**ЛЕКЦІЯ 1**

**ПОНЯТТЯ ПОЛІТИЧНОЇ МОБІЛЬНОСТІ**

1. **Поняття мобільності. Соціальна мобільність**
2. **Універсальна базова мобільність.**
3. **Поняття політичної мобільності.**
4. **Соціальна мобільність** — перехід [індивіда](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%86%D0%BD%D0%B4%D0%B8%D0%B2%D1%96%D0%B4), соціального об'єкта або цінності, створеної або модифікованої завдяки людській діяльності, від однієї соціальної позиції до іншої. Поняття було введено [П. Сорокіним](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B8%D1%82%D0%B8%D1%80%D0%B8%D0%BC_%D0%9E%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87_%D0%A1%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%BA%D1%96%D0%BD) у [1927](https://uk.wikipedia.org/wiki/1927) р.

 1927 р. у [Нью-Йорку](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D1%8C%D1%8E-%D0%99%D0%BE%D1%80%D0%BA) П. Сорокін видав працю «Соціальна мобільність», у якій формулює завдання, основні поняття і принципи дослідження різноманітного руху індивідів у неоднорідному [соціальному просторі](https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A1%D0%BE%D1%86%D1%96%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%BF%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%96%D1%80&action=edit&redlink=1). Мобільність П. Сорокін визначав як перехід, переміщення [соціального об'єкта](https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A1%D0%BE%D1%86%D1%96%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%BE%D0%B1%27%D1%94%D0%BA%D1%82&action=edit&redlink=1) з однієї позиції на іншу. Соціальним об'єктом можуть бути індивід, [група](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D1%80%D1%83%D0%BF%D0%B0_%D1%81%D0%BE%D1%86%D1%96%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0), [радіо](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B0%D0%B4%D1%96%D0%BE), [автомобіль](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D1%96%D0%BB%D1%8C), [мода](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D0%B4%D0%B0), тобто всі продукти людської діяльності. У [суспільстві](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%83%D1%81%D0%BF%D1%96%D0%BB%D1%8C%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE) з ними відбуваються найрізноманітніші метаморфози: вони старіють, занепадають, стають менш привабливими. Увесь цикл існування їх виявляється в мобільності.

В. Ільїн вважає, що в межах конструктивістсько-структуралістської концепції соціальної нерівності це визначення потребує уточнення. В силу того, що соціальний простір складається з [статусних позицій](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D1%86%D1%96%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%83%D1%81), що заповнюються індивідами, соціальна мобільність виступає у двох основних формах:

1. Переміщення власне статусних позицій, що представляють одиниці соціальної структури(у Сорокіна мова йде лише про переміщення об'єктів між статусними позиціями).

2. Переміщення індивідів і груп індивідів з одних статусних позицій в інші.

Види соціальної мобільності[[ред.](https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A1%D0%BE%D1%86%D1%96%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0_%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C&veaction=edit&section=4) | [ред. код](https://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A1%D0%BE%D1%86%D1%96%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0_%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C&action=edit&section=4)]

Існують два основних види[[1]](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D1%86%D1%96%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0_%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C#cite_note-1) соціальної мобільності — міжгенераційна і внутрішньогенераційна, і два основних типи — вертикальна і горизонтальна. Вони в у свою чергу поділяються на підвиди і підтипи.

Під **вертикальною** мобільністю розуміють ті відносини, що виникають при переміщенні індивіда або соціального об'єкта з одного [соціального прошарку](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D1%86%D1%96%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%BF%D1%80%D0%BE%D1%88%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%BA) в інший. В залежності від напряму переміщення вирізняють висхідну мобільність(соціальний підйом, рух вгору) і низхідну мобільність(соціальний спуск, рух вниз). Між ними існує певна [асиметрія](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D1%81%D0%B8%D0%BC%D0%B5%D1%82%D1%80%D1%96%D1%8F): всі прагнуть підніматися і ніхто не хоче опускатися соціальною драбиною. Як правило, висхідна мобільність — явище добровільне, а низхідна — вимушене.

**Горизонтальна** мобільність передбачає перехід індивіда з однієї соціальної групи в іншу, яка розміщена на тому ж рівні. Різновидом горизонтальної мобільності є географічна мобільність, що полягає не в зміні статусу або групи, а переміщення з одного місця в інше, зберігаючи при цьому попередній статус. Якщо до зміни місця додається зміна статусу, то географічна мобільність перетворюється в [міграцію](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%96%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F).

[Класифікація](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BB%D0%B0%D1%81%D0%B8%D1%84%D1%96%D0%BA%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F) може бути проведена і за іншими критеріями. Так, наприклад, розрізняють індивідуальну мобільність(переміщення індивіда відбуваються незалежно від інших) та групову мобільність(переміщення виникають колективно).

**Внутрішньогенераційна** мобільність (інтрагенераційна) — це висхідна чи спадна мобільність окремої [людини](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%8E%D0%B4%D0%B8%D0%BD%D0%B0) протягом її [життя](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%96%D0%B8%D1%82%D1%82%D1%8F). Інколи цей вид соціальної мобільності ще називають [кар'єрою](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%80%27%D1%94%D1%80%D0%B0), котру визначають як зміну соціального статусу індивіда протягом власного життя.

**Міжгенераційна** мобільність (інтергенераційна) — це рух індивіда соціальною драбиною між різними [поколіннями](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D1%96%D0%BD%D0%BD%D1%8F). Вивчаючи цей тип мобільності, можна з'ясувати, як змінилися соціальні позиції поколінь [дітей](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D1%96%D1%82%D0%B8) порівняно з поколіннями [батьків](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B0%D1%82%D1%8C%D0%BA%D0%B8). [Масштаб](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D1%81%D1%88%D1%82%D0%B0%D0%B1) міжгенераційної мобільності свідчить про те, наскільки в тому чи іншому суспільстві нерівність переходить від одного покоління до іншого. Якщо міжгенераційна мобільність невелика, то це свідчить про укоріненість нерівності в даному суспільстві.

У сучасних дослідженнях визнано за доцільне розрізняти мобільність **структурну** та **обмінну** (циркулюючу). Структурна мобільність зумовлена змінами в [економіці](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%95%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D1%96%D0%BA%D0%B0) й [технології](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B5%D1%85%D0%BD%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D1%96%D1%8F) виробництва. До таких змін належать [індустріалізація](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%86%D0%BD%D0%B4%D1%83%D1%81%D1%82%D1%80%D1%96%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F), а пізніше — зростання значення сфери послуг, скорочення чисельності зайнятих у [сільському господарстві](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%96%D0%BB%D1%8C%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B5_%D0%B3%D0%BE%D1%81%D0%BF%D0%BE%D0%B4%D0%B0%D1%80%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE), зрушення в структурі [професій](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D1%84%D0%B5%D1%81%D1%96%D1%8F) та робочих місць під впливом сучасної техніки і технології. Поступово скорочуються частка порівняно простої трудової діяльності і потреба в ній, та збільшується потреба у складній праці. Відповідно зростають вимоги до [компетентності](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%B5%D1%82%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C) та [кваліфікації](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B2%D0%B0%D0%BB%D1%96%D1%84%D1%96%D0%BA%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F) індивідів. Кожне наступне покоління застає вдосконалену порівняно з попереднім періодом структуру робочих місць та місць у навчальних закладах. Щоб відтворити структуру позицій, що зазнала змін, поколінню дітей потрібно не наслідувати заняття і статус батьків, а здійснити мобільність.

На відміну від зазначеного вище, обмінна мобільність зумовлюється виключно соціальними факторами. Мається на увазі розширення можливостей здобути [вищу освіту](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B8%D1%89%D0%B0_%D0%BE%D1%81%D0%B2%D1%96%D1%82%D0%B0), зростання обсягів соціальних гарантій та пільг, що надаються суспільством і державою з метою вирівнювання шансів на досягнення економічного і соціального успіху, а також утвердження домінуючої структури цінностей і мотивації досягнень.

Розвиток потенціалу особистості залежить від того, як вона моделює свою поведінку, планує саморозвиток, використовуючи та перетворюючи набутий досвід. Однак людина має бути готовою до зміни планів, формулювати нові завдання залежно від життєвих обставин, професійних досягнень, стосунків, статусів. Ефективність саморозвитку залежить від механізму самопрогнозування, який допомагає передбачати результати власної діяльності, поведінки й свого місця в нових духовно-моральних і соціальних координатах. Самопрогнозування визначає можливості особистісного розвитку, виокремлює вимоги, на які потрібно орієнтуватися, і залежить від внутрішніх переконань та зовнішнього середовища.

**Особистісний саморозвиток** — це особистісне зростання й самовдосконалення, що полягає в саморефлексії, саморозумінні та самокритичності. Самовдосконалення сприяє розвитку інтелектуальних, емоційно-вольових, морально-психологічних якостей, необхідних особистості для самостійної і творчої побудови свого життя, що є запорукою самореалізації особистості.

**Питання для обміркування**

Які дві власні якості ви хотіли б удосконалити насамперед? Які ресурси вам для цього потрібні?

Самопізнання, самокритичність, відкритість до змін є підґрунтям мобільності особистості. У сучасному світі, що швидко змінюється з розвитком нанотехнологій, коли з’являються нові професії для успішної самореалізації, людина має бути гнучкою, креативною, здатною робити вибір і самовдосконалюватись.

Дослідники виокремлюють такі типи мобільності: соціальна, професійна, академічна, інтелектуальна, культурна тощо. Термін «мобільність» у перекладі означає рухливість, мінливість, здатність до швидкої дії та зміни станів. Мобільність формується й розвивається у процесі практичної, навчальної, соціальної, культурної діяльності людини та сприяє реалізації задатків і здібностей. Мобільність передбачає здатність спостерігати, аналізувати й оцінювати власні дії та вчинки, моделювати та змінювати свою життєдіяльність.

Мобільність дає змогу особистості здійснювати рух з одного соціального становища в інше, з одного соціально-економічного рівня на інший, що включає різні рівні добробуту, престижу та влади. Процес переміщення особи між елементами соціальної структури (класами, верствами, групами та категоріями населення, позиціями) називають соціальною мобільністю.

Соціальна мобільність сучасної особистості залежить від її професіоналізму, освіченості, амбітності та кар’єрного росту. Перед людиною постають два очевидні наслідки мобільної поведінки. Той, хто здійснив її успішно, переконується у справедливості соціального устрою й готовий демонструвати прихильність до наявних цінностей. А коли спроба соціального сходження не вдалася, а через певні обставини людина опинилася на соціальному дні, то й результатом радше буде соціальна апатія.

1. **Універсальна базова мобільність**

**Людям необхідний легкий доступ до роботи і базових послуг для того, щоб жити достойним, незалежним життям. Містам необхідна універсальна базова мобільність. Це одне з прав людини.**

Про універсальний базовий дохід (УБД) вже давно говорять як про спосіб боротися з нерівністю в доходах, але існує рішення, яке безпосередньо стимулює працевлаштування, просто доставляючи людей до роботи — це[універсальна базова мобільність](https://www.2025ad.com/latest/alex-roy-driverless-cars-universal-basic-mobility/) (УБМ).

У районах, де доїжджати до роботи треба довго, дітям важко вирватися з бідності, а в багатьох містах у зонах з поганим транспортним сполученням панує високе безробіття, а мешкан\_ки мають низькі доходи. Право на свободу пересування передує Конституції США і закріплене в [Загальній декларації прав людини](https://en.wikipedia.org/wiki/Freedom_of_movement_under_United_States_law#International_Bill_of_Human_Rights). Це не просто одне з прав людини — це основа здорової економіки.

**Універсальна базова мобільність була б системою партнерств та/або політик, що надають мінімальний рівень мобільності всім членам суспільства**. Ізольоване, статичне населення є нездоровим, непродуктивним і нещасним. Мобільне населення економічно, культурно й соціально динамічне. УБМ може скористатися автоматизацією та новими платформами з мобільності для того, щоб прискорити економічне зростання, надаючи всім доступ до робочих місць і засобів для покращення їхньої якості життя.

Ми очікуємо, що УБМ у Сполучених Штатах виникне з нової тенденції під назвою «мобільність як послуга» (МЯП). МЯП — це транспортний еквівалент Netflix: щомісячна підписка дає вам доступ до багатьох послуг транспортування на об’єднаній платформі. Панівною формою транспорту протягом останніх 50 років у США переважно були автомобілі у приватній власності, але в останні кілька років, особливо у великих містах, з’явилися нові транспортні послуги: послуги спільних поїздок або підвозок, орендовані велосипеди й автомобілі. З’являються плани для надання МЯП, які пропонуватимуть усі ці послуги на основі підписки.

МЯП нині тестують три великі американські компанії, що надають послуги з виклику підвозок. Via пропонує [ViaPass](https://ridewithvia.com/viapass0109-nyc/), а Uber та Lyft пропонують спільні проїзні. Ці компанії також розширюються, включаючи в себе більше форм транспорту: Uber придбала JUMP (електричні велосипеди) й оголосила про свої плани інтегрувати громадський транспорт, щоб стати справжньою платформою для мобільності, а Lyft придбав Motivate (велосипеди в оренду) й починає додавати громадський транспорт у деяких містах.

Для простого користувача розцінки на різні плани МЯП нагадують розцінки на різні тарифні пакети для телефонів. Найбільш повноцінно реалізованим планом МЯП є [Whim](https://whimapp.com/) у Гельсінкі, Фінляндія, який коштує приблизно 50 доларів на місяць за обмежені послуги, до яких входить громадський транспорт, велосипеди спільного користування й обмежена кількість підвозок. За 500 доларів на місяць користувач\_ка може отримати повний пакет послуг з підвозок, який замінює власний автомобіль. МЯП могла б суттєво знизити суми, які люди, особливо мешканці міст, витрачають на подорожі протягом року, адже в той час як [особисті автомобілі 95% часу не використовуються](https://usa.streetsblog.org/2016/03/10/its-true-the-typical-car-is-parked-95-percent-of-the-time/), автомобілі й велосипеди спільного користування використовуються значно активніше, сприяючи ефективності й економії коштів.

Гіпотетична політика УБМ сьогодні могла б надавати певну кількість поїздок, даючи всім доступ до поєднання різних послуг МЯП протягом певного періоду часу. Наприклад, до плану можуть входити 10 поїздок на громадському транспорті, 10 поїздок на велосипедах чи електричних самокатах спільного користування й одна спільна поїздка на таксі на відстань до 8 км. Інша політика могла б дозволяти всім обирати певну грошову вартість або будь-яке поєднання варіантів вибору, яке підходить для їхніх потреб.

**Зі зниженням ціни доступ до транспортної мобільності почне здаватися правом на кшталт інтернету й телефонного зв’язку**. Хоч це й може звучати як далекосяжне припущення, згадайте про ранній період мобільних телефонів та широкосмугового інтернету: протягом певної кількості років універсальне обслуговування обмежувалося стаціонарним зв’язком, тоді як мобільний зв’язок та інтернет вважалися додатковими послугами — їх мали лише деякі люди, і мало хто вважав доступ до цих технологій правом. Але зі зниженням вартості[Закон про телекомунікації 1996 року](https://www.fcc.gov/general/telecommunications-act-1996)заклав основи для розширення універсального доступу від стаціонарних телефонів до широкосмугового інтернету й мобільних телефонів. Нині по всьому США люди з низьким рівнем доходів мають доступ до субсидій на телефонні й інтернет-послуги в сумі щонайменше 10 доларів на місяць — а деякі штати пропонують навіть більше.

За цим стоїть потужна логіка: так само, як і комунікації, мобільність надає необхідний доступ до можливостей працевлаштування, родичів, і допомагає забезпечувати такі базові потреби як харчування, житло й медична допомога. Так само, як ви не можете отримати роботу, якщо не маєте телефона для співбесіди, ви не зможете добратися до співбесіди, де треба бути присутнім особисто, без мобільності — або добиратися до роботи і з роботи, коли вас наймуть.

Право на мобільність не означає безкоштовну мобільність для всіх, але існують сильні стимули для того, щоб **зробити принаймні деякі послуги безкоштовними — такі як громадський транспорт.** Естонія вже [реалізувала безкоштовний громадський транспорт по всій країні](https://www.citylab.com/transportation/2018/05/estonia-will-roll-out-free-public-transit-nationwide/560648/), а [Париж досліджує таку можливість](https://www.citylab.com/transportation/2018/05/paris-ponders-an-audacious-idea-free-transit-for-all/560522/). У містах, де громадський транспорт безкоштовний, поширеним мотивом є твердження, що колективні переваги заохочення використання громадського транспорту для всіх мешкан\_ок — завдяки чому містам вдається знизити завантаженість доріг, забруднення й паркування в центральних районах — переважають відносно низьку вартість надання безкоштовного транспорту для всіх.

Для велосипедів та електричних самокатів спільного користування колективні переваги такі самі, а вартість обслуговування потенційно навіть нижча. Через потенційну користь для довкілля уряди зробили б розумно, якби розповсюдили пільги в рамках УБМ на всіх, а не лише на людей з низьким рівнем доходів.

Як далеко мають нам дозволяти їздити плани УБМ? В кінцевому підсумку це питання залежатиме від специфіки кожного регіону, а також буде пов’язане з вартістю різних послуг мобільності. Досвід мобільності є локальним, і політика має орієнтуватися на цей рівень. Вона має надавати доступ до роботи, а також таких базових товарів та послуг як здорове харчування, медицина й банківські послуги.

УБМ також надає «запобіжну сітку» проти катастрофічної втрати мобільності й відповідних наслідків для працевлаштування. Великою проблемою на територіях, що залежать від особистих автомобілів, є те, що це варіант «усе або нічого». Коли хтось втрачає автомобіль або водійські права, наслідки цього дуже глибокі — включно з втратою роботи та бідністю.

1. **Поняття політичної мобільності**

Виклики, що постають перед сучасним світовим співтовариством, потребують переосмислення змісту соціальних та політичних процесів, а особливо – прогнозування їхнього подальшого напряму та подолання наявних загроз і можливих ризиків, які супроводжують ці процеси. Зростання рівня політичної нестабільності, вкупі з черговою хвилею світової економічної кризи на тлі збільшення кількості локальних конфліктів, свідчать про певні дисфункції світових політичних структур та інститутів, конфігурація яких визначає сучасний світовий порядок. Тому звернення до концепції «виклику – відповіді» А. Тойнбі є на часі. Загрози, що пов’язані з дестабілізацією політичної ситуації в світі, актуалізують проблематику дослідження політичної мобільності та політичної мобілізації, як складових динаміки політичного процесу. Нерівномірний розвиток країн, криза демократії, глухий кут неоліберальної моделі розвитку, світова економічна криза, етно-релігійні конфлікти, тероризм, інспірація діяльності протестних рухів в країнах Північної Африки та інші дисфункціональні прояви потребують детального аналізу мобілізаційних процесів.

Концепція «виклик-відповідь» сприяє розумінню реакції окремих акторів та груп (особливо це стосується політичних еліт) на кризові явища в державі. Такі реакції проявляються у вигляді політичної мобільності та мобілізації. Політична мобільність являє собою багатовимірний політичний процес, що характеризує внутрішній стан політичної системи, її функціональне навантаження та ресурсний потенціал, а також результативність її взаємодії з навколишнім середовищем. Політична мобільність є допоміжним механізмом формування політичної еліти суспільства, яка впливає на суспільний розвиток, сприяє ротації прошарку політичних управлінців та формуванню політичного класу. Самореалізація в політичній сфері для особистості / групи є в свою чергу реалізацією очікувань і амбіцій, а також потреби в досягненні престижу та доступу до системи перерозподілу актуальних ресурсів. Таким чином, перманентні «виклики» сприяють формуванню або деградації правлячих кіл. А. Тойнбі виділяв декілька типів «викликів», які актуальні й на теперішній час. Серед них можна навести окремо: несприятливі природні умови, військові напади, розпад окремих цивілізацій.