

УЧАСТИЕ НАСЕЛЕНИЯ В РЕШЕНИИ ВОПРОСОВ РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Ольга Владимировна Рогач
(rogach16@mail.ru)

Финансовый университет при Правительстве РФ, Москва, Россия

Цитирование: Рогач О.В. (2025) Участие населения в решении вопросов развития социальной инфраструктуры. *Журнал социологии и социальной антропологии*, 28(2): 211–237. <https://doi.org/10.31119/jssa.2025.28.2.8> EDN: EWLVOF

Аннотация. Анализируется готовность местных жителей к участию в решении вопросов развития социальной инфраструктуры муниципальных образований, идентифицируются проблемы и возможности повышения уровня включенности горожан в данные практики. Ведущим методом исследования выбран анкетный опрос (N=844). Результаты исследования показали, что большинство респондентов предпочли бы сменить место жительства при наличии соответствующих возможностей. Миграционные настроения детерминированы низким уровнем удовлетворенности жителей уровнем развития городской инфраструктуры. Для большинства респондентов свойственно низкое участие в реальных практиках развития социальной инфраструктуры, перенос своей активности в цифровые сообщества и городские чаты. Мотиватором участия является получение информации о проблемах места своего проживания, гораздо реже — артикуляция своей гражданской позиции или включение в проекты развития инфраструктуры. Одним из факторов снижения готовности населения к участию в развитии инфраструктурного профиля муниципального образования становится неверие в возможность своего влияния на решение проблем. Результаты корреляционного анализа показали наличие зависимости между выбором предпочтительных форм участия населения в решении вопросов развития социальной инфраструктуры и восприятием проблем в деятельности органов местного самоуправления. Субъективные оценки высокого уровня коррупции на местах, стереотипы о необоснованности расходования бюджетных средств ориентируют жителей на участие в реализации функций общественного контроля за освоением муниципального бюджета. В ходе исследования установлено, что современные городские жители в большинстве своем негативно относятся к инициативам, предполагающим личный финансовый вклад в модернизацию инфраструктурных объектов. Установлена зависимость между уровнем доверия к местным властям и поддержкой практик софинансирования проектов развития городской инфраструктуры. В условиях дефицита доверия ключевыми направлениями деятельности муниципалитетов могут стать следующие: накопление репутационного капитала, сокращение дистанции между властью и жителями, информационная открытость, прозрачность бюджетной политики.

Ключевые слова: социальная инфраструктура, местное самоуправление, муниципальные образования, доверие, инициативное бюджетирование.

Введение

Развитие социальной инфраструктуры рассматривается сегодня как приоритетное направление деятельности местных органов власти по поддержанию высокого качества жизни населения и темпов социально-экономического развития территории. Это связано с тем, что социальная инфраструктура обеспечивает не только формирование условий для развития человеческого капитала, но и способствует ускорению процессов модернизации национальной экономики (Полякова, Кожанчикова 2019). Подобного рода многофункциональность социальной инфраструктуры для современного развития общественных структур и процессов детерминирует высокий уровень ее значимости и необходимости научного осмысления ряда исследовательских вопросов.

Несмотря на дискуссионность трактовок социальной инфраструктуры в современном научном дискурсе, которая вызвана необходимостью интеграции социального контекста жизни местного сообщества в физическое пространство локальных территорий, под данным термином предлагается понимать «совокупность взаимосвязанных объектов, обеспечивающих удовлетворение потребностей и интересов местного населения, функционально обеспечивающих создание благоприятных условий для его жизнедеятельности» (Рогач, Фролова 2023: 518). При этом количественно-качественная интерпретация состава инфраструктурных объектов отдельных локальных территорий составляет ее инфраструктурный профиль. Отдельно стоит отметить, что ключевые элементы социальной инфраструктуры (состав инфраструктурных объектов) могут быть систематизированы следующим образом: первый уровень систематизации — это комплексы, чьи объекты объединены общей функцией (например, транспортный, социокультурный, жилищно-коммунальный комплекс и т.д.). На втором уровне систематизация объектов, происходит по их функциональному признаку / принадлежности к комплексу. Например, социокультурный комплекс, включает в себя объекты здравоохранения, образования, культуры и искусства, спорта, социальной защиты. Такой подход позволяет обеспечить расчет потребности населения в отдельных объектах инфраструктуры, а также оценить качественные характеристики отдельных комплексов в инфраструктурном профиле территории.

Справедливо заметить, что «социальная инфраструктура» как объект развития со стороны органов власти может быть изучена на микроуровне через фактическое состояние отдельных объектов системы жизнеобеспечения местного сообщества и на макроуровне через совокупность созданных органами власти институциональных условий ее эффективного

функционирования. При этом, по мнению ряда ученых, институциональные условия, выраженные в качественных характеристиках социальной инфраструктуры, должны обеспечить соблюдение баланса экономической и социальной составляющих. С одной стороны, несомненным видится необходимость обеспечения экономической рентабельности инфраструктурных проектов, с другой — любые экономические отношения должны иметь приоритет достижения общественного блага, социального прогресса и удовлетворения потребностей различных социальных групп и представителей местного сообщества (Джаббарова, Бурева 2020). По сути, речь здесь идет о социальном эффекте современной инфраструктуры, которая, будучи основой производственных процессов, нацелена на соблюдение интересов и запросов местного населения. Субъектность потребления «продукта» социальной инфраструктуры определяет роль местных жителей в решении вопросов ее развития.

Приоритет интересов местного сообщества в развитии социальной инфраструктуры требует определения смысловых границ данного термина. Целесообразно опираться на достаточно устоявшуюся трактовку местного сообщества как части населения, локализованной в границах муниципального образования. Такой подход позволяет установить дифференцированные потребности различных социальных групп, формирующих местное сообщество, а также обеспечить учет территориальной специфики их удовлетворения. Несмотря на схожесть базовых потребностей местного сообщества в части объектов социальной инфраструктуры, анализ территориальной дифференциации российских муниципальных образований позволяет сделать вывод о высокой неоднородности инфраструктурного профиля муниципалитетов. Данное обстоятельство связано с влиянием ситуационных различий (природно-климатические особенности, исторические формы расселения и специфика развертывания урбанистических процессов, наполняемость местных бюджетов и пр.), а также с эффективностью проводимой местными властями политикой. По мнению С.В. Новикова и И.В. Макиевой, особого внимания в данном контексте требует разработка форм вовлечения граждан в практики решения проблем муниципалитетов (Новиков, Макиева 2024).

Отметим, что в условиях оттока жителей из малых городов и сельских территорий, именно социальная инфраструктура может рассматриваться в качестве механизма закрепления населения, решения демографических проблем муниципального образования (Карев 2023). Миграционный прирост характерен для развитых городских агломераций, где функционирование объектов социальной инфраструктуры обеспечивает рост личностного потенциала, возможности получения образования, организации

досуга, поддержания высоких стандартов качества жизни (Зубец 2019). Указанные аспекты организации системы жизнеобеспечения местного сообщества являются объектом исследования и зарубежных ученых. Исследование социально-экономической сегрегации в 12 европейских городах, показало усиление влияния контекстуальных факторов (жилищного обеспечения, экономической реструктуризации и социального обеспечения) на рост социального неравенства, нарушение социальной сплоченности и стабильности местных сообществ (Musterd et al. 2016). Также учеными доказывается закономерность: высокоразвитый инфраструктурный профиль урбанизированных пространств (технологически усовершенствованный, с инновационными решениями и возможностями более полного удовлетворения комплекса разнообразных запросов населения) притягивает более образованных, квалифицированных и «обеспеченных» граждан. Однако исследование оставляет дискуссионным вопрос, что становится исходной точкой: наличие развитой инфраструктуры (как результат деятельности органов власти по совершенствованию инфраструктурного профиля) притягивает население либо изначальная концентрация в локальном пространстве высокодоходных категорий населения и квалифицированных кадров и их участие в развитии социальной инфраструктуры через капиталовложения, продуцирование технологических решений и инноваций? Российский опыт имеет примеры обеих стратегий развития территориальных комплексов. Однако ответ на данный вопрос в целом пока не имеет единого толкования, поэтому представляется целесообразным рассматривать проблемы развития социальной инфраструктуры в замкнутом цикле с участием населения в соответствующих практиках и проектах. Справедливо заметить, что смысловое наполнение практик участия населения представлено многообразием форм и инструментов, однако полагаем возможным применить в нашем случае некоторые ограничения в концептуализации сути «участия» как вида гражданской активности. В частности, речь идет о практиках прямого включения представителей местного сообщества в определение перспективных направлений и задач инфраструктурного развития территорий с использованием инструментов общественного контроля (слушания, экспертиза, контроль за расходованием средств).

Такой подход позволяет фокусировать исследовательское внимание на оценке местным сообществом функционального состава объектов инфраструктурного профиля муниципальных образований, чьи качественные характеристики и, что немаловажно, доступность для местных жителей играют сегодня, по мнению экспертов, ведущую роль (Страшнова, Страшнова 2021). На эмпирическом материале американских городов

(54 города), используя социологические исследования и метод наблюдения, коллектив ученых из США установил взаимосвязь доступности инфраструктуры для различных социальных групп и неравенством между местными сообществами. В частности, в зависимости от социально-экономического положения часть населения имеет доступ к широкому спектру инфраструктурных услуг, таких как транспортная мобильность, медицина, образовательные услуги, спортивные сооружения, объекты культуры и отдыха. Другая часть горожан (с более низким социальным статусом и материальными возможностями) проживает в городских районах, где им затруднительно получить доступ к инфраструктурным ресурсам в пределах «ареала» своего обитания. Исследование городского неравенства позволило ученым также установить эффект снежного кома: жители районов с низким доступом к социальной инфраструктуре склонны к более низким запросам в части качества образовательных и медицинских услуг, имеют более слабое физическое здоровье, отличаются сужением возможностей трудоустройства (Nicoletti et al. 2022). Социальная аномия ввиду инфраструктурной сегрегации в то же время становится фактором снижения участия населения в практиках развития социальной инфраструктуры. По мнению Л.Е. Ильичевой, А.О. Кондрашова и А.В. Лапина, невозможность удовлетворить инфраструктурные запросы подрывает доверие населения к действиям органов власти и снижает их мотивацию на участие в практиках решения территориальных проблем (Ильичева и др. 2021).

По мнению ряда российских ученых, следует принимать во внимание влияние и иных рисков развития местных сообществ. Расширение «присутствия» человека ввиду активного роста урбанизированных пространств весьма логично приводит к развитию социальной инфраструктуры, однако следствием указанного процесса становится деградация биологических систем за счет диспропорций между природными объектами городского пространства и искусственными (технические системы, инженерные коммуникации и пр.). Это связано с возникновением и прогрессивным ростом потребностей местного населения, в том числе под воздействием цифровизации всех сфер общественной жизни, которые требуют от органов власти непрерывного мониторинга и обновления состава инфраструктурных объектов (Бахарева и др., 2022). Данный вывод находит отражение и в некоторых других исследованиях. В частности, учеными выводится заключение, что деятельность органов власти должна соответствовать потребностям и интересам населения, учитывать глобальные вызовы и требования научно-технического прогресса (Ланская, Панченко 2022).

Вместе с тем, по мнению В.В. Максимова, развитие социальной инфраструктуры вне возможностей, которые предоставляют крупные городские агломерации существенно затруднено, что не позволяет властям обеспечивать достойный уровень инфраструктурной наполненности территории (Максимов, 2021). Удовлетворение запросов горожан в части пользования инфраструктурным фондом муниципального образования согласно своим поведенческим предпочтениям и образу жизни видится затруднительным ввиду дефицита местных бюджетов, наличия объективных проблем износа объектов социальной инфраструктуры, их недостаточного количества (Капустина и др. 2023; Аитова, Орешников 2020). В то же время современные требования к модернизации социальной инфраструктуры актуализируют поиск механизмов диверсификации источников ее финансирования, привлечения инвестиций, использования инновационных практик развития (Намханова и др. 2019). По мнению зарубежных исследователей, формирование высокоразвитого инфраструктурного профиля локальных социумов будет способствовать повышению устойчивости территориального развития и созданию справедливых обществ. Механика данного процесса заключается в возможностях, которые предоставляют городские пространства местному населению (Orozco et al. 2019). В частности, по мнению ученых, социальная инфраструктура создает для горожан общие пространства коммуникаций, посредством которых возможно обеспечить рост качества жизни социально уязвимых категорий граждан (Klinenberg 2018). В контексте российских реалий данное заключение может быть поставлено под сомнение ввиду отсутствия достаточного эмпирического материала для аналогичных выводов.

В российских исследованиях, изучающих возможности участия различных групп населения в решении инфраструктурных проблем территории, существенный фокус внимания уделен инвестиционным и иным финансовым практикам. Как отмечают Ю.В. Медяник и Э.И. Шагиахметова, инвестиционная привлекательность строительства объектов социальной инфраструктуры для бизнес-структур достаточно низкая в связи с длительными сроками окупаемости, а также недостаточной рентабельностью (Медяник, Шагиахметова 2022). В этой связи предпринимательский сектор дистанцируется от инфраструктурных проблем территории и, как правило, не рассматривает свое участие в развитии социальной инфраструктуры как приоритетное направления развития бизнеса. Исключение могут составлять крупные корпорации, которым, по мнению ученых, для обеспечения лояльности местного населения на территории своего присутствия приходится придерживаться долгосрочных стратегий социальных инноваций. Данные стратегии включают в себя затраты на развитие

социальной инфраструктуры и реализацию иных инфраструктурных проектов, обеспечивающих благожелательное отношение местных жителей к работе компаний (Миэринь и др. 2020). В работе А.В. Величко предлагается иной подход к делегированию финансовых обязательств по развитию социальной инфраструктуры. В частности, ученый выдвигает тезис, согласно которому финансовое обеспечение инфраструктурных процессов не является задачей лишь органов власти. Дефицит местных бюджетов, ряд иных острых проблем в жизни местного сообщества как минимум затрудняют данные практики, а как максимум делают их невозможными. В связи со сложившейся ситуацией каждый субъект местного сообщества (отдельные граждане и бизнес-структуры) должны нести финансовое бремя в зависимости от своего материального положения (Величко 2020). По сути, предложения автора сужают возможные практики участия населения в развитии инфраструктуры места проживания и слагают с властных структур ответственность за результаты своей деятельности.

Замена патернализма автономией в части устранения инфраструктурных деструкций требует более детальных исследований возможных рисков и последствий для развития местных сообществ. Частично они представлены в научном труде А.А. Поляковой и Н.Ю. Кожанчиковой. Учеными выводится заключение о наличии взаимосвязи между уровнем социальной защищенности граждан и наличием базовых объектов инфраструктуры в месте их проживания (Полякова, Кожанчикова 2019). Связывая инфраструктурный профиль муниципалитета со степенью социального обеспечения и защитой местных жителей, ученые, по сути, опровергают высказанный в рассмотренных выше работах тезис о финансовой нагрузке на все категории граждан. Отсутствие финансовой возможности включения в практики развития инфраструктурного профиля муниципального образования для социально уязвимых групп будет не просто фактором, лимитирующим саму возможность участия, но и создаст предпосылки для нарушения социального здоровья и безопасности граждан.

Частичным выходом из сложившейся ситуации видится участие представителей местного сообщества в проектах инициативного бюджетирования как социальной практике, продемонстрировавшей сегодня достаточно позитивные результаты. По мнению ряда исследователей, использование механизма инициативного бюджетирования для решения инфраструктурных проблем муниципальных образований позволит интегрировать ресурсы власти и населения, а также будет способствовать росту уровня институционального доверия местных жителей к ключевым социальным институтам, формированию территориальной идентичности (Фролова и др. 2023). Данное заключение поддерживается в работах других

авторов. По мнению ученых, проекты инициативного бюджетирования позволяют преодолевать трудности модернизации инфраструктурных объектов и/или ввода их строительства в условиях дефицита муниципальных бюджетов (Вагин, Шаповалова 2016); данные проекты могут использоваться для привлечения финансовых средств местного населения, обеспечивать развитие общественного контроля и учет мнений населения при принятии управленческих решений (Бехер 2017; Гребнюк 2021).

Вместе с тем не стоит исключать из исследовательского внимания поиск иных механизмов привлечения населения к решению инфраструктурных проблем территории. Российский эмпирический опыт весьма доказательно иллюстрирует закономерность, согласно которой развитие социальной инфраструктуры имеет прямую взаимосвязь с выбранными органами власти направлениями реализации муниципальной политики (Шагеева, Рафикова 2022). Развитие социальной инфраструктуры требует от органов власти организации эффективного взаимодействия с отдельными группами или представителями местного сообщества, в том числе выбора и развития новых каналов коммуникации, отчего во многом зависит результативность принимаемых управленческих мер (Попов и др. 2022). В частности, цифровизация современных практик общения обеспечивает перенос коммуникаций власти и общества в цифровую среду. Чаты, цифровые сообщества и платформы становятся пространством атрибуции позиции граждан, меняют формат получения информации и артикуляции своего мнения (Голованов, Торгашев 2024).

Таким образом, участие населения в развитии социальной инфраструктуры муниципальных образований видится сегодня необходимой формой обеспечения сбалансированного развития территорий. Разнообразие форм привлечения местных жителей к решению инфраструктурных вопросов, как и неоднозначность трактовки их роли (функций) в данных процессах определили исследовательский вопрос авторского исследования.

Методология

Ключевым методом исследования является анкетный опрос жителей российских городов (N=844). Исследование носит характер пилотажного и используется для апробации исследовательского инструментария. Такой подход определил специфику подбора и опроса респондентов. В частности, инструментарий исследования разработан на платформе Google.form, ссылка на анкету распространялась по методу снежного кома. Охват субъектов РФ представлен 66 регионами, из которых были получены ответы. Пропорции распределения респондентов по типу муниципальных образований представлены следующим образом: крупные города — 60,8 %,

средние города — 21,6 %, малые города — 11,7 %. Лишь незначительная часть респондентов приходится на сельские поселения (5,9 %), поэтому их «голос» в подготовленных материалах практически не представлен ввиду нерепрезентативности. Указанные обстоятельства рассматриваются как ограничение пилотажного исследования.

Вместе с тем, несмотря на сплошную выборку, пропорции по полу респондентов в целом были соблюдены: 59,5 % — женщины, 40,5 % — мужчины. Половина респондентов (51,7 %) отметили, что имеют высшее образование, четверть опрошенных (24,6 %) — среднее специальное.

Частично результаты данного исследования представлены в другой статье автора (Рогач, Фролова 2023), где внимание сосредоточено на анализе оценок населения деятельности местных органов власти по развитию социальной инфраструктуры. Было установлено, что инфраструктурные проблемы отнесены в ближний радиус респондента («проблема касается лично меня / моей семьи»), а также напрямую связаны с оценкой эффективности деятельности органов муниципальной власти. Актуальность проблем инфраструктурного развития требует более детального анализа форм и факторов участия населения в их решении, что определило необходимость развития данной темы. Кроме того, дефицит местных бюджетов в муниципальных образованиях РФ ставит на повестку дня вопросы, связанные с активизацией практик инициативного бюджетирования, повышения финансовой вовлеченности населения в реализацию местных проектов территориального развития. Развитие цифровых платформ и инструментов обусловило необходимость определения перспективности использования данного канала как средства коммуникации в практиках решения территориальных проблем.

Цель исследования заключается в анализе практик и потенциальных форм участия населения в решении вопросов развития социальной инфраструктуры, ключевых проблем и барьеров, лимитирующих активность населения в данном направлении.

Задачи исследования:

- 1) оценка населением уровня развития социальной инфраструктуры города, определение взаимосвязи между удовлетворенностью инфраструктурной обеспеченностью города и миграционными настроениями (желанием сменить место жительства);
- 2) определение приоритетных форм участия населения в решении вопросов развития территориальной инфраструктуры, в том числе анализ специфики цифровых практик участия;
- 3) оценка готовности к внесению личного финансового вклада в решение проблем территориальной инфраструктуры;

4) анализ факторов, формирующих готовность населения к участию в развитии территориальной инфраструктуры.

Обработка полученных материалов осуществлялась с использованием метода корреляционного анализа, что позволило подвергнуть проверке следующие гипотезы:

1. Имеет место зависимость между выбором предпочтительных форм участия населения в решении вопросов развития социальной инфраструктуры и проблем, которые горожане видят в деятельности местных органов власти.

2. Опросы населения могут стать индикатором для определения перспективных направлений развития социальной инфраструктуры в случае выстраивания доверительных отношений власти и общества. Ключевой вопрос доверия строится на оценке направлений расходования муниципального бюджета, контроля за освоением бюджетных средств при решении вопросов развития социальной инфраструктуры.

3. Доверие местным органам власти является ключевым фактором готовности населения к участию в практиках софинансирования проектов инфраструктурного развития территории.

Результаты исследования

Первый блок вопросов был посвящен оценке респондентами уровня инфраструктурной обеспеченности муниципальных образований. Ввиду территориальной неоднородности они показали вполне закономерные различия, однако более значим тот факт, что большинство респондентов (56,7 %) рассматривают перспективы смены места жительства при наличии такой возможности. Примечательно, что среди респондентов с низким уровнем удовлетворенности развитием инфраструктуры города значительно выше доля тех, кто ориентирован к смене места жительства (73,6 %, что выше средних значений по выборке в 1,3 раза). Полученные результаты косвенно указывают на наличие проблем территориального развития, сужение возможностей удовлетворения базовых потребностей населения в месте своего проживания (табл. 1).

Как показывают данные современных исследований, сегодня имеет место быть прямая зависимость между действиями властных структур в части субсидирования проектов инфраструктурного развития и мультипликативным эффектом для муниципальных образований от их реализации (Белова 2020). Частично это связано с обновлением облика городов, тогда как стагнация социальной инфраструктуры муниципалитетов способствует естественной блокировке позитивных социально-экономических перемен для представителей местного сообщества. Низкая функ-

Таблица 1

**Зависимость между оценками уровня развития инфраструктуры
(по 5-балльной шкале, где 1 — очень плохо)
и желанием респондентов сменить место жительства, %**

Оценки уровня развития инфраструктуры	Если бы была такая возможность, поменяли бы вы свое место жительства?	
	Да	Нет
Оценки «1» и «2»	73,6	26,4
Оценка «3»	68,2	31,8
Оценка «4» и «5»	47,7	52,3
Среднее по выборке	56,7	43,3

Источник: рассчитано по материалам авторского исследования.

циональность объектов инфраструктуры демонстрирует и впоследствии закрепляет в общественном сознании образцы упадка и обветшания. Аварийный жилищный фонд, нарушения в работе инженерных коммуникаций, «пустыри», заброшенные промышленные зоны транслируют болезненную симптоматику города, который неспособен поддерживать достойный уровень жизни для своих обитателей (Новикова, Шефер 2023). В этом контексте действия муниципальных чиновников должны быть ориентированы на рациональное зонирование инфраструктурного каркаса города и своевременное обновление его объектов для устранения образцов запустения и обветшания.

Справедливо заметить, что решение подобного рода амбициозных задач требует включенности местного населения в практики устранения инфраструктурных проблем муниципальных образований. Однако результаты исследования показали, что современные жители городов не склонны проявлять гражданскую активность. В ответах респондентов доминировали варианты выбора, носящие отрицательную тональность: не принимают участие в общественных слушаниях по вопросам развития социальной инфраструктуры (80,2 %), не ходят на субботники (68,4 %) и пр. Активные формы участия не получили широкого распространения среди подавляющей доли общественности. Причинами сложившейся ситуации могут стать как традиционные «нехватка времени», «нет возможности», «неинтересно», так и более сложные дисфункции социентальных систем. К примеру, в крупных городах и мегаполисах более выражена тенденция к дистанцированию, тогда как в малых городах и сельских поселениях отмечается более высокий уровень сплоченности и включенности в проблемы места своего проживания (Рогач, Фролова 2022).

Подкреплением данного вывода становится перенос присутствия населения из контактных форм взаимодействия в сетевые (цифровые) формы коммуникаций. 57,6 % респондентов указали в своих ответах, что состоят в цифровых сообществах, группах, городских чатах для получения информации о проблемах места своего проживания. Однако только 22,3 % опрошенных отметили, что проявляют активность в цифровой среде (выбор варианта ответа «не только состою, но и активно обсуждаю проблемы города в цифровых сообществах»). Можно сделать вывод, что проявление гражданской позиции в цифровом поле носит скорее характер «информационного потребления», чем пассионарности ввиду низкой гражданской активности большей части населения. Можно предположить, что ухудшение ситуации с инфраструктурным профилем муниципальных образований при низкой включенности значительной части населения в решение инфраструктурных проблем требует от органов власти выработки механизмов преломления негативных тенденций. Фокусировка внимания местных властей на «оживление» участия населения призвано активизировать инициативы отдельных представителей местных сообществ и социальных групп для некоторой компенсации дисфункций развития социальной инфраструктуры.

Справедливо заметить, что, несмотря на некоторую пассивность городских жителей в решении вопросов развития социальной инфраструктуры, 29,9 % опрошенных все же готовы принимать активное участие в данном процессе. Только 21,0 % респондентов дали однозначно отрицательный ответ («нет не хочу»), тогда как 34,2 % не выразили желание участвовать в решении проблем социальной инфраструктуры полагая, что их мнение и действия просто не будут играть заметной роли. Таким образом, материалы исследования проиллюстрировали наличие некой «серой зоны» в коммуникациях власти и населения: низкий уровень веры горожан в получении конкретного результата от своего участия в процессах развития социальной инфраструктуры становится детерминантом их отказа от подобного рода практик. Данные официальной статистики, представленной в аналитическом отчете Всероссийского совета местного самоуправления, показали еще более тяжелую ситуацию: доля граждан, принимающих участие в решении проблем благоустройства территории, развитии жилищно-коммунального комплекса не превышает 9,1 %¹. Данные цифры отражают низкий порог участия населения в решении

¹ Аналитический отчет Всероссийского совета местного самоуправления. URL: <https://www.vsmsinfo.ru/proekty-i-programmy/interesnye-proekty/2722> (дата обращения: 27.07.2024).

вопросов развития инфраструктурного профиля территории, что делает актуальным выявление приоритетных форм участия населения и стимулирования его активности.

Если говорить об опрошенных, выразивших активную позицию, то стоит отметить, что 36,7 % из них хотели бы принимать участие в практиках выбора проектов развития социальной инфраструктуры путем голосования. Однако более половины респондентов полагают, что предпочтительнее было бы включиться в решение финансовых вопросов: 15,9 % респондентов хотели бы «решать на что тратить деньги из бюджета», а 27,2 % — «контролировать на что тратятся деньги из бюджета». Каждый десятый опрошенный высказал готовность участвовать в развитии социальной инфраструктуры посредством вложения собственных средств («вносить свой посильный вклад в ремонт дорог / благоустройство» — 11,8 %). Иные формы участия населения на муниципальном уровне, которые направлены на улучшение качества жизни и развитие социальной инфраструктуры не получили широкого признания. Респондентам был предложен множественный выбор форм «активности», однако они не высказали готовности принимать участие в очных обсуждениях (в том числе сходах, референдумах, собраниях и т.д.), а также в формах, связанных с юридической компетентностью (правотворческая инициатива). Доля выбора данных вариантов ответов варьировалась в диапазоне 0,5–4 %.

В ходе исследования проверялась гипотеза о наличии зависимости между выбором предпочтительных форм участия населения в решении вопросов развития социальной инфраструктуры и оценкой проблем в деятельности местных органов власти. Для проверки гипотезы отобраны проблемы в работе властных структур, имеющих, согласно мнению респондентов, наибольшее распространение в современных условиях (табл. 2).

Среди респондентов, подверженным стереотипам о наличии коррупции в органах власти, необоснованном расходовании бюджетных средств, выше доля граждан, видящих необходимость своего участия в контроле за освоением муниципального бюджета (56,9 и 56,2 % соответственно). При этом среди тех опрошенных, кто отмечает низкий профессионализм местных властей, выше доля респондентов, выразивших желание принимать участие в определении направлений расходования бюджетных средств. Примечательно, что ответы на вопрос о наличии у респондентов соответствующих навыков, показали в целом их отсутствие: только 29,8 % опрошенных высказали уверенность в наличии необходимых знаний, тогда как остальные продемонстрировали существенные сомнения в своих

Таблица 2

Зависимость между восприятием проблем в деятельности органов местного самоуправления и предпочтительными формами участия населения в решении вопросов развития инфраструктуры города, %

Восприятие проблем в деятельности органов местного самоуправления, сказывающихся на развитии городской инфраструктуры	Если вы <хотели бы принять участие в решении вопросов развития инфраструктуры города>, то в какой форме? <i>множественный выбор</i>		
	Решать, на что тратить деньги из бюджета	Контролировать, на что тратятся деньги из бюджета	Вкладывать собственные средства (вносить свой посильный вклад в ремонт дорог / благоустройство)
Низкий профессионализм местных властей	36,9	43,6	19,5
Коррупция в органах власти	29,9	56,9	13,2
Необоснованное расходованием бюджетных средств	23,7	56,2	20,1

Источник: рассчитано по материалам авторского исследования.

компетенциях. Из них 15,8 % респондентов высказались однозначно отрицательно об отсутствии у них каких-либо знаний и умений, позволяющих проявить компетентность в решении инфраструктурных проблем. Более того, эти респонденты признали свою некомпетентность в определении направлений инфраструктурной политики, которые требуют первоочередного финансирования.

В ходе исследования рассматривался вопрос о готовности населения к участию в софинансировании проектов развития городской инфраструктуры. В формулировке вопроса респондентам было разъяснено, что сегодня во многих городах используется практика финансовой поддержки (инициативное бюджетирование) со стороны жителей, внесения ими личных средств на решение острых инфраструктурных проблем. Принимая во внимание возможную низкую информированность респондентов о потенциале проектов инициативного бюджетирования как формы участия населения в развитии социальной инфраструктуры места своего проживания, ожидаемым представляется полученное распределение ответов: четверть опрошенных (25,7 %) затруднилась с выражением своей позиции, почти половина (45,5 %) не поддерживают идею расходования личных средств на «общие нужды». Только 28,8 % респондентов дали утвердительный ответ на вопрос о поддержке проектов инициативного бюджетирования.

Можно предположить, что среди опрошенных, проживающих на территории с более низким уровнем развития социальной инфраструктуры, должна быть выше доля тех, кто готов внести личные средства, рассматривая данный механизм как компенсатор дисфункции деятельности органов власти. Кроме того, в ряде случаев инициативное бюджетирование может стать единственным инструментом развития инфраструктурного профиля территории. Однако полученные ответы отразили иную закономерность: респонденты, которые более низко оценили уровень развития инфраструктуры места своего проживания, чаще отвечают отрицательно на вопрос о заинтересованности в поддержке практик софинансирования инфраструктурных проектов (54,6 %). В качестве сравнения отметим, что среди респондентов, высоко оценивающих уровень развития инфраструктуры, ниже доля тех, кто не поддерживает проекты инициативного бюджетирования (43,1 %).

Однако исключать влияние качества работы властных структур на полученные распределения ответов было бы преждевременно. Анализ факторов, определяющих интерес респондентов к финансовому участию, показал значимость наличия институционального доверия (рис. 1). Можно предположить, что неспособность власти качественно решить инфраструктурные проблемы территории подрывает доверие населения к деятельности органов власти и, как следствие, отвращает население от финансирования инфраструктурных проектов. Среди респондентов,

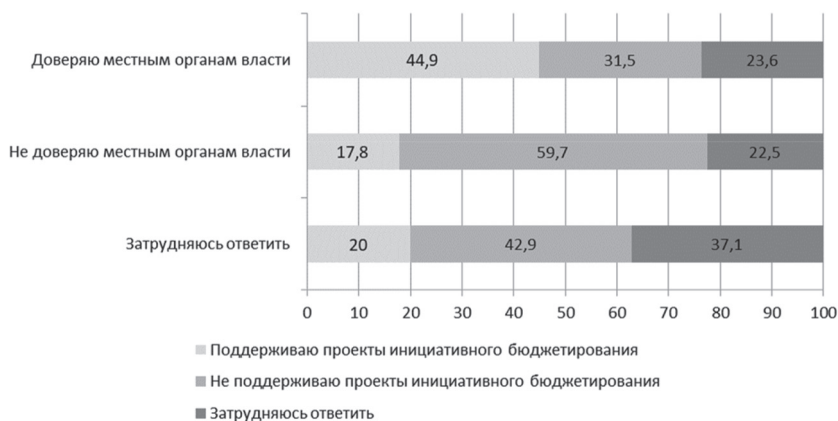


Рис. 1. Зависимость поддержки практик инициативного бюджетирования от уровня доверия к деятельности органов местного самоуправления, %

Источник: рассчитано по материалам авторского исследования

Таблица 3

Зависимость между доверием органам власти и оценками необходимости проведения опросов населения для определения направлений развития инфраструктуры, %

Доверяете ли вы органам власти в вопросах принятия решений по развитию инфраструктуры (на что выделять бюджетные деньги, их расходование и т.д.)	Нужно ли проводить опросы населения для определения направлений развития инфраструктуры?		
	Да, это необходимо	Нужно, но мнение жителей все равно не учитывается	В этом нет необходимости
да	78,0	16,5	5,5
нет	50,2	39,2	10,6
затрудняюсь ответить	74,9	21,7	3,4
Среднее значение по выборке	68,1	25,6	6,3

Источник: рассчитано по материалам авторского исследования.

доверяющих органам местного самоуправления, доля тех, кто готов поддерживать проекты инициативного бюджетирования в 2,5 раза выше, чем среди жителей с низким уровнем доверия (44,9 и 17,8 % соответственно).

Примечательно, что 68,1 % респондентов считают необходимым проводить опросы населения для определения перспективных направлений развития социальной инфраструктуры. Среди респондентов, доверяющих органам местной власти в принятии управленческих решений по развитию городской инфраструктуры, эта доля выше на 9,9 пунктов, чем в среднем по выборке (табл. 3).

Высказанное респондентами мнение позволяет сделать ряд выводов. Прежде всего отмечается запрос горожан не просто на артикуляцию своей позиции по вопросам развития инфраструктуры, но и на потребность «быть услышанным». Если принимать в расчет контекст постановки вопроса («...для определения направлений развития инфраструктуры») и значительную долю респондентов, давших положительный ответ, то можно предположить, что сегодня местная власть не способна самостоятельно определить приоритетность инфраструктурных трансформаций под нужды местного населения. Возможно, речь идет о необдуманном зонировании территорий или сплошной застройке. Данные выводы требуют уточнения, но что можно предположить с высокой долей вероятности, так это стремление общественности включиться в процесс принятия управленческих решений в качестве активных участников.

Данная идея также нашла частичное отражение в ряде других исследований. По мнению А.Б. Белоусова и Д.А. Давыдова, игнорирование властью интересов представителей местных сообществ может приводить к «битве» за право на город. Ошибки в инфраструктурном профиле территории (низкая доступность или проблемы с качеством инфраструктурных объектов, недостатки городского планирования и пр.) будут приводить к росту числа конфликтов и снижению институционального уровня доверия среди местного населения (Белоусов, Давыдов 2024). В свою очередь, использование в муниципальной практике инновационных технологий «умного города» будет иметь обратный эффект (Попов и др. 2022) и обеспечит модернизацию инфраструктуры муниципальных образований с учетом запросов и ожиданий местных жителей (Голованов, Торгашев 2024).

Обсуждение

Наличие дисбаланса между расходными обязательствами муниципалитетов и доходами местных бюджетов априори ставит перед местной властью вопрос о привлечении внутренних ресурсов для решения инфраструктурных проблем (Куконков, Устинкин 2022). Высокая значимость решения проблем развития социальной инфраструктуры муниципальных образований диктует необходимость поиска адекватных инструментов включения общественности в данные практики. Обращение внимание исследователей лишь к финансовой составляющей модернизации инфраструктурного профиля территорий не позволяет в полной мере исправить диспропорциональность в развитии социальной инфраструктуры российских муниципалитетов. В современных исследованиях доминирует мнение о волатильности инвестиционных практик, низкой сбалансированности социального и экономического эффекта от выбранных властями стратегий развития инфраструктурного профиля муниципальных образований (Капустина и др. 2023; Аитова, Орешников 2020); необходимости учета зависимости объемов расходования средств на инфраструктурные проекты от возможности обеспечить благополучие и развитие местных сообществ (Максимов 2023). Г.М. Шагеева и Ф.З. Рафикова поднимают вопросы адекватной оценки результативности деятельности местных органов власти, ее зависимости от эффективности инфраструктурных решений и проектов (Шагеева, Рафикова 2022).

Как показали результаты исследования, население склонно не доверять властным структурам в части расходования бюджетных средств, что усугубляется информационной закрытостью властных структур. Указанное обстоятельство, несомненно, накладывает отпечаток на оценки действий

властей. Полученные данные позволили сделать вывод, что население в целом выражает готовность включиться в решение проблем развития социальной инфраструктуры, но отмечают отсутствие у себя необходимых навыков и компетенций. В ряде исследований сделанное заключение находит свое частичное подтверждение. В частности, учеными выдвигается тезис о необходимости сужения «количества» участников и повышению их «качества». Данное явление находит отражение в идее профессионализации общественного участия, когда местные власти должны в первую очередь опираться в принятии управленческих решений на мнение профессиональных групп. Привлечение к участию в практиках развития социальной инфраструктуры не просто широкой общественности, а профессионалов позволит трансформировать «фоновый» интерес активной части горожан в конкретные формы социальной активности, в том числе в сфере инфраструктурных проектов (Петухов, Петухов 2021). Развивая тезис о необходимости включения «компетенций населения» в практики повышения качества пространства урбанизированных территорий, российские ученые в своих исследованиях отмечают позитивные изменения в инфраструктурном облике муниципальных образований как результате активной работы местной власти в данном направлении. Профессионализация общественного участия, по их мнению, в условиях неоднородности ресурсной базы российских территорий призвана обеспечить новые точки роста и развития за счет капитализации человеческого потенциала в управлении (Новиков, Макиева 2024).

Результаты исследования показали интересное противоречие между достаточно позитивными оценками инфраструктурной обеспеченности территории и ответами респондентов, косвенным образом характеризующих их удовлетворенность местом своего проживания (более половины опрошенных продемонстрировали готовность к смене места жительства). Указанные обстоятельства согласуются с выводами российских ученых, которые связывают желание переезда в другой город с уровнем развития территориальной инфраструктуры (Клейменова 2022). Кроме того, именно количественный и качественный состав объектов территориальной инфраструктуры детерминирует не только миграционные настроения, но и эффективность решения демографических проблем, воспроизводство населения и продолжительность жизни (Макар и др. 2020).

В данном контексте интерес представляет готовность населения включиться в решение инфраструктурных вопросов. Результаты исследования показали суженый диапазон форм участия местных жителей в процессах развития территориальной инфраструктуры. Проекты инициативного бюджетирования, связанные с внесением личных финансовых средств

граждан, не поддерживаются большинством респондентов. Респонденты, оценивающие инфраструктурный профиль территории на «хорошо» и «отлично», реже высказывали отрицательное отношение к практикам инициативного бюджетирования, в отличие от тех, кто дал низкие оценки (43,1 и 54,6 % соответственно). Можно предположить, что общий благоприятный фон развития инфраструктуры города выступает скорее ресурсной базой формирования доверия к новым финансовым инициативам.

Кроме того, достаточно ожидаемыми оказались результаты, иллюстрирующие более высокую готовность к участию в практиках инициативного бюджетирования среди респондентов, доверяющих органам местного самоуправления (выше в 2,5 раза, чем среди жителей с дефицитом доверия). Аналогичные результаты получены при анализе взаимосвязи между вовлеченностью населения в целом в развитие социальной инфраструктуры (готовность вкладывать финансовые, временные, организационные ресурсы) и доверия к органам власти (Рогащ, Фролова 2023: 528). Однако вариационный разрыв между полюсами был значительно меньше — в 1,5 раза. Полученные результаты свидетельствуют о том, что создание условий для развития проектов инициативного бюджетирования требует максимизации усилий муниципалитета в практике сокращения дефицита доверия и устранения дистанции между властью и населением.

Заключение

Результаты исследования иллюстрируют дисфункции территориальной идентичности жителей, выраженные в повышенной готовности последних сменить место своего жительства. Миграционные настроения выше среди респондентов, которые не удовлетворены уровнем развития городской инфраструктуры.

На фоне выделенных острых проблем в инфраструктурном профиле муниципального образования для большинства горожан не свойственна гражданская активность и стремление взаимодействовать с местными органами власти для их решения. Распространение цифровых технологий сместило фокус коммуникаций горожан в цифровую среду. Так, более половины опрошенных сегодня состоят в цифровых сообществах, группах, городских чатах. При этом мотиватором участия является получение информации о проблемах места своего проживания и гораздо реже — артикуляция своей гражданской позиции или физическое включение в практики решения инфраструктурных проблем. Материалы исследования позволяют предположить доминирование практик информационного потребления местным населением новостного контента по проблемам инфраструктурного развития муниципальных образований. Широкие

возможности, которые дает нам цифровизация (в том числе цифровые сервисы, сетевые группы, цифровые сообщества), обеспечивают местное население новыми каналами взаимодействия для реализации своих интересов. Вместе с тем цифровой ресурс, несмотря на признание местными властями его функциональных возможностей, в практиках развития социальной инфраструктуры еще не раскрыл в полной мере свой потенциал.

Предпочтительными формами включенности населения являются следующие: участие в практиках выбора инфраструктурных проектов путем голосования, реализация контрольной функции (определять направления расходования бюджетных средств, осуществлять контроль данного процесса, участвовать в практиках софинансирования). Установлено, что среди респондентов, отмечающих такие проблемы в деятельности органов власти, как коррупция, необоснованное расходование бюджета, выше доля граждан, видящих необходимость своего участия в контроле за выделением и освоением бюджетных средств.

Дефицит доверия муниципальным властям оказывает негативное влияние на развитие практик инициативного бюджетирования. Вариационный размах в оценке готовности внести финансовый вклад в развитие инфраструктуры между респондентами с высоким и низким уровнем доверия составляет 2,5 раза. Кроме того, в ходе исследования выявлена зависимость между уровнем доверия к деятельности органов власти и признанием необходимости проведения опросов жителей при определении приоритетов развития территориальной инфраструктуры. Можно предположить, что респонденты, испытывающие дефицит доверия к местным властям, распространяют негативное отношение на любые практики участия, считая их нерезультативными. Полученные эмпирические данные свидетельствуют о необходимости формирования позитивного имиджа муниципальной власти, сокращения дистанции между ней и населением, формирования прозрачной бюджетной политики, информационной открытости.

Подводя итоги отметим, что барьеры участия населения в решении инфраструктурных проблем базируются в коммуникативном поле (пассивность информационного потребления, низкий уровень доверия к власти) и в отсутствии необходимых навыков (низкая компетентность в решении инфраструктурных проблем муниципальных образований). В этой связи потенциальными точками роста могут стать расширение возможностей цифрового участия населения, открытость органов власти по вопросам расходования бюджетных средств, профессионализация гражданского участия. Перспективным направлением дальнейшего исследования видятся анализ факторов формирования стереотипов о низком профес-

сионализме, распространении коррупции в органах власти и изучение механизмов развития доверия между населением и органами местного самоуправления, инструментов наращивания репутационного капитала муниципальной власти.

Литература / References

Аитова Ю.С., Орешников В.В. (2020) Взаимосвязь уровня развития и финансирования социальной инфраструктуры в Российской Федерации. *Вестник НГИЭИ*, 11(114): 160–174. <https://doi.org/10.24411/2227-9407-2020-10114>.

Aitova Yu.S., Oreshnikov V.V. (2020) The relationship between the level of development and financing of social infrastructure in the Russian Federation. *Vestnik NGIEI* [NGIEI Bulletin], 11(114): 160–174. <https://doi.org/10.24411/2227-9407-2020-10114> (in Russian).

Бахарева О.В., Ажимов Т.З., Ажимова Л.И. (2022) Природный каркас города как опекаемое благо: институциональная среда и структурные изменения. *Вестник МГСУ*, 17(4): 428–442. <https://doi.org/10.22227/1997-0935.2022.4.428-442>.

Bakhareva O.V., Azhimov T.Z., Azhimova L.I. (2022) The natural framework of the city as a protected good: institutional environment and structural changes. *Vestnik MGSU* [Bulletin of MGSU], 17(4): 428–442. <https://doi.org/10.22227/1997-0935.2022.4.428-442> (in Russian).

Белова М.Т. (2020) Мультипликативные эффекты от реализации инфраструктурных проектов. *Финансовые рынки и банки*, 1: 18–21.

Belova M.T. (2020) Multiplier effects from the implementation of infrastructure projects. *Finansovyye rynki i banki* [Financial markets and banks], 1: 18–21 (in Russian).

Белоусов А.Б., Давыдов Д.А. (2024) Городские конфликты в России: между «правом на город» и NIMBY (на примере Иркутска и Новосибирска). *Мир России*, 33(3): 99–117. <https://doi.org/10.17323/1811-038X-2024-33-3-99-117>.

Belousov A.B., Davydov D.A. (2024) Urban conflicts in Russia: between the “right to the city” and NIMBY (on the example of Irkutsk and Novosibirsk). *Mir Rossii* [The World of Russia], 33(3): 99–117. <https://doi.org/10.17323/1811-038X-2024-33-3-99-117> (in Russian).

Бехер В.В. (2017) Некоторые размышления о местном бюджете: мониторинг и практика инициативного бюджетирования. *Современная научная мысль*, 4: 301–306.

Becher V.V. (2017) Some reflections on the local budget: monitoring and practice of proactive budgeting. *Sovremennaya nauchnaya mys'* [Modern scientific thought], 4: 301–306 (in Russian).

Вагин В.В., Шаповалова Н.А. (2016) Информационное сопровождение инициативного бюджетирования: содержание и принципы успешной реализации. *Власть*, 12: 63–69.

Vagin V.V., Shapovalova N.A. (2016) Information support for initiative budgeting: content and principles of successful implementation. *Vlast'* [Power], 12: 63–69 (in Russian).

Величко А.В. (2020) Роль местных бюджетов и муниципальных органов власти в управлении развитием социальной инфраструктуры региона. *Journal of Economic Regulation* (Вопросы регулирования экономики), 11(1): 36–47. <https://doi.org/10.17835/2078-5429.2020.11.1.036-047>.

Velichko A.V. (2020) The role of local budgets and municipal authorities in managing the development of social infrastructure in the region. *Journal of Economic Regulation* (Voprosy regulirovaniya ekonomiki) [Journal of Economic Regulation (Issues of economic regulation)], 11(1): 36–47. <https://doi.org/10.17835/2078-5429.2020.11.1.036-047> (in Russian).

Голованов В.И., Торгашев Р.Е. (2024) Повышение качества организации взаимодействия органов власти, населения и предпринимателей за счет использования цифровых инструментов и нейросетей. *Муниципальная академия*, 2: 365–375.

Golovanov V.I., Torgashev R.E. (2024) Improving the quality of organization of interaction between authorities, population and entrepreneurs through the use of digital tools and neural networks. *Munitsipal'naya akademiya* [Municipal Academy], 2: 365–375 (in Russian).

Гребенюк А.А. (2021) Психологические особенности инициативного бюджетирования. *Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Социология. Педагогика. Психология*, 7(73): 118–126.

Grebenyuk A.A. (2021) Psychological features of initiative budgeting. *Uchonyye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo. Sotsiologiya. Pedagogika. Psikhologiya* [Scientific notes of the Crimean Federal University named after V.I. Vernadsky. Sociology. Pedagogy. Psychology], 7(73): 118–126 (in Russian).

Джаббарова Э.Х., Бурева Н.С. (2020) Человеческий капитал и социальная инфраструктура как элементы экономической политики. *Власть и управление на Востоке России*, 1(90): 104–112. <https://doi.org/10.22394/1818-4049-2020-90-1-104-112>.

Dzhabbarova E.Kh., Burevaya N.S. (2020) Human capital and social infrastructure as elements of economic policy. *Vlast' i upravleniye na Vostoke Rossii* [Power and governance in the East of Russia], 1(90): 104–112. <https://doi.org/10.22394/1818-4049-2020-90-1-104-112> (in Russian).

Зубец А.Н. (2019) Основные социальные и инфраструктурные факторы, определяющие демографическую динамику в регионах России и их привлекательность для миграции. *Социология*, 6: 77–86.

Zubets A.N. (2019) The main social and infrastructural factors determining the demographic dynamics in the regions of Russia and their attractiveness for migration. *Sotsiologiya* [Sociology], 6: 77–86 (in Russian).

Ильичева Л.Е., Кондрашов А.О., Лапин А.В. (2021) Доверие как мост над пропастью неуверенности между властью и обществом. *Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены*, 2:162–185. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2021.2.1917>.

Ilyicheva L.E., Kondrashov A.O., Lapin A.V. (2021) Trust as a bridge over the abyss of uncertainty between the government and society. *Monitoring obshchestvennogo mneniya: ekonomicheskiye i sotsial'nyye peremeny* [Monitoring public opinion: economic and social changes], 2: 162–185. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2021.2.1917> (in Russian).

Капустина Н.В., Садыков А.И., Подгорский Я. (2023) Роль инвестиций в инфраструктуру в экономическом росте и сбалансированном региональном развитии. *Финансы: теория и практика*, 27(2): 50–63. <https://doi.org/10.26794/2587-5671-2023-27-2-50-63>.

Kapustina N.V., Sadykov A.I., Podgorsky Ya. (2023) The role of infrastructure investment in economic growth and balanced regional development. *Finansy: teoriya i praktika* [Finance: theory and practice], 27(2): 50–63. <https://doi.org/10.26794/2587-5671-2023-27-2-50-63> (in Russian).

Карев А.С. (2023) Оценка факторов влияния состояния региональной социальной инфраструктуры на миграционные процессы. *Власть и управление на Востоке России*, 1(102): 147–161. <https://doi.org/10.22394/1818-4049-2023-102-1-147-161>.

Karev A.S. (2023) Assessment of factors influencing the state of regional social infrastructure on migration processes. *Vlast' i upravleniye na Vostoke Rossii* [Power and management in the East of Russia], 1(102): 147–161. <https://doi.org/10.22394/1818-4049-2023-102-1-147-161> (in Russian).

Клейменова Е.Р. (2022) Инфраструктура как фактор миграции молодежи. *Гуманитарный акцент*, 2: 35–47.

Kleimenova E.R. (2022) Infrastructure as a factor in youth migration. *Gumani-tarnyy aktsent* [Humanitarian emphasis], 2: 35–47 (in Russian).

Куконков П.И., Устинкин С.В. (2022) Местное самоуправление как фактор сохранения и развития малого города. *Власть*, 30(6): 20–29.

Kukonkov P.I., Ustinkin S.V. (2022) Local self-government as a factor in the preservation and development of a small town. *Vlast'* [Power], 30(6): 20–29 (in Russian).

Ланская Д.В., Панченко А.Н. (2022) Ключевые направления в развитии социальной инфраструктуры региона. *Естественно-гуманитарные исследования*, 44(6): 179–183.

Lanskaya D.V., Panchenko A.N. (2022) Key directions in the development of social infrastructure in the region. *Yestestvenno-gumanitarnyye issledovaniya* [Science and Humanities Studies], 44(6): 179–183 (in Russian).

Макар С.В., Симагин Ю.А., Ярашева А.В. (2020) Демографическая ситуация в России и социальная инфраструктура. *Народонаселение*, 23(1): 67–75. <https://doi.org/10.19181/population.2020.23.1.6>.

Makar S.V., Simagin Yu.A., Yarasheva A.V. (2020) Demographic situation in Russia and social infrastructure. *Narodonaseleniye* [Population], 23(1): 67–75. <https://doi.org/10.19181/popuLation.2020.23.1.6> (in Russian).

Максимов В.В. (2021) Доступная социальная инфраструктура vs государственно-частное партнёрство. *Уровень жизни населения регионов России*, 17(3): 339–348. <https://doi.org/10.19181/lsprr.2021.17.3.4>.

Maksimov V.V. (2021) Available social infrastructure vs public-private partnership. *Uroven' zhizni naseleniya regionov Rossii* [Living standards of the population of Russian regions], 17(3): 339–348. <https://doi.org/10.19181/lsprr.2021.17.3.4> (in Russian).

Максимов В.В. (2023) Социальная дезориентация бюджетной поддержки инвестиционных проектов. *МИР (Модернизация. Инновации. Развитие)*, 14(2): 170–186. <https://doi.org/10.18184/2079-4665.2023.14.2.170-186>.

Maksimov V.V. (2023) Social disorientation of budget support for investment projects. *MIR (Modernizatsiya. Innovatsii. Razvitiye)* [MIR (Modernization. Innovation. Development)], 14(2): 170–186. <https://doi.org/10.18184/2079-4665.2023.14.2.170-186> (in Russian).

Медяник Ю.В., Шагиахметова Э.И. (2022) Инвестиционная привлекательность строительства объектов социальной инфраструктуры в регионах. *Региональные проблемы преобразования экономики*, 8(142): 32–40. <https://doi.org/10.26726/1812-7096-2022-8-32-40>.

Medyanik Yu.V., Shagiakhmetova E.I. (2022) Investment attractiveness of construction of social infrastructure facilities in the regions. *Regional'nyye problemy preobrazovaniya ekonomiki* [Regional problems of economic transformation], 8(142): 32–40. <https://doi.org/10.26726/1812-7096-2022-8-32-40> (in Russian).

Миэринь Л.А., Петров А.Н., Хорева Л.В. (2020) Роль крупных корпораций в развитии отдалённых регионов России: социальные стратегии и инновации. *Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета*, 5(125): 150–157.

Mierin L.A., Petrov A.N., Khoreva L.V. (2020) The role of large corporations in the development of remote regions of Russia: social strategies and innovations. *Izvestiya Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta* [Bulletin of the St. Petersburg State University of Economics], 5(125): 150–157 (in Russian).

Намханова М.В., Алесина Н.В., Страшко Е.В. (2019) Оценка характера ожиданий населения и интереса бизнес-структур города Севастополя к развитию государственно-частного партнёрства в отраслях социальной инфраструктуры. *Общество: политика, экономика, право*, 2(67): 30–40.

Namkhanova M.V., Alesina N.V., Strashko E.V. (2019) Assessment of the nature of the population's expectations and interest of business structures of the city of Sevastopol in the development of public-private partnerships in the sectors of social

infrastructure. *Obshchestvo: politika, ekonomika, pravo* [Society: politics, economics, law], 2(67): 30–40 (in Russian).

Новиков С.В., Макиева И.В. (2024) Вовлечение граждан в проекты, направленные на решение проблем муниципалитетов. *Муниципальная академия*, 2: 414–421.

Novikov S.V., Makieva I.V. (2024) Involving citizens in projects aimed at solving municipal problems. *Munitsipal'naya akademiya* [Municipal Academy], 2: 414–421 (in Russian).

Новикова П., Шефер В.В. (2023) Формирование стратегии при ревитализации депрессивной городской среды. *Экономика строительства*, 2: 99–107.

Novikova P., Shefer V.V. (2023) Formation of a strategy for the revitalization of a depressed urban environment. *Ekonomika stroitel'stva* [Construction Economics], 2: 99–107 (in Russian).

Петухов В.В., Петухов Р.В. (2021) Социально активные группы российского общества: формирование запроса на демократическое участие. *Вестник Института социологии*, 12(1): 16–38. <https://doi.org/10.19181/vis.2021.12.1.697>.

Petukhov V.V., Petukhov R.V. (2021) Socially active groups of Russian society: forming a demand for democratic participation. *Vestnik instituta sotziologi* [Bulletin of the Institute of Sociology], 12(1): 16–38. <https://doi.org/10.19181/vis.2021.12.1.697> (in Russian).

Полякова А.А., Кожанчикова Н.Ю. (2019) Социальная инфраструктура и ее влияние на социально-экономическое положение региона. *Вестник аграрной науки*, 1(76): 102–107.

Polyakova A.A., Kozhanchikova N.Yu. (2019) Social infrastructure and its impact on the socio-economic situation of the region. *Vestnik agrarnoy nauki* [Bulletin of Agrarian Science], 1(76): 102–107 (in Russian).

Попов Е.В., Кох И.А., Семячков К.А. (2022) Цифровизация социальной инфраструктуры в стратегии развития «умного города». *Социологическая наука и социальная практика*, 10(3): 96–114. <https://doi.org/10.19181/snsp.2022.10.3.9199>.

Popov E.V., Kokh I.A., Semyachkov K.A. (2022) Digitalization of social infrastructure in the smart city development strategy. *Sotsiologicheskaya nauka i sotsial'naya praktika* [Sociological science and social practice], 10(3): 96–114. <https://doi.org/10.19181/snsp.2022.10.3.9199> (in Russian).

Рогач О.В., Фролова Е.В. (2023) Оценка деятельности органов власти по развитию социальной инфраструктуры урбанизированных пространств. *Ars Administrandi* (Искусство управления), 15(3): 516–535. <https://doi.org/10.17072/2218-9173-2023-3-516-535>.

Rogach O.V., Frolova E.V. (2023) Assessment of the activities of authorities in the development of social infrastructure of urbanized spaces. *Ars Administrandi* (Iskusstvo upravleniya) [Ars Administrandi (The Art of Management)], 15(3): 516–535. <https://doi.org/10.17072/2218-9173-2023-3-516-535> (in Russian).

Рогач О.В., Фролова Е.В. (2022) Оценка готовности населения к участию в практиках развития туризма. *Журнал социологии и социальной антропологии*, 25(4): 208–235. <https://doi.org/10.31119/jssa.2022.25.4.8>.

Rogach O.V., Frolova E.V. (2022) Assessing the population's readiness to participate in tourism development practices. *Zhurnal sotsiologii i sotsialnoy antropologii* [The journal of sociology and social anthropology], 25(4): 208–235. <https://doi.org/10.31119/jssa.2022.25.4.8> (in Russian).

Страшнова Ю.Г., Страшнова Л.Ф. (2021) Пути совершенствования функционально-пространственной организации социальной инфраструктуры Москвы. *Вестник МГСУ*, 16(9): 1136–1151. <https://doi.org/10.22227/1997-0935.2021.9.1136-1151>.

Strashnova Yu.G., Strashnova L.F. (2021) Ways to improve the functional-spatial organization of social infrastructure Moscow. *Vestnik MGSU* [Bulletin of MGSU], 16(9): 1136–1151. <https://doi.org/10.22227/1997-0935.2021.9.1136-1151> (in Russian).

Фролова Е.В., Рогач О.В., Разов П.В. (2023) Инициативное бюджетирование как механизм повышения качества жизни населения. *Народонаселение*, 26(2): 66–77. <https://doi.org/10.19181/population.2023.26.2.6>.

Frolova E.V., Rogach O.V., Razov P.V. (2023) Initiative budgeting as a mechanism for improving the quality of life of the population. *Narodonaseleniye* [Population], 26(2): 66–77. <https://doi.org/10.19181/population.2023.26.2.6> (in Russian).

Klinenberg E. *Palaces for the People: How Social Infrastructure Can Help Fight Inequality, Polarization, and the Decline of Civic Life*. New York, NY: Crown, 2018.

Musterd S., Marcińczak S., Van Ham M., Tammaru T. (2016). Socioeconomic segregation in European capital cities. Increasing separation between poor and rich. *Urban Geography*, 38(7): 1062–1083. <https://doi.org/10.1080/02723638.2016.1228371>.

Nicoletti L., Sirenko M., Verma T. (2022) Disadvantaged communities have lower access to urban infrastructure. *Urban Analytics and City Science*, 50(3): 1–19.

Orozco N., Guillermo L., Deritei D., Vancso A., Vasarhelyi O. (2020) Quantifying life quality as walkability on urban networks: the case of Budapest. *Complex Networks and Their Applications*, 8(882): 905–918. https://doi.org/doi:10.1007/978-3-030-36683-4_72

PUBLIC PARTICIPATION IN RESOLVING ISSUES OF SOCIAL INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

Olga V. Rogach (rogach16@mail.ru)

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia

Citation: Rogach O.V. (2025) Public participation in resolving issues of social infrastructure development. *Zhurnal sotsiologii i sotsialnoy antropologii* [The Journal of Sociology and Social Anthropology], 28(2): 211–237 (in Russian).

<https://doi.org/10.31119/jssa.2025.28.2.8> EDN: EWLQF

Abstract. The readiness of local residents to participate in solving issues of developing the social infrastructure of municipalities is analyzed; problems and opportunities for increasing the level of involvement of citizens in these practices are identified. The leading research method was a questionnaire survey (N=844). The results of the study showed that the majority of respondents would prefer to change their place of residence if the appropriate opportunities were available. Migration sentiment is determined by the low level of satisfaction of residents with the level of development of urban infrastructure. The majority of respondents are characterized by low participation in real practices of social infrastructure development, transferring their activity to digital communities and city chats. The motivator for participation is to obtain information about the problems of their place of residence, much less often to articulate their civic position or inclusion in infrastructure development projects. One of the factors reducing the population's readiness to participate in the development of the infrastructure profile of a municipality is a lack of faith in the ability to influence something. The results of the correlation analysis showed a relationship between the choice of preferred forms of participation of the population in solving issues of social infrastructure development and the perception of problems in the activities of local governments. Subjective assessments of the high level of local corruption and the unreasonableness of spending budget funds initiate the orientation of residents to participate in the implementation of the functions of public control over the development of the municipal budget. The study found that modern urban residents mostly have a negative attitude towards initiatives that involve personal financial contribution to the modernization of infrastructure facilities. A relationship has been established between the level of trust in local authorities and support for the practice of co-financing urban infrastructure development projects. In conditions of a lack of trust, the key areas of activity of municipalities may be the following: accumulation of reputation capital, reducing the distance between the authorities and residents, information openness, transparency of budget policy.

Keywords: social infrastructure, local government, municipalities, trust, proactive budgeting.