

Региональные проблемы развития социальной инфраструктуры

«Наука»

Оглавление

Введение	3
--------------------	---

1

МЕТОДЫ АНАЛИЗА И ОСОБЕННОСТИ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СССР

Глава 1	
Методологические и методические проблемы улучшения социальных условий жизни в районах и населенных пунктах	7
Глава 2	
Влияние социальных условий жизни на развитие трудового потенциала и миграцию населения	54
Глава 3	
Особенности развития социальной инфраструктуры в районах и населенных пунктах	78
Глава 4	
Совершенствование планирования и хозяйственного механизма развития и размещения социальной инфраструктуры	130

2

РАЗВИТИЕ И РАЗМЕЩЕНИЕ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ВНР

Глава 1	
Основные направления улучшения социальных условий жизни в районах и населенных пунктах	191
Глава 2	
Планирование и финансирование развития социальной инфраструктуры	244
Заключение	266

АКАДЕМИЯ НАУК СССР ГОСПЛАН СССР ГОСПЛАН ВНР
СОВЕТ ПО ИЗУЧЕНИЮ
ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫХ СИЛ ИНСТИТУТ
ПЛАНОВОГО
ХОЗЯЙСТВА

Региональные проблемы развития социальной инфраструктуры

Ответственные редакторы:
академик ВАСХНИЛа В. П. МОЖИН (СССР),
И. МАРКО (ВНР)



МОСКВА «НАУКА» 1987

В книге обобщается опыт исследований и планирования территориального развития социальной инфраструктуры в СССР и ВНР. Рассматриваются методологические, методические и теоретические вопросы ее формирования в районах и населенных пунктах. Книга содержит и определенные практические рекомендации, направленные на улучшение социальных условий жизни населения.

Для широкого круга специалистов, занимающихся проблемами региональной экономики, градостроительством и социологией.

Рецензенты:

Э. Б. АЛАЕВ, С. С. ШАТАЛИН

Региональные проблемы развития социальной инфраструктуры

Утверждено к печати Советом по изучению производительных сил при Госплане СССР

Редактор издательства Р. С. Головина. Художник А. А. Куценко

Художественный редактор В. Ю. Кученков

Технический редактор М. Ю. Соловьева

Корректоры В. А. Алешкина, К. П. Лосеза

ИБ № 36078

Сдано в набор 11.03.87. Подписано к печати 17.06.87. А-11511. Формат 84×108^{1/2}. Бумага типографская № 1. Гарнитура обыкновенная. Печать высокая. Усл. печ. л. 14,28. Усл. кр. отт. 14,6. Уч.-изд. л. 16,0.

Тираж 1550 экз. Тип. зак. 737. Цена 2 р. 80 к.

Ордена Трудового Красного Знамени

издательство «Наука» 117864 ГСП-7, Москва, В-485, Профсоюзная ул., 90
4-я типография издательства «Наука» 630077, Новосибирск, 77,

Станиславского, 25

Введение

Удовлетворение растущих материальных и духовных потребностей народа тесно связано с совершенствованием формирования и размещения социальной инфраструктуры, определяющей условия жизни населения. На XXVII съезде КПСС были выдвинуты крупные задачи по ускорению социально-экономического развития СССР, повышению роли человеческого фактора и усилению социальной ориентации развития экономики¹. Уже в ближайшее пятнадцатилетие намечается удвоить объем ресурсов, направляемых на удовлетворение потребностей народа².

Улучшение условий жизни населения — важнейшая составляющая роста народного благосостояния, развития социалистического образа жизни и достижения социальной справедливости. Совершенствование формирования социальной инфраструктуры имеет принципиальное значение для повышения обобществления производства и потребления материальных и духовных благ, построения социально однородного общества, преодоления различий между городом и деревней, крупными, средними и малыми городскими поселениями, отдельными районами страны. Развитие и размещение социальной инфраструктуры должны быть направлены на более полную реализацию конституционных прав граждан СССР. Ускорение развития социальной инфраструктуры определяется задачами повышения комплексности экономического и социального развития, усилением воздействия социального фактора на рост экономики. В сентябре 1985 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР утвердили Комплексную программу развития производства товаров народного потребления и сферы услуг на 1986—2000 годы, которая предусматривает увеличение объема платных услуг населению в 2,1—2,3 раза³.

¹ Материалы XXVII съезда Коммунистической партии Советского Союза. М.: Политиздат, 1986. С. 139, 140, 272.

² Там же. С. 151.

³ Комплексная программа развития производства товаров народного потребления и сферы услуг на 1986—2000 годы. М.: Политиздат, 1985. С. 21.

Особое значение сейчас приобретает решение территориальных проблем формирования социально-культурной сферы. Существенным аспектом перестройки хозяйственного механизма выдвигается усиление «территориального подхода в планировании и управлении»⁴. В Основных направлениях экономического и социального развития СССР на 1986—1990 годы и на период до 2000 года поставлены задачи комплексно развивать отрасли социальной инфраструктуры... ускорить социальное переустройство села... добиваться опережающего роста отраслей производственной и социальной инфраструктуры в восточных районах страны⁵.

В Постановлении ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР от 25 июля 1986 г. предусматривается усиление роли Советов народных депутатов в обеспечении комплексного развития экономики и социально-культурной сферы на их территории. Намечен комплекс мер по расширению прав республиканских и местных органов в развитии социальной инфраструктуры. Поставлена задача неуклонно углублять социалистическое самоуправление народа⁶. В целях дальнейшего углубления социалистической демократии предусматривается большая гласность в работе Советов народных депутатов. Решения по вопросам, затрагивающим интересы трудящихся, должны приниматься Советами, как правило, после предварительного обсуждения среди населения. Это особенно важно для правильного решения вопросов градостроительства и развития сферы обслуживания населения.

Осуществление коренного поворота к интенсификации народного хозяйства предполагает новый подход к развитию и улучшению использования потенциала социальной инфраструктуры. На ее создание выделяются большие средства и ресурсы. Требуется разработка более эффективных путей их применения в целях удовлетворения всевозрастающих потребностей людей к условиям труда,

⁴ Материалы XXVII съезда Коммунистической партии Советского Союза. С. 37.

⁵ Там же. С. 280, 317.

⁶ О мерах по дальнейшему повышению роли и усилению ответственности Советов народных депутатов за ускорение социально-экономического развития в свете решений XXVII съезда КПСС: Постановление ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР от 25 июля 1986 г. // Правда. 1986. 30 июля.

быта и отдыха. Все это определяет актуальность исследований территориальных проблем развития социальной инфраструктуры, монографического обобщения опыта разработки этих проблем.

В качестве категории региональных экономических исследований социальная инфраструктура представляет собой комплекс (систему) объектов сферы услуг — организационную составляющую хозяйственного комплекса региона или населенного пункта. Эти объекты обеспечивают повышение жизненного уровня населения, улучшение его расселения и подвижности, образуют материальные условия воспроизводства населения и трудовых ресурсов и способствуют всестороннему развитию личности.

В монографии основное внимание уделяется разработке методологических и методических вопросов, раскрытию закономерностей, особенностей, факторов и принципов, а также выявлению главных территориальных проблем формирования социальной инфраструктуры. Подчеркивается особое значение местных социально-экономических условий, прежде всего конкретного поселения, в процессе воспроизводства населения и развития человека как главной производительной силы. Рассматриваются вопросы хозяйственного механизма по созданию объектов инфраструктуры, расширению прав местных Советов по обеспечению комплексного развития жилищного и коммунального хозяйства и всей сферы обслуживания населения. Выдвинут ряд практических рекомендаций по улучшению размещения социальной инфраструктуры, ее комплексному развитию в регионах и системах расселения, совершенствованию планирования этого процесса.

Монография подготовлена на основе материалов советско-венгерского симпозиума (Москва, 1985 г.). Ее выпуск завершает совместную разработку темы «Региональные проблемы развития социальной инфраструктуры», которая проводилась в соответствии с планом сотрудничества между Советом по изучению производительных сил (СОПС) при Госплане СССР и Институтом планового хозяйства (ИПХ) Госплана ВНР на 1983—1985 гг.

Авторский коллектив представлен сотрудниками СОПС и ИПХ, Госплана СССР и Госплана ВНР, Всесоюзного института системных исследований при Госплане СССР и ГКНТ СССР, Института социально-экономических проблем АН СССР, Центрального научно-исследовательского и проектного института по градостроительству Государственного комитета по гражданскому строительству

и архитектуре при Госстрое СССР, Центрального экономического научно-исследовательского института при Госплане РСФСР.

Авторами глав являются: Введение — *И. А. Ильин*; раздел первый, глава первая — *И. А. Ильин* (1), *С. И. Хватов* (2), *Л. А. Козлов*, *В. Я. Любовный*, *Г. В. Мильнер* (3); глава вторая — *С. А. Кузьмин* (1), *А. В. Топилин* (2); глава третья — *В. Т. Баринов* (1), *С. И. Хватов*, *В. Т. Баринов* (2), *И. А. Ильин* (3), *Л. Е. Кузнецова* (4); глава четвертая — *О. С. Пчелинцев* (1), *Е. Г. Чистяков* (2), *И. И. Сигов* (3), *Д. Г. Ходжаев*, *В. А. Щеглов* (4), *В. Г. Зинин* (5); раздел второй, глава первая — *И. Немеш-Надь* (1), *П. Клекнер* (2), *Ж. Ослани*, *Й. Чомош* (3), *Ч. Ковач*, *М. Полински* (4); глава вторая — *Л. Антал*, *Л. Франция* (1), *Г. Гулачи* (2); заключение — *И. А. Ильин*.

Авторы выражают благодарность *Л. А. Авдечицу* и *Г. А. Савдуниной* за помощь в подготовке материалов монографии к публикации.

Руководство разработкой темы осуществляли *И. А. Ильин* (СОПС) и *П. Клекнер* (ИПХ).

МЕТОДЫ АНАЛИЗА И ОСОБЕННОСТИ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СССР

Глава 1

Методологические и методические проблемы улучшения социальных условий жизни в районах и населенных пунктах

1. Основные методологические положения и проблемы территориального развития социальной инфраструктуры

На этапе развитого социализма усиливается роль социальной инфраструктуры в общественном прогрессе. На XXVII съезде КПСС поставлены задачи по ускорению ее развития. В двенадцатой пятилетке особое значение придается тем вопросам, «решение которых в наибольшей мере способствует улучшению качественных условий жизни и деятельности советских людей»¹. Намечается «вывести отрасли социально-культурной сферы на качественно новый уровень»².

Особая роль социальной инфраструктуры определяется тем, что она способствует воспроизводству главной производительной силы общества — человека, его духовному и физическому развитию. Происходящая научно-техническая революция, зависящая от интеллектуализации деятельности и наукоемкости производства, обуславливает быстрое возрастание роли человеческого фактора. Развитие социальной инфраструктуры во многом

¹ Материалы XXVII съезда Коммунистической партии Советского Союза. М.: Политиздат, 1986. С. 258.

² Там же. С. 261.

определяет повышение жизненного уровня народа, формирование нового человека, улучшение окружающей среды, а также способствует повышению образования, квалификации, культуры, физического здоровья и психической устойчивости работника, особенно необходимых в условиях высокодинамичных темпов производства и жизни.

Особенно актуальным становится улучшение сочетания отраслевого и территориального подходов в планировании и управлении развитием социально-культурной сферы. С отраслевых позиций должны обеспечиваться научно-технический прогресс в этой сфере, развитие соответствующих технологий и подготовка квалифицированных кадров. Территориальный подход позволяет улучшить размещение и взаимодействие различных объектов социально-культурной сферы, ее формирование с учетом местных потребностей, ресурсов и условий. На XXVII съезде КПСС были поставлены задачи: **«повысить роль и ответственность республиканских и местных органов в управлении хозяйственным и социально-культурным строительством. Расширять права этих органов в планировании и управлении отраслями, непосредственно связанными с удовлетворением нужд населения»**³.

На развитие социальной инфраструктуры выделяются большие средства и ресурсы. Так, за одиннадцатую пятилетку в СССР на эти цели было направлено более 1/5 всех капитальных вложений в народное хозяйство СССР, из них 15,1% — в жилищное хозяйство⁴. Стоимость основных фондов сферы услуг составляет 1/3 общего объема основных фондов СССР. В этой сфере заняты 34,4 млн. человек, или 26,3% численности работающего населения. Темпы прироста численности занятых в ней были в 1970—1985 гг. на 10% выше, чем в целом по народному хозяйству страны⁵.

Все это обуславливает всевозрастающее внимание экономистов к проблеме определения более эффективных путей использования потенциала социальной инфраструктуры и дальнейшего улучшения условий жизни населения.

³ Там же. С. 333.

⁴ Народное хозяйство СССР в 1985 г. М.: Финансы и статистика, 1986. С. 366—367.

⁵ Рассчитано по: Народное хозяйство СССР в 1985 г. С. 390, 391, 459.

Понятие социальной инфраструктуры как категории региональной экономики. В советской и венгерской литературе нет однозначного определения инфраструктуры. Оно зависит от специфики постановки и решения различных задач общественного развития в стране, районе, населенном пункте, от классификации основных составляющих процесса общественного воспроизводства ⁶.

Понятие «инфраструктура» относится к числу таких, чье смысловое значение постепенно становится все более широким и объемным. В общем виде под инфраструктурой понимается совокупность тех или иных вспомогательных составляющих в общественном воспроизводстве. Именно усиление значения этих вспомогательных и обслуживающих подразделений в условиях резкого увеличения масштабов производства, его усложнения и обобществления стало объективной предпосылкой выделения инфраструктуры в качестве категории экономической науки.

Все более возрастает значение инфраструктуры как вспомогательного фактора повышения эффективности экономического и социального развития, фактора размещения производительных сил и расселения населения. Усиливается роль инфраструктуры в ускорении процесса общественного воспроизводства. В результате перехода к его интенсивному типу объективной необходимостью становится планомерное формирование целого инфраструктурного комплекса как части единого народнохозяйственного комплекса, включая его соподчиненные территориальные звенья.

Мощный импульс в становлении инфраструктуры как категории экономической науки был придан региональными исследованиями проблем специализации и комплексного развития районов и городов, формирования территориально-производственных комплексов. Эти исследования особенно убедительно доказали взаимообусловленность воспроизводства производства и воспроизводства населения. Именно на уровне городов и районов отчетливо видно тесное взаимодействие основных и инфраструктурных составляющих процесса общественного воспроизводства. Региональные исследования особенно ярко раскрыли необходимость обеспечения комплексного развития всех элементов производственной и непроизводст-

⁶ См. труды Л. И. Абалкина, Э. Б. Алаева, В. П. Красовского, С. С. Носовой, Ж. Т. Тощенко, Б. Х. Краснопольского, Б. Н. Хомянского.

венной сфер. В результате среди основных задач планирования и управления наряду с обеспечением пропорциональности и сбалансированности все четче стала вырисовываться новая — комплексирование общественного производства. На этапе развитого социализма сформировался и укрепляется единый народнохозяйственный комплекс страны. В новой Конституции СССР особо провозглашен государственный курс комплексного экономического и социального развития союзных республик, областей, административных районов и городов.

Тесная взаимозависимость существует и между отраслями социально-культурной сферы. Это межотраслевая система. Е. К. Лигачев в речи на XXVII съезде КПСС, подчеркивая актуальность развития материально-технической базы данной сферы, назвал ее комплексом⁷. Характеризуя взаимодействие отраслей этого комплекса, можно сказать, например, что расширение занятий физкультурой и туризмом укрепляет здоровье населения. Таким образом, ограничивается потребность в медицинском обслуживании. Комплексным является процесс обучения подрастающего поколения с преемственностью его различных этапов и единством образования, культурного и физического развития человека.

В целях улучшения управления социальной сферой и усиления координации в этой области работы министерств, ведомств, республиканских и местных органов, Политбюро ЦК КПСС признало необходимым создание Бюро Совета Министров СССР по социальному развитию. По-видимому, целесообразно также создание специальных органов по управлению комплексом социальной сферы в союзных республиках и местных Советах.

Следует подчеркнуть, что комплексность — наиболее характерная черта социальной инфраструктуры. Отсутствие или недостаточное развитие какого-либо ее элемента могут существенно ограничивать естественное воспроизводство, духовное и физическое развитие человека.

Важными направлениями комплексирования, особенно тесно связанными с формированием социальной инфраструктуры, являются сочетание экономического и социального районирования страны, планомерное усиление взаимосвязи между размещением производства и расселением населения. Это выражается в улучшении сочетания единого народнохозяйственного комплекса и общесоюз-

⁷ Правда, 1986, 28 февр.

ной (единой) системы расселения, в том числе составляющих их территориальных производственных комплексов и промышленных узлов, с районными и групповыми (агломерационными) системами расселения населения. Для СССР актуально усиление интеграции между населенными пунктами разных категорий (по людности) и функциональных типов, особенно между городом и селом. Особое значение здесь приобретает повышение комплексности развития межселенной социальной инфраструктуры в районах. Актуально также улучшение комплексности формирования различных видов этой инфраструктуры в городах. Подчеркнем, что именно в условиях города и агломерации воспроизводство производства и населения непосредственно взаимосвязано и обусловлено объективной необходимостью близости расположения мест работы, жилья и учреждений обслуживания населения. В городе и агломерации существует особенно сильная потребность в обеспечении единства формирования всех инфраструктурных элементов.

Как в советских, так и в зарубежных исследованиях, можно выделить три основных направления понятийного изучения инфраструктуры. Так, широкое распространение получила трактовка «инфраструктуры» как совокупности отраслей общего пользования производственной и непроизводственной сфер⁸. Соответственно осуществляется и разграничение инфраструктуры на производственную (энергетика, транспорт, связь, научные учреждения, профессиональное образование) и социальную (включающую отрасли сферы обслуживания населения). Такая трактовка инфраструктуры, несомненно, является прогрессивной, так как углубляет системное понятие о современных процессах воспроизводства, особенно на общенациональном уровне.

Вместе с тем для экономических районов и городов, по нашему мнению, должна сохраняться и использоваться классификация основных воспроизводственных элементов (выдвинутая теорией территориально-производственных комплексов) на отрасли (производства) специализации в системе общественно-территориального разделения труда, вспомогательные, обслуживающие производство и население.

⁸ См.: Абалкин Л., Григорян Г., Мотылев В. Исследование новых явлений в экономике капитализма // Коммунист, 1968. № 18.

Широко также распространилась трактовка инфраструктуры, использующая понятие К. Маркса о «всеобщих средствах труда» — материальных условиях производства, без которых процесс труда «или совсем невозможен, или может происходить лишь в несовершенном виде»⁹. К всеобщим средствам труда К. Маркс относил производственные здания, каналы, дороги и даже землю.

Кроме того, существует понятие инфраструктуры, объединяющее первую и вторую ее трактовки. Так, Э. Б. Алаев определяет региональную экономическую инфраструктуру как «сочетание действующих сооружений, зданий и служб, необходимых для нормального функционирования как материального производства, так и для жизни населения определенной территории»¹⁰. Близкое к этому определение дает Л. Н. Карпов, который под инфраструктурой понимает «совокупность сооружений и предприятий производственного и непроизводственного назначения, обеспечивающих нормальное функционирование общественного производства»¹¹.

В рамках региональных экономических исследований под инфраструктурой следует, на наш взгляд, понимать сочетание (в идеале — комплекс) объектов, представленных зданиями, сооружениями, коммуникациями и элементами благоустройства территории, которые способствуют нормальному функционированию производственных технологий, производственной и непроизводственной деятельности людей и их воспроизводству на определенной территории. Инфраструктура составляет подоснову, материальную форму функциональной структуры города и района (или подрайона). Такое понимание инфраструктуры позволяет широко учитывать региональную специфику накопления и использования овеществленного труда, является важным для осуществления последовательных капитальных вложений «в землю». На особую роль в экономике территориально прикрепленных средств труда, которые «пустили свои корни в землю», указал К. Маркс¹². Характерно, что «при прочих равных условиях степень закрепленности средства труда в процессе производства возрастает с долговечностью этого средства

⁹ Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-ое изд. Т. 23. С. 191.

¹⁰ Алаев Э. Б. Региональное планирование в развивающихся странах. М.: Наука, 1973. С. 15.

¹¹ Региональное программирование в развитых капиталистических странах М.: Наука, 1974. С. 89.

¹² Маркс К., Энгельс Ф. Соч. 2-е изд. Т. 24, С. 182.

труда»¹³. Такое понимание инфраструктуры позволяет выделить в едином народнохозяйственном комплексе СССР существенный элемент, отражающий региональную специфику воспроизводственного производства, особенно важный для локальных воспроизводственных комплексов — городов и агломераций.

Классификация и показатели развития. Основная классификация инфраструктуры связана с выделением производственной и непроизводственной сфер, а также соответствующих отраслей промышленности и народного хозяйства. Поэтому четко обозначилось деление инфраструктуры на производственную и социальную (обеспечивающую воспроизводство человека). Такое разграничение легко провести по зданиям, сооружениям и элементам благоустройства территории с учетом их функционального назначения. Однако по инженерным коммуникациям это сделать трудно, так как они часто совместно используются для нужд материального производства и в сфере обслуживания населения (например, дороги, телефонная связь и т. д.). Такую инфраструктуру оправдано классифицировать как инженерно-коммуникационную. Целесообразно особое выделение инфраструктуры управления и науки и некоторых других отраслей народного хозяйства.

К социальной инфраструктуре рекомендуется относить объекты сферы услуг: жилищного и коммунального хозяйства, учреждения культурно-бытового обслуживания, транспорта и связи для населения, торговли, общественного питания, воспитания, образования, здравоохранения, физкультуры и спорта, социального обеспечения, учреждения отдыха. Социальная инфраструктура выступает в качестве материальной базы воспроизводства человека, его духовного и физического развития. Отмеченные объекты обеспечивают повышение уровня жизни населения, благоприятные условия его расселения и подвижности, быта, отдыха и другие жизненно важные непроизводственные функции человека. Кроме того, эти объекты способствуют улучшению качества трудовых ресурсов и повышению трудового потенциала населенных пунктов и регионов страны.

С точки зрения региональных экономических исследований социально-культурного комплекса (сферы) первостепенное значение имеет изучение ее материально-вещест-

¹³ Там же. С. 180.

венного аспекта и кадрового обеспечения в системе функционирования районных и поселенческих хозяйственных комплексов.

Основными показателями развития объектов инфраструктуры в районе и поселении являются: стоимостные (оценка основных фондов и эксплуатационных затрат, объем услуг и розничного товарооборота и др.); натуральные (жилая, торговая и другая площадь зданий, протяженность сетей коммуникаций, их пропускная способность и др.); трудовые (численность рабочих и служащих); качественные (инженерное оборудование жилого фонда, наличие в домах культуры помещений для клубных занятий, степень износа зданий и др.). Все эти показатели могут рассчитываться как удельные (в расчете на одного жителя, единицу территории, один квадратный метр жилой площади и т. д.). В современных условиях первостепенное значение приобретают качественные показатели.

При сравнении душевых показателей развития социальной инфраструктуры в городах и районах должны прежде всего учитываться различия в демографической структуре населения. Самыми активными потребителями бытовых услуг являются лица в возрасте от 18 до 29 лет, далее — от 30 до 54 лет. Люди за пределами указанных возрастов пользуются услугами предприятий бытового обслуживания на 30% меньше¹⁴. Молодежь наиболее часто посещает ателье индивидуального пошива одежды, парикмахерские, прачечные, химчистки, пункты проката, развлекательные заведения, спортивные сооружения.

Региональное развитие социальной инфраструктуры в большой мере зависит от структуры расселения населения. Чем больше город, тем в нем выше потребность в культурно-бытовых и рекреационных услугах. В крупных городах наиболее высокий уровень обобществления домашнего хозяйства, там требуются большие затраты на воспроизводство и восстановление рабочей силы.

Для приведения районных душевых показателей развития социальной инфраструктуры в сопоставимый вид рекомендуется следующая формула, учитывающая активность потребления услуг различными группами насе-

¹⁴ Дмитриев В. И. К вопросу об учете возрастных различий населения при региональных сопоставлениях уровня потребления бытовых услуг // Сфера обслуживания в системе региональной экономики. М.: 1980. С. 53.

ления:

$$\bar{Q}^s = Q^s \frac{\sum_{ij} H_i^s k_i \cdot H_j^s k_j}{H^{s2}}; \quad k_i \leq 1, \quad k_j \leq 1,$$

где s -й район; Q^s — душевой показатель развития инфраструктуры без учета структуры населения; H_i^s и H_j^s — численность населения i -й возрастной группы или j -й категории поселений соответственно; k_i и k_j — коэффициенты активности потребления услуг населением i -й возрастной группы или j -й категории поселений; H^s — общая численность населения; i — номер возрастной группы населения ($i = 1, 2, \dots, I$); j — номер категории поселений ($j = 1, 2, \dots, J$); s — номер района ($s = 1, 2, \dots, S$).

Кроме того, на региональное развитие социальной инфраструктуры влияют национальные, природно-климатические и исторические особенности, размер и состав семей, половая структура населения, густота размещения поселений.

Для комплексной оценки социальных условий жизни в различных территориальных единицах — районах и городах предлагается метод расчета структурных индексов. При этом должна быть выбрана эталонная территориальная единица для сравнения. В качестве эталонной особенно подходит такая, где комплекс социальной инфраструктуры наиболее развит. Одна из основных задач комплексной оценки — установление принципа взвешивания индексов, отражающих уровень развития отдельных элементов инфраструктуры в зависимости от их значимости. По нашему мнению, эту значимость в наибольшей мере определяют объемы капитальных вложений в соответствующие виды инфраструктуры, которые отражают меру общественной потребности в их создании.

Формула для комплексной оценки развития социальной инфраструктуры в районах (поселениях разных категорий) предлагается в следующем виде:

$$Z_j = \frac{\sum_r Z_{rj} V_r}{\sum_r V_r}$$

где Z_{rj} — частный индекс; V_r — объем капитальных вложений в текущей пятилетке; r — номер вида инфраструктуры ($r = 1, 2, \dots, R$); j — номер района (категории населенных пунктов) ($j = 1, 2, \dots, J$).