



УДК 316.444; 314.7.044; 316.682

DOI: 10.19181/snsp.2025.13.3.4

EDN: BJEEYY

Научная статья

НЕРЕАЛИЗОВАННАЯ ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ В ЖИЗНЕННОМ ПУТИ РОССИЯН: МОТИВЫ, БАРЬЕРЫ, ПОСЛЕДСТВИЯ

Наталья Сергеевна Воронина¹

Вячеслав Леонидович Кожарин²

^{1,2} Институт социологии ФНИСЦ РАН,

^{1,2} Институт сравнительных социальных исследований,

Москва, Россия,

¹ navor@bk.ru,

ORCID 0000-0001-8859-6803

² darker3389@gmail.com,

ORCID 0009-0003-4273-8628

Для цитирования: Воронина Н. С., Кожарин В. Л. Нереализованная географическая мобильность в жизненном пути россиян: мотивы, барьеры, последствия // Социологическая наука и социальная практика. 2025. Т. 13, № 3. С. 77–95. DOI 10.19181/snsp.2025.13.3.4. EDN BJEEYY.

Аннотация. Современные исследования демонстрируют, что желание осуществления географической мобильности есть у каждого четвертого россиянина 18 лет и старше, но каковы мотивы, барьеры её реализации и последствия данного решения для жизни – нереализации географической мобильности, остаётся малоизученным. Эмпирической базой исследования выступает всероссийский опрос по случайной вероятностной выборке населения 50 лет и старше, проведённый ЦЕССИ в 2023–2024 гг. в рамках проекта «Жизненный путь поколения, взрослого в 1990-е». Данные исследования позволяют сделать вывод, что нереализованный потенциал географической мобильности населения 50 лет и старше составляет 10%. Группа с нереализованным потенциалом отличается от респондентов, которые целенаправленно не осуществляли географическую мобильность и от группы реализующих географическую мобильность по возрасту. Наибольшая нереализованная географическая мобильность была обнаружена в возрастной группе 1964–1973 гг. рождения. Мотивы нереализованной мобильности отличаются от мотивов реализованной мобильности. Реализованная мобильность чаще всего связана с семейными мотивами: переезды при создании новой семьи, при отделении от родительской семьи без образования своей семьи, воссоединение многопоколенной семьи, переезды вследствие профессиональных задач или интересов членов семьи, их здоровья и других обстоятельств. Нереализованная мобильность связана с качеством жизни: респонденты хотели переехать с целью улучшения климатических/экологических и инфраструктурных условий жизни, а также хотели бы просто изменить жизнь и попробовать жить по-другому. Основными барьерами переезда для группы «не реализовавших географическую мобильность» выступают недостаток

© Воронина Н. С., 2025

© Кожарин В. Л., 2025

материальных средств и семейные обязанности, психологические причины (нерешительность). Результаты регрессионного анализа показали, что нереализованная географическая мобильность демонстрирует связь с негативными последствиями для жизненного пути: нисходящей межпоколенческой профессиональной мобильностью, отсутствием реализации в жизни, низкой самооценкой социального статуса и отсутствием удовлетворённости жизнью.

Ключевые слова: географическая мобильность, нереализованная географическая мобильность, социальная мобильность, социальное неравенство, мотивы, жизненный путь

Благодарности: статья подготовлена при финансовой поддержке РНФ, проект № 23–18–00635. Авторы выражают признательность А. В. Андреевской за ценные рекомендации на этапе написания текста.

Введение

Ещё в XIX веке большинство людей проводили всю жизнь там же, где родились, однако по мере развития общества, внедрения новых технологий, появлялись дополнительные возможности к перемещению, увеличивая долю населения, осуществляющую географическую мобильность. Одним из вероятных положительных последствий географической мобильности может выступать преодоление разного вида неравенств. В зависимости от того, где рождается человек, он в разной степени сталкивается с неравенством (экономическим, цифровым и др.). Переезд может быть связан с расширением возможностей, например, иметь постоянный доступ к информации, поступить в университет с высоким качеством образования, найти высокооплачиваемую работу.

Предполагалось, что в современном мире, где переезды внутри страны становятся всё более доступными вследствие развития транспортной системы, изменений в административной, политической, экономической сферах, общего повышения качества жизни населения, уровень географической мобильности должен повыситься. Однако эмпирические исследования фиксируют снижение уровня географической мобильности в поколениях 1954–1963, 1964–1973 гг. рождения по сравнению со старшим поколением 1924–1953 гг. рождения [1]. Исследования показывают, что увеличение уровня географической мобильности приводит к: установлению баланса на рынке труда и повышению его производительности за счёт перераспределения человеческих ресурсов; освоению новых территорий; общему повышению экономической конкурентоспособности страны [2]. Географическая мобильность «является одним из основных механизмов, с помощью которых спрос и предложение рабочей силы сопоставляются в локальных и региональных пространственных масштабах» [3, р. 59]. Для жизненного пути человека географическая мобильность не может быть оценена как бесспорно выигрышная или бесспорно проигрышная. Было выявлено, что среди долгосрочных последствий географической мобильности – влияние на самооценку здоровья, широту социальных связей и образовательную межгенерационную мобильность [4].

В России на государственном уровне отмечается низкий уровень географической мобильности¹. При этом результаты исследования за 2021 год показали, что каждый четвёртый россиянин старше 18 лет хотел бы переехать в другой город². Это означает, что существует противоречие между возможностями, которые могут быть реализованы с помощью географической мобильности и нереализованностью географической мобильности при наличии желания её осуществления. Цель исследования заключается в ответе на нерешённые пока вопросы: каков уровень нереализованной географической мобильности? Каковы мотивы нереализованной географической мобильности? Каковы барьеры нереализованной географической мобильности и каковы последствия её нереализации для жизненного пути? Все эти вопросы относятся к россиянам старше 50 лет. Выбор данной возрастной группы определяется тем, что этот возраст предполагает прохождение значительной части этапов жизненного пути и возможность оценки барьеров географической мобильности с этих позиций.

Развитие понятия «географическая мобильность» в работах социологов

У истоков понятия «географическая мобильность» стоят представители чикагской школы социологии Р. Парк, Э. Берджесс. Хотя данный термин не употреблялся ими, они начали рассматривать перемещения не просто как физические переходы, а как социальные действия, которые формируют социальную структуру общества [5].

П. Сорокин использовал термин «мобильность» как синоним перемещению, миграции, переезду [6, р. 382], территориальной мобильности [6, р. 385]. П. Блау и Д. Данкан использовали как синонимы термины «географическая мобильность» и «миграция» [7, р. 253]. При этом авторы не давали конкретных определений данным понятиям.

Согласно П. Сорокину, географическая мобильность, являясь по своей сути горизонтальной социальной мобильностью, может выступать в качестве фактора социальной мобильности: «...может погубить одну группу людей и способствовать развитию другой. То же самое верно и в отношении изменений в географической среде» [6, р. 367].

П. Блау и Д. Данкан отмечали, что чаще всего переезды осуществляются с целью улучшения собственной жизни, повышения статуса [7, р. 247–248]. И действительно, сложно себе представить ситуацию, чтобы кто-то преднамеренно переезжал с целью ухудшения собственной жизни, если только речь

¹ Президент России утвердил Концепцию государственной миграционной политики Российской Федерации на период до 2025 года // Президент России : сайт. 13.06.2012. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/15635> (дата обращения: 13.07.2025).

² Охота перемены мест: зачем и почему? // ВЦИОМ : сайт. 29.07.2021. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/okhota-k-peremene-mest-zachem-i-pochemu-1> (дата обращения: 13.07.2025).

не идёт о вынужденных переездах (связанных, например, с военными действиями, природными катастрофами и т. п.). Если говорить о преднамеренном ухудшении качества жизни, то в некотором роде к этой категории можно отнести дауншифтинг [8]. Например, если речь идёт о переходе с высокооплачиваемой работы на менее высокооплачиваемую и о переезде в сельскую местность. В таком случае можно говорить о снижении уровня дохода как факторе, ухудшающем качество жизни и улучшении в экологическом плане. Взвешивая возможные последствия от переезда, для кого-то лучшие экологические условия могут оказаться весомее высокого дохода.

Исследовательский интерес к изучению географической мобильности увеличился после так называемого «мобильного поворота» [9]. После публикаций Дж. Урри мобильность стала рассматриваться как «реальные и потенциальные перемещения в их связи с социальными отношениями в пространстве и времени» [10, с. 21]. С точки зрения Дж. Урри, географическая мобильность способствует концентрации ресурсов в определённых регионах, углубляя разрыв между центром и периферией. Дж. Урри описывает крупные города как «узлы мобильности», которые притягивают рабочую силу, капитал и инновации, в то время как менее урбанизированные регионы теряют население и экономический потенциал. Это создаёт «мобильные» и «немобильные» классы, где первые имеют больше возможностей для социальной и экономической мобильности, а вторые оказываются в ловушке стагнации.

С течением времени, в исследовательском поле социологов, демографов, географов стали использоваться такие понятия, как «жилищная, территориальная, географическая мобильность» и «миграция», которые стали часто употребляться как синонимы [11]. В большинстве современных зарубежных исследований, которые нам удалось обнаружить по тегу «географическая мобильность», вопрос о смежных понятиях не рассматривается, а определение географической мобильности не приводится вовсе. Различия смежных понятий подробно рассматриваются в статье А. В. Андреенковой, Н. С. Ворониной, где подчёркивается, что понятие географической мобильности используется для описания и анализа долгосрочных перемещений на большие дистанции [1].

Л. Л. Рыбаковский, Д. П. Маевский, Н. И. Кожевникова показали эволюцию изучения связи понятий «миграция» и «мобильность» и попытки их разграничения различными авторами [12], где отметили, что ещё в 1978 году Т. И. Заславская уточнила эти понятия, указав, что миграция – это фактическое перемещение, а мобильность употребляется в связи с психологической готовностью к перемещению [13], такого же мнения придерживаются и многие другие исследователи, например, С. В. Рязанцев [14]. Термин «миграция» относится в первую очередь к географическому перемещению в физическом пространстве, тогда как «мобильность» может означать перемещение в социальном или физическом пространстве [15]. Д. Рид-Данахай утверждает, что миграция часто понимается как форма мобильности, которая подразумевает постоянное перемещение: «кто-то был немобильным, стал мобильным, а затем снова перестал

быть мобильным после “обустройства”». Однако, по её мнению, такой подход может быть маркирован как упрощённый, так как он не учитывает мотивацию переездов, социальную агентность.

Современные исследования географической мобильности, вслед за Дж. Урри, анализируют более широкий перечень показателей, связанных с осуществлением географической мобильности: мотивация переезда, агентность переезда, адаптация после переезда, самооценка переезда (влияние на жизненный путь) [1]. В исследованиях географической мобильности перемещающийся индивид рассматривается как элемент социальной структуры, его перемещения связываются с наличием у него определённых ресурсов (например, высокого дохода). Географическая мобильность и её последствия для жизненного пути используются в связи с изучением социальных неравенств [10, с. 343].

Таким образом, при изучении географической мобильности необходимо применение многомерного подхода, учитывающего комплекс связанных вопросов. Помимо вышеупомянутых, отметим барьеры географической мобильности, последствия географической мобильности для дальнейшей жизни (в том числе вопрос осуществления/не осуществления социальной мобильности), возраст при переезде, направление переезда и др.

Географическая мобильность в данном исследовании рассматривается через два показателя: во-первых, как перемещение (смена населённого пункта) с долгосрочными целями (смена постоянного места жительства сроком более чем на один год); во-вторых, как готовность к перемещению, операционализируемая через наличие у респондента плана на переезд.

Мы разделяем тезис Л. Пикколи [16], который утверждает, что существующий плюрализм терминов не является проблематичным при чётком прописывании определений и уделению внимания разграничениям со смежными терминами. Таким образом, термины, описанные выше, могут применяться для разных тематик в зависимости от основного исследовательского фокуса.

В современных исследованиях для изучения неосуществления переезда при наличии желания переехать используются разнообразные термины, например:

«недобровольная иммобильность» [17] – чаще всего описывает респондентов, которые приняли окончательное решение не переезжать (окончателность решения подчёркивается респондентами), чаще всего в качестве причин называются внешние условия (например, необходимость ухода за родственниками);

«застрявшее население» [18] (trapped population) – чаще используется для обозначения респондентов, которые добровольно предпочитают оставаться даже в экологически неблагоприятных (например, заражённых радиацией) или опасных районах (на территории, где проводятся военные действия) – чаще всего остаются из-за ощущения ностальгии по прожитым годам в данном населённом пункте, любви к месту, патриотическим чувствам;

«оставленные позади» [19] (left behind) – чаще всего используется для обозначения пассивности в процессе выбора: переезжать или нет. Предпочтение

оставаться в том же населённом пункте при необходимости ухаживать за больным родственником или из-за так называемых «связанных жизней» (когда один из супругов не переезжает даже при наличии такого желания из-за устоявшейся карьеры второго супруга), но в отличие от «недобровольной иммобильности» не предполагает, что решение о нереализации мобильности окончательное.

В исследованиях С. Н. Мищук, опираясь на опыт зарубежных исследований [17], выделяет три категории «неподвижного» населения: «добровольные немигранты», которые планируют переезд, независимо от обстоятельств; «покорные немигранты», которые не планируют переезд и не имеют возможности; «недобровольные немигранты», которые желают осуществить переезд, но не имеют такой возможности [20, с. 113].

С точки зрения подхода жизненного пути, переезд является одним из важнейших «жизненных выборов», при этом выбором может быть как сам переезд, так и отказ от него [21]. В данном исследовании мы будем использовать термин «нереализованная географическая мобильность» для описания случаев, когда респонденты имеют желание/план переезда, но по каким-то причинам не осуществляют его на данном этапе жизненного пути.

П. Бурдьё рассматривал перемещения в пространстве – социальном и физическом. Данные пространства тесно связаны между собой, поскольку социальное пространство конструируется неравным распределением видов капитала, «физическое пространство есть социальная конструкция и проекция социального пространства, социальная структура в объективизированном состоянии, объективация и натурализация прошлых и настоящих социальных отношений» [22, с. 53]. Таким образом, физическое пространство индивида определяется сложной структурой социальных неравенств, а изменение физического пространства зависит от наличия накопленных у индивида видов капитала (экономического, культурного, символического, социального). Согласно П. Бурдьё, столица является «местом капитала», местом притяжения, где сконцентрированы индивиды, занимающие высшие позиции в обществе. Возможность занимать эти позиции зависит от способности присвоения материальных или символических дефицитных благ, и эта борьба за присвоение благ зависит от наличного капитала. Данная борьба за блага, по П. Бурдьё, может приводить к социальной мобильности (внутри/межпоколенческой), автор приводит пример переезда в столицу как выстроенной социальной траектории, которая приводит к успеху [22, с. 57]. С позиции данной теории недостаток разного вида накопленного капитала может выступать барьером для желаемого переезда, например, недостаток экономического капитала может выражаться в нехватке материальных средств. В качестве барьеров социального капитала можно рассматривать отсутствие связей для устройства на работу. Барьером для культурного капитала может выступать наличие у респондента местного диалекта, характерного для села, в этом случае он может ощущать себя чужаком, испытывать стыд, психологические страхи при мысли о переезде, даже при осознании, что его доходы на новом

месте могут быть выше. Или, если говорить о символическом капитале, можно привести следующий пример: респондент мог считаться самым высококлассным зубным врачом в маленьком городе (где практически не было других врачей), обладать высокой репутацией, а, приехав в столицу, не выдержать конкуренции с более профессиональными специалистами.

Конечной целью переезда, по П. Бурдьё, не обязательно является столица, а место жительства, где индивид может добиться максимальной реализации накопленных капиталов, подняться вверх по социальной лестнице. Таким образом, можно предположить, что те респонденты, которые уже проживают в столице, реализовали свой потенциал и добились высокого положения в обществе, не будут обладать желанием осуществить географическую мобильность. Теория П. Бурдьё помогает понять возможные барьеры нереализованной географической мобильности, основываясь на социальном неравенстве. Вместе с тем, считаем необходимым проанализировать современные эмпирические исследования для уточнения возможных мотивов, барьеров, последствий и общих особенностей нереализованной мобильности.

Отечественные и зарубежные исследования нереализованной географической мобильности

Среди особенностей группы респондентов, не реализовавших географическую мобильность, было выявлено, что данная группа дифференцируется по переменным наличия детей, семейному положению, уровню образования, полу (для респондентов, находящихся в браке, при наличии детей, низком уровне образования, принадлежности к мужскому полу переезд менее вероятен) [23; 24]. Существуют исследования, в которых наоборот утверждается, что принадлежность к женскому полу увеличивает вероятность нереализации географической мобильности, вследствие ухода за детьми, традиционной гендерной роли «хранительницы очага», ограничивающей доступ к ресурсам [25]. Было показано, что для группы «нереализованной географической мобильности» более характерна принадлежность старшей возрастной группе [26].

Противоречивые результаты в исследованиях демонстрирует переменная занятости: с одной стороны, нереализованная географическая мобильность связана с безработицей [27] – в этом случае очень часто респондент полагается на финансовую помощь родственников и не решается переехать в поисках работы, в других исследованиях, наоборот, безработица называется фактором осуществления географической мобильности [28].

Мотивы. В 2019 году ВЦИОМ выявил, что основными мотивами нереализованной мобильности россиян являются: безработица или удалённость работы, более высокий уровень жизни в месте желаемого переезда, экологические причины, а также предпочтение более благоприятного климата ¹.

¹ Охота к переменам мест: зачем и почему? // ВЦИОМ: сайт. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/okhota-k-peremene-mest-zachem-i-pochemu> (дата обращения: 13.07.2025).

Зарубежные исследования показали, что основными мотивами нереализации географической мобильности являются: улучшение материального положения [29], желание воссоединения с семьёй [30], общее улучшение качества жизни [31].

Барьеры. Среди барьеров, связанных с нереализацией геомобильности, исследователи выделяют психологические причины – неготовность серьёзно изменить свою жизнь [32], боязнь потерять то, что уже имеешь (жильё, привычный уровень жизни). Ещё Э. Тоффлер отмечал, что переезжающие «испытывают чувство тягостной утраты, тоски, общей депрессии, крайней раздражительности, проявляют симптомы психологического, социального или физического недомогания... испытывают чувство беспомощности, склонны идеализировать утраченное место» [33, с. 101]. В этой связи, для респондентов, не реализовывающих географическую мобильность, психологические страхи могут выступать в качестве барьера переездам, например, неуверенность в отношении успешного поиска работы [34].

На нереализованную географическую мобильность могут влиять наличие друзей и родственников в данном месте проживания, с которыми респонденты потенциально не хотят потерять связь после переезда. Кроме того, было показано, что решение о переезде чаще всего не принимается отдельными членами семьи, а является своего рода стратегией действий, обсуждаемых всей семьёй или её частью [35]. Переезд может быть необходим в случае обеспечения ухода за болеющими/пожилыми родственниками [36].

Нереализованная географическая мобильность чаще всего в публикациях связывается с экономическими причинами – низким доходом [26] (например, неспособностью оплатить аренду жилья [32]).

Ж. Зайончковская и Н. Мкртчян [36] выделяют бюрократические барьеры переезда, в частности, необходимость регистрации по новому месту жительства, сбор документов для аренды квартиры, ограничения, связанные с оформлением возможности пользования медицинским обслуживанием, устройством детей в детские сады.

Последствия. Исследования показывают, что нереализованная географическая мобильность связана со снижением заработка, длительной безработицей, может приводить к нисходящей профессиональной мобильности [38], особенно это касается респондентов, которые остались проживать в экономически неблагополучных регионах. Кроме того, анализ данных выявил, что респонденты, не реализовавшие географическую мобильность в среднем чаще, чем те, кто осуществил её, отмечают низкий уровень качества жизни и снижение удовлетворённости жизнью [39]. Установлена связь между нереализованной географической мобильностью и самооценкой социального статуса. Как показывают результаты исследований, респонденты склонны рассматривать отсутствие переезда как ключевую причину жизненной нереализации и оценивать свой социальный статус как низкий [40].

Эмпирическая база исследования

Эмпирической базой исследования выступает всероссийский опрос по случайной вероятностной выборке населения 50 лет и старше, проведённый ЦЕССИ в 2023–2024 гг. в рамках проекта «Жизненный путь поколения, взрослого в 1990-е». Анализ географической мобильности россиян на разных этапах их жизненного пути предполагает рассмотрение либо всего жизненного цикла, либо его значительной части. Поэтому в качестве объектов исследования могут выступать исключительно респонденты из тех возрастных групп, которые уже прошли большую часть этих этапов.

Опрос проведён в два этапа: первый – осень 2023 г., второй – весна 2024 г. Модель выборки – всероссийская случайная вероятностная многоступенчатая территориальная выборка 2 000 респондентов и дополнительно 326 интервью по модели «boost», отобранных по критерию мобильности (хотя бы раз меняли населённый пункт проживания). Дополнительная выборка мобильных респондентов построена, чтобы увеличить количество мобильных респондентов в выборке и расширить возможности для проведения статистического анализа.

Структура основной выборки очень близка к данным демографической статистики по основным социально-демографическим и географическим параметрам. Дополнительно построен и применён демографический вес для приближения выборки к параметрам генеральной совокупности не только на страновом уровне, но и внутри федеральных округов. Для работы с данными всего населения целевой группы построен вес (weight), чтобы привести соотношение мобильных и немобильных групп к уровню, полученному в основной случайной выборке. Для этого количество немобильных респондентов увеличено в соответствии с их долей, количество мобильных остаётся неизменным.

Исследование не учитывает кратковременные перемещения, жилищные переезды внутри одного населённого пункта, вынужденные переселения по закону (срочная служба в армии, тюремное заключение).

Ограничением является то, что данные собирались по выборке наличного населения РФ на 2023 год, то есть люди, покинувшие страну (внешняя миграция) в разные годы, в выборку не включались, что может повлиять на недооценку уровня мобильности за счёт недоучёта эмиграции.

Нереализованная географическая мобильность и её особенности

Для измерения нереализованной географической мобильности респондентам задавался вопрос о том, возникало ли у них в течение жизни желание или планы переехать жить в другое место – другой населённый пункт, регион, страну. Для выделения особенностей группы «нереализованной мобильности» (респонденты, которые хотели переехать, но не переехали) мы выделили группу «целенаправленной не мобильности» (респонденты, которые не хотели переезжать и не переехали) и «реализованной мобильности» (респонденты, которые

переехали). Всего доля «нереализованной мобильности» составляет 10%, «целенаправленная не мобильность» – 55%, «реализованная мобильность» – 35% (см. табл. 1). В продолжении анализа мы применили таблицы сопряженности с использованием статистики χ^2 для определения параметров, по которым между этими группами есть различия.

Наибольший потенциал нереализованной мобильности в самой молодой из исследуемых возрастной группе – 1964–1973 г. рожд., наибольшая «целенаправленная не мобильность» в группе 1953–1963 г. рожд., а «реализованная мобильность» в самой старшей возрастной группе до 1953 г. рожд. Если сопоставить этот результат с предыдущими исследованиями, получается, что наибольший уровень географической мобильности был как раз у самой старшей возрастной группы, которая осуществляла переезды в советское время [1]. Можно предположить, что нереализованный потенциал наиболее молодой группы (1964–1973 г. рожд.) связан с контекстом периода желаемых перемещений. Наиболее активный возраст для переезда – 25–30 лет, таким образом, этот период у данной группы совпал со сложной эпохой 1990-х. Период нестабильной социально-экономической ситуации в стране, войны в Чечне.

Таблица 1

Особенности группы «нереализованной мобильности» в сравнении с группами «целенаправленной» и «реализованной мобильности», %

Группы с разными видами географической мобильности	Нереализованная мобильность	Целенаправленная не мобильность	Реализованная мобильность
Всего в выборке	10	55	35
<i>Возрастная группа</i>			
До 1953 г. рожд.	19	29	40
1953–1963 гг. рожд.	29	36	35
1964–1973 гг. рожд.	52	35	25
<i>Федеральный округ</i>			
Северо-Западный	6	5	7
Центральный	37	34	29
Приволжский	20	18	25
Южный	8	15	8
Северо-Кавказский	3	8	2
Уральский	9	8	8
Сибирский	13	10	12
Дальневосточный	4	2	9

Тест χ^2 , $p \leq 0,001$

Все три анализируемые группы более всего распространены в Центральном ФО, доля «нереализованной мобильности» чуть больше в Центральном ФО (37%), на фоне группы «целенаправленной» (34%) и «реализованной мобильности» (29%).

Наибольшая доля «нереализованной мобильности» обнаружена в Центральном ФО (37%), следом идут Приволжский (20%) и Сибирский (13%) ФО.

Других значимых различий у группы «нереализованной мобильности» с группами «целенаправленной не мобильности» и «реализованной мобильности» по социально-демографическим переменным (пол, уровень образования, уровень дохода¹, семейное положение, тип населённого пункта) не выявлено.

Мотивы нереализованной мобильности. Мотивы «нереализованной мобильности» отличаются от мотивов «реализованной мобильности». Если для «реализованной географической мобильности» основными мотивами являются семейные (переезды при создании новой семьи, при отделении от родительской семьи без образования своей семьи, воссоединение многопоколенной семьи, переезды вследствие профессиональных задач или интересов других членов семьи, их здоровья и других обстоятельств) [1, с. 155], то наиболее распространёнными по частоте мотивами «нереализованной мобильности» являются мотивы изменения качества жизни: лучшие климатические/экологические условия (21%), условия жизни, инфраструктура (20%), стремление изменить жизнь (9%) (см. рис. 1). Данное распределение согласуется с результатом отсутствия различий у группы «нереализованной геомобильности» по сравнению с группами «целенаправленной не мобильности» и «реализованной мобильности» в доходе, уровне образования – мотив улучшения материального положения только на четвёртом месте в рейтинге, а образование на последнем.

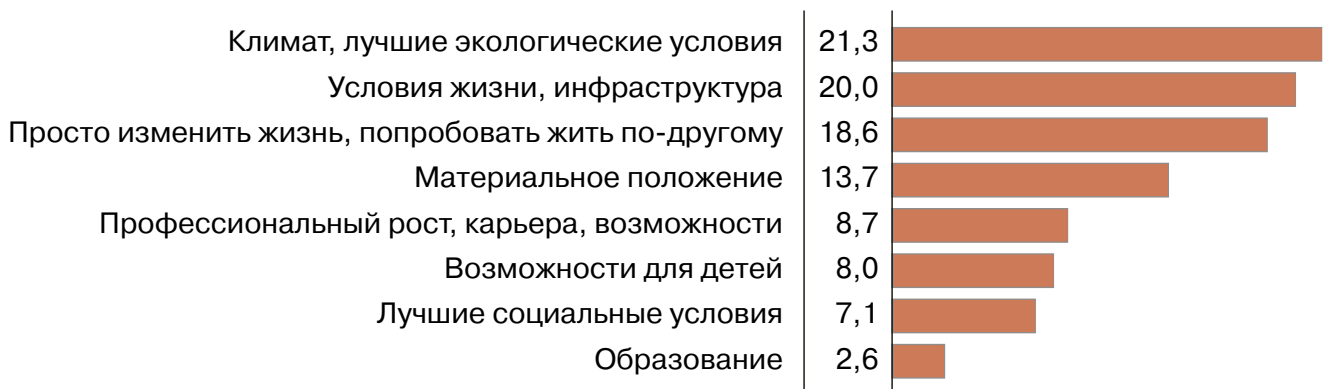


Рис. 1. С чем было связано желание переехать, % от не реализовавших географическую мобильность

Соотнося результат о превалировании мотива лучших экологических условий с данными об особенностях группы «нереализованной мобильности» (см. табл. 1), можно сказать, что данная группа в настоящий момент преимущественно проживает в Центральном ФО и не имеет значимых различий с группами «реализованной мобильности» и «целенаправленной не мобильности» по достигнутому доходу, образованию, типу населённого пункта, в котором сейчас проживает респондент, что позволяет предположить удовлетворённость базовых потребностей группы «нереализованной мобильности». И как следствие – мотив

¹ Для анализа разницы дохода в этих группах применялся анализ сравнения средних, который показал отсутствие статистически значимых различий ($p > 0,05$).

улучшения экологических условий как гипотетическую возможность жить ещё лучше, удовлетворить потребности в улучшении жизни в аспекте климата, например, жить где-нибудь у моря в более тёплом климате, но этот мотив не является необходимостью, побуждающей к немедленному действию.

Барьеры нереализованной мобильности. При ответе на вопрос о том, что помешало переезду, респонденты чаще всего называли нехватку материальных средств (30%), невозможность переезда из-за семейных обязанностей или других удерживающих обстоятельств (20%), а также из-за психологических причин, нехватки решимости (18%) (см. рис. 2). Таким образом, наше предположение о доминирующем барьере «нереализованной географической мобильности» – боязни потерять накопленное – не подтвердилось.

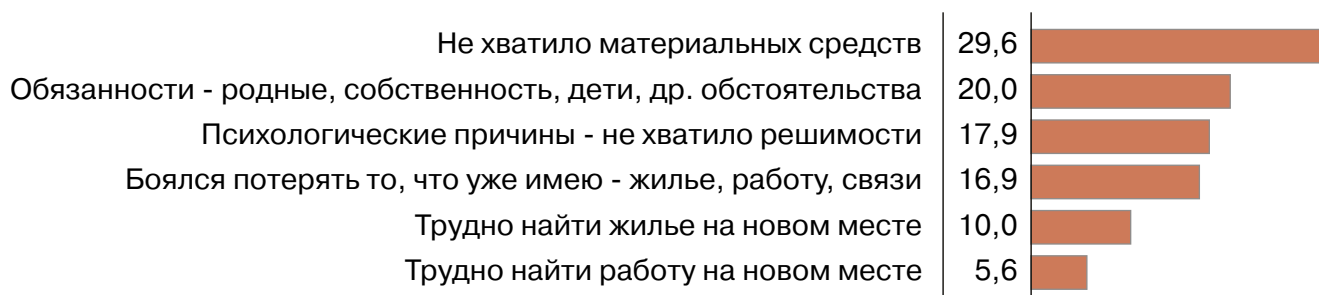


Рис. 2. Самооценка барьеров переезда, % от не реализовавших географическую мобильность

Нехватка материальных средств в качестве основного барьера «нереализованной географической мобильности» согласуется с теорией П. Бурдьё, который писал о том, что наличие экономического капитала увеличивает вероятность переезда [22, с. 16].

Последствия нереализованной мобильности. На следующем этапе анализа в базе данных были отобраны переменные, наиболее близкие к ранее выделенным показателям, потенциально связанным с последствиями нереализованной мобильности (см. табл. 2).

Для проверки последствий нереализованной мобильности используется бинарная логистическая регрессия. В качестве зависимой переменной используется дихотомическая шкала (0 – всегда хотел жить только здесь, 1 – возникало желание/план переезда). В качестве независимых переменных выступали все переменные (см. табл. 2), которые были проверены на отсутствие мультиколлинеарности и включались в модель постепенно. В итоговой таблице мы приводим только статистически значимые коэффициенты (см. табл. 3).

Результаты показывают, что для группы респондентов «нереализованной мобильности» характерна низкая удовлетворённость жизнью. Связь обнаружена с переменной, которая отражает отличия респондентов от родителей по профессиональной группе – межпоколенческую профессиональную мобильность. Анализ данных свидетельствует о том, что «нереализованная мобильность» связана с нисходящей профессиональной мобильностью. Нисходящая

Таблица 2

*Операционализация факторов, потенциально связанных
с последствиями нереализованной географической мобильности*

Показатели	Индикаторы в базе данных
Факторы удовлетворённости различными сторонами жизни	Насколько Вы удовлетворены своей жизнью в целом в настоящее время? 0 – совершенно неудовлетворён, 10 – полностью удовлетворён
Бюрократические факторы	Аналогов в базе не обнаружено
Социально-демографические факторы	Пол, возраст, семейное положение, тип поселения сейчас, уровень образования, занятость
Экономические факторы	Каким был общий доход Вашей семьи из всех источников в последний год?
Символические факторы	Самооценка социального статуса (1 – очень низкое общественное положение, 10 – очень высокое общественное положение)
Факторы социальных связей	Количество близких людей
Профессиональная мобильность	Профессиональный статус (выше, чем у родителей; ниже, чем у родителей; такой же)
Реализация себя в жизни	Удалось в полной мере/отчасти; Удалось в малой степени/совсем не удалось реализовать
Влияние на ход жизни	Совсем не влияю; В чём-то да, в чём-то нет; сильно влияю

Таблица 3

*Факторы, связанные с последствиями нереализованной географической
мобильности. Результаты бинарной логистической регрессии*

Переменные в уравнении	B	Среднеквадратичная ошибка	Степени свободы	Значимость	Exp(B)
Не реализовались в жизни	0,71	0,13	1	0,00	2,03
Профессиональный статус ниже, чем у родителей	0,43	0,22	1	0,07	1,54
Удовлетворённость жизнью	–0,20	0,06	1	0,01	0,81
Самооценка социального статуса	–0,12	0,04	1	0,00	0,89
Constant	–17,84	0,16	1	0,99	0,00

Сводка по логистической модели: Псевдо- R^2 Кокса и Снелла = 0,100, Псевдо- R^2 Нагелькерка = 0,156
 Доля верно квалифицированных случаев – 83,60%

профессиональная мобильность в группе «нереализованной» географической мобильности согласуется с результатами их самооценки реализации в жизни и самооценкой социального статуса. Принадлежность к группе респондентов, которые считают, что не смогли реализоваться в жизни и низкой самооценкой социального статуса связаны с принадлежностью к группе «нереализованной географической мобильности».

Основные выводы и обсуждение результатов

Согласно результатам исследования нереализованный потенциал географической мобильности по достижении зрелого возраста (50 лет и старше) составляет 10%. Группа с «нереализованной геомобильностью» отличается от групп «целенаправленной немобильности» и «реализованной мобильности» по возрастному составу и по региону проживания.

Нереализованный переезд прежде всего связан с мотивами качества жизни – улучшить климатические, экологические и инфраструктурные условия жизни. Сопоставляя данный результат с портретом группы не реализующих геомобильность, можно сказать, что речь отнюдь не идёт о переезде для удовлетворения базовых потребностей/вынужденном переезде. Это респонденты, преимущественно проживающие в Центральном ФО, у которых нет различий по достигнутому доходу, уровню образования, типу населённого пункта, где они проживают в настоящий момент по сравнению с группами «целенаправленной не мобильности» и «реализованной мобильности». Речь идёт об удовлетворении потребностей высшего уровня – удовлетворённости качеством жизни. Согласно П. Бурдьё, респонденты должны стремиться жить в месте притяжения капитала, однако наши данные показывают, что они и так преимущественно живут в центральном регионе, а хотели бы жить, возможно, в менее статусном месте, но более комфортном в плане климатических условий.

Таким образом, желание осуществить геомобильность реализуется в первую очередь потому, что это связано с базовыми потребностями или внешней необходимостью – сильными мотиваторами поведения [1]. Мотивы более высокого порядка (качества жизни, новой жизненной траектории, более комфортных условий) менее мотивирующие на действия, поэтому реализуется реже. При этом сами респонденты называют основными барьерами материальные причины, хотя в реальности ими могут также служить и другие – психологические (привычка, боязнь рисковать), разрыв социальных связей и неопределённость в благополучном исходе на месте переезда.

Анализ последствий для группы с «нереализованной географической мобильностью» показал, что в отличие от группы «реализованной геомобильности» [4], последствия являются преимущественно негативными: в настоящее время данная группа характеризуется нисходящей межпоколенческой профессиональной мобильностью, низкой удовлетворённостью жизнью, а также отсутствием реализации себя в жизни и низкой самооценкой социального статуса.

Результаты исследования могут быть использованы для усовершенствования социальной политики, расширяя возможности населения для осуществления желаемой географической мобильности в течение жизненного пути.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ. REFERENCES

1. Андрееenkova А. В., Воронина Н. С. Долгосрочная географическая мобильность в жизненном пути разных поколений россиян: уровень, направление, мотивация, потенциал // Мир России. 2025. Т. 34, № 2. С. 143–165. DOI [10.17323/1811-038X-2025-34-2-143-165](https://doi.org/10.17323/1811-038X-2025-34-2-143-165). EDN YOYVDK. [Andreenkova A. V., Voronina N. S. Long-term geographic mobility in the life path of different generations of Russians: level, direction, motivation, potential. *The World of Russia=Mir Rossii*. 2025;34(2):143–165. (In Russ.). DOI [10.17323/1811-038X-2025-34-2-143-165](https://doi.org/10.17323/1811-038X-2025-34-2-143-165)].
2. Sanchez A. C., Andrews D. Residential Mobility and Public Policy in OECD Countries // OECD Journal: Economic Studies. 2011. Vol. 2011, № 1. P. 1–22. DOI [10.1787/eco_studies-2011-5kg0vswqt240](https://doi.org/10.1787/eco_studies-2011-5kg0vswqt240).
3. Stillwell J., Bell M., Shuttleworth I. Studying Internal Migration in a Cross-National Context // Internal Migration in the Developed World: Are we Becoming Less Mobile? London, New York : Routledge, 2018. P. 56–75.
4. Андрееenkova А. В. Воронина Н. С. Социальные последствия географической мобильности в жизненном пути россиян старше 50 лет // Социологический журнал. 2025. № 3. С. 39–62. [Andreenkova A. V., Voronina N. S. Social consequences of geographic mobility in the life path of Russians over 50 years old. *Sociological journal=Sociologicheskij zhurnal*. 2025;(3):39–62. (In Russ.)].
5. Park R. E., Burgess E. W. The City: Suggestions for the Study of Human Nature in the Urban Environment. Chicago: University of Chicago Press, 1925. 239 p. ISBN 978-0-226-M611.
6. Sorokin P. A. Social mobility. Harper & Brothers, 1927. 455 p.
7. Blau P. M., Duncan O. D. The American Occupation Structure. London, New York, Sidney : John Wiley & Sons Inc., 1967. 520 p. ISBN 978-0-471080350.
8. Zaritska N. Downshifting as Alternative Lifestyle Practices and Result of Individual Voluntary Life Strategies: Case of Ukrainian Society // Teorija in Praksa. 2015. Vol. 52, № 1-2. P. 220–235. EDN XLEZVF.
9. Sheller M., Urry J. The New Mobilities Paradigm // Environment and Planning A: Economy and Space. 2006. Vol. 38, № 2. P. 207–226.
10. Урри Дж. Мобильности / Дж. Урри ; пер. с англ. А. В. Лазарева, вступ. статья Н. А. Харламова. М. : Издательская и консалтинговая группа «Праксис», 2012. 576 с. ISBN 978-5-901574-98-0. [Urry J. Mobility. Trans. from English by A. V. Lazareva, intro article by N. A. Kharlamov. Moscow: Izdatel'skaya i konsaltingovaya gruppa «Praksis»; 2012. 576 p. (In Russ.). ISBN 978-5-901574-98-0].
11. Re-routing Migration Geographies: Migrants, Trajectories and Mobility Regimes / J. Schapendonk, I. Van Liempt [et al.] // Geoforum. 2020. № 116. P. 211–216. DOI [10.1016/j.geoforum.2018.06.007](https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2018.06.007). EDN DFOADM.
12. Рыбаковский Л. Л., Маевский Д. П., Кожевникова Н. И. Миграционная подвижность населения и её измерение // Народонаселение. 2019. № 2. С. 4–16. DOI [10.24411/1561-7785-2019-00011](https://doi.org/10.24411/1561-7785-2019-00011). EDN CWWEYR. [Rybakovsky L. L., Kozhevnikova N. I., Maevsky D. P. Migration mobility of the population and its measurement. *Population=Narodonaselenie*. 2019;(2):4–16. (In Russ.). DOI [10.24411/1561-7785-2019-00011](https://doi.org/10.24411/1561-7785-2019-00011)].
13. Заславская Т. И., Рыбаковский Л. Л. Процессы миграции и их регулирование в социалистическом обществе // Социологические исследования. 1978. № 1.

- С. 56–65. EDN [VYRWBH](#). [Zaslavskaya T. I., Rybakovsky L. L. Migration processes and their regulation in a socialist society. *Sociological studies=Sotsiologicheskie issledovaniya*. 1978;(1):56–65. (In Russ.)].
14. Рязанцев С. В. Трудовая миграция в странах СНГ и Балтии: тенденции, последствия, регулирование. М. : Формула права, 2007. 567 с. ISBN 978-5-8467-0049-9. EDN [QSOKDX](#). [Ryazantsev S. V. Labor migration in the CIS and Baltic Countries: trends, consequences, regulation. Moscow: Formula Prava; 2007. 567 p. ISBN 978-5-8467-0049-9. (In Russ.)].
 15. Reed-Danahay D. Bourdieu and Social Space: Mobilities, Trajectories, Emplacements. New York : Berghahn Books, 2020. 161 p. ISBN 978-1-78920-353-0.
 16. What Is the Nexus Between Migration and Mobility? A Framework to Understand the Interplay Between Different Ideal Types of Human Movement / L. Piccoli, M. Gianni, D. Ruedin [et al.] // *Sociology*. 2024. Vol. 58, № 5. P. 1019–1037. DOI [10.1177/00380385241228836](#). EDN [NEJXJK](#).
 17. Carling J. Migration in the Age of Involuntary Immobility: Theoretical Reflections and Cape Verdean Experiences // *Journal of Ethnic and Migration Studies*. 2010. Vol. 28, № 1. P. 5–42. DOI [10.1080/13691830120103912](#).
 18. Farbotko C., McMichael C. Voluntary Immobility and Existential Security in a Changing Climate in the Pacific // *Asia Pacific Viewpoint*. 2019. Vol. 60, № 2. P. 148–162. DOI [10.1111/apv.12231](#).
 19. Mata-Codesal D. Ways of Staying Put in Ecuador: Social and Embodied Experiences of Mobility-Immobility Interactions // *Journal of Ethnic and Migration Studies*. 2015. Vol. 41, № 14. P. 2274–2290. DOI [10.1080/1369183X.2015.1053850](#).
 20. Мищук С. Н. Факторы немиграции как элемент управления миграционными процессами // *Society and Security Insights*. 2022. Т. 5, № 3. С. 103–117. DOI [10.14258/ssi\(2022\)3-07](#). EDN [ZFEZPI](#). [Mishchuk S. N. Non-migration factors as an element of migration process management. *Society and Security Insights*. 2022;5(3):103–117. (In Russ.). DOI [10.14258/ssi\(2022\)3-07](#)].
 21. Андрееenkova А. В. Жизненные выборы на разных этапах жизненного пути – автобиографии одного поколения // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2024. № 3 (181). С. 88–113. DOI [10.14515/monitoring.2024.3.2538](#). EDN [SQDGCM](#). [Andreenkova A. V. Life Choices at Different Stages of the Life Path – Autobiographies of One Generation. *The Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes Journal=Monitoring obshchestvennogo mneniya: ekonomicheskie i social'nye peremeny*. 2024;(3):88–113. (In Russ.). DOI [10.14515/monitoring.2024.3.2538](#)].
 22. Бурдьё П. Социология социального пространства / П. Бурдьё ; пер. с франц. ; отв. ред. перевода Н. А. Шматко. М. : Институт экспериментальной социологии ; СПб. : Алетея, 2007. 288 с. ISBN 5-89329-762-8. EDN [QOECDF](#). [Bourdieu P. Sociology of social space. Translation from French by N. A. Shmatko. Moscow: Institut eksperimental'noj sociologii; St. Petersburg: Aletheya; 2007. 288 p. (In Russ.). ISBN 5-89329-762-8].
 23. Lu M. Do People Move When They Say They Will? Inconsistencies in Individual Migration Behavior // *Population and Environment*. 1999. Vol. 20, № 5. P. 467–488. DOI [10.1023/A:1023365119874](#). EDN [EQLXSZ](#).
 24. Life Events and the Gap Between Intention to Move and Actual Mobility / C. De Groot, C. H. Mulder, M. Das [et al.] // *Environment and Planning A: Economy and Space*. 2011. Vol. 43, № 1. P. 48–66. DOI [10.1068/a4318](#).

25. Gender Differences in the Migration Process: A Narrative Literature Review / A. Anastasiadou, J. Kim, E. Sanlitürk [et al.] // Population and Development Review. 2024. Vol. 50, № 4. P. 961–996. DOI [10.1111/padr.12677](https://doi.org/10.1111/padr.12677). EDN [ZIKKRS](#).
26. Moore E. G. Mobility Intention and Subsequent Relocation // Urban Geography. 1986. Vol. 7, № 6. P. 497–514.
27. Monti A., Saarela J. Geographical Immobility and Local Ancestral Ties: A Study of Three Generations of Natives in Finland // Geografiska Annaler: Series B: Human Geography. 2025. Vol. 107, № 2. P. 117–134. DOI [10.1080/04353684.2023.2283102](https://doi.org/10.1080/04353684.2023.2283102).
28. Why do People Stay? Insider Advantages and Immobility / P. A. Fischer, E. Holm, G. Malmberg [et al.] // HWWA Discussion Paper. 2000. № 112. P. 1–41.
29. Chort I. Mexican Migrants to the US: What Do Unrealized Migration Intentions Tell Us About Gender Inequalities? // World Development. 2014. Vol. 59. P. 535–552. DOI [10.1016/j.worlddev.2014.01.036](https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2014.01.036).
30. Robins D. Immobility as Loyalty: ‘Voluntariness’ and narratives of a duty to stay in the context of (non) migration decision making // Geoforum. 2022. Vol. 134. P. 22–29. DOI [10.1016/j.geoforum.2022.05.017](https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2022.05.017). EDN [GFNKIG](#).
31. Geist C., McManus P. Geographical Mobility Over the Life Course: Motivations and Implications // Population, Space and Place. 2008. Vol. 14, № 4. P. 283–303. DOI [10.1002/psp.508](https://doi.org/10.1002/psp.508).
32. Geographical Mobility Barriers Identification for Persons to Become Active / A. Grigorescu, C. Lincaru, C. Stroe. [et al.] // STRATEGICA. 2020. Vol. 1. P. 631–644. URL: <https://strategica-conference.ro/wp-content/uploads/2022/04/48-1.pdf> (дата обращения: 13.07.2025).
33. Тоффлер Э. Шок будущего. М. : ООО «Издательство АСТ», 2002. 557 с. ISBN 5-17-010706-4. [Toffler E. Future shock. Moscow: ООО Izdatel'stvo AST; 2002. 557 p. ISBN 5-17-010706-4. (In Russ.)].
34. Barcus H. R., Brunn S. D. Towards a Typology of Mobility and Place Attachment in Rural America // Journal of Appalachian Studies. 2009. Vol. 15, № 1. P. 26–48.
35. Hjälml A. The ‘Stayers’: Dynamics of Lifelong Sedentary Behaviour in an Urban Context // Population, Space and Place. 2014. Vol. 20, № 6. P. 569–580. DOI [10.1002/psp.1796](https://doi.org/10.1002/psp.1796).
36. Stockdale A., Haartsen T. Editorial Introduction: Putting Rural Stayers in the Spotlight // Population, Space and Place. 2018. Vol. 24, № 4. P. 283–303. DOI [10.1002/psp.2124](https://doi.org/10.1002/psp.2124).
37. Зайончковская Ж. А., Мкртчян Н. В. Внутренняя миграция в России: правовая практика. М. : Центр миграционных исследований. 2007. 87 с. EDN [WJYZNV](#). [Zayonchkovskaya Zh. A., Mkrtchyan N. V. Internal migration in Russia: legal practice. Moscow: Centr migracionnyh issledovaniy; 2007. 87 p. (In Russ.)].
38. Caliendo M., Künn S., Mahlstedt R. The Intended and Unintended Effects of Promoting Labor Market Mobility // IZA Discussion Papers. Institute of Labor Economics. 2022. URL: <https://ideas.repec.org/p/iza/izadps/dp15011.html> (дата обращения: 29.07.2025).
39. Diaz A., Janez A., Wellschmied F. Geographic Mobility Over the Lifecycle // IZA Discussion Papers. Institute of Labor Economics. 2023. URL: <https://ideas.repec.org/p/iza/izadps/dp15896.html> (дата обращения: 29.07.2025).
40. Rejection, Stigma and Self-Esteem Among South American Immigrants in an Irregular Situation in Chile / J. Berríos-Riquelme, D. Frías-Navarro, V. Vargas-Salinas [et al.] // Journal of Immigrant and Minority Health. 2025. DOI [10.1007/s10903-025-01696-9](https://doi.org/10.1007/s10903-025-01696-9).

Сведения об авторах

Н. С. Воронина

кандидат социологических наук,
ведущий научный сотрудник
SPIN-код: 7577-4230

В. Л. Кожарин

старший лаборант,
младший научный сотрудник
SPIN-код: 7882-5806

Вклад авторов:

Н. С. Воронина – 90% (разработка общетеоретической и методологической основы исследования; анализ данных; написание текста статьи, редактирование статьи и участие в оформлении текста по требованиям журнала)

В. Л. Кожарин – 10% (участие в поиске литературы, реферирование, участие в оформлении текста по требованиям журнала)

У авторов нет конфликта интересов для декларации.

Статья поступила в редакцию 18.07.2025; одобрена после рецензирования 22.07.2025; принята к публикации 11.08.2025.

Original article

DOI: 10.19181/snsp.2025.13.3.4

UNREALIZED GEOGRAPHIC MOBILITY IN THE LIFE PATH OF RUSSIANS: MOTIVES, OBSTACLES CONSEQUENCES

Natalia Sergeevna Voronina¹

Vyacheslav Leonidovich Kozharin²

^{1, 2} Institute of Sociology of FCTAS RAS,

^{1, 2} Institute for Comparative Social Research,

Moscow, Russia,

¹navor@bk.ru,

ORCID 0000-0001-8859-6803

²darker3389@gmail.com,

ORCID 0009-0003-4273-8628

For citation: Voronina N. S., Kozharin V. L. Unrealized geographic mobility in the life path of Russians: motives, obstacles consequences. *Sociologicheskaja nauka i social'naja praktika*. 2025;13(3):77–95. (In Russ.). DOI 10.19181/snsp.2025.13.3.4.

Abstract. Modern research shows that every fourth Russian aged 18 and over wants to be geographically mobile, but the motives, barriers to its implementation and consequences of this decision for life – failure to implement geographical mobility – remain poorly understood. The empirical basis of the study is an all-Russian survey of a random probability sample of the population aged 50 and older, conducted by CESSI in 2023–2024 as part of the project “Life Path of the Generation Who Came of Age in the 1990s”. The study data allow us to conclude that the unrealized potential of geographical mobility of the population aged 50 and older is slightly lower than that of the population aged 18 and

older – 10%. The group with unrealized potential differs from respondents who deliberately did not implement geographical mobility and from the group implementing geographical mobility by age. The greatest unrealized geographic mobility was found in the age group born in 1964–1973. The motives for unrealized mobility differ from the motives for realized mobility. Realized mobility is most often associated with family motives: moving when starting a new family, when separating from the parental family without forming one's own family, reuniting a multi-generational family, moving due to professional tasks or interests of family members, their health and other circumstances. Unrealized mobility is associated with the quality of life: respondents wanted to move in order to improve the climatic/ecological and infrastructural living conditions and would also like to simply change their lives and try to live differently. The main barriers to moving for the group of “unrealized geographic mobility” are lack of material resources and family responsibilities, psychological reasons (indecision). The results of the regression analysis showed that unrealized geographic mobility demonstrates a connection with negative consequences for the life course: downward intergenerational occupational mobility, lack of fulfilment in life, low self-esteem of social status and lack of life satisfaction.

Keywords: geographic mobility, unrealized geographic mobility, social mobility, social inequality, motives, life course

Acknowledgments: the article was prepared with the financial support of the Russian Science Foundation, project No. 23-18-00635. The authors express their gratitude to A. V. Andreenkova for valuable recommendations at the stage of writing the text.

Information about the Authors

N. S. Voronina

Candidate of Sociology,
Leading Researcher
ResearcherID: [AAC-7585-2019](#)
Scopus AuthorID: [57208439607](#)

V. L. Kozharin

Senior Laboratory Assistant,
Junior Research Associate
ResearcherID: [JMC-8041-2023](#)

Contribution of the authors:

N. S. Voronina – 90% (development of the general theoretical and methodological basis of the study; data analysis; writing the article text, editing the article and participating in formatting the text according to the journal's requirements)

V. L. Kozharin – 10% (participation in literature search, abstracting, participating in formatting the text according to the journal's requirements)

The authors declare no conflicts of interests.

The article was submitted 18.07.2025; approved after reviewing 22.07.2025; accepted for publication 11.08.2025.