



СОЦИОЛОГИЯ И СОЦИАЛЬНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

DOI: <https://doi.org/10.15688/lp.jvolsu.2025.3.13>

UDC 316.35
LBC 60.561.2



Submitted: 18.07.2025
Accepted: 02.09.2025

THE ROLE OF BUSINESS IN THE DEVELOPMENT OF THE INFRASTRUCTURE PROFILE OF MODERN CITIES

Olga V. Rogach

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

Abstract. The infrastructure profile of territories in modern conditions is becoming the most significant factor in improving the quality of life of the population, creating conditions for the implementation of the educational and cultural potential of residents, and meeting their key social needs. The purpose of this study is to assess the population's perception of the potential and role of business structures in the development of the infrastructure of modern cities. The research methods include questionnaire surveys of the population conducted in 2023 ($N = 844$) and 2025 ($N = 968$). The design of the two waves is identical. The research materials are supplemented by the results of a focus group ($n = 8$, targeted selection, 2025). The results of the study showed the presence of certain problems in the development of social infrastructure, mainly in small cities. At the same time, residents for the most part do not associate overcoming existing dysfunctions with the active participation of business in the development of the infrastructure profile of territories, placing the main responsibility on the authorities. Low expectations of the population indirectly indicate a low level of reputational capital of entrepreneurial communities. It can be assumed that there are communication gaps in the interaction of key subjects of urban development, the absence of a foundation for their mutually beneficial partnership. The novelty of the presented material is associated with the interpretation of social expectations of residents and their narrowed perception of the role of business in the development of urban infrastructure. Established ideas about the traditional ethics of entrepreneurial egoism can reduce the potential for solidarity of local communities and slow down the practice of social investment in the development of urban territories. The practical significance of the study lies in the possibility of using the obtained results to establish social communications in the urban environment and consolidate the efforts of the authorities, businesses, and the population in solving socially significant territorial problems.

Key words: business, infrastructure, infrastructure profile, city, population.

Citation. Rogach O.V. The Role of Business in the Development of the Infrastructure Profile of Modern Cities. *Logos et Praxis*, 2025, vol. 24, no. 3, pp. 126-134. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/lp.jvolsu.2025.3.13>

УДК 316.35
ББК 60.561.2

Дата поступления статьи: 18.07.2025
Дата принятия статьи: 02.09.2025

РОЛЬ БИЗНЕСА В РАЗВИТИИ ИНФРАСТРУКТУРНОГО ПРОФИЛЯ СОВРЕМЕННЫХ ГОРОДОВ

Ольга Владимировна Рогач

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, г. Москва, Российская Федерация

Аннотация. Инфраструктурный профиль территорий в современных условиях становится наиболее значимым фактором повышения качества жизни населения, создания условий для реализации образовательного, культурного потенциала жителей, закрытия их ключевых социальных потребностей. Целью данного исследования является оценка восприятия населением потенциала и роли бизнес-структур в развитии инфраструктуры современных городов. Методы исследования включаются в себя анкетные опросы населения, проведенные в 2023 ($N=844$) и 2025 ($N=968$) годах. Дизайн двух волн идентичен. Материалы исследования дополнены результатами фокус-группы ($n=8$, целевой отбор, 2025). Результаты исследования показали наличие определенных проблем развития социальной инфраструктуры преимущественно в малых городах. При этом жители в большинстве своем не связывают преодоление имеющихся дисфункций с активным участием бизнеса в развитии инфраструктурного профиля территорий, возлагая основную ответственность на органы власти. Заниженные ожидания населения косвенным образом свидетельствуют о низком уровне репутационного капитала предпринимательских сообществ. Можно предположить наличие коммуникационных разрывов во взаимодействии ключевых субъектов городского развития, отсутствия фундамента для их взаимовыгодного партнерства. Новизна представленного материала связана с интерпретацией социальных ожиданий жителей, их суженным восприятием роли бизнеса в развитии городской инфраструктуры. Устоявшиеся представления о традиционной этике предпринимательского эгоизма могут снижать потенциал солидаризации местных сообществ, тормозить практики социального инвестирования в развитие городских территорий. Практическая значимость исследования заключается в возможности использования полученных результатов для налаживания социальных коммуникаций в городской среде, консолидации усилий власти, бизнеса и населения в решении социально значимых территориальных проблем.

Ключевые слова: бизнес, инфраструктура, инфраструктурный профиль, город, население.

Цитирование. Рогач О. В. Роль бизнеса в развитии инфраструктурного профиля современных городов // Logos et Praxis. – 2025. – Т. 24, № 3. – С. 126–134. – DOI: <https://doi.org/10.15688/lp.jvolsu.2025.3.13>

Введение

Инфраструктурный профиль современных городов рассматривается сегодня как значимый компонент обеспечения высокого качества жизни населения. Данное обстоятельство определяется его высокой значимостью в обеспечении процессов жизнедеятельности местного сообщества, возможностью удовлетворить разнообразные потребности городского населения [Рогач, Фролова 2024; Юрьева 2022]. Связывая с понятием городской инфраструктуры категории комфорта, безопасности, социального здоровья и доступности услуг, в научном дискурсе поднимаются сопутствующие вопросы о причинах возникновения инфраструктурных проблем [Шамин, Проваленова 2020; Musterd et al. 2017] и субъектах, способных обеспечить их решение [Величко 2020; Пополько, Нагаева, Шишацкий 2022]. В своем исследовании мы обратимся ко второму вопросу, сущив восприятие субъектности развития инфраструктурного профиля урбанизированных территорий ролью бизнес-структур. Такой подход позволяет отойти от традиционных детерминант в развитии городской инфраструктуры (ресурс власти) и сфокусировать внимание на альтернативных источниках ее развития (ресурс бизнеса).

Теоретический обзор

Анализ современных трудов по данной проблематике позволяет выделить несколько направлений исследований. Первое и, пожалуй, наиболее проработанное направление, связано с экономической ролью бизнеса в развитии городской инфраструктуры. Речь идет об инвестиционной корпоративной политике, участии бизнеса в крупных проектах партнерства, экономических показателях выбора бизнес-структурами приоритетов в размещении своих производств [Карандасова 2023; Капустина, Садыков, Подгорский 2023; Белова 2020]. Вместе с тем география таких исследований представлена региональным срезом, что в условиях высокой региональной дифференциации и неоднородности развития муниципальных образований снижает возможность экстраполирования данных, их точечного отражения в узких территориальных локациях.

Второе направление исследований фокусирует внимание на социальном аспекте ведения бизнеса [Аносов 2020], его спонсорской поддержке местных сообществ и частных инициативах [Симакова, Волков, Тищков 2023]. Эмпирическая база данных исследований, как правило, представлена изучением

принципов социально ответственного ведения бизнеса [Кузнецов 2020], а контекст развития городской инфраструктуры если и раскрывается, то в большей степени как сопутствующий эффект.

В научном дискурсе также имеют место и комплексные междисциплинарные исследования [Белоусов, Давыдов 2024; Семенов, Гилева 2022], которые на основе сетевого подхода изучают коллaborации групп стейххолдеров, заинтересованных в развитии городской инфраструктуры (власть, эксперты, бизнес, жители, активисты и пр.). Данный подход достаточно полно представлен на примере зарубежных эмпирических материалов [Horton, Penny 2023; Kim Y.-K., Kim D. 2024; Nicoletti, Sirenko, Verma 2022; Sanggoro, Alisjahbana, Mohamad 2023], что позволяет установить существенный потенциал частных инвесторов и меценатов в развитии инфраструктурного профиля локальных территорий, повышении качества жизни местного населения. Перенос зарубежных трендов на российский эмпирический материал позволяет предположить, что несмотря на укоренившиеся инфраструктурные проблемы в повестике малых и средних городов России, привлечение частного бизнеса способно дать им «вторую жизнь».

Российские исследователи делают вывод о наличии устойчивой взаимосвязи между участием бизнеса в развитии городской инфраструктуры и формированием территориального бренда. Восприятие высокого уровня социальной ответственности бизнеса становится фундаментом для развития положительных экстерналий: расширения вовлеченности жителей в гражданские инициативы [Савчук, Черепанова 2023], укрепление городских сообществ. Можно предположить, что взаимная заинтересованность власти, бизнеса и населения в развитии территориальной инфраструктуры аккумулирует ресурсы социального инвестирования, обеспечивает эффективность практик взаимовыгодного партнерства.

Схожий вывод делается в работе российских исследователей, оценивших готовность предпринимателей малого города к партисипативному управлению развитием территории [Теодорович и др. 2023]. По мнению Е.В. Фроловой, положительное восприятие жителями социальной роли бизнеса в модернизации го-

родской инфраструктуры рассматривается в качестве значимой предпосылки устойчивых коммуникаций между властью, бизнесом и населением, признания всеми заинтересованными субъектами ценности данного партнерства как источника территориального развития [Фролова 2024].

Методология исследования

Для сбора эмпирического материала использовался количественный метод (анкетный онлайн-опрос). В статье представлены результаты второй волны исследования общественного восприятия эффективности развития инфраструктурного профиля урбанизированных пространств (январь – апрель 2025 г., $N=968$). Результаты первой волны (январь – февраль 2023 г., $N=844$) были описаны ранее [Рогач, 2025], и приводятся в ряде случаев для отслеживания динамики и иллюстрации изменений в оценочных суждениях населения. Дизайн исследования двух волн идентичен, что позволяет сопоставить полученные данные и измерить вариативные расхождения в суждениях респондентов. Инструментарий исследования составлен из нескольких ключевых блоков, один из которых фокусирует внимание на участии бизнеса в развитии инфраструктуры.

В рамках данной статьи автором ставилась цель – оценить восприятие населением потенциала и роли бизнес-структур в развитии инфраструктуры современных городов. В частности, были рассмотрены следующие исследовательские вопросы:

1. Изменилась ли востребованность участия бизнеса в развитии городской инфраструктуры (2023 vs 2025)?

2. Какое направление приложения усилий бизнеса можно рассматривать как приоритетное в условиях инфраструктурных дефицитов?

В ходе исследования проверялась гипотеза 1 о восприятии населением роли бизнеса как драйвера развития инфраструктурного профиля городов. Гипотеза 2 строится на предположении, что ввиду высокого ресурсного потенциала в современных условиях именно бизнес может взять на себя компенсаторные функции по решению инфраструктурных проблем.

Обработка полученных результатов осуществлялась с использованием методов со-

поставительного анализа, анализа произвольных таблиц сопряженности с использованием критерия χ^2 (хи-квадрат Пирсона).

Для уточнения ряда положений использовался метод фокус-группового исследования в онлайн-формате. Участниками стали жители малых и средних городов РФ, которые проходили анкетный опрос и оставили отклик на участие в фокус-группе. Из сформированного списка были отобраны в равных пропорциях мужчины и женщины (4 vs 4) в возрасте от 24 до 65 лет, проживающие в разных городах. Жители крупных городов были исключены из отбора в целях фокусирования внимания на проблемах территорий в меньшей степени обеспеченных инфраструктурой.

Результаты исследования

Согласно полученным данным, приоритетную роль в развитии инфраструктуры урбанизированных пространств респонденты отводят городским властям (78,1 %).

Мужчина, 44 года: «Пусть власть решает, мы-то что».

Женщина, 57 лет: «Строить это все к ним [органам власти] ... поликлиники нужны, школы. Кто этим заниматься будет? Пусть они и занимаются ... Власть в конце концов».

Однако патерналистские ожидания населения не в полной мере подкрепляются реальными практиками воспроизведения и развития инфраструктурного профиля городов. Суммарно более трети опрошенных (37,2 %) оценивают инфраструктуру своего города ниже средних значений.

Женщина, 24 лет: «...да нет у нас ничего, так в центре еще может ничего так, но и все».

Мужчина, 35 лет: «Не, ну нормально все, не так чтобы очень, но жить можно».

Анализ произвольной таблицы сопряженности (табл. 1) подтвердил наличие ожидаемой статистически значимой зависимости между размером города и оценками уровня развития его инфраструктуры. При числе степеней свободы равным 4 значение критерия χ^2 составляет 258,047. Критическое значение χ^2 при уровне значимости $p = 0,01$ составляет 13,277.

Актуализация в муниципальной повестке инфраструктурных проблем инициирует поиск альтернативных источников роста. Наиболее перспективным в данном контексте выглядит потенциал бизнес-структур как ресурсного представителя местного сообщества. Более половины опрошенных (54,4 %) полагают необходимым привлечение бизнеса к решению инфраструктурных проблем. При этом размер города, в котором проживают респонденты не оказывает влияние на полученное распределение ответов: значение критерия χ^2 составляет 2,996. Критическое значение χ^2 при уровне значимости $p < 0,05$ составляет 9,488. Таким образом, связь между факторным и результативным признаками статистически не значима.

При этом у участников фокус-групповой дискуссии идентифицируются разные мотиваторы участия бизнеса в практиках развития городской инфраструктуры: вложение ресурса для привлечения клиентов и формат благотворительности.

Мужчина, 65 лет: «Почему бы и нет, у них [бизнеса] есть на что делать. <...> Ты сначала вложи, а потом и заработаешь, а то как по-другому? Хочешь, чтобы было хорошо, так сделай сам, денег-то [у городских властей] на все нет, а может и желания, конечно, но по мне помогаешь людям и к тебе придут, так это работает».

Женщина, 57 лет: «Не согласна, не обязательно, что решаешь проблему и все [покупате-

Таблица 1

Зависимость между размером города и уровнем развития его инфраструктуры в оценках населения, %

Размер города	Уровень развития инфраструктуры города		
	Низкий	Средний	Высокий
Малый	39,2	33,9	26,9
Средний	13,0	41,7	45,4
Крупный	6,0	12,7	81,3

Примечание. Составлено автором по результатам исследования.

ли к тебе, но сам же здесь живешь, смотришь вокруг и все серо, грязно, а ты можешь решить. Не жди благодарности, сам для себя сделай, чтобы твоим детям здесь тоже было хорошо, могли в школу пойти, родители могли лечиться здесь, а не ехать [в районный центр]. Каждому по возможностям».

Анализ материалов первой и второй волн также не показал наличие колебаний в оценочных суждениях респондентов (53,8 % в 2023 г.), что может свидетельствовать об устойчивом запросе со стороны населения на привлечение ресурсов частного бизнеса. Вместе с тем вариабельность полученных ответов позволяет отследить смещение тренда общественно-го запроса от участия бизнеса в благоустройстве территории (благоустройство общественных пространств, дорожные работы и пр.) и спонсирования работ по ремонту городской инфраструктуры к строительству новых инфраструктурных объектов. Необходимость данной инициативы отмечает более половины опрошенных (53,5 %). Полученные распределения ответов поднимают дискуссионный вопрос о векторе приложения ресурсного потенциала бизнес-структур: качественное обновление инфраструктуры или ее количественное разнообразие? В пользу второго суждения свидетельствует запрос населения на участие бизнеса в открытии новых инфраструктурных объектов культурной и досуговой направленности (37,8 %).

Материалы исследования показали, что высокодоходные респонденты в сравнении с теми, кто оценил свой доход как «низкий», чаще видят необходимость в участии бизнеса (59,1 % vs 52,2 %). В 2023 г. данный разрыв в оценочных суждениях респондентов был менее выражен (57,8 % vs 53,0 %). Полученные данные позволяют сделать вывод, что среди низкодоходных групп в большей степени выражены патерналистские ожидания в части развития городской инфраструктуры, тогда как высокодоходные группы рассматривают более широкий диапазон «инструментов» поддержки данного процесса. Косвенным подтверждением сделанного вывода, может служить тот факт, что среди высокодоходных групп выше, чем в среднем по выборке выражено стремление вкладывать собственные средства в развитие городской инфраструк-

туры (18,3 %, что выше средних значений на 7,4 процентных пункта). Можно предположить, что уклонение большей части местного населения от активной экономической позиции связано с минимизацией потребностей и надеждами на социальное оздоровление территории благодаря привлечению внешнего ресурса развития. Неопределенные ожидания низкодоходные группы граждан связывают с предпринимательской деятельностью других представителей местного сообщества, тогда как свои менеджерские компетенции оценивают достаточно низко.

Мужчина, 29 лет: «Мог бы, сам бизнесом занялся, но тут [в нашем городе] не особо развернешься <...> Я вообще планирую переехать ближе к центру [к Москве]...».

Женщина, 42 года: «Ой нет, не мое это, это столько всего нужно понимать, чтобы не прогореть, не обманули, и постоянно вертись туда-сюда, а денег может много и не заработкаешь, тут нужно еще уметь развернуться. <...> Каких знаний не хватает? Да всех, наверное, там финансы, все такое нужно хорошо считать, что-куда купить-продать, законы, да, тоже, а то потом еще и должен окажешься».

Результаты исследования показали наличие очень слабой статистической зависимости между уровнем удовлетворенности респондентов состоянием городской инфраструктуры и запросом на участие бизнеса в ее развитии (см. табл. 2). При числе степеней свободы равным 4 значение критерия χ^2 составляет 11,337. Критическое значение χ^2 при уровне значимости $p = 0,05$ составляет 9,488. Уровень значимости $p = 0,024$, связь между факторным и результативным признаками статистически значима при уровне значимости $p < 0,05$. Однако можно предположить, что усиление репрезентативности выборочной совокупности будет более ярко высвечивать указанный тренд.

Однако все же принимая во внимание тот факт, что с ростом уровня удовлетворенности населения городской инфраструктурой места своего проживания, запрос на привлечение бизнеса к решению инфраструктурных проблем будет иметь тенденцию к снижению, а также тот факт, что приоритетная роль в решении инфраструктурных проблем отведена городским властям можно сделать следующий

вывод. Сегодня наблюдается смещение роли бизнес-структур с драйвера развития инфраструктуры городов в сторону усиления их компенсаторных функций. Пассионарность, которую часто инкорпорируют в представления о бизнес-структурах, наталкивается на патернализм в поведенческих моделях местного населения, что, во-первых, сужает практики предпринимательской активности (не все готовы заниматься бизнесом), а во-вторых, бизнес уступает роль активного субъекта преобразовательной деятельности органам власти. Заниженные ожидания населения косвенным образом свидетельствуют о низком уровне репутационного капитала предпринимательских сообществ. Население малых и средних городов ориентировано на меценатство со стороны бизнеса, смутно представляя как его возможности, так и направления, где бизнес имеет возможность приложить свои ресурсы.

Данный эмпирический факт иллюстрирует восприятие значимости участия бизнеса в фокусе компенсации инфраструктурных дефицитов ввиду неспособности органов власти на высоком уровне обеспечивать воспроизводство инфраструктурного профиля урбанизированных территорий. Можно предположить наличие коммуникационных разрывов во взаимодействии ключевых субъектов городского развития, отсутствие фундамента для их взаимовыгодного партнерства.

Косвенным подтверждением сделанного вывода служит следующий эмпирический факт. Каждый пятый опрошенный (27,3 %) полагает, что бизнес не заинтересован в практиках развития городской инфраструктуры. При этом недостаточность участия бизнеса в модернизации инфраструктурного профиля

территории рассматривается причиной усиления инфраструктурных проблем территории. Данный показатель выше в средний и малых городах и ниже в крупных: вариационный размах в ответах респондентов составляет до 8,3 процентных пункта.

Основные выводы

Отвечая в ходе интерпретации эмпирических данных на поставленные в исследовании вопросы, стоит отметить, что существенной динамики за прошедшие несколько лет в оценочных суждениях городских жителей не установлено. Востребованность участия бизнеса в развитии городской инфраструктуры можно оценить, как достаточную высокую, однако патерналистские ожидания местного населения отводят бизнес-структурами не приоритетную роль. Гипотеза 1, поставленная в исследовании, не подтвердилась. Вместе с тем признание неспособности городских властей к решению всех инфраструктурных проблем территории формирует у местных жителей запрос поиск ресурса извне. Таким образом, гипотеза 2 подтвердилась – по мнению респондентов, в условиях неспособности власти решить острые инфраструктурные проблемы бизнес может взять на себя компенсаторные функции по их решению.

В ходе исследования установлено, что менеджерские компетенции большинства опрошенных недостаточно развиты для индивидуальных предпринимательских инициатив. Однако данный факт можно интерпретировать и в другом ключе: у большинства респондентов доминирует суженное понимание специфики ведения бизнеса, ресурсных возможностей

Таблица 2

Зависимость между удовлетворенностью состоянием городской инфраструктуры и запросом на участие бизнеса в ее развитии в оценках населения, %

Удовлетворены ли Вы в целом состоянием инфраструктуры Вашего города?	Должен ли частный бизнес участвовать в развитии городской инфраструктуры?		
	Да	Нет	Затрудняюсь ответить
Удовлетворен (вполне удовлетворен + скорее удовлетворен)	56,0	17,0	26,9
Неудовлетворен (совсем не удовлетворен + скорее неудовлетворен)	53,3	18,4	28,3
Затрудняюсь ответить	32,4	16,2	51,4

Примечание. Составлено автором по результатам исследования.

бизнес-структур. Данный эмпирический факт находит в том числе отражение в различиях мотиваторов участия бизнеса, которые были названы в ходе фокус-группового исследования. Делается вывод, что устоявшиеся представления о традиционном для предпринимательства «эгоизме» могут снижать потенциал солидаризации местных сообществ, тормозить практики социального инвестирования в развитие городских территорий.

Данное обстоятельство привело к некоторому размытию представлений о приоритетах приложения усилий бизнес-структур. Однако полученные в ходе исследования данные позволили наметить тенденцию: участие бизнеса в большей степени востребовано для расширения количества объектов городской инфраструктуры (ее количества). В то же время востребованность ее качественного обновление в условиях инфраструктурных дефицитов несколько снижена.

Среди высокодоходных слоев населения несколько выше доля тех, кто уверен в необходимости участия бизнеса в данных практиках. Анализ полученных данных косвенно указывает на репутационную уязвимость бизнеса, достаточно распространенным является мнение о незаинтересованности предпринимателей в развитии инфраструктурного профиля территорий, кроме того, население в большинстве своем связывает модернизацию городской инфраструктуры с деятельностью органов власти.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Аносов 2020 – *Аносов С.С.* Социальная ответственность бизнеса: условия для консолидации // Социология. 2020. № 3. С. 69–82.
- Белова 2020 – *Белова М.Т.* Мультиплективные эффекты от реализации инфраструктурных проектов // Финансовые рынки и банки. 2020. № 1. С. 18–21.
- Белоусов, Давыдов 2024 – *Белоусов А.Б., Давыдов Д.А.* Городские конфликты в России: между «правом на город» и NIMBY (на примере Иркутска и Новосибирска) // Мир России. 2024. Т. 33, № 3. С. 99–117. DOI: 10.17323/1811-038X-2024-33-3-99-117
- Величко 2020 – *Величко А.В.* Роль местных бюджетов и муниципальных органов власти в управлении развитием социальной инфраструк-

туры региона // Journal of Economic Regulation (Вопросы регулирования экономики). 2020. № 11 (1). С. 36–47.

Капустина, Садыков, Подгорский 2023 – *Капустина Н.В., Садыков А.И., Подгорский Я.* Роль инвестиций в инфраструктуру в экономическом росте и сбалансированном региональном развитии // Финансы: теория и практика. 2023. № 27 (2). С. 50–63. DOI: 10.26794/2587-5671-2023-27-2-50-63

Карандасова 2023 – *Карандасова Я.В.* Потенциальные траектории регионального развития социальной ответственности бизнеса в условиях санкционной политики (на материалах Краснодарского края) [Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. 2023. № 3] // <https://eee-region.ru/article/7501>

Кузнецов 2020 – *Кузнецов А.О.* Развитие принципа корпоративной социальной ответственности // Московский экономический журнал. 2020. № 9. С. 260–263. DOI: 10.24411/2413-046X-2020-10608

Поподъко, Нагаева, Шишацкий 2022 – *Поподъко Г.И., Нагаева О.С., Шишацкий Н.Г.* Роль крупных компаний в снижении бедности и социального неравенства населения ресурсного региона // Журнал Сибирского федерального университета. Гуманитарные науки. 2022. Т. 15, № 7. С. 987–1000. DOI: 10.17516/1997-1370-0903

Рогач 2025 – *Рогач О.В.* Потенциал участия бизнеса в развитии социальной инфраструктуры (на основе оценок общественного мнения) // Ars Administrandi (Искусство управления). 2025. Т. 17, № 2. С. 403–420. DOI: 10.17072/2218-9173-2025-2-403-420

Рогач, Фролова 2024 – *Рогач О.В., Фролова Е.В.* Развитие социальной инфраструктуры в муниципалитетах: проблемы и перспективы роста // Муниципальная академия. 2024. № 3. С. 100–110.

Савчук, Черепанова 2023 – *Савчук Г.А., Черепанова К.М.* Корпоративная социальная ответственность бизнеса как инструмент формирования бренда северной территории для внутренней целевой аудитории // Знак: проблемное поле медиаобразования. 2023. № 3 (49). С. 44–52. DOI: 10.47475/2070-0695-2023-49-3-44-52

Семенов, Гилева 2022 – *Семенов А.В., Гилева А.И.* Российские инструменты городского планирования в перспективе социологического институционализма // Экономическая социология. 2022. Т. 23, № 4. С. 73–95. DOI: 10.17323/1726-3247-2022-4-73-95

Симакова, Волков, Тишков 2023 – *Симакова А.В., Волков А.Д., Тишков С.В.* Экологические и со-

- циальные аспекты деятельности градообразующего предприятия в арктическом моногороде (на примере Костомукши) // Вестник Московского университета. Серия 6, Экономика. 2023. Т. 58, № 6. С. 149–169. DOI: 10.55959/MSU0130-0105-6-58-6-9
- Теодорович и др. 2023 – Теодорович М.Л., Платонина Н.Н., Софонова Ю.Л., Шангин Н.В. Готовность предпринимателей малого города к партисипативному управлению развитием территории (на примере Нижегородской области) // Теория и практика общественного развития. 2023. № 6. С. 60–72. DOI: 10.24158/tipor.2023.6.6
- Фролова 2024 – Фролова Е.В. Общественная активность населения в муниципалитетах: проблемы доверия и точки роста // Муниципальная академия. 2024. № 2. С. 508–515. DOI: 10.52176/2304831X_2024_02_508
- Шамин, Проваленова 2020 – Шамин А.Е., Проваленова Н.В. Организационно-экономические условия развития социальной инфраструктуры сельских территорий // Вестник НГИЭИ. 2020. № 2. С. 77–89.
- Юрьева 2022 – Юрьева Т.В. Социальная инфраструктура в системе целей устойчивого инклюзивного развития // Вестник Академии знаний. 2022. № 2. С. 340–348.
- Horton, Penny 2023 – Horton A., Penny J. Towards a Political Economy of Social Infrastructure: Contesting “Anti-Social Infrastructures” in London // Antipode. 2023. Vol. 55, № 6. P. 1711–1734. DOI: 10.1111/anti.12955
- Kim Y.-K., Kim D. 2024 – Kim Y.-K., Kim D. Role of Social Infrastructure in Social Isolation Within Urban Communities // Land. 2024. Vol. 13, № 8. P. 1–13. DOI: 10.3390/land13081260
- Musterd et al. 2017 – Musterd S., Marcinczak S., van Ham M., Tammaru T. Socioeconomic Segregation in European Capital Cities. Increasing Separation Between Poor and Rich // Urban Geography. 2017. Vol. 38, № 7. P. 1062–1083. DOI: 10.1080/02723638.2016.1228371
- Nicoletti, Sirenko, Verma 2022 – Nicoletti L., Sirenko M., Verma T. Disadvantaged communities have lower access to urban infrastructure // Environment and Planning B. 2022. Vol. 50, № 3. P. 831–849. DOI: 10.1177/23998083221131044
- Sanggoro, Alisjahbana, Mohamad 2023 – Sanggoro H.B., Alisjahbana S.W., Mohamad D. Environment and Social Framework: Compromise of Interest as Social Conflicts Resolution in Infrastructure Projects // International Journal of Sustainable Development and Planning. 2023. Vol. 18, № 1. P. 127–137. DOI: 10.18280/ijspd.180113
- REFERENCES**
- Anosov S.S., 2020. Social Responsibility of Business: Conditions for Consolidation. *Sotsiologiya*, no. 3, pp. 69–82.
- Belova M.T., 2020. Multiplier Effects from The Implementation of Infrastructure Projects. *Finansovyye rynki i banki*, no. 1, pp. 18–21.
- Belousov A.B., Davydov D.A., 2024. Urban Conflicts in Russia: Between the “Right to the City” and NIMBY in Irkutsk and Novosibirsk. *Mir Rossii*, vol. 33, no. 3, pp. 99–117. DOI: 10.17323/1811-038X-2024-33-3-99-117
- 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)*, no. 11 (1), pp. 36–47.
- Kapustina N.V., Sadykov A.I., Podhorsky J., 2023. The Role of Infrastructure Investment in Economic Growth and Balanced Regional Development. *Finance: Theory and Practice*, no. 27 (2), pp. 50–63. DOI: 10.26794/2587-56712023-27-2-50-63
- Karandasova Ya.V., 2023. Potential Regional Trajectories of Corporate Social Responsibility’s Development in the Context of Sanctions Policy (On the Materials of the Krasnodar Territory). *Regional Economy and Management: Electronic Scientific Journal*, no. 3. URL: <https://eee-region.ru/article/7501/>
- Kuznetsov A.O., 2020. Development of the Principle of Corporate Social Responsibility. *Moskovskiy ekonomicheskiy zhurnal*, no. 9, pp. 260–263. DOI: 10.24411/2413-046X-2020-10608
- Popodko G.I., Nagaeva O.S., Shishatsky N.G., 2022. The Role of Large Companies in Reducing Poverty and Social Inequality of the Population of a Resource Region. *Zhurnal Sibirskogo federalnogo universiteta. Gumanitarnyye nauki*, vol. 15, no. 7, pp. 987–1000. DOI: 10.17516/1997-1370-0903
- Rogach O.V., 2025. “Potential for Business Participation in the Development of Social Infrastructure (Based on Public Opinion Assessments). *Ars Administrandi*, vol. 17, no. 2, pp. 403–420. DOI: 10.17072/2218-9173-2025-2-403-420
- Rogach O.V., Frolova E.V., 2024. Development of Social Infrastructure in Municipalities: Problems and Growth Prospects. *Munitsipalnaya akademiya*, no. 3, pp. 100–110.
- Savchuk G.A., Cherepanova K.M., 2023. Corporate Social Responsibility of Business as a Tool for the Formation of the Brand of the Northern Territory for the Internal Target Audience. *Znak: problemnoe*

- pole mediaobrazovanija*, no. 3 (49), pp. 44-52.
DOI: 10.47475/2070-0695-2023-49-3-44-52
- Semenov A.V., Gileva A.I., 2022. Russian Instruments of Urban Planning from the Sociological Institutionalism Perspective. *Journal of Economic Sociology = Ekonomicheskaya sotsiologiya*, vol. 23, no 4, pp. 73-95. DOI: 10.17323/1726-3247-2022-4-73-95
- Simakova A.V., Volkov A.D., Tishkov S.V., 2023. Environmental and Social Aspects of a City-Forming Enterprise Activity in Arctic Individual City (Evidence of Kostomuksha). *Lomonosov Economics Journal*, vol. 58, no. 6, pp. 149-169. DOI: 10.55959/MSU0130-0105-6-58-6-9.
- Theodorovich M.L., Patokina N.N., Sofronova Ju.L., Shangin N.V., 2023. Readiness of Small Town Entrepreneurs for Participatory Management of Territorial Development (Case Study of Nizhny Novgorod Region). *Theory and Practice of Social Development*, no. 6, pp. 60-72. DOI: 10.24158/tipor.2023.6.6
- Frolova E.V., 2024. Public Activity of the Population in Municipalities: Problems of Trust and Growth Points. *Munitsipalnaya akademiya*, no. 2, pp. 508-515. DOI: 10.52176/2304831X_2024_02_508
- Shamin A.E., Provalenova N.V., 2020. Organizational and Economic Conditions for The Development of Social Infrastructure in Rural Areas. *Vestnik NGIEI*, no. 2, pp. 77-89.
- Yuryeva T.V., 2022. Social Infrastructure in The System of Sustainable Inclusive Development Goals. *Vestnik Akademii znanii*, no. 2, pp. 340-348.
- Horton A., Penny J., 2023. Towards a Political Economy of Social Infrastructure: Contesting “Anti-Social Infrastructures” in London. *Antipode*, vol. 55, no. 6, pp. 1711-1734. DOI: 10.1111/anti.12955
- Kim Y.-K., Kim D., 2024. Role of Social Infrastructure in Social Isolation Within Urban Communities. *Land*, vol. 13, no 8, pp. 1-13. DOI: 10.3390/land13081260
- Musterd S., Marcinczak S., van Ham M., Tammaru T. 2017. Socioeconomic Segregation in European Capital Cities. Increasing Separation Between Poor and Rich. *Urban Geography*, vol. 38, no. 7, pp. 1062-1083. DOI: 10.1080/02723638.2016.1228371
- Nicoletti L., Sirenko M., Verma T., 2022. Disadvantaged Communities Have Lower Access to Urban Infrastructure. *Environment and Planning B*, vol. 50, no. 3, pp. 831-849. DOI: 10.1177/23998083221131044
- Sanggoro H.B., Alisjahbana S.W., Mohamad D., 2023. Environment and Social Framework: Compromise of Interest as Social Conflicts Resolution in Infrastructure Projects. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, vol. 18, no 1, pp. 127-137. DOI: 10.18280/ijsdp.180113

Information About the Author

Olga V. Rogach, Doctor of Sciences (Sociology), Associate Professor, Professor, Department of Sociology, Financial University under the Government of the Russian Federation, Prospekt Leningradsky, 49/2, 125167 Moscow, Russian Federation, rogach16@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3031-4575>

Информация об авторе

Ольга Владимировна Рогач, доктор социологических наук, доцент, профессор кафедры социологии, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, просп. Ленинградский, 49/2, 125167 г. Москва, Российская Федерация, rogach16@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3031-4575>