УДК 316.344.2+316.342.6

Регион: экономика и социология, 2017, № 1 (93), с. 142–163

Т.Ю. Черкашина

ФАКТОРЫ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ МОБИЛЬНОСТИ РОССИЯН

В статье по материалам Комплексного наблюдения условий жизни населения России определен уровень мобильности жителей разных регионов страны. Предмет исследования – туристическая мобильность россиян. Серия уравнений бинарной логистической регрессии показала, что наибольшее влияние на вероятность совершения туристических поездок оказывают индивидуальные факторы (экономический статус и состояние здоровья); влияние характеристик транспортной инфраструктуры на досуговую пространственную мобильность поглощается доходными характеристиками индивидов, т.е. региональные различия в уровне жизни коррелируют с плотностью транспортной инфраструктуры. Выявлено, что пространственная мобильность с туристическими целями в большей мере связана с наземной транспортной инфраструктурой, чем с воздушной. Фактически дифференциация россиян по параметрам совершенной ими туристической пространственной мобильности воспроизводит экономическое неравенство, а плотность транспортной инфраструктуры, дифференцированная по регионам, не смягчает влияние экономических ресурсов на пространственные перемещения.

Ключевые слова: пространственная мобильность; туризм; уровень мобильности; возвратная мобильность; экономические ресурсы; транспортная инфраструктура

Летом 2013 г. Левада-Центр обратился к россиянам с вопросом: что сильнее всего свидетельствует сегодня о материальном успехе человека? По сравнению с предыдущими опросами многие символы богатства сохраняют свои позициии в течение последних полутора деся-

тилетий, но среди тех, которые стали называть чаще, – хороший автомобиль (25%; в сентябре 1997 г. – 13%) и отдых за границей, путешествия (22 и 15% соответственно)[1]. Оба символа ассоциируются с перемещениями в пространстве, требующими экономических ресурсов, но полагаем, что рост популярности именно символов мобильности не случаен и отражает возрастающую ценность пространственной подвижности в современном обществе.

Сам феномен пространственной мобильности людей, естественно, не нов. Но до недавнего времени перемещения людей становились предметом изучения преимущественно для демографов, географов, историков. И лишь в последние десятилетия пространственная мобильность стала активно исследоваться социологами. Причина не только в том, что увеличился масштаб движения, но и в том, что развитие технологий и экономики изменило уже ставшие привычными транспортные системы мобильности и предложило новые – информационные (виртуальные). Кроме этого, например, у Д. Урри в качестве нового в современной мобильности отмечаются «сложное переплетение физического движения и коммуникаций; развитие сфер мобильности за пределами национальных обществ; важность движения для современной управительственности и растущая значимость множественных мобильностей в социальной и эмоциональной жизни людей» [4, с. 358]. Для социологов интересны не столько сами перемещения людей, сколько системы современных мобильностей, которые делают движение возможным, «позволяют повторить движение предсказуемым образом и без риска» [4, с. 83]. Соответственно, предметом исследования в таком случае могут быть правила, регламентирующие использование систем, ограничения, в которые «вписывается» мобильность при их использовании, и т.д. Другой возможный фокус интереса социологов – трансформация восприятия пространства и его реорганизация под воздействием мобильности, приспособление пространства для передвижений, а также новые формы социальных отно-

[1] См.: *Прожиточный* минимум, бедность и богатство в представлениях россиян: Пресс-выпуск Аналитического центра Юрия Левады. 08.08.2013. – URL: http://www.levada.ru/08-08-2013/prozhitochnyi-minimum-bednost-i-bogatstvo-v-predstavleniyakh-rossiyan .

шений, порождаемые пространственной мобильностью и поддерживаемые через нее.

Среди направлений, в которых разворачивается современная дискуссия о пространственной мобильности населения, обсуждения неоднозначности (парадоксальности) самого этого феномена и его последствий [7], а также новых неравенств, порождаемых мобильностью и с ней связанных [5; 10]. «Быть мобильным» не является одинаково приемлемым и ценимым для всех индивидов, «свобода передвижения подразумевает право не передвигаться» [13]. Следствие наличия такой свободы – добровольный отказ от передвижений (от ежедневной трудовой маятниковой миграции, путешествий, деловых поездок), т.е. попытки избежать оборотной стороны подвижности – бремени мобильности [4]. Но независимо от причин мобильности (иммобильности) она предполагает новый взгляд на социальную дифференциацию. Во-первых, очевидно, что включенность в мобильные системы, частота, способы и продолжительность их использования становятся критериями дифференциации индивидов. Во-вторых, актуализируются неравенства, связанные с мобильностью: индивиды находятся в разных условиях с точки зрения возможности совершать передвижения. Как отмечает Дж. Урри, «все общества предполагают, что люди могут быть эффективными участниками множества мобильностей. Доступ к ним распределяется неравномерно, но структурирование этого неравенства зависит *inter alia* от экономики производства и потребления объектов, имеющих отношение к данной мобильности, к природе гражданского общества, географическому распределению людей и их деятельности, и, особенно, от действующих систем мобильности и форм их взаимозависимости» [4, с. 142].

Для концептуализации новых неравенств, связанных с мобильностью, В. Кауфман с соавторами заимствуют из биологии понятие «мотильность». Если мобильность подразумевает совершенные или совершаемые перемещения, то мотильность определяется как *способность* индивида, материального объекта, информации быть подвижными в социальном и географическом пространстве [10]. Мотильность, которую эти исследователи трактуют как одну из форм ка-

питала и которая может быть конвертирована в экономический, культурный или символический капиталы, включает три элемента:

- доступность, отсылающую к транспортным средствам, средствам связи, всему спектру услуг, которые возможно использовать в данный момент времени. Эти услуги можно оценивать с точки зрения их близости в пространстве, стоимости доступа к ним;
- компетенции (навыки), к которым относятся физическая способность к перемещению, специальные приобретенные навыки, такие как вождение транспортных средств, способность к планированию и синхронизации деятельности;
- предрасположенность, формируемую потребностями, планами, стремлениями, обязательствами и отсылающую к стратегиям, мотивам, ценностям, привычкам.

В доступе к мобильности выделяют финансовый, физический, организационный и временной аспекты, хотя сложно разделить их однозначно. Финансовое измерение доступа подразумевает не только наличие автомобиля и возможность приобрести билеты для поездки, но и доступ к Интернету и мобильной связи, позволяющий организовать путешествие, а также наличие средств, чтобы оплатить услуги сопровождающих лиц или организаторов поездки, приобрести экипировку для особых путешествий. Физический аспект отражает состояние здоровья индивидов и их способность к перемещению, а также приспособленность среды и транспортных средств к потребностям тех, кто имеет физические ограничения в подвижности. Под организационным аспектом доступа исследователи подразумевают широкий спектр сетевых условий: от личных социальных связей до сети транспортной инфраструктуры. И если мобилизация личной социальной сети позволяет, к примеру, тем, у кого нет собственного автомобиля, получить доступ к автотранспорту (друзей, родственников, соседей), то «там, где люди не имеют доступа к автомобилю, организация общественного транспорта имеет решающее значение» [9, p. 550]. Важны не только близость остановок транспорта, но и направления маршрутов, возможность достичь определенных пунктов назначения. За временным аспектом доступа стоит возможность выбирать время

для поездок, устанавливать их продолжительность, причем как для повседневных, так и для редких.

Так или иначе, выделение разных аспектов и факторов мобильности подчеркивает тот факт, что пространственная мобильность – результат взаимодействия совокупности индивидуальных установок, потребностей, ресурсов и инфраструктурных и институциональных условий. И для разных видов перемещений соотношение их значимостей будет различаться.

В литературе приводится целый ряд классификаций видов пространственной мобильности индивидов. Если попытаться расположить виды индивидуальных перемещений на континууме, то один полюс может быть представлен миграцией, предполагающей намерение навсегда покинуть прежнее место жительства и соответствующее действие, а другой – ежедневной маятниковой миграцией, как правило трудовой. Промежуточные виды мобильности будут предполагать также пересечение границ населенного пункта постоянного проживания, но различаться по временному критерию. В нашей статье используются данные Комплексного наблюдения условий жизни населения РФ (КОУЖ) за 2011 и 2014 гг.[2] В опросах взрослых членов семьи (15 лет и старше) предлагается ответить на вопрос: «Совершали ли вы за последние 12 месяцев туристическую или экскурсионную поездку продолжительностью по крайней мере в одну неделю? Если нет, то укажите год, в котором вы совершали такую поездку последний раз». Для анализа выбраны ответы на этот вопрос, и «формула» пространственных перемещений, которые являются теоретическим объектом исследования, подразумевает, что они не вынужденные (туристические или экскурсионные) и продолжаются несколько дней (длительность «по крайней мере, в одну неделю»).

[2] Всероссийские опросы членов частных домашних хозяйств от 15 лет и старше, проведенные Росстатом в сентябре 2011 и 2014 гг. В 2011 г. опрошено почти 20 тыс. россиян из 9990 домохозяйств, в 2014 г. – более 113 тыс. индивидов из 60 тыс. домохозяйств. Итоги КОУЖ разрабатываются в целом по РФ (по населению в целом и по основным социально-демографическим группам), по федеральным округам (по населению в целом), а в 2014 г. также по субъектам РФ (по населению в целом и по основным социально-демографическим группам). URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/inspection/itog_inspect1.htm .

Туризм в качестве практики пространственной мобильности определяется как «поездка с возвратом в исходную точку, предпринимаемая обычно в деловых, развлекательных и образовательных целях, в ходе которой посещается множество мест и для которой, как правило, предварительно разрабатывается маршрут» [3, с. 47]. В «Международных рекомендациях по статистике туризма, 2008 год», разработанных Всемирной туристской организацией (ЮНВТО), туристические поездки определяются также широко: это «поездки в какое-либо основное место назначения, находящееся за пределами его (путешественника. – *Т.Ч.*) обычной среды, на срок менее года с любой главной целью (деловая поездка, отдых или иная личная цель), за исключением цели трудоустройства на предприятие, зарегистрированное в стране или месте посещения»[3]. Но в социологической литературе (да и в обыденной жизни) нет единства мнений по поводу того, все ли деловые и образовательные поездки, посещения родственников можно отнести к туризму. К примеру, Дж. Ларсен, Дж. Урри и К. Акскхаузен понимают под туризмом все виды перемещений, не связанные с работой, продолжительностью пребывания вдали от дома от одной ночи до одного года [11, p. 52]. Отчасти поэтому в статистике туризма некоторые страны оставляют на усмотрение респондента решение о том, квалифицируется ли совершаемая им поездка как туристская. Однако рекомендуется собирать, в том числе с помощью обследований домашних хозяйств, следующие характеристики туристов: пол, возраст, статус экономической активности, род занятий, годовой доход домохозяйства, семьи или личный доход, образование[4].

Цель настоящего исследования – оценить, какие составляющие доступности мобильности (экономическая, физическая или инфраструктурная) наиболее значимы для пространственных перемещений россиян. Нас интересует, в какой степени дифференциация индивидов по параметрам совершенной ими пространственной мобильности воспроизводит экономическое неравенство, как пространственная до-

[3] *United* Nations Statistics Division and UNWTO. International Recommendations for Tourism Statistics 2008. New York, 2010. – URL: http://unstats.un.org/unsd/tradeserv/tourism/manual.html .

[4] Ibid.

ступность транспортной инфраструктуры смягчает или усиливает влияние экономических ресурсов на пространственные перемещения.

Ограничения исследования проявляются, во-первых, в том, что из параметров пространственных перемещений, подразумевающих выезд из своего населенного пункта, в базе данных фиксируется только факт совершения туристской или экскурсионной поездки. На основе этих данных можно определить уровень туристической мобильности – долю индивидов в населении страны или региона, временно покидавших территорию постоянного проживания с туристическими целями за определенный период, но «за скобками» остаются направления мобильности, реально используемые для нее ресурсы в широком понимании: социальный капитал и сети, информация, транспортные средства. Влияние инфраструктурных условий определяется через дифференциацию уровня туристической мобильности в регионах, различающихся по данным показателям. Во-вторых, имплицитно предполагается одинаковая для всех ценность пространственных перемещений. Нет возможности показать на используемых данных, в какой мере туристическая иммобильность обусловлена отсутствием ресурсов, а в какой – нежеланием быть мобильным. В то же время отсутствие поездок с туристическими или экскурсионными целями не означает, что индивиды не мобильны, но поездки с профессиональными целями, посещения родственников и друзей в опросе не фиксировались. Однако из всех возможных перемещений именно туристическая мобильность в максимальной степени лишена принуждения и является результатом индивидуального выбора. Подчеркивая добровольность туризма, С. МакКейб обозначает его как путешествие-досуг [12, p. 349]. Можно предположить, что из многообразных видов мобильности именно туризм в максимальной степени дифференцирован в зависимости от экономических, культурных, социальных характеристик индивидов и семей.

В нашей работе ставились следующие задачи: выявить дифференциацию населения по уровню мобильности; определить обусловленность данной дифференциации индивидуальными (экономические ресурсы и физическое состояние) и инфраструктурными (развитость транспортной инфраструктуры) факторами.

В 2014 г. 23,7% россиян старше 15 лет совершали за последние 12 месяцев туристическую или экскурсионную поездку продолжительностью по крайней мере в одну неделю. Еще 12,8% осуществили такую поездку в 2010–2013 гг. Ответили, что никогда не были в досуговых поездках, 47,8%. По сравнению с этими данными в 2011 г. уровень туристической мобильности был ниже: совершали поездки в течение 12 месяцев перед опросом 18,7%. В 2007–2010 гг. осуществивших такие поездки было 11%. Доля тех, кто никогда не был в туристических и экскурсионных поездках, среди респондентов в 2011 г. составила 51%, еще 6,3% затруднились ответить на вопрос о таких поездках (табл. 1).

Население всех федеральных округов стало мобильнее, но в разной степени. Если уровень туристической мобильности жителей Сибирского и Южного федеральных округов увеличился на 1–2 п.п., то в большинстве остальных округов он вырос на 5–6 п.п. Максимальный рост доли совершавших туристические и экскурсионные поездки

Таблица 1

Уровень туристической мобильности населения федеральных округов РФ в 2011 и 2014 гг., % от численности населения 15 лет и старше в каждом округе

Округ	2011	2014
Центральный	26,4	32,5
Северо-Западный	24,8	31,0
Южный	20,1	21,2
Северо-Кавказский	7,9	20,2
Приволжский	12,6	18,2
Уральский	15,0	20,9
Сибирский	13,4	15,2
Дальневосточный	21,1	26,8
Крым и Севастополь	–	13,3
Во всей совокупности	*18,7*	*23,7*

произошел в Северо-Кавказском округе: с 7,9 до 20,2%. Самый высокий уровень туристической мобильности отмечен у населения столичных округов и Дальнего Востока. В 2011 г. 41% москвичей выезжали в туристические поездки, в 2014 г. – больше половины (54,8%); петербуржцы немного отстают в уровне туристической мобильности: 35,2 и 45,6% в рассматриваемые годы соответственно. Если исключить из анализа столичные города, уровень мобильности в Центральном и Северо-Западном округах уменьшится до 23% и дифференциация федеральных округов по уровню мобильности сократится в целом.

Среди факторов пространственной мобильности *возраст и состояние здоровья* выступают как ее ограничения. Ожидаемо, что в старших возрастных группах сокращается число тех, кто выезжает за пределы территории постоянного проживания, и наибольшее число мобильных – в возрастных группах до 49 лет. В этих группах, согласно данным КОУЖ, за последний год каждый третий выезжал для туризма и экскурсий за пределы своего населенного пункта, тогда как среди тех, кто старше 70 лет, – 4,4% (табл. 2). Но эта группа, а также респонденты 60–69 лет отличаются с точки зрения прошлого опыта: среди них максимальна доля тех, у кого были такие поездки ранее, больше чем за пять лет перед опросом (26–30%) либо таких поездок не было никогда (51–62%). Столько же никогда не ездивших в путешествия среди самых молодых респондентов, но они обладают возрастной перспективой стать туристами.

За возрастными различиями в досуговой пространственной мобильности стоят возможности и ограничения, связанные как с состоянием здоровья, так и с финансовыми ресурсами: и то, и другое скудеет с возрастом. Но сравнительный анализ показывает, что эти факторы по-разному проявляются в пространственной мобильности индивидов разных возрастов. Если в группах до 60 лет мобильность сильнее сопряжена с уровнем семейных доходов (ϕ Крамера находится в диапазоне от 0,361 до 0,430), чем с самооценкой здоровья (ϕ Крамера меняется от 0,104 до 0,177), то для индивидов старше 60 лет значимость уровня жизни как фактора мобильности снижается (ϕ Крамера составляет 0,250), а для группы старше 70 лет эти факторы становятся статистически равнозначными.

Таблица 2

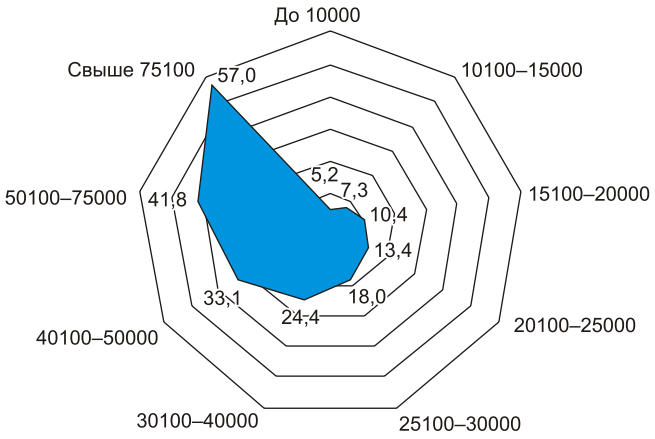
Численность совершавших туристические или экскурсионные поездки в разных возрастных группах, % в каждой возрастной группе, КОУЖ, 2014 г.

Возрастная группа, лет	Когда была последняя туристическая или экскурсионная поездка				Итого
	В последний год	В 2010–2013	В 2009 и ранее	Никогда	
15–19	30,0	14,9	4,0	51,1	100,0
20–29	31,9	16,1	6,1	45,8	100,0
30–39	34,2	17,2	8,8	39,8	100,0
40–49	31,1	14,9	12,0	42,0	100,0
50–59	21,2	12,5	18,0	48,3	100,0
60–69	13,2	9,6	26,0	51,3	100,0
70 и старше	4,4	3,6	29,7	62,3	100,0
Во всей совокупности	*23,7*	*12,8*	*15,7*	*47,8*	*100,0*

Примечание: коэффициент сопряженности ϕ Крамера равен 0,337 (sig. = 0,000).

Иными словами, пока состояние здоровья не выступает ограничением для туристической мобильности, возможность ее совершения определяется *экономическими ресурсами*. По данным КОУЖ-2014, среди имеющих относительно высокие доходы (ежемесячный совокупный семейный доход выше 75 тыс. руб.) более половины в течение года перед опросом выезжали с экскурсионными и туристическими целями за пределы своего населенного пункта (см. рисунок). Среди бедных (совокупный доход не превышал 15 тыс. руб.) мобильными были не более 10%.

Фактически, пространственная иммобильность – один из признаков бедности, который обоснованно используется при измерении бедности на основе лишений [2]: туризм и другие добровольные практики мобильности стали как процессом, так и целью потребления. В последнем случае перемещения, как правило, прямо пропорциональны по дальности и продолжительности экономическим ресурсам, кото-



Численность совершавших туристические или экскурсионные поездки в разных доходных группах, % в каждой группе по данным КОУЖ, 2014 г.

рые индивиды затрачивают на них. Туризм и поездки с другими целями как способы освоения географического пространства доступны преимущественно высокодоходным стратам, и дифференциация населения по пространственной мобильности воспроизводит экономическую стратификацию.

Оперируя данными КОУЖ, мы не можем определить средства передвижения при анализе туристической мобильности, но среди владельцев автомобилей доля мобильных граждан выше. Максимальна она среди тех, в чьих семьях либо два автомобиля (37,7% совершали туристические и экскурсионные поездки в течение последнего года), либо один относительно новый автомобиль (38,4%). Среди не имеющих автомобиля были в туристических поездках за последние 12 месяцев 16,6%, среди владельцев относительно старого автомобиля – 23,2%.

Можно предположить, что дифференциация в пространственной мобильности населения разных федеральных округов отражает не только различия в уровне жизни, но и разное состояние *транспортной инфраструктуры* территорий: ее плотность существенно различается в европейской, сибирской и дальневосточной частях страны.

Плотность железнодорожных путей находится в диапазоне от 14 км на 10 тыс. кв. км территории в Дальневосточном округе до 262 км на 10 тыс. кв. км территории в Центральном (табл. 3). Максимальная плотность автомобильных дорог в Северо-Кавказском и Центральном округах (374 и 345 км на 1 тыс. кв. км территории), минимальная – на Дальнем Востоке (9,1 км на 1 тыс. кв. км территории).

Если сравнивать различия в уровне средних доходов населения федеральных округов, они лишь отчасти совпадут с различиями в уровне пространственной мобильности. Так, в Сибирском, Южном и Приволжском федеральных округах среднедушевые доходы составляют 80–85% от общероссийской величины, но мобильность сибиря-

Таблица 3

Характеристики транспортной инфраструктуры федеральных округов РФ, 2014 г.

Федеральный округ	Плотность железных дорог*	Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием**	Число автобусов общего пользования***	Кол-во аэродромов класса А	Кол-во аэродромов классов Б, В	Кол-во аэродромов классов Г, Д, Е
Центральный	262	345	59	2	11	2
Северо-Западный	78	61	71	1	13	27
Южный	156	207	41	–	9	–
Северо-Кавказский	123	374	26	–	4	1
Приволжский	142	217	57	4	15	1
Уральский	47	39	55	–	19	5
Сибирский	29	35	43	3	17	26
Дальневосточный	14	9	27	6	9	64
Крым и Севастополь	233	463	44	–	1	–

Примечание: * км на 10 тыс. кв. км территории; ** км на 1 тыс. кв. км территории; *** на 100 тыс. чел.

ков сдерживается как ограниченной транспортной инфраструктурой, так и срединным географическим положением: «цена расстояния» из Сибири до любых точек доступа – что на запад или восток страны, что за ее пределы – оказывается выше, чем с других территорий. При слабой наземной транспортной инфраструктуре Дальний Восток – третий макрорегион страны по уровню туристической мобильности населения, что отчасти является эффектом программы субсидирования авиационных перевозок с Дальнего Востока в европейскую часть России и в обратном направлении. В 2014 г. на реализацию этой программы из федерального бюджета было выделено 3,4 млрд руб., льготными авиационными перевозками воспользовались более 490 тыс. пассажиров[5]. Уровень мобильности жителей столиц отражает сверхконцентрацию в этих городах финансовых и транспортных ресурсов.

Чтобы дать оценку влияния рассмотренных переменных на пространственную мобильность, мы использовали бинарную логистическую регрессионную модель: оценивалась вероятность совершения туристических или экскурсионных поездок в течение последнего года в зависимости от уровня дохода семьи, состояния здоровья, наличия автомобиля, места жительства (тип поселения в разрезе город/село), транспортной инфраструктуры региона (субъекта Федерации), в котором проживает респондент. При построении регрессионной модели применялся метод пошагового включения детерминант (критерий проверки – функция правдоподобия). Все независимые переменные при пошаговом включении вошли в уравнение, а значимость статистики Вальда для всех из них равна 0,000. Верно классифицируются 69,6% объектов, доля дисперсии зависимой переменной, которую можно объяснить с помощью уравнения (R^2), равна 24,8% (табл. 4).

В данном наборе предикторов на индивидуальные факторы (связанные с характеристиками индивида и его семьи) приходится 21,6% объясненной дисперсии (с учетом типа населенного пункта, где проживает респондент, – 23,7%), и самый значимый фактор – уровень текущего дохода домохозяйства. И лишь 1,15% объясненной дисперсии

[5] См.: *Росавиация* подвела итоги реализации программы субсидирования авиационных перевозок с Дальнего Востока в европейскую часть России и в обратном направлении. – URL: http://www.favt.ru/novosti-novosti/?id=2089 .

Таблица 4

Параметры уравнения регрессионной модели для события «совершение туристических или экскурсионных поездок в течение последнего года»

Независимые переменные	B-коэффициент	Wald-статистика	Значимость Wald-статистики	Exp(B)	ΔR^2
Совокупный доход семьи, руб.		**2132883,365**	**0,000**		**17,30%**
до 10000					
10100–15000	0,231	9835,250	0,000	1,260	
15100–20000	0,481	47426,991	0,000	1,617	
20100–25000	0,631	83627,401	0,000	1,880	
25100–30000	0,836	153211,948	0,000	2,308	
30100–40000	1,055	249435,871	0,000	2,872	
40100–50000	1,355	401696,784	0,000	3,876	
50100–75000	1,520	502061,076	0,000	4,571	
свыше 75100	1,805	645652,752	0,000	6,078	
Самооценка здоровья		**2257452,134**	**0,000**		**3,63%**
очень хорошее	1,947	1252268,865	0,000	7,011	
хорошее	1,682	1536651,201	0,000	5,377	
удовлетворительное	1,169	751149,516	0,000	3,220	
плохое					
Тип и размер населенного пункта (по численности населения, чел.)		**1086364,824**	**0,000**		**2,05%**
сельское, до 1000					
сельское, 1001–свыше 5000	0,594	154441,924	0,000	1,812	
городское, до 100 тыс.	0,904	410748,301	0,000	2,470	
городское, 100–499,9 тыс.	1,153	636223,961	0,000	3,167	
городское, 500–999,9 тыс.	1,129	509411,114	0,000	3,093	
городское, 1 млн и более	1,293	712298,961	0,000	3,644	

Продолжение табл. 4

Независимые переменные	B-коэффициент	Wald-статистика	Значимость Wald-статистики	Exp(B)	ΔR^2
Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием, км на 1 тыс. кв. км территории региона		**209725,708**	**0,000**		**0,91%**
до 50					
51–150	–0,242	19083,211	0,000	0,785	
151–300	–0,064	1180,756	0,000	0,938	
301–500	–0,238	15345,390	0,000	0,788	
свыше 500	0,244	13008,109	0,000	1,277	
Наличие автомобиля в домохозяйстве		**573927,701**	**0,000**		**0,67%**
нет автомобиля					
есть один автомобиль «старше» 7 лет	0,135	39945,375	0,000	1,145	
есть один автомобиль «моложе» 7 лет	0,485	508533,030	0,000	1,624	
есть два автомобиля	0,449	186511,177	0,000	1,567	
Число автобусов общего пользования, на 100 тыс. чел. населения региона		**54519,701**	**0,000**		**0,08%**
до 20					
21–40	–0,094	10690,586	0,000	0,910	
41–60	0,087	6812,635	0,000	1,091	
61–90	–0,013	112,197	0,000	0,988	
свыше 90	–0,068	2731,462	0,000	0,934	
Плотность железных дорог, км на 10 тыс. кв. км территории региона		27116,348	0,000		**0,06%**
нет железной дороги					

Окончание табл. 4

Независимые переменные	B-коэффициент	Wald-статистика	Значимость Wald-статистики	Exp(B)	ΔR^2
до 50	0,104	956,248	0,000	1,110	
51–100	0,020	32,243	0,000	1,020	
101–200	0,145	1548,620	0,000	1,156	
201–300	0,163	1856,750	0,000	1,177	
свыше 301	0,298	5923,583	0,000	1,346	
Кол-во аэродромов классов Б, В в регионе		31860,449	0,000		**0,04%**
нет аэродромов такого класса					
1 аэродром такого класса	–0,137	24516,960	0,000	0,872	
2 и более аэродромов такого класса	–0,069	2970,696	0,000	0,934	
Кол-во аэродромов классов Г, Д, Е в регионе		**3977,843**	**0,000**		**0,01%**
нет аэродромов такого класса					
1 аэродром такого класса	–0,062	3093,180	0,000	0,940	
2 и более аэродромов такого класса	–0,057	1765,322	0,000	0,945	
Кол-во аэродромов класса А в регионе		**2805,773**	**0,000**		**0,01%**
нет аэродромов такого класса					
1 аэродром такого класса	–0,051	2642,373	0,000	0,950	
2 и более аэродромов такого класса	0,003	5,516	0,019	1,003	
Константа	–4,676	1218074,661	0,000	0,009	
Характеристики модели	R^2 (Нэйджелкерка) = 24,8%; N = 113138; точность исполнения прогноза (доля верно классифицированных объектов) 69,6%				

Примечание: курсивом выделены категории, объявленные контрастными (референтными).

приходится на характеристики транспортной инфраструктуры региона. Если включить в уравнение в качестве предикторов только характеристики инфраструктуры, оно объяснит 9% разброса зависимой переменной. То есть, во-первых, основные различия в досуговой пространственной мобильности задаются личными денежными ресурсами: для индивидов из наиболее обеспеченных семей вероятность совершить туристические или экскурсионные поездки за последний год в шесть раз выше, чем для индивидов из низкодоходных. Во-вторых, влияние характеристик транспортной инфраструктуры на досуговую пространственную мобильность поглощается доходными характеристиками индивидов, т.е. региональные различия в уровне жизни (концентрация высоко- и низкодоходных групп) коррелируют с плотностью транспортной инфраструктуры: регионы с относительно высокими средними доходами населения обладают более плотной транспортной инфраструктурой. В-третьих, досуговая пространственная мобильность в большей мере связана с наземной транспортной инфраструктурой, чем с воздушной. Статистически плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием оказывается самым сильным предиктором, но за счет высокой мобильности жителей регионов с максимальной плотностью дорог (свыше 500 км на 1 тыс. кв. км территории); при меньшей плотности вероятность туристической мобильности даже ниже, чем у жителей регионов с минимальной плотностью дорожной сети. Увеличение плотности железнодорожной сети в регионах равномерно повышает вероятность досуговой мобильности жителей по сравнению с регионами, в которых железной дороги нет.

* * *

Диапазон пространственных перемещений, которые могут стать предметом социологического исследования, широк: от ежедневных перемещений в городском пространстве до межконтинентальных поездок, предполагающих разные радиусы и разные способы освоения пространства. В данной работе выбраны виды мобильности, определяемые нами как возвратные среднесрочные, а для оценки численнос-

ти индивидов, покидавших территорию постоянного проживания, предложен термин «уровень мобильности». Но уровень мобильности чувствителен к критериям, используемым для задания респонденту рамок выбора передвижений, о которых он рассказывает в анкете. Возможно, в контексте исследования уровня жизни правомерно ограничиться изучением мобильности с туристическими целями, так как она коррелирует с материальным положением и является одним из видов статусного потребления, особенно это относится к поездкам за границу [6]. Но сложность эмпирической операционализации понятия «туризм», как и понятий, описывающих другие виды современной пространственной мобильности, заключается во множественности целей одной поездки. В этом плане при попытках строго эмпирически определить, о каких поездках должен рассказывать респондент, теряется часть информации о мобильности с множественными или другими целями. Поэтому данные об уровне мобильности россиян, представленные в статье, – это один из вариантов его оценки. И при изучении перемещений, выделенных по другим критериям, соотношение индивидуальных и инфраструктурных факторов могло бы быть несколько иным.

Эмпирически выявлено, что из составляющих доступа к туристической мобильности ключевой в настоящее время является экономическая. Эта зависимость от экономических ресурсов проявляется, во-первых, в иммобильности низкодоходных семей и индивидов, а во-вторых, в большей туристической подвижности автовладельцев (по сравнению с теми, кто не обладает автотранспортом). Фактором, смягчающим влияние экономических ресурсов, могут выступать социальные сети. В связи с этим как исследовательская перспектива обозначается проблема географической локализации социальной сети, а также стратегии создания и использования сетевых ресурсов для перемещений. Для индивидов, реализующих такие стратегии, предлагается обозначение «сетевые путешественники». Причем речь идет не только о социальных, но и о технологических сетях: сетевые путешественники «владеют сетевыми инструментами, в том числе автомобилями и велосипедами (при движении по дорогам), абонементами и скидками / дисконтными картами для пользования

по льготной цене транспортом (наземным и воздушным), телефонными наземными и мобильными линиями, компьютерами и интернетом. Они, возможно, создают и поддерживают личные страницы и профили в социальных сетях веб-сайтов, адресные книги и коллекции ссылок. Они могут вести веб-журналы и обмениваться фотографиями через общедоступные веб-сайты» [8]. В такой перспективе одной из составляющих доступа к мобильности может стать сетевая компетентность – умение включаться в сетевую коммуникацию с ранее незнакомыми людьми, поддерживать ее и использовать. Какую роль она сыграет для «пространственной мобильности как объективированной формы социальной борьбы за пространственные прибыли»? Пока же все происходит согласно П. Бурдье: в этой борьбе жители «провинции» проигрывают жителям столиц, а жители сельских населенных пунктов – горожанам [1].

Статья подготовлена по плану НИР ИЭОПП СО РАН в рамках приоритетного направления XI.179 (проект XI.179.1.3). Номер регистрации 0325-2016-0012 в ИСГЗ ФАНО

Список источников

1. *Бурдье П.* Социология социального пространства / Пер. с франц.; отв. ред. перевода Н.А. Шматко. – М.: Ин-т эксперимент. социологии; СПб.: Алетейя, 2007. – 288 с.

2. *Гордон Д., Левитас Р., Пантазис К. и др*. Бедность и социальная исключенность в Великобритании // SPERO. Социальная политика: экспертиза, рекомендации, обзоры. – 2007. – № 7. – С. 163–190.

3. *Покровский Н.Е., Черняева Т.И.* Туризм: от социальной теории к практике управления: Учеб. пособие. – М.: Университетская книга; Логос, 2009. – 424 с.

4. *Урри Дж*. Мобильности / Пер. с англ. А.В. Лазарева; вступ. ст. Н.А. Харламова. – М.: Праксис, 2012. – 566 с.

5. *Урри Дж*. Социология за пределами обществ: виды мобильности для XXI столетия / Пер. с англ. Д. Кралечкина. – М.: ИД ВШЭ, 2012. – 334 с.

6. *Фенько А.Б.* Люди и деньги: Очерки психологии потребления. – М.: Независимая фирма «Класс», 2005. – 416 с.

7. *Филиппов А.Ф.* Парадоксальная мобильность // Отечественные записки. – 2012. – № 5. – URL: http://www.strana-oz.ru/2012/5/paradoksalnaya-mobilnost (дата обращения 26.02.2016).

8. *Axhausen K.W., Urry J., Larsen J*. The Network Society and the Networked Traveler. Working Paper. ETH, Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, IVT, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme. 2007. – URL: http://e-collection.library.ethz.ch/view/eth:29509 (дата обращения 18.09.2016).

9. *Cass N., Shove E., Urry J*. Social exclusion, mobility and access // The Sociological Review. – 2005. – Vol. 3, Iss. 3. – P. 539–555.

10. *Kaufmann V., Bergman M.M., Joye D*. Motility: Mobility as Capital // International Journal of Urban and Regional Research. – 2004. – Vol. 28.4. – P. 745–756.

11. *Larsen J., Urry J., Axhausen K*. Social Networks and Future Mobilities: Report to the UK Department for Transport. ETH, Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, IVT, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme. 2006. – URL: http://e-collection.library.ethz.ch/view/eth:28933 (дата обращения 18.09.2016).

12. *McKabe S*. Tourist // The Routledge Handbook of Mobilities / Ed. by P. Adey et al. – London; New York: Routledge, 2014. – P. 349–357.

13. *Sager T*. Freedom as mobility: Implications of the distinction between actual and potential travelling // Mobilities. – 2006. – Vol. 1, No. 3. – P. 465–488.

Информация об авторе

Черкашина Татьяна Юрьевна (Россия, Новосибирск) – кандидат социологических наук, старший научный сотрудник Института экономики и организации промышленного производства СО РАН (630090, Новосибирск, просп. Акад. Лаврентьева, 17, e-mail: touch@nsu.ru); заведующая кафедрой Новосибирского национального исследовательского государственного университета (630090, Новосибирск, ул. Пирогова, 1).

DOI: 10.15372/REG20170107

Region: Economics & Sociology, 2017, No. 1 (93), p. 142–163

T.Yu. Cherkashina

FACTORS OF SPATIAL MOBILITY FOR RUSSIANS

Based on the Integrated Living Conditions Monitoring in Russia, the article determines the levels of population mobility in different Russian regions.

The subject of research is Russian tourism mobility. A series of binary logistic regression equations shows that individual factors (economic status and health) have the greatest impact on tourism probability; the effect of transport infrastructure attributes on the leasure-time spatial mobility is «absorbed» by the characteristics of individual income, i.e. regional discrepancies in the standard of living correlate with the density of transport infrastructure. Spatial mobility for tourism is increasingly associated with land transport infrastructure rather than air transportation. In fact, the differentiation of Russian citizens by their actual tourist mobility parameters replicates economic inequality, and the density of transport infrastructure differentiated by regions does not mitigate the impact that economic resources exert on travel.

Keywords: spatial mobility; tourism; level of mobility; backward mobility; economic resources; transport infrastructure

The publication is prepared within the priority XI.179 (project No. XI.179.1.3) according to the research plan of the IEIE SB RAS

References

1. *Bourdieu, P* & *N.A. Shmatko* (Ed.). (2007). Sotsiologiya sotsialnogo prostranstva [Sociology of Social Space]. Transl. from French. Moscow, Institute of Experimental Sociology Publ.; Saint-Petersburg, Aleteya Publ., 288.

2. *Gordon, D., R. Levitas, C. Pantazis et al*. (2007). Bednost i sotsialnaya isklyuchennost v Velikobritanii [Poverty and Social Exclusion in Britain]. SPERO. Sotsialnaya politika: ekspertiza, rekomendatsii, obzory [Social Policy: Expertise, Recommendations, Overviews], 7, 163–190.

3. *Pokrovsky, N.E*. & *T.I. Chernyaeva*. (2009). Turizm: ot sotsialnoy teorii k praktike upravleniya: ucheb. posobie. 2-e izd., ispr. i dop [Tourism: From Social Theory to Management Practice: Teaching aid, 2nd ed., rev. and upd.]. Moscow, Universitetskaya Kniga Publ., Logos Publ., 424.

4. *Urry, J*. (2012). Mobilnosti [Mobilities]. Transl. from English by A.V. Lazarev, open. chapter by N.A. Kharlamov. Moscow, Praksis Publ. and Consult., 566.

5. *Urry, J*. (2012). Sotsiologiya za predelami obshchestv: vidy mobilnosti dlya XXI stoletiya [Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century]. Transl. from English by D. Kralechkin. NRU HSE Publ., 334.

6. *Fenko, A.B.* (2005). Lyudi i dengi: Ocherki psikhologii potrebleniya [People and Money: Essays in Consumer Psychology]. Moscow, Nezavisimaya firma «Klass» Publ., 416.

7. *Filippov, A.F.* (2012). Paradoksalnaya mobilnost [Paradoxical mobility]. Otechestvennye zapiski [Notes of the Fatherland], 5. Available at: http://www.strana-oz.ru/2012/5/paradoksalnaya-mobilnost (date of access: 26.02.2016).

8. *Axhausen, K.W., J. Urry* & *J. Larsen*. (2007). The Network Society and the Networked Traveler. Working Paper. ETH, Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, IVT, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme. Available at: http://e-collection.library.ethz.ch/view/eth:29509 (date of access: 18.09.2016).

9. *Cass, N., E. Shove* & *J. Urry*. (2005). Social exclusion, mobility and access. The Sociological Review, Vol. 3, Iss. 3, August, 539–555.

10. *Kaufmann, V., M.M. Bergman* & *D. Joye*. (2004). Motility: mobility as capital. International Journal of Urban and Regional Research, 28.4, December, 745–756.

11. *Larsen, J., J. Urry* & *K. Axhausen*. (2006). Social Networks and Future Mobilities. Report to the UK Department for Transport. ETH, Eidgenössische Technische Hochschule Zürich, IVT, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme. Available at: http://e-collection.library.ethz.ch/view/eth:28933 (date of access: 18.09.2016).

12. *McKabe, S.; P. Adey et al*. (Eds.). (2014). Tourist. The Routledge Handbook of Mobilities: [a collection of articles]. London; New York, Routledge, 349–357.

13. *Sager, T.* (2006). Freedom as mobility: implications of the distinction between actual and potential travelling. Mobilities, Vol. 1, No. 3, November, 465–488.

Information about the author

Cherkashina, Tatyana Yurievna (Novosibirsk, Russia) – Candidate of Sciences (Sociology), Senior Researcher at the Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (17, Ac. Lavrentiev av., Novosibirsk, 630090, Russia, e-mail: touch@nsu.ru); Head of Department at Novosibirsk National Research State University (1, Pirogov st., Novosibirsk, 630090, Russia).

Рукопись статьи поступила в редколлегию 14.11.2016 г.