковому прогресу, переходу від модерну до постмодерну. У минулому столітті було зроблено багато сучасних винаходів (як для повсякденного використання, так і для глобальних технологічних досягнень). Між винаходом електрики та розгортанням ядерної зброї минуло приблизно 50 років. Приблизно такий самий період був між першим автомобілем і першим комп'ютером і між рухом за жіноче виборче право та сексуальною революцією в США та Європі. Після цього процеси в постмодерному світі стають все швидшими. Наприклад, між винаходом Інтернету та першим комерційно доступним роботом різниця в часі

була мінімальною (приблизно 10 років), як і між першими соціальними медіа та винаходом технології блокчейн (менше 10 років). Для порівняння, між винаходом паперу та компаса різниця становила кілька сотень років. Промислова революція відбулася швидше, ніж аграрний період, і нинішня постіндустріальна ера з кожним роком все ще продовжує набирати обертів.

У своїх есе з філософії культури Зіммель писав про розширення життєвих форм. Він зобразив життя як бурхливий потік, скутий вузькими культурними рамками часу. Однак, зрештою, життя бере гору, і культурні рамки змушені розширюватися, щоб вмістити його та все життя, *“...описане в термінах витіснення однієї форми іншою”* (Simmel, 1972, p. 75). Тому культура повинна активно змінюватися та адаптуватися до змін навколо неї, щоб продовжувати містити в собі життя. Зіммель спостерігав дедалі більше розширення цих рамок, відкриваючи нові горизонти культури. Він згадав про процеси прискорення навколишнього світу, які вже неможливо зупинити. Автор зазначав, що *“ми зараз переживаємо цю нову фазу вікової боротьби, яка є вже не боротьбою нової, прийнятої життям форми проти старої, неживої, а боротьбою проти самої форми, проти сам принцип форми”* (Simmel, 1972, p. 77). Отже, він писав про сьогодення як про особливий період часу, якого ми ніколи не мали.

Урі, у свою чергу, описав багато процесів, які зазнали активних змін протягом останніх століть. У своїх дослідженнях мобільності Урі наголошував на створенні та розвитку нових видів транспорту, таких як поїзди, літаки та автомобілі, а також на технологічному прогресі, який неможливо зупинити. Як і Зіммель, Урі також писав про епоху багатьох змін і активного руху в різних сферах науки, прогресу та культури. У той час як Зіммель робив прогнози та перші спостереження під час формування мобільних методів і *“світу в русі”*, Урі вже зробив деякі початкові висновки з попередніх періодів.

Було б неправильним стверджувати, що Зіммель широко розглядав концепцію мобільності у своїх роботах, але він писав про деякі ранні ідеї, пов'язані з мобільністю, і аналізував реальність, щоб реконструювати її. Однією

з ключових ідей Урі є використання мобільних методів для мобільного світу, спираючись також на ідеї Зіммеля. Ми не можемо використовувати статичні методи для світу, який постійно рухається. Урі розробив систему для розуміння сучасної мобільності, яка охоплює різноманітні сучасні дії та процеси, від громадського транспорту та руху танків до глобального інтернет-з'єднання та туризму. Ця ідея має філософську основу і сягає ранніх етапів досліджень Урі в 1970-х роках. Він звернув увагу на роль технології, що розвивається, як чинника мобільності та детально розглянув питання прогресу та його впливу на рух (Urry, 2013, p. 38)

Зіммель був одним із перших філософів, який писав про підвищення ролі жінки в суспільстві та появу особливої жіночої культури (Simmel, 1983). Для Урі ж це не важлива тема, він не має значних гендерних досліджень. Важливим є момент, що Зіммель проаналізував соціальний простір і зробив деякі прогнози щодо жіночої культури, в той час як Урі через 100 років намагався зробити ті самі прогнози, але для постмобільної епохи або майбутнього загалом (“Джон Урі: Мобільність майбутнього, або Чи є життя після автівок?,” 2016; Urry, 2016). Урі, як дослідник реальності, чітко сформулював головні сучасні тенденції, які бачив: проблеми з екологією та кліматом, нафта як проблемний ресурс, тенденція приховувати гроші, інформацію та інше (Urry 2011; 2013; 2014; 2016).

І ми не можемо називати його передвісником, оскільки він аналізував реальність з багатьма фактами, і його “передбачення” були логічними результатами його спостережень, подібно до Зіммеля. Зіммель також описав початок багатьох змін у світі у своїх есе. Можливо, він розумів більше, ніж міг сформулювати, і саме тому написав численні есеї на різні теми, залишивши по собі багато свіжих і відкритих думок. Дуже символічно, що остання книга Урі називається “Що таке майбутнє?”, оскільки він продовжував аналізувати сучасні глобальні фактори, які впливатимуть на майбутнє суспільства. Він залишив окремий напрямок досліджень, і цілком можливо, що його інтерес до тем

дослідження Зіммеля позитивно вплинув на посилене вивчення робіт Зіммеля з кінця попереднього століття.

Ідея Зіммеля про міст і дорогу описувала шлях цивілізації: його бачення шляху як створення маршруту (від пункту А до пункту Б) і бачення мосту як чогось, що об'єднує непоєднане (двері як індивідуальність і міст як соціалізація) і є, по суті, історією нашої цивілізації (Simmel, 1994). *“Прокладання шляху, можна сказати, є специфічно людським досягненням”*, і *“...для цього речі спочатку повинні бути відокремлені одне від одного, щоб бути разом”* (Simmel, 1997, р. 170). Вся історія — це будівництво та пошук нових шляхів, відкриття невідомого та поєднання нового з уже знайомим.

У “Мобільностях” Урі посилався на концепцію шляху Зіммеля і навіть називав його творцем цієї ідеї. Згідно з ідеями Урі та інших попередніх вчених, ходьба є не лише засобом пересування, а й соціальною практикою. Урі досліджував цей процес протягом історії, від ходьби як необхідності для дуже бідних до сучасної ідеї ходьби для здоров'я, і навіть як створення тротуарів може вплинути на рівень смертності в містах (Urry, 2007, р. 75).

Ідею Зіммеля про міст і шлях можна розглядати як одну з перших спроб описати процеси мобільності, оскільки мобільність починається зі зв'язку. У сучасних системах мобільності існує незліченна кількість зв'язків між людьми, товарами, об'єктами, місцями, країнами тощо. Спочатку ми почали зі шляхів для з'єднання точок на відстані, а потім створили мости для з'єднання фізично незв'язаних областей. Наступним кроком було створення нефізичних зв'язків, таких як телефонний і відеозв'язок, а потім віртуальна реальність і дистанційне керування. Урі розвинув цю ідею зв'язку, яка допомогла йому описати сучасну систему мобільності.

Урі писав про економічні аспекти в містах та взаємодії в них (Gregory & Urry, 1985, р. 35). На його думку, соціальні науки повинні звертати увагу на простір і час (Gregory & Urry, 1985, р. 21). Автор звертав увагу не лише на простори та локації, такі як вокзали, морські узбережжя та курорти, а й на

способи транспорту, такі як ходіння пішки та різні види транзиту (Urry, 2007). Урі наголосив на описі Зіммелем міста та його функцій, особливо відзначивши важливу роль пунктуальності в міському середовищі, яку Зіммель сформулював раніше. Джон Урі також продовжив розвиток ідеї Зіммеля про “*перехід від “пунктуальності годинника”* (як її описав Зіммель) до “*гнучкої пунктуальності*”, що здійснюється за допомогою мобільного зв’язку” (Elliott & Urry, 2010, р. 60). Він розповів, що мобільні телефони такі ж популярні, як годинники в попередньому столітті, і зробили людей більш мобільними завдяки швидшим процесам координації. Крім того, мобільні телефони зараз більш поширені, ніж годинники в минулому. Таким чином, “*Поїзди, автобуси та автомобілі більше не характеризуються “ізоляцією”*, як писав Зіммель, а навпаки – зв’язаністю та “*комунікативними подорожами*” через глибшу інтеграцію транспорту та пристроїв (як годинники багато років тому) у повсякденну діяльність (Elliott & Urry, 2010, р. 60).

Зіммель аналізував простір у “Соціології простору” та “Про просторові проєкції соціальних форм” (Berger, 2022). Крім того, це спільне поле з Урі, який також цікавився простором і соціологією простору. Важливо зазначити, що опис Зіммелем розкладів, пунктуальності і маршрутів не були довгими за обсягом. Наприклад, у есе “*Великі міста та духовне життя*”, яке в цьому контексті часто цитують багато сучасних дослідників, Зіммель згадав про це лише на одній сторінці (Simmel, 1972, р. 324-340). Це свідчить про те, що навіть коротка згадка в есе може розглядатися як свіжа, новаторська ідея, яка в значній мірі здатна вплинути на багатьох подальших дослідників. Лаконічний стиль написання Зіммеля не завадив йому отримати цей вплив. Багато хто спирався на його уявлення про маршрути, розклади та шляхи, намагаючись систематизувати його думки. Іноді ми можемо знайти ідеї Зіммеля в несподіваних галузях дослідження, наприклад ритмології (Kaufmann & Drevon, 2022). Зіммель робив перші спроби зрозуміти ритм життя великих міст, хоча й вчені вважали Зіммеля не стільки дослідником цих понять, скільки творцем соціологічного та філософського

дискурсу на дану тематику. Пізніше Урі заглибився у дослідження мобільності, досліджуючи не лише місто, але й поняття маршруту, руху та розкладу. Есе Зіммеля надає відносно мало інформації на тему розкладів, але воно все ж справило враження на Урі та інших дослідників, які розширили тему ширше.

Зіммель звернув увагу на поняття “локації” та руху між кожною із них. Шлях (або дорога) вважався першим примітивним символом зв’язку, який став основою спілкування, торгівлі, побудови стосунків тощо. Зіммель почав писати про простір як соціолог, і ця тема стала особливо популярною після Другої світової війни. Деякі інші вчені (не тільки Урі) згадували Зіммеля та його бачення простору. Також Зіммель акцентував увагу на важливості розкладів у великих містах, факторі часу та пунктуальності. Це може здатися неактуальним для сучасного суспільства, але на початку минулого століття це було нове явище, яке потребувало опису, оскільки розклади та час за Гринвічем (GMT) були винайдені лише в середині 19 століття. Зіммель писав про час і розклад як чинники змін у житті, особливо в містах. Пізніше Джон Урі описав таку “революцію” часу та її наслідки для людства. Урі надав розгорнутий опис часу та графіків, і зробив спостереження щодо історії цього процесу (Urry, 2007, p. 98-99).

У есеї “Чужий” ми можемо знайти ідеї про незнайомців у контексті культури. Зіммель каже, що ми узагальнюємо незнайомця (як чужинця в країні чи в культурному контексті) – тобто вони всі для нас чужі, і ми оцінюємо їх спираючись на їх “інакшість”, ми не розглядаємо чужинців як окремих людей. Чужинець для нас і далекий, і близький водночас. Бо з одного боку – він хоче зрозуміти нове місце, нову культуру і людей, він гість. Але з іншого боку, він сам є носієм чужої культури, він чужий і це відлякує. У своїй іншій ідеї про пригоди Зіммель описав цей досвід як щось особливе в повсякденному житті, як “*вихід із безперервності життя*” (Simmel, n.d.). Туризм може бути різновидом особливої практики, коли людина звільняється від звичок і на короткий емоційний період часу стає кимось іншим.

Урі писав, що з часом межа між своїм і чужим стирається, стає все більше спільного простору і спільних локацій. Мобільність допомагає розсунути межі та переосмислити їх – адже тепер буде більше місць, де кожен може бути гостем, а не мешканцем. Виявляється, кожен з нас – постійний турист в епоху мобільності, де б він не був. Тому що ми всі в русі: “Дійсно, бути туристом є однією із визначальних характеристик буття “сучасності” (Urry, 2002с, р. 2). Урі згадував туристів в контексті тих, хто хоче бути частиною нової культури на короткий проміжок часу. Його опис дуже схожий на думку Зіммеля про час пригод як щось відмежоване, особливе та яскраве. Він також писав про специфічний “туристичний погляд” і практику “споживання” нових місць за допомогою таких засобів, як фотографія (Urry, 2002с, р. 25).

Ідеї Зіммеля не завжди були зрозумілими, але вони залишали простір для майбутньої інтерпретації. Тим не менш, його праці започаткували багато нових ідей для свого часу та мали тривалий вплив на соціальні та гуманітарні дослідження. Той факт, що його публікації використовувалися в активному міждисциплінарному підході до вивчення різних видів мобільності, говорить про автора як про впливового вченого, хоча й іноді не дуже цитованого у філософському колі. У свою чергу Джон Урі допоміг зробити науку більш мобільною, а не статичною. Він почав свої практичні та конкретні дослідження мобільності у світі з розгляду основних ідей Зіммеля, які, очевидно, надихнули його на проведення ширшого дослідження цієї теми. Думка про вплив Зіммеля на Урі не є новим відкриттям. Але враховуючи нерозкритість і величезний вплив філософії Зіммеля, ймовірно, що не всі аспекти його впливу не тільки на Урі, але й на інших філософів є виявленими. Зіммель ставив питання, які не були особливо актуальними для його епохи, проте він заклав основу для їх подальших наукових досліджень.

Важливо пам’ятати, що незважаючи на есеїстичний стиль Зіммеля, його ідеї мали значний вплив на розвиток гуманітарних і соціальних наук. Тому ми не можемо сказати, що вплив Зіммеля вивчено повністю. У контексті вивчення

питань, пов'язаних з мобільністю, Зіммель доволі часто цитується. Його також згадують у контексті культури, простору, суспільства тощо. Подібний опис деяких ідей Урі та Зіммеля щодо туризму, пересування, маршрутів і місць показав, що Урі розвивав ідеї Зіммеля в контексті системи мобільності. Особливу увагу він приділяв концепції міст, пересування в них, розвинув ідею створення та зміни різних локацій. Він спостерігав за технічним прогресом.

І якщо Зіммель писав про розширення життєвих рамок і боротьбу з принципом форм, то Урі називав це процесами мобільності. Зіммель зосередився на змінах, які відбувалися на початку 20-го століття, але не міг використовувати термін “мобільність”, тому що це поняття ще не застосовувалося до цих активних процесів у світі, але концепція була дуже схожа на те, що пізніше описав Урі.

Георг Зіммель також торкнувся теми розкладів і мав кілька уявлень про активний ритм життя у великих містах. Однак саме Урі розширив і розвинув ці ідеї далі, включаючи розуміння різних місць, подорожей і прогулянок. Урі надав цим ідеям справді науковий підхід, узагальнюючи результати інших вчених, які також спиралися на ідеї Зіммеля. Огляд міста і засобів пересування – це найцікавіша частина “Mobilities” Урі та інших публікацій, хоча все почалося з “Bridge and Door” Зіммеля. Урі був не есеїстом, а соціологом, який проводить прикладні дослідження. Тому оригінальні та дещо неоднозначні роздуми Зіммеля добре трансформуються в цілісну систему в руках Урі. Це особливо очевидно на прикладі туризму, де ідеї Зіммеля були дещо поверхневими та неясними щодо досвіду незнайомця та пригод. Саме Урі перетворив ці ідеї на справжній “туристичний погляд”, який “поглинає” нові місця.

Подальші дослідження допоможуть виявити додаткові точки збігу між практичними дослідженнями мобільності Урі та теоретичними міркуваннями Зіммеля в його численних есеях. Цілком можливо, що можна буде висвітлити нові аспекти взаємодії Зіммеля та його впливу не лише на Урі, але й на інших філософів.

В історії вивчення мобільності не можна не згадати Е. Тоффлера, який вивчав “хвилі” розвитку суспільства і зазначав, що, наприклад, існує три основні хвилі розвитку людства, кожна з яких є відповіддю на попередню (Toffler, 1984). Перехід від аграрного до індустріального суспільства пришвидшив основні процеси на планеті. Загалом, хвилями Тоффлер називає історичні епохи, кожна з яких несе в собі якусь головну ідею. І подібно зміні культурних форм у Зіммеля, хвилі історично також змінюють одна одну, хоча всі вони є єдиним, загальним життєвим процесом.

Розгортаючись, кожна хвиля є наслідком попередньої хвилі (епохи) і містить в собі потенцію для формування наступної. Все це і є історичним процесом, який є рухливим і ніколи не зупиняється. Найперша хвиля (аграрний період) є найбільш простягнутою в часі, а наступна (індустріальна) була куди менш тривалою, через що вона має куди більше спільностей із наступною, третьою хвилею. Саме це, як стверджує Тоффлер, і є ознакою прискорення всіх процесів на планеті. І третя хвиля, під час якої ми живемо (з другої половини ХХ століття) охоплює інформаційне суспільство і всі мобільні процеси, які виникають у ньому. Автор не називає мобільність як окреме явище і не згадує Урі (на час написання роботи Урі ще не сформулював ідею мобільності в повній мірі – *прим.авт*), проте термін “мобільність” він вживає – в контексті прискорення і зростання робочої сили, наприклад (Toffler, 1984, р. 282, 372). Куди більш активно Тоффлер вживає термін у “Футурошоці”: як “внутрішня мобільність”, “географічна мобільність”, “автомобільність”, тощо (Toffler, 1984, р. 49; 50; 52). Цікаво, що автор пов’язує мобільність із місцем. Наприклад, він стверджує, що обов’язки та “прив’язка” відходить від статичних структур (місця, конкретної локації – будинку, міста, штату) до мобільних, змінюваних структур (корпорації, об’єднання). І проблема, як він зазначає – не в мобільності, а в тому, як мобільність впливає на “*тривалість відносин із місцем*” (Toffler, 1984, р. 56). Все навколо скорочується: час, відносини, тривалість подорожей, тощо. Тоффлер робить акцент на тому, що швидкість та скорочення – основні тенденції

часу, які в подальшому набуватимуть ще більшої актуальності. Тут він описує дуже схожу з Урі ідею – про швидкість та пришвидшення як один із основних аспектів сучасної мобільності буде зазначено у наступному розділі.

Тоффлер досліджує, як і Урі, як високий рівень мобільності впливатиме на соціум та людські відносини. Він зазначає, що скорочуватиметься не кількість контактів, а саме їх глибина – спілкування стане більш поверхневим та формальним, оскільки всі постійно перебуватимуть у русі і не матимуть можливості розвивати стабільні, більш “статичні” відносини. Основний акцент досліджень Тоффлера – на робочій, соціальній та загальній географічній мобільності, він не описує цілу систему руху, як це зробив Урі. Однак, його футурологічні ідеї та опис сучасного мобільного світу мають багато спільного із концепцією мобільності Джона Урі. А його стиль написання та прогнозування потенційних майбутніх сценаріїв є дуже схожим на такий самий футурологічний аналіз Урі у його останній публікації (Urry, 2016).

Доволі чітко прослідковується лінія впливу Зіммель-Тоффлер-Урі. Останній відображає у своєму баченні мобільностей як ідею прискорення світу і його активної регулярної зміни (Зіммель), так і аналіз руху і його впливу на суспільство (Тоффлер). Поєднуючи соціологію та філософію, Джону Урі вдається оформити ідею, яка стане новою парадигмою. Мобільність дозволяє не лише поглянути на досліджуваних суб’єктів, об’єктів та явищ у русі, але й сформулювати нове, більш широке поле для потенційних мультидисциплінарних досліджень між науками.

Історико-філософський вплив на ідею мобільності, як можна побачити, є куди більш вагомими, ніж може здаватись на початку. Не зважаючи на те, що філософія і особливо історія філософії поки що не поставили собі за мету проводити більш активні дослідження мобільності, тенденції до її вивчення вже існують – і вони були сформовані ще в минулому столітті завдяки в першу чергу філософії життя та філософії процесу. Не зважаючи на те, що філософія руху

поки що недостатньо представлена в сучасному дискурсі, мобільні тенденції ХХІ століття ніяк не оминуть її вже у найближчому майбутньому.

Висновки до Розділу 2

Даний розділ був присвячений історико-філософським витокам парадигми мобільностей Джона Урі. Доведено, що ідея мобільності має філософське коріння і є частково представленою у вищезгаданих філософії руху, процесуальній філософії та філософії життя. Те, що можна назвати філософією мобільності, матиме за основу не лише ідеї Джона Урі, але й основні здобутки вищезазначених філософських напрямлень.

В першому підрозділі сформовано основні процесуальні та непроцесуальні напрямки парадигми мобільностей в історії філософії ХХ століття. Визначено, що процесуальними напрямками ми називаємо ті, які вивчають рух та рухливість, непроцесуальними – які певним чином пов’язані із рухом, проте досліджують статичність. Таким чином, сформовано наступні процесуальні парадигми мобільностей: еволюційно-прогресивна, соціально-філософська та трансформативна. До непроцесуальних було віднесено філософію місця. Перший підрозділ зазначає, як ідея мобільності формується та вивчається у ХХ столітті та як це пов’язано із виникненням терміну “прогрес” в епоху Наукової революції. Описується, як мобільність оглядається різними філософами, такими як Мерло-Понті, Дельоз, Бергсон, Кастельс, тощо. Зазначається, що мобільність сама по собі не є чимось новим, однак сформовано її зростаючий вплив та важливу роль у ХХ столітті.

В другому підрозділі детально була розглянута еволюційно-прогресивна парадигма, яка включає в себе філософію процесизму А. Вайтгеда та бачення руху А. Бергсоном. Завдяки компаративному методу було порівняно бачення руху Бергсоном і Урі, Урі і Вайтгедом, Вайтгедом та Бергсоном. Було зазначено, що для Вайтгеда світ містить безліч процесів, які переплітаються між собою. Він не акцентує увагу на плинності руху, однак підкреслює, що за рухом, який хоча і є невід’ємною частиною світу, завжди слідує *не-рух*. Для Бергсона час, як і рух (який відбувається у ньому) є неподільним, “перетікаючим”, плинним потоком, який не можна розділити на відрізки. Він акцентував увагу на важливості

внутрішнього людського споглядання і *пере-живання* акту руху. Урі, на відміну від них, фокусується не на “русі-як-процесу”, а на “русі-як-результаті”, підкреслюючи соціальний характер пересування і зміни в суспільстві, які виникають при ньому.

Після описаного впливу Бергсона, в останньому підрозділі була приділена увага впливу філософії життя на концепцію мобільності Урі і особливо її представника Георга Зіммеля. Визначено, як сам Урі активно апелював до Зіммеля і називав його тим, хто створив широку програму для аналізу мобільностей. Було досліджено основні терміни, які є спільними для вивчення Зіммелем та Урі: туризм, шлях та маршрут, рух, мегаполіси. Підкреслюється винятковий, значущий вплив філософа життя на погляди та публікації Урі. В підрозділі також зазначається про вплив ідей Тоффлера на ідею мобільності та його зв'язку із Зіммелем. Таким чином, підрозділ проводить загальні паралелі між ідеями “хвиль” Тоффлера, зміни культурних форм Зіммеля та ідеєю сучасної мобільності в Урі, формуючи основну взаємопов'язаність саме цих трьох авторів. Адже бачення Зіммелем життя як динамічного потоку, який постійно намагається виразити себе у сталій, зафіксованій формі, є дуже схожим до розгортання часу, прогресу і розвитку у вигляді “хвиль” Тоффлера. А концепція мобільностей Урі частково є відображенням цих обох ідей, оскільки включає в себе як і постійно змінювану, динамічну реальність, так і “перетікання” або перехід різних видів мобільностей одна в одну. Також було зазначено, що всі названі філософи фокусувалися також на соціумі і тому, як рух впливає на його розвиток і зміни у ньому, через що і була сформована така назва парадигми.

Таким чином, другий розділ дозволяє сформулювати основне історико-філософське уявлення про мобільність як ідею та явище, її бачення саме у філософських дискусіях. Також зазначається, що мобільність має потенціал дослідження у філософії та історії філософії з точки зору філософії руху. При порівнянні процесивних парадигм та концепції мобільності доведено, що остання є доповненням вже існуючих бачень руху і відкриває його нові аспекти

– не лише внутрішньо-споглядальні, але і зовнішні, соціальні. Світ як система процесів у Вайтгеда дуже схожий на світ як переплетення різних видів мобільностей у Урі. А бачення руху як неподільної плинності у Бергсона корелює із баченням Урі мобільності, яка також є плинною і перетікає з однієї форми в іншу. Також аспекти дослідження соціальних видозмін поєднують парадигму мобільностей Урі із баченням руху як фактору впливу на суспільство і світ у Зіммеля та Гоффлера.

Наступний розділ буде присвячено ролі філософії Джона Урі в трансформативних парадигмах мобільності. Детальніше оглядатиметься сучасний етап розвитку філософії руху, ідеї швидкості, плинності та прискорення у філософії. Також будуть описані результати дослідження непроцесуальних філософських систем, які є пов'язаними із мобільностями та філософією руху, а саме відродження філософії місця та її нової ролі на сучасному етапі науки. Завершиться дослідження описом потенціалу розвитку філософії мобільностей Урі, її місця в сучасній філософській системі та впливу самого Урі на філософію XXI століття.

РОЗДІЛ 3. ФІЛОСОФІЯ УРІ У КОНТЕКСТІ ТРАНСФОРМАТИВНОГО ВИМІРУ ПАРАДИГМ МОБІЛЬНОСТЕЙ НАПРИКІНЦІ ХХ НА ПОЧАТКУ ХХІ СТОЛІТЬ.

3.1. Трансформативний вимір парадигми мобільностей: поняття “швидкості” та “плинності” у філософії ХХ-ХХІ століття

В контексті дослідження мобільностей не раз розглядалася тема швидкості як невід’ємного фактору руху. Особливо актуальною була ідея “пришвидшення”, тобто, зростанню швидкості фізичного руху, процесів, зміни явищ, тощо. В той самий час у філософії розвивається ідея “плинності” – починаючи від гераклітівського “все тече, все змінюється” (або ж “все рухається”) до ідеї “плинної сучасності” Баумана. На початку минулого століття представники філософії життя акцентували увагу на ідеї життєвого процесу як неперервного потоку, який виражається в актуальності в певній формі. Наприкінці ж ХХ і на початку ХХІ століть тенденція досліджувати явища у русі стала новою парадигмою, і Джон Урі вплинув на цей процес в значній мірі.

Окрім “мобільності”, в його роботах активно фігурують такі поняття, як “швидкість” (*speed*), “пришвидшення” (*acceleration*) та “плинність” (*fluidity*). Якщо перший термін у нього використовується доволі часто у загальному вжитку, то два наступні – для опису відокремлених, важливих явищ. Наприклад, “*speed machines*”, “*various spatial ranges and speeds*”, “*valuation of speed*” (Urry, 2007, p. 137; 52; 99). Урі апелює до П. Вірільо та його концепції дромології в контексті мобільностей, на які в значній мірі впливає така “переоцінка швидкості” в суспільстві та підвищення цінності швидкісного руху. Одна з причин розвитку мобільностей – данина швидкості та оцінка її переваг у порівнянні із більш повільними технологіями. Швидкість – це те, що впливає на економіку, і як фактор епохи стає новою “формою життя”, якщо говорити мовою Зіммеля. Швидкість стає пріоритетом, науково-технічний прогрес розвивається з урахуванням ідеї пришвидшення руху. Урі наголошує на ключових швидкісних

метаморфозах ХІХ століття (розвиток залізничних колій), які призводять до автомобільної епохи наступного століття і ще більшої (та швидшої!) свободи пересування. Саме тому сучасні мобільності утворюються на базисі “швидкості” як домінуючої тенденції сучасності.

П. Віріліо вводить термін “дромологія” (*dromology*), називаючи цим дослідження впливу швидкості на соціально-економічні процеси (Virilio, 2006). Сам автор досліджує взаємодію швидкості на владу та технічний прогрес, і як саме швидкість впливає на формування сучасного суспільства та політичні рішення, які відбуваються у ньому. Особливість підходу Віріліо до швидкості заключається у тому, що він досліджує суспільні зміни у багатьох своїх публікаціях на прикладі війни, воєнної техніки та озброєння (Virilio, 2006; 2007; 2009). Це дозволяє заповнити певні прогалини в дослідженні самого Урі, який не приділив достатньо уваги одній зі своїх описаних мобільностей – а саме, мобільності воєнної техніки. Віріліо зазначає, як трансформація зброї від металюного спису до кулі (*перша публікація роботи була в 70-их роках ХХ століття, коли дронів ще не існувало – прим. авт.*) змінила швидкість ураження ворога, і, відповідно, швидкість реакції на цю зброю. Це призводить до ідеї, як веде далі автор, що “роззброєння” суперника в першу чергу означає “...сповільнити, розрядити гонку до кінця” (Virilio, 2006, р. 153). Тобто, найперша ціль – уповільнити суперника, виграти “долі секунди”. Все це стає важливим у сучасних воєнних діях через “*the violence of speed*”. Важливо, зазначити, що Віріліо описував ідею швидкості в період, коли зароджувалось вивчення мобільностей (в т.ч. Джоном Урі), а воєнний контекст дослідження пов’язаний із тогочасною Холодною війною та “тонкою озброєнь”.

Для Віріліо швидкість є “*сутністю війни*” (Virilio, 2007, р. 8) в контексті сучасних воєнних конфліктів НАТО. Схожа думка є і в Урі, який при вивченні автомобільності, описуючи вплив винайдення двигуна внутрішнього згорання наголошує, що “...швидкість, довговічність і сила на полі бою були центральними для нових форм війни” (Dennis & Urry, 2009, р. 39). Також Урі

зазначає, що *“...влада – це швидкість, легкість, відстань, невагомість...”* в контексті апеляції до Баумана та огляду ідеї сучасного суспільства та його взаємодії з владою (Urry, 2002b, p. 112). Але на відміну від Урі, Віріліо фокусується на швидкості як окремому факторі, в той час як у Урі швидкість виступає більше як фактор мобільностей та засіб їх вираження (мобільності = рух): *“...мобільність повсякденного життя передбачає швидкість, легкість і відстань...”* (Urry, 2002b, p. 113).

Хоча Урі безпосередньо цитує Віріліо та дромологію, самостійно він не виокремлює “швидкість” як категорію для вивчення. “Швидкість” для нього є лише мобільним фактором. Публікації Віріліо допомагають розкрити зазначену Урі воєнну мобільність (як суб’єктів, так і об’єктів), яка у Віріліо перетворюється на дослідження історії воєнної техніки. До того ж, “швидкість” в контексті воєнної мобільності – це те, що впливає на життя суб’єктів та перемогу у воєнному конфлікті, в той час як “швидкість” в контексті інших мобільностей виступає лише як більший комфорт та економія часу. Саме в контексті воєнної мобільності ідея “швидкості” розкривається в повній мірі, зображуючи прогрес зброї.

Щодо “пришвидшення”, то Урі згадує його частіше в контексті сучасного життя XXI століття: *“На індивідуальному рівні сучасне прискорення мобільного життя стало означати, серед інших практик, косметичну хірургію, кібертерапію, швидкі побачення та багаторазову кар’єру”* (Elliott & Urry, 2010, p. 2). Також пришвидшення завжди тісно пов’язане із мобільностями: *“...прискорення та активізація мобільних стосунків”* (Elliott & Urry, 2010, p. 109). Тобто, “пришвидшення” загалом стосується темпу життя, розвитку відносин та носить глибоко соціальний характер. Так само, як і “швидкість”, “пришвидшення” в значній мірі носить не лише соціальний, але й економічний характер: *“З плином часу виробництво прискорюється, темпи змін і швидкоплинність моди прискорюються. Продукти, місця та люди швидко входять і виходять з моди, водночас ті самі продукти миттєво стають*

доступними майже всюди, принаймні на “заході”.” (Urry, 2000, р. 125). Прискорення економічного розвитку, виробництва і формує суспільство споживання, яке також є втіленням мобільного суспільства. Суспільства, де важливі тренди та тенденції, де відбувається споживання самої актуальності, де процвітає бажання зупинити діючий момент у конкретній формі, яка незабаром швидко застаріє та зміниться на нову. Загалом, це “пришвидшення” стосується, на думку Урі, часу в цілому. Оскільки поняття того, що є актуальним нині змінюється швидше, то відбувається своєрідне “зжаття” часу – для прийняття рішень, усвідомлення тенденцій, розвитку продажів, тощо. Автор звертає увагу, що ідея пришвидшення соціального життя була ще в Гайдеггера (Urry, 2000, р. 125) . Для Урі існує “часовість” для всього існуючого: *“Існує підвищена “тимчасовість” продуктів, цінностей і особистих стосунків, де “тимчасовий контракт” — це все”* (Urry, 2002а, р. 217). Відповідно, така часовість не виступає, як трагедія сучасності – навпаки, це її головний тренд. Суспільство споживання західного зразка усвідомлює неминучу швидко зміну всього, що його оточує, але не відчуває ностальгічних почуттів – бо з нетерпінням чекає на ці зміни. Дана тенденція чітко прослідковується в політиці великих брендів: подібно настановам Тоффлера, сучасне суспільство споживання живе очікуванням майбутнього і готується до нього вже в сучасності. Саме тому існують передзамовлення товарів у великих брендів – люди готуються отримати раніше за інших те, що наразі актуальним не є, але от-от стане актуальним. Комерціалізація науки та активні вливання грошей бізнесу та урядів в наукові дослідження та розробки, яка розпочалася з минулого століття свідчить про таку підготовку до майбутнього – кожен прагне стати першовідкривачем та отримати всі економічні вигоди від потенційних відкриттів. Серед масових практик з тією ж метою регулярно проводиться імунізація населення – з другої половини минулого століття, коли такі дії допомогли перемогти вірус віспи. Наразі існують і інші розповсюджені практики, мета яких – підготовка до майбутнього, до змін, які лише настануть. І швидкість реакції на такі зміни (не на ті, що вже настали –

а на нові, потенційні) грає ключову роль в успіху такої підготовки. Те, що Тоффлер називав потенційною тенденцією у 80-их – зараз стало новою реальністю.

Урі згадує “плинність” та “номадизм” як “альтернативне джерело мобільностей”, посиляється на дослідження Ж. Дерріда, З. Баумана, Дельоза та Гваттари (Urry, 2007, p. 32). Він не розвиває власну концепцію “плинності”, проте активно цитує Баумана та його “плинне суспільство” – практично в кожній вагомій публікації мобільного періоду Урі можна знайти прямі цитування дослідника. У Урі куди частіше зустрічається *“fluidity”*, Бауман використовує термін *“liquidity”* для опису сучасності та її постійних змін, але значення вживаних термінів у обох дослідників однакове. Обидва дослідники описують світ як постійно змінювану, але взаємопов’язану структуру. І сучасне суспільство – як нестабільне, плинне.

Урі описує становлення ідентичності через мобільність, особливо через її швидкість (Elliott & Urry, 2010, p. 77). Швидкість реагування впливає на ділові, комерційні відносини і є важливою частиною сучасної корпоративної культури. Урі звертається до Баумана в контексті вільного пересування та незалежності від усього, що стримує рух. Урі зазначає швидкість як важливий фактор для “глобалів”, тобто, представників суспільства епохи глобалізації: *“Особливо важливою для “глобалів” є швидкість пересування”* (Urry, 2013, p. 177). Швидкість – як фактор, який впливає не лише на пересування, але й на соціальне життя та потенційну нерівність у ньому, адже можливість рухатись швидко доволі часто залежить від фінансових можливостей. Відповідно, вільний рух в будь-якому напрямку навіть в сучасному світі є привілеєм, як також зазначила дослідниця Мімі Шеллер (Sheller, 2018).

Урі згадує Баумана в контексті “мобільних відносин”: *“У “Рідкій любові” Бауман підкреслює “розкутість” та “епізодичність” інтимних стосунків у сучасних суспільствах. Він говорить, наприклад, про зростання “кишенькових стосунків” (“top-pocket relationships”), тих, які ви можете використовувати,*

коли вам потрібно, і розпоряджатися ними так само легко, а також про дуже розрізнені світи напіврозлучених пар (*semi-detached couples – SDC*), про тих романтиків які підтримують окремі подушки та окремі життя (ми можемо зауважити, що рідке кохання з високим вмістом вуглецю!)” (Elliott & Urry, 2010, р. 90). Він описує сучасність як період, коли нестабільними є навіть людські відносини, формуються їх нові форми – менш стійкі та більш короткотривалі. Бауман наголошує на свободі вибору як головному компоненту всіх сучасних відносин (Bauman, 2000, р. 89). При цьому, автор наголошує на тому, що у різних типах сучасних стосунків формується конс’юмеризм – ми так само “споживаємо” спілкування з іншими, як і споживаємо товари, і закони захисту наших прав стають схожими (Bauman, 2000, р. 164). Бауман більше уваги приділяє темі споживання і суспільства споживання, на відміну від Урі, який досліджує його лише у вузькому контексті сучасних туристичних практик. Що ж до “туристичного погляду” Урі, Бауман має відмінну позицію. Якщо Урі виокремлює його як окреме поняття: “Туристичний погляд є невід’ємною частиною сучасного досвіду, постмодернізму, але туристичні практики, які він породжує, зазнають швидких і значних змін”, то для Баумана це лише новий спосіб проживання для західного суспільства (Urry, 2002с, р. 74; 160). Бауман порівнює туристів та волоцюг, і єдина відмінність між ними – мета пересування. Туристи пересуваються тому, що мають бажання та можливість, в той час як для волоцюг це – необхідність для виживання (Bauman, 1998, р. 93).

Також Бауман пише про мобільність, як фактор розвитку та розподілення соціуму. На його думку, в післявоєнному світі мобільність перетворилася на фактор стратифікації, який допомагає щодня змінювати і “перебудовувати” різні ієрархії (Bauman, 1998, р. 9). Однак, якщо для Урі мобільність – центральне поняття дослідження, то для Баумана це лише один із факторів сучасності, який активно функціонує в епоху глобалізації на рівні з іншими факторами, і Бауман не загострює на ньому увагу.

Урі куди більше досліджує рух, ніж акцентує увагу на швидкості або пришвидшенні. Тим не менш, в останній зі своїх робіт Урі згадує феномен “Великого Прискорення” (*Great Acceleration*), особливо в контексті спалювання корисних копалин. Починаючи із середини попереднього століття відбувається значне прискорення технологічних змін, соціальних процесів, впливу людини на клімат та оточуюче середовище, розвиток системи мобільностей та мегаполісів, зростання видів транспорту та популяції населення – ця думка вже не раз згадувалась у попередніх розділах. Але останні публікації Джона Урі все більше фокусуються на взаємодії людини та природи, на впливі мобільностей та населення планети на екологію, на наслідках цих мобільностей для планети. Він піднімає обговорення серйозних кліматичних проблем, особливо в контексті спалювання корисних копалин, яке в значній мірі впливає на клімат (Urry, 2016, р. 156-187). В контексті фінансового споживання Урі згадує розвиток місто Дубаї, яке блискавично перетворюється з пустелі на світовий центр технологій, грошей, туризму та зв’язків: “це їх власне Велике Прискорення до життя з надвисоким вмістом вуглецю” (Urry, 2016, р. 170). У підсумку, можна зазначити, що для Джона Урі “прискорення” не завжди розглядається в позитивному контексті мобільностей про пришвидшення руху і нововідкритих завдяки цьому можливостей – термін вживається також із негативним відтінком щодо кліматичних змін. Як уже було зазначено у попередніх розділах, Урі частково видозмінює вектор своїх мобільних досліджень наприкінці свого наукового шляху, і починає досліджувати все більш глобальні потоки і проблеми (кліматичні зміни, футурологічні сценарії, грошові маси). Але така зміна цілком логічно впливає із його попередніх досліджень сучасних мобільних систем, оскільки вони є взаємопов’язаними: розвиток мобільностей за останні півстоліття негативно впливають на клімат; нові економічні взаємодії пов’язані із глобалізацією, а глобалізація та мобільність взаємодіють одна з одною; все менш контрольований розвиток мобільностей та зростання значення етики

відповідальності примушує дослідників розмислювати над можливими наслідками сучасних активних процесів.

Дослідження Урі стають все більш мультидисциплінарними. В своїх останніх роботах він згадує роль нафти у сучасному світі та технологій smart cities, частково описує не лише “Велике прискорення”, але й “технологічну сингулярність” (*technological singularity*), де, спираючись на інших дослідників, описує можливі майбутні сценарії з активною участю вже доволі розвиненого штучного інтелекту (Urry, 2016, р. 142-147). Урі розглядає швидкість також в фінансовому (швидкість операцій), автомобільному (“утиски” пішоходів при домінуванні автівок в містах) контекстах. Загалом, практично в усіх своїх роботах “швидкість” фігурує як засіб існування великих міст і як їх основний фактор функціонування. “Плинність” фігурує у Урі в контексті згадок Баумана та розуміння гнучкої сучасності та суспільства, яке схильне до динамічних змін. Він не робить такого акценту на плинність процесів, як представники філософії життя або сам Бауман, проте сформована ним система мобільностей невід’ємно впливає своєю “швидкістю” змін на “плинність життєвих форм” та суспільства. Саме тому Урі та Бауман пов’язані вивченням динамічно змінюваної сучасності. Урі акцентує увагу саме на трансформативному вимірі мобільностей та змінюваному характері сучасності, оскільки вважав, що ці два аспекти є тісно пов’язаними між собою та є ключем до розуміння динамічних процесів, які стали нормою. Світ поступово стає більш мобільним, і від того – менш змінюваним, з менш чіткими кордонами (соціальними, фізичними, тощо). Мобільність знаходиться в епіцентрі всіх змін та впливає на них, формуючи більш плинний, пришвидшений та трансформований світ. Саме тому поняття “швидкості”, “пришвидшення” та “плинності” відіграють важливу роль в дослідженнях мобільності Джона Урі, оскільки ці поняття є безпосередньо пов’язаними із ними.

3.2. Антитези трансформативним парадигмам мобільностей в непроцесуальних філософських концепціях XXI століття: система мобільності contra “філософія місця”

Джон Урі підводить підсумки та формує повноцінне дослідження світових мобільностей. Він детально описував весь сучасний конектний світ, який перебуває в стані руху, наводив приклади багатьох видів мобільностей та їх сучасну трансформацію і вивчав паралелі, які виникають між мобільностями та суспільством. Однак, парадигма мобільностей Урі має значний недолік: акцентуючи увагу на рухливості, як основному соціологічному феномені, який грає значну роль у соціальному житті (Urry, 2007, p. 17), він практично не досліджує основу світу – не-мобільність. Адже рух завжди є відносним до того, що не-рухається – пам’ятаючи Башляра, який наголошував, що рух потребує усвідомлення нерухомості, на якій він ґрунтується (Bachelard, 2014).

Дж. Урі, як уже було зазначено, частково приділяв увагу дослідженню локацій в контексті дослідження мобільностей, проте у нього вони виступають скоріше як статистична, допоміжна точка – одна з багатьох для перетину різних видів руху. Урі досліджує місця в соціальному та практичному вимірі, як певні локації взаємодіють із соціумом і як їх виникнення впливає на економічний та культурний розвиток цього суспільства. Але оскільки Урі є соціологом, його бачення локацій є занадто вузьким і прагматичним для філософії. Відповідно, з філософської точки зору, Урі має значну прогалину в своєму дослідженні – незважаючи на динамічність сучасних систем, на активний розвиток мобільностей та на реактивні зміни у сучасному світі, всі ці процеси фізичного та не-фізичного руху відбуваються саме між стійкими, стабільними місцями. Феноменально, але при такому дослідженні руху в значній мірі ігнорується те, що рухом не є, хоча воно і відіграє в процесі мобільності значну роль. Нерухливість – це також частина мобільного процесу. Адже рух завжди відбувається між сталими, непорушними точками. Можна навіть ствердити, що

будь-який рух завжди є комбінацією рухомостей і нерухомостей водночас, адже окрім рухливих суб'єктів або об'єктів в загальному процесі пересування та зміни беруть участь: не-рухливі точки початку і завершення руху, не-рухливий спостерігач, не-рухливі об'єкти, повз які і відбувається сам рух, тощо. Саме не-рух дозволяє назвати рух "рухом" – такого поняття не існувало б, якби не існувало і статичності, і в русі перебувало б абсолютно все. Відповідно, рух є відносним – відносним до того, що є не-рухом.

Можна було б ствердити, що міждисциплінарне дослідження мобільностей потребує для повноти успіху залучення філософій не-рухомості, яка б надала відповіді на запитання щодо статусу того, що бере участь в рухливому процесі, проте не рухається саме. Однак, це не зовсім так. Парадигма мобільностей, яка базується на рухливості світу, є цілком самостійним та окремим феноменом, було б занадто просто зазначити, що мобільності "потребують" не-мобільностей. Проте увага до того, що світ постійно перебуває в русі, поступово переносить свій фокус на інші аспекти цієї рухливості – які, як уже було сказано вище, також є учасниками процесу руху, хоча самі в ньому не перебувають. Завдяки цьому поступово починає відроджуватися тенденція дослідження інших аспектів цього руху. З кінця попереднього століття відновлюються помітні дослідження філософії місця. Не простору, а саме місця – оскільки, як було зазначено окремими авторами, роздуми про часопростір залишалися актуальними і до цього періоду.

Вищезазначена філософія місця є однією із відповідей на виклики новоствореної філософії мобільностей. Відроджуючись наприкінці минулого століття, в час активного розвитку ідеї мобільності, вона дозволяє філософії підтримувати нові тенденції в гуманітарних та соціальних дослідженнях. Філософія місця є не лише відповіддю, але й окремим викликом для парадигми мобільностей, яка заповнює світ на фоні глобалізації. Насправді ж, відродження філософії місця та її розвиток дозволяє поглянути на масштабні процеси

мобільності більш тверезо та окреслити місце філософії в мобільному дискурсі сучасності. Так само, як глобалізація парадоксально стає причиною глокалізації, філософія місця, відбираючи частину уваги від знаменитого поняття “простір”, бере на себе роль обмежувача мобільності. Мобільність перестає здаватися всесильним, глобальним процесом, який перетворює до цього більш-менш статичний світ у “плинний”, “потоківий”, “рідкий” – філософія місця займає нішу “топосів” та все ще утримує локальності та їх дослідження, особливо в онтологічному вимірі.

Місце перестає бути лише частиною простору – воно отримує більше “місця”. Якщо звести місце лише до фізичної локації, то Урі як соціолог в певній мірі писав про них. Урі акцентував увагу саме на трансформативній парадигмі мобільностей, на русі. І питання “місць” залишається не до кінця дослідженим. Однак, він зазначає, що всі мобільності, які поєднують локальне та глобальне, залежать від “стабільностей”, тобто від не-мобільних явищ. І саме це є *“типовою характеристикою складності”* (Urry, 2002b, p. 125). Проте навіть в контексті місця Урі продовжує акцентувати увагу лише на тому, що “місця рухаються” і не перебувають в одній локації (Urry, 2007, p. 270). Урі не пише про “стабільність місця”, він навіть в локальностях віднаходить рух, від чого складається хибне враження, що на його думку у світі практично не існує нерухливих речей. Урі не раз писав, що під мобільностями часто мається на увазі рух між певними місцями, і, відповідно, ці місця також мають щось, що є частиною всього цього рухливого процесу.

Однак, Урі виступає і за те, що *“Таким чином, “мобільні машини”, мобільні телефони, автомобілі, літаки, потяги та комп’ютерні зв’язки, усі припускають накладання та різноманітну нерухомість у часі та просторі”* (Sheller & Urry, 2006a, p. 211). Тобто, з одного боку, існують нерухомості, між якими відбуваються мобільні процеси. Але з іншого – ці нерухомості містять в собі певну частку рухливості, оскільки вони є частиною процесу руху. Він зазначає,

що навіть найбільші мобільні системи не можуть існувати без сталих нерухомостей, між якими і циркулює мобільність. Саме тому “плинність” мобільних систем не може зростати, якщо разом із нею не зростатиме кількість іммобільностей. Він наводить у приклад “...найпотужніша на сьогодні мобільна машина — літак...”, яка не здатна функціонувати без величезного аеропорту з тисячами працівників (Sheller & Urry, 2006b, p. 56). Відповідно, мобільність та не-мобільність є тісно пов’язаними та залежать одна від одної. Урі дає зрозуміти, що розвиток мобільних систем був би неможливим без такого ж стабільного розвитку статичних точок, між якими мобільність має місце.

Але Урі не є дослідником місця. Місце для нього – лише частина мобільностей. Урі розглядав місця як “точки тяжіння” (місця які притягують до себе увагу людей). Здебільшо, Урі приділяв увагу місцям в контексті своїх туристичних досліджень, згадуючи “боротьбу за туристів” між різними локаціями, або в контексті історичного розвитку системи мобільностей, або в контексті формування нових соціальних локацій (аеропорту, залізничного вокзалу). Але, як уже було зазначено, для нього це в першу чергу – точки мобільності. Також Урі згадує конкретні місця, описуючи їх історичну трансформацію. Це, як уже згадувалось у попередніх розділах, трансформація ідеї пляжу (від зони лікування до зони задоволення), мінеральних курортів (від цілющого місця до практично повного туристичного забуття), тощо. В першу чергу Дж. Урі розглядав, як місце пов’язане із соціумом, в тому числі як воно пов’язане із формуванням національної ідеї (Urry, 2007, p. 253-271). Як веде далі автор, саме всі дванадцять форм мобільності створюють певну організацію та реорганізацію місць.

Тим часом, філософія відновлює дослідження поняття “місце”. В другій половині ХХ століття відроджується філософія місця та його осмислення в людському бутті. Частково це також стає можливим завдяки сучасній інтеркультурній філософії. Інтеркультурна філософія є підходом, який залучає

до вивчення філософських проблем представників різних традицій. Інтеркультурна філософія є сучасним засобом для розуміння процесів при залученні різних культур та філософських відгалужень. Оскільки в історії філософії вже не раз були дискусії про те, що саме слід в неї включати (які регіони, традиції, авторів), інтеркультурна філософія вирішує цю проблему. Обмеженість нашого знання залежить від того, що ми в нього включаємо. Саме тому в сучасному світі було б несправедливо уникати тих чи інших традицій та культур при дослідженні філософських питань. Інтеркультурна філософія грає значну роль в дослідженнях філософії місця – в першу чергу, завдяки просторовому повороту (*spatial turn*) та фокусі на вивченні простору та пов'язаних із ним аспектів.

Окрім *philosophy of place* є також *philosophy-in-place*, де заперечується ідея загальної, об'єктивної філософії. За цією традицією, на вплив тих чи інших питань чи філософських ідей стоять місця – культурний, географічний та соціальний ландшафт, який формує ідентичність філософа. Ця ідея є також певним чином присутньою в історико-філософській біографістиці. Як зазначає В. Менжулін, ““*філософський антибіографізм*”, хоч і має вагоме смислове й історичне підґрунтя, потребує, щонайменше, істотної корекції” (Менжулін, 2011). Адже біографія (яка також включає місця) грає певну роль в формуванні філософського світогляду дослідника. Інтеркультурна філософія активно виступає за різноманіття: “*Міжкультурна філософська орієнтація вимагає єдності без одноманітності. Справа не в єдності в різноманітності, а в “єдності перед обличчям різноманітності”*” (Mall, 2014, p. 69). Таким чином, філософія завжди зароджується у різних, але конкретних локаціях, проте ніколи не вичерпується лише ними, а стає частиною світового знання. Частково навіть можна сказати, що інтеркультурна філософія не є інновацією, адже першопочатково зрозуміло, що філософія не має переліку національностей. Однак, зародившись наприкінці минулого століття, вона нагадує, що межі самої філософії можуть бути розширеними, в тому числі географічно. Філософія є у

різних країнах, але доволі довго у фокусі уваги були лише обмежені, обрані філософії. Інтеркультурна філософія дозволяє враховувати куди більше філософських традицій, порівнювати їх між собою та залучати їх до дослідження спільних питань.

Наприклад, при вивченні різних аспектів філософії місця існують сучасні порівняльні дослідження Гайдеггера та даосизму, космополітизму та Чжуан Цзи, ідеї місця в індійській філософській традиції, порівняльне бачення громадських місць в китайській та західній традиціях тощо (Hershock & Ames, 2019, р. 34-51; 15-34; 127-147; 195-216). Інтеркультурна філософія знаходиться на межі зіткнення різних традицій і дозволяє їм взаємодіяти в рамках популярних нині міждисциплінарних досліджень. Особливо враховуючи той факт, що існують філософії, які ще мають довести своє право на існування і знайти собі місце поруч із європейською філософською традицією (Hershock & Ames, 2019, р. 53). Інтеркультурна філософія стверджує, що сучасний світ має враховувати різні бачення з різних традицій і країн. Наприклад, не слід виключати з дискурсу азійську чи африканську філософію, яких до цього часто оминали увагою. Немає існувати більш чи менш важливої філософії, кожна традиція та філософія кожної країни мають мати право на існування. Такий демократичний підхід дозволяє сформувати новий, більш широкий підхід у філософії, а також змінити підхід до вивчення історії філософії. Інтеркультурна філософія є засобом спільного зібрання різних підходів: *“Світовий міжкультурний проміжний простір є місцем, яке практикується”* (Hershock & Ames, 2019, р. 61). Важливо зазначити, що інтеркультурна філософія не є окремою філософією або її окремим напрямом. Вона виступає, скоріше, як новий підхід, нова діяльність будь-якої вже існуючої філософії, *“...Звичайна практика серед людей у міжкультурних просторах-в-місці”* (Hershock & Ames, 2019, р. 61). Саме “просторів-в-місці” – в точці перетину їх між собою. Як у Урі мобільності перетинаються в місцях, так і в інтеркультурній філософії культури і традиції поєднуються в певному місці.

Інтеркультурна філософія перетворює філософський діалог на полілог, формує більшу кількість його учасників та різноманіття точок зору.

Важливим дослідником філософії місця є Мішель Фуко. Автор називає сучасність епохою простору, проте простір цей є неоднорідним (Foucault, 1967). Фуко, як і Урі, називає світ “переплетеним” та відходить від тлумачення простору як певної пустоти. Простір для нього є розділеним, переплетеним різними відносинами та подіями. Саме на цьому підґрунті виникає його бачення так званих гетеротопій. Гетеротопії М. Фуко – це місця, які відмінні від інших, хоча вони несуть в собі репрезентацію інших місць. Такі місця можуть бути як привілейованими, забороненими або сакральними (тобто, гетеротопіями кризи), так і просто місцями з “подвійним” значенням. Прикладами гетеротопій (які протилежні утопіям) Фуко називає будинки пристарілих, кладовища, тюрми, театр і т.д. Гетеротопії можуть поєднувати в собі різні місця і не виглядати однозначно. Фуко розглядає “особливі” місця та причину їх “особливості”. Подібно Урі (пляжі, курорти), Фуко розглядає історію зміни функції деяких локацій та зміну їх статусу з чогось священного до “хворобливого” (кладовище, наприклад).

Загалом, дані розмірковування Фуко є його внеском у філософію місця. Особливі місця, які розглядаються як “місце без місця” або ж локації, які несуть в собі глибокий сенс, як місця на межі, на кордоні, на перетині культурного, сакрального, соціального. Автор виокремлює місце з навколишнього простору та формує його двобічну сутність. Саме це і є тим, на що не звернуть увагу соціологи: незважаючи на “соціальність” (хоча і певну “особливість”) деяких локацій, соціум в них є вторинним. Те, що Фуко називає гетеротопіями, виступають як місця, які мають небанальне, особливе значення: утримання і відокремлення певних груп індивідів, або накопичення знання, або це місця на межі реального і нереального, життя та смерті, тощо. Однак, такий аналіз дозволяє розвинути філософію місця не лише до “особливих” локацій, а й до

будь-яких інших, досліджуючи їх значення та сенс не виключно в соціальному, а в онтологічному, трансцендентальному контексті.

В філософію місця також зробив внесок французький філософ Жан-Люк Нансі. Одна з перших спроб Нансі в філософії місця – його “божественні місця” в “Inoperative community” (Nancy, 1991). Автор розглядає поняття буття, божественного та бога. В його працях прослідковується релігійна складова. На його думку, у буття немає чіткого, конкретного місця існування у світі: воно є усюди водночас, не маючи ні простору, ні часу (Nancy, 1991, p. 132). Але бог, на думку автора, має як свою “географію”, так і власну і “історію”. Правильне питання про існування бога, за Нансі, – не “чи існує він”, а де саме він існує. Він розглядає місце присутності бога у світі, і розмірковує над тим, чи є бог обмеженим локацією церкви, або віттаря. Його божественні місця – місця без бога, без божественної складової. Вони усюди і водночас – ніде. Загалом, Нансі розглядає місця крізь онтологічну призму: його основні акценти на існуванні та співіснуванні в них. Для нього місця виступають як засіб існування. Фуко, до речі, також згадує священні (сакральні) місця (фр. *lieux sacrés*), в той час як Нансі називає їх божественними (фр. *lieux divins*). Нансі, подібно Фуко, також іноді називає і розмірковує про особливі місця та їх сакральний смисл. Наприклад, могила (як зіткнення життя та смерті), політичне місце (як буття-разом, *being-together*) (Nancy, 1997, p. 73, 88).

Значна кількість публікацій в сучасній філософії місця належить американському філософу Едварду Кейсі. Він проводить дослідження видозмінення поняття “місце” у філософії – від Аристотеля до Вайтгеда, Мерло-Понті, Фуко, Дельоза. Він зазначає, що з часом поняття “місця” загубилось через дослідження часопростору протягом всіх епох, починаючи з Аристотеля. Останніми століттями фокус досліджень змістився на час, і “місце” було практично втрачено для вивчення. Однак, це більш практичне та заземлене поняття реабілітується, за словами Кейсі, в пізню епоху модерну та постмодерну,

але вже не в контексті безкрайнього, вічного простору та часу. У Кейсі помічається цікаве пояснення такого інтересу до простору та часу – через розповсюдження християнства із його закликами піклуватися про вічність. В такій риторичі знаходиться мало місця для розмірковувань про земне, конкретне та локальне. Однак, із виникненням і розвитком соціології, соціальної географії та схожих дисциплін, звертається все більше уваги на локації, їх новоутворення, їх вплив на суспільство.

І дійсно, увага до “місць” залежить від історичних подій та культурного ландшафту. Наприклад, з одного боку, розвиток технологій відвертає увагу від “місць”, адже із онлайн-присутністю зовсім неважливо, де суб’єкти знаходяться насправді фізично. Таким чином, фізична локація втрачає свою важливість. Але з іншого боку, виникає новий формат місця – віртуальний. Кейсі наголошує, що завдяки технологіям та мобільностям поняття “місце” видозмінюється, і продовжує набирати популярність. Адже бути “десь” – значить, бути в якомусь місці, наше існування без нього неможливе (Casey, 1997, р.3). Однак, бути у просторі – це бути не лише в конкретній точці, але й у всьому просторі загалом. Отже, світ виглядає безкінечно кінцевим. На думку Кейсі, *“місце слід визнати як нерозмежовану, детоталізовану експансивність, що резонує регіонально як у невідомому, так і у відомому всесвіті”* (Casey, 1997, р. 332).

Поняття “місця” не втрачає позиції виключно після Декарта і Ляйбніца, як зазначає далі Кейсі (Casey, 1997, р. 134). Протягом усіх попередніх століть відбувалось поступове витіснення місця простором: *“Співіснування поступається одноосібному проживанню, оскільки ера простору остаточно встановлена — місце, позбавлене своєї попередньої першості, перебуває в стані паузи, з якого воно не оговтається щонайменше двісті років”* (Casey, 1997, р. 135). Правильніше навіть сказати, не витіснення і не заміщення, а певне “розчинення” місця у просторі. Своїм дослідженням Кейсі намагається

повернути “місце” на п’єдестал, описавши його гідну, хоча і не величну роль в історії філософії.

Кейсі наголошує на антропологізації поняття місця в історії філософії та на спробі осягати взаємодію між тілом та місцем (Casey, 1997, р. 332). Автор наголошує, що відбувається поступовий перехід від дромоцентризму до локоцентризму. Однак, пам’ятаючи про тісний зв’язок між мобільністю та немобільністю, можна аналогічно припустити, що дромоцентризм та локоцентризм також є пов’язаними явищами і кожен з них лише зміщує фокус дослідження в свою сторону. Однак який би пришвидшений не відбувався процес, він залишатиметься процесом, який циркулює в певних місцях.

Кейсі згадує топоси у Башляра, гетеротопії Фуко, божественні місця Нансі. Як можна спостерігати, “місце” тепер називається по-різному, однак інтерес до його дослідження повернувся. Процес віднаходження місця в безкрайньому просторі – відбувся. Тепер “*space*” стає “*spaces*”: *“Якщо простір ще не існував як поняття, відмінне від місця у світогляді Аристотеля, і якщо місце дедалі більше втрачалося в просторі після загибелі класичної ери, у двадцятому столітті ми стаємо свідками третьої перипетії: простір тепер поглинається місцем у формі “просторів” (а не “простору”), про які Гайдеггер говорить у “Будувати, проживати, мислити”, у “гладких просторах” Тисячі плато та у “відкритих просторах” Нансі в “Божественних місцях”*” (Casey, 1997, р. 340). Автор розмірковує про сучасний простір, як щось відкрите. І вважає, що відкритість простору є можливою саме завдяки конкретним місцям, бо лише в них простір проявляється на повну. Лише місця можуть бути такими ж безкрайними, як і простір, де ми тілесно проявляємо себе.

В своїх роботах Кейсі розглядає поняття “краю” (*edge*) та “грані” (по відношенню до місць також) (Casey, 2017). *“Грані є наполегливими й існуючими посередниками, які утримують разом цілі життєві світи, навіть коли вони з’являються у своїх власних і кидають виклик цим світам, створюючи крайові*

світи з власними параметрами. Вони є зв'язком і опором, будучи як кон'юнктивними, так і розривними. Грані з'єднуються і роз'єднуються, поєднуються і розриваються” (Casey, 2017, р. 338). Грань – це те, що дозволяє нам сприймати місце саме таким, яким воно є. Грань окреслює межі місця. Таким чином, філософія місця включає в себе і поняття меж і те, що ці межі окреслюють. Ці краї – це точки перетину різних місць, частин простору. Наголошується на важливості існування граней як точки переходу від одного до іншого – така межа несе в собі не лише фізичний, але й певний символічний сенс. Дослідження граней в філософії місця зображує складність просторової системи та людської взаємодії із нею.

Загалом, Кейсі досліджує “місце” та його межі зовсім не так, як Урі. Для Урі місце – це фізична, конкретна локація. Для філософії місця, як можна підсумувати, саме місце носить більш символічний, глибокий характер, навіть при огляді конкретної локації (як у філософії Нансі та Фуко). Кейсі ж оглядає місце як спосіб буття людини. Як він часто повторює у своїх публікаціях, “*Не існує існування без існування “на місці”*” (Casey, 1993, р. 313). Тобто, філософія місця фокусується на тому, яка роль місця в бутті людини і як людська тілесність, людський досвід, людське сприйняття світу взаємодіє із місцем. В той час як мобільність має схожу мету: розвиток і історична трансформація певних локацій та вплив цих локацій не на людське буття, проте на соціум та соціальне загалом.

Таким чином, філософські дослідження місця та філософія мобільностей доповнюють один одного. Відновлення та розвиток філософії місця грає важливу доповнюючу роль в розвитку *mobility studies*. Сучасна інтеркультурна філософія дозволяє досліджувати проблематику руху та не-руху в контексті місць з точки зору різних традицій, що дозволяє порівнювати їх між собою та формувати нове, інтеркультурне знання. Таким чином, філософія місця стає однією із точок перетину сучасних філософських досліджень та досліджень мобільності в соціальних науках.

3.3. Контрверсії мобільності: дискурси щодо парадигми мобільностей Дж.Урі у філософії 21 століття

Сучасний етап розвитку філософії лише починає доєднуватись до вивчення ідеї мобільності. Однак, через значну кількість транс-, мульти- та інтердисциплінарних досліджень, межі суто філософських досліджень також розширюються, через що буває складно провести чітку межу між виключно філософськими та не-філософськими дослідженнями мобільностей в сучасності. Оскільки існують сучасні філософи, які працюють не лише над філософськими питаннями, все складніше відокремити філософів від не-філософів, через що не можна провести чітку межу досліджень мобільності саме академічними філософами.

До того ж, для повноцінного дослідження епохи та її наслідків має пройти певний час. Однак, вже зараз можна підводити перші підсумки щодо того, як розвивається ідея мобільності, започаткована Урі, але вже без самого Урі. Наразі не минуло ще й десяти років з дня його останньої публікації, проте тенденції до вивчення мобільності продовжують набирати популярність в різних гуманітарних та соціальних дослідженнях. Основне питання, яке можна сформулювати до сучасності в контексті мобільності звучатиме аналогічно до статті Урі “Чи є життя після автівок?”, а точніше: чи є мобільність після Урі? Як досліджується система мобільності? І загалом, як ідея мобільності формується в різних наукових напрямках?

Важливо також зазначити, що для самого Урі систематизована ним система мобільностей не була новою парадигмою, про це зазначали інші дослідники: *“Хоча ми закликаємо до “соціології за межами суспільств” (Urry, 2000), ми не наполягаємо на новому “великому нарративі” мобільності, плинності чи ліквідності. Нова парадигма мобільності пропонує набір питань, теорій і методологій, а не підсумковий або редуکتивний опис сучасного світу”* (Sheller & Urry, 2006a, p. 210). Однак, для самої мобільності як дослідник він

зробив доволі багато. Наприклад, Джон Урі став одним із засновників журналу “Mobilities”, який випускається з 2006 року. Журнал “досліджує широкомасштабні переміщення людей, об’єктів, капіталу та інформації по всьому світу, а також більш локальні процеси щоденного транспортування, пересування через громадський і приватний простір і подорожі матеріальних об’єктів у повсякденному житті” (“Mobilities,” n.d.). Є окремі спецвипуски, які також досліджують мобільність в гуманітарному знанні – від філософії процесу до постколоніальних студій та мистецтва. Набули популярності дослідження пандемії COVID-19 – в контексті обмежень щодо фізичного пересування, картографії пандемії, вже згаданої в попередніх розділах “мобільної справедливості” тощо. Мобільність досліджується в контексті географічних ландшафтів, піших прогулянок, громадського транспорту, формування *smart cities* та загалом розвитку технологій у великих містах.

Що ж до “уризму”, то як вдало помітив Т. Бірчтнелл, Урі надихався ідеями інших дослідників, аби створювати власні теорії, проте не надихав інших на прийняття його власних теорій (Jensen et al., 2019, p. 42-48). Особливість Урі саме в тому, що він в буквальному сенсі розширив соціологію за межі суспільства (як відповідна назва його книги – “*Sociology beyond societies*”) і включив в неї інші поняття, крім соціуму. “Післямобільний” розвиток досліджень Урі виглядає цілком логічно, як уже було побічно згадано раніше. Після формування ідеї руху він звертає увагу на те, що є основою багатьох сучасних фізичних, економічних та інших мобільностей і розуміє, що це – нафта. А після публікацій про вплив нафти на сучасне суспільство наступний крок – вплив нафти на клімат і наслідки для нього. І останнє – що ж із цією проблемою нам слід робити у майбутньому. Саме тому його економічні та кліматичні дослідження є одним єдиним мобільним вектором. “Тоді як більшість із нас просуває наші дослідження, дивлячись у дзеркало заднього виду, Джон також дивився вперед” (Jensen et al., 2019, p. 66) – Урі був одним із перших дослідників, який мав схожий погляд у майбутнє, як і Тоффлер і Зіммель до нього.

Ідея мобільності в соціології вже також давно вийшла за її межі. Наразі мобільність досліджується в таких сферах, як соціальна антропологія, соціальна географія та географія людини (*human geography*), *urban studies*, економіка (особливо в глобальній економіці), міграційні дослідження, тощо. Серед значного переліку дисциплін є і філософія. Але наукова спадщина Джона Урі лише починає відкриватися для філософів, оскільки сучасна філософія, як і інші науки, проходить певну інтердисциплінарну стадію, розширюючи межі своїх досліджень. Відродження інтересу до філософії руху та філософії місця вже є своєрідним “поглинанням” філософією ідеї мобільності та віддзеркаленням глобальної тенденції у ній. Сучасна філософія вже адаптується до потенційно більш мобільного формату філософії майбутнього, який включатиме в себе все більше перетинів між різними науками. Загалом, наразі можна зустріти доволі незвичні (по відношенню до класичних мобільних досліджень) вивчення вже згаданої вертикальної мобільності, мобільності у мистецтві, недосліджені виміри мобільності в контексті руху і темпу (ритм, ритмологія та ідіоритмія), тощо. В суто філософському баченні домінують вивчення філософії рухомостей (процесуальної філософії, філософії руху, дослідження швидкості) та філософії нерухомостей (філософія місця, культурна топологія і т.д.)

Урі помічав зв’язок мобільності із ресурсами, з її обмеженнями, і в той самий час – як мобільність, навіть нефізична, прив’язана до реальних локацій та завжди залишає за собою сліди (від фізичного сліду на землі до викидів в атмосферу) (Jensen et al., 2019, p. 189). Це вплинуло на П. Адея при створенні ідеї дослідження мобільності того, що вважається “невагомим” (Jensen et al., 2019, p. 190). Автор акцентує увагу на те, як мобільність “розповсюджується” на інші науки, особливо гуманітарні – і як з’являються перші дослідження мобільності від сучасних практикуючих мистецтвознавців. Автор також розглядає “вертикальну” мобільність в контексті левітації у творах мистецтва та зазначає про потенційні зміни існуючих мобільностей під час нових космічних відкриттів – адже мобільність також базується на гравітації. Таким чином, виникають ідеї

дослідження аеромобільності як більш “легкого” руху, який здатний вирішити основні проблеми наземних переміщень.

Також дослідження мобільностей неминуче приводить до досліджень часу. Як уже було зазначено у попередніх розділах, час – одна із основ будь-якої мобільності. *“Час пов’язаний і вимірюється в усіх наших видах транспорту. Час є важливим параметром у соціально-економічних моделях руху, де транспортний час все ще сприймається як даремно витрачений час”* (Jensen et al., 2019, p. 201). Недарма Урі також приділив увагу даній тематиці – від досліджень зміни ролі часу у XIX столітті і важливості портативного годинника до розкладу та GMT. Важливо не те, що мобільності постійно заявляють про прискорення часу і активні зміни, а той факт, що час (його вимірювання, намагання його економити та робити продуктивним) грає значну роль у формуванні мобільностей.

Як спадщина Урі, розвиваються дослідження місця та його зв’язку із мобільністю. В одному із сучасних мобільних досліджень мультидисциплінарно досліджуються місця з точки зору соціальної антропології, психології та міграційних процесів (Wyss et al., 2023). Дослідники намагаються дослідити роль місця через міграцію в розумінні нової концепції мобільностей. Як і інші “мобільні” дослідники, вони також розглядають місця як нестійкі і незафіксовані у просторі локації, підкреслюють тісну взаємопов’язаність мобільності та місця. Це, до речі, говорить про певну тенденцію у вивченнях самої мобільності, яка виходить за межі трансформативної парадигми та досліджується також в контексті сталих (або не таких вже й сталих, але як мінімум – менш мобільних) локацій. Все це поглиблює вже описаний у попередньому підрозділі зв’язок філософії місця та досліджень мобільності. До того ж, місце, як стверджував Кейсі, дійсно постає перед сучасними дослідниками як категорія, яка була недостатньо вивчена раніше. Наприклад, у вищезазначеному дослідженні формується роль місця як відправної точки міграції, яка дозволяє вирішити проблему “методологічного націоналізму” в міграційних дослідженнях. І дійсно,

якщо в дослідженнях людської міграції фокусуватись не на національній або етнічній складовій мігрантів, а на місці, з якого або в яке міграція відбувається (як “вузлові точки міграції” у Урі), дослідження стануть менш упередженими та більш точними. Тім Кроссвелл називає місце *“одиноцею аналізу для вивчення мобільності”* (Cresswell, 2023).

В контексті вивчення місця та мобільності також виокремлюється додатковий напрямок – вивчення ритму. Сучасні дослідники посилаються у них на Лефевра та Барта, поняття “ритму” та “ідіоритмії”. Суть досліджень полягає у вивченні поняття “ритм” в соціальному контексті, яке вводить Лефевр в “Критиці повсякденного життя”. Мова йде про дослідження певних закономірностей у суспільстві, про різницю між фізіологічним (біологічним) та соціальним (тобто, зовнішнім, більш нав’язаним ритмом). Ритмом в соціумі можна назвати звички та культурні традиції, розклад дня та роботи, тощо. Існують сучасні дослідження, які переосмислюють “право на місто” в контексті сучасних технологій крізь призму вчення Лефевра (Shaw & Graham, 2017) та поняття місця і його зв’язку із мобільністю та ритмом крізь концепцію ідіоритмії Р. Барта (Cresswell, 2023). Т. Кроссвелл також вважає, що ритм можна досліджувати через ідею “місця”. Відповідно, філософія місця продовжує розвиватися також в контексті гуманітарних наук – відродження поняття “місце” стає по-справжньому актуальним питанням сучасності.

Наразі вплив ідеї мобільності Урі вже є помітним серед багатьох сучасних філософів. Серед них – австралійський філософ Джефф Мальпас, який, як і Кейсі, займається філософією місця. Він намагається віднайти не “пусте місце”, а місце як взаємопов’язану територію і дослідити її (Malpas, 1999, р. 195). Для автора місце, ландшафт і рух між ними пов’язані із людською ідентичністю. Саме неконтрольоване зростання мобільностей, на його думку, призводить до індивідуалізації життєвих місць, які знаходяться все далі і далі один від одного (Malpas, 2011, р. 139). Таким чином, Мальпас формує ідею впливу мобільності на дисоціацію простору, його перерозподіл та формування нового бачення місця.

Він навіть порівнює бачення міста французького філософа М. де Серто із “градом Божим” Августина: ідея мобільного, рухливого міста, яке є лише віртуальною реальністю на шляху до чогось справжнього (Malpas, 2011, p. 193).

Французький антрополог Марк Оже створив концепцію “не-місць” (Auge, 1995), яка описує певні мобільні транзитні локації, які не раз описував у своїх дослідженнях Урі. Серед них – аеропорти, торговельні центри, вокзали, автостради. “Не-місця” – це вищеперелічені та інші мобільні локації, які використовуються лише з метою досягнення інших локацій, де пасажери або клієнти не формують жодних зв’язків і мінімально взаємодіють із “мікрокліматом” всередині цих мобільних локацій. Виходить, що такі окремі місця є “не-місцями” – тобто, в них недостатньо характеристик, аби стати повноцінними місцями, тому вони “не зовсім локації”. Утворюється все більше не-місць із різними характеристиками, які можна порівнювати із місцями: перехрестя (де всі зустрічаються) та розв’язки (де ніхто нікому не переїжджає дорогу, а зустрічаються лише ті, хто їде в одному напрямку); мандрівник (без чіткої кінцевої локації) та пасажир (з кінцевою точкою власного маршруту); транзитні табори і пасажери та житлові резиденції та місцеві жителі, тощо (Auge, 1995, p. 107).

Сучасний американський філософ Томас Нейл виокремлює філософію руху як окремий напрям та відмежовує її від філософії процесу та мобільної парадигми (Nail, 2022). Він називає філософією руху єдиний напрям, “*який визнає первинність руху як методологічно відправну точку*” та який “*допомагає все переосмислити з точки зору рухливості*”. На відміну від інших дослідників, він акцентує увагу не лише на рухливості, але й на нестабільності світу: цифровізація даних, зміна клімату, глобальна міграція – в світі стає забагато нестабільностей. Т. Нейл продовжує ідею Урі щодо зміни клімату, яка фігурувала в одній із останніх його робіт. Автор наголошує, що ми живемо не просто в час, коли одна парадигма просто змінює іншу. А в період, коли всі

кліматичні зміни (через надмірний людський вплив на планету, звичайно) впливають на сам стан планети, де ми існуємо і ставить під загрозу її майбутнє в цілому. Наслідки людського впливу можуть бути вкрай катастрофічними, через що і виникає постановка проблеми про загальносвітовий вплив мобільностей на екологію. Як можна побачити, для дослідників мобільності періоду “після Урі” все більш актуальною стає проблема “слідів” мобільностей на наслідків мобільності і людської діяльності для планети. Можливо, це через зростання проблеми екологічної кризи.

Філософія руху, за Т. Нейлом, є новим засобом для осмислення руху як діючої сили нашої сучасності, яка є основою всього. Не лише людські відносини, але й кліматичні умови, геологічний стан землі змінюються настільки швидко, що їх не можна більше називати і досліджувати так, нібито вони є стабільними об’єктами. Філософія руху – наступний, сучасний крок після процесуальної філософії (філософії процесу) Бергсона, ідей Вайтгеда та Дельоза. Він називає їх схожими, проте на становлення філософії руху, як окремого напрямку досліджень, таким чином, впливає визнання і формування мобільної парадигми як міждисциплінарного вивчення ідеї руху та змін в сучасному світі. Однак, оскільки парадигма мобільностей має свою критику, філософія руху має взяти від неї найкраще, проте намагатись вирішити її основні прогалини.

Відповідно, філософія руху є своєрідним продовженням філософії процесу. Важко не погодитись із філософом, що Вайтгеда та Бергсона і справді навряд чи можна назвати філософами руху. В першу чергу через те, що вони не визнають рух як першооснову. Однак, ці філософії, все ж таки, дуже схожі, оскільки Нейл стверджує, що філософія руху бачить світ як безліч процесів: *“...рух — це не рух у порожньому просторі від точки А до точки В. Рух — це безперервне перетворення всього розширеного простору, точки А, точки В і лінії. Все рухається і змінюється невизначено, але за відносно стабільними ітеративними шаблонами”* (Nail, 2022).

Таким чином, філософія руху є не лише окремим підвидом філософії. А концепцією, яка закликає по-іншому досліджувати науку та оточуючий світ. Не світ, в якому існують рухомості серед безлічі нерухомостей, а й світ процесів, плато та потоків, які якимось чином переплітаються між собою утворюючи рухливі об'єкти. Формується нова ідея руху як фактору, який є в основі всього сущого. І навколо нас – не стабільний світ, в якому існує рух, а нескінченна мережа активних, рухливих процесів в різних сферах, де навпаки – ще слід спробувати віднайти хоча б тимчасові стабільності. Філософія руху є гуманітарним відображенням парадигми мобільностей, яка здебільшо досліджувалась соціологами. І саме вона формує ще один “коридор” між науками, який відкриває можливості для нових, сучасних досліджень.

Соціальну антропологію та мобільність пов'язує норвезька професорка А.І. Енгебригстен, яка досліджує номадизм та кочівництво, посилаючись на нову мобільну парадигму Урі. При цьому, вона вважає, що *“Таким чином, концепції Урі про мобільність і суспільство та концепції Дельоза й Гваттарі про кочівника та державу можна розглядати як розвиток нових способів мислення про соціальне, про рух і застій і про місце”* (Engebrigtsen, 2017). Але Енгебригстен об'єднує ідеї мобільності Урі та філософію кочівництва Дельоза в одну спільну ідею номадизму, який (як і мобільність) протистоїть більш стійким та незмінюваним відносинам у державі. І хоча, мабуть, це не зовсім так, увага дослідниці до “кочового” типу думки та мобільності як “кочового інструменту” та його впливу на суспільство заслуговує на окреме місце в сучасних дослідженнях мобільності серед філософів. Цілком вірогідно, що майбутні мобільні дослідження в більшій мірі включатимуть в себе саме “кочовий” підхід.

Вона також проводить практичне дослідження ромів у Румунії, наголошуючи на важливості мобільності (як рухливості і постійному переміщенні з місця на місце) в їх способі життя та для формування їх ідентичності як народу ((Engebrigtsen, 2007). А.І. Енгебригстен активно цитує Урі

в своїх дослідженнях та наголошує на важливості мобільних досліджень в сучасності, значенні “мобільного повороту” в науці та мобільності як інструменту для досліджень. Не оминається увагою і значення місця при вивченні мобільності. Автор по-філософськи намагається досягнути мобільні ідеї та їх взаємодію із суспільством, людською ідентичністю, простором, місцем і часом.

Канадський соціолог та теоретик культури Роб Шілдс писав про розвиток соціального простору і продовжував схожі ідеї Анрі Лефевра, розглядав ідеї культурної топології. Також написав книгу по дослідженню віртуальності, де зазначав, що приватність починає програвати публічності (Shields, 2002, p. 98). Автор досліджує модус віртуальності та його природу з онтологічної точки зору, а з соціальної – в контексті потенційної цифрової нерівності. Р. Шілдс зазначає, що через розвиток мобільностей віртуальне стає частиною нашої реальності (наводячи приклад із катастрофами у прямому ефірі), і реальність не завжди готова до цього. Книга вийшла на початку тисячоліття – за кілька років до розповсюдження соціальних мереж та ще більшої цифровізації. І вже тоді проблема реального та віртуального була актуальною як у філософських колах, так і у сфері соціальних наук. Автор також звертався до деяких соціологічних публікацій Урі, згадуючи ідею мобільностей та локальностей в контексті “*неперервного перетворення топологій*” (Shields, 2013, p. 152). Дослідження Шілдса також торкаються теми філософії простору та часу, просторової та культурної топології та історії дослідження топосів (починаючи з Платона).

Сучасний американський антрополог та відомий теоретик глобалізації Арджун Аппадурай розглядає культурні потоки (людська міграція, потоки капіталу, тощо), які своїм описом дуже нагадують мобільності Урі. Він згадує “неорганізований капіталізм” Урі, описуючи сучасний стан світових економічних відносин. В контексті досліджень мобільності на місця, автор робить свій внесок через дослідження ролі локальності в схемі глобальних

культурних потоків (Appadurai, 1996, p. 178). Як і Урі досліджував британське суспільство, так Аппадурай також досліджував населення Індії.

Варто також відмітити внесок у філософське осмислення мобільності британського дослідника культури та постколоніалізму Хомі К. Бхабхи, науковий світогляд якого в значній мірі вплинули структуралісти. Вчений досліджує поняття ідентичності, культурних форм та намагається переосмислити ідею географічних кордонів при розумінні культурного простору. Його дослідження цілком можна віднести до вже згаданої в попередньому підрозділі інтеркультурної філософії. *“Перегляд проблеми глобального простору з постколоніальної перспективи означає переміщення локалізації культурних відмінностей подалі від простору демографічної множинності до прикордонних переговорів про культурний переклад”* (Bhabha, 1994, p. 223).

Британський соціальний антрополог Тім Інгольд, досліджує феноменологію через сприйняття навколишнього світу (Ingold, 2000, p. 168). Намагаючись знайти баланс між біологічними та культурними проявами людини, він робить спробу знайти між ними спільності та об'єднати їх для вивчення психологічних та соціальних процесів. Він описує сприйняття як те, що може досліджуватись психологією, феноменологією, соціологією, біологією, тощо. Як і Кейсі та інші згадані дослідники, автор досліджує поняття місця та його меж: *“шлях крізь” слід в утримування місця-в-просторі*” (Ingold, 2011, p. 148). Крізь призму перцепції, він згадує мобільність і те, що людське існування відбувається не всередині місця, а у русі і постійному переміщенні між ними. Людське існування – не в стабільній локальності, а “на шляху до місця”, життя як рух проявляється між окресленими і відокремленими від іншого простору місцями. Автор називає шляхи “нитками”, а місця – “вузлами”, в яких переплітаються різні “нитки”. Відповідно, людське життя та людський досвід сприйняття не обмежується лише місцями, де вони знаходяться, оскільки кожне

місце – це лише тимчасова точка до іншого місця, це завжди “щось ще”. Т. Інгольд згадує Урі в контексті транспорту, але не апелює до нього на постійній основі, і так само він не розвиває ідею мобільності. Однак, як філософ, він звертає увагу не лише на феноменологію та поняття місця, але й на рух. Він розділяє кілька видів саме людського руху (пішки, транспортом, тощо) і від цього розрізняє ходіння-блукування (як базовий спосіб існування людини) від транспортного сполучення, яке більше фокусується не на процесі шляху, а на його кінцевій точці (місце руху) (Ingold, 2011, p. 152). Таким чином, його “вузли”, “лінії” та “нитки” переплітаються в мережу – складно переплетену систему людських пересувань на планеті. Цей філософський опис дуже схожий на систему сучасних мобільностей Урі, і його суть зображена доволі детально, однак, автор не наводить достатньо конкретних прикладів таких систем, аби можна було б детальніше порівняти його мережу зв’язків (точніше, транспортних зв’язків та мережу шляхів) із системою Урі. Згадуючи мегаполіси, автор зазначає, що *“вони перетворили подорож з досвіду руху, в якому дія та сприйняття тісно пов’язані, на обмежену нерухомість та відчуженість від сприйняття”* (Ingold, 2011, p. 152). Цікаво, що автор також піднімає проблему видозміни самої особистості після завершення певного мобільного процесу. Він зазначає, що після руху людина вже не буде такою, як до нього – її перцептивний досвід отримує враження, отримує пам’ять і все це під впливом реального часу трохи змінює її. І оскільки люди постійно перебувають у русі – вони постійно змінюються. Загалом, це і є життєвим процесом – отримання вражень та досвіду на вищому рівні та базовий біологічний процес дорослішання та старіння організму.

Американський еколог та філософ Девід Абрам досліджує взаємозв’язок людини та природи. Новий напрям у філософії 21 століття частково пов’язаний із втомою від “оди технологіям”, саме тому виникає ідея повернення до більш “базових” взаємовідносин. Не зважаючи на те, що автор має опосередковане відношення саме до академічної філософії, Д. Абрам досліджує ідею людського

тіла як частини природи, де переплітаються взаємозв'язки у світі. Тіло виступає як “вузол” у Т. Інгольда, як окреме місце – “*Тіло є портативним місцем*” (Abram, 2010, р. 230). Тіло досліджує світ крізь його перцептивність. Автор описує, як тіло взаємодіє із різними потоками в реальності, спираючись на феноменологію Гуссерля та філософію тілесності Мерло-Понті.

Серед дослідників, які мають менше зв'язків із філософією, дослідження в мобільній сфері продовжують датський урбаніст та дослідник мобільності Джонас Ларсен (співавтор Урі у “*The tourist gaze*”), географ Мішель Люссо (його ідея гіпермісць протистоїть концепції не-місць Марка Оже), вже не раз згадані Тім Кросвелл та Мімі Шеллер, Пітер Мерріман. Також дослідниця феміністичних студій та одна із засновниць вивчення транснаціонального фемінізму Карен Каплан частково продовжує справу Урі в дослідженні туристичних подорожей, а також Вірілію, досліджуючи вертикальну мобільність та воєнну мобільність в контексті дронів (Kaplan, 1996, 2017, 2018). Тим самим дослідниця заповнює вже зазначені прогалини в дослідженні самого Урі. К. Каплан зазначає, як наша можливість бачення “згори” формує людський світогляд і наводить приклади в контексті вже минулих воєн.

Конкретний вплив Джона Урі на сучасну філософію та різні філософські відгалуження потребують окремого великого дослідження. Адже по-перше, сучасна філософія ще не до кінця досягнула масштаби ідеї мобільності і поки що не існує масового вивчення теорії Урі саме в філософських колах. По-друге, епоха “мобільного буму” Джона Урі ще не відійшла у віддалене минуле, аби її можна було б більш точно і неупереджено проаналізувати. Однак, соціологія без Урі існує менше 10 років, і вже зараз мобільні дослідження, як можна прослідкувати, продовжують набирати обертів – особливо в контексті війни та COVID-19, що говорить про невідворотний вплив автора не лише на соціальні, але й гуманітарні, технічні та навіть, можливо, і природничі науки. Занадто рано говорити про тенденцію до “уризму”, однак важко не помітити вплив

сформованої Урі парадигми мобільностей на сучасні інтер-, транс- та мультидисциплінарні дослідження. І по-третє, враховуючи масштаб розповсюдження парадигми мобільностей, її вплив на філософські науки може бути більшим, ніж здається на даному етапі, оскільки навколофілософський дискурс може бути не лише серед філософів, а й серед представників інших дисциплін.

Як можна побачити, мобільність активно вивчається в соціальній та культурній антропології, феноменології, екофілософії, філософії руху, філософії тілесності, філософії місця, тощо. Цілком можливо, що вже в найближчому майбутньому мобільність торкнеться більш широкого кола філософських дисциплін та вивчатиметься під іншим кутом. Все це відкриває можливості для подальших, масштабних досліджень спадщини Урі та його зв'язку з філософією. Як соціологія вийшла в свій час за межі поняття “суспільство”, так і мобільність вийшла за свої соціологічні межі, перетворившись на велику сучасну парадигму досліджень. Розширивши свій вплив на гуманітарну географію, економіку, політологію, навіть на мистецтвознавство, мобільність не оминула і філософію створюючи нові об'єкти для досліджень. Як уже було зазначено вище, мобільна парадигма в першу чергу віднаходить себе у філософії руху та філософії місця. Під впливом інвайроменталізму ідеї мобільності розвиваються також у екофілософії, а в постколоніальних студіях мобільність взаємодіє із моральною філософією та епістемологією. Також мобільні дослідження мають потенціал в культурологічних студіях, взаємодії сучасної феноменології та філософії тілесності. Таким чином, підрозділ ширше розкриває поняття мобільності, зображуючи його протилежну сторону, на яку далеко не завжди звертають увагу у мобільних дослідженнях – *не-мобільність*.

Висновки до Розділу 3

Розділ підводить підсумки взаємодії філософії та мобільності на прикладі огляду таких важливих понять для сучасності як “швидкість”, на прикладі зв’язку мобільності та не-мобільності, стану рухливості та стану нерухомості. Формується основне місце мобільності серед сучасних філософських систем, описуються її потенційні перспективи розвитку та вплив Джона Урі на сучасні філософські дослідження.

В першому підрозділі розглядалося поняття “швидкості”, “плинності” та “прискорення” у філософії XX-XXI століття. В межах трансформативної парадигми, яка фокусується на дослідженні руху як видозміни, були досліджені номадизм Дельоза, дромологія Вірілію та плинність Баумана. На прикладі дромології швидкість розглядається не лише як фактор мобільності, але й як суспільний чинник, фактор економіки, фактор потенційної нерівності та соціального життя. Зазначається, що Вірілію фокусується на швидкості і швидких змінах у світі як основі сучасності: швидкість впливає на прогрес, стиль життя, економічний розвиток, тощо. Доведено, що ідея дромології Вірілію є тісно пов’язаною із концепцією мобільності Урі, оскільки обидва описують мобільний, швидкий світ та високий темп як норму сучасного життя. Однак, хоча Урі і згадує Вірілію та його дромологію, він не виокремлює швидкість як явище для дослідження. Для Урі швидкість – це якість мобільності, в той час як для Вірілію швидкість і є окремим фактором впливу. Також зазначено, що якби Вірілію був більш знайомий з парадигмою мобільностей Урі, він, можливо, називав би деякі процеси саме мобільністю, а не швидкістю, оскільки за суттю ідеї цих двох філософів, як вказано в розділі, дуже схожі. Також Вірілію досліджує мобільності, на які Урі звертає менше уваги- наприклад, мобільність воєнної техніки, що робить значний внесок у розвиток філософії мобільностей в цілому.

Зазначається, що номадизм Дельоза в значній мірі вплинув на формування мобільної парадигми Урі, адже для обох філософів така мобільність і регулярне

пересування розглядаються як стиль життя. Урі згадує його номадизм як альтернативне джерело мобільностей. Ідея плинної сучасності Баумана також відображається у парадигмі мобільностей Урі, оскільки автор постійно апелює до нього. Однак, Бауман частіше вживає термін “liquidity”, в той час як у Урі частіше зустрічається “fluidity” по відношенню до сучасного світу. Але, незважаючи на незначну різницю в термінах і фокусах їх досліджень, Бауман має значний вплив на концепцію Урі через їх спільне бачення світу, який постійно змінює свій стан і не стоїть на місці.

Другий підрозділ є кроком до протиставлення процесуальних та непроцесуальних філософських систем, а саме взаємодії парадигми мобільностей та філософії місця. Зазначено, як мобільність впливає не лише на процесуальні (тобто, загалом – філософію руху), але й на непроцесуальні системи, які досліджують *не-рух*. Саме філософія місця, яка починає відроджуватись в наукових дослідженнях з кінця минулого століття і оформлює себе як окремий напрям серед інших просторових досліджень, є логічним продовженням парадигми мобільностей в філософії. В підрозділі акцентується увага на тому, як поняття “простору” витіснило поняття “місця” і як наразі відбувається поступове повернення до вивчення ідеї місця у філософії. Зазначається, що саме розвиток процесуальних філософських систем та парадигми мобільностей вплинув на відновлення інтересу до філософії місця, оскільки після перших значних досліджень мобільності як руху і як змін, починає формуватися ідея до дослідження того, що є частиною мобільного процесу, проте не є рухливим.

У Джона Урі також фігурує ідея локацій, між якими відбувається мобільність. Однак, автор розглядає їх лише як “точки тяжіння” мобільності, і не зважаючи на його інтерес до їх соціального впливу, він не досліджує їх в повній мірі. В період розвитку ідеї мобільностей саме філософи звертають увагу на місце і починають досліджувати його не як соціальну та географічну локацію, а як щось глибинне і метафізичне. Така ідея фігурує в гетеротопіях Фуко, як “місця

із подвійним значенням” (такі як будинок пристарілих, кладовище тощо). Схоже бачення описує Нансі, формуючи ідею “божественного місця” як того, що є місцем на перетині різного досвіду (наприклад, могила як межа життя та смерті). Сучасний дослідник філософії місця Кейсі наголошує на одному з нових форматів місця (віртуальному) і вивчає історію його досліджень. Зазначається, що загалом сучасна філософія руху і філософія місця є своєрідною відповіддю на мобільні тенденції в соціальних науках. Також наголошується на ролі інтеркультурної філософії як на можливості розвивати ідею мобільності у сучасних філософських дослідженнях та ролі локацій для філософії загалом. Зазначається, що парадигма мобільностей впливає на розвиток філософії місця – разом вони досліджують місце як онтологічну категорію і як соціальну локацію.

Остання частина цього розділу описує основні дискурси щодо сучасної парадигми мобільностей у філософії та формує її подальші перспективи. Зазначається, що наразі існують труднощі в проведенні чіткої межі між філософією та іншими науками, адже виникає все більше мульти-, транс- та інтердисциплінарних досліджень ідеї мобільності, які поєднують в собі не лише філософський, але й економічний, екологічний та інші підходи. Наводяться приклади різних досліджень мобільності не лише у філософії, але й в соціальній антропології, соціальній географії та географії людини (*human geography*), міграційних дослідженнях, мистецтвознавстві, ритмології тощо. Зазначається, що сучасна філософія лише починає досліджувати ідею мобільності і вплив Джона Урі на науку. Однак, вже зараз можна підсумувати, що і мобільність, і “мобільний поворот”, які спочатку були лише частиною соціальних наук, наразі впевнено розширюють свої межі на гуманітарні студії.

Загалом, розділ підсумовує, що вплив Урі та його парадигми мобільностей на філософію потребує окремого дослідження. Оскільки наразі ще занадто рано говорити про можливий “уризм”, до того ж, філософія ще не заглибилася у

мобільні дослідження в повній мірі. Але судячи з описаних тенденцій, для ідеї мобільності у сучасній філософії вже є сформоване окреме місце.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження вивчає взаємозв'язок парадигми мобільностей Урі та філософії XX-XXI століть. Дисертація доводить, що наукова спадщина Урі містить в собі не лише соціологічні, але й філософські дослідження руху. Як можна підсумувати, ідея мобільності глибоко проникла не лише в соціальні, але й в гуманітарні науки, тому наразі вже поступово починає формуватися тенденція до філософських досліджень Дж. Урі та його концепції мобільностей.

Визначено, що концепція парадигмальності проявляється в Урі у вигляді його парадигми мобільностей. В роботі було досліджено поняття “мобільність”, його історію і тлумачення різними філософами, детально розглянуто парадигму мобільностей, її форми та види. Зазначається, що мобільність акцентує увагу не лише на переміщенні, а й на меті цього переміщення, а Урі особливо наголошує на його соціальній складовій. Мобільність виступає як основа сучасності, як її діюча сила, яка спонукає світ бути у русі. Також було досліджено явища “мобільного повороту”, завдяки якому в науці об'єкти на суб'єкти починають вивчатися не як сталі, а як динамічні. Визначено, що бачення парадигмальності формується на філософському базисі ідеї Т. Куна і розширює ідею мобільної парадигми за межі соціальних наук.

Було класифіковано основні процесуальні і непроцесуальні виміри парадигми мобільностей у філософії XX та XXI століття, а саме: еволюційно-прогресивна (Вайтгед, Бергсон), соціально-філософська (Зіммель, Тоффлер), трансформативна (Бауман, Вірілію, Дельоз). Доведено, що мобільність для Урі є практично тим самим, що і “швидкість” для Вірілію або “плинність” для Баумана, також підкреслений значний зв'язок ідеї мобільності Урі та філософії життя і зміни культурних форм у Зіммеля. Зазначено, що Зіммель та Урі мають спільні досліджувані поняття, такі як рух, великі міста, шлях та маршрут, туризм. Також продемонстровано зв'язок парадигми мобільностей Урі із філософією процесизму Вайтгеда і баченням плинності руху у Бергсона. Сформовано, що

Урі, на відміну від Вайтгеда та Бергсона, фокусується не на “русі-як-процесу”, а на “русі-як-результаті”, підкреслюючи соціальний характер пересування і зміни в суспільстві, які виникають при цьому.

Було доведено, що на ідею філософії мобільностей в значній мірі вплинули різні філософії руху ХХ століття. В той самий час мобільні дослідження вплинули на інтерес до повернення досліджень поняття “місце” у філософії. Зазначено, що філософія мобільностей знаходиться на межі філософії руху та філософії місця, оскільки включає в себе обидва аспекти. Не зважаючи на те, що мобільність фокусується на дослідженні руху і не приділяє значної уваги локаціям, вона, тим не менше, не втрачає ідею “місця” цілком, на відміну від філософії руху. Саме тому ідея мобільності у філософії може бути розвинена саме в цьому напрямі – як частина філософії місця, що досліджує топоси, і як частина філософії руху, яка досліджує природу рухливості у її різних варіаціях. Ідея мобільності у філософії є ширшою, ніж ідея філософії руху, оскільки вона не фокусується лише на русі та ідеї переміщення. Оскільки парадигма мобільностей Урі включає в себе багато різних видів руху у світі (предметів, людей, ідей, понять, грошей тощо), як філософія мобільностей вона здатна не лише іманентно вивчати рух, але й досліджувати світ із практичними виявами цього руху, розширюючи межі філософських досліджень. Таким чином, філософія мобільностей має спільну нішу з філософією руху та філософією місця, адже об’єднує в собі тенденції до вивчення актів рухливості і соціального вивчення статичності – отже, існує на межі руху та *не-руху*. Проведене дослідження фокусується на розширенні ідеї руху та рухливості у парадигмі мобільностей Дж. Урі і формує більш широку ідею мобільності як філософської категорії, яка здатна досліджувати не лише рух, але й світові видозміни та переміщення суб’єктів, об’єктів, ідей, понять, інформації тощо.

В дисертації загалом були проаналізовані англомовні джерела: наукові публікації (статті, книги, тези конференцій, дисертації), публікації в ЗМІ, офіційні статистичні дані, відеозаписи інтерв’ю та лекцій, тощо. Деякі сучасні

філософи (Дж. Мальпас, Т. Нейл, А.І. Енгебрігтсен, Т. Шілде та інші) продовжують вивчати ідею мобільності Урі в таких напрямках, як філософія місця, дромологія, філософія руху, ритмологія, соціальна антропологія тощо. Серед них домінує думка про те, що науці у найближчому майбутньому доведеться переосмислити доробок праць Дж. Урі, оскільки є ще багато малодосліджених тем – особливо, що стосується “уризму” та впливу парадигми мобільностей мислителя на інші соціальні, гуманітарні та економічні напрями. Цілком можливо, що ми ще більше переосмислимо ідею мобільності. В дисертації навмисно не акцентувалася увага на дослідниках мобільності, які є не філософами, а представниками *human geography*, соціології, географії, економіки та інших наук, хоча вони і згадуються в роботі. Для нас було важливим показати саме філософський характер мобільності як сучасної парадигми, її практичні проблеми та потенційний майбутній розвиток.

Робота містить аналіз термінів, їх етимології та застосування різними дослідниками. Було проведено дослідження різних філософських праць для визначення, уточнення та формулювання таких понять, як “мобільність”, “прискорення” або “пришвидшення”, “швидкість”, тощо. Це дозволяє порівнювати між собою різних дослідників, віднаходити між ними більше спільностей та відмінностей. Проведений аналіз текстів також дозволяє сформулювати взаємозв’язки між різними філософами та провести паралелі між дослідженнями мобільності та філософії руху, наприклад. Проведений аналіз довів, що термін “мобільність” вже активно використовувався у філософії ХХ століття, однак у різних значеннях і до Урі не фігурував як центральний елемент дослідження вчених. Завдяки міждисциплінарному аналізу парадигма мобільностей була всебічно розглянута, а дослідження загалом дозволяє сформулювати місце Дж. Урі серед сучасних філософів.

Під час дослідження не було знайдено корисних українських публікацій щодо парадигми мобільності або Дж. Урі. Оскільки, як уже було зазначено, в українській науці дані теми поки не привернули достатньо уваги, а незначні

згадки ідеї мобільності не мали безпосереднього відношення до теми дисертації. Саме тому була залучена в основному західна англomовна література на цю тему з метою привнести цю мобільну тенденцію в сучасну українську філософію також. Були проведені найбільш помітні паралелі між Урі та Зіммелем, Бергсоном, Вайтгедом, Тоффлером, Віріліо, Кейсі. Як результат, сформовано несподіваний вплив філософії мобільностей на філософію *не-мобільностей*: популяризація ідеї “швидкості”, “прогресу” та “прискорення”, введення в активний вжиток терміну “мобільність” і зростання інтересу наук до рухливих явищ, суб’єктів та об’єктів призводить також до абсолютно протилежного інтересу – відродження філософії місця. Отже, мобільність стосується не лише рухливості, але й пов’язана з всім *не-рухливим*. Сучасна філософія місця бере на себе функцію дослідження того, що сама парадигма мобільностей Урі оминає – дослідження локації. Однак, не як географічної точки, яка певним чином впливає на соціум (як у Дж. Урі), а як окремої ідеї того, що є частиною простору, однак чітко відокремлюється від нього, як більш абстрактного поняття. Отже, місце, як незмінна частина мобільного процесу, віднаходить себе у мобільності так само, як і мобільність віднаходить себе у місці. Філософія місця, таким чином, стає також одним із філософських відображень парадигми мобільностей Дж. Урі та розширює межі досліджень філософії і соціології як наук.

Таким чином, дане дослідження надає сучасній філософії можливість не лише відкрити для себе Урі, як філософського автора, але й переосмислити вже досліджуваних нами філософів, які пов’язані з ним і в значній мірі вплинули на формування його ідеї мобільності. Погляд на Вайтгеда, Бергсона, Зіммеля та інших згаданих філософів як на філософів руху або тих, хто вплинув на формування філософії мобільності, значно розширює потенційну тематику досліджень в філософії ХХ-ХХІ століття в цілому. До того ж, повернення уваги до ідеї філософії руху може віднайти куди більше історико-філософських питань, які слід вирішити. І філософія руху, як і філософія місця, може активніше

вивчатися на даному етапі розвитку філософії – і все це завдяки “мобільному повороту” і формуванню нової парадигми мобільностей.

Не зважаючи на те, що сам Урі в публікації із Шеллер зазначав, що вони не претендують на створення нової парадигми або окремого руху, час доводить, що вийшло саме так. Адже як було зазначено в останньому розділі, ідея мобільності не лише відродила філософію місця, філософію руху та філософські дослідження швидкості, але й вплинула на розвиток ритмології, економіки, екології і навіть мистецтвознавства. Мобільність більше не обмежена виключно соціальними науками, а досліджується у все більшій кількості аспектів. Ті мобільності, які дуже поверхово описав сам Урі (наприклад, воєнна мобільність або вертикальна мобільність) вже фігурують у сучасних дослідженнях мобільності, які проводяться після смерті Урі. Як уже було сказано, поки що зарано говорити про “уризм” або підводити загальні підсумки впливу Урі на філософію та інші науки, однак вже зараз, коли не минуло ще й 10 років, можна з впевненістю ствердити, що цей вплив існує, оскільки формується все більше мобільних досліджень у різних сферах, мобільність популяризується та розширюється як інструмент, як поняття і як тенденція.

Аби відмежуватись від надмірної ідеалізації, слід також нагадати, що Урі не є тим, хто створив систему мобільностей і описав її першим. Однак він є першим науковцем, який не лише підсумував вже раніше названі види руху в одну єдину систему, але й самостійно брав участь у мобільних дослідженнях (наприклад, його дослідження британського суспільства або дослідження офшорів), чим допомагав розвивати цю систему. Мабуть, не існує сучасних мобільних дослідників, які б не апелювали до Урі або які применшили б його внесок. Навпаки – всі вони описують Урі як значну особистість другої половини ХХ століття для соціальних наук і як того, хто вплинув на ідею мобільності більше за інших вчених.

Беручи як приклад Дюркгайма, Зіммеля, Вебера та інших філософів, які також вивчаються в соціології, слід зазначити, що такий дослідник, як Урі,

несправедливо оминутий увагою в сучасній філософії, особливо в Україні. Не зважаючи на значний соціологічний бекграунд і велику кількість не теоретичних, а саме практичних досліджень, Дж. Урі сміливо можна назвати філософом. Не лише через його вплив в соціальних науках і навіть не через формування ним системи мобільностей. А філософом, оскільки він сформулював ідею, яка повністю змінила підхід не лише в соціальних або філософських, а й в інших науках, і писав про рух саме так, як філософ. Його розширене бачення руху не лише як фізичного акту заслуговує філософських досліджень в контексті філософії руху або філософії місця, і навіть в контексті того, що ми зараз можемо назвати філософією мобільності – як загального філософського дослідження руху, рухливості, змін по відношенню до всього, що нас оточує (від суб'єктів та об'єктів, до ідей, понять, явищ, тощо), але й дослідження статичних, нерушливих локацій.

Результати дослідження можуть залучатися для подальших історико-філософських розвідок руху та його бачення різними філософами сучасності. Дисертація може бути застосована для продовження вивчення впливу Дж. Урі на гуманітарні науки, особливо на філософію. Важливими майбутніми напрямками досліджень можуть стати як філософія мобільностей на базисі системи мобільностей Дж. Урі, так і сучасна філософія руху та філософія місця. Отримані результати можна застосовувати як для наукових досліджень, так і я для реформування освітніх програм історико-філософської направленості.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ І ЛІТЕРАТУРИ

- “Terviseviisa” avab venelastele akna läände. (2022, June 22). Eesti. <https://www.postimees.ee/7550044/terviseviisa-avab-venelastele-akna-laande>
- 5 facts about food waste and hunger | World food programme. (n.d.). UN World Food Programme (WFP). <https://www.wfp.org/stories/5-facts-about-food-waste-and-hunger>
- 60+ family travel statistics & trends 2023. (n.d.). Condor Ferries. <https://shorturl.at/tGIQ0>
- Abercrombie, N., & Urry, J. (1983). *Capital, labour, and the middle classes*. Unwin Hyman.
- Abercrombie, N., Warde, A., & Urry, J. (2000). *Contemporary British society*. John Wiley & Sons.
- Abercrombie, N., Warde, A., Soothill, K., Urry, J., & Walby, S. (1994). *Contemporary British society*. Polity.
- Abram, D. (2010). *Becoming animal: An earthly cosmology*. Vintage.
- Adey, P. (2017). *Mobility*. Routledge.
- Airbus helicopters’ revenue 2013-2020. (2021, February 18). Statista. <https://www.statista.com/statistics/1117527/airbus-helicopter-revenue-worldwide/>
- Airline industry worldwide – number of flights 2023 | Statista. (2022, December 1). Statista. <https://shorturl.at/cfD38>
- Amano, N. (n.d.). https://src-h.slav.hokudai.ac.jp/publictn/eurasia_border_review/Vol101/V10N1_02-Amano.pdf. 北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター. https://src-h.slav.hokudai.ac.jp/publictn/eurasia_border_review/Vol101/V10N1_02-Amano.pdf
- Appadurai, A. (1990). *Disjuncture and difference in the global cultural economy*.

Appadurai, A. (1996). *Modernity at large: Cultural dimensions of globalization*. University of Minnesota Press.

Appadurai, A. (2013). *The future as cultural fact: Essays on the global condition*. Verso Books.

Augé, M. (1995). *Non-places: Introduction to an anthropology of Supermodernity*. Verso.

Bachelard, G. (2014). *The poetics of space*. Penguin.

Bagguley, P., Mark-Lawson, J., Shapiro, D., & Urry, J. (1990). *Restructuring: Place, class and gender*. SAGE Publications.

Balomenou, N., & Garrod, B. (2019). Photographs in tourism research: Prejudice, power, performance and participant-generated images. *Tourism Management*, 70, 201-217. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.08.014>

Bauman, Z. (2000). *Liquid modernity*. Blackwell Publishing.

Bauman, Z. (1998). *Globalization: The human consequences*. Columbia University Press.

Beck, U. (2015). *What is globalization?* John Wiley & Sons.

Behrendt, F., & Sheller, M. (2023). Mobility data justice. *Mobilities*, 1-19. <https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2200148>

Berger, V. (2022, November 26). *From spatial forms to perception: Reassessing Georg Simmel's theory of space*. SpringerLink. <https://link.springer.com/article/10.1007/s12108-022-09556-x>

Bergson, H., & Mitchell, A. (1998). *Creative evolution*. Courier Corporation.

Bhabha, H. K. (1994). *The location of culture*. Psychology Press.

Bielby, W. T., & Bielby, D. D. (1992). I will follow him: Family ties, gender-role beliefs, and reluctance to relocate for a better job. *American Journal of Sociology*, 97(5), 1241-1267. <https://doi.org/10.1086/229901>

Blommaert, L., Coenders, M., & Van Tubergen, F. (2013). Discrimination of Arabic-Named Applicants in the Netherlands: An Internet-Based field experiment

examining different phases in online recruitment procedures. *Social Forces*, 92(3), 957 – 982. <https://doi.org/10.1093/sf/sot124>

Brain gain. (n.d.). Migration and Home Affairs. https://ec.europa.eu/home-affairs/pages/glossary/brain-gain_en

Brindley, J. (2022). *Rehabilitating the Work of Georg Simmel: Philosophy, Disciplinarity, and the Fundamental Concepts of Sociology* [Master's thesis]. https://opal.latrobe.edu.au/articles/thesis/Rehabilitating_the_Work_of_Georg_Simmel_Philosophy_Disciplinarity_and_the_Fundamental_Concepts_of_Sociology/20416257

Business travel in the United States. (2022, July 20). Statista. <https://www.statista.com/topics/1832/business-travel/#dossierKeyfigures>

Business travel spending in G20 countries 2021. (2022, June 14). Statista. <https://www.statista.com/statistics/1194899/g20-business-travel-spending/>

Business travel spending worldwide 2021. (2022, August 15). Statista. <https://www.statista.com/statistics/1093295/business-travel-spending-worldwide/>

Caetano, P., & Mendes, M. M. (2022). *Simmel and beyond: The contemporary relevance of Simmel's thought*. Routledge.

Çaglar, A., & Schiller, N. G. (2018). *Migrants and city-making: Dispossession, displacement, and urban regeneration*. Duke University Press.

Casey, E. (1997). *The fate of place: A philosophical history*. University of California Press.

Casey, E. S. (1993). *Getting back into place: Toward a renewed understanding of the place-world*. Indiana University Press.

Casey, E. S. (2005). *Earth-mapping: Artists reshaping landscape*. University of Minnesota Press.

Casey, E. S. (2017). *The world on edge*. Indiana University Press.

Castells, M. (2004). *The network society: A cross-cultural perspective*. Edward Elgar Publishing.

Castells, M. (2007). *Mobile communication and society: A global perspective*.

Castillo, M. (2013, July 1). *China law brings attention to pros, cons of caring for aging parent*. CBS News – Breaking news, 24/7 live streaming news & top stories. <https://www.cbsnews.com/news/china-law-brings-attention-to-pros-cons-of-caring-for-aging-parent/>

Catena, M. T., & Masi, F. (2018). *The changing faces of space*. Springer.

CBN News. (2019, October 7). *Who's behind America's immigration crisis? Michelle Malkin follows the money to find the truth* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=4LFpVgr7hME>

Commercial helicopters – fleet size by country 2019 | Statista. (2020, February 20). Statista. <https://www.statista.com/statistics/778282/commercial-helicopters-fleet-size-country/>

CORPORATION., T. M. (2014, 25). *Toyota reveals exterior, Japan price of fuel cell Sedan*. Toyota Motor Corporation Official Global Website. <https://global.toyota/en/detail/3286486/>

Coser, L. A. (1977). *Masters of sociological thought: Ideas in historical and social context*. Houghton Mifflin Harcourt P.

Countries that still have slavery 2022. (n.d.). 2022 World Population by Country. <https://worldpopulationreview.com/country-rankings/countries-that-still-have-slavery>

Cresswell, T. (2023). The rhythm of place and the place of rhythm: Arguments for idiorhythmy. *Mobilities*, 18(4), 666-676. <https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2213407>

Definition of brain drain. (n.d.). Dictionary by Merriam-Webster: America's most-trusted online dictionary. <https://shorturl.at/duE59>

Definition of mobility. (n.d.). Dictionary by Merriam-Webster: America's most-trusted online dictionary. <https://www.merriam-webster.com/dictionary/mobility>

Deleuze, G., & Guattari, F. (1987). *A thousand plateaus: Capitalism and schizophrenia*. University of Minnesota Press.

Deleuze, G. (1986). *Cinema: The movement-image*. University of Minnesota Press.

Dennis, K., & Urry, J. (2009). *After the car*. Polity.

DIASPORA. (n.d.). http://www.nasza-gazetka.com/Menu_Polonia/DIASPORA/DIASPORA.HTM

Dong, X. (2016, October 1). *Elder rights in China: Care for your parents or suffer public shaming and desecrate your credit scores*. PubMed Central (PMC). <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7422934/>

Ecker, E. (2022, 12). *Breaking down global estimates of human trafficking: Human trafficking awareness month 2022*. Human trafficking institute. <https://traffickinginstitute.org/breaking-down-global-estimates-of-human-trafficking-human-trafficking-awareness-month-2022/>

Elliott, A., & Urry, J. (2010). *Mobile lives*. Routledge.

Engebriksen, A. I. (2007). *Exploring Gypsiness: Power, exchange and interdependence in a transylvanian village*. Berghahn Books.

Engebriksen, A. I. (2017). Key figure of mobility: The nomad. *Social Anthropology*, 25(1), 42-54. <https://doi.org/10.1111/1469-8676.12379>

Estonians in the world. (n.d.). <https://2017.inimareng.ee/en/open-to-the-world/estonians-in-the-world/>

Featherstone, M., Thrift, N., & Urry, J. (2005). *Automobilities*. SAGE.

Federal Statistical Office. (2022, July 22). *National projections*. <https://www.bfs.admin.ch/bfs/en/home/statistics/population/population-projections/national-projections.html>

Find your Au Pair today or discover the world | AuPair.com. <https://www.aupair.com/>

Flying drones in Estonia. (n.d.). Transpordiamet | Muretult kohale!. <https://transpordiamet.ee/en/vehicle-ship-airplane/uadrones>

Forum Vies Mobiles. (2014, February 19). *What is the mobility turn? – John Urry* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=G22hDmpfELk>

Foucault, M. (1967, March 1). *Of other spaces (1967), heterotopias.* Michel Foucault, Info. <https://foucault.info/documents/heterotopia/foucault.heteroTopia.en/>

Frank, A. G. (1998). *ReORIENT: Global economy in the Asian age.* University of California Press.

From protection to discrimination: How 9/11 changed air travel forever. (2021, September 12). *Arab News.* <https://www.arabnews.com/node/1924396/world>

Fromer, J., & Staff writers. (2023, July 1). *Special report: Russia buying civilian drones from China for war effort.* Nikkei Asia. <https://shorturl.at/zBIXZ>

Fu, Y. (2021). Towards relational spatiality: Space, relation and Simmel's modernity. *Sociology*, 56(3), 591-607. <https://doi.org/10.1177/00380385211047366>

Giddens, A. (1987). *Social theory today.* Stanford University Press.

Gilbert, M. (2002). *A history of the twentieth century: The concise edition of the acclaimed world history.* HarperCollins.

Glauser, A. (2006). Pionierarbeit MIT paradoxen Folgen? / Pioneering work with paradoxical consequences? *Zeitschrift für Soziologie*, 35(4), 250-268. <https://doi.org/10.1515/zfsoz-2006-0401>

Glick Schiller, N., & Çağlar, A. (2015). Displacement, emplacement and migrant newcomers: Rethinking urban sociabilities within multiscalar power. *Identities*, 23(1), 17-34. <https://doi.org/10.1080/1070289x.2015.1016520>

Global business travel. (2022, May 25). Statista. <https://www.statista.com/topics/2439/global-business-travel-industry/#dossierKeyfigures>

Global campaign turns spotlight on women and girls in modern slavery. (2020, October 8). Walk Free. <https://www.walkfree.org/news/2020/global-campaign-turns-spotlight-on-women-and-girls-in-modern-slavery/>

Global trends forced displacement in 2019. (2020). UNHCR, the UN Refugee Agency. <https://www.unhcr.org/statistics/unherstats/5ee200e37/unher-global-trends-2019.html>

Gregory, D., & Urry, J. (1985). *Social relations and spatial structures.* Palgrave.

Gustafson, P., & Laksfoss Cardozo, A. E. (2022). Chapter 24. Language use in international retirement migration. *Advances in Interdisciplinary Language Policy*, 488-507. <https://doi.org/10.1075/wlp.9.24gus>

Harloe, M., Pickvance, C. G., & Urry, J. (1990). *Place, policy, and politics: Do localities matter?* Routledge.

Heinrich-Böll-Stiftung European Union. (2020, November 19). *European mobility in the context of Covid-19: Keeping the green steering wheel steady?* [Video]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=PfTj_pDltbY

Hershock, P. D., & Ames, R. T. (2019). *Philosophies of place: An intercultural conversation.* University of Hawaii Press.

Ingold, T. (2000). *The perception of the environment: Essays on livelihood, dwelling and skill.* Psychology Press.

Ingold, T. (2011). *Being alive: Essays on movement, knowledge and description.* Routledge

International Organization of Motor Vehicle Manufacturers OICA is the voice speaking on automotive issues in world forums. (n.d.). *2019 PRODUCTION STATISTICS.* www.oica.net. <https://www.oica.net/category/production-statistics/2019-statistics/>

- International tourism receipts worldwide 2022*. (2023, May 12). Statista. <https://www.statista.com/statistics/273123/total-international-tourism-receipts/>
- Jensen, O. B., Kesselring, S., & Sheller, M. (2019). *Mobilities and complexities*. Routledge.
- John Urry lecture 2020: COVID-19, mobilities and futures*. (n.d.). Lancaster University. <https://www.lancaster.ac.uk/events/john-urry-lecture-2020-covid-19-mobilities-and-futures/>
- Kaplan, C. (1996). *Questions of travel: Postmodern discourses of displacement*. Duke University Press.
- Kaplan, C. (2018). *Aerial aftermaths: Wartime from above*.
- Kaufmann, V., & Drevon, G. (2022). Introducing Rhythmology in mobility studies. *Sustainability*, 14(16), 10356. <https://doi.org/10.3390/su141610356>
- Keat, R., & Urry, J. (1975). *Social theory as science*. Routledge & Kegan Paul Books.
- Klein, N. (2000). *No logo: Taking aim at the brand bullies*. Picador.
- Kronenfeld, D. T. (n.d.). *Kaliningrad in the twenty-first century—Independence, semi-autonomy, or continued second-class citizenship?* Washington University Open Scholarship. https://openscholarship.wustl.edu/law_globalstudies/vol9/iss1/6
- Kuhn, T. S. (1996). *The structure of scientific revolutions*. University of Chicago Press.
- Kühne, O., & Edler, D. (2022). Georg Simmel goes virtual: From ‘Philosophy of landscape’ to the possibilities of virtual reality in landscape research. *Societies*, 12(5), 122. <https://doi.org/10.3390/soc12050122>
- Lancaster Regionalism Group, & Urry, J. (1985). *Localities, class, and gender*.
- Larsen, J., & Urry, J. (2016). *Mobilities, networks, geographies*. Routledge.
- Lash, S., & Urry, J. (1987). *The end of organized capitalism*. Polity.

Lash, S., & Urry, J. (1993). *Economies of signs and space*. SAGE.

Lessons of the 20th century. (n.d.). Encyclopedia Britannica. <https://www.britannica.com/topic/Lessons-of-the-20th-Century-850585>

Lobanova, K. (2023a). Research on the Development of Mobility in the Philosophy of the 20th Century: from the Philosophy of Life to Globalization. *Scientific and Theoretical Almanac Grani*, 26(3), 39-44. <https://doi.org/10.15421/172346>

Lobanova, K. O. (2023b). Philosophical perspectives on mobility: a comparative study of the legacy of Georg Simmel and John Urry. *Актуальні проблеми філософії та соціології*, (40), 43-50. <https://doi.org/10.32782/apfs.v040>

Lobanova, K. (2021a). Georg Simmel as an explorer of reality: Historico-philosophical localization. Fitzi, G. (2020). The challenge of modernity: Simmel's sociological theory. London: Routledge. *Sententiae*, 40(3), 92-99. <https://doi.org/10.31649/sent40.03.092>

Lobanova, K. (2021b). John Urry's Philosophy of Mobility: from System to Paradigm. *International Scientific Conference "The Days of Science of the Faculty of Philosophy – 2021"* (pp. 21 – 22). Publishing center "Kyiv University".

Lobanova, K. (2021c). Time in Georg Simmel's philosophy: change of forms in infinite modernity. *International Scientific Conference "The Days of Science of the Faculty of Philosophy – 2021"* (pp. 440-441). Publishing center "Kyiv University".

Lobanova, K. (2023c). A Concept of "the Route" and "the Path" in John Urry's and Georg Simmel's Studies. *International Scientific Conference "The Days of Science of the Faculty of Philosophy – 2023"* (pp. 44-46). Publishing center "Kyiv University".

Lucassen, J., Lucassen, L., & Manning, P. (2010). *Migration history in world history: Multidisciplinary approaches*. BRILL.

Macnaghten, P., & Urry, J. (2000). *Bodies of nature*. SAGE.

Mall, R. A. (2014). Intercultural Philosophy: A Conceptual Clarification. https://www.academia.edu/26537956/Intercultural_Philosophy_A_Conceptual_Clarification

Malpas, J. (2011). *The place of landscape: Concepts, contexts, studies*. MIT Press.

Malpas, J. E. (1999). *Place and experience: A philosophical topography*.

Mann, M. (1986). *The sources of social power: Volume 1, a history of power from the beginning to AD 1760*. Cambridge University Press.

Manning, E. (2012). *Relationscapes: Movement, art, philosophy*. MIT Press.

McFarland, D. A., & Gomez, C. J. (2021, June 3). *Organizational analysis*. pdfcoffee.com. <https://pdfcoffee.com/organizational-analysis-4-pdf-free.html>

Merleau-Ponty, M. (2002). *Phenomenology of perception*. Routledge.

Merriman, P. (2023). Mobility/Fixity: Rethinking Binaries in Mobility Studies. *Mobility Humanities*, 2(1), 6-21. <https://doi.org/10.23090/MH.2023.01.2.1.006>

Michelle Malkin: Inside the immigration crisis. (2019, October 23). Commonwealth Club. <https://www.commonwealthclub.org/events/archive/podcast/michelle-malkin-inside-immigration-crisis>

Mimi Sheller – Mobility justice, climate migration ...pandemic (im)mobilities – Centre for migration studies. (n.d.). Centre for Migration Studies. <https://migration.ubc.ca/events/event/mimi-sheller-mobility-justice-climate-migration-pandemic-immobilities/>

Mobilities. (n.d.). Taylor & Francis Online. <https://www.tandfonline.com/journals/rmob20>

Mobility – WordReference.com dictionary of English. (n.d.). English to French, Italian, German & Spanish Dictionary – WordReference.com. <https://www.wordreference.com/definition/Mobility>

Mobility | *Etymology, origin and meaning of mobility by etymonline.* (n.d.).
Etymonline – Online Etymology
Dictionary. <https://www.etymonline.com/word/mobility>

Mobility turn/mobilities paradigm. (n.d.). Oxford
Reference. <https://www.oxfordreference.com/view/10.1093/acref/9780199599868.001.0001/acref-9780199599868-e-1198>

Mobility. (n.d.). Cambridge Dictionary | English Dictionary, Translations &
Thesaurus. <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/mobility>

Mottin, T. (2012). The diasporization of population in context of (in)security:
the transnationalization of the security border. *HAL (Le Centre Pour La
Communication Scientifique Directe)*. <https://hal-sciencespo.archives-ouvertes.fr/hal-03649196>

Nail, T. (2018). *Being and motion*. Oxford University Press.

Nail, T. (2022). What Is the Philosophy of Movement? *Mobility
Humanities*, 1(1), 9-25. <https://mobilistiek.nl/assets/What-Is-the-Philosophy-of-Movement.pdf>

Nancy, J. (1991). *The inoperative community*. University of Minnesota Press.

Nancy, J. (1997). *The sense of the world*. University of Minnesota Press.

Number of vehicles in use worldwide 2015. (2017, June 30).
Statista. <https://www.statista.com/statistics/281134/number-of-vehicles-in-use-worldwide/>

Origins and destinations of the world's migrants, 1990-2017. (2020, September
15). Pew Research Center's Global Attitudes
Project. <https://www.pewresearch.org/global/interactives/global-migrant-stocks-map/>

Overview of the UK pension system. (n.d.). Language selection | European
Union. <https://shorturl.at/amGU3>

Parks, L., & Kaplan, C. (2017). *Life in the age of drone warfare*. Duke
University Press.

Poston, D. L., & Wong, J. H. (2016). The Chinese diaspora: The current distribution of the overseas Chinese population. *Chinese Journal of Sociology*, 2(3), 348 – 373. <https://doi.org/10.1177/2057150x16655077>

Progress | Etymology, origin and meaning of progress by etymonline. (n.d). Etymonline – Online Etymology Dictionary. <https://www.etymonline.com/word/progress#:~:text=1590s%20in%20the%20etymological%20sense,was%20obsolete%20in%20English%2018c>

Putnam, R. D. (2000). Bowling alone: the collapse and revival of American community. *Choice Reviews Online*, 38(04), 38 – 2454. <https://doi.org/10.5860/choice.38-2454>

Richardson, J., & Bourdieu, P. (1986). The forms of capital. In *Handbook of theory and research for the sociology of education* (pp. 241-258). Greenwood.

Rojek, C., & Urry, J. (1997). *Touring cultures: Transformations of travel and theory*.

Safe cities and safe public spaces: Global results report. (n.d.). UN Women – Headquarters. <https://www.unwomen.org/en/digital-library/publications/2017/10/safe-cities-and-safe-public-spaces-global-results-report>

Schlagwein, D., & Jarrahi, M. (2020). *The mobilities of digital work: the case of digital nomadism* [Paper presentation]. Twenty-Eighth European Conference on Information Systems, Marrakesh, Morocco. https://www.researchgate.net/profile/Daniel-Schlagwein-2/publication/340755802_The_Mobilities_of_Digital_Work_The_Case_of_Digital_Nomadism/links/5e9bf78ca6fdcca789245c52/The-Mobilities-of-Digital-Work-The-Case-of-Digital-Nomadism.pdf

Seraphin, H., Sheeran, P., & Pilato, M. (2018). Over-tourism and the fall of Venice as a destination. *Journal of Destination Marketing & Management*, 9, 374-376. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2018.01.011>

- Shaw, J., & Graham, M. (2017). An informational right to the city? Code, content, control, and the urbanization of information. *Antipode*, 49(4), 907-927. <https://doi.org/10.1111/anti.12312>
- Sheller, M. (2018). *Mobility justice: The politics of movement in an age of extremes*. Verso Books.
- Sheller, M. (2021). *Advanced introduction to mobilities*. Edward Elgar Publishing.
- Sheller, M. (2023). Mobility justice after climate coloniality: Mobile commoning as a relational ethics of care. *Australian Geographer*, 1-15. <https://doi.org/10.1080/00049182.2023.2178247>
- Sheller, M., & Urry, J. (2004). *Tourism mobilities: Places to play, places in play*. Psychology Press.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006a). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Sheller, M., & Urry, J. (2006b). *Mobile technologies of the city*. Routledge.
- Shields, R. (2002). *The virtual*. Routledge.
- Shields, R. (2013). *Spatial questions: Cultural Topologies and social Spatialisation*.
- Simmel, G. (1972). *Georg Simmel on individuality and social forms*. University of Chicago Press.
- Simmel, G. (1983). *Philosophische kultur: Uber das Abenteuer, die Geschlechter und die Krise Der Moderne : gesammelte Essais*.
- Simmel, G. (1994). Bridge and door. *Theory, Culture & Society*, 11(1), 5-10. <https://doi.org/10.1177/026327694011001002>
- Simmel, G. (1997). *Simmel on culture: Selected writings*. SAGE Publications.
- Simmel, G. (2004). *The Philosophy of Money*. Psychology Press.
- Simmel, G. (n.d.). *The adventure*. DePaul University | DePaul University, Chicago. <https://condor.depaul.edu/dweinste/theory/adventure.html>

Simonsen, J. K., Larsen, K., & Engebrigtsen, A. (2018). *Movement and connectivity: Configurations of belonging*. Peter Lang, International Academic Publishers.

Skoric, M., Kisjuhas, A., & Škoric, J. (2013). “Excursus on the Stranger” in the Context of Simmel’s Sociology of Space. *Sociológia – Slovak Sociological Review*, 45(6), 589-602. https://www.researchgate.net/publication/296922277_Excursus_on_the_Stranger_in_the_Context_of_Simmel’s_Sociology_of_Space

Social Insurance Board. (2022, 12). *Pensions paid in Estonia and applying for pensions*. Eesti.ee. <https://www.eesti.ee/en/pensions-social-services-and-allowances/pensions/pensions-paid-in-estonia-and-applying-for-pensions>

Social mobility. (n.d.). Encyclopedia Britannica. <https://www.britannica.com/topic/social-mobility>

Solidoro, C., Bandelj, V., Bernardi, F., Camatti, E., Ciavatta, S., Cossarini, G., Facca, C., Franzoi, P., Libralato, S., Melaku, C. D., Pastres, R., Pranovi, F., Raicevich, S., Socal, G., Sfriso, A., Sigovini, M., Tagliapietra, D., & Torricelli, P. (2010). Response of the Venice Lagoon Ecosystem to Natural and Anthropogenic Pressures over the Last 50 Years. In *Marine science* (pp. 483 – 511). <https://doi.org/10.1201/ebk1420088304-c19>

Sorensen, D., & Bhabha, H. K. (2018). *Territories and trajectories: Cultures in circulation*. Duke University Press Books.

Spooglers. <https://spooglers.org/>

Stacked odds. (n.d.). Walk Free. <https://www.walkfree.org/reports/stacked-odds/>

Stockdale, A. (2016, March 29). *From “Trailing Wives” to the Emergence of a “Trailing Husbands” Phenomenon: Retirement Migration to Rural Areas*. www.onlinelibrary.wiley.com. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/psp.2022>

Striuk, M. I., Semerikov, S. O., & Striuk, A. M. (2015). Мобільність: системний підхід. *Information Technologies and Learning Tools*, 49(5), 37. <https://doi.org/10.33407/itlt.v49i5.1263>

Toffler, A. (1984). *Future shock*. Bantam.

Toffler, A. (1984). *The third wave: The classic study of tomorrow*. National Geographic Books.

Tohme, P., Grey, I., El-Tawil, M. T., El Maouch, M., & Abi-Habib, R. (2022). Prevalence and correlates of mental health difficulties following the Beirut port explosion: The roles of mentalizing and resilience. *Psychological Trauma: Theory, Research, Practice, and Policy*. <https://doi.org/10.1037/tra0001328>

Touraine, A. (1969). *La societe post-industrielle*. Editions Denoël. APA 7

Tourism Grows 4% In 2021 But Remains Far Below Pre-Pandemic Levels. (n.d.). UNWTO | World Tourism Organization a UN Specialized Agency. <https://shorturl.at/opsH3>

Truong, D. (2020). *Projecting daily travel behavior by distance during the pandemic and the spread of COVID-19 infections – Are we in a closed loop scenario?* ScienceDirect. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198220301949>

Țuțuianu, I. S. (n.d.). *Aspects on the sovereignty of the people's republic of China: risks, opportunities and new doctrinal trends*. CEEOL. <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=832223>

Ukraine emergency UNHCR, the UN Refugee Agency. (n.d.). UNHCR. <https://www.unhcr.org/emergencies/ukraine-emergency>

UNHCR. (n.d.). *The State of The World's Refugees 2000: Fifty Years of Humanitarian Action – Chapter 1: The early years*. <https://www.unhcr.org/media/state-worlds-refugees-2000-fifty-years-humanitarian-action-chapter-1-early-years>

UNHCR. (n.d.). *Situation Ukraine refugee situation*. Situations. <https://data2.unhcr.org/en/situations/ukraine>

- Urban dictionary: Spoogler.* (n.d.). Urban Dictionary. <https://www.urbandictionary.com/define.php?term=Spoogler>
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity.
- Urry, J. (1973). *Reference groups and the theory of revolution*. Routledge Revivals.
- Urry, J. (1981). *The anatomy of capitalist societies: The economy, civil society, and the state*. Macmillan.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. Routledge.
- Urry, J. (2002a). *Consuming places*. Routledge.
- Urry, J. (2002b). *Global complexity*. Polity.
- Urry, J. (2002c). *The tourist gaze*. SAGE Publications.
- Urry, J. (2005). *Sociologie des mobilités: Une nouvelle frontière pour la sociologie ?* Armand Colin.
- Urry, J. (2011). *Climate change and society*. Polity.
- Urry, J. (2013). *Societies beyond oil: Oil dregs and social futures*. Zed Books.
- Urry, J. (2014). *Offshoring*. John Wiley & Sons.
- Urry, J. (2016). *What is the future?* John Wiley & Sons.
- Urry, J., & Wakeford, J. (1973). *Power in Britain: Sociological readings*. Heinemann Educational Publishers.
- Veblen, T. (2009). *The theory of the leisure class*. Oxford University Press.
- Virilio, P. (2006). *Speed and politics*. Semiotext(e).
- Virilio, P. (2007). *Strategy of deception*. Verso.
- Virilio, P. (2009). *War and cinema: The logistics of perception*. Verso Books.
- Whitehead, A. N., & Griffin, D. R. (1978). *Process and reality: An essay in cosmology*. Free Press
- Whitehead, A. N. (2015). *The concept of nature: Tarner lectures*. Cambridge University Press.
- Who we are*. (2022, August 10). IOR. <https://www.iorworld.com/who-we-are/>

Why some Japanese pensioners want to go to jail. (2019, January 31). BBC News. <https://www.bbc.com/news/stories-47033704>

Wiegel, H., Boas, I., & Warner, J. (2019). A mobilities perspective on migration in the context of environmental change. *WIREs Climate Change*, 10(6). <https://doi.org/10.1002/wcc.610>

World Migration in Figures. (n.d.). Organisation for Economic Co-operation and Development. <https://www.oecd.org/els/mig/World-Migration-in-Figures.pdf>

World population by year. (n.d.). Worldometer – real time world statistics. <https://www.worldometers.info/world-population/world-population-by-year/>

Wyss, A., Zittoun, T., Pedersen, O. C., Dahinden, J., & Charmillot, E. (2023). Places and mobilities: Studying human movements using place as an entry point. *Mobilities*, 18(4), 567-581. <https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2235904>

Young, J. (2007, July 5). *Brain drain definition.* Investopedia. https://www.investopedia.com/terms/b/brain_drain.asp

Джон Урі: Мобільність майбутнього, або Чи є життя після автівок? (2016, April 22). Всеукраїнський соціологічний часопис "СВОЄ". <https://surl.li/keigy>

Лобанова, К. (2021). Мобільність православ'я в сучасній Україні. *Його Всесвятість патріарх Варфоломій. Сучасна парадигма православного богослов'я: матеріали Міжнародної наукової конференції "VII Танчерівські читання"* (с. 64-67). ВПЦ "Київський університет".

Лобанова, К. (2020). Парадигмальна концепція мобільностей в умовах глобалізації: філософська експозиція. *Освітній дискурс: збірник наукових праць*, 27(10), 16-24. http://ukr.journal-discourse.com/index.php/ed_2017/article/view/259/252

Лобанова, К. (2021а). Комунікаційна мобільність під час пандемії COVID-19. *Острозькі культурологічні читання: матеріали Всеукраїнської наукової*

конференції (с. 20 – 23). Видавництво Національного університету “Острозька академія”.

Лобанова, К. (2023). Українські біженці в Європі: проблеми “мобільної” міжкультурної комунікації на прикладі Естонії. *Острозькі культурологічні читання: матеріали Всеукраїнської наукової конференції* (с. 41 – 44). Видавництво Національного університету “Острозька академія”.

Мартен, Д., Мецжер, Л., & П’єр, Ф. (2005). *Метаморфози світу: соціологія глобалізації*. Києво-Могилянська академія.

Менжулін, В. І. (2011). Історико-філософська біографістика: провідні тенденції та віхи становлення. *Наукові записки НаУКМА. Том 115. Філософія та релігієзнавство*, 18-25.

Оксамитна, С. (2012). *Структурна зумовленість міжгенераційної соціальної мобільності* [Doctoral dissertation]. <https://ekmair.ukma.edu.ua/items/5d277efb-98b5-44e6-8a43-ad4441906440>