

УДК: 331.556+314.151(470-924.71)

DOI: 10.35595/2414-9179-2023-2-29-137-149

И.М. Яковенко<sup>1</sup>, А.Б. Швец<sup>2</sup>, Д.А. Вольхин<sup>3</sup>

## КАРТОГРАФИЧЕСКИЕ МАРКЕРЫ СТИЛЯ ЖИЗНИ СЕЛЬСКИХ ЖИТЕЛЕЙ КРЫМА

### АННОТАЦИЯ

Рассматривается методика картографической интерпретации информации о рекреационной мобильности населения городских и сельских территорий рекреационных районов Крыма. Рекреационная мобильность населения, по авторской версии, может служить индикатором стиля жизни людей. Для сельского населения Крыма стиль жизни актуализировался как возможность использования свободного времени, не связанного с работой в сфере сельского хозяйства. Авторами проведены опросы общественного мнения жителей Крыма в 2019 и 2021 гг. Целью опросов стало формирование пространственной модели внутрикрымской рекреационной мобильности людей и возможности ее картографического подтверждения в процессе исследования социальной мобильности жителей сельских территорий. Рекреационная мобильность населения учитывалась в картографических сюжетах его предпочтений в отношении видов и сезонов отдыха, дальности и частоте поездок на отдых. Для выявления особенностей сельского стиля жизни авторы использовали сопоставление характеристик рекреационной и социальной мобильности населения. Социальная мобильность населения сельских территорий определялась в процессе опроса общественного мнения сельских жителей, позволяющего сделать вывод о наличии у них желания связывать свое и будущее детей с жизнью в селе. Разработаны картосхемы, подтверждающие невысокую рекреационную мобильность сельских жителей периферийных территорий Крыма. Сделан вывод о зависимости этого вида перемещений от особенностей транспортной доступности мест проживания сельского населения, а также ценовой политики на общественном транспорте. В стиле жизни населения крымской периферии — Северного и большей части Центрального рекреационных районов, где почти две трети жителей проживают в сельской местности — слабо представлены традиционные для Крыма поездки с целью купально-пляжного отдыха. Стиль жизни этих территорий, а также периферийных Северо-Западного и Восточного рекреационных районов Крыма практически не имеет мобильности, связанной с оздоровлением. Одной из причин высокой социальной мобильности сельского населения периферийных регионов Крыма может быть слабая трансформированность его стиля жизни, проявленная в структуре предпочтений в отдыхе.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** география, мобильность населения, стиль жизни, сельские территории, Крым

<sup>1</sup> ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского», Институт «Таврическая академия», факультет Географии, Геоэкологии и Туризма, пр-т Академика Вернадского, д. 4, Симферополь, Россия, 295007, *e-mail*: yakovenko-tnu@ya.ru

<sup>2</sup> ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского», Институт «Таврическая академия», факультет Географии, Геоэкологии и Туризма, пр-т Академика Вернадского, д. 4, Симферополь, Россия, 295007, *e-mail*: fusion10@mail.ru

<sup>3</sup> ФГАОУ ВО «Крымский федеральный университет имени В.И. Вернадского», Институт «Таврическая академия», факультет Географии, Геоэкологии и Туризма, пр-т Академика Вернадского, д. 4, Симферополь, Россия, 295007, *e-mail*: lomden@mail.ru

**Irina M. Yakovenko<sup>1</sup>, Alexandra B. Shvets<sup>2</sup>, Denis A. Volkhin<sup>3</sup>**

## **CARTOGRAPHIC MARKERS OF LIFESTYLES OF RURAL RESIDENTS OF CRIMEA**

### **ABSTRACT**

The method of cartographic interpretation of information on recreational mobility of the population of urban and rural territories of recreational areas of Crimea is considered. Recreational mobility of the population, according to the author's version, can serve as an indicator of people's lifestyle. For the rural population of Crimea, the lifestyle was actualized as an opportunity to use free time not related to work in the field of agriculture. The authors conducted public opinion polls of Crimean residents in 2019 and 2021. The purpose of the surveys was to form a spatial model of intra-Crimean recreational mobility of people and the possibility of its cartographic confirmation in the process of studying the social mobility of rural residents. The recreational mobility of the population was taken into account in the cartographic plots of its preferences regarding the types and seasons of recreation, the range and frequency of trips to rest. To identify the features of rural lifestyle, the authors used a comparison of the characteristics of recreational and social mobility of the population. The social mobility of the population of rural areas was determined in the process of a public opinion poll of rural residents, which allows authors to conclude that they have a desire to connect their own and the future of children with life in the village. The maps have been developed confirming the low recreational mobility of rural residents of the peripheral territories of the Crimea. The conclusion is made about the dependence of this type of movement on the features of transport accessibility of places of residence of the rural population, as well as pricing policy on public transport. In the lifestyle of the population of the Crimean periphery — the Northern and most of the Central recreational areas, where almost two-thirds of residents live in rural areas, traditional trips for the purpose of bathing and beach holidays are poorly represented. The lifestyle of these territories, as well as the peripheral Northwestern and Eastern recreational areas of Crimea, has practically no mobility associated with health improvement. One of the reasons for the high social mobility of the rural population of the peripheral regions of Crimea may be the weak transformation of their lifestyle, manifested in the structure of preferences in recreation.

**KEYWORDS:** geography, population mobility, lifestyle, rural areas, Crimea

### **ВВЕДЕНИЕ**

Стиль жизни понимается исследователями как составная часть образа жизни населения и не часто становится самостоятельным объектом изучения, растворяясь в характеристиках обустроенности населенных мест. Между тем, стиль жизни как философское понятие имеет значение для тех вариантов социальной практики, которые описывают диалектику взаимодействия традиции и новации. Стиль жизни ближе к

---

<sup>1</sup> V.I. Vernadsky Crimean Federal University, Institute "Taurida Academy", Faculty of Geography, Geoecology and Tourism, 4, Academician Vernadsky ave., Simferopol, 295007, Russia,  
*e-mail: yakovenko-tnu@ya.ru*

<sup>2</sup> V.I. Vernadsky Crimean Federal University, Institute "Taurida Academy", Faculty of Geography, Geoecology and Tourism, 4, Academician Vernadsky ave., Simferopol, 295007, Russia,  
*e-mail: fusion10@mail.ru*

<sup>3</sup> V.I. Vernadsky Crimean Federal University, Institute "Taurida Academy", Faculty of Geography, Geoecology and Tourism, 4, Academician Vernadsky ave., Simferopol, 295007, Russia,  
*e-mail: lomden@mail.ru*

пониманию традиции, ее неизменности, преемственности, выработке определенных ценностей в человеческих коллективах.

Стиль жизни людей представляется нам сюжетом, запечатленным в картине их деятельности, которая формируется порой стихийно. Для сельских жителей традиционной формой деятельности является физический труд. Его альтернатива — отдых, восстановление здоровья — может составлять несущественную часть картины жизни этой категории населения.

Для изучения сельского стиля жизни важно понять, где проходит разграничительная линия между традицией и новацией. Это позволит подобрать адекватный методический аппарат исследования сельского стиля жизни.

В определении сущности стиля жизни мы отдали предпочтение его трактовке, в работах географов А.И. Алексеева и др. [2020] и Т.Г. Нефедовой [2012]. Отмечая огромное разнообразие сельского освоения территории России, эти авторы подчеркивали необходимость поиска маркеров его типологических черт. Одним из маркеров типологического подхода к изучению сельских территорий является *стиль жизни* их населения, понимаемый как *способ организации личного времени свободного от сельскохозяйственной деятельности и формирующего картину мира у жителя села*.

Рекреационная деятельность как способ организации свободного времени сельскими жителями — это один из аспектов того пограничья между традиционным и новационным, которое позволяет фиксировать смену или сохранение стиля жизни. Для сельских жителей стиль отдыха чаще всего проявлен в верности домашнему очагу, от которого они неохотно отлучаются после завершения тяжелых по физическим нагрузкам сельскохозяйственных работ. Сельские жители, в отличие от городских, предпочитают отдых размеренный, домашний, незатратный, а в условиях оснащения телевизионными и другими устройствами — виртуальный. Именно такие схемы организации рекреационной деятельности сельскими жителями описываются в обобщающих исследованиях российских социологов [Зборовский, 2006; Смыслы..., 2016; Шевчук, 2016; Лушникова, 2020]. Однако в этих работах нет ответа на вопрос о маркерах изменения стиля жизни.

Сложно отыскать сюжеты о маркерах стиля жизни и в современных атласах. В отечественной и зарубежной общественной географии отсутствуют общепризнанные методики картографического исследования сельского стиля жизни по результатам опросов общественного мнения. Чаще всего сельский стиль жизни прослеживается как аспект демографических потерь сельских территорий или результат перераспределения населения между центром и периферией [Морковская и др., 2021]. Многочисленны работы о степени инфраструктурной обустроенности сельских территорий [Whitener, 2007; Wojcik, 2014] и доступности социальных благ для различных возрастных категорий сельских жителей, как это заявлено в европейском проекте МАМВА — «Максимальная мобильность и доступность услуг в регионах, затронутых демографическими изменениями» [Mobility for all..., 2020].

Рекреационная (туристская) мобильность населения и ее картографирование выступает актуальным предметом исследований, прежде всего, в зарубежной рекреационной географии и туристском геомаркетинге. Построение карт мобильности рассматривается в контексте мониторинга туристского спроса и его пространственного распределения для решения задач управления туристскими дестинациями. Развернутый анализ научного картографирования туристской мобильности на основе библиографического обзора 300 статей, вышедших в 1980–2019 гг., предпринят группой колумбийских и испанских авторов [Chantre-Astaiza, 2019]. Основное внимание этих исследователей было уделено анализу технологических достижений в сборе данных для отслеживания передвижения и поведения туристов. В статье итальянских ученых

Р. Д'Агата, С. Гоццо и В. Томаселли предлагалось использовать сетевой анализ для картографического изучения туристской мобильности Сицилии; в качестве исходной информации использовались данные опросов туристов, отбывающих из аэропортов и портов острова [D'Agata, 2013]. В опубликованной в 2022 г. статье апробирован интересный подход к идентификации моделей мобильности групп посетителей города на примере Барселоны с применением искусственного интеллекта и данных социальных сетей [Orama, 2022]. В соответствии с типом мобильности и предпочтениями в посещении мест формируются кластеры туристов и строятся соответствующие им профили пользователей. Анализ научно-методических публикаций позволяет констатировать отсутствие работ, посвященных картографированию туристско-рекреационной мобильности жителей сельских районов в ее обусловленности социально-экономическими и социокультурными факторами, определяющим стиль жизни современного села.

*Целью работы* стал поиск картографического маркера, позволяющего определить характеристики стиля жизни сельских жителей Крыма в аспекте их рекреационной мобильности для уточнения методического арсенала общественно-географических исследований сельских территорий.

## **МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ**

Представление о стиле жизни как варианте организации людьми свободного времени позволило авторам обратиться к понятию рекреационная мобильность населения. Картографическая характеристика рекреационной мобильности населения позволяет получить информацию о самых общих особенностях стиля жизни людей, связанных с их важнейшей поведенческой моделью — отдыхом.

Региональная конкретизация представлений о способах организации отдыха была проведена в условиях Крымского полуострова и тех рекреационных районов, которые выделяются здесь традиционно.

В пределах рекреационных районов Крыма находятся как городские, так и сельские территории. Чтобы уточнить особенности рекреационной мобильности сельских жителей, авторы провели сопоставление результатов двух опросов общественного мнения: «Внутрирегиональная рекреационная мобильность населения Крыма» (апрель–май 2019 г.) и «Сельские территории Республики Крым: проблемы, образ жизни, перспективы» (июнь 2021 г.). Результаты упомянутых выше опросов реализованы в картосхеме «Внутрирегиональная рекреационная мобильность населения (по результатам социологического опроса 2019 г.)» в «Атласе социокультурных процессов в Крыму» [Атлас..., 2021] и авторских картосхемах «Временная транспортная доступность территорий Крыма относительно туристско-рекреационных центров, 2022 г.», «Транспортная доступность города Симферополь с учетом автобусного сообщения, 2022 г. (по данным автотранспортных организаций Крыма)», которые позволили объяснить территориальные особенности мобильности населения тех рекреационных районов Крыма, где сконцентрирован основной массив сельских жителей.

Сельские жители концентрируются преимущественно в степных регионах северной, центральной и восточной частей Крымского полуострова. На картосхеме «Внутрирегиональная рекреационная мобильность населения (по результатам социологического опроса 2019 г.)» пространственные границы сельских территорий совпадают с Северным, Северо-Западным, Западным, Восточным и частично Центральным рекреационными районами (в Центральном районе учитывалась территория со степными ландшафтами).

Опрос общественного мнения по особенностям рекреационной мобильности населения проводился с использованием функционала социальной сети «ВКонтакте», а

опрос по образу жизни сельских жителей — с выездом в 30 сельских населенных пунктов 14 муниципальных районов Республики Крым и территории города федерального значения Севастополя. Все поселения выбирались в качестве ключевых, позволяющих определить образ жизни сельского населения в пределах разных ландшафтных зон, имеющих различия в миграционной динамике населения и транспортной доступности административного центра до исследуемого населенного пункта (до 30 мин., от 30 до 60 мин., свыше 60 мин.).

В опросах общественного мнения использовалась стратифицированная выборка, в которой участвовали лица от 18 лет и старше. Респондентам предлагались вопросы по 7 проблемным направлениям: длительность проживания в сельской местности, перспективы проживания в сельской местности, поколенческий выбор проживания в сельской местности, частота и цели поездок сельских жителей, проблемы транспортной доступности сельской местности, места предпочтительного отдыха сельских жителей, видовое разнообразие отдыха сельских жителей.

Общее число опрошенных составило 415 чел. Половая принадлежность респондентов представлена 43,2 % мужчин и 56,8 % женщин (половозрастная структура населения Республики Крым по итогам переписи населения 2014 г. зафиксировала мужчин — 45,9 %, женщин — 54,1 %, в г. Севастополе — соответственно 46,2 % и 53,8 %). Этническая структура респондентов целевой аудитории распределилась следующим образом: русские — 53,7 %, украинцы — 21,6 %, крымские татары — 20,6 %, представители других национальностей — 3,8 %, отказавшиеся назвать национальность — 0,3 %. Возрастные когорты опрашиваемых были представлены: 18–30 лет — 14,6 %; 31–45 лет — 23,8 %; 46–60 лет — 32,4 % и старше 60 лет — 29,2 %.

Статистическая ошибка выборки в среднем составила 4,5 %.

Рекреационная мобильность населения была принята авторами в качестве основного маркера стиля жизни сельских жителей Крыма, которая изучалась картографически при помощи дополнительных характеристик:

- рекреационных предпочтений жителей Крыма (включены все формы организации отдыха — организованные и неорганизованные);
- их сезонных вариантов проведения отдыха (картографировался в виде сложной структурной картодиаграммы);
- дальности и частоты рекреационных поездок (показан на картосхеме знаками движения);
- аттрактивности территории для поездок жителей с рекреационными целями.

Картографическое моделирование и пространственный анализ рекреационной мобильности сельского населения Крыма осуществлялись в программе ArcGIS ArcInfo 10.2: программный пакет ArcInfo Desktop с набором дополнительных модулей для расширения функциональности системы.

Выбрав перечисленные выше характеристики, объясняющие рекреационную мобильность сельских жителей, мы не ставили целью выяснение их экономического содержания (стоимость проживания, доходы жителей, их занятость). Для картографирования стиля жизни — сложного социального явления — важнее понять его поведенческие проявления в среде носителей. Одним из вариантов, позволяющих изучить поведенческие стереотипы сельских жителей, является учет пространственной разобщенности мест проживания и отдыха этой категории жителей. Эта методическая задача решена в нашем исследовании с помощью показателей транспортной (временной и ценовой) доступности различных территорий Крыма для сельских жителей региона.

Основными источниками информации о транспортной доступности послужили официальные сайты транспортных организаций Крыма и агрегаторы информации о

графиках и ценах автобусного транспортного сообщения в регионе. Полученные статистические данные стали основой для создания базы данных геоинформационной системы. Набор векторных линейных геоданных, содержащий информацию о дорожно-транспортной сети Крыма был получен из открытого ресурса OpenStreetMap, который предоставляет качественные и количественные характеристики для создания ГИС и возможность многофакторной классификации дорог. Для получения картографических цифровых моделей транспортной доступности использовалась ГИС-программа QGIS 3.22.3 и ее модули: сетевой анализ (QNEAT3), интерполяция и другие стандартные инструменты пространственного анализа и геообработки векторных и растровых данных. Расчет показателей транспортной доступности осуществлялся с учетом морфологии транспортной сети и скоростного режима дорог (для дорог федерального и регионального значения была определена расчетная скорость 80 км/ч, для остальных дорог муниципального значения — 50 км/ч). Использование инструментов пространственного анализа (подсчет количества точек в полигоне по заданному атрибуту — численность населения, согласно данным Переписи населения в Крыму в 2014 г.) позволило для каждой зоны транспортной доступности определить численность проживающего в ней сельского населения.

## РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Картографическое моделирование внутрирегиональной рекреационной мобильности населения Крыма включало построение комплексной аналитико-синтетической карты и последующую интерпретацию пространственно скоординированной картографической информации по следующим направлениям (рис. 1):

*Изучение стереотипов рекреационного поведения жителей Крыма в отношении функциональных и временных рамок проведения рекреационных занятий.* Структура картодиаграмм, помещенных в границы 8 рекреационных районов Крыма, наглядно демонстрирует высокий удельный вес предпочтений купально-пляжных и культурно-познавательных занятий. Например, в Южном рекреационном районе Крыма удельный вес респондентов, указавших на данный вид занятий, превышает 40 %, в Северо-Западном районе — 28,5 %, в то время как в предпочтениях жителей сельских районов Северного Крыма этот сегмент составил всего 5,9 %. Предпочтения сезонов проведения рекреационных занятий определяются особенностями ресурсного потенциала и рекреационной специализации районов. Так, в районах традиционной курортной специализации востребованы летний сезон (33–50 % ответов респондентов из других районов и 28–34 % ответов местных жителей) и круглогодичные, прежде всего, санаторно-курортные занятия. В Центральном районе, где популярен горно-пешеходный туризм, высока доля предпочтений летнего и весеннего сезонов (28,1 и 20,3 % соответственно). Следует заметить, что особенностью стиля жизни сельских жителей степного Крыма является совпадение во времени курортного сезона с сезоном активных зерноуборочных работ, что вынуждает сдвигать рекреационные поездки на осенний период.

*Выявление дальности и частоты рекреационных поездок.* Средняя дальность рекреационных поездок жителей района в значительной степени определяется рекреационно-географическим положением территории их постоянного проживания. Для жителей Южного рекреационного района, занимающего центральное место в системе внутрирегиональных рекреационных потоков, средняя дальность перемещений не превышает 100 км, при этом доминирует западный вектор (в соседний Севастопольский городской округ). Худшее рекреационно-географическое положение имеет Северный Крым. В структуре дальности поездок сельских жителей района преобладают поездки на

расстояние более 300 км (на них приходится 67,5 %; преобладающий вектор перемещений — южный). Общая конфигурация внутрорегиональных потоков — моноцентрическая с гипертрофированно выраженным фокусом Южного берега Крыма, что подчеркивает наличие резких диспропорций в степени рекреационной освоенности полуострова. Ответы респондентов позволяют утверждать, что поездки сельских жителей с рекреационными целями носят нерегулярный, эпизодический характер и часто ограничены «соседскими» перемещениями. Менее 1 поездки в год совершают 50 % жителей Южного района и 47,2 % — Юго-Восточного района, в районах с преобладанием сельскохозяйственной специализации характерно проведение 1–2 поездок (33–40 % опрошиваемых). Наибольшей мобильностью (более 2 рекреационных поездок в год) отличаются жители Восточного рекреационного района (городской округ Керчь, Ленинский муниципальный район).

*Оценка аттрактивности района для поездок жителей Крыма с рекреационными целями.* Опрос населения показал, что приоритетными направлениями выездов остаются Южный и Юго-Восточный районы, что связано как с их объективными лидерскими позициями в рейтинге рекреационных районов Крыма по критерию качества рекреационной среды, так и с политикой туристско-экскурсионных фирм и слабой рекламно-имиджологической активностью других регионов. Подавляющее количество муниципальных районов Северного, Центрального и Восточного Крыма традиционно имеет очень низкую рекреационную аттрактивность для жителей полуострова.

Рекреационную мобильность сельских жителей Крыма как маркер стиля жизни важно сопоставить с их социальной пространственной мобильностью. Под последней понимается совокупность поездок за пределы своего населенного пункта с целью поиска работы, удовлетворения потребностей в получении социальных услуг (образование, лечение, оформление документов и т. п.), покупки товаров, посещения родственников и друзей. Сравнение результатов двух опросов сельских жителей Крыма показало более высокую (по сравнению с рекреационной мобильностью) социальную пространственную подвижность селян региона [Швец, Киселева и др., 2021]. На вопрос интервьюеров «Как часто Вы выезжаете за пределы своего населенного пункта?» более половины (57,4 %) респондентов из числа сельских жителей Крыма отмечали, что выезжают за пределы своего населенного пункта с различными социальными целями ежедневно или еженедельно, что существенно превышает показатель частоты поездок с рекреационными целями и свидетельствует о высокой социальной пространственной мобильности сельского населения региона. Несовпадение рекреационной и социальной мобильности сельского населения Крыма можно объяснить несколькими факторами.

Диспропорции в уровне развития и размещении производства товаров и объектов социальной инфраструктуры в сельской местности с одной стороны, и в административных центрах и городах — с другой, являются движущей силой маятниковых миграций. В Крыму, как и во многих российских регионах, эти процессы усиливаются существованием нерешенных проблем с занятостью населения и слабым развитием сферы услуг в сельской местности. Таким образом, высокая социальная пространственная мобильность для многих сельских жителей Крыма, подобно общероссийской тенденции, является жизненно необходимой частью их образа жизни. На этом фоне рекреационные цели для большинства селян Крыма не являются главной мотивацией их пространственной мобильности.

Для подтверждения того, что рекреационная мобильность как маркер стиля жизни сельского населения формируется под влиянием особенностей транспортной доступности центров обслуживания, нами были разработаны картографические модели временной и ценовой (тарифной) транспортной доступности центров обслуживания (рис. 2 и 3).

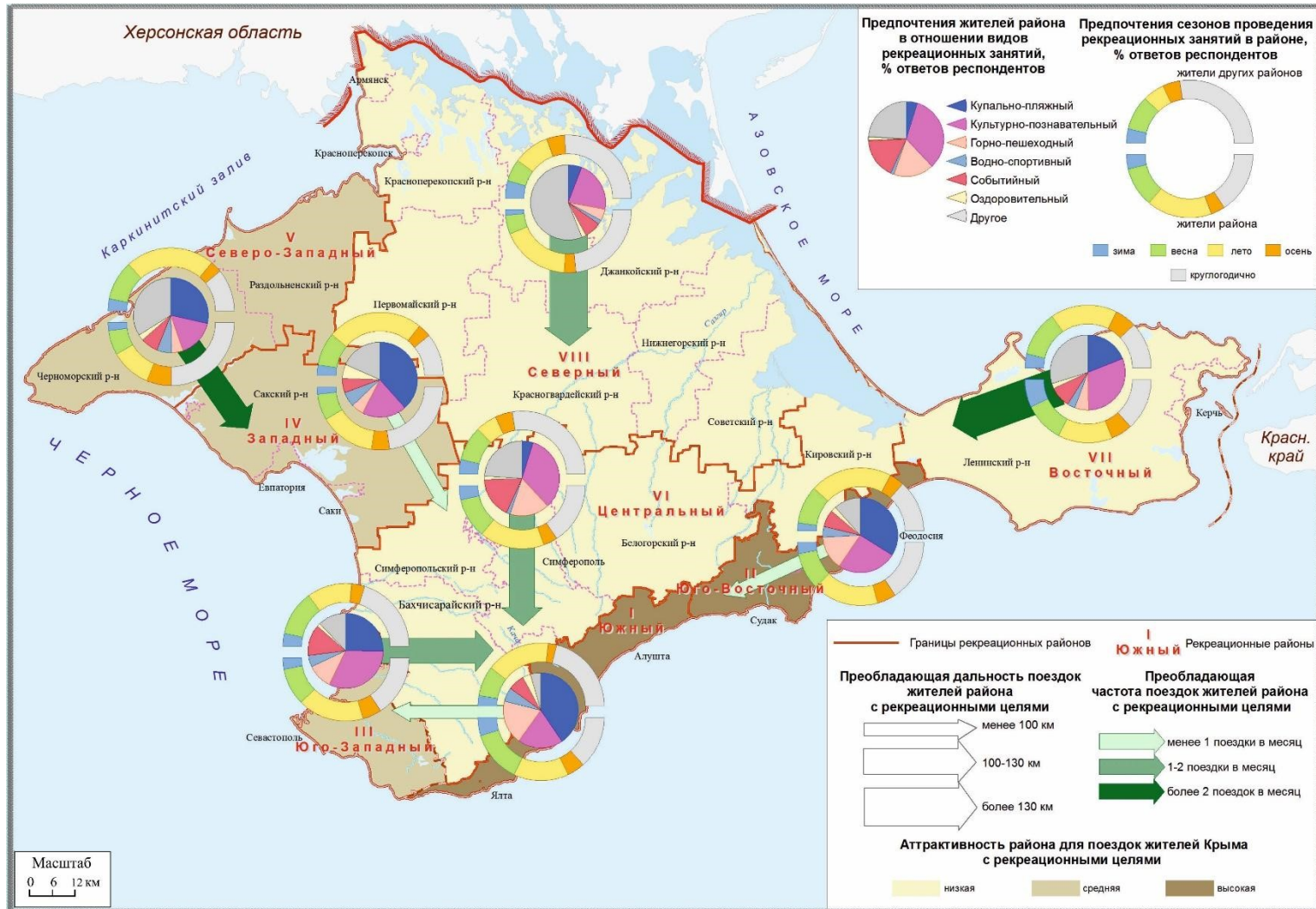


Рис. 1. Внутрорегиональная рекреационная мобильность населения (по результатам социологического опроса 2019 г.).

Авторы: И.М. Яковенко, Н.В. Страчкова, Е.А. Дудник, К.В. Лобас, 2021 г.

Fig. 1. Intraregional recreational mobility of the population (according to the results of the 2019 opinion poll).

Authors: I.M. Yakovenko, N.V. Strachkova, E.A. Dudnik, K.V. Lobas, 2021



Большая часть сельских территорий Крыма расположена в зоне транспортной доступности рекреационных центров до 1 ч. В зоне 30-минутной доступности проживает около 600 тыс. чел. (или 62 %) сельских жителей Крыма, в зоне от 30 до 60 мин — 150 тыс. сельских жителей (15,5 %), изохроны 90–150 мин оконтуривают около 218 тыс. селян (22,6 %). Если учитывать жителей только сельских нерекреационных населенных пунктов, то доля жителей таких сел, значительно удаленных (более 90 мин) от рекреационных центров, возрастает до 30 %. Наименее благоприятная ситуация наблюдается в Северном рекреационном районе и отдельных муниципалитетах Восточного района, жители сельских территорий которых на поездку до ближайшего рекреационного центра вынуждены тратить 1,5–2 ч в одну сторону, а для достижения наиболее популярных курортов ЮБК и Западного Крыма — до 3 ч в одну сторону.

Для интенсивности социальной пространственной мобильности важна транспортная доступность ключевых социально-экономических центров региона — районных центров и городов, где для жителей сел доступны широкий спектр услуг и больше вариантов трудоустройства. В ходе пространственного анализа картографической модели транспортной доступности указанных центров была обнаружена иная географическая картина, по сравнению с доступностью рекреационных центров. Более 75 % сельских жителей Крыма проживают в зоне 30-минутной транспортной доступности районных центров или городов, в зоне от 30 мин до 1 ч — еще 24 % селян.

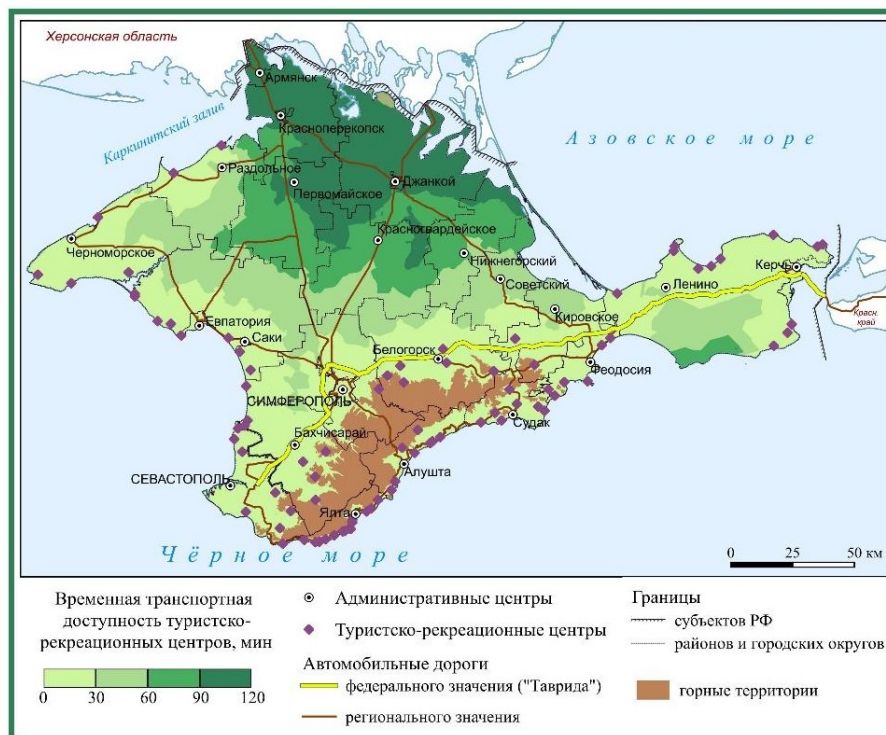


Рис. 2. Временная транспортная доступность территорий Крыма относительно туристско-рекреационных центров, 2022 г. Автор Д.А. Вольхин, 2022 г.

Fig. 2. Temporary transport accessibility of the territories of Crimea relative to tourist and recreational centers, 2022. Author D.A. Volkhin, 2022

На мобильность населения влияет не только дистанционная и временная транспортная доступность объектов интереса, но и ценовая доступность. На большей части сельских территорий Крыма отсутствуют прямые автобусные рейсы в главные курортные центры региона, в результате чего большая часть межрайонных внутрикрымских

транспортных потоков, в т. ч. рекреационных, осуществляется через Симферополь — главный транспортный узел Крыма. Пространственный анализ цифровой модели тарифной транспортной доступности Симферополя в виде псевдоизоцен выявил следующие особенности (рис. 3). Псевдоизоцена со значением 100 руб. за проезд в автобусе в одну сторону оконтуривает пригороды Симферополя и самую западную часть Белогорского района. Большая часть Западного и Центрального рекреационных районов располагаются в зоне псевдоизоцены 200 руб. Значительную часть сельских территорий Северного, Северо-Западного и Восточного рекреационных районов оконтуривают псевдоизоцены со значением более 400 руб., что является критической величиной для частых поездок в Симферополь, особенно с целью отдыха, т. к. путь в две стороны может стоить 800–1200 руб.

Сопоставление картографических моделей временной и тарифной транспортной доступности рекреационных территорий Крыма обнаруживает несовпадение их уровней. Если 2–3 ч времени в пути не является серьезным барьером для регулярных рекреационных поездок из отдаленных территорий Крыма, то затраты денежных средств могут оказаться существенными для жителей сельскохозяйственных районов, доходы которых чаще всего ниже среднекрымского показателя. Например, семье из 3 человек, проживающей на севере, востоке или северо-западе Крыма, для поездки на Южный берег в обе стороны необходимо потратить около 4 тыс. руб.

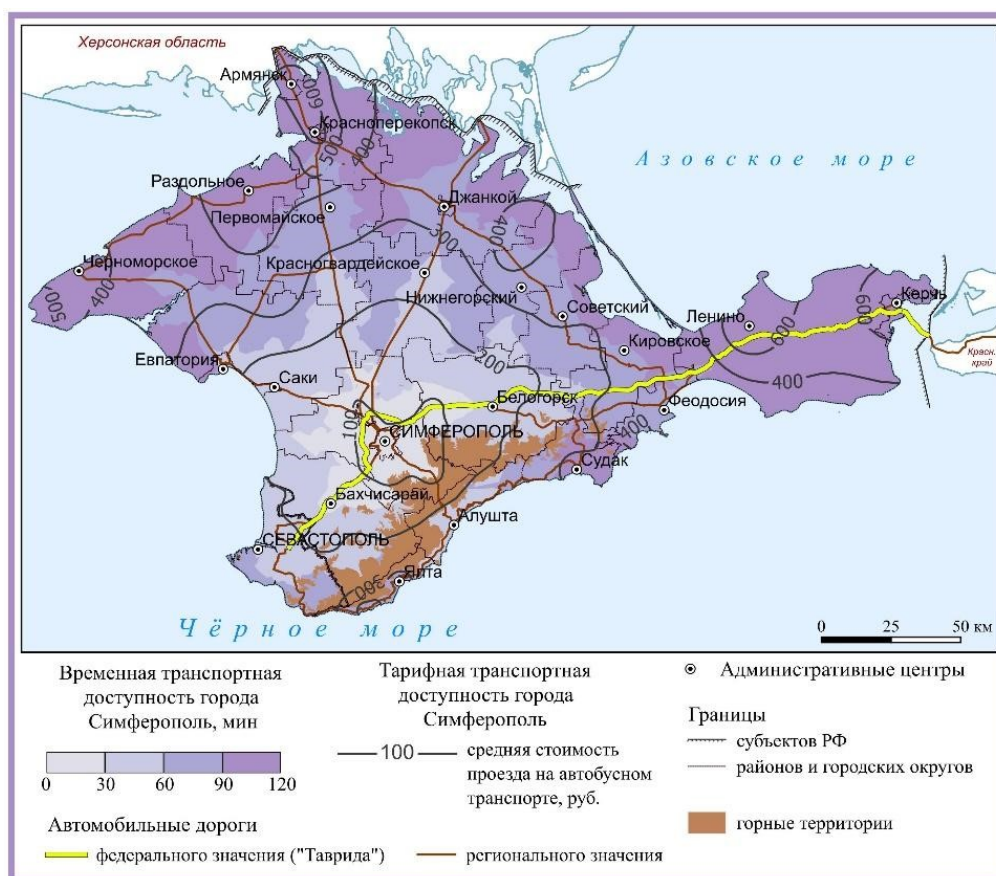


Рис. 3. Временная и тарифная транспортная доступность города Симферополь с учетом автобусного сообщения, 2022 г. (по данным автотранспортных организаций Крыма). Автор Д.А. Вольхин, 2022 г.

Fig. 3. Transport accessibility of the Simferopol by time and cost, taking into account bus service, 2022 (according to the data of motor transport organizations of the Crimea). Author D.A. Volkhin, 2022

## ВЫВОДЫ

Рекреационная мобильность населения региона выступает важной составляющей их современного стиля жизни. Пространственная модель рекреационного поведения местного населения Крыма изучалась с привлечением социологических методов исследования и построенной на основе полученной информации комплексной аналитико-синтетической карты. Было установлено, что рекреационная мобильность населения определяется особенностями распределения туристско-рекреационного потенциала, хозяйственной специализацией и уровнем социально-экономического развития районов постоянного жительства людей, транспортной доступностью рекреационных объектов.

Карта «Внутрирегиональная рекреационная мобильность населения (по результатам социологического опроса 2019 г.)» продемонстрировала относительно слабое участие сельских жителей степных периферийных районов Крыма во внутрирегиональных рекреационных потоках. Отсутствие общественно значимых рекреационных ресурсов, транспортно-логистическая отдаленность, а также занятость населения в сельскохозяйственных работах обуславливают нерегулярный характер поездок в течение весенне-летнего сезона в районы купально-пляжного отдыха. Преобладающим видом рекреационной мобильности является посещение традиционных курортов и туристско-экскурсионных центров полуострова с отчетливо выраженным тяготением рекреационных потоков к приморским районам Южного, Юго-Восточного и Юго-Западного Крыма.

ГИС-моделирование и сравнительный пространственный анализ рекреационной и социальной мобильности сельских жителей Крыма, а также учет транспортной доступности рекреационных центров, выявили следующие особенности. С точки зрения временных и денежных затрат доступность объектов интереса для повседневной социальной пространственной мобильности сельских жителей Крыма контрастно превосходит доступность рекреационных центров региона. Дистанционная, временная и стоимостная транспортная доступность рекреационных центров Крыма для сельских территорий региона — уязвимая характеристика транспортно-географического положения глубинных и северных сельских территорий Крыма. Свободное время сельские жители большей части Крыма предпочитают тратить не на организацию своего отдыха, а на преодоление социально-экономического неравенства.

Пониженная временная и ценовая транспортная доступность наиболее комфортных и популярных центров купально-пляжного туризма для жителей удаленных от моря территорий Крыма — одна из причин замещения этого вида рекреационных занятий на другие, главным образом, познавательную и горно-пешеходную рекреацию, что в целом сложно совмещается с привычным для сельских жителей стилем жизни. Отсутствие местных центров организации досуга и оздоровления в периферийных сельских районах Крыма вынуждает сельских жителей отказываться от регулярных рекреационных поездок.

В целом следует отметить слабые изменения в стиле жизни жителей сельских территорий Крыма, особенно его степной части. Позитивные изменения в стиле жизни этой категории крымчан могут возникнуть в результате целенаправленной региональной политики, позволяющей интенсифицировать экономическую активность в регионах, отстающих в социальном развитии и пространственной доступности. Оптимизация социокультурной среды таких регионов предполагает наращивание их туристско-рекреационного потенциала путем создания новых объектов массовой рекреации и досуга, системного улучшения транспортной инфраструктуры и расширение социальных контактов. Только в этом случае рекреационная деятельность станет неотъемлемым атрибутом сельского стиля жизни, включив в него не только отдых после сложного физического труда, но и заботу о здоровье.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

*Алексеев А.И., Васильева О.Е., Удовенко В.С.* Сельский образ жизни: опыт изучения на примере малых сел Ленинградской области. Вестник Санкт-Петербургского университета. Науки о Земле, 2020. № 65 (3). С. 468–480.

Атлас социокультурных процессов в Крыму. Симферополь: Ариал, 2021. С. 161.

*Зборовский Г.Е.* Социология досуга и социология культуры. Социологические исследования, 2006. № 12. С. 56–64.

*Лушикова О.Л.* Досуг сельского населения в условиях современного общества. Регионалистика, 2020. № 7 (1). С. 20–29.

*Морковская Д.Н., Чугунова Н.В., Кухарук Н.С.* Мобильность населения сельских территорий Центрально-Черноземного района и возможность диффузии инноваций. Геополитика и экогеодинамика регионов, 2021. Т. 7. Вып. 3. С. 116–127.

*Нефедова Т.Г.* Основные тенденции изменения социально-экономического пространства сельской России. Известия РАН. Серия географическая, 2012. № 3. С. 5–21.

Смыслы сельской жизни (Опыт социологического анализа). М.: Центр социального прогнозирования и маркетинга, 2016. 368 с.

*Швец А.Б., Киселева Н.В., Воронин И.Н., Вольхин Д.А., Яковлев А.Н.* Сельские территории Крыма: границы и содержание образа. Геополитика и экогеодинамика регионов, 2021. Т. 7. № 3. С. 128–153.

*Шевчук И.В.* Сущность понятий «досуг» и «досуговая деятельность». Новая наука: стратегии и векторы развития, 2016. № 4–2. С. 93–95.

*Chantre-Astaiza A., Fuentes-Moraleda L., Muñoz-Mazón A., Ramirez-Gonzalez G.* Science mapping of tourism mobility 1980–2019. Technological advancements in the collection of the data for tourist traceability. Sustainability, 2019. No. 11 (17). DOI: 11174738.

*D'Agata R., Gozzo S., Tomaselli V.* Network analysis approach to map tourism mobility. Qual Quant, 2013. V. 47. P. 3167–3184. DOI: 11135-012-9710-7.

Mobility for all in rural areas. Inspiring Solutions from MAMBA. Web resource: <https://www.mambaproject.eu/wp-content/uploads/2020/09/> (accessed 10.03.2023).

*Orama J.A., Huertas A., Borràs J., Moreno A., Clavé A.S.* Identification of mobility patterns of clusters of city visitors: An application of Artificial Intelligence Techniques to Social Media Data. Applied Sciences, 2022. V. 12. 5834. DOI: 12125834.

*Whitener L.A.* Policy Options for a Changing Rural America. ERS/USDA, Amber Waves, May 01, 2007. Web resource: <https://www.ers.usda.gov/amber-waves/2007/may-special-issue/policy-options-for-a-changing-rural-america-updated> (accessed 01.03.2023).

*Wojcik M.* The past and contemporary key research in rural settlement geography in Poland. Spatial development of contemporary Poland. Lodz University Geographical Research. Lodz: Lodz University Press, 2014. P. 119–160.

## REFERENCES

*Alekseev A.I., Vasilyeva O.E., Udoenko V.S.* Rural lifestyle: The experience of studying on the example of small villages of the Leningrad Region. Vestnik of Saint-Petersburg University. Earth Sciences, 2020. No. 65 (3). P. 468–480 (in Russian).

Atlas of socio-cultural processes in the Crimea. Simferopol: ARIAL, 2021. P. 161 (in Russian).

- Chantre-Astaiza A., Fuentes-Moraleda L., Muñoz-Mazón A., Ramirez-Gonzalez G.* Science mapping of tourism mobility 1980–2019. Technological advancements in the collection of the data for tourist traceability. *Sustainability*, 2019. No. 11 (17). 4738. DOI: 11174738.
- D'Agata R., Gozzo S., Tomaselli V.* Network analysis approach to map tourism mobility. *Qual Quant*, 2013. V. 47. P. 3167–3184. DOI: 11135-012-9710-7.
- Lushnikova O.L.* Leisure of rural population in conditions of modern society. *Regionalistics*, 2020. No. 7 (1). P. 20–29 (in Russian).
- Meanings of rural life (Experience of sociological analysis). Moscow: Center for Social Forecasting and Marketing, 2016. 368 p. (in Russian).
- Mobility for all in rural areas. Inspiring Solutions from MAMBA. Web resource: <https://www.mambaproject.eu/wp-content/uploads/2020/09/> (accessed 10.03.2023).
- Morkovskaya D.N., Chugunova N.V., Kukharuk N.S.* Mobility of the population of rural areas of the Central Chernozem Region and the possibility of diffusion of innovations. *Geopolitics and ecogeodynamics of regions*, 2021. V. 7. Iss. 3. P. 116–127 (in Russian).
- Nefedova T.G.* The main trends in the socio-economic space of rural Russia. *Izvestia RAN. Seriya Geograficheskaya (News of the Russian Academy of Sciences. Geographical series)*, 2012. No. 3. P. 5–21 (in Russian).
- Orama J.A., Huertas A., Borràs J., Moreno A., Anton Clavé S.* Identification of mobility patterns of clusters of city visitors: An application of artificial intelligence techniques to social media data. *Applied Sciences*, 2022. V. 12. 5834. DOI: 12125834.
- Shevchuk I.V.* The essence of the concepts of “leisure” and “leisure activity”. *New Science: strategies and vectors of development*, 2016. No. 4–2. P. 93–95 (in Russian).
- Shvets A.B., Kiseleva N.V., Voronin I.N., Volkhin D.A., Yakovlev A.N.* Rural territories of the Crimea: Borders and the content of the image. *Geopolitics and ecogeodynamics of regions*, 2021. T. 7. No. 3. P. 128–153 (in Russian).
- Whitener L.A.* Policy options for a changing rural America. ERS/USDA, Amber Waves, May 01, 2007. Web resource: <https://www.ers.usda.gov/amber-waves/2007/may-special-issue/policy-options-for-a-changing-rural-america-updated> (accessed 01.03.2023).
- Wojcik M.* The past and contemporary key research in rural settlement geography in Poland. Spatial development of contemporary Poland. Lodz University Geographical Research. Lodz: Lodz University Press, 2014. P. 119–160.
- Zborovskij G.E.* Sociology of leisure and sociology of culture. *Sociological Research*, 2006. No. 12. P. 56–64 (in Russian).
-