**Оглавление**

Введение

§ 1. Что такое социальная инфраструктура

§ 2. Основные объекты социальной инфраструктуры и их современное состояние

§ 3. Тенденции развития социальной инфраструктуры

# Введение

Проблема социальной инфраструктуры весьма важна и уникальна для социологии жизни. Никакое общественное сознание, никакая деятельность человека, социальных групп, общностей, классов не могут развиваться и существовать без условий, обеспечивающих их функционирование.

Согласно марксистскому подходу, в качестве важнейших компонентов человеческой истории выступают действительные индивиды, «их деятельность и материальные условия их жизни (курсив мой. – Ж. Т.), как те, которые они находят уже готовыми, так и те, которые созданы их собственной деятельностью». Одним из моментов конкретизации этих материальных условий жизни индивидов является анализ условий процесса их трудовой деятельности. Исследуя непосредственно сферу производства, К.Маркс поясняет: «Кроме тех вещей, посредством которых труд воздействует на предмет труда и которые поэтому так или иначе служат проводниками его деятельности, в более широком смысле к средствам процесса труда относятся все материальные условия, необходимые вообще для того, чтобы процесс мог совершаться. Прямо они не входят в него, но без них он или совсем невозможен, или может происходить лишь в несовершенном виде... (курсив мой. – Ж.Т.). Примером этого же рода средств труда... могут служить рабочие здания, каналы, дороги и т.д.».

Все материальные условия жизни можно представить в виде совокупности различных элементов, относящихся к материальным производительным силам и так или иначе оказывающих влияние на развитие и функционирование производства. Это, прежде всего условия, созданные самой окружающей природой и постоянно воздействующие на характер трудовой и других форм жизнедеятельности человека. Мы называем их внешними (естественными или природными, по Марксу) материальными условиями. Но одновременно существуют материально-вещественные элементы, которые созданы человеком и входят в качестве важнейшего компонента в так называемую «вторую природу». Они образуют общие условия, обеспечивающие рациональную организацию всей трудовой и повседневной жизни людей, органически связывая различные сферы общественного производства, а также многообразные подразделения внутри каждой из них. Именно эти элементы и образуют то, что называют понятием инфраструктура.

В историческом развитии общества роль и значение указанных элементов производительных сил постепенно возрастали. Пока круг человеческих потребностей и интересов был чрезвычайно узок и соответственно производство предметов, удовлетворяющих эти ограниченные потребности, покоилось на труде изолированных производителей, общество могло обходиться в основном естественными внешними условиями. Однако по мере усложнения человеческих и появления новых производственных потребностей общество вынуждено было значительно расширить границы и возможности сферы материального производства и включить в сферу своего воздействия уже и условия, которые обеспечивают жизнь человечества, его обществ и сообществ, а также каждого человека.

Исходя из этого, в главе рассматриваются только те аспекты инфраструктуры, которые касаются социальной жизни, ее основных проблем и которые направлены на удовлетворенность условиями этой жизнедеятельности.

## § 1. Что такое социальная инфраструктура

Термин инфраструктура вошел в научный лексикон в конце 40-х годов XX века и первоначально означал комплекс вспомогательных сооружений, обеспечивающих успешное взаимодействие различных родов войск. Но уже в 50-х годах ученые обратились к этому понятию для объяснения процессов экономической жизни. Одним из первых американский экономист П. Розенштейн-Родан определил инфраструктуру как совокупность условий, способствующих благоприятному развитию частного предпринимательства в основных отраслях экономики и удовлетворяющих потребности населения.

Постепенно данный термин стал широко использоваться при изучении экономической, а затем социальной жизни. Важным моментом в ее трактовке стало не просто материально-техническое ее воплощение, но и оценка людьми, населением ее качества, степени удовлетворения их потребностей.

Анализ генезиса идей о социальной инфраструктуре дает возможность утверждать, что этому аспекту жизнедеятельности людей и общества было уделено внимание задолго до обозначения самого явления в виде строгого понятия. Так, говоря о предпосылках становления и функционирования национального хозяйства, А. Смит постоянно выделял материальные условия, которые создавали возможность рациональной организации производства. О создании условий для жизнедеятельности ратовали утописты А. Сен-Симон, Ш. Фурье, а Р.Оуэн даже пытался воплотить в действительность идею об обеспечении культурно-бытовых потребностей людей.

Однако в течение XIX века об условиях эффективного функционирования производственных организаций речь фактически не шла. Производство стихийно развивалось и направлялось господствующими общественными отношениями. Иначе и быть не могло. В этот период условия, обеспечивающие его развитие, рассматривались как нечто заданное, с чем не особенно следует считаться или считаться только в той мере, в которой это влияло на конкурентоспособность (близость к транспортным путям, дешевая энергия и некоторые другие).

Проблема условий эффективной производственной деятельности выдвинулась самой логикой исторического развития. По мере усложнения хозяйственных связей предприниматели вынуждены были заняться вопросами организации инфраструктуры в рамках национального хозяйства. С этого времени инфраструктура (осознанно, а чаще неосознанно) стала восприниматься в качестве компонента промышленного, а затем и сельскохозяйственного производства.

Тесное переплетение объективных закономерностей и экономических интересов проявилось в постепенном формировании элементов инфраструктуры, прежде всего обеспечивающих трудовую деятельность человека, т.е. выполняющих некоторые социальные функции.

Дальнейшее развитие инфраструктуры было связано с растущей потребностью в создании необходимых условий для жизнедеятельности не только самого работника, но и его семьи. Представление о социальных аспектах инфраструктуры еще более расширилось, отразив новую ступень в развитии производства. Так, при строительстве поселка Томпсон в Канаде на базе никелевого месторождения сразу был сделан расчет, что соотношение между занятыми на производстве и жителями составит 1:3,5. В соответствии с этим и формировалась социальная инфраструктура.

Бум образования, начавшийся почти во всех странах в 50– 60-х годах, остро поставил вопрос об инфраструктуре образования, особенно среднего и профессионального (Ф. Кумбс, 1970). Кроме того, сложилась ситуация, когда при сокращении рабочего времени возникла возможность более рациональной организации свободного времени, более полного удовлетворения материальных и духовных потребностей, что можно было достичь при наличии условий, которые уже прямо влияли на эффективность производства и имели относительно самостоятельное значение.

Одновременно ученые предприняли усилия по осмыслению роли социальной инфраструктуры. В решении этой задачи участвовали специалисты разных научных направлений - демографы, экономисты, экономгеографы, социологи и архитекторы, стремившиеся в своем поиске ответить на насущные вопросы общественного развития.

Что касается архитекторов, то, если не считать стихийной практики создания инфраструктуры, первые попытки планомерной работы относятся к концу XIX века. В процессе подготовки к Международной выставке в Чикаго (1893 г.) при рассмотрении проблем « city planning » были разработаны проекты совершенствования городского ландшафта, которые вызвали необходимость учитывать социально-экономические аспекты развития территории.

Следующий этап в развитии идей инфраструктуры территории связан с именами английского урбаниста Э. Ховарда и французского архитектора Т. Гарнье. Если Э. Ховард выступил с теорией города-сада, имеющего комплексы промышленной, обслуживающей и жилищной застройки, окруженные пригородной зоной сельскохозяйственных площадей, то Т. Гарнье предложил проект индустриального города, состоящего из специализированных функциональных зон (промышленной, обслуживающей, отдыха и жилой), разделенных зелеными поясами. Как в первой, так и во второй концепциях, оказавших огромное влияние на современную урбанистику и экологию, было предусмотрено развитие инфраструктуры, в том числе и социальной.

В 20–30-е годы большую роль в развитии концепции социальной инфраструктуры сыграла дискуссия о социалистическом городе (участники Л. Сабсович, А. Луначарский, Н. Милютин), под влиянием которой велась реконструкция Москвы, создавались новые города – при ДнепроГЭСе, на Урале, в Сибири. В противовес реальному появлению мегаполисов разрабатывались концепции идеальной микроячейки города, города-спутника, научных центров и т.д.

Что касается трудов советских экономистов, то впервые инфраструктура была рассмотрена в работах Л.И. Абалкина, А.Е. Пробста, С.А. Хейнмана как комплекс проблем об условиях, обеспечивающих развитие материального производства.

Постепенно в ходе познания закономерностей общественного развития в научный оборот были введены понятия производственной и бытовой инфраструктуры, употребление которых было связано с необходимостью создания условий для функционирования производственной и непроизводственной сфер. Такое деление инфраструктуры получило закрепление на практике, что имело не только положительные, но и негативные последствия. Дело в том, что в силу объективных и субъективных причин производственная сфера выдвигалась на первое, ведущее место. Однако социальные факторы предъявляли постепенно возрастающие требования к непроизводственным аспектам деятельности людей. В результате получилось так, что условия, обеспечивающие их развитие, были отнесены к бытовой инфраструктуре. Произошло механическое соединение понятий «социальные факторы» и «бытовая инфраструктура», при этом последняя стала восприниматься как часть непроизводственной сферы. Такая трактовка условий для социальных аспектов деятельности человека вряд ли оправдана, во-первых, потому, что в понятие «бытовая инфраструктура» включаются далеко не все проблемы социального развития. Во-вторых, условия социальной деятельности связывают воедино как производственные, так и непроизводственные проблемы, не противопоставляя их, а, наоборот, органически соединяя в единое целое. В-третьих, следует учитывать все виды деятельности, ибо только на этой основе можно дать научно обоснованную классификацию элементов социальной инфраструктуры.

Предстояло продумать иной путь решения задачи, отыскать новые, более точные понятия, характеризующие условия развития производства и жизнедеятельности населения. Дальнейшая разработка проблем инфраструктуры, ее постоянная проверка практикой постепенно привели к тому, что в научной литературе (Б.С. Хорев, Д.В. Белоусов, И.И. Панфилов, В.А. Сенников и др.) достаточно прочно утверждается деление инфраструктуры на производственную и социальную. Некоторые исследователи (М.К. Бандман, С.С. Носова и др.) наряду с производственной и социальной выделяют институционную инфраструктуру.

Что касается сущности социальной инфраструктуры, то в научной литературе высказываются различные точки зрения. Проведенная в 70–80-х годах дискуссия по этому вопросу позволила прояснить вопрос о ее содержании.

Обобщая имеющиеся представления, можно сделать вывод, что социальная инфраструктура характеризует связи (прямые и обратные) материально-вещественной среды и социального субъекта (личности, группы, класса, общества). Социальная инфраструктура представляет собой устойчивую совокупность вещественных элементов, с которыми взаимодействует социальный субъект и которые создают условия для рациональной организации всех основных видов деятельности – трудовой, общественно-политической, культурной и семейно-бытовой.

В данном определении, во-первых, подчеркивается, что социальная инфраструктура – это условия, обеспечивающие эффективную жизнедеятельность человека не только на производстве, но и во всех основных сферах общества. В то же время социальная инфраструктура не есть механическое собрание учреждений и объектов материальной базы. В этом смысле нельзя одни инфраструктурные элементы заменить другими – они действуют только в комплексе, взаимодействуя и дополняя друг друга.

Особо следует отметить ее объективный характер, взгляд на нее как на частную форму гармонизации жизни общества. Дело в том, что развитие общественной жизни требует целенаправленного регулирования, а без создания соответствующих условий жизнедеятельности невозможно представить само существование общества.

Во-вторых, в социальную инфраструктуру кроме учреждений и организаций входят техническая обеспеченность, технологические принципы их функционирования.

В-третьих, социальная инфраструктура касается всего без исключения населения, так как многие ее элементы, как уже отмечалось, необходимы для воспроизводства не только самого работника, но и его семьи. Это должно постоянно учитываться при проектировании и строительстве новых городов и производств и их освоении.

В-четвертых, социальная инфраструктура решает задачи социального развития, которые «в количественном выражении определяются как разность между величинами нормы и достигнутого уровня». Проблема нормы возникает обязательно, ибо нельзя ограничиться общими утверждениями, что на страну, регион, город или район надо столько-то объектов, учреждений и организаций, призванных обслуживать интересы производства и людей, – необходим обязательный расчет: сколько благ приходится на одного человека, на одну или десять тысяч населения.

И, наконец, социальную инфраструктуру нельзя рассматривать в отрыве от установок, ценностных ориентации населения, отдельных его групп, и объединений. «...Наличие ценностных регулятивов составляет одну из самых принципиальных особенностей социальных систем». Поэтому не следует ограничиваться нормативным подходом как предписанием. Его следует дополнить анализом вкусов, желаний, потребностей и устремлений людей, ибо это непременный элемент совершенствования социальной инфраструктуры.

## § 2. Основные объекты социальной инфраструктуры и их современное состояние

Объекты социальной инфраструктуры характеризуют существующую реальность, посредством которой обозначается устойчивая совокупность вещественных элементов, обеспечивающих условия для рациональной деятельности человека во всех сферах общественной жизни. Однако подход к классификации этих объектов различен, что имеет не просто эвристическое, но и серьезное практическое значение.

Во-первых, социальная инфраструктура может быть представлена и как «линейная», и как «точечная». Под «линейной» понимается сеть железных, автомобильных дорог, связи, линии электропередачи и т.д. В понятие «точечная инфраструктура» включаются непосредственно сами объекты (в том числе школы, театры, вузы и т.д.). Применение этой классификации возможно на различных уровнях социальной организации общества. Так, на уровне производственной организации речь в большей степени идет о точечной инфраструктуре (хотя здесь не исключены отдельные элементы линейной). На уровне экономического региона в равной мере присутствует как линейная, так и точечная инфраструктура, а также их взаимодействие. Такое деление инфраструктуры вычленяет скорее форму ее организации, чем содержательную сторону.

Во-вторых, при изучении проблем региональной экономики употребляются понятия «общерайонная инфраструктура», «элементы инфраструктуры межрайонного значения» и т.п. Такое деление имеет право на существование. Однако специфическая определенность, присущая социальной инфраструктуре, в данном случае упускается (С.А. Дебабов).

В-третьих, к объектам социальной инфраструктуры часто относят комплекс учреждений культуры, образования, здравоохранения, предприятия торговли и общественного питания, пассажирский транспорт, водообеспечение и канализацию, почтово-телеграфные и финансовые учреждения, спортивные и оздоровительные сооружения (стадионы, дворцы спорта, плавательные бассейны, парки, дома отдыха) и другие организации социально-бытового назначения (В.А. Жамин).

Общим недостатком такой поэлементной характеристики социальной инфраструктуры является простой перечислительный ряд отдельных институтов, учреждений, организаций. Кроме того, при подобном подходе нередко преобладает социально-бытовой аспект, слабо учитывающий другие виды жизнедеятельности человека.

В-четвертых, вполне правомерно рассматривать социальную инфраструктуру и по уровням социальной организации общества.

Обычно анализ начинается с социальной инфраструктуры всего общества. В практике управления широко используются как общие, так и расчетные показатели, характеризующие состояние, обеспеченность и тенденции развития отдельных элементов инфраструктуры. При этом ее состояние интересует не само по себе, а как показатель и уровень общественных изменений. Поэтому разработка показателей социальной инфраструктуры дает возможность постоянного изучения взаимосвязи и взаимовлияния материальной базы и сущностных (содержательных) процессов в развитии общества.

Не менее важен и уровень крупного экономического района, когда социальная инфраструктура исследуется в рамках относительно замкнутой экономической системы. Появляется возможность сравнить показатели данной инфраструктуры с показателями развития других экономических единиц и на этой основе получить богатую информацию о достижении, опережении и отставании анализируемого объекта для принятия действенных мер. На этом уровне уже вводятся определенные поправки к коэффициентам ее развития в зависимости от природно-климатических и национальных особенностей региона.

Социальная инфраструктура административного деления (республик, областей, краев, городов, районов) является необходимым элементом конкретизации общих проблем. Примечательно, что здесь уже могут отсутствовать те или иные элементы социальной инфраструктуры: чем ниже уровень социальной организации, тем ограниченнее набор элементов. Главным критерием наличия или отсутствия элементов инфраструктуры выступает удовлетворение потребностей повседневной жизни всего населения.

Социальная инфраструктура особо может быть представлена и на уровне производственной организации, трудового коллектива. Хотя эта точка зрения еще не нашла своего глубокого обоснования в научной литературе, все же данный уровень социальной инфраструктуры нуждается в большем внимании и теории, и практики. При этом необходимо видеть три ограничения. Во-первых, не все элементы социальной инфраструктуры развиваются на уровне коллектива: предполагается, что удовлетворение потребностей и интересов людей осуществляется на уровне районной и городской инфраструктуры. Во-вторых, подлинно научное выражение состояния социальной инфраструктуры на предприятии ограничено самими возможностями коллектива, отсутствием разработанных нормативных показателей на уровне региона, что затрудняет сравнение вещественных элементов с аналогичными объектами на других уровнях социальной организации общества. И, наконец, на уровне коллектива вносится немало поправок к коэффициентам при учете особенностей труда, социально-демографических данных и т.д.

В-пятых, социальная инфраструктура исследуется с позиций удовлетворения потребностей людей, т.е. имеется в виду набор элементов социальной инфраструктуры, который необходим для организации жизни населения как на работе, так и по месту жительства. Такие элементы не могут быть ничем заменены. Нельзя, например, хорошей столовой заменить отсутствующие учреждения здравоохранения или наличием клуба, дома культуры оправдать отсутствие детских учреждений.

Но есть потребности и более высокого порядка: получение высшего образования, занятия определенными видами спорта, художественным творчеством и т.п. Применительно к ним стоит задача более равномерного распределения этих элементов социальной инфраструктуры по территории в зависимости от количества проживающего населения. Так, считается нецелесообразным открывать государственный театр в городе, где менее 250 тыс. населения. Предполагается, что населенные пункты с небольшим количеством жителей могут обслуживаться театрами, филармониями и любыми формами приобщения людей к искусству необязательно путем строительства соответствующих учреждений в каждом из этих пунктов: их можно заменить организацией поездок театральных и других творческих коллективов или поддержкой самодеятельных объединений.

И, наконец, различные формы жизнедеятельности человека выступают тем единым основанием, по которому также осуществляется выделение элементов социальной инфраструктуры. Это, однако, не означает, что эти компоненты полностью изолированы (независимы) друг от друга. Наоборот, анализ условий деятельности, например, в сфере культуры может частично охватить и условия деятельности в сфере труда, так же как характеристика социальной активности возможна по всем без исключения компонентам социальной инфраструктуры.

Анализируя объекты социальной инфраструктуры в связи со сферами деятельности человека, можно выделить ее составные элементы: инфраструктура трудовой деятельности; инфраструктура охраны окружающей среды и здоровья человека; инфраструктура общественно-политической деятельности; социально-культурная инфраструктура; социально-бытовая инфраструктура; инфраструктура межличностного и социального общения.

Условия, обеспечивающие жизнедеятельность населения, и лежат в основе классификации социальной инфраструктуры: она в целом и ее элементы обслуживают не какие-то отдельные, а совокупность всех видов деятельности человека.

## § 3. Тенденции развития социальной инфраструктуры

В современных условиях социальная инфраструктура – важная характеристика степени экономической и социальной развитости общества, показатель широты и глубины использования материальных возможностей для рациональной жизнедеятельности людей.

Роль социальной инфраструктуры проявляется прежде всего в том, что она может повышать или уменьшать эффективность действующей хозяйственной структуры. Ее состояние отражает социальный потенциал, зрелость существующей материальной базы общества, региона и отдельных коллективов (Б.Н. Хомелянский).

В настоящее время развитие социальной инфраструктуры оказывает значительное влияние на все без исключения процессы, происходящие в обществе, как, например, рациональное использование трудовых ресурсов, межнациональные отношения, расселение, здоровье человека и т.д. Практически нет той сферы общественной жизни, где бы не стоял вопрос об укреплении и нормальном использовании материально-вещественных элементов. Причем эта взаимосвязь социальной практики и общих условий жизнедеятельности человека проявляется в том, что, с одной стороны, осуществление целей человека обязательно предполагает наличие материально-вещественных элементов, с другой стороны, инфраструктура воздействует на его сознание и поведение.

Рациональное развитие социальной инфраструктуры – многоаспектная проблема, которая требует решения многих вопросов научного управления. История хозяйствования неоднократно свидетельствовала, что игнорирование социальных аспектов деятельности людей, в том числе и общих условий, приводит к серьезному нарушению механизма развития общественных отношений. К сожалению, мнение ученых и их рекомендации не учитывались десятилетиями. Показателен вывод научной конференции по проблемам БАМа в 1974 году, когда еще раз с большой озабоченностью констатировалось многолетнее отставание социальной сферы. С той поры прошло четверть века, но положение никак не прояснилось, а еще больше усугубилось, поставив под сомнение само существование БАМа.

Усложнение общественного развития потребовало иных представлений о комплексе общих условий жизни человека. Процессы модернизации показали не только их значимость, но и – что является особенно важным – системность, которая предполагает необходимую связь всех условий.

Однако нередко элементы социальной инфраструктуры рассматриваются в отрыве друг от друга, в контексте частных технических, производственных, организационных или экономических задач. Следовательно, речь идет о том, что все компоненты социальной инфраструктуры должны быть предметом единого, целостного процесса управления и планирования. Именно отсутствие комплексности и взаимной увязки ее элементов сказывалось и до сих пор сказывается на эффективности управления, на рациональном использовании сил и возможностей экономики.

Направления развития социальной инфраструктуры определяются процессами обновления общества. Хотя многие компоненты социальной инфраструктуры и учитываются в процессе управления, вместе с тем следует отметить, что долгое время ее роль была пассивной и она в большинстве случаев представляла функцию производственного потенциала, тех технико-экономических проектов, которые реализовались на всех этапах развития общества. Это нашло отражение в пресловутом остаточном принципе, который торпедировал многие прогрессивные начинания и пагубно влиял на сознание и поведение людей.

Потребность в относительно самостоятельном развитии социальной инфраструктуры обусловлена необходимостью дальнейшей разработки нормативной базы. Применяемые нормативы потребностей населения в коммунальных и бытовых услугах, а также физиологические нормы питания, рациональные нормы потребления обуви, тканей, важнейших товаров длительного пользования в большинстве случаев плохо согласовывались с требованиями, предъявляемыми реальной жизнью. Эти нормы далеко не полностью учитывают объективные тенденции развития экономических и социальных процессов и особенно специфику их преломления как по регионам страны, так и среди различных социально-демографических групп. В связи со сдвигом промышленности в восточные районы страны остро встал вопрос о создании научно обоснованной социальной инфраструктуры в районах нового освоения (Г.Ф. Куцев, Г.И. Мельников).

Важное значение приобретает социальная инфраструктура при рассмотрении проблем развития городов, урбанизированных территорий и агломераций. Эффективное управление этими процессами невозможно представить без учета особенностей функционирования социальной базы поведения людей. В сегодняшних условиях увеличивается число претензий к городам, и особенно крупным (неудобство для проживания, недостаточно хорошие условия для повседневной жизни) (А.В. Дмитриев, С.Н. Железко, М.Н. Межевич).

В современных условиях усложнились задачи, стоящие перед сельскохозяйственным производством, что потребовало коренных изменений общих условий жизни селян. В настоящее время в сельском хозяйстве четко прослеживается тенденция первоочередного осуществления магистральных проектов создания современной инфраструктуры, предназначенной, во-первых, для эффективного функционирования основных форм собственности и, во-вторых, для решения важнейших социально-культурных проблем (Л.В. Бондаренко).

И, наконец, совершенствование социальной инфраструктуры – это улучшение не только условий, но и в известном смысле форм жизнедеятельности людей. Значение их научного обоснования велико, потому что предоставляет людям возможность проявить себя как в творческом отношении, так и в процессе отдыха, организации культурного досуга, выбора мест приложения своих интересов. Ее развитие снимает проблему медвежьих углов, богом забытых территорий, устраняет изолированность людей от очагов культуры. Вместе с тем приоритеты в ее развитии могут существенно меняться. Так, анализ социальной инфраструктуры малых народов Севера выдвинул на первое место проблемы здравоохранения, что требует учета этого фактора, и именно потому, что в сознании и жизни людей он приобрел решающее значение.

Объективно одной из важнейших проблем социальной инфраструктуры является необходимость объединения всех средств, выделяемых на ее развитие. Сооружение общих для всего населения служб тепло-, электро- и водоснабжения, очистных сооружений, зон отдыха, а также строительство жилья и культурно-бытовых учреждений дает огромный экономический и социальный эффект. Однако жизнь показывает, что даже в сегодняшних условиях местные власти не имеют такой базы.

Настало время при решении задач социальной инфраструктуры шире внедрять программно-целевой подход. С этой целью возможны разовый одновременный расчет потребности в социальной инфраструктуре и выделение необходимых средств на нее вне зависимости от принадлежности сооружаемых объектов. Это выделение необходимых средств можно практиковать и в рамках сложившихся городов, рабочих поселков, чтобы довести состояние социальной инфраструктуры до требуемых нормативов.

Развитие социальной инфраструктуры остро ставит вопрос о формах и источниках финансирования.

Многие ученые и практики высказываются за то, что справедливее было бы затраты как при эксплуатации, так и при первичном освоении территории делить на всех, кто является или собирается быть участником территориально-производственного комплекса, промышленного узла, города или рабочего поселка. Однако это предложение нуждается в определенной корректировке с учетом потребностей населения. Дело в том, что в начале освоения или эксплуатации территории многие организации имеют полностью или частично ограниченный срок существования (это в первую очередь касается строителей). Ряд объектов на данной территории возникает уже после освоения территории: «привязываются» новые фабрики, заводы, новые учебные и научные заведения. Их появление не всегда можно точно предусмотреть. Поэтому трудно определить и тех, кто в будущем будет нести ответственность за сооружение и использование инфраструктуры.

В этой ситуации гораздо рациональнее выделять целевым назначением средства для создания социальной инфраструктуры в руки одного заказчика, который согласно имеющимся финансовым ресурсам разверстывал бы задания, исходя из научно обоснованной программы освоения территории. Этот подход наиболее точно учитывал бы интересы и территории, и отдельных производств, что благоприятно сказалось бы на создании нормальных условий для жизни населения. Выделенные средства осваивались бы, исходя не из возможностей одного собственника, не из субъективных пожеланий руководителей того или иного ведомства, а из научно обоснованного плана создания комплекса условий для жизни населения.

И, наконец, необходимо обратить внимание на такое обстоятельство. Развитие социальной инфраструктуры сопровождается возникновением новых форм и методов управления материально-технической базой общественного развития (межрайонные планировки, карты распределения культурных и бытовых учреждений, комплексные программы развития территорий и т.д.).

Однако в реальной жизни сложилась ситуация, когда за создание социальной инфраструктуры никто практически никакой ответственности не несет. Местные органы власти не везде имеют полномочия и права, необходимые для того, чтобы вмешиваться в ход решения важнейших производственных и социальных задач. А в ряде случаев они плохо сориентированы в их важности, больше заботятся о производственных проблемах, чем о том, что волнует и интересует население. Это происходит в значительной степени потому, что формирование инфраструктуры как единого целого не планируется, а средства, выделенные на их развитие, как правило, не соответствуют общим масштабам развития производства и потребностей людей.

Поэтому реализация всех крупных проектов программно-целевого подхода требует совершенствования управления, более четкого разделения компетенции (прав и обязанностей) ведомств и предприятий, с одной стороны, и местных органов власти – с другой.

Таким образом, развитие социальной инфраструктуры – это многоаспектная проблема, целевой установкой решения которой является создание условий, достойных человеческой природы и адекватных ей.