Макаров Лев Геннадьевич
магистрант
ФГБОУ ВО «Российский государственный
социальный университет»
г. Москва

ТРАНСПОРТНАЯ ДОСТУПНОСТЬ КАК ФАКТОР ТРУДОВОЙ ИНТЕГРАЦИИ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРАЖДАН С ИНВАЛИДНОСТЬЮ В г. МОСКВЕ

Аннотация: *в статье рассматривается влияние транспортной доступности на реализацию трудового потенциала маломобильных москвичей с инвалидностью. На основе анализа официальной статистики, отечественных и зарубежных эмпирических исследований проверяется гипотеза о том, что транспортные ограничения сужают фактически доступный выбор вакансий даже при сохранении профессиональной пригодности соискателя. Сопоставлены показатели занятости, результаты опросов и практика транспортного сопровождения Москвы в 2026 г. Обоснован подход к оценке трудовой доступности через непрерывность маршрута от жилья до рабочего места и предложены направления его практического применения.*

Ключевые слова: *инвалидность, маломобильные граждане, рынок труда, Москва, транспортная доступность, пространственное неравенство, трудовая интеграция, дистанционная занятость.*

Введение.

Даже подходящая по квалификации вакансия может оставаться недоступной человеку с ограничением передвижения, если ежедневная поездка требует несоразмерных усилий или помощи. В мегаполисе противоречие особенно заметно: широкое предложение работы сочетается с удалённостью рабочих мест и сложными маршрутами.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Под маломобильными гражданами с инвалидностью понимаются люди, которым нарушения здоровья затрудняют самостоятельное передвижение. Эта функциональная категория не совпадает с группами инвалидности.

Исследовательская гипотеза состоит в том, что при сопоставимых профессиональных компетенциях транспортная доступность влияет на фактическую возможность выбора работы маломобильным соискателем; повышение связности доступного маршрута и расширение дистанционной занятости способны уменьшить пространственное неравенство. Проверка гипотезы проводится методом вторичного анализа исследований, сопоставления статистических рядов и логической реконструкции механизма ограничения выбора.

Занятость и неоднородность трудового потенциала.

В исследовании Е. Я. Варшавской и И. А. Новикова, опубликованном в 2026 г. по микроданным Обследования рабочей силы за 2023 г., уровень занятости лиц с инвалидностью трудоспособного возраста оценён в 19,8%. Авторы выявили не только количественный разрыв с населением без инвалидности, но и концентрацию занятых в менее квалифицированных сегментах, несоответствие работы полученному образованию и различия в качестве рабочих мест. Уровень образования выступает важным фактором попадания в более благополучный сектор занятости [2]. Следовательно, увеличение числа вакансий само по себе не гарантирует использование человеческого капитала: важно, на каких условиях и в каких видах деятельности складывается занятость.

В опубликованном докладе Уполномоченного по правам человека в Москве за 2024 г. указано, что на 1 декабря 2024 г. в городе проживало 270,6 тыс. граждан с инвалидностью трудоспособного возраста, работали 79,2 тыс. человек, или 29,3% [3]. Показатель выше общероссийской оценки из работы [2], однако различаются дата, источник и метод формирования совокупности, поэтому их разность нельзя трактовать как чистый эффект московской городской среды. Для настоящего анализа важнее другое: даже в экономически диверсифицированной столице значительная часть потенциальной рабочей силы остаётся вне занятости.

Транспорт как механизм отбора доступных вакансий.

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Предлагается различать формальную и эффективную доступность работы. Первая означает наличие вакансии, соответствующей образованию, опыту и функциональным возможностям человека; вторая включает осуществимость регулярного маршрута, приемлемую продолжительность поездки, стоимость, её предсказуемость и доступность самого здания. Таким образом, рынок потенциальных вакансий оказывается шире рынка вакансий, до которых человек действительно может добраться. Ограничение действует до собеседования и потому часто остаётся невидимым для отчётности службы занятости.

В исследовании инклюзивного проекта Everland, представленном в 2022 г., проведены 12 глубинных интервью и онлайн-опрос 292 человек с инвалидностью. Транспортная доступность фигурировала среди критериев выбора места работы у 48% опрошенных, достойная заработная плата – у 43%. При этом 44% участников сообщали о поиске работы [1]. Проценты относятся к данной добровольной выборке, а не ко всем москвичам. Их аналитическая ценность в том, что возможность доехать до места работы оказывается сопоставимой по значимости с заработком: пространственный фактор непосредственно входит в структуру трудового выбора.

Международный обзор А. Тессье и соавторов охватил 74 исследования, в которых барьеры транспортной доступности и факторы сохранения занятости сгруппированы в четыре тематических блока: транспорт, условия работы, личные обстоятельства и социальные связи [7]. В отдельном качественном исследовании 2024 г. интервью с 16 работниками с инвалидностью, семью работодателями, двумя специалистами по трудовой интеграции и четырьмя представителями транспортной сферы показали: трудности поездки создают дополнительные затраты сил и напряжение, а работодатели не всегда осознают их влияние на выполнение работы [6]. Результаты зарубежных исследований не являются непосредственными оценками Москвы, но демонстрируют воспроизводимый социальный механизм.

Московский контекст: инфраструктура и пределы её компенсационного эффекта.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

В Москве действуют инфраструктурные и организационные меры обеспечения мобильности. Согласно городскому транспортному порталу, Московское центральное кольцо оборудовано средствами доступа для маломобильных пассажиров; в метро работает сервис бесплатного сопровождения [4]. В первом полугодии 2026 г. Центр обеспечения мобильности пассажиров оказал помощь 37,4 тыс. человек [5]. Октябрьская публикация Департамента транспорта сообщает о более чем 50 тыс. пассажиров, сопровожденных с начала 2026 г., и о возможности сопровождения более чем к 370 точкам городской инфраструктуры [5]. Эти показатели фиксируют использование сервиса, но не позволяют автоматически подсчитать число полученных благодаря ему рабочих мест.

Сопровождение не заменяет безбарьерную инфраструктуру: разовая доступная поездка не всегда означает возможность регулярно добираться до работы. Доступность требует непрерывной цепочки – от выхода из дома и пересадок до входа в здание. Одного непреодолимого препятствия достаточно, чтобы весь маршрут оказался недоступным.

Проверка гипотезы и практические следствия.

Сопоставление источников даёт три взаимосвязанных результата. Во-первых, количественные исследования фиксируют устойчивое отставание в трудовой занятости и неоднородность положения различных групп лиц с инвалидностью [2; 3]. Во-вторых, российский опрос показывает значимость транспортного критерия при выборе работы [1]. В-третьих, качественные исследования раскрывают механизм, через который транспортные барьеры влияют не только на найм, но и на сохранение трудовых отношений [6; 7]. Московская практика сопровождения подтверждает наличие институционального ответа на потребности в мобильности [4; 5]. В совокупности материалы согласуются с выдвинутой гипотезой; при этом они не доказывают, какую долю разрыва занятости в Москве можно объяснить исключительно поездками.

Для практического применения предлагается дополнить оценку доступности вакансий маршруто-ориентированным подходом. При подборе рабочего места следует учитывать не только квалификацию и условия труда, но также число

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

доступных пересадок, необходимость сопровождения, возможность независимого входа в здание, время в пути и допустимую вариативность графика. Работодатель, со своей стороны, может изменить организацию труда: использовать гибкое начало рабочего дня, смешанный формат, индивидуальную адаптацию пространства и очные встречи по заранее согласованному расписанию. Дистанционная занятость особенно перспективна для снятия транспортного барьера, но не должна становиться единственным предлагаемым типом работы: она не устраняет рисков профессиональной сегрегации и ограничения карьерного продвижения.

Заключение.

Проведённый вторичный анализ позволяет рассматривать транспортную доступность как самостоятельный компонент трудовых возможностей маломобильных граждан с инвалидностью. Поддержка этой интерпретации обнаруживается в российском опросе, сопоставимых международных исследованиях и практике московского транспортного сопровождения. Главное следствие заключается в том, что вакансия приобретает социально-экономический смысл для соискателя лишь тогда, когда её можно устойчиво совмещать с реальными условиями повседневного передвижения. Поэтому политика трудовой интеграции в Москве должна соединять подбор качественных рабочих мест, безбарьерные маршруты и гибкие формы занятости. Такая связка позволяет перейти от формального учёта вакансий к оценке доступного трудового выбора, не подменяя его общими показателями развития городской инфраструктуры.

Список литературы

1. В России 44% людей с инвалидностью ищут работу // Агентство социальной информации. – 19.10.2022. – URL: https://asi.org.ru/news/2022/10/19/v-rossii-44-lyudej-s-invalidnostyu-ishhut-rabotu/ (дата обращения: 07.11.2026). – Текст : электронный.

2. Варшавская, Е. Я. Занятость лиц с инвалидностью на российском рынке труда: экономико-статистический анализ / Е. Я. Варшавская, И. А. Новиков // Вопросы статистики. – 2026. – Т. 33, № 1. – С. 61–70.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

3. Доклад о деятельности Уполномоченного по правам человека в городе Москве за 2024 год. – Москва, 2025. – URL: https://ombudsman.mos.ru/uploads/magic/ru-RU/Document-0-293-src-1744809214.3796.pdf (дата обращения: 08.11.2026). – Текст : электронный.

4. Маломобильным пассажирам // Единый транспортный портал Москвы. – URL: https://transport.mos.ru/mostrans/mobility_passengers (дата обращения: 09.11.2026). – Текст : электронный.

5. Музей Москвы — новая локация сопровождения ЦОМП // Единый транспортный портал Москвы. – 17.10.2026. – URL: https://transport.mos.ru/mostrans/all_news/132182 (дата обращения: 09.11.2026). – Текст : электронный.

6. Постоянная забота о пассажирах — главный приоритет московского транспорта. – URL: https://transport.mos.ru/mostrans/all_news/131412 (дата обращения: 09.11.2026). – Текст : электронный.

7. Enhancing Employment Access for People with Disabilities through Transportation: Insights from Workers with Disabilities, Employers, and Transportation Providers / A. Tessier, I. Gélinas, N. Boucher [et al.] // Disabilities. – 2024. – Vol. 4, No. 2. – P. 384–412.

8. The impact of transportation on the employment of people with disabilities: a scoping review / A. Tessier, M.-A. Clément, I. Gélinas [et al.] // Transport Reviews. – 2024. – Vol. 44, No. 1. – P. 85–111.

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)