

ОРИГИНАЛЬНАЯ СТАТЬЯ

УДК 316.473

ББК 60.527

<https://doi.org/10.21443/3034-1434-2026-4-1-73-82>



## Факторы мобильности людей с инвалидностью в условиях Кольского Севера

Жигунова Г.В.

ФГАОУ ВО «Мурманский арктический университет», Мурманск,  
Россия

✉ [galina-zhigunova@yandex.ru](mailto:galina-zhigunova@yandex.ru)

**Аннотация.** В статье представлены результаты исследования факторов пространственной и индивидуальной мобильности людей с инвалидностью в современном обществе в условиях Арктического региона. На теоретическом и эмпирическом уровнях выявлены основные характеристики мобильности как социального феномена, показаны экспертные оценки барьеров мобильности, с которыми сталкиваются люди с инвалидностью в Мурманской области. Цель исследования — выявить барьеры социальной мобильности людей с инвалидностью в Мурманской области, а также меры по устранению этих препятствий. Показано, что ведущим барьером пространственной и индивидуальной мобильности является недоступная среда, однако немалое значение имеют и субъективно-личностные характеристики самих людей с инвалидностью, как способствующие, так и препятствующие их включению в социальную жизнь. Результаты имеют прикладную ценность для разработки мер по устранению социальных барьеров инвалидности.

**Ключевые слова:** пространственная и индивидуальная мобильность, социальные барьеры, доступная среда, инклюзия, Мурманская область

**Конфликт интересов:** автор сообщает об отсутствии конфликта интересов.

**Для цитирования:** Жигунова Г.В. Условия для мобильности людей с инвалидностью в условиях Кольского Севера. *Арктика и инновации*. 2026;4(1):73–82. <https://doi.org/10.21443/3034-1434-2026-4-1-73-82>

## Factors of mobility for people with disabilities in the Kola North

Galina V. Zhigunova

Murmansk Arctic University, Murmansk, Russia

✉ [galina-zhigunova@yandex.ru](mailto:galina-zhigunova@yandex.ru)

**Abstract.** Factors affecting the spatial and individual mobility of people with disabilities in the Arctic region are studied. The main characteristics of mobility as a social phenomenon are analyzed both theoretically and empirically. Expert evaluations of the barriers to mobility faced by people with disabilities in the Murmansk Oblast of Russia are presented. The aim was to identify barriers to social mobility among people with disabilities in the Murmansk Oblast and determine measures of their elimination. As a result, the leading barrier to spatial and individual mobility was established to be the poor-to-access

environment. At the same time, the subjective attitude and personal characteristics of people with disabilities also play an important role, both facilitating and hindering their inclusion in social life. The results can be used when developing measures to eliminate social barriers for people with disabilities.

**Keywords:** spatial and individual mobility, social barriers, accessible environment, inclusion, Murmansk Oblast

**Conflict of interest:** the author reports no conflict of interest.

**For citation:** Zhigunova G.V. Factors of Mobility for People with Disabilities in the Kola North. *Arctic and Innovations*. 2026;4(1):73–82. <https://doi.org/10.21443/3034-1434-2026-4-1-73-82>

## Введение

Мобильность является неотъемлемым свойством современного общества, обеспечивающим динамику и качественные изменения социальных структур. Для людей с инвалидностью мобильность выступает механизмом социальной инклюзии и реализации равных возможностей в ходе построения жизненных траекторий.

В России на 31 декабря 2024 г. признано инвалидами 11,1 млн чел., из них в Мурманской области — 30,5 тыс., что несколько выше аналогичного периода 2023 г. (11,0 млн и 29,1 тыс. соответственно) [1]. Вопросы полноценного участия в жизни общества и реализации своей субъектности для данной категории лиц по настоящее время остаются чрезвычайно актуальными, непосредственно влияя на их качество жизни, социальный статус и социально-психологическое самочувствие.

Начиная с 1990-х годов в Российской Федерации начались постепенные социальные преобразования в направлении инклюзии, а с 2012 года, когда была ратифицирована Конвенция о правах инвалидов, инклюзивные процессы приобрели масштабный характер, затрагивающие все сферы социальных отношений.

Одним из ключевых положений Конвенции является обеспечение мобильности людей с инвалидностью как самостоятельных индивидов [2].

Само понятие мобильности в социологии связано с социальными перемещениями людей в стратификационной структуре общества. По мнению П. Сорокина, основателя теории социальной мобильности, данное явление носит положительный характер и является неотъемлемым атрибутом всех динамически развивающихся обществ [3].

Мобильность индивидов, с одной стороны, связана с толщиной перегородок между социальными стратами и спецификой социальной структуры общества, обуславливающей социальное положение отдельных лиц и социальных групп. С другой стороны, мобильность есть результат статусно-ролевой идентичности индивидов, жизненных приоритетов и целей, воплощающихся в их социальных перемещениях [4, с. 143–158].

С. Липсет и Р. Бендикс, исследуя социально-структурные факторы мобильности индустриального общества, отнесли к ним такие показатели, как наличие рабочих мест, деторождение, престижность профессий, наследуемые статусы и правовые ограничения в мобильности [5]. Несмотря на то что статус инвалида не является наследуемым, лица с инвалидностью зачастую попадают в ситуацию ограниченной мобильности.

Дж. Голдторп считает мобильность позитивным социальным явлением тогда, когда она осуществляется в обществах, открытых для людей с разными возможностями, предоставляя им вне зависимости от статуса равные шансы для повышения своего социального статуса в социальной структуре [6]. Однако П. Бурдые указывает, что в обществе отсутствуют равные возможности, в частности в образовании, рассматриваемом как место вложения основных ресурсов [7].

С точки зрения пространственной мобильности, связанной прежде всего с физическими перемещениями в социуме, интерес представляет теория мобильности Д. Урри. Ученый рассматривает мобильность с трех сторон: как движение, пространство и время [8, с. 76]. Данный подход получил в ученом обществе как поддержку, так и критику. Так, по мнению Е.А. Никишина, рассмотрение социальной мобильности в географическом измерении является существенно неполным [9, с. 104].

Действительно, пространственные социальные перемещения затрагивают не только географическую и временную сферы, но и социально-статусное положение индивида в социальной структуре, которое может изменяться при смене места жительства, работы, общественной активности.

Для людей с инвалидностью возможность физических перемещений в пространстве повышает вероятность достижения профессионально-трудового статуса, принадлежности к социальным группам и сообществам, расширения социальных контактов и т. п., выступающих каналами социальной мобильности. Как отмечает О.В. Кучмаева, свободные перемещения людей с инвалидностью в физическом пространстве напрямую зависят от организации доступной среды территории, которая, в свою очередь, определяет уровень инклюзии, конкурентоспособность и качество жизни данных лиц [10, с. 581].

В настоящее время все больший интерес представляют исследования индивидуальных траекторий, субъективных проживаний, биографических ситуаций людей в процессе социальных перемещений, что относится к индивидуальной мобильности.

Поворот к исследованию индивидуальной мобильности произошел в работах Э. Гидденса, У. Бека, З. Баумана, которые пришли к выводу о необходимости учета субъективной ситуации конкретного индивида, создающего свою личную биографию [11, с. 198–199].

Индивидуальная мобильность, по мнению Т. Н. Гущиной, включает в себя мотивацию, осмысленность, социальную активность и открытость в ходе какой-либо деятельности [12, с. 105].

Для людей с инвалидностью внимание к индивидуальному аспекту мобильности чрезвычайно важно в контексте необходимости применения индивидуальных подходов для обеспечения мобильности на условиях личного выбора способов и наиболее возможной самостоятельности, о чем говорится в Конвенции о правах инвалидов [2].

Итак, если понятие социальной мобильности в целом подразумевает перемещения внутри и между социальными стратами,

пространственная мобильность фокусируется на социально-средовых условиях перемещений, включающих социальные барьеры недоступной среды, то индивидуальная мобильность — на субъективно-личностных аспектах мобильности.

В отношении людей с инвалидностью особую актуальность представляют вопросы равенства шансов на мобильность во всех ее разновидностях как важнейшего фактора успешной самореализации и достижения высокого уровня жизни индивидов. Ключевым препятствием мобильности людей с инвалидностью сегодня выступают социальные барьеры на всех уровнях социальной реальности, не позволяющие данной категории граждан свободно перемещаться ни в физическом, в социальном пространстве [13, с. 2]. В условиях Арктической зоны Российской Федерации безбарьерная среда инвалидности осложняется территориальной удаленностью и суровыми климатическими условиями, выступающими дополнительными факторами эксклюзии инвалидизированных граждан наряду с инфраструктурными и социально-психологическими барьерами [14].

В данной связи необходимы исследования социальных барьеров для разработки мер по устранению препятствий индивидуальной мобильности людей с инвалидностью.

## Материалы и методы

В 2025 г. под руководством и непосредственном участии автора было проведено социологическое исследование с целью выявления барьеров социальной мобильности людей с инвалидностью в Мурманской области, а также мер по устранению этих препятствий.

Опрос проводился с помощью метода полуструктурированного интервью среди специалистов Мурманской области, непосредственно взаимодействующих с инвалидизированными гражданами и/или участвующих в формировании доступной среды. Опрошено 105 человек, преимущественно женщин (87,6 %), проживающих и работающих в 11 муниципалитетах области (города Мурманск, Апатиты, Заполярный, Канда-лакша, Кировск, Кола, Мончегорск, Оленегорск, Североморск; городские поселения Ревда и Умба).

## Результаты

По оценкам экспертов, люди с инвалидностью вовлечены в социум чуть выше среднего — на 5,7 балла из десяти.

Основными препятствиями пространственных перемещений, по мнению 69,5 % опрошенных, являются недоступные маршруты от жилья и/или остановочных пунктов до общественных учреждений и объектов. Специалисты отмечали отсутствие тротуаров, бордюрных пандусов, наличие ступенек и значительных перепадов на пешеходных дорожках. Еще одна проблема, которую отметили почти треть опрошенных (29,5 %), связана с наличием тех или иных преград на пути движения (ямы, насыпи, наледь, сугробы и т. д.). Пятая часть опрошенных указала на отсутствие визуальных и тактильных средств информации (21,9 и 21,0 % соответственно), 2,9 % отметили другие барьеры.

Экспертная оценка состояния дворовых территорий у трети опрошенных (32,4 %) негативная, у 22,8 % — позитивная, а почти у половины (44,8 %) — частично негативная/позитивная. В пересчете на индексы доступность дворов составила -0,15 при значении 1 как абсолютной доступности.

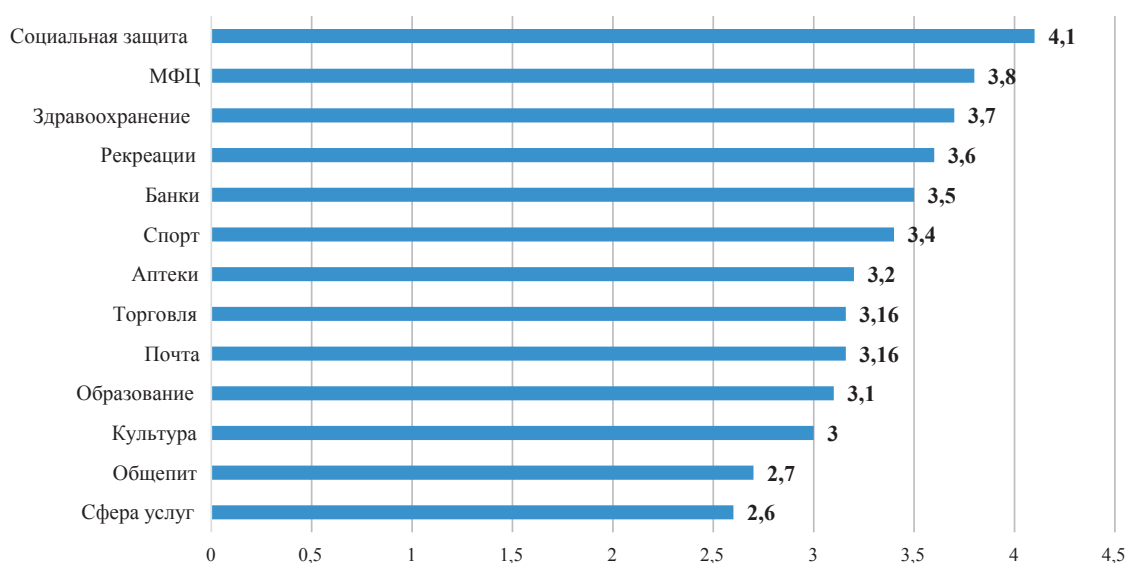
По результатам выявления наиболее доступных и недоступных учреждений и объектов для маломобильных категорий с инвалид-

ностью наибольшие оценки по пятибалльной шкале получили учреждения социальной защиты и социального обслуживания населения (4 балла). Оценки выше среднего получили многофункциональные центры, учреждения системы здравоохранения, городские места рекреации, банки, объекты спорта, магазины и торговые центры, аптеки, почтовые отделения, учреждения образования (3,1–3,8 балла). На среднем уровне находятся учреждения культуры (3 балла), оценки ниже среднего получили учреждения сферы услуг и общественного питания (рис. 1).

Средний балл экспертных оценок доступности учреждений и иных инфраструктурных объектов региона составил 3,3 из пяти баллов, что немного выше среднего.

Следует сказать, что исследование показало корреляцию оценок уровня инклюзии людей с инвалидностью с оценками доступности объектов инфраструктуры, дворов и логистических маршрутов, указывающих на высокое значение указанных элементов на степень включения людей с инвалидностью в социум.

Еще одним значимым элементом обеспечения мобильности людей с инвалидностью является общественный транспорт. В последние годы в Российской Федерации принят ряд законодательных норм о требованиях, порядке и условиях доступности транспорта



**Рисунок 1.** Доступность учреждений и объектов для людей с инвалидностью по оценке экспертов (по 5-балльной шкале, где 1 — недоступны, а 5 — доступны), средний балл

**Figure 1.** Accessibility of institutions and facilities for people with disabilities based on expert evaluations (on a 5-point scale, where 1 is not accessible and 5 is accessible), average score

и транспортной инфраструктуры [15, 16], направленных на создание условий для лиц с инвалидностью в транспортных передвижениях. Примечательно, что в данных документах организация помощи людям с инвалидностью при посадке, высадке и поездке на транспорте возлагается на организации или лица, осуществляющие перевозки, то есть становится делом не самого человека, а целого института, как и в других сферах.

В российских регионах с каждым годом увеличивается доля доступного общественного транспорта для лиц с инвалидностью. По состоянию на 2024 г. в Российской Федерации доля пассажирских автобусов составила 44,3 %, троллейбусов — 62,6 % [17].

В Мурманской области на конец 2024 г. доля доступных автобусов составляла 45,2 % (308 единиц). Этот показатель несколько больше, чем в целом по стране, но значительно меньше, чем по Северо-Западному федеральному округу (68,8 %) [18].

По оценкам экспертов, в регионе общественный транспорт доступен лишь частично. По этому критерию несколько в лучшем положении находятся троллейбусы (рис. 2), однако индексы транспортной доступности для всех видов транспорта имеют отрицательное значение: троллейбусы — -0,1, городские автобусы — -0,2, пригородные автобусы — -0,4, маршрутные такси — -0,45.

Невысокие оценки обусловлены прежде всего муниципальными различиями в укомплектовании и работе транспорта. Экспер-

ты отмечают, что если в городе Мурманске внедрена автоматизированная система управления пассажирскими транспортными перевозками, то в большинстве других населенных пунктов региона этого еще нет. Среди положительных тенденций необходимо отметить открытие на железнодорожных вокзалах Мурманской области центров содействия мобильности, оказывающих помощь людям с инвалидностью по предварительной регистрации.

Наряду с доступностью объектов инфраструктуры для успешной социальной мобильности людей с инвалидностью немаловажным является отношение к ним со стороны социума. По оценкам экспертов, отношение ко всем представленным категориям вполне лояльное, кроме людей с ментальными нарушениями, в отношении которых от сограждан наблюдаются проявления негатива, непонимание, нежелание взаимодействовать и общаться (рис. 3).

В пересчете на индексы, где 1 — максимально положительное отношение, а -1 — отрицательное, отношение к людям с нарушениями слуха составляет 0,53, с нарушениями зрения — 0,52, опорно-двигательного аппарата — 0,5, ментальными нарушениями — -0,12.

Эксперты тем не менее отмечают, что окружающая среда год от года становится более доступной как в инфраструктурно-техническом, так и психологическом аспектах. Так, 61,9 % опрошенных обратили внимание, что инвалидизированных сограждан все

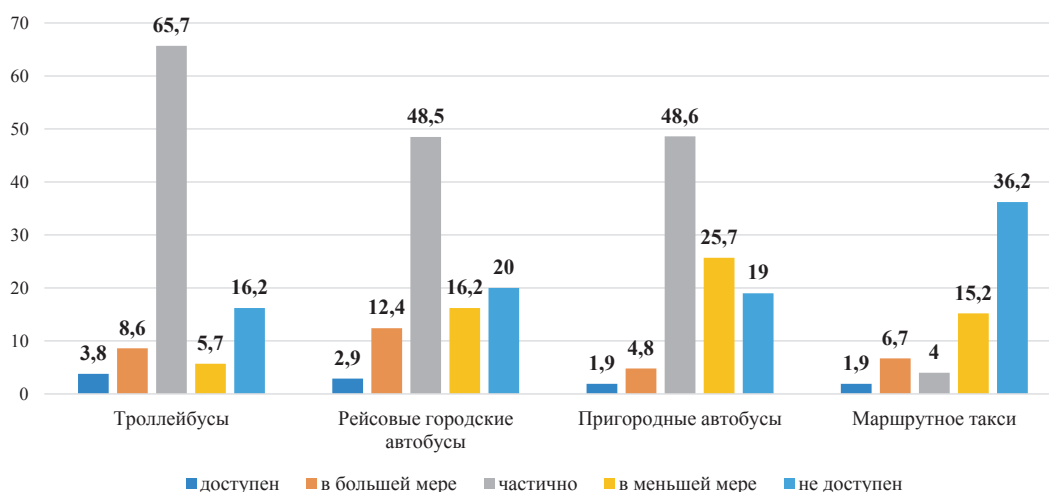
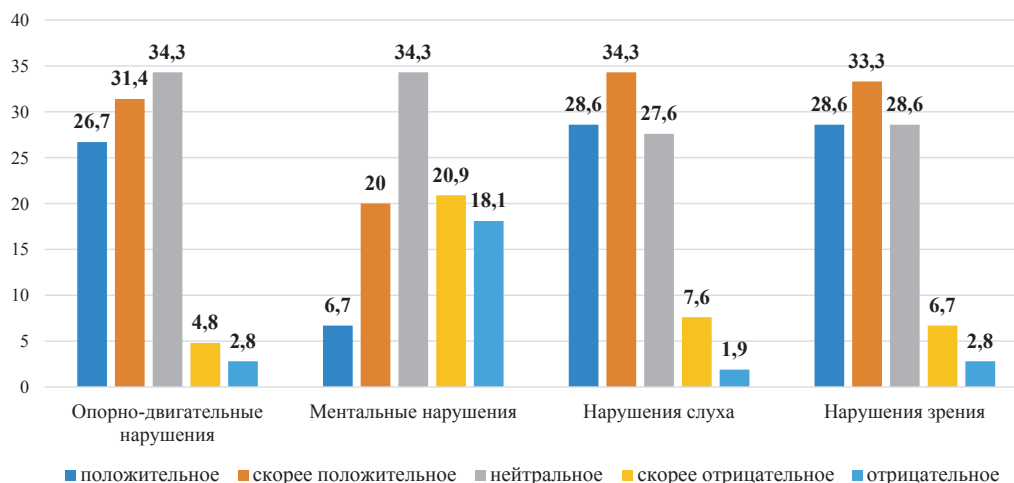


Рисунок 2. Экспертная оценка доступности общественного транспорта региона, %

Figure 2. Expert evaluation of public transport accessibility in the region, %



**Рисунок 3.** Экспертная оценка отношения общества к людям с инвалидностью, %

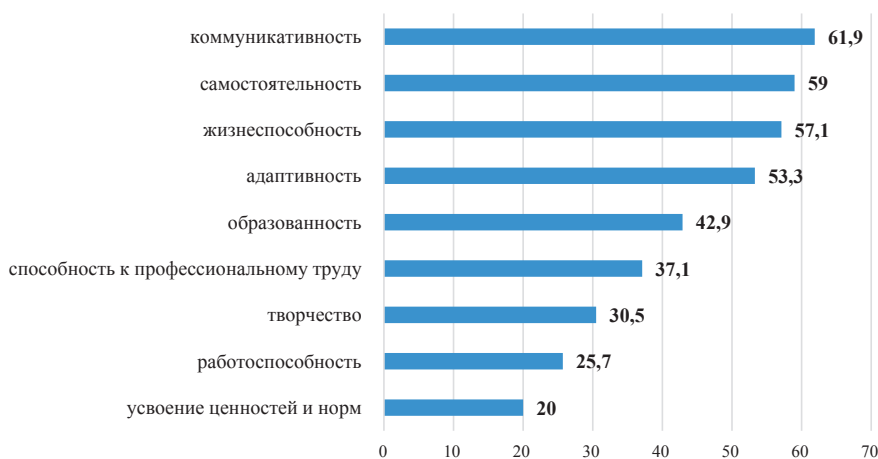
**Figure 3.** Expert evaluation of public attitude towards people with disabilities, %

чаще можно встретить в общественных местах; 62,0 % отметили увеличивающиеся возможности для совместных взаимодействий; по 50,5 % указали на имеющиеся сейчас более широкие возможности для получения образования, творческой самореализации людьми с инвалидностью; 37,2 и 32,4 % отметили возможности для занятий спортом и досуговой деятельности. Наряду с положительными тенденциями отмечаются сложности данной категории в трудовой занятости (35,3 %), получении медицинской помощи (32,4 %) и социального обеспечения (38,1 %).

Выявляя условия для построения индивидуальных траекторий мобильности лиц с инвалидностью, 55,2 % экспертов выразили мнение, что первостепенное значение имеет желание самих субъектов мобиль-

ности включаться в социальные связи, отношения и процессы наряду с предпринимаемыми мерами по оказанию поддержки инклюзивных процессов со стороны государства (54,3 %). Немалую роль в процессе включения людей с инвалидностью в социальную жизнь, как считают эксперты, играет помощь ближайшего окружения (42,9 %), соучастие общественности в направлении инклюзии (39,0 %), налаженная работа системы социальной защиты (32,4 %) и других институтов общества.

Оценивая значимость субъектно-личностных ресурсов индивидов для осуществления мобильности, специалисты первое место отдали коммуникативным навыкам (61,9 %), затем — самостоятельности субъектов (59,0 %), жизнеспособности (57,1 %) и адаптивности (53,3 %) (рис. 4).



**Рисунок 4.** Оценка индивидуально-личностных ресурсов людей с инвалидностью для осуществления мобильности, %

**Figure 4.** Assessment of individual resources of people with disabilities for mobility, %

Оценивая субъективные аспекты мобильности, 47,6 % экспертов отметили частичную адаптированность людей с инвалидностью в обществе, в результате чего возникает потребность в помощи и сопровождении. Признавая важность личной инициативы и активности в осуществлении мобильности, лишь 21,9 % считают людей с инвалидностью, находящихся в их поле зрения, достаточно активными, а значит имеется проблема также в том, чтобы мотивировать и направлять активность подавляющей части людей данной категории.

Эксперты в большинстве своем (62,9 %) убеждены: чтобы люди с инвалидностью могли вести независимую жизнь, им нужна разнообразная помощь и поддержка общества. При этом треть опрошенных (32,4 %) констатируют, что сегодня общество еще не в полной мере готово к включению данных лиц в социум, 17,1 % отмечают неготовность общества помогать людям с инвалидностью, 20,0 % отмечают неготовность социума взаимодействовать с ними как с равными субъектами.

Говоря о мерах по устранению барьеров мобильности людей с инвалидностью, эксперты рекомендовали мероприятия по формированию материально-технической, информационной, социально-психологической, транспортно-логистической среды в обеспечении доступности; повышению материального положения людей с инвалидностью, их социальной удовлетворенности и социальной активности. Для этого необходимы дальнейшие меры на уровне как институциональных систем, так и отдельных индивидов и социальных групп, включая волонтеров, наставников и специалистов.

## Заключение

Исследование показало, что основными социальными барьерами индивидуальной и пространственной мобильности в Мур-

манской области, по мнению опрошенных специалистов, являются недоступные общественные здания, пешеходная инфраструктура и дворовые территории, препятствующие пространственным перемещениям лиц с инвалидностью. Меньше всего для людей с инвалидностью, по мнению экспертов, доступны не государственные службы и учреждения, а сферы потребительских услуг и неформального времяпрепровождения, которые являются не менее важными для человека. Кроме того, в качестве барьеров остаются сложности трудовой занятости, получения качественных медицинских услуг, социального обеспечения, личностной самореализации и активности, невысокий уровень адаптивных возможностей, не дающих в совокупности достигнуть определенных статусных притязаний и высокого уровня жизни.

Достаточно существенными, по оценке экспертов, сегодня остаются отношенческие барьеры со стороны общества применительно к людям с нарушениями ментальной сферы. При этом поддержка и помощь сограждан, а также готовность принимать людей с инвалидностью в свою среду, как отмечают эксперты, выступают важнейшими факторами инклюзии наряду с дооборудованием объектов инфраструктуры.

Немаловажно, что экспертами признаются значимыми усилия всех социальных агентов в деле достижения инклюзии при ведущей роли государства и самих людей с инвалидностью. Таким образом, меры по созданию доступной среды, принимаемые на институциональном уровне, конкретные инклюзивные практики людей с инвалидностью при поддержке окружающего сообщества и близких людей выступают в совокупности важнейшими факторами социальной мобильности данной категории лиц, посредством которой обеспечивается их участие в жизни сообщества в ходе реализации своих субъектных и гражданских прав.

## Литература

1. Общая численность инвалидов по группам инвалидности по субъектам Российской Федерации. Росстат [интернет]. Режим доступа: <https://www.rosstat.gov.ru/folder/13964> (дата обращения: 14.02.2026).
2. ООН (2006, декабрь 13). Конвенция о правах инвалидов. Режим доступа: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/disability.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/disability.shtml) (дата обращения: 14.02.2026).

3. Сорокин П.А. Социальная мобильность, ее формы и флуктуации. Москва: Политиздат; 1992.
4. Archer M.S. Making our way through the world: Human reflexivity and social mobility. Cambridge: Cambridge University Press; 2007. <https://doi.org/10.1017/cbo9780511618932>
5. Lipset S.M., Bendix R. Social Mobility in Industrial Society. New York: Routledge; 1992.
6. Goldthorpe J.H. Social class mobility in modern Britain: Changing structure, constant process. *Journal of the British Academy*. 2016;(4):89–111. <https://doi.org/10.5871/jba/004.089>
7. Bourdieu P. The field of cultural production: essays on art and literature. Cambridge: Polity Press, Columbia University Press; 1993.
8. Урри Дж.; Лазарев А.В. (пер.). Мобильности. Москва: Издательская и консалтинговая группа «Праксис»; 2012.
9. Никишин Е.А. История и перспектива исследований социальной мобильности после мобильного поворота. *Журнал социологии и социальной антропологии*. 2019;22(2):93–117. <https://doi.org/10.31119/jssa.2019.22.2.4>
10. Кучмаева О.В. Мобильность инвалидов: проблемы и пути решения (по результатам выборочного обследования). В: Демографическая и семейная политика в контексте целей устойчивого развития: сб. ст. IX Уральского демографического форума. Т. 1. Екатеринбург: Институт экономики УрО РАН; 2018, с. 578–592.
11. Бек У. Общество риска: на пути к другому модерну. Москва: Прогресс-Традиция; 2000.
12. Гущина Т.Н. Модусы социальной мобильности: теоретический анализ феномена. *Социально-политические исследования*. 2022;(3):94–108. <https://doi.org/10.20323/2658-428X-2022-3-16-94-108>
13. Жигунова Г.В. Условия для независимой жизни людей, имеющих инвалидность (по результатам исследования). *Baikal Research Journal*. 2019;10(4):2–10. [https://doi.org/10.17150/2411-6262.2019.10\(4\).2](https://doi.org/10.17150/2411-6262.2019.10(4).2)
14. Жигунова Г.В. Обеспечение независимой жизни людей с инвалидностью в региональном социуме. *Вестник университета*. 2018;(12):163–169. <https://doi.org/10.26425/1816-4277-2018-12-163-169>
15. ГОСТ Р 51090-2017. Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов [интернет]. Режим доступа: <https://www.frcds.ru/wp-content/uploads/2020/05/GOST51090-2017-min.pdf?ysclid=mloy9ufop2819997784> (дата обращения: 10.02.2026).
16. Приказ Министерства транспорта РФ от 20 сентября 2021 г. № 321 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов объектов транспортной инфраструктуры и услуг автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также оказания им при этом необходимой помощи». Гарант.ру [интернет]. Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/403032787/?ysclid=mloy3vvhfw736080327> (дата обращения: 10.02.2026).
17. Наличие пассажирских эксплуатационных автобусов, трамвайных вагонов и троллейбусов, оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, по Российской Федерации за 2011–2024 гг. (на конец года). Росстат [интернет]. Режим доступа: <https://www.rosstat.gov.ru/folder/13964> (дата обращения: 10.02.2026).
18. Наличие пассажирских эксплуатационных автобусов, выполняющих коммерческие перевозки по регулярным маршрутам общего пользования и оборудованных для перевозки маломобильных групп населения, по субъектам Российской Федерации за 2011–2024 гг. (на конец года). Росстат [интернет]. Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/folder/13964> (дата обращения: 10.02.2026).

## References

1. Total number of disabled people by disability group by subject of the Russian Federation. Rosstat [internet]. Available at: <https://www.rosstat.gov.ru/folder/13964> (accessed 14 February 2026). (In Russ.).
2. UN. (2006, december 13). Convention on the Rights of Persons with Disabilities. Available at: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/disability.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/disability.shtml) (accessed 14 February 2026). (In Russ.).
3. Sorokin P.A. Social mobility, its forms and fluctuations. Moscow: Politizdat Publ.; 1992. (In Russ.).

4. Archer M.S. Making our way through the world: Human reflexivity and social mobility. Cambridge: Cambridge University Press; 2007. <https://doi.org/10.1017/cbo9780511618932>
5. Lipset S.M., Bendix R. Social Mobility in Industrial Society. New York: Routledge; 1992.
6. Goldthorpe J.H. Social class mobility in modern Britain: Changing structure, constant process. *Journal of the British Academy*. 2016;(4):89–111. <https://doi.org/10.5871/jba/004.089>
7. Bourdieu P. The field of cultural production: essays on art and literature. Cambridge: Polity Press, Columbia University Press; 1993.
8. Urry J. Mobilities. Oxford: Polity Press; 2007.
9. Nikishin E. History and Perspective of Social Mobility Studies after 'Mobility Turn.' *Zhurnal Sotsiologii i Sotsialnoy Antropologii = The Journal of Sociology and Social Anthropology*. 2019;22(2):93–117. (In Russ.). <https://doi.org/10.31119/jssa.2019.22.2.4>
10. Kuchmaeva O.V. Mobility of Disabled People: Problems and Solutions (Based on a Sample Survey). In: Demographic and family policy in the context of sustainable development goals: collection of articles of the IX Ural Demographic Forum. Vol. 1. Yekaterinburg: Institute of Economics, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences; 2018, pp. 578–592. (In Russ.).
11. Bek U. Risk Society: Towards a New Modernity. Moscow: Progress-Traditsiya Publ.; 2000. (In Russ.).
12. Gushchina T.N. Modes of social mobility: a theoretical analysis of the phenomenon. *Social and Political Researches*. 2022;(3):94–108. (In Russ.). <https://doi.org/10.20323/2658-428X-2022-3-16-94-108>
13. Zhigunova G. Conditions for Independent Life of People with Disabilities (in View of the Results of the Study). *Baikal Research Journal*. 2019;10(4):2–10. (In Russ.). [https://doi.org/10.17150/2411-6262.2019.10\(4\).2](https://doi.org/10.17150/2411-6262.2019.10(4).2)
14. Zhigunova G. Ensuring the independent life of people with disabilities in a regional society. *Vestnik Universiteta*. 2018;(12):163–169. (In Russ.). <https://doi.org/10.26425/1816-4277-2018-12-163-169>
15. State Standard R 51090-2017. Designated public transportation vehicles. General technical requirements of accessibility and safety for disabled persons [internet]. Available at: <https://www.frcds.ru/wp-content/uploads/2020/05/GOST51090-2017-min.pdf?ysclid=ml0y9ufop2819997784> (accessed 10 February 2026). (In Russ.).
16. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated September 20, 2021 No. 321 "On approval of the Procedure for ensuring accessibility conditions for passengers with disabilities of transport infrastructure facilities and services of automobile transport and urban ground electric transport, as well as providing them with the necessary assistance". Garant.ru [internet]. Available at: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/403032787/?ysclid=ml0y3vvhfw736080327> (accessed 10 February 2026). (In Russ.).
17. Availability of passenger operational buses, tram cars and trolleybuses equipped for transportation of people with limited mobility in the Russian Federation for 2011-2024 (at the end of the year). Rosstat [internet]. Available at: <https://www.rosstat.gov.ru/folder/13964> (accessed 10 February 2026). (In Russ.).
18. Availability of passenger operational buses performing commercial transportation on regular public routes and equipped for transportation of people with limited mobility, by constituent entities of the Russian Federation for 2011-2024 (at the end of the year). Rosstat [internet]. Available at: <https://rosstat.gov.ru/folder/13964> (accessed 10 February 2026). (In Russ.).

## Сведения об авторе

Жигунова Галина Владимировна — доктор социологических наук, профессор, заведующий кафедрой философии и социальных наук, ФГАОУ ВО «Мурманский арктический университет». Россия, Мурманск  
Scopus Author ID: 57217131539

## Author information

Galina V. Zhigunova — Dr. Sci. (Sociology), Prof., Head of the Department of Philosophy and Social Sciences, Murmansk Arctic University. Russia, Murmansk  
Scopus Author ID: 57217131539  
ResearcherID: D-6997-2014

ResearcherID: D-6997-2014

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7981-9278>

SPIN-код: 4554-0448

Тел.: +7 (921) 273-73-78

E-mail: [galina-zhigunova@yandex.ru](mailto:galina-zhigunova@yandex.ru)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7981-9278>

SPIN code: 4554-0448

Tel.: +7 (921) 273-73-78

E-mail: [galina-zhigunova@yandex.ru](mailto:galina-zhigunova@yandex.ru)

### Вклад автора

Автор подтверждает единоличную ответственность за концепцию и дизайн исследования, сбор и анализ данных, интерпретацию результатов, а также подготовку рукописи.

### Author contribution statement

The author confirms her sole responsibility for the concept and design of the study, data collection and analysis, interpretation of results, and preparation of the manuscript.

### Благодарности

Исследование выполнено при поддержке Российского научного фонда и Министерства образования и науки Мурманской области в рамках проекта № 25-28-20380.

### Acknowledgements

The study was supported by the Russian Science Foundation and the Ministry of Education and Science of the Murmansk Oblast as part of project No. 25-28-20380.