

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ОРДЕНА ТРУДОВОГО ЧЕРВОНОГО ПРАПОРА
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМ. І.І.МЕЧНИКОВА

На правах рукопису

ЧИЖИКОВА АЛЛА МИХАЙЛІВНА

ТЕРИТОРІАЛЬНА СИСТЕМА ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
І ШЛЯХИ ЇЇ УДОСКОНАЛЕННЯ
НА ПРИКЛАДІ ЗАПОРІЗЬКОЇ ОБЛАСТІ

Спеціальність - ІІ.00.02.
Економічна та соціальна географія

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата географічних наук

Одеса - 1995



00754331 (N)

Дисертація є рукопис
Робота виконана на кафедрі економічної географії
ІІ Мелітопольського державного педагогічного інституту

Науковий керівник – доктор географічних наук, професор М.Ф.Голіков
доктор географічних наук, професор, академік
УЕАН М.Г.Ігнатенко

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор Харічків
Сергій Константинович,
кандидат географічних наук, доцент Молодецький
Анатолій Єміліянович

Провідна організація – Рада по вивченню продуктивних сил України
НАН України

Захист відбудеться "27" листопада 1995 року о 14⁰⁰ годині
на засіданні спеціалізованої вченої ради Д С5.01.04 в Одеському
державному університеті ім. І.І.Мечнікова за адресою:
270058, м.Одеса, Шампанський провулок, 2 ПТФ.

З дисертацією можна ознайомитися в науковій бібліотеці
Одеського державного університету: 270000, м.Одеса, вул.
Преображенська, 24.

Автореферат розісланий "26" листопада 1995 р.

Вчений секретар спеціалізованої ради,
кандидат географічних наук, доцент

П. І. Дантала

ЛННБ України ім.В.Стефаніка



00755405 (Q)

ЛННБ ім. В. Стефаніка
АН України

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДИСЕРТАЦІЇ

Актуальність теми. В умовах перехідного етапу формування ринкових відносин в економіці України сталися суттєві зміни, пов'язані з радикальними соціально-економічними реформами, що потребують всебічного аналізу стану матеріально-технічної бази І ІІ складової частини виробничої Інфраструктури (ВІ), адже вона є органічною частиною територіально-господарського комплексу.

Дослідження територіальної системи виробничої Інфраструктури (ТСВІ) дає змогу найбільш повно досліджувати закономірності просторової диференціації ІІ функціональних об'єктів. Проблеми вдосконалення територіальної організації виробничих сил постійно знаходяться в центрі уваги науковців, в тому числі економіко-географів.

Така орієнтація досліджень відповідає вимогам інтенсифікації виробництва, повному І раціональному використанню території з певними природними І економічними ресурсами, з ІІ економіко-географічним положенням окремих районів І промислових центрів, що також можна розглядати як суттєвий ресурс соціально-економічного розвитку.

Економіко-географічне дослідження системи ВІ дає змогу здійснити глибокий І всебічний аналіз не лише в об'єктному, але й в територіальному аспекті, а також в взаємозв'язку І взаємозалежності з галузями матеріального виробництва з метою формування наукової бази для розвитку та функціонування територіально-виробничого комплексу.

Метод даного дослідження є подальша розробка теоретико-методологічних основ територіальної організації системи виробничої Інфраструктури, виявлення особливостей ІІ розміщення в залежності від розмірів І структури основних виробничих фондів та обґрунтування шляхів вдосконалення ВІ однієї з Індустріально розвинутих областей України, територіально-виробничий комплекс якої є основному сформувався.

Звдання дослідження в відповідності з накресленою метою вимагало постановки та вирішення наступних питань:

1. поглиблення розуміння суті територіальної системи виробничої Інфраструктури (ТСВІ) в цілому та особливостей розвитку розміщення окремих ІІ елементів; їх взаємозв'язок з елементами матеріального виробництва в конкретних умовах Індустріально розвинутої області;

2. розроблення конкретних методологічних прийомів економіко-географічного аналізу ТСВІ;

3. здійснення системного аналізу сучасної структури І територіальної організації виробничої інфраструктури в цілому, а також її елементів в промислових вузлах областей;

4. обґрунтування головних напрямків вдосконалення територіальної організації функціональних елементів ВІ області і оцінки ефективності її трансформації;

5. здійснення районування промисловості області по рівню інфраструктурної забезпеченості та оцінка ефективності окремих типів промислових вузлів з різним рівнем розвитку виробничої інфраструктури.

Інформаційна база дослідження.

При написанні дисертаційної роботи були використані фондові матеріали обласних управлінь Запорізької області: Облліхбуду, Запорізького управління магістральних шляхів, Запорізького відділення Придніпровської залізниці, Облводканалу, Облводбуду, Запоріжгазу, Обласного статистичного управління, річні звіти республіканських міністерств, відповідних обласних управлінь, Київ та НДІ Гіпрограду, статистичні збірники і довідники про розвиток господарства України і Запорізької області.

Предметом дослідження є характер залежностей рівня ефективності функціонування виробничо-територіального комплексу (ВІК) регіону від стану забезпеченості його елементами виробничої інфраструктури.

Об'єктом дослідження в дисертаційній роботі виступає виробнича інфраструктура Запорізької області і її територіальна організація. Оцінка рівня ефективності ВІ окремих частин (зон) території.

На захист виносяться такі положення:

1. пропонується концепція економіко-географічного дослідження територіальної системи виробничої інфраструктури, суть якої полягає в пошуку оптимального просторового розвитку і розміщення окремих її функціональних елементів;

2. пропозиції про поглиблення і розвиток методики дослідження виробничої інфраструктури як територіальної системи функціональних елементів;

3. наукове обґрунтування структурних перетворень в інфраструктурі промисловості і її територіальних формувань Запорізької області;

4. схема районування території області згідно рівня Інфраструктурної забезпеченості і наукової висновки.

Наукове новизна роботи.

1. Вдосконалені теоретико-методологічні та методичні підходи до комплексного дослідження формування і розвитку ТСВІ області як складової частини її територіально-виробничого комплексу.

2. Показані структурні особливості і проблеми розвитку досліджуваної системи в цілому і окремо кожної її підсистеми.

3. Розроблені та запроваджені нові показники: Індекс фактичної навантаженості, Індекс ефективності розвитку, коефіцієнт розвитку та ступеня використання Інфраструктури.

4. Вперше здійснено економіко-географічне районування господарства території Запорізької області за рівнем Інфраструктурної забезпеченості.

Практичне значення та реалізація наслідків дослідження.

Дисертаційна робота має важливе теоретичне, методологічне, методичне, практичне значення, її положення можуть бути використані при дослідженні інших обласних, регіональних Інфраструктурних утворень.

Матеріали дисертації знайшли відображення в учбово-методичному забезпеченні курсів "Економічна географія України", "Географія своєї області", "Географія Інфраструктури", які читаються на кафедрі економічної та соціальної географії Сімферопольського університету, Мелітопольському педінституті.

Апробація. Основні положення дисертації були викладені у доповідях і виступах на наукових і науково-практичних конференціях: міжвузівська науково-практична конференція "Географічний аналіз природних і соціально-економічних перетворень" (Язвань, 1989); міжвузівська науково-практична конференція "Природа і господарство: основи раціонального природокористування" (Воронезь, 1990); вузівська науково-практична конференція "Природа та господарство Північного Приазов'я" (Мелітополь, 1993); республіканська науково-практична конференція "Еколого-економічні проблеми розвитку агропромислового виробництва в Україні в умовах ринкових відносин" (Київ - Мелітополь, 1993); VII з'їзд Українського географічного товариства (Київ, 1995); міжнародна науково-практична

конференція "Еврорегіон Вуг: проблеми і перспективи трансграничного співробітництва" (Львів, 1995); всеукраїнська науково-практична конференція "Проблеми регіонального використання природно-ресурсного потенціалу Українського Приазов'я і суміжних територій" (Мелітополь, 1995).

Публікації. По темі дисертації опубліковано 10 робіт.

Обсяг і структура дисертації. Дисертація складається з вступу, трьох розділів, висновків. Загальний обсяг роботи має 155 сторінок друкованого тексту, в тому числі 8 малюнків, 42 таблиці. Список літератури включає 193 найменувань, у тому числі іноземною мовою.

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ І ВИСНОВКИ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

І. ВИРОБНИЧА ІНФРАСТРУКТУРА ЯК ФАКТОР ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ГОСПОДАРСТВА

Зрушення в системі виробничих відносин, пов'язані з формуванням ринкової системи господарства, вимагають застосування нових наукових підходів дослідження виробничої інфраструктури як фактора формування територіально-виробничого комплексу (ТВК), що являється невід'ємною частиною економіко-географічних досліджень.

На наш погляд, ВІ – це сукупність об'єктів та споруджень, що створюють необхідні умови для господарської діяльності матеріального виробництва і кругообігу матеріальних цінностей. Виробнича інфраструктура розвивається на різних територіальних рівнях в тісному взаємозв'язку з галузями господарства з метою їх оптимального розвитку та функціонування. По-перше, виробнича інфраструктура не виробляє матеріальних цінностей, а лише створює необхідні передумови для розвитку господарства. По-друге, ефективність функціональних елементів ВІ пов'язана з безперервним функціонуванням виробничого процесу, з його розширенням збільшуються потужності досліджуваних елементів. По-третє, передумовою розвитку будь-якого територіально-виробничого комплексу є наявність адекватної структури об'єктів та споруджень ВІ, які володіють комплексують функцією.

Дослідження ВІ проведено в об'єктному і територіальному аспектах.

Сутність економіко-географічних досліджень територіальної

організації виробничої Інфраструктури полягає в тому, щоб з допомогою системи показників порівняти розвиток виробничої Інфраструктури і галузей матеріального виробництва та накреслити шляхи досягнення адекватності Ві об'єктивним умовам територіально-виробничого комплексу.

Під територіальною організацією виробничої Інфраструктури (ТОВІ) слід розглядати сукупність тих елементів виробництва і їх утворень на конкретній території, які безпосередньо не приймають участі в виробництві народного господарської продукції, але впливають на виробництво, створюючи сприятливі умови для функціонування всього територіально-виробничого комплексу (ТБК).

Територіальна система виробничої Інфраструктури (ТСВІ), на наш погляд, являє собою органічну єдність Інфраструктурних підсистем, які тісно взаємопов'язані і взаємообумовлені між собою. Отже, ці умови сприяють утворенню єдиного цілого, що характеризується комплексністю і пропорційністю розвитку.

Розглядаючи всі Інфраструктурні підсистеми в єдиній системі господарства, можна виявити коефіцієнт ефективності функціонування окремо взятих елементів Ві, адже вони мають одну загальну мету – створення такої злагодженої системи господарства, яка сприяла б інтенсивному розвитку всього територіально-виробничого комплексу.

На наш погляд, в якості найбільш вдалого, агрегованого показника для вимірювання рівня розвитку та ступеня використання функціональних елементів Ві слід використовувати вартість основних фондів виробничої Інфраструктури і матеріального виробництва, зосереджених на даній території (табл. I).

II. РІВЕНЬ РОЗВИТКУ І ПРОБЛЕМИ ПОДАЛЬШОГО ВДОСКОНАЛЕННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАПОРІЗЬКОЇ ОБЛАСТІ

Для оцінки рівня розвитку виробничої Інфраструктури області в дисертації виявлені основні риси і характер взаємодії функціональних елементів територіальної системи виробничої Інфраструктури області.

В розміщенні мережі елементів Ві Запорізької області виділено декілька опорних і додаткових Інфраструктур, що відображають собою просторову насиченість господарства території елементами виробничої Інфраструктури і створюють об'єктивні умови розвитку і

ТЕРИТОРІАЛЬНА СТРУКТУРА ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

І. Параметри розвитку територіальної системи виробничої інфраструктури.

| Функціональні елементи ВІ | Коефіцієнт за безпеченості | Коефіцієнт навантаженості | Коефіцієнт рівня розвитку | Коефіцієнт ступеня використання | Україна | Область | Україна | Область | Україна | Область |
|-------------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| І.1. Територіальна система ВІ | 1950,1 | 571,02 | 9,4 | 11,6 | 1,0 | 8,07 | 1,0 | 1,24 | | |
| І.2. Водогос-ка мережа | 1482,6 | 254,9 | 193,6 | 26,2 | 1,0 | 4,72 | 1,0 | 1,24 | | |
| І.3. Електромережа | 231,1 | 190,2 | 79,35 | 35,06 | 1,0 | 4,26 | 1,0 | 4,14 | | |
| І.4. Шляхи сполучення | 210,1 | 271,4 | 116,7 | 52,9 | 1,0 | 1,18 | 1,0 | 4,52 | | |

$$\alpha = \frac{O_{\text{Ф}}}{P \cdot S \cdot Q}, \text{ де}$$

- забезпеченість елементами ВІ;
 $O_{\text{Ф}}$ - основні фонди ВІ (млрд.крб.);
 P - чисельність населення (млн.чол.);
 Q - валова продукція, яка вироблена на даній території;
 S - площа території (млн.кв.км);

$$K_n = \frac{O_{\text{Ф}}}{O_{\text{ФВІ}}}, \text{ де}$$

K_n - коефіцієнт навантаженості ВІ;
 $O_{\text{Ф}}$ - вартість всіх основних фондів області;
 $O_{\text{ФВІ}}$ - вартість основних фондів ВІ;

$$U_p = \frac{O_{\text{Ф1}}}{O_{\text{Ф2}}}, \text{ де}$$

U_p - рівень розвитку ВІ;
 $O_{\text{Ф1}}$ - частка вартості основних фондів ВІ області в вартості всіх основних фондів області;
 $O_{\text{Ф2}}$ - частка вартості основних фондів ВІ України в вартості всіх її фондів

$$U_n = \frac{O_{\text{Ф1}}}{O_{\text{Ф2}}}, \text{ де}$$

U_n - коефіцієнт ступеня використання ВІ;
 $O_{\text{Ф1}}$ - частка вартості всіх основних фондів області в вартості аналогічних фондів України;
 $O_{\text{Ф2}}$ - частка вартості основних фондів ВІ області в вартості аналогічних фондів України

розміщення матеріального виробництва. Інфралінії виступають в ролі основи розвитку територіально-господарського комплексу Запорізької області, відображають рівень забезпеченості виробничого територіального комплексу області порівняно з Україною в цілому в містах, де перекрещуються опорні і додаткові Інфралінії, складаються відповідні умови для створення промислових вузлів.

В дисертаційній роботі детально характеризується комплекс натуральних і вартісних, питомих показників, з допомогою яких обґрунтовується рівень розвитку ($Ур$) і ступінь використання ВІ ($Уи$), коефіцієнт навантаженості ($Кн$), ефективності основних фондів ($Е$), коефіцієнт обладнаності (d), індекс фактичної забезпеченості ($Іф$) кожним елементом досліджуваної системи Запорізької області в порівнянні з Україною.

Внаслідок дослідження визначено, що адосконалення територіальної організації мережі повинно здійснюватися за рахунок скорочення автошляхової мережі місцевого значення, збільшення перевізної та пропускної спроможності мережі залізниць, зменшення довжини ліній електропередачі напругою 35 кВ і менше;

- збільшення будівництва магістральних водоводів великої пропускної здатності, а також реконструкції діючої водогосподарської мережі, вибори найбільш оптимальних варіантів її розміщення з урахуванням територіального розміщення водомістких промислових підприємств, широким впровадженням систем оборотного водопостачання; ліквідації диспропорції в розвитку зрошуваної і дренажної системи області, водопровідної і каналізаційної мереж, водоочисних і каналізаційних споруджень Запорізької області;

- підвищення інтенсивності експлуатації елементів підсистем ліній електропередачі шляхом збільшення потужностей об'єктів електромережі сільської місцевості напругою 110 кВ; територіальне і технічне адосконалення елементів підсистем шляхів сполучення (залізниця, автомобільна і газопровідна мережа) шляхом підвищення їх пропускної і перевізної спроможності (будівництво других колій на лінії Запоріжжя - Канцерівка; Запоріжжя - Ліве - Вольнянськ; Апостоново - Запоріжжя - Пологи).

ІІІ. ПРОБЛЕМИ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В ПРОМИСЛОВИХ ВУЗЛАХ ЗАПОРІЗЬКОЇ ОБЛАСТІ

Дослідження інфраструктурної забезпеченості і адміністративних районів області свідчить про різні рівні господарської ос-

востності території і обладнаності об'єктами Інфраструктури. Найбільш високим рівнем розвитку Інфраструктури характеризується промислові вузли, які є діючим регіональним "акумулятором" різноманітних елементів ВІ.

Одержані розрахунки дозволили диференціювати райони на три групи:

перша група - райони з недостатнім рівнем Інфраструктурного забезпечення (Запорізький, Василівський, Бердянський, Кузьмівський, Мелітопольський, Кам'яно-Дніпровський) ;

друга група - райони з достатнім рівнем Інфраструктурного забезпечення (Токмацький, Пологівський, Оріхівський, Вольнянський, Білозірський, Михайлівський) ;

третья група - райони з високим рівнем Інфраструктурної забезпеченості (Веселівський, Гуляйпільський, Чернігівський, Новомиколаївський, Приазовський, Приморський, Якимівський, Розівський (табл. 2).

Отже, результати вищезазначених показників навіть окремої групи районів дуже різні. Середній показник кожної групи районів далеко не завжди відображає повне уявлення про те, які диспропорції характерні для певної диференціації районів або окремого району. Об'єкти ВІ зосереджені в районному центрі, адже в них сконцентрована більша половина вартості основних фондів досліджуваних об'єктів, в той час, коли на невеликій відстані від центру Інфраструктурна забезпеченість різко падає, що не може позитивно впливати на господарський, рівномірний розвиток території районів.

Другий рівень дослідження об'єктів магістральної Інфраструктури (на локальному рівні) - промислові вузли різного рангу і масштабу, адже промислове виробництво розвивається в їх межах і локалізує значну частину ВІ як по вартості основних фондів, так і по довжині, якості, що значно підвищує економічний ефект розвитку всього регіону в цілому.

Аналіз промислових вузлів, що сформувались (Запорізького, Бердянського, Мелітопольського) та вузлів, які формуються (Пологівського, Енергодарського і Токмацького) дав змогу виявити не лише наявність локального комплексу взаємопов'язаних галузей, але й систему функціональних елементів ВІ, що впливає на їх розвиток та функціонування.

ОСНОВНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЕЛЕМЕНТІВ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ РАЙОНІВ
ЗАПОРІЗЬКОЇ ОБЛАСТІ НА 1.01.1994 р.

| № п/п | Група районів | Рівень розвитку | Ступінь використання | Коефіцієнт забезпеченості | Коефіцієнт Е. Енгеля | Густина умовної шляхової мережі (1000 км ²) |
|-------|-------------------------------|---|--|---|--|--|
| I | з недостатнім рівнем розвитку | до 1,50 Запорізький, Василівський, Куйбишевський, Бердянський | від 1,50-3,90 Бердянський, Мелітопольський, Куйбишевський, Веселівський, Гуляйпільський, Якимівський, Кам'яно-Дніпровський | від 32,2-235,0 Запорізький, Мелітопольський, Бердянський, Вольнянський, Приморський, Куйбишевський, Михайлівський, Розівський, Кам'яно-Дніпровський, Токмацький | Від 0,002-0,009 Запорізький, Мелітопольський, Бердянський, Кам'яно-Дніпровський | від 17,0-300,0 Привозовський, Приморський, Якимівський, Гуляйпільський, Білозерський, Розівський, Чернігівський, Кам'яно-Дніпровський |
| II | з достатнім рівнем розвитку | від 1,50-2,50 Мелітопольський, Розівський, Приморський, Чернігівський, Михайлівський, Токмацький, Вольнянський, Білозерський, Орхівський, Привозовський | від 3,90-4,90 Токмацький, Полорівський, Привозовський, Вольнянський, Василівський, Білозерський, Орхівський | від 235,0-280,0 Полорівський, Гуляйпільський, Чернігівський, Якимівський, Білозерський | від 0,009-0,035 Токмацький, Полорівський, Орхівський, Білозерський, Вольнянський, Михайлівський, Куйбишевський, Гуляйпільський | від 300,0-400,0 Куйбишевський, Мелітопольський, Бердянський, Орхівський, Полорівський, Токмацький, Михайлівський, Василівський, Веселівський |
| III | з високим рівнем розвитку | від 2,50-3,70 Кам'яно-Дніпровський, Гуляйпільський, Новомиkolaївський, Веселівський | від 4,90-6,18 Запорізький, Новомиkolaївський, Чернігівський, Приморський, Михайлівський, Розівський | від 280,0-488,0 Білозерський, Привозовський, Василівський, Орхівський, Новомиkolaївський | від 0,035-0,137 Новомиkolaївський, Якимівський, Розівський, Веселівський, Привозовський, Приморський, Чернігівський | від 400,0-650,0 Вольнянський, Запорізький, Новомиkolaївський. |

Разом з тим для виявлення особливостей територіальної системи ВІ промвузлів застосовані вартісні, натуральні і питомі показники. Також визначена питома вага досліджуваних об'єктів та споруд у відповідності з середньообласними показниками і питома вага елементів вузла від всієї Інфраструктурної системи.

Результати обчислень свідчать про те, що найбільше величина коефіцієнтів рівня розвитку ($Ур$), ступеня використання ($Уи$), обладнаності (d) і навантаженості ($Кн$) характерна для Запорізького промвузла, адже він є опорним в господарському комплексі області і має досить високу густоту навантаженості різноманітними елементами ВІ на одиницю площі.

Друге місце за питомою вагою Інфраструктури, де спостерігається відповідність Інфраструктурного і промислового комплексів, належить Бердянському і Мелітопольському промвузам. Разом з тим, Бердянський вузол характеризується найбільшим показником забезпеченості і рівня розвитку. Особливу увагу в цих вузлах слід приділити розвитку водогосподарської мережі та споруд, адже вони лише наполовину забезпечують потреби споживачів в водопостачанні. Функціональні елементи ВІ відрізняються високою напруженістю і інтенсивністю, що перевищує середньообласний показник в 6-8 разів, так як вони розміщені на перехресті опорних і додаткових Інфраліній.

Більшість промислових вузлів, що формуються (Токмазький, Пологиївський) за винятком Енергодарського, розміщені на перехресті додаткових поблизу опорних Інфраліній і займають центральне положення в області. Загальним для них є те, що коефіцієнт забезпеченості (d), навантаженості ($Кн$), рівня розвитку ($Ур$) та ступеня використання ($Уи$) перевищує середньообласний, і лише коефіцієнт навантаженості і ступеня використання об'єктів Інфраструктури Токмазького промвузла знаходиться на рівні середньообласного показника. Внаслідок економіко-географічного аналізу щодо комплексності і фактичної навантаженості елементами виробничої Інфраструктури районів і промислових вузлів, а також їх картографування, безперечно, дало нам змогу вперше в економічній географії виділити три зони Інфраструктурної забезпеченості в межах області: Інфразону з достатнім, задовільним і недостатнім Інфраструктурним забезпеченням.

В И С Н О В К И

1. Територіальна система виробничої Інфраструктури (ТСВІ) являє собою цілісність Інфраструктурних підсистем, які тісно взаємопов'язані і взаємообумовлені. Мета системного підходу – досліджувати їх окремі функціонально-структурні утворення, що мають єдину мету і завдання (лінії електропередач, шляхи сполучення, водогосподарська мережа та спорудження).

2. Автор наголошує на тому, щоб виявити сутність економіко-географічних досліджень територіальної організації виробничої Інфраструктури, порівняти на території, що досліджується, рівень розвитку і ступінь її використання для забезпечення потреб галузей матеріального виробництва і накреслити шляхи вирішення проблеми досягнення адекватності виробничої Інфраструктури потребам територіально-виробничого комплексу.

3. Подальший розвиток системи виробничої Інфраструктури в Запорізькій області обумовлений вдосконаленням її територіальної організації в цілому і в промислових вузлах, а також поглибленням та доповненням рівня комплексності і спеціалізації господарства, адже в промвузлах локалізується значна частина її основних фондів.

4. Економіко-географічний аспект щодо оптимального, просторового розміщення Інфраоб'єктів націлений на задоволення потреб всього господарського комплексу в Інфраструктурних послугах, а використання їх реалізується за такими основними напрямками:

- 1) виявлення Інфраструктурної забезпеченості на основі єдиного критерія і інтегральних показників;
- 2) системно-структурний аналіз територіальної системи ВІ як важливого соціально-економічного потенціалу території;
- 3) картографування підсистем виробничої Інфраструктури;
- 4) економіко-географічне районування Інфраструктурної забезпеченості території.

5. Картографічне моделювання окремих підсистем ВІ базується на наслідках економіко-географічної оцінки: виявленні рівня розвитку; ступені використання; коефіцієнти навантаженості і забезпеченості з урахуванням потреб території. Серед картограм слід виділити: транспортну Інфраструктуру, мережу ліній електропередач, водогосподарську Інфраструктуру, опорні і податкові Інфралінії, економіко-географічне районування Інфраст-

руктурної забезпеченості. Виявлені і обгрунтовані три групи районів щодо інфраструктурної забезпеченості. Кожна із виділених груп інфрарайонів відображає сучасний стан інфраструктурної забезпеченості території області, що може бути використана для розвитку господарського комплексу в перспективі.

6. Під інфразоною, або інфрарайоном розуміється специфічна, об'єктивно обумовлена, цілісна в природно-господарському відношенні територія, яка характеризується ознаками інфраструктурної єдності, своєрідності, внутрішньої однорідності об'єктів та споруджень, що використовуються в межах певної території.

ПРОПОЗИЦІЇ ВИРОБНИЦТВА

1. Для більш повного соціально-економічного задоволення потреб господарського комплексу високої індустріальної Запорізької області з метою більш повного використання її транскордонного положення в умовах ринкової економіки розроблені пропозиції щодо розвитку і реконструкції інфраоб'єктів на перспективу до 2000-2010 року.

2. З метою адекватності територіальної системи виробничої інфраструктури потребам матеріального виробництва в області запропоновано створити єдиний орган управління і фінансування для вдосконалення територіальної організації інфраструктурного комплексу.

3. Для розвитку в перспективі промислових вузлів Енергодарського, Пологівського, Токмацького обгрунтовано спорудити нової колії Тавричеськ-Каховське море для розвантаження пільниць Тавричеськ-Федорівка, Федорівка - Українське-Дніпровське, перевести на електрооптяг колії Запоріжжя - Орхів - Пологи - Намис-Зоря, Пологи - Бердянськ, вдосконалити типи шляхового покриття, реконструювати діючу мережу газопроводів, ліквідувати невідповідності інфраоб'єктів водогосподарської мережі та споруджень.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДОСЛІДЖЕНЬ ВИКЛАДЕНО В ТАКИХ ПУБЛІКАЦІЯХ

1. Пути развития автодорожной сети Запорожской области. - В сб.: Географический анализ природных и социально-экономических образований. Тезисы к межвузовской научно-практической конференции. Рязанский отдел Географического общества. Рязань, 1989, с. 86-91 (в співавторстві з Стешко І.Е., Скрипник Н.Я.).
2. Водохозяйственная сеть и сооружения как элемент производственной инфраструктуры Крымской области. - В сб.: Природа и хозяйство: основы рационального природопользования. Межвузовский сборник научных трудов. Воронеж, 1990, с. 67-71 (в співавторстві з Скрипник Н.Я.).
3. Регіональні завдання досліджень інфраструктури. - В зб.: Природа та господарство Північного Приазов'я. Мелітополь, 1993, с. 148-153 (в співавторстві з Скрипник Н.Я.).
4. Економіко-географічний аналіз мережі автомобільних шляхів Запорізької області. - В зб.: Природа та господарство Північного Приазов'я. Мелітополь, 1993, с. 101-103.
5. Роль водогосподарської мережі в сільському господарстві. Республіканська науково-практична конференція. - В зб.: Еколого-економічні проблеми розвитку агропромислового виробництва в Україні в умовах формування ринкових відносин. Київ - Мелітополь, 1993, с. 49-51.
6. Народногоосподарська інфраструктура та формування ринкових структур в сільському господарстві. Республіканська науково-практична конференція. - В зб.: Еколого-економічні проблеми розвитку агропромислового виробництва в Україні в умовах формування ринкових відносин. Київ - Мелітополь, 1993, с. 80-81 (в співавторстві з Голіковим М.Ф., Скрипник Н.Я.).
7. Використання сільськогосподарської продукції та розвиток інфраструктури. Республіканська науково-практична конференція. - В зб.: Еколого-економічні проблеми розвитку агропромислового виробництва в Україні в умовах формування ринкових відносин. Київ - Мелітополь, 1993, с. 84-85.
8. Розвиток економіко-географічних досліджень виробничої інфраструктури. VII з'їзд Українського географічного товариства. К., 1995, с. 47-48.
9. Фактори та умови розвитку інфраструктури на сучасному

етапі. VII з"їзд Українського географічного товариства. К., 1995, с. 45-46 (у співавторстві).

10. До питання формування інфраструктури Призовського регіону. - В зб.: Проблеми раціонального використання природно-ресурсного потенціалу Українського Призов'я і суміжних територій с. 44-45. Мелітополь, 1995.

A. Zeh

Чижикова А.М. Территориальная система производственной инфраструктуры и пути её совершенствования на примере Запорожской области. Диссертация на соискание ученой степени кандидата географических наук по специальности 11.00.02 – экономическая и социальная география. Одесский государственный университет имени И.И.Мечникова, Одесса, 1995.

Защищается рукопись с теоретическими исследованиями в области раскрытия сущности и оценки развития производственной инфраструктуры в условиях перехода экономики области к рыночным отношениям. Разработана концепция экономико-географического исследования территориальной организации производственной инфраструктуры на уровне высокоиндустриальной и урбанизированной области. Предложены конкретные методические подходы и приемы структурного экономико-географического анализа исследуемой системы объектов. Осуществлено районирование промышленности области по состоянию инфраструктурной обеспеченности и выявлены уровни эффективности промышленных регионов с разной степенью развития инфраструктуры.

Chizhycova a.m. The territorial system of industrial infrastructure and ways of its perfection on the example of Zaporozhye region. The thesis on scientific degree competition of geographical sciences candidate on speciality 11.00.02 – economical and social geography. Odessa state university named after Mechnikov, Odessa, 1995.

The manuscript with theoretical researches in the branch of essence disclosing and the estimation of industrial infrastructure development under conditions of regional economical transition to market relations is defending. The economic-geographical research conception of territorial industrial infrastructure organization on the level of highly industrial and urbanizational region has been worked out. Certain methodical ways and modes of structural economic-geographical analysis of object system under investigation have been proposed. The division into districts of regional industry according to infrastructural providing has been realized, the levels of industrial regions effectiveness withm different degree of infrastructural development have been revealed.

Ключові слова: виробнича Інфраструктура, територіальна організація, опорні і додаткові Інфралінії, Інфраструктурні об'єкти, Інфразона, Інфрарайон.

ЛНБ ім. В. Стефаника
АН України

453328

AB 33.641