

Київський університет ім. Тараса Шевченка

На правах рукопису

**МАСЛЯК ПЕТРО ОЛЕКСІЙОВИЧ**

**МАШИНОБУДУВАННЯ  
В ГОСПОДАРСЬКИХ КОМПЛЕКСАХ:  
ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ВЗАЄМОДІЇ**

11.00.02 — економічна та соціальна географія

**А В Т О Р Е Ф Е Р А Т**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
доктора географічних наук

Київ — 1993

АВ 28.263

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Київському університеті ім. Тараса Шевченка.

Офіційні опоненти:

доктор географічних наук А. В. СТЕПАНЕНКО;  
доктор економічних наук Б. М. КРИЖАНОВСЬКИЙ;  
доктор економічних наук І. І. ДАХНО.

Провідна організація: Український державний педагогічний університет ім. М. П. Драгоманова.

Захист відбудеться «24» жовтня 1993 р. о 10,00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д.01.01.03 при Київському університеті ім. Тараса Шевченка за адресою: 252022, м. Київ, вул. Васильківська, 90.

З дисертацією можна ознайомитися в бібліотеці географічного факультету Київського університету ім. Тараса Шевченка.

Автореферат розісланий «15» жовтня 1993 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої ради

С. І. ІЩУК

ЛНБ України ім. В. Стефаника



00810603 (1)

ДВ - 28.265

## I. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДИСЕРТАЦІЇ

Актуальність теми дослідження. Глибокі якісні зміни, що відбуваються в розвитку господарства України, перспективні масштаби реконструкції і нового будівництва, об'єктивно вимагають пошуку нових адекватних наукових підходів до територіальної організації виробництва.

Машинобудування - найбільша галузь промисловості нашої країни, основа технічного прогресу і підвищення ефективності всіх галузей її господарства. Від рівня довершеності територіальної організації галузі залежить формування всіх основних територіально-виробничих комплексів.

У зв'язку із здійсненням радикальної економічної реформи, зростанням реальної владі на місцях підвищується актуальність вивчення територіальних відмін у розвитку і спеціалізації машинобудівного виробництва. Вони є причиною варіацій у характері впливу машинобудування на господарські комплекси їх чи інших регіонів. У свою чергу останні, їх специфічні соціально-економічні і природні фактори, в значній мірі визначають територіальну організацію машинобудування. Особливо великий взаємний вплив території і машинобудування притаманний його підгалузям, що тяжіють у своєму розміщенні до районів найбільш інтенсивного споживання їх готової продукції. Ці проблеми все ще випадають із поля зору дослідників.

В економічній і соціальній географії машинобудування і металообробка взагалі вивчені вкрай недостатньо. Про це свідчить незначна кількість наукових робіт, присвячених даній темі, а також відсутність стрункої теорії територіальної організації галузі і хоча б однієї наукової школи з вивчення цієї проблеми. Крім того, все ще не викорінена думка про "негеографічність" галузі. Перешкоджає проведенню досліджень і велика труднощі економіко-географічного дослідження машинобудівних підприємств, яка зумовлена специфікою первинної заводської звітності та іншими об'єктивними причинами.

Парадоксальність ситуації, що склалася з вивченням територіальної організації машинобудування, полягає в тому, що галузь є найважливішою базою економічного росту, основою науково-технічного прогресу. І в той же час вона виявилася найменш дослід-

женою не тільки в економічній і соціальній географії. Вкрай недостатній рівень вивченості розміщення машинобудування і металобробки спостерігається і в суміжних науках.

Актуальність згаданих вище проблем і визначила вибір теми, об'єктів і предмета дисертаційної роботи.

Об'єкти дослідження. Об'єктами дослідження обрані різні форми територіальної організації машинобудування в міжгалузевих комплексах різних територіальних масштабів - України, економічних районів і підрайонів, адміністративних областей і низового адміністративного району (НАР), міста.

Предмет дослідження - теоретико-методологічні основи територіальної взаємодії господарських об'єктів, теорія і практика просторово-територіального системоутворення в машинобудуванні, методи системно-структурного аналізу машинобудівних територіальних утворень у регіонах різного таксономічного рангу, сам аналіз територіальної взаємодії машинобудівних підприємств.

Мета дослідження - розробити теоретико-методологічні основи територіальної організації машинобудування і на основі нових підходів в її вивченні створити підвалини наукового напрямку дослідження територіальних та комплексно-пропорційних проблем галузі.

Для досягнення поставленої мети виявилось необхідним вирішення наступних завдань: 1) з'ясувати рівень вивченості проблем територіальної взаємодії господарських об'єктів, здійснити аналіз наукових підходів до поняття "територіальна організація машинобудування"; 2) дослідити недостатньо розроблені методологічні питання територіальної організації виробництва; 3) створити методику дослідження системно-територіальних утворень у машинобудуванні; 4) розглянути основні чинники територіальної організації машинобудування; 5) провести типізацію машинобудівних територіальних систем (МашТС); 6) виявити основні закономірності територіальної взаємодії господарських об'єктів, встановити основні її види і територіальні масштаби прояву; 7) вивчити територіальну організацію машинобудування в господарстві регіонів; 8) розкрити основні проблеми розвитку і розміщення машинобудування в Україні.

Методологія і методика дослідження. Матеріали, що використа-

ні в дисертації. Методологічною основою дослідження є праці класиків вітчизняної і зарубіжної економіко-географічної науки, роботи філософів, математиків, економістів та ін. Широко використувалися принципи системного підходу.

При виконанні цієї роботи застосовувалися різні методи економічної і соціальної географії: статистичний, картографічний, порівняльний, історичний, графічний, математичний. Крім того, застосовувалися методи соціологічних досліджень.

У роботі використані дані статистичних служб республіки, окремих її областей, міст і низових адміністративних районів, міністерств і відомств, а також матеріали досліджень автора на машинобудівних і ремонтних підприємствах країни, дані соціологічних опитувань робітників. Важливим джерелом інформації послужила також економіко-географічна і економічна література, присвячена питанням розвитку і розміщення продуктивних сил, територіальної організації машинобудування, формуванню міжгалузевих комплексів.

Дисертація базується на матеріалах багаторічних досліджень територіальної організації машинобудування і металообробки, що проводились автором спочатку в Академії наук України, а потім при виконанні держбюджетних і госпдоговірних робіт у Київському університеті ім. Тараса Шевченка.

Наукова новизна. Вперше в теорії і практиці вітчизняної економічної і соціальної географії здійснено комплексне дослідження територіальної організації машинобудування, яке характеризується наступними елементами наукової новизни: 1) зроблена спроба доосмислити найважливіші методологічні категорії економічної і соціальної географії "територія і територіальна організація", "простір і просторова організація"; 2) обґрунтовані гносеологічні відмінні між просторовими, просторово-територіальними і територіальними зв'язками і взаємними; 3) поглиблено і доповнено введено мною в науковий ужиток поняття про МашТС, логічно завершена розробка теоретичних положень про їх сутність і закономірність формування; 4) розроблені графічні моделі МашТС і картосхеми, що відображають закономірності їх територіальної організації; 5) запропоновані деякі нові підходи до картографічного моделювання системно-територіальних утворень в машино-

будуванні; 6) поглиблені запропоновані раніше автором методичні основи вивчення і конкретні прийоми дослідження МашТС із застосуванням структурного аналізу і нетрадиційних методів: графічних моделей, елементів математичної логіки і теорії множин; 7) внесені нові елементи в піонерне дослідження територіальної несумісності, нейтральності і суцільності, здійснене автором в кінці 70-х років; 8) запропонована оригінальна формула визначення одного з видів територіальної взаємодії промислових підприємств.

Значення і реалізація результатів дослідження. Розроблені в дисертації основні методологічні і методичні підходи та прийоми структурного аналізу територіальної організації машинобудування, його взаємодії з галузевими і міжгалузевими комплексами можуть бути широко використані (початок цьому уже покладено) в економіко-географічних дослідженнях промислового виробництва. Наукові розробки автора роблять певний внесок в загальну теорію економічної і соціальної географії, і, перш за все, в географію промисловості, відкривають можливості більш глибокого проникнення у все ще не до кінця пізнані закони територіальної організації суспільства.

Положення концепції МашТС і територіальної взаємодії господарських об'єктів, до розроблені дисертантом, з розвитком економічної реформи будуть все більш інтенсивно використовуватися в практиці територіального управління, планування і прогнозування і уже за нашого часу отримали схвалення і дальший розвиток у працях учених Болгарії (проф. Х. Маринов).

Основні теоретичні висновки дисертаційного дослідження і його методичні прийоми, які опубліковані в наукових статтях і монографіях, використані при дослідженні територіальної організації машинобудування регіонів, написанні дисертаційних, дипломних і курсових робіт, впроваджені з допомогою методичних рекомендацій і лекційних курсів в учбовий процес Київського університету ім. Тараса Шевченка, інших вузів Києва і України, використані при читанні лекцій учителям-методистам всіх областей України.

Результати дослідження залучені при складанні Комплексної програми науково-технічного прогресу в Українській РСР на 1976-2000 рр., в аналогічній програмі на період до 2005 р., а також проектним інститутом "Агропромпроект". Розробки з удосконалення

територіальної організації машинобудування і металоремонту, проблем і перспектив розвитку і розміщення галузі в Київському столичному регіоні передано для використання Київській обласній адміністрації.

Апробація роботи. Основні положення дисертаційного дослідження доповідались або ж публікувалися в матеріалах на багатьох наукових і науково-практичних конференціях, симпозіумах, з'їздах, нарадах, засіданнях "круглих столів" і т.д., що проходили в Луганську (1980), Львові (1982, 1984), Ленінграді (1983, 1985), Ташкенті (1983), Києві (1984, 1991), Москві (1983, 1987, 1988), Свердловську (1984), Одесі (1990), Воронежі (1990), Сумах (1990), Луцьку (1991), Пермі (1991, 1993), Смоленську (1991), Владикавказі (1991), Мелітополі (1993).

Публікації. Результати дослідження опубліковані в 43 роботах загальним обсягом 27,9 д.а., в тому числі в 7 книгах і брошурах і 37 наукових статтях і тезах доповідей.

Обсяг і структура дисертації. Обсяг роботи становить 380 сторінок машинопису. Вона складається із вступу, шести розділів, висновків, додатків, списку літератури (218 найменувань). Дисертація містить 46 карто- і графічних схем, 27 таблиць.

Структура дисертаційної роботи

Вступ

Розділ I. Сучасний стан вивченості проблеми

1. Наукові підходи до поняття територіальної організації машинобудування.

2. Рівень вивченості проблеми територіальної взаємодії господарських об'єктів.

3. Роль і місце економічної і соціальної географії в дослідженні процесів територіальної взаємодії.

Розділ II. Методологічні і методичні питання територіальної організації виробництва.

1. Системи і комплекси.

2. Територіальна і просторова організація.

3. Галузеві, підгалузеві, міжгалузеві утворення.

4. Підприємства і об'єднання.

5. Методика дослідження системно-територіальних утворень у машинобудуванні.

Розділ Ш. Чинники територіальної організації машинобудування в господарстві регіону.

1. Загальні чинники, що визначають територіальну організацію машинобудування.

2. Особливості усупільнення виробництва в галузі:

- а) концентрація виробництва;
- б) спеціалізація виробництва;
- в) кооперування в машинобудуванні;
- г) комбінування.

3. Вплив машинобудування на територіальну організацію господарства.

Розділ ІV. Типізація машинобудівних територіальних систем (МашТС).

1. Основи типізації системно-територіальних утворень у машинобудуванні.

2. Формально-логічний аналіз.

3. Підгалузеві (спеціалізовані) МашТС.

4. Галузеві (інтегральні) системи.

5. Машинобудівні територіальні комплекси (МТК).

6. Елементарні машинобудівні територіальні системи (ЕМашТС)

7. Картографічне моделювання системних утворень у машинобудуванні.

Розділ V. Територіальна організація машинобудування в господарстві регіону.

1. Регіональні особливості розвитку і спеціалізація машинобудування в Україні.

2. Територіальна організація машинобудування в АПК економічного підрайону.

3. Машинобудування в господарських комплексах міст.

4. Металообробка і машиноремонт в АПК низового адміністративного району (НАР).

Розділ VI. Проблеми і перспективи розвитку і розміщення машинобудування України

1. Регіональні проблеми розвитку машинобудування.

2. Нові форми просторово-територіальних організаційних структур.

3. Перспективні напрямки розвитку і розміщення машинобудування України.

Висновки

Додатки

Література, що використана

Основні ідеї і висновки дисертації

I. Як показують реалії життя, подальший розвиток економіко-географічної науки уже неможливий без використання системного підходу, котрий не тільки не вичерпав себе, але й фактично не був використаний у повній мірі. Системний підхід є загальнонауковим, але кожна галузь знань знаходить в ньому риси, притаманні лише їй. Не є винятком і економічна та соціальна географія. Інтерес до системних досліджень в останній час зазнав досить значних коливань – від ейфорії загального вирішення наукових проблем територіальної організації продуктивних сил до майже повного заперечення теоретичного і емпіричного значення системного підходу. Разом з тим останній, як і математичні методи, всього лише логічний інструментарій, завдання котрого полягають у всілякому сприянні досягненню максимальної ефективності наукового дослідження, але ні в якому разі не в підміні його. З нашої точки зору, системний підхід є методологічною базою наукових досліджень. Його подальший розвиток призводить до використання різних методичних прийомів конкретних досліджень.

Які ж основні положення, на котрих ґрунтується само поняття система? Базуючись на багато-чисельних визначеннях системи, можна зробити висновок, що такими є: 1) наявність певної множини (не менше двох) взаємозв'язаних елементів; 2) ця множина утворює єдине ціле (має властивість цілісності); 3) вона має певну мету або ж призначення, що характерні для всієї сукупності в цілому; 4) дане поєднання об'єктів прагне до збереження своєї структури; 5) ця множина виявляє прагнення до відновлення елементів, що їх "бракує" (властивість автономізації); 6) кожен елемент сукупності також є системою, що виконує певні функції, які працюють як на себе, так і на все поєднання в цілому.

В економічній і соціальній географії все ще не вирішена, хоча тимчасово і втратила гостроту, проблема розмежування понять "система" і "комплекс". Залишається необхідність "простої" угоди для розділу їх термінологічних повноважень з метою уникнення плутанини і змішаних понять.

В принципі можна говорити про те, що всіма дослідниками визнається близькість понять, а також те, що поняття "система" є більш загальним стосовно поняття "комплекс". Із цього виходить, що будь-який комплекс-система, але не кожна система є комплексом. Домінує думка, що комплекс – це система з високим ступенем внутрішнього взаємозв'язку, досить жорстко організована, з великою інерційністю і стійкістю.

Уявляється, що для економічної і соціальної географії таке визначення недостатнє. З нашої точки зору, відміни між системою і комплексом в економіко-географічній науці знаходяться не тільки в силі взаємозв'язку елементів, але і в його характері. Взаємодія господарських об'єктів в комплексі, на відміну від системи, відбувається обов'язково через конкретну територію, тобто комплекс утворюється на основі опосередкованих територією зв'язків і взаємин, а система – просторових зв'язків. Внаслідок цього географічні комплекси завжди формуються на обмеженій опосередкованій взаємодією територією, системи ж не мають територіальних обмежень.

2. Для економічної і соціальної географії основними є поняття "територія" і "простір" і похідні від них. Територія як найважливіше поняття географії визначає всі її інші фундаментальні категорії. Характерною особливістю сучасності є зростання значення території як поняття і об'єкта дослідження економічної і соціальної географії. Останнє явище пов'язане не тільки з використанням політичної кон'юнктури. Поступово, як в географії, так і в суспільстві в цілому, приходить розуміння того, що територія, утримуючи на собі всі земні природні і створені людиною об'єкти, створює певну "ауру" їх взаємодії, взаємообумовленості і взаємозв'язності.

Сам термін "територія" неоднозначний, але в більшості випадків вживається для позначення якоїсь частини земної поверхні, що має певну внутрішню єдність. Їй притаманні деякі природні і антропогенні якості і ресурси. Вони характеризуються протяжністю, географічним положенням, різним рівнем просторової близькості і інтенсивності.

Поняття "простір" є загальнонауковим. Відомо, що простір і час – дві взаємозв'язані форми існування матерії. В географіч-

них науках термін "простір" використовується дуже широко, але все це відсутня чітко і досить однозначне визначення географічного простору. Крім того, значного поширення набуло використання терміну "простір" як синоніма терміна "територія". Разом з тим таке зміцнення понять неприпустимо.

Економічна і соціальна географія немов розриває континуум простір-час, абстрагується від останнього, використовуючи лише невизначні його частоти, швидкості і відрізки. В той же час географічний простір реально зовсім не те, що вкладається в загальнонаукове поняття простір. Пропонується під економіко-географічним простором розуміти двовірний (площинний) простір. На відміну від фізичної географії тримірність в економічній і соціальній географії майже не використовується.

Подальша конкретизація поняття економіко-географічний простір пов'язана з розмежуванням простору і території. Можна запропонувати наступне визначення простору: це територія, що характеризується лише властивістю протяжності і площі, тобто абстрактна територія на якій свідомо, з метою проведення певного дослідження або ж у зв'язку з можливістю без вади для справи знехтувати її природними і антропогенними умовами і чинниками, останні не беруться до уваги. Уявляється неможливим відрив на Землі простору від території. В філософії, фізиці – таке можливе, але тільки не в географії. В цьому розумінні територія і простір близькі, але і плутати їх не можна. Простір – абстрактна, геометрична територія, не зв'язана з загальними і особливо конкретними її особливостями, умовами, чинниками, ресурсами і т.ін.

Терміни "територіальна і просторова організація" є найбільш складними і найменш розробленими в географічній науці. Вони вживаються у крайньому разі в п'яти загальних значеннях і не менш п'яти в інших, більш вузьких. Безумовно, що таке широке трактування одного із основоположних понять економічної і соціальної географії не сприяє розробці стрункої теоретичної моделі цієї науки. Воно пов'язане з неоднозначністю не тільки термінів "територія" і "простір", але і "організація", що вживається в трьох значеннях. В нашому розумінні територіальна організація – це певний рівень упорядкованості, узгодженості і взаємодії господарських об'єктів на конкретній території. Просторова організація – те ж і на тій же, але абстрактній, геометричній терито-

різ.

3. Термін "галузь" неоднозначний майже в тій мірі, що і терміни "територія" або "організація". Судячи з визначень, що існують в науковій літературі, господарство складається із галузей, ті в свою чергу поділяються знову ж таки на галузі, котрі теж підрозділяються на галузі, а останні також складаються із галузей. Ієрархія галузей на вербальному рівні будуватиметься на основі визначальних слів типу - велика, комплексна, інтегральна, провідна і т.ін. Особливо втрачає від такої нечіткості економічна і соціальна географія. Це пов'язане з тим, що накладання нечітких понять і термінів в системному, територіальному і галузевому аспектах проблеми породжує труднощі, що незрівнянні з фізико-географічними і економічними дисциплінами. Нами пропонується наступна ієрархія галузевої структури народного господарства країни: міжгалузеві системи, галузі, підгалузі, виробництва, підприємства.

В науковій літературі галузь промисловості розглядається як сукупність підприємств, що споживають однорідні матеріали і сировину, застосовують близькі технологічні процеси, котрі визначають спільність її матеріально-технічної бази і професійного складу кадрів, виробляють однакову за економічним призначенням продукцію.

Економіко-географи (А.Т.Хрущов, 1966), крім уже названих вище ознак галузі, закономірно звертають увагу на те, що сукупність підприємств, які об'єднані в одну галузь характеризується також близькими факторами розміщення.

Враховуючи те, що в машинобудуванні, як галузі, чинники розміщення мають досить значні відмінні, котрі нівельються однотипністю зв'язків, пропонуємо для характеристики галузі використовувати поняття близькості територіальної організації виробництва.

Галузі діляться на підгалузі. Останні являють собою структурні підрозділи галузей, що відрізняються близькими факторами розміщення, єдиними характеристиками матеріало-, енерго-, трудомісткості виробництва, часто-густо опікуються єдиним органом управління або ж об'єднуються в асоціації для узгодженого розвитку підприємств.

Виробництва, у нашому розумінні, входять до складу підга-

лузей і складаються з підприємств, що спеціалізуються на випуску однієї і тієї ж або взаємозамінної продукції. У всіх відношеннях це найбільш близькі підприємства.

Міжгалузеві утвори формуються із господарських об'єктів, а також зв'язків і взаємин між ними, що належать до різних галузей промисловості або ж народного господарства в цілому, котрі взаємодіють на певній території. Якщо належність до однієї галузі або підгалузі визначається єдністю економічного призначення продукції, однотипністю технології і організації виробництва, то міжгалузеві утворення виділяються уже на принципово інших засадах. В основі тут лежить, перш за все, пряма виробнича взаємодія різних галузей, формування комплексів на територіях різного таксономічного рангу.

4. Первинним об'єктом економіко-географічного дослідження господарства є підприємство – елемент галузі, підгалузі, міжгалузевих систем, всього народного господарства в цілому, і, разом з тим, невід'ємна складова частина певної території. Функції підприємства полягають у виготовленні певної продукції шляхом перетворення енергії, сировини, напівфабрикатів та ін., що надходять від інших підприємств. Для економічної і соціальної географії важливими ознаками підприємств є їхня комплексність і територіальність.

Входячи до складу певної групи виробництв, підгалузей і галузей, підприємство володіє типовими для них потребами в ресурсах, має певну загальну соціальну і екологічну характеристику.

Економічна і соціальна географія не залишає поза увагою особливості конфігурації і просторової єдності підприємств. В промисловості, будівництві, торгівлі і деяких інших сферах людської діяльності підприємства є точечними об'єктами. На транспорті характерні різні поєднання лінійних, лінійно-вузлових і лінійно-сітьових об'єктів. В інших галузях народного господарства переважають площинні об'єкти. До них відносяться підприємства сільського і лісового господарства, деяких інших галузей.

Багатоманітність промислових підприємств надзвичайно велика і продовжує збільшуватися. Навіть в одній галузі або підгалузі вони значно відрізняються за ступенем концентрації виробництва, за рівнем його спеціалізації, кооперування і комбінування, за типом технологічних процесів, що застосовуються, характером і

призначенням продукції, що випускається, за організаційною структурою, відомчою підпорядкованістю, матеріало-, трудо- і фондомісткістю виробництва і за багатьма іншими ознаками.

Значно збільшує реальну багатоманітність навіть зовсім однотипних підприємств вплив на їхню виробничу діяльність конкретних чинників території, де розміщені дані підприємства. Ресурси території, навіть її площа, накладають свій відбиток на функціонування будь-якого підприємства, в кінцевому підсумку призводячи до різних результатів на споріднених підприємствах.

Велими суттєвою особливістю підприємства є його просторово-територіальна "аура". Це стосується не тільки просторово відокремлених підприємств, що складаються із декількох пром-майданчиків або ж їх філіалів. Будь-яке, навіть найнезначніше виробництво не обмежується лише дільницями і цехами. Зв'язки і взаємини (виробничі, соціальні, економічні) – це теж підприємство. Географічне положення, конкретні умови території, вплив природних чинників на підприємство і його обернена дія – все це не тільки зовні даного виробництва, але і усередині останнього.

На основі концентрації, спеціалізації, кооперування виробництва, зростаючої потреби в їх просторово-територіальному поєднанні відбувається створення різного роду об'єднань у промисловості. Необхідно згодитися з А.Т.Хрущовим (1986), котрий відзначив, що формування об'єднань зумовлене зростанням організаційно-господарської концентрації.

Необхідно підкреслити, що багато які об'єднання є, за нашого часу, штучними, директивно визначеними поєднаннями виробництв. Проте і в ринковій економіці такі спілки підприємств, що базуються на реальній економічній потребі, будуть існувати. Це стосується і виробничих (ВО), науково-виробничих об'єднань та інших їхніх сучасних форм.

Утворення об'єднань як елементарної одиниці суспільного поділу праці викликало в економічній і соціальній географії досить значні труднощі методологічного і методичного характеру. Зокрема, територіально роз'єднані з головним заводом підприємства, котрі втратили юридичну самостійність, фактично не мали і своєї статистики. В той же час, з точки зору економічної і соціальної географії вони є окремими підприємствами, оскільки володіють технологічною і територіальною завершеністю і економічною самостійністю. Юридично самостійне підприємство, що складається із

територіально роз'єднаних частин в економічній і соціальной географії, є групою взаємозв'язаних підприємств.

5. Методика дослідження територіальної організації виробництва, окремих його галузей, територіальної взаємодії підприємств та їх сукупностей базується на таких основних методологічних поняттях, як система і комплекс, територія і простір, галузь і міжгалузеve утворення, підприємство і об'єднання.

Вивчення територіальної організації машинобудування як провідної галузі промисловості, крім загальних, має і специфічні методичні особливості, що визначаються організацією і технологією виробництва. Вони створюють передумови для дослідження в ньому окремих машинобудівних територіальних систем (МашТС). Таке дослідження здійснюється в декілька етапів і ґрунтується на всебічному вивченні територіальної організації машинобудівних підприємств - основних елементів згаданих систем в рамках територій різного таксономічного рангу: одного населеного пункту або ж їх групи, адміністративного району і області, економічного району і підрайону, країни і т.ін. Вибір відмічених територій визначається як об'єктивним просторовим поширенням зв'язків і взаємин (тобто поширенням процесу формування окремих МашТС), так і метов самого дослідження або ж окремих його етапів.

Найважливішими із них є вивчення виробничо-територіальних зв'язків машинобудівних підприємств і економіко-географічне дослідження окремих заводів, як центрів певних елементарних машинобудівних територіальних систем (ЕМашТС). Основна увага при цьому приділяється питанням розвитку прямої виробничо-територіальної взаємодії підприємств, що досліджуються, з іншими господарськими об'єктами в межах певних територій (аж до найвищого рангу), опосередкованих територією взаємин, а також можливостей забезпечення цих підприємств сировиною, електроенергією, технічною і питною водою, трудовими ресурсами і т.ін.

При проведенні дослідження використовується комплексний підхід до аналізу господарської діяльності машинобудівних підприємств та їх територіальних систем з урахуванням галузевих, виробничих, територіальних, соціально-економічних та інших чинників.

6. Розвиток і розміщення машинобудування в різних регіонах, утворення тих чи інших форм його територіальної організації зумовлюється дією цілої системи чинників. У багатьох ви-

падках вони справляють вплив на процес територіальної організації галузі з приблизно рівною силою, інколи домінує якийсь один або ж декількох чинників. Одна їх група сприяє розвитку тієї чи іншої підгалузі машинобудування в регіоні, інша - його лімітує. Взаємодія таких чинників і створює певні умови функціонування машинобудівних підприємств і їх територіальних систем.

В територіальній організації машинобудування нами розрізняються наступні чинники: 1) територіального тяжіння; 2) територіальної взаємодії; 3) просторової організації.

Виділяються чинники загальні для всіх підгалузей машинобудування і специфічні для кожної із них. В їх основі знаходиться рівень усупільнення виробництва, характер розвитку конкретних форм його організації: концентрації, спеціалізації, кооперування і комбінування.

Концентрація в машинобудуванні - важливий чинник його розвитку і територіальної організації. В практиці планування розвитку і розміщення галузі все ще переважає підхід, що розглядає концентрацію як зосередження виробництва у все крупніших виробничих одиницях (підприємствах, об'єднаннях, різного роду машинобудівних комплексах). Таке зосередження виражає рівень усупільнення виробництва на основі поглиблення поділу праці. Ми б назвали цей вид концентрації точковим або точніше територіальним.

В нових умовах господарювання, як нам уявляється, економічна суть концентрації, методи і форми її розвитку змінюються. Вона стає все більш економіко-географічною. Це означає не стільки зростання розмірів підприємств, скільки розвиток економіко-географічних взаємин спільності між виробниками машинобудівної продукції, а також між виробниками і споживачами, розширення масштабів кооперації виробництва і праці.

В основі концентрації лежить не укрупнення підприємств, хоча цей процес і є ефективним у ряді підгалузей машинобудування і окремих його виробництв, а продуктивність і щільність засобів виробництва і робочої сили, поєднання котрих, їх кількісний і якісний вираз забезпечує досягнення кінцевих результатів при найкращому використанні ресурсів. Це передбачає створення сучасних, в технологічному і організаційному відношенні, підприємств, виробничо-господарських комплексів, що об'єднують технологічно взаємозв'язані виробничі одиниці, поєднання в під-

галузях, галузях, комплексах, регіонах великих, середніх і невеликих спеціалізованих підприємств.

До характерних особливостей усупільнення виробництва в машинобудуванні відносяться практично необмежені можливості спеціалізації виробництва. Вона характерна для всіх галузей промисловості, але особливе значення набуває в машинобудуванні. Це, в першу чергу, пояснюється тим, що організаційне і територіальне розчленування процесу виготовлення машин дозволяє кожній із часткових процесів даного виробництва виконувати на спеціалізованих, просторово роз'єднаних підприємствах.

Низький рівень розвитку спеціалізації в машинобудуванні гальмує НТП, розвиток кооперування виробництва, вдосконалення територіальної організації машинобудівної промисловості. В підсумку це призводить до зниження темпів зростання рівня реального усупільнення виробництва, як у машинобудуванні, так і по народногосподарському комплексу в цілому.

Розвиток кооперування в машинобудуванні, де воно має найкращі для цього умови, вкрай недостатній. Питома вага кооперованих поставок у валовій продукції деяких його підгалузей не перевищує 10-12%. Становище, що склалося, в значній мірі пояснюється переважанням у машинобудівній промисловості комплексних, предметно спеціалізованих підприємств. На них виробництво організоване за принципом вертикального комбінування.

7. Різні чинники, як галузеві і підгалузеві, так і територіальні, характер і високий рівень усупільнення виробництва в машинобудуванні формують територіальні системи (МашТС). Останні являють собою певний вид ВТС і виступають у вигляді сукупності взаємозв'язаних підприємств і установ, що спільно діють для виробництва машинобудівної продукції.

Машинобудівні заводи об'єднуються в МашТС не лише на основі прямих виробничих зв'язків, але і єдності управління, підгалузевої приналежності, цільового призначення їх продукції, однотипності функціонування, єдності території і т.ін. Це пов'язано з тим, що будь-яка підгалузь машинобудування, організація, що регулює її розвиток, а також територія різного таксономічного рангу, що характеризується внутрішньою єдністю, володіють системними властивостями.

Виділення різних типів МашТС на основі особливостей взаємн

Їх підприємств передбачає існування досить значної множини варіантів виробничо-територіального системоутворення, але переважно це все-таки теоретичні, а не практичні можливості. Крім того, серед системоутворюючих взаємин існує ієрархія. Найбільш значними є наявність безпосередніх зв'язків виробничо-технологічного характеру, спільність управління і території.

Для типізації МашТС велике значення має визначення суті просторово-територіальних зв'язків і взаємин і вироблення своєї позиції в цьому питанні, що по-різному трактується. На нашу думку, підприємства машинобудування беруть участь у реалізації трьох видів географічних зв'язків і взаємин: 1) просторових; 2) просторово-територіальних; 3) територіальних.

Просторові зв'язки - це зв'язки між підприємствами, що віддалені один від одного на будь-яку можливу віддаль. Опосередковані взаємини шляхом спільного використання ресурсів певної обмеженої території повністю виключаються. Територіальні (опосередковані) зв'язки (взаємини) виникають між машинобудівними підприємствами, що розміщені на обмеженій території через спільне використання трудових, природних та інших ресурсів. Прямої безпосередньої взаємодії в цьому випадку не відбувається. Перетин двох типів зв'язків утворює їх третій тип - просторово-територіальні зв'язки. Взаємодіючи через територію, підприємства мають і безпосередні виробничо-технологічні зв'язки.

Тип системи і межі її локалізації залежать від характеру і параметрів розвитку системоформуючих елементів (підприємств) - рівня концентрації виробництва, напрямку спеціалізації, відомчої підпорядкованості, їх територіального подання і взаємозв'язку. На основі вищевикладеного можна виділити наступні типи МашТС: підгалузеві (спеціалізовані), галузеві (інтегральні), елементарні (ЕМашТС), машинобудівні територіальні комплекси (МПК).

Перші - включають в себе машинобудівні підприємства певної машинобудівної підгалузі, що об'єднані спільним управлінням або ж входженням до складу одного об'єднання, концерну, асоціації і т.ін., території, а також ті, що випускають продукцію переважно для однієї галузі господарства.

Функції підгалузевої МашТС, на відміну від виробничих систем (підприємств), не зводяться лише до виготовлення продукції. Вони виконують і певні територіальні функції, що особливо яскра-

во виявляються при розгляді системи як єдиного цілого. Наприклад, підгалузеві МашТС виконують функції повної зайнятості населення малих і середніх міст, уповільнення росту великих агломерацій, піднесення рівня життя населення, ліквідації суттєвої різниці між сільськогосподарською і індустріальною працею та ін. Це переважно соціальні і економічні функції МашТС, що безпосередньо не пов'язані з виробництвом продукції машинобудування.

Формування других - відбувається на основі виробничо-територіальної інтеграції підприємств різних підгалузевих (спеціалізованих) МашТС. Як правило, їх об'єднує в одне ціле не тільки територія і зв'язки, але й спільна робота по забезпеченню машинами і обладнанням великих, в основному міжгалузевих комплексів господарства.

Особливу роль у виробничо-територіальному системоутворенні в цьому випадку відіграють підгалузів машинобудування, підприємства котрих тягнуть в своєму розміщенні до районів споживання їх продукції (виробництво сільськогосподарських машин, хімічного, металургійного, гірничошахтного, підійомно-транспортного обладнання, будівельних і шляхових машин та ін.).

На території України найбільш складноорганізованою і близькою до класичного розуміння галузевих (інтегральних) МашТС є МашТС в регіональному АПК держави.

Різні підгалузів машинобудування, що виробляють машини і обладнання для сільського господарства (I сфера АПК) і харчової промисловості (II його сфера), мають тенденцію до розміщення своїх підприємств в зонах найбільшого розвитку виробництв, що ними обслуговуються. Покращення якості машин, що випускаються, а внаслідок цього підвищення ефективності виробництва в основних сферах АПК не в останню чергу пов'язане з можливістю постійного вивчення машинобудівниками місцевих територіальних особливостей в умовах експлуатації сільськогосподарських машин і технологічного обладнання для харчової промисловості. Виникають також передумови для комплексного розвитку цих підгалузей машинобудування в регіонах, де концентруються їхні підприємства. Вони зумовлені близькістю технології і організації виробництва більшості машинобудівних підприємств, що обслуговують АПК і відносно єдністю призначення продукції, яка ними випускається. Крім того, концентрація підприємств окремих підгалузей машинобудування або

ж Іх груп на порівняно обмеженій території полегшує управління цими виробництвами, сприяє організації підгалузевих і галузевих науково-дослідних, проектно-конструкторських та інших установ, а також учбових закладів відповідного профілю.

На близькорозміщених машинобудівних підприємствах виникають умови для розвитку подетальної і технологічної спеціалізації і формування розгалуженої сітки кооперованих зв'язків. Внутрішньо-підгалузеві зв'язки служать основою для утворення підгалузевих МашТС, внутрішньогалузеві - галузевих територіальних систем виробництва.

ЕМашТС репрезентовані машинобудівним заводом (центром системи) разом із сукупністю його просторово-територіальних взаємозв'язків і взаємин з іншими господарськими об'єктами. Оскільки така взаємодія об'єктивно не може бути реалізована в рамках одного машинобудування, а тим більше окремих його підгалузей, то ЕМашТС хоча і є основою галузевих і підгалузевих МашТС, але не повністю входять до Іх складу.

Ідентифікуючи ЕМашТС, виділяють із ВТС і ТЕК, а не тільки із МашТС і МПК, не сам машинобудівний завод, а елементарну просторово-територіальну систему виробництва як єдиний виробничо-територіальний "організм". Машинобудівне підприємство є його центром. При декомпозиції різних типів МашТС, ЕМашТС можуть розглядатися як територіальні підсистеми самого низького рангу. Разом з тим це ні в якому разі не говорить про їхню простоту. Даний тип - складноорганізовані системи, які на відміну від МашТС і МПК фактично виходять за межі галузі, акумулюючи інформацію, енергію, сировину і т.ін. всього господарського комплексу і маючи величезну багатоманітність зв'язків і взаємин.

Економіко-географічний закон агломерації виробництва, котрий найбільш повно виявляється в районах з потужним господарським потенціалом, є причиною того, що багато які підгалузі машинобудування тяжіють до найбільших індустріальних центрів і взагалі до одних і тих же промислових вузлів. Таке тяжіння призводить до розміщення в різних населених пунктах декількох машинобудівних підприємств, котрі внаслідок своєї територіальної близькості починають взаємодіяти один з одним за допомогою прямих виробничих зв'язків і особливо опосередкованих взаємин. Ця взаємодія служить основою формування машинобудівних територіаль-

них комплексів (МПК).

В цілому розміщення машинобудування України характеризується концентрацією виробництва у великих містах і недостатнім розвитком машинобудівельної бази в середніх і малих.

Дослідження територіальної організації машинобудування України дає нам підстави стверджувати, що МашТС (перш за все підгалузеві) набагато більш сформовані ніж МПК. Причини цього, багато в чому негативного явища, криються в багаторічному відомчому характері розвитку і розміщення машинобудування в нашій державі.

В наш час МПК формуються переважно на основі територіальних зв'язків (взаємин). Навіть великі машинобудівні центри, маючи багато заводів різної величини і спеціалізації, в тому числі і зайнятих виробництвом машин і обладнання для АПК, практично не мають між собою просторово-територіальних зв'язків. Дуже слабкі зв'язки і з немашинобудівними підприємствами промислових центрів, де розміщені дані машинобудівні заводи. Фактично в цих містах формуються МПК блочного типу, в яких повністю домінують опосередковані взаємини.

8. При розробці основ теорії територіальної організації машинобудування, формуванні певних напрямків дослідження, створенні "ядра" школи вивчення територіальних проблем цієї найважливішої галузі господарства, доволі значний інтерес, з нашої точки зору, становить використання теоретико-множинного підходу. Це пов'язане як із недостатньою вивченістю системно-територіальних утворень в економічній і соціальній географії, так і з тим, що теоретико-множинний підхід до дослідження МашТС і МПК дозволяє чіткіше уявити досить складну їх територіальну організацію, структуру виявити їх внутрішні і зовнішні зв'язки і взаємини.

Крім того, вивчення територіальної організації машинобудування на вербальному рівні не завжди загострює увагу на загальних властивостях різних типів МашТС. Особливе значення у зв'язку з цим набуває використання графічних моделей, що зображені діаграмами Венна.

Нами розроблені теоретико-множинні моделі всіх типів МашТС. В даному рефераті наведені, в найбільш загальному виді, лише часткова логіко-математична і графічна інтерпретація ЕМашТС.

Нехай  $R = \{z_1, z_2, \dots, z_n\}$  - множина підприємств МашТС

( $J$ ), котрі розглядаються нами як центри ЕМашТС ( $z^0$ ). Тоді  $Q = \{q_1, q_2, \dots, q_m, z_1, z_2, \dots, z_n\}$  - множина підприємств, що зв'язані з кожним із заводів множини  $R$ .  $R = \{z_i, S_{ik}, S_{ij}, z_j, S_{jk}, z_j, S_{ij}, z_j, i=1, n, j=1, n, i \neq j, k=1, n\}$  множина всіх підприємств (центрів) ЕМашТС разом з усіма їх зв'язками і взаєминами тобто власне ЕМашТС, де  $S_{ik}$  - взаємини між  $z_i$  і  $q_k$ ,  $S_{ij}$  - взаємини між  $z_i$  і  $z_j$ .

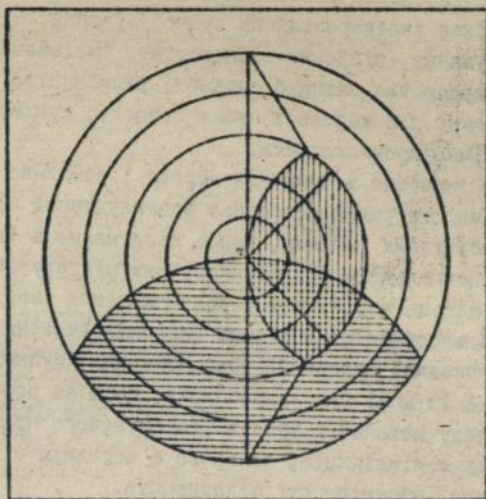
За допомогою графічної моделі (мал. I) нами розглянуті зв'язки і взаємини між центром ЕМашТС ( $z$ ) та іншими підприємствами (вони і формують ЕМашТС), а також простір і множина станів цієї системи.


9. На Україні спостерігаються значні регіональні відмінності в розвитку і спеціалізації машинобудування. Формуються підгалузеві і галузеві зони, вузли, блоки, кущі взаємодіючих підприємств, окремі пункти і центри машинобудування. Утворення перших двох пов'язане з зональним розміщенням окремих підгалузей машинобудування, досить слабким розвитком системоутворюючих факторів. Останні ж являють собою різні типи МК. Основним в їхньому розвитку і вдосконаленні є досягнення оптимальних пропорцій між машинобудуванням і іншими галузями народного господарства, машинобудівних підприємств між собою і з соціально-економічним і природним середовищем, створення сітки головних заводів, потально і технологічно спеціалізованих підприємств, раціональне розміщення виробництв, котрі доповнюють існуючі машинобудівні системи і комплекси.


Сприятливі поєднання необхідних умов і чинників на території Донецько-Придніпровського економічного регіону зумовили розвиток різноманітних підгалузей машинобудування - від важкого, металомісткого до кваліфікованого, точного і трудомісткого, в тому числі і наукомісткого. Тут виділяються Харківський, Придніпровський і Донбаський машинобудівні райони, що відрізняються рівнем розвитку, характером спеціалізації і територіальною організацією галузі.


Південно-Західний економічний регіон характеризується поступовим зростанням питомої ваги машинобудування в промисловому комплексі. В міждержавному поділі праці регіон виділяється під'приємно-транспортним і загальним машинобудуванням, верстатобудуванням. В останні роки значно зросла частка регіону у виробництві


ГРАФІЧНА МОДЕЛЬ ЕМАШТС



 - множина X

 - множина Y

 - множина  $\tau$

 - множина  $\tau \setminus (X \cup Y)$

$\tau$  - центр ЕМАШТС



Мал. 1

продукції приладобудування, електронної промисловості, хімічного машинобудування. На території Південно-Західного економічного регіону виділяються такі машинобудівні райони, як Центральноукраїнський (Київське Придніпров'я), Західноукраїнський та Подільський.

Спеціалізацію Причорноморського машинобудівного району, межі якого співпадають з кордонами Південного економічного регіону, визначає високорозвинене суднобудування, судноремонт, верстатобудування, підйомно-транспортне, будівельно-шляхове, сільськогосподарське машинобудування, виробництво технологічного обладнання для харчової промисловості, приладобудування і електротехнічна промисловість.

Велике значення в сучасний період і особливо на перспективу має не тільки створення достатньо розгалуженої сітки МПК у всіх машинобудівних районах, але і досягнення в їх внутрішній структурі оптимального поєднання різних підгалузей. Неабияким чинником подальшого розвитку і вдосконалення територіальної організації виробництва в різних регіонах України є поступове, на рівні державної програми, розвантаження крупних МПК шляхом винесення за їх межі ряду виробництв, перш за все заготівельних, з випуску деталей і вузлів міжгалузевого призначення і т.ін., а також ліквідація, особливо в середніх і малих містах, територіальної несумісності підприємств.

Розвиток машинобудування справляє значний комплекс- і системоутворюючий вплив на економіку регіонів. Причому перший виявляється переважно на локальному рівні господарських вузлів (центрів) і базується в більшості випадків на опосередкованій територіальній взаємодії підприємств через соціально-економічне і природне середовище. При цьому забезпечується раціональне використання трудових, економічних і природних ресурсів.

В регіонах більш високого таксономічного рангу – економічних підрайонах, районах та країні вплив машинобудування на господарство дещо інший і полягає у підвищенні в галузях ефективності суспільного виробництва, а також стимулюванні розміщення і розвитку на цій території різноманітних суміжних і обслуговуваних виробництв, наданні допомоги в створенні загальномашинобудівної бази та ін.

Розвиток машинобудування в певних регіонах активно впливає

на підвищення їх індустріального потенціалу і комплексну організацію, вдосконалює галузеву, організаційну і територіальну структуру господарства, рівень і структуру зайнятості населення. Важливим є і соціальний вплив машинобудування на територію. Внаслідок більш високого рівня оплати праці і кращих його умов, у порівнянні з іншими галузями промисловості, попри всі кон'юнктурні і кризові збочення, машинобудування сприяє збільшенню матеріального добробуту населення.

Відомо, що збільшення виробництва валової продукції машинобудування на 100% забезпечує зростання обсягу виробництва в суміжних галузях до 300%. Для нормального функціонування машинобудування на одну валютну одиницю капітальних вкладень у цю галузь необхідно вкласти 3,2 валютні одиниці в суміжні галузі. Машинобудування має і багато інших каналів прямого і опосередкованого впливу на розвиток і розміщення виробництва в господарських комплексах різного таксономічного рангу.

10. Складний процес формування і ефективного функціонування МашТС, який впливає на комплексний розвиток територій, в найбільш загальному вигляді, виявляється в територіальній взаємодії підприємств. Найважливішими його видами є територіальна сумісність, нейтральність і несумісність, котрі характеризуються певними прямими зв'язками і особливостями опосередкованого соціально-економічним і природним середовищем взаємовпливом економіко-географічних об'єктів.

В залежності від вирішального чинника, що визначає територіальну взаємодію підприємств, всі її види поділяються на соціальну, економічну і екологічну, котрі можуть не поєднуватися один з одним, тобто підприємства несумісні в екологічному відношенні можуть бути нейтральними або навіть сумісними в соціальному і економічному аспекті. При спільній дії декількох факторів, територіальна взаємодія має змішаний характер, наприклад, соціально-економічна несумісність.

В основі територіальної сумісності лежить комплементарність (доповнюваність) підприємств, котра найбільш ефективно реалізується у виконанні виробничої функції кожного із них за рахунок доцільного спільного використання на певній території ресурсів (трудових і матеріальних, інфраструктури, обміну про-

дукцією (напівфабрикатами, комплектуючими виробами і т. ін).  
утилізацію відходів та ін.

Територіальна нейтральність існує між підприємствами, що не мають власного "язків", незалежних одне від одного в своїй виробничій діяльності, в тому числі в опосередкованій взаємодії (через соціально-економічне і природне середовище). Внаслідок зазначених особливостей територіально нейтральні підприємства не конкурують між собою у використанні територіальних ресурсів і не впливають на природні і соціально-економічні умови функціонування одне одного.

Підвалини територіальної несумісності підприємств - негативний вплив одного або ж декількох із них на функціонування інших взаємодіючих підприємств або ж на природне і соціально-економічне оточення, "перехоплення" з найрізноманітніших причин природних ресурсів або конкуренція у використанні робочої сили, нееквівалентного (невигідного) обміну продукцією, збільшення концентрації і токсичності забруднення оточуючого середовища при хімічній взаємодії відходів декількох підприємств і т. ін. Причинами конкуренції у використанні спільних природних і трудових ресурсів локальної території можуть бути неузгоджене розміщення в територіальній близькості підприємств, що використовують одні і ті ж обмежені ресурси, а також відміни у виробничому потенціалі підприємств і їх постачанні, різний рівень в оплаті праці, неоднакові можливості в задоволенні побутових і соціально-культурних потреб своїх працівників.

Екологічна територіальна несумісність найгостріша переважно у великих містах, де багато різноманітних підприємств, значний обсяг речовин, що викидаються, черезсуміжжя сільських територій і промислових майданчиків.

Соціальна і економічна територіальна несумісність отримала розвиток переважно в малих і середніх містах з незначним вибором місць прикладання праці, невеликими підприємствами і обсягами їхніх шкідливих викидів, слабо розвинутою сферою соціально-побутового обслуговування населення.

Нами пропонується наступна формула визначення рівня соціальної територіальної несумісності підприємств:

$$E_c = \frac{\frac{Ж}{Ж_0} + \frac{Д}{Д_0} + \frac{Б}{Б_0} + \frac{О}{О_0} + \frac{У}{У_0} + \frac{З}{З_0}}{6},$$

- де  $E_c$  - індекс сумарної територіальної несумісності промислового підприємства, що досліджується, з підприємствами господарського вузла (центру), соціального характеру;
- $Ж$  - рівень забезпеченості житлом одного працюючого за рахунок підприємства;
- $Ж_0$  - рівень забезпеченості житлом у середньому по підприємствах господарського вузла (центру);
- $Д$  - рівень забезпеченості дошкільними установами одного працюючого за рахунок підприємства;
- $Д_0$  - рівень забезпеченості дошкільними установами одного працюючого в середньому по підприємствах господарського вузла (центру);
- $Б$  - рівень забезпеченості побутовими послугами одного працюючого за рахунок підприємства;
- $Б_0$  - рівень забезпеченості побутовими послугами одного працюючого в середньому по підприємствах господарського вузла (центру);
- $О$  - рівень забезпеченості послугами лікувальних закладів і баз відпочинку одного працюючого за рахунок підприємства;
- $О_0$  - рівень забезпеченості послугами лікувальних закладів і баз відпочинку одного працюючого в середньому по підприємствах господарського вузла (центру);
- $У$  - умови праці одного працюючого на підприємстві;
- $У_0$  - умови праці одного працюючого в середньому по підприємствах господарського вузла (центру);
- $З$  - середньомісячна заробітна плата одного працюючого на підприємстві;
- $З_0$  - середньомісячна заробітна плата одного працюючого в середньому по підприємствах господарського вузла (центру).

За цим принципом можна визначити рівень соціальної територіальної взаємодії двох підприємств між собою і одного підприємства з групою господарських об'єктів, що знаходяться з ним у межах безпосередньої територіальної близькості (сусідст-

ва). При використанні запланованих на перспективу відповідних показників соціального розвитку підприємств господарського вузла (центру) можна отримати прогнозу ситуацію.

II. Україна як незалежна держава характеризується значними відмінними рисами в розвитку і розміщенні машинобудування, порівняно з сусідніми країнами. Це пов'язане з тим, що в республіці переважно функціонують підгалузі машинобудування, які об'єктивно тяжіють до районів споживання їхньої продукції, джерел металопостачання, а також машинобудівних центрів. Серед цих підгалузей виділяються ті, котрі обслуговують АПК і, перш за все, виробництво машин і обладнання для переробної сфери комплексу.

У зв'язку з високою територіальною концентрацією виробництва машин і обладнання для АПК в Україні формуються в цих підгалузях фактично всі типи МашТС, відбувається функціонування системних і комплексних утворень на всіх регіональних рівнях республіки - від економічних районів і підрайонів до низових адміністративних районів.

В агропромисловому комплексі України утворюються різні підгалузеві (спеціалізовані) МашТС, що мають неоднаковий рівень сформованості, характер концентрації, спеціалізації і розміщення їх підприємств. Високий рівень територіальної організації має МашТС з виробництва тракторів і сільськогосподарських машин. До середньосформованих підгалузевих систем відносяться ті, котрі зайняті випуском машин і обладнання для тваринництва і кормовиробництва, а також МашТС, підприємства якої виробляють технологічне обладнання для харчової, комбікормової і рибної промисловості. Територіальні системи машинобудування, що формуються в складі немашинобудівних відомств, є слабосформованими і в сучасний період відіграють досить другорядну роль, котра зводиться до дрібносерійного випуску нестандартизованого обладнання і металооброби.

Галузева (інтегральна) МашТС в АПК України в теперішній час сформована все ще явно недостатньо, хоча об'єктивно має всі умови для складної і ефективної територіальної організації. Підгалузеві МашТС, що об'єднуються спільністю призначення їх продукції (АПК) розвиваються переважно відокремлено. В цьому зв'язку значний розвиток отримало підгалузеве міждержавне кооперування,

що супроводжується в багатьох випадках зростанням радіусів перевезень. Максимальні їх значення перевищили 3000 км, при оптимальній – 500-600 км.

Спостерігаються значні відмінності в напрямках спеціалізації і рівнях концентрації виробництва по окремих регіональних підрозділах АПК України. Це пов'язане з певними регіональними особливостями природних і соціально-економічних умов, що в значній мірі впливають на територіальну організацію виробництва. Серед них не останню роль відіграє рівень розвитку і характер спеціалізації регіональних підрозділів АПК республіки, економічна взаємозалежність між окремими його ланками. Вони впливають на утворення різних форм зосередження машинобудівних підприємств, в тому числі і машинобудівних районів, що обслуговують АПК.

12. Так, на території Київського Придніпров'я (Центральний машинобудівний район), що складається із чотирьох областей України – Київської, Житомирської, Черкаської і Чернігівської – зосереджені великі підприємства – центри підгалузевих систем, котрі беруть активну участь не тільки в виробничо-територіальному системоутворенні, але й формуванні машинобудівних районів і багатьох МТК. В останніх якраз і сконцентровані багато інформаційних полів територіальної взаємодії господарських об'єктів.

Машинобудування відіграє важливу роль у господарському комплексі Київського Придніпров'я. Уже за нашого часу весь комплекс регіону сформований таким чином, що в центрі його знаходиться галузь, яка досліджується. Основними виробництвами останньої є підгалузі, що зайняті обслуговуванням АПК. Їх роль і значення продовжують зростати. Отже, від рівня розвитку і характеру територіальної організації відповідних підгалузей машинобудування в цьому регіоні залежить не тільки ефективність функціонування АПК, але і всього господарського комплексу в цілому.

Зосередження машинобудівних підприємств, що виробляють машини і обладнання для сільського господарства і харчової промисловості в Київському Придніпров'ї, вельми ефективне. По-перше, зберігається дуже важливий принцип наближення до споживача. Це сприяє покращенню умов привезення малотранспортабельної продукції, врахуванню місцевих природних і соціально-економічних умов експлуатації машин і обладнання. По-друге, концентрація окремих підгалузей на порівняно обмеженій території сприяє утво-

ренню регіональних машинобудівних комплексів. Останні формуються на основі єдності управління і призначення готової продукції, організації галузевих науково-дослідних і проектно-конструкторських установ, учбових закладів, розвитку прогресивних видів спеціалізації, внутрішньогалузевих і міжгалузевих зв'язків. При цьому для машинобудування в цілому і для його підгалузей, що розглядаються, зокрема, характерна певна подвійність територіальної взаємодії їх підприємств. Вона визначається самою технологією виробництва машин і пов'язана з тим, що кожне підприємство, будучи складовою частиною господарського комплексу населеного пункту, де воно розміщене, в той же час є елементом окремої підгалузі машинобудування і всієї галузі в цілому.

Як і в інших регіонах, машинобудівні підприємства Київського Придніпров'я беруть участь у реалізації трьох видів просторово-територіальних соціально-економічних і екологічних взаємозв'язків і взаємин. З одного боку, це пряма і опосередкована взаємодія в господарських комплексах міст і селищ міського типу в регіоні. Соціально-економічний і екологічний характер таких взаємин виражений досить яскраво. Розвиток машинобудування в Київському Придніпров'ї залучає до виробництва тисячі робітників, призводить до інтенсивного житлового будівництва, розширення виробничої і невиробничої інфраструктури. Отримують розвиток і інші взаємозв'язані галузі, як-от хімічна, деревообробна, скляна і т.ін. Разом з тим концентрація певних машинобудівних виробництв негативно впливає на екологічний стан території.

З іншого боку, машинобудівні заводи Київського Придніпров'я, що випускають засоби виробництва для АПК, тісно пов'язані з підприємствами регіону, які зайняті виробництвом ливарних і ковальсько-пресових напівфабрикатів, зварних конструкцій, виробів із дерева і пластмаси, електромоторів і підшипників, технологічного оснащення, інструменту, метизів і т.ін. Ці підприємства об'єднуються також єдиною ремонтною і транспортною службами, енергогосподарством і т.д. В межах таких регіонів, як Київське Придніпров'я, в основному і створюються найбільш ефективно організовані виробничі об'єднання.

Третій вид просторово-виробничих зв'язків формується переважно на основі розвитку кооперування з підприємствами "свого"

відомства і підгалузі. Ці зв'язки, як правило, найбільш стійкі, але разом з тим характеризуються і найбільшою віддало перевезень. Понад 90% їх обсягу припадає на підприємства, що знаходяться за межами Київського Придніпров'я.

ІЗ. Роль, місце і значення машинобудування і металообробки в господарських комплексах міст мають багато спільних рис, але разом з тим можна констатувати і немало відмінних. Перш за все, необхідно відмітити зростання ролі машинобудування із збільшенням міста (мал.2). Зростання чисельності населення супроводжується збільшенням питомої ваги машинобудування і металообробки в галузевій структурі промисловості міста. В найбільших містах, де мешкає понад 500 тис.чол., машинобудування уже повністю домінує. Отже, чим більше місто, тим сильніший вплив галузі на формування його господарського комплексу.

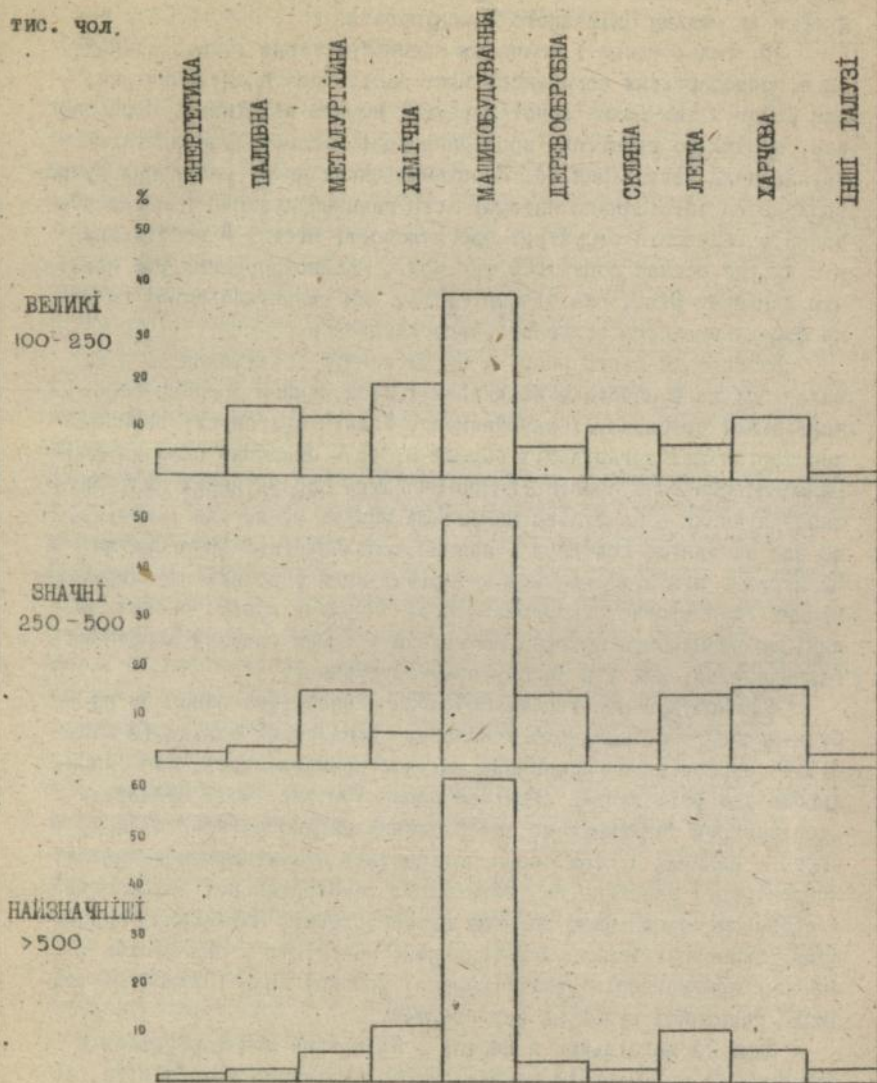
Взагалі до цього часу, а на це вказує і світовий досвід, великі міста є найбільш важливіми і ефективними формами територіальної організації виробництва. У всій сукупності одиниць територіальної організації велике місто - виключно складна форма комплексного і пропорційного розвитку продуктивних сил. Машинобудування - не тільки найбільша галузь міст, але і галузь, що все активніше пов'язує в єдиний комплекс інші виробництва. Це якраз в ній відбувається матеріалізація основних науково-технічних ідей міста, створюються нові знаряддя праці, системи машин, що визначають прогрес не тільки в інших галузях народного господарства, але і в самому машинобудуванні.

Машинобудування і металообробка - необхідна ланка чи не будь-якого господарського комплексу. Вона стала однією із найбільш територіально поширених галузей промисловості. Її підприємства є в усіх містах людністю понад 100 тис. чол. Продовжує посилюватися тенденція до зосередження машинобудівних підприємств у великих містах. Вона пояснюється необхідністю галузевої концентрації виробництва, збільшення територіальної спільності з підприємствами інших галузей промисловості, науковими, проектними і конструкторськими установами, наявністю в цих містах значних контингентів кваліфікованої робочої сили і глибоких традицій технічної культури виробництва.

Один із найбільших в Європі - Київський МПК формується в однойменній агломерації на базі машинобудівного виробництва, що

ВЕЛИЧИНА  
МІСТА

ТИС. ЧОЛ.



Мал. 2. ГАЛУЗЕВА СТРУКТУРА ПРОМИСЛОВОСТІ В МІСТАХ РІЗНОЇ  
ВЕЛИЧИНИ

склалося історично і є структурним елементом системи вищого рангу - Центрального машинобудівного району (Київського Придніпров'я).

Машинобудування, як матеріально-технічна база науково-технічного прогресу, в основному галузь Київського господарського вузла. Зростання його питомої ваги в загальному об'ємі валової продукції з 25,1% в 1960 р. до понад 50% в 1990 р., при одночасному скороченні відносних розмірів виробничої діяльності в інших галузях промисловості, таких, як хімічна, легка, харчова, визначає промислову спеціалізацію м.Києва.

Особливістю розвитку машинобудування Києва, як до речі й інших найбільших міст, є постійна диверсифікація його внутрігалузевої структури, що відображає зростання і ускладнення технічних потреб народного господарства. При цьому розширення машинобудівного виробництва не тільки прискорює внутрігалузову спеціалізацію і міжгалузеве кооперування в рамках самої промисловості, але і сприяє зростанню наукової діяльності.

14. Специфічною є територіальна організація підгалузей металообробки, котрі зайняті поточним ремонтом машин і обладнання, виробництвом металевих виробів і конструкцій і т.ін. Підприємства цих підгалузей орієнтуються в своєму розміщенні переважно на споживача. В Україні, з її розвиненим АПК, такі заводи і майстерні є в усіх низових адміністративних районах (НАР). У багатьох з них машиноремонт є однією із провідних галузей, значення якої у зв'язку із зростаючим фізичним спрацюванням машин і технологічного обладнання в АПК важко переоцінити.

Територіальна організація машиноремонту, одна із найменш досліджених областей машинобудування і металообробки. Разом з тим ремонтне виробництво, виконуючи функцію часткового відновлення основних виробничих фондів, є суттєвим фактором забезпечення не тільки простого, але і розширеного відтворення за рахунок проведення модернізації техніки. Крім того, виробнича структура ремонтних підприємств дуже близька до машинобудівних заводів. В їх складі також є заготівельні, механічні і складальні підрозділи. Ремонтні підприємства, як і машинобудівні, є споживачами продукції загальномашинобудівельного застосування. Машинобудівні заводи постачають необхідні для ремонту найбільш

складні деталі і вузли. Понад 50% всіх металорізальних верстатів знаходяться в ремонтному і допоміжному виробництві, чисельність зайнятих у цій підгалузі перевищує кількість працюючих безпосередньо в машинобудуванні. Таким чином, ремонтне виробництво досить потужна підгалузь, котра є органічною частиною машинобудівного комплексу.

В усіх економічних районах України ремонтне виробництво має велику питому вагу. В той же час значення машиноремонту зростає з переходом до економічних районів більш низького таксономічного рангу. При цьому в усіх регіонах економічна ефективність ремонтного господарства нижче в порівнянні з машинобудівним. Це пояснюється децентралізацією, недостатньо високим рівнем концентрації і спеціалізації машиноремонту, спрацюванням обладнання ремонтних майстерень, низькою кваліфікацією зайнятих і т.ін. Відомча роз'єднаність більшості ремонтних підприємств призводить до того, що ними здійснюється переважно дрібносерійний ремонт техніки. Це ж, в свою чергу, збільшує транспортні витрати на перевезення машин і обладнання для ремонту і з ремонту, тривалість їх перебування в ремонті.

Капітальний ремонт складних машин і механізмів найбільш ефективно може здійснюватися лише в умовах крупносерійного проведення робіт з ремонту однотипних машин на спеціалізованих підприємствах. При цьому умови організації технологічного процесу повинні ґрунтуватися на тих же принципах, що і виробництво нових машин.

15. В цілому розвиток і розміщення машинобудування України супроводжує сукупність наступних найбільш загальних проблем:

- 1) концентрація машинобудівного виробництва у великих містах;
- 2) недостатньо ефективна галузева і організаційна структура машинобудування, котра характеризується слабким розвитком наукоємких галузей, переважанням в структурі виробництва універсальних підприємств з високою матеріалоемістю виробництва;
- 3) слабкий розвиток машинобудівної бази в середніх і малих містах, окремих регіонах;
- 4) високий рівень монополізму в машинобудуванні і металообробці країни;
- 5) відсутність комплексного розвитку машинобудування в

багатьох МПК і районах;

6) наявність територіальної несумісності підприємств ряду галузей різного ступеня гостроти і різного характеру вилву;

7) недостатній розвиток внутрірайонної виробничої кооперації, що призводить до виникнення занадто далеких, зустрічних та інших неефективних територіально-виробничих зв'язків.

Існуюча структура машинобудування нашої держави характеризується переважанням в основному металомних підгалузей і недостатнім розвитком науковосмних, для розвитку яких в Україні наявні всі необхідні умови (розвинута науково-дослідна база, виробничий і науковий потенціал, сприятливе економіко-географічне положення, котре зумовляє ефективний розвиток зв'язків як з іншими економічними районами, так і з зарубіжними країнами, високорозвинута загально-машинобудівна база та ін.).

Більшість підприємств машинобудування є універсальними. Вони об'єднують у своєму складі різні виробництва (заготівельні, механо-збиральні, ремонтні та ін.). Багато які із них, особливо великі підприємства, зв'язані виробництвом також і м'яса, молока, овочів і фруктів. Такі "тимчасові" виробництва організовані на основі вертикального комбінювання і якомога більшого внутрішнього самозабезпечення. Подібна внутрігосподарська організація веде до самоізоляції машинобудівних підприємств за типом середньовічних феодин, перешкоджає розвитку внутрірегіональних кооперованих зв'язків, блокує благотворний вплив машинобудування на територіальну організацію господарства регіонів. Вищезгадані підприємства являють собою структурні підрозділи позавчорашнього дня світової економіки і вже тому не здатні випускати продукцію, котра б відповідала сучасним світовим стандартам.

Тільки надання підприємствам повної економічної самостійності, ліквідація машинобудівних відомств, які "командують" заводами, широкомасштабна приватизація, банкрутство нерентабельних і невідповідних місцевим умовам підприємств здатні поступово вирішити існуючі проблеми. Подальший розвиток машинобудування республіки та її окремих регіонів необхідно здійснювати не тільки шляхом технічного переозброєння, реконструкції існуючих підприємств, але і нового будівництва, в основному невеликих і середніх підприємств з випуску комп'ютерної техніки, приладів, комплектуючих деталей для українських машинобудівних заводів,

продукції загальномашинобудівного призначення, товарів народного споживання. Це дозволить більш ефективно використати наявні економічні і соціальні умови окремих регіонів. Необхідна також розробка республіканської й регіональних програм розвитку машинобудування в нових умовах господарювання, а також створення реального республіканського ринку.

16. Внаслідок стабільної дії протягом останніх двадцяти років цілої групи чинників, у тому числі і економіко-географічного характеру, відбуваються перманентні зміни в розвитку і розміщенні машинобудування. Деякі із них носять випадковий характер, інші - ідуть в руслі головних напрямків світового розвитку машинобудівного виробництва. Специфічні умови сучасного періоду в Україні, а також країнах СНД, з якими республіка має розгалужені виробничі зв'язки, накладають свій відбиток на основні тенденції розвитку і територіальної організації галузі.

В цілому характерною особливістю розвитку машинобудівного комплексу України на період до і після 2000 року необхідно вважати структурну і територіальну перебудову галузі в умовах спочатку поглиблення кризи, а потім і подолання її наслідків. Поступове підвищення ефективності і якості роботи підприємств буде відбуватися на фоні обмежених природних і особливо трудових ресурсів, лімітованого будівництва, всебічної інтенсифікації виробничих процесів, переходу на енерго- і водозбереження, а також маловідходні і безлюдні технології.

В перспективі повинна вирости роль машинобудування як важливого комплексотворюючого фактора, розвиток якого активно впливає на підвищення індустріального потенціалу і комплексний ріст економіки регіонів, на галузеву і організаційну структуру промисловості, рівень і структуру зайнятості населення, вдосконалення територіальної організації виробництва.

В умовах ринкової економіки особливо важливим є той факт, що розвиток машинобудування сприяє збільшенню національного доходу, підвищенню матеріального добробуту населення, зниженню рівня безробіття.

У зв'язку з цим необхідний перегляд курсу на обмеження нового будівництва в Україні, який має і негативні наслідки: втрачається можливість ліквідувати помилки в розміщенні підприємств, що були допущені раніше, зростає територіальна концентрація вироб-

ництва, оскільки розширюються існуючі підприємства, та ін. В республіці, в даний період, все ще існують цілі регіони, фактично інтактні для машинобудування, тобто не озвоні цієї галузю.

Отримав розвиток і нові форми просторово-територіальної організації виробництва в машинобудуванні республіки. В процесі створення гнучких і ефективних структур необхідно переглянути склад і функції діючих об'єднань з урахуванням інтересів трудових колективів і за їх ініціативою. Ці інтереси багато в чому мають територіальний характер і виходять від соціально-економічної, екологічної, етнічної особливостей конкретної території.

Широкий розвиток повинні отримати багатоманітні прогресивні типи і форми об'єднань - різні спілки і асоціації виробників, міжгалузеві територіальні комплекси, уже не як науково-теоретичні економіко-географічні утворення, а як реальні, юридично оформлені спілки, концерни, консорціуми, торгово-промислові та інші об'єднання, що мають перспективи для самостійної і ефективної роботи в ринковій економіці.

В машинобудуванні буде стимулюватися виділення із великих виробничих об'єднань незначних спеціалізованих підприємств - з випуску продукції міжгалузевого призначення, товарів народного споживання, збиральних та інших заводів з передачею їх в оренду, колективну або ж приватну власність.

Перехід на нові умови господарювання неминуче викличе посилення диференціації рівня розвитку регіонів країни. При цьому в більш вигідному становищі опиняться ті з них, де спостерігається високий рівень розвитку машинобудування. В умовах ринкової економіки машинобудування, в зв'язку зі своїм народногосподарським значенням, трудомісткістю, високими вимогами до кваліфікації працюючих і науково-дослідної бази, до організації і культури виробництва, наявності широких виробничих та інших зв'язків, комплексотворюючим характером виробництва, буде посилювати своє значення в господарських комплексах окремих територіальних підрозділів.

Одночасно буде зростати і диференціація прибутків підприємств різних галузей господарства, що може ще більше поглибити їх територіальну несумісність, яка уже існує. В кінцевому підсумку це може закінчитися банкрутством і закриттям або ж переспеціалізацією багатьох підприємств. Практика розміщення підприємств,

що існувала протягом багатьох років, заклада багато "мін сповільненої дії" в майбутню ринкову економіку не тільки економічного, але й географічного характеру. Ліквідація Їх - справа доволі складна і не одного року. В нашому розумінні, в перспективі машинобудування перебудовуючись само, зменшуючи концентрацію виробництва, монополізм, створюючи дії, підвищуючи спеціалізацію, формуючи нову систему ефективних кооперованих зв'язків, стане тією галуззю, котра допоможе покращити територіальну організацію господарства як всієї країни, так і окремих її регіонів.

Великого значення в незалежній Україні набуває використання нових ідей розвитку її економіки, в тому числі на основі концепції про взаємопроникність (мембранність) території республіки. Її унікальне географічне положення стане в майбутньому одним із провідних чинників розвитку і територіальної організації машинобудування, його міждержавного значення.

Найважливіші опубліковані роботи на тему дисертації.

Розділи в колективних монографіях, програмах, брошури, учебні посібники.

1. Методические рекомендации по исследованию промышленных комплексов в целях рационального природопользования.\* - Киев: Ин-т экономики АН УССР, 1983. - 1 п.л.

2. Агропромышленный комплекс\* // Научно-технический прогресс и его социально-экономические последствия на период до 2005 года по Украинской ССР. - Киев: Наук.думка, 1984. - 2 п.л.

3. Машиностроение в региональном АПК//Территориальная организация агропромышленных комплексов. - Киев: Наук.думка, 1985. - 1 п.л.

4. Машиностроительный комплекс\*// Промышленный комплекс Киевского Приднепровья. - Киев: Наук.думка, 1988. - 1 п.л.

5. Функционально-компонентная структура ЭПК Киева //Экономико-географический комплекс крупного города (на примере г.Киева)\*. - Киев: Из-во Киев. ун-та, 1989. - 0,4 п.л.

6. Машиностроение в хозяйстве регионов: теоретические аспекты территориального взаимодействия. - Киев: Из-во Киев. ун-та, 1992. - 3,5 п.л.

7. Географія України\*. - Київ: Райдуга, 1992. - 9,2 д.з.

\* Роботи, що опубліковані в співавторстві

Статті й тези доповідей

8. Машиностроительные территориальные системы // Экономическая география. - 1980. - Вып.28. - 0,6 п.л.

9. Экономико-географическое исследование областного промышленного комплекса\* // Материалы к IX съезду Географического общества Украинской ССР. - Киев: Наук.думка, 1980. - 0,1 п.л.

10. Некоторые проблемы организации элементарных машиностроительных территориальных систем // Экономическая география. - 1981. - Вып.30. - 0,4 п.л.

11. Развитие территориальных взаимосвязей машиностроения и основных сфер АПК // Развитие производственных отношений в сфере АПК: Тез. докл. науч.-пр. конф., Львов, 1982. - 0,1 п.л.

12. Минеральные ресурсы и комплексобразование в промышленности\* // Теоретические проблемы географии (система географических концепций): Тез. докл. IV Всесоюзн. конф., - Л.: ГО СССР, 1983. - 0,2 п.л.

13. Проблемы картографирования машиностроительных территориальных систем // Проблемы комплексного и тематического картографирования в Узбекистане: Тез. докл. Всесоюзн.-пр. конф., - Ташкент: ФАН, 1983. - 0,2 п.л.

14. Машиностроение в АПК // Проблемы экономического и социального развития АПК СССР: Тез. докл. Всесоюзн. конф., М.: Ин-т экономики АН СССР, 1983. - 0,1 п.л.

15. Методические основы исследования машиностроения в целях совершенствования планирования // Географические исследования для целей планирования экономического и социального развития. - Киев: Наук.думка, 1983. - 0,4 п.л.

16. О характере территориального взаимодействия объектов в хозяйственных комплексах малых и средних городов // Проблемы интенсификации общественного производства в свете решений ноябрьского (1982), июньского и декабрьского (1983) Пленумов ЦК КПСС. - Киев: ВИНИТИ, 1984. - 0,5 п.л.

17. Территориальная организация сельскохозяйственного машиностроения и региональные проблемы природопользования // Географические основы рационального природопользования: Тез. докл. респ. науч. конф. - Киев: Наук.думка, 1984. - 0,1 п.л.

18. Исследование АПК в целях рационального природопользования\* // Комплексные географические исследования проблем рацио-

нального природопользования. - Киев: Наук.думка, 1984. - I,0 п.л.

19. Понятие территориальной несовместимости в региональной экономике//Проблемы разработки целевой комплексной народнохозяйственной программы интенсификации региональной экономики: Тез.докл.Всесоюз.конф., Свердловск, 1984. - 0,1 п.л.

20. Проблемы территориальной организации промышленного комплекса крупного города\*/Роль географической науки в разработке и реализации комплексных программ. - Л.: ГО СССР, 1985. - 0,1 п.л.

21. Машиностроение в региональных комплексах\*/Проблемы развития и размещения АПК СССР: Тез.докл.Всесоюз.науч.-пр.конф., М.: Ин-т экономики, 1987. - 0,1 п.л.

22. Территориально-экологическая несовместимость//Географические аспекты рационального природопользования. - Киев: Наук.думка, 1987. - 0,4 п.л.

23. Понятие о территориальной несовместимости в экономической географии//Экономическая география. - 1988. - Вып.40. - 0,4 п.л.

24. Охрана природы в условиях развития АПК Волынской области\*/Повышение эффективности функционирования хозяйственного комплекса Волынской области. - Луцк, 1988. - 0,4 п.л.

25. Научно-методические исследования агропромышленного природопользования административной области\*/Повышение эффективности функционирования хозяйственного комплекса Волынской области. - Луцк, 1988. - 0,4 п.л.

26. Особенности антропогенно-техногенного воздействия АПК на атмосферу (на примере Украинской ССР)\*/Экономическая география. - 1989. - Вып.41. - 0,4 п.л.

27. Методические указания к выполнению контрольных заданий по курсу "Экономическая география СССР". - Киев: Из-во Киев.унта, 1989. - 0,7 п.л.

28. Машиностроение пригородного продовольственного комплекса (на примере г.Киева)\*/Экономическая география. - 1990. - Вып.42. - 0,4 п.л.

29. Внутріобласні економіко-географічні районування\*/Сучасні географічні проблеми Української РСР. - Одеса, 1990. - 0,2 д.а.

30. Роль машиностроения в хозяйстве регионов//Территориальная организация народного хозяйства крупного экономического района в условиях новых форм хозяйствования: Тез. Всесоюз. науч.-пр. конф., Воронеж, 1990. - 0,1 п.л.

31. Міжрайонне кооперування\*/Географічна енциклопедія України, т.2. - Київ: УРЕ, 1990. - 0,2 д.а.

32. Проблемы развития и размещения машиностроения Украины в период перехода к рыночной экономике//Комплексное социально-экономическое развитие территории и рыночные товарно-денежные отношения: Тез. докл. науч.-пр. конф., Пермь, 1991. - 0,1 п.л.

33. Социальная география - рыночной экономике//Теоретические проблемы социально-экономической географии и совершенствование подготовки современного учителя: Тез. докл. науч. конф., Смоленск, 1991. - 0,1 п.л.

34. Проблеми територіальної організації машинобудування Української РСР\*/Економічна географія. -1991. -Вип.43. -0,4 д.а.

35. Проблеми територіальної несумісності господарських об'єктів в умовах суверенітету республіки//Вісник Київ. університету. -1991. - Вип.2. - 0,2 д.а.

36. Проблеми розвитку і розміщення машинобудування України в умовах економічного суверенітету//Вісник Київ. університету. -1991. - Вип.4. - 0,3 д.а.

37. На мембранній ділянці планети//Веч.Київ. - 1992. - в 178 (14542). - 0,2 д.а.

38. Про соціальну територіальну взаємодію господарських об'єктів//Економічна та соціальна географія. -1992. - Вип.44. - 0,3 д.а.

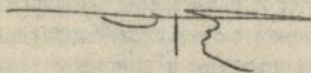
39. На засадах економічної доцільності//Веч.Київ: " 211 (14575), 1992. - 0,1 д.а.

40. Факторы, определяющие территориальную организацию машиностроения региона//Тез. докл. науч. конф., Пермь, 1993. -0,1 п.л.

41. Понятие "пространство" в экономической и социальной географии//Проблемы территориальной организации общества:Тез. докл. науч. конф., Пермь, 1993. - 0,1 п.л.

42. Вплив машинобудування на територіальну організацію господарства//Економічна та соціальна географія. -1993-Вип.45. - 0,3 д.а.

43. Про екологічну мембранність території//Еколого-економічні проблеми розвитку агропромислового виробництва в Україні в умовах формування ринкових відносин: Тез. доп. наук.-пр. конф., Мелітополь, 1993. - 0,1 п.л.



Замовлення 492, тираж 100.  
ВПП "Київський університет".  
Київ, Бульвар Шевченка, 14.

1958 500

RECEIVED  
OFFICE OF THE  
DIRECTOR OF THE  
BUREAU OF REVENUE  
WASHINGTON, D. C.

463544

AB 28.265

AB 28.265