producing companies operating in the territory of this region are presented. The purpose of the study is to analyze the areas of corporate social responsibility of oil companies and identify those that are common. The analysis is based on the information provided on official websites of subsoil user companies. As a result of the analysis, the main approaches to the implementation of social responsibility by oil companies in the northern territories of Russia were identified.

**Keywords:** Corporate social responsibility, social investments, Khanty-Mansi Autonomous Okrug – Yugra.

УДК 316.4

Д. И. Шашкин, В. И. Щетина, Н. А. Костко

# СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ГОРОДА: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ФУНКЦИИ

**Аннотация**

По мере ослабления ковидных ограничений усиливаются дебаты о том, как поддержать развитие городских сообществ. Для достижения целей развития города большое внимание уделяется умным технологиям и инженерной инфраструктуре, при этом свою актуальность и значимость не теряет социальная инфраструктура. Социальная инфраструктура города принимается в качестве условия, обеспечивающего решение части постковидных проблем в городе. В частности, речь идёт об использовании объектов социальной инфраструктуры в качестве материально-вещественного основания для стимулирования социальной активности горожан. Социальная инфраструктура – это не просто физические пространства и общественные объекты, предоставляющие населению общественные блага. Они создают условия, стимулирующие различные виды регулярной активности и взаимодействие горожан. Значимым является определение мнения населения об обеспеченности их города объектами социальной инфраструктуры, дополнение имеющегося знания о развитии городов посредством субъективной оценки горожанами их состояния. Полагаем, что высокая оценка населением обеспеченности объектами социальной инфраструктуры коррелирует со степенью их социальной активности. Дополнительным вкладом является демонстрация объективных данных по крупным городам Тюменской области (с автономными округами), определяющих экономику региона. Результаты могут быть полезны в целях содействия активности населения и принятия управленческих решений в масштабах города. Цель – диагностирование обеспеченности четырёх крупных городов объектами социальной инфраструктуры, по мнению горожан. Объект – горожане Сургута, Тобольска, Тюмени, Ханты-Мансийска. Предмет – мнение горожан об обеспеченности их городов объектами социальной инфраструктуры. В качестве методов исследования использовались: анкетный опрос; анализ нормативно-правовых документов и материалов статистики. Эмпирическая база данных была сформирована в ходе проведения анкетного опроса в Сургуте, Тобольске, Тюмени и Ханты-Мансийске с использованием системы SurveyMonkey в 2021 г. в рамках реализации гранта РФФИ № 20-011-00305 «Социальное пространство умного города: методология управления развитием и социального конструирования».

**Ключевые слова:** социальная инфраструктура, город, социальная активность, горожане, городские пространства.

По мере ослабления санитарно-эпидемиологических ограничений, связанных с пандемией COVID-19, усиливаются дебаты о том, как поддержать сообщества, социальные группы населения и способствовать их социально-экономическому восстановлению и развитию [6; 10; 11]. В рамках этих дискуссий, среди прочего, обсуждается важность инвестиций в социальную инфраструктуру для решения проблемы пространственного неравенства, которую усугубила пандемия. Кроме того, с повестки не снимается проблематика повышения качества городской среды, жизни, человеческого капитала.

© Шашкин Д. И., Щетина В. И., Костко Н. А., 2022

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 20-011-00305 «Социальное пространство умного города: методология управления развитием и социального конструирования».

Решение данных задач напрямую связано с развитием социальной инфраструктуры города, которая гарантирует или не гарантирует необходимые условия для этого. В рамках градостроительной документации определены нормы обеспеченности объектами социальной инфраструктуры, при этом, мнение горожан по данному вопросу имеет определяющее значение.

В последние несколько десятилетий наблюдается тенденция, согласно которой в большей степени инфраструктуру рассматривают с позиции крупномасштабной физической системы, и, в связи с этим, приоритет отдаётся инженерной инфраструктуре, в том числе развитию цифровых инженерных коммуникаций, умных технологий и т. д. [12, с. 2; 8, с. 8]. Учитывая распространённость такого образа мышления о природе и ценности инфраструктуры в современной экономике, неудивительно, что так много усилий было сосредоточено на таких масштабных проектах, как строительство высокоскоростных железных дорог, расширение сетей 4G и 5G и модернизация автомагистралей [5, с. 2; 8, с. 9]. Обращает на себя внимание тот факт, что успешность реализации инфраструктурных флагманских проектов в значительной степени зависит от возможностей, здоровья и производительности граждан, которые призваны их осуществлять.

Сегодня требуется смещение фокуса внимания управленцев на развитие социальной инфраструктуры, что оправдано с экономической и социальной точки зрения в силу долговременного воздействия качества состояния инфраструктурных объектов/услуг, которые они оказывают на общество, каждого человека. При этом оценка параметров эффективности социальной инфраструктуры имеет и субъективное восприятие. Речь идёт о необходимости учёта мнения горожан о состоянии социальной инфраструктуры города.

Бесспорным является тот факт, что социальная инфраструктура создаёт условия для роста уровня и качества жизни людей, развития человеческого капитала, обеспечивает доступ к общественным благам. Полагаем, что социальная инфраструктура выступает материально-вещественным основанием, обеспечивающим условия для социальной активности населения. Значение социальной активности населения определяется не просто как выражение права на индивидуальную свободу проявления, а, прежде всего, как возможность участвовать в управлении развитием города.

В жизни человека, помимо дома и работы, присутствуют и иные сферы деятельности, такие как досуг, творчество, различные виды социальной активности [2]. Выбор данных сфер определяется как личными интересами, так и наличием материально-вещественных оснований. Одними из значимых условий являются объекты социальной инфраструктуры, отвечающие требованиям современного общества. Социальная инфраструктура – это физические пространства и общественные объекты, стимулирующие различные виды регулярной активности и взаимодействие слоёв населения, и что объединяет их для построения значимых доверительных взаимоотношений [8, с. 11].

К объектам социальной инфраструктуры относятся: детские сады и ясли, медицинские учреждения, объекты торговли, театры и филармонии, кинотеатры, художественные и музыкальные школы, объекты дошкольного образования, центры творчества и развития, зоны отдыха и открытые пространства, спортивные учреждения, школы и вузы, кафе и столовые, объекты общественного питания, парки и бульвары, общественные туалеты. Полагаем, что отсутствие многих из этих объектов не просто усложняет доступ к общественным благам и возможности удовлетворения базовых потребностей, а понижает активность социальной жизни, развития города и горожан.

Социальные связи, которые создаются и поддерживаются благодаря доступу к социальной инфраструктуре, имеют реальные материальные выгоды и последствия. Если объекты/услуги социальной инфраструктуры трудно найти или они дают лишь ощущение функциональности, то они не формируют так называемый «социальный избыток» – чувство доверия, цивилизованность граждан, формирование социальных связей и общих целей. Люди стремятся к различным видам деятельности и сообществам и, следовательно,

нуждаются в разнообразных и качественных объектах и пространствах [9, с. 5-8] как материально-вещественного основания для социальной активности.

По данным материалов государственной статистики с 2017 по 2019 гг., обеспеченность городов Тюмени, Тобольска, Ханты-Мансийска и Сургута объектами социальной инфраструктуры растёт, как и численность населения этих городов [3, с. 332-338].

Значимым является знание о мнении населения по данному вопросу, при этом принимая во внимание поведенческие предпочтения жителей конкретной территории, их социальный состав (уровень образования, доходов, семейной структуры и др.), демографическую структуру. Учёт предпочтений населения осуществляется посредством сбора мнения об удовлетворённости текущим состоянием социальной инфраструктуры, пожеланий о перспективных видах объектов обслуживания.

В 2021 г. было проведено исследование, в котором приняли участие 2267 респондентов (из них 907 из Тюмени, 420 из Сургута, 442 из Тобольска и 498 из Ханты-Мансийска). Распределение опрошенных по социально-демографическим характеристикам представлено на рис. 1.

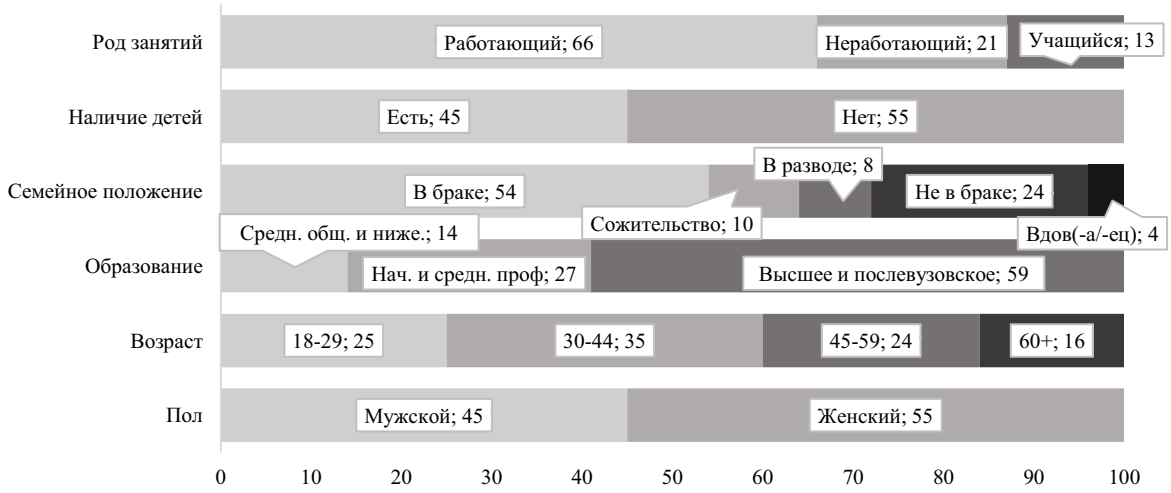


Рис. 1. Социально-демографические характеристики респондентов, % от числа ответивших (рассчитано авторами)

Согласно оценкам горожан всех четырех городов, обеспеченность объектами социальной инфраструктуры располагается на уровне 3,6 баллов из 5 возможных. Оценка горожанами объектов, относящихся к сфере досуга (торговые центры, кинотеатры, зоны отдыха – 3,5 баллов) немного уступает объектам образования, воспитания и здоровья (детские сады, поликлиники, вузы – 3,7 баллов). Наиболее скромные оценки обеспеченности своих районов объектами социальной инфраструктуры дают респонденты из Тобольска, наиболее высокие – из Тюмени (рис. 2).

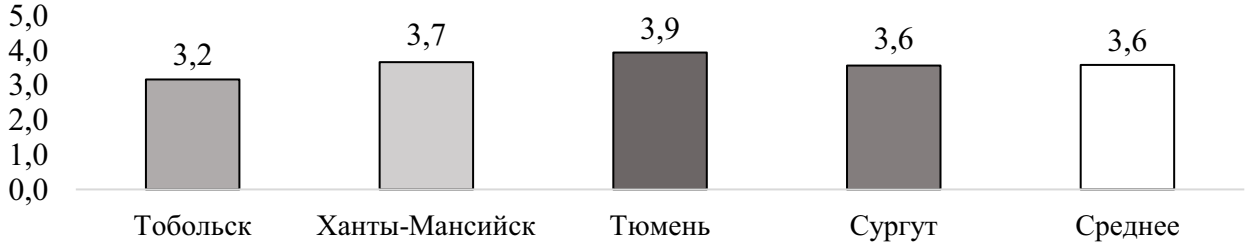


Рис. 2. Распределение ответов на вопрос «Оцените обеспеченность Вашего района города объектами социальной инфраструктуры по пятибалльной шкале, где 1 – очень плохо, 5 – отлично», средние значения (рассчитано авторами)

Рассмотрим поподробнее оценки некоторых объектов социальной инфраструктуры с позиции социально-демографических групп населения городов (рис. 3). Жители Ханты-Мансийска в возрасте 60 лет и старше отмечают высокий уровень обеспеченности их районов медицинскими учреждениями (4,0). Тоболякам, живущим на окраине города, сильно недостаёт открытых пространств, бульваров и парков (2,6). Работающие тюменцы достаточно обеспечены зонами отдыха (3,9), чего не сказать о работающих тоболяках (2,7). По мнению ханты-мансийской молодёжи в возрасте 18-29 лет, в районах их города недостаёт крупных торговых центров (3,1). Что касается респондентов, у которых есть хотя бы один ребёнок, по их мнению, во всех четырёх городах детских садов и яслей имеется в достаточном количестве, однако вновь тоболякам хотелось бы больше школ (2,7) и объектов культурно-творческого развития детей (3,4).

Рис. 3. Распределение ответов на некоторые варианты вопроса «Оцените обеспеченность Вашего района города объектами социальной инфраструктуры по пятибалльной шкале, где 1 – очень плохо, 5 – отлично», средние значения (рассчитано авторами)

Тюменцы, численность которых больше по сравнению с другими городами региона, дали оценку обеспеченности своего района города объектами социальной инфраструктуры выше среднего. Как же тюменцы оценивают свой уровень социальной активности? По результатам социологического опроса, самооценка горожан уровня своего участия в управлении развитием города определена как низкая (табл. 1). При этом, большинство респондентов указывают на то, что они информированы о том, что происходит в городе.

Таблица 1

Распределение ответов тюменцев на вопрос «Согласны ли Вы со следующими суждениями об уровне Вашего участия в процессе управления развитием города?», % от числа ответивших

| Варианты ответа | | % |
|---|---|---|
| Я информирован о том, что происходит в городе | Не согласен | 29 |
| | Согласен | 71 |

Продолжение таблицы 1

| Варианты ответа | | % |
|---|---|---|
| Моё мнение, позиция, пожелания учитываются при решении городского проекта, проблемы, инициативы | Не согласен | 78 |
| | Согласен | 22 |
| Я участвую в разработке совместных проектов и решений по городскому управлению | Не согласен | 83 |
| | Согласен | 16 |
| На каждом этапе принятия решения по каким-то вопросам развития города я как активист участвую в этой работе | Не согласен | 83 |
| | Согласен | 16 |
| Я самостоятельно/с группой могу принимать решения по отдельным вопросам/проблемам города | Не согласен | 75 |
| | Согласен | 25 |

Рассчитано авторами

Формы участия горожан в управлении развитием города институциональны (определены законодательством РФ) и скорее пассивные, чем активные (рис. 4).

Рис. 4. Виды социального участия в жизни города жителей Тюмени, % от числа ответивших (рассчитано авторами)

По предварительным результатам исследования можно предположить, что объективно высокий уровень обеспеченности объектами социальной инфраструктуры города и субъективная оценка достаточности данных объектов в районах конкретного проживания не являются материально-вещественным основанием для проявления социальной активности горожан. Горожане скорее демонстрируют пассивные формы участия в жизни города.

**Библиографический список**

1. Кабанов В. Н. Принципы размещения объектов социальной и транспортной инфраструктуры в региональных документах стратегического планирования // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2018. Т. 11. № 3. С. 71-83. DOI: 10.15838/esc.2018.3.57.5

2. Патнэм Р. Чтобы демократия сработала. Гражданские традиции в современной Италии. М.: Ad Marginem, 1996. 288 с.

3. Регионы России. Основные социально-экономические показатели городов. 2020: Стат. сб. / Росстат. М., 2020. 456 с.

4. Страшнова Ю. Г., Страшнова Л. Ф. Пути совершенствования функционально-пространственной организации социальной инфраструктуры Москвы // Вестник МГСУ. 2021. Т. 16. № 9. С. 1136-1151. DOI: 10.22227/1997-0935.2021.9.1136-1151

5. Badger territoriality maintained despite disturbance of major road construction / Gaughran A. et al. // Plos one. 2021. T. 16. № 9. 20 p. DOI: 10.1371/journal.pone.0242586

6. Cipriano C., Rappolt-Schlichtmann G., Brackett M.A. Supporting school community wellness with social and emotional learning (SEL) during and after a pandemic // Edna Bennet Pierce Prevention Research Center, Pennsylvania State University. 2020. 21 p.

7. Grum B., Grum D. K. Concepts of social sustainability based on social infrastructure and quality of life // Facilities. 2020. Pp. 782-800. DOI: 10.1108/F-04-2020-0042

8. Kelsey T., Kenny M. Townscapes: 7. The Value of Social Infrastructure // The Bennett Institute for Public Policy. University of Cambridge, 2021. 65 p.

9. Latham A., Layton J. Social infrastructure and the public life of cities: Studying urban sociality and public spaces // Geography Compass. 2019. T. 13. № 7. 15 p. DOI: 10.1111/gec3.12444

10. Pandemic resilient cities: Possibilities of repairing Polish towns and cities during COVID-19 pandemic / Majewska A. et al. // Land Use Policy. 2022. T. 113. 15 p. DOI: 10.1016/j.landusepol.2021.105904

11. Salma J., Giri D. Engaging immigrant and racialized communities in community-based participatory research during the COVID-19 pandemic: challenges and opportunities // International Journal of Qualitative Methods. 2021. T. 20. 10 p. DOI: 10.1177/16094069211036293

12. Structural equation model for evaluating factors affecting quality of social infrastructure projects / Hussain S. et al. // Sustainability. 2018. T. 10. № 5. 25 p. DOI: 10.3390/su10051415

13. Understanding the living conditions of Chinese urban neighborhoods through social infrastructure configurations: the case study of Tianjin / Sun X. et al. // Sustainability. 2018. T. 10. № 9. 17 p. DOI: 10.3390/su10093243

D. Shashkin, V. Shchetina, N. Kostko

**SOCIAL INFRASTRUCTURE OF THE CITY: CURRENT STATUS AND FUNCTIONS**

**Abstract**

As COVID-19 restrictions loosen, the debate about how to support the development of urban communities intensifies. In order to achieve the goals of urban development, much attention is paid to smart technologies and engineering infrastructure, while social infrastructure does not lose its relevance and importance. The social infrastructure of the city is accepted as a condition for solving some of the post-consumer problems in the city. In particular, we are talking about the use of social infrastructure facilities as a material and material basis to stimulate social activity of citizens. Social infrastructure is not just physical spaces and public facilities that provide public goods to the population. They create conditions that stimulate various types of regular activity and interaction of citizens. It is significant to determine the population's opinion about the provision of their city with the objects of social infrastructure, to complement the existing knowledge about the development of cities through the subjective assessment of the citizens of their condition. We believe that the population's high assessment of the provision of objects of social infrastructure correlates with the degree of their social activity. An additional contribution is the demonstration of objective data on the major cities of the Tyumen Oblast (with autonomous districts) that determine the region's economy. The results can be useful in order to promote the activity of the population and to make management decisions on a city scale. The purpose is to diagnose the provision of four major cities with social infrastructure facilities, according to the citizens. The object – the citizens of Surgut, Tobolsk, Tyumen, Khanty-Mansiysk. The subject – the opinion of citizens on the provision of their cities with social infrastructure facilities. The following research methods were used: questionnaire survey; analysis of normative-legal documents and statistical materials. The empirical database was formed during the questionnaire survey in Surgut, Tobolsk, Tyumen and Khanty-Mansiysk using SurveyMonkey system in 2021 in the framework of the RFBR grant № 20-011-00305 «Social space of a smart city: methodology of development management and social construction».

**Keywords**: social infrastructure, city, social activism, citizens, urban spaces.