## Для заказа доставки данной работы воспользуйтесь поиском на сайте по ссылке: <http://www.mydisser.com/search.html>

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ

ІНСТИТУТ ГЕОГРАФІЇ

**Пашинська Наталія Миколаївна**

УДК 911.3:338.436:338.47(477.4/.5)

**ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА АПК РЕГІОНУ В УМОВАХ**

**РИНКОВОЇ СИСТЕМИ ГОСПОДАРЮВАННЯ**

**(СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ НА ПРИКЛАДІ КИЇВСЬКОГО ПРИДНІПРОВ’Я)**

11.00.02 – економічна та соціальна географія

Автореферат

дисертації на здобуття наукового ступеня

кандидата географічних наук

Київ – 2009

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Інституті географії НАН України.

Науковий керівник доктор географічних наук,

старший науковий співробітник

Нагірна Валентина Петрівна,

Інститут географії НАН України,

завідувач відділу суспільно-географічних досліджень

Офіційні опоненти: доктор географічних наук, професор

Балабанов Геннадій Васильович,

Київський міжнародний університет,

завідувач кафедри країнознавства і

міжнародного туризму

кандидат географічних наук, професор

Загородній Володимир Васильович,

Національний педагогічний університет

ім. М. П. Драгоманова,

професор кафедри економічної і соціальної географії

Захист відбудеться « 20» березня 2009 р. о 15.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.163.01 Інституту географії НАН України за адресою: 01034, м. Київ-34, вул. Володимирська, 44.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Інституту географії НАН України (м. Київ-34, вул. Володимирська, 44).

Автореферат розісланий «17» лютого 2009 р.

Вчений секретар

спеціалізованої вченої ради,

кандидат географічних наук Т.Ю. Мельниченко

**ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ**

**Актуальність теми**. Розвиток АПК як одного з пріоритетних секторів економіки, формування конкурентоспроможних продовольчих ринків, підвищення експортного потенціалу є важливими напрямами реформування господарства України на сучасному етапі. Реалізація цих завдань значною мірою залежить від стану виробничої інфраструктури і насамперед транспорту як основної її складової. Про важливість розвитку транспортної інфраструктури, підвищення ефективності транспортного обслуговування АПК наголошується у низці законодавчих документів: „Державній цільовій програмі розвитку українського села до 2015 року” (постанова КМУ від 19.09.2007 року, №1158), „Державній програмі реалізації технічної політики АПК на період до 2011 року” (постанова КМУ від 30.05.2007 року, №785), Законі України „Про основні засади державної аграрної політики на період до 2015 року” (від 18.10.2005 року, №2982).

Транспортна інфраструктура обслуговує агропромислове виробництво, забезпечує продовження технологічного циклу на стадіях отримання сільськогосподарської сировини, її промислової переробки і реалізації продукції. Особливо велика роль транспортної інфраструктури у забезпеченні сільськогосподарських і переробних підприємств допоміжними матеріалами й енергією, сировиною, доведенні готової продукції до споживача. У сучасних умовах роль транспортної інфраструктури зростає у зв’язку з розвитком агробізнесу, збільшенням товарообігу, формуванням системи маркетингу, урізноманітненням форм організації виробництва. Підвищуються вимоги до швидкості та якості транспортування, надання сервісних послуг, комплексного обслуговування споживачів. Це зумовлює актуальність дослідження трансформаційних процесів, що відбуваються в транспортній інфраструктурі АПК, виявлення її ролі в ринкових умовах.

Наукові розробки, присвячені суспільно-географічним аспектам дослідження транспорту, його значенню в господарській діяльності, у тому числі АПК, викладені в роботах І. В. Нікольського, М. М. Казанського, В. М. Бугроменка, М. В. Григоровича, К. Ф. Коценко, Л. Л. Тарангул, О. Д. Краєвого. Переважна більшість цих праць виконувалася в інших суспільно-економічних і господарсько-організаційних умовах. Теоретико-методологічні засади дослідження АПК сформульовані у роботах М. М. Паламарчука, М. Д. Пістуна, Г. В. Балабанова, В. П. Нагірної, Я. Б. Олійника. Сучасні дослідження транспортного обслуговування АПК висвітлені здебільшого у наукових розробках економістів (В. І. Котелянець, О. І. Пилипченко, Л. Ф. Кормаков, М. І. Пугачов, В. І. Шевчук, А. В. Петрик та інші), праці яких присвячені економічним питанням функціонування транспорту в АПК, його трансформації в ринкових умовах. Зарубіжні дослідження представлені у працях Д. Левінсона, Р. Кноулза, Д. Фарінгтона, А. Рідера, Д. Хелла, У. Оуена.

Особливо важливими є дослідження транспортної інфраструктури АПК із суспільно-географічних позицій на регіональному рівні. Це дає можливість виявити відмінності й територіальні особливості розвитку транспортної інфраструктури, обґрунтувати напрями удосконалення транспортного обслуговування АПК з урахуванням загальнодержавних пріоритетів і місцевих чинників. Значення цих досліджень зростає у регіонах, в яких АПК відіграє системоформуючу роль, є пріоритетним напрямом розвитку економіки, а також в тих, де зосереджені великі міські системи розселення, що формують величезний попит на продукцію АПК. Одним з таких регіонів є Київське Придніпров’я, на прикладі якого було виконано дисертаційне дослідження. Цей природно-господарський регіон має у своєму складі потужну міську агломерацію, що сформувалася завдяки столичності. Тут спостерігаються вищі показники соціально-економічного розвитку, інтенсивніше відбуваються ринкові процеси. З другого боку, сільські периферійні райони, зокрема поліські, мають незначну концентрацію виробництва, що відповідно впливає на транспортне обслуговування АПК. Таким чином, недостатня наукова розробленість проблеми транспортної інфраструктури АПК в умовах ринку потребує переосмислення теоретичних засад і методики дослідження, формування нових підходів у її трактуванні, зумовлює необхідність подальших суспільно-географічних досліджень цієї важливої проблеми.

**Зв’язок роботи з науковими програмами, планами, темами**. Дисертація виконана відповідно до основних суспільно-географічних напрямів наукової роботи Інституту географії НАН України. Зокрема, згідно з науково-дослідними темами, що виконувалися у відділі природокористування та збалансованого розвитку ‑ „Екологічні пріоритети у реалізації засад регіональної політики України (на прикладі Київського Придніпров’я)” (номер державної реєстрації 0102U000268); „Економічний, соціальний, екологічний розвиток регіонів України в умовах трансформаційних процесів” (номер державної реєстрації 0105U000807) (автор є виконавцем підрозділів „Транспортна система як складова забезпечення збалансованого розвитку”, „Територіальні особливості транспортного забезпечення господарства і населення, впливу транспорту на навколишнє середовище” та „Напрями вдосконалення транспортного обслуговування регіонів України в контексті збалансованого розвитку”); «Потенційні екологічні та соціальні наслідки міжнародної економічної інтеграції України та її регіонів» (номер державної реєстрації 0108U001143) (автор є виконавцем підрозділу «Дослідження ймовірних екологічних і соціальних наслідків інтеграції держави до міжнародного ринку транспортних послуг»).

**Мета і завдання дослідження**. **Метою** дисертаційної роботи є виявлення територіальних особливостей і новітніх тенденцій у розвитку транспортної інфраструктури АПК регіону в умовах ринку, розроблення напрямів удосконалення транспортного обслуговування АПК, підвищення його конкурентоспроможності.

Для досягнення мети були поставлені такі **завдання**:

1. Розкрити сутність поняття “транспортна інфраструктура АПК” в умовах ринку, з’ясувати її роль та новітні тенденції розвитку.

2. Розробити методику суспільно-географічного дослідження транспортної інфраструктури АПК регіону в умовах ринку.

3. Виявити особливості розвитку АПК Київського Придніпров’я, його структури та спеціалізації, потребу у перевезеннях в умовах суспільних трансформацій.

4. Дати комплексний суспільно-географічний аналіз транспортної інфраструктури АПК Київського Придніпров’я.

5. Дослідити трансформаційні процеси та визначити основні тенденції в транспортному обслуговуванні АПК в ринкових умовах.

6. Виявити територіальні відмінності в розвитку транспортної інфраструктури АПК Київського Придніпров’я та здійснити типізацію адміністративних районів за особливостями транспортного забезпечення АПК.

7. Розробити основні напрями вдосконалення транспортної інфраструктури АПК Київського Придніпров’я, підвищення його конкурентоспроможності з урахуванням інновацій у цій сфері та екологічних вимог.

*Об’єктом* дисертаційного дослідження є транспортна інфраструктура АПК Київського Придніпров’я.

*Предметом* дослідження є суспільно-географічні основи розвитку транспортної інфраструктури АПК в умовах ринку.

*Методи дослідження.* Дисертаційне дослідження базується на теоретико-методологічних положеннях та концептуальних засадах, розроблених вченими в галузях економічної та соціальної географії, географії транспорту, географії АПК та ряду суміжних дисциплін (економіки транспорту, аграрної економіки, регіональної економіки). У роботі використано основні загальнонаукові методи: аналізу, синтезу, узагальнення, систематизації, логічний. Основу дослідження становить *системно- структурний аналіз*, що дозволяє розглядати транспортну інфраструктуру АПК як цілісну, взаємопов’язану систему та виділити її окремі складові. У дисертації застосовувалися конкретно-наукові методи: математико-статистичні, багатовимірного аналізу, математико-географічного моделювання, порівняльно-географічний, картографічний. Зокрема, *факторний* *і кореляційно-регресійний аналіз* використано для дослідження основних чинників формування транспортної інфраструктури АПК, виявлення взаємозв’язку між її складовими, відбору показників для подальшого аналізу. *Методи потенціалів та моделювання географічного поля* застосовано для аналізу формування сировинної зони молокопереробного підприємства, виявлення трансформаційних змін у її конфігурації в ринкових умовах. Для дослідження територіальних особливостей розвитку транспортної інфраструктури АПК регіону та її основних складових використано методи *індексів, тривимірної класифікації, типізації, побудови статистичних поверхонь*. *Картографічний метод* використанодля відображення просторових відмінностей у розвитку об’єкта дослідження.

Дисертація виконана на основі аналізу статистичних матеріалів Державного комітету статистики України, обласних управлінь статистики; аналітичних матеріалів Міністерства аграрної політики України, Міністерства транспорту і зв’язку України, Укравтодору, Укрзалізниці, використання нормативно-правових документів.

**Наукова новизна** **одержаних результатів:**

*вперше*

* виявлено роль, особливості і тенденції розвитку транспортної інфраструктури АПК в умовах ринкових трансформацій із суспільно-географічних позицій;
* розроблено методику суспільно-географічного дослідження транспортної інфраструктури АПК регіону з урахуванням ринкових перетворень;
* дано комплексний економіко-географічний аналіз транспортної інфраструктури АПК у взаємозв’язку з його структурою та спеціалізацією (на прикладі Київського Придніпров’я);
* проведено типізацію адміністративних районів Київського Придніпров’я за рівнем розвитку транспортної інфраструктури АПК;

*удосконалено*

* групу показників, що характеризують територіальні відмінності у рівнях транспортного забезпечення різних форм господарювання в АПК;
* напрями поліпшення транспортної інфраструктури АПК регіону з урахуванням суспільних трансформацій та новітніх тенденцій його розвитку в умовах ринку;
* підхід до аналізу змін у формуванні елементарних АПК на рівні “сировинна зона – переробне підприємство” (на прикладі молокопереробної галузі);

*набуло подальшого розвитку*

* поглиблення суті поняття „транспортна інфраструктура АПК” та виявлення системи чинників, що впливають на її розвиток в сучасних умовах;
* дослідження розвитку основних спеціалізованих агропромислових комплексів з урахуванням їх потреб у транспортному обслуговуванні.

**Практичне значення одержаних результатів.** Вивчення транспортної інфраструктури АПК регіону є важливим підґрунтям для підвищення ефективності функціонування АПК ‑ одного з пріоритетних секторів економіки України. Наукові результати і рекомендації даного дослідження є методологічною і практичною основою удосконалення територіальної організації, підвищення ефективності транспортної інфраструктури АПК. Методичні розробки економіко-географічного дослідження транспортної інфраструктури АПК можуть бути використані для вивчення транспортного забезпечення інших регіонів. Результати аналізу транспортної інфраструктури АПК Київського Придніпров’я можуть бути використані органами виконавчої влади на рівні обласних, районних рад та адміністрацій, сільських рад для покращення транспортного обслуговування АПК регіону, підвищення ефективності розвитку АПК. Наукові висновки та рекомендації дослідження є важливою основою при розробленні законодавчих документів щодо напрямів реформування АПК регіону, обґрунтування перспектив його розвитку, вдосконалення територіальної організації транспортного забезпечення АПК. Основні положення дисертації можуть бути використанні у навчальному процесі при викладанні дисциплін “Економічна і соціальна географія”, “Географія транспорту”, “Географія АПК”.

Значна частина положень дисертації увійшла до заключного звіту науково-дослідної роботи «Економічний, соціальний, екологічний розвиток регіонів України в умовах трансформаційних процесів», що виконувалася у відділі природокористування та збалансованого розвитку Інституту географії НАН України впродовж 2005-2007 рр. (довідка про впровадження № 81/321-09 від 10 грудня 2008 р.).

**Особистий внесок** **здобувача.** Дисертаційна робота є самостійним дослідженням автора. Наукові положення, висновки та рекомендації, що містяться у дисертації, одержані автором самостійно. Всі публікації підготовлені одноосібно.

**Апробація результатів роботи**. Основні результати дисертаційного дослідження доповідалися та обговорювалися на 12 міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях: „Регіональні екологічні проблеми” (Київ, 2002), „Географічна освіта і наука в Україні” (Київ, 2003), „Суспільно-географічні проблеми розвитку продуктивних сил України” (Київ, 2004), „Регіональні дослідження на межі тисячоліть: від теорії до практики” (Київ, 2004), „Географічна наука та освіта: екологічні та соціальні ризики” (Київ, 2005), „Конструктивна географія: становлення, сучасні досягнення та перспективи розвитку” (Київ, 2006), „Регіон – 2007: стратегія оптимального розвитку” (Харків, 2007), „Європейські інтеграційні процеси і транскордонне співробітництво” (Луцьк, 2007), «Стратегія забезпечення сталого розвитку України» (м. Київ, 2008), «Проблеми розвитку наук про Землю в баченні молодих науковців» (Київ, 2008), «Наукові засади збалансованого розвитку регіону» (Житомир, 2008) та на Х З’їзді Українського географічного товариства (Київ, 2008).

**Публікації.** За результатами дисертаційного дослідження опубліковано чотирнадцять наукових праць загальним обсягом 4,2 д.а, з них чотири публікації - у фахових виданнях (2,4 д.а.).

**Обсяг і структура дисертації**. Дисертація складається зі вступу, чотирьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Основна частина викладена на 150 сторінках друкованого тексту. Робота містить 19 таблиць, 45 рисунків у т.ч. 16 картосхем та 7 додатків, до яких увійшло 75 таблиць і 4 рисунки. Список використаних джерел нараховує 216 найменувань.

**ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ**

У першому розділі **«Теоретико-методологічні засади дослідження транспортної інфраструктури регіонального АПК»** розкритороль та значення транспортної інфраструктури в розвитку АПК, виявлено її суть, принципи формування і трансформацію в умовах ринку, розроблено методику дослідження.

У сучасній суспільній географії транспорт розглядається як комунікаційна інфраструктурна галузь виробництва і сфери обслуговування, що забезпечує потреби господарства і населення з усіх видів перевезень. Нині зростає роль транспорту, він стає все більше інтегрованим і комплексним, трансформується у складну товаропровідну логістичну систему. На фоні зниження ролі фактора відстані підвищуються вимоги до швидкості та якості транспортування, надання сервісних послуг, комплексного обслуговування споживачів. В умовах ринкових відносин, посилення конкурентоспроможності продукції транспортна інфраструктура стає важливим чинником підвищення економічної активності, ефективності виробничої діяльності та якості обслуговування населення.

Важливість транспорту в розвитку АПК зумовлена технологічними особливостями сільськогосподарської сировини, необхідністю її своєчасного перероблення, забезпечення населення якісною продукцією. Завдяки транспорту формуються різноманітні функціональні зв’язки між сільськогосподарськими, переробними, обслуговуючими, торгівельними та іншими підприємствами, що утворюють єдину виробничо-територіальну систему в межах АПК. Основними функціями транспорту у сфері АПК є: забезпечення виробництва сільськогосподарської продукції; своєчасна доставка сировини та допоміжних матеріалів на переробні підприємства; сприяння маркетинговій діяльності, доведення готової продукції до споживача.

Транспортна інфраструктура є інтегратором, системоутворюючим елементом комплексу, формує додаткові переваги розвитку АПК (синергетичний ефект), зумовлює його ефективність. Високий рівень транспортного забезпечення нерозривно пов’язаний з інтенсифікацією сільського господарства, поглибленням територіального поділу праці, сприяє формуванню агропродовольчих ринків, ефективнішому використанню агроресурсного потенціалу території, підвищенню конкурентоспроможності АПК. Розвиток АПК у свою чергу впливає на транспортний сектор. Залежно від структури і спеціалізації АПК, рівня концентрації виробництва визначаються обсяги перевезень, напрями вантажопотоків та види транспорту, формується конфігурація шляхів сполучення, виявляється роль транспортних пунктів та вузлів, що обслуговують АПК. Їх функціонування залежить від виробництва експортоорієнтованої продукції, потужностей внутрішніх споживчих ринків.

Транспортна інфраструктура, з одного боку, є складовою виробничої інфраструктури АПК, а в сучасних умовах важливою ланкою агробізнесу, з другого ‑ частиною транспортної системи регіону. Транспортна інфраструктура АПК – *це територіальне та функціональне поєднання шляхів сполучення, транспортних засобів, відповідного технічного обладнання, систем управління транспортними процесами, що взаємодіючи спільно, задовольняють потреби АПК у перевезеннях та інших послугах, необхідних для виробництва й реалізації агропромислової продукції.* Процес транспортування у сучасних умовах розглядається в дещо ширшому аспекті, ніж безпосередньо перевезення вантажів, оскільки сюди входять технічний сервіс, вантажно-розвантажувальні операції, експедиторські послуги, зберігання вантажів, логістичні операції, надання транспортних засобів на умовах оренди, управління транспортуванням. Транспортна інфраструктура доповнюється іншими складовими: серед них види діяльності, що забезпечують фінансову підтримку (кредитування, лізинг, страхування), здійснюють маркетингове, інформаційне та рекламне обслуговування. Важливого значення набувають транспортно-логістичні центри, складські й вантажні термінали.

Транспортна інфраструктура АПК, що формується в межах регіону, є складною розгалуженою системою з відповідною територіальною організацією. Зокрема, виділяються компонентна або галузева (види транспорту), функціональна (види перевезень), територіальна (транспортні пункти, вузли, шляхи сполучення, регіональні елементи) та організаційно-управлінська структури.

Транспортна інфраструктура АПК регіону формується під впливом таких чинників:

* природні та суспільно-географічні особливості регіону, що визначають пріоритети його розвитку, територіальну структуру господарства; розселення населення, урбанізованість території;
* спеціалізація та рівень розвитку АПК, територіальна організація сільськогосподарського виробництва, розвиток переробної промисловості, транспортно-економічні зв’язки, споживчий ринок;
* інвестиційна діяльність, розвиток об’єктів ринкової інфраструктури;
* транспортно-географічне положення та особливості розвитку транспортної системи регіону;
* державна політика у сфері АПК та його транспортного обслуговування;
* макроекономічні чинники, кон’юнктура ринку.

У сучасних умовах роль транспортної інфраструктури істотно зростає. Від транспортного чинника значно залежать ефективність роботи підприємств АПК, інтенсивність обміну товарами і послугами, формування регіональних ринків. Зростання ролі транспортної інфраструктури у сфері АПК зумовлюється такими процесами, як розвиток агробізнесу, зміни у спеціалізації та формах виробничої діяльності, рівнях концентрації виробництва сільськогосподарської продукції. Розвиток системи маркетингу, посилення товарообігу, формування продовольчих ринків, реалізація експортного потенціалу АПК підвищують значення транспорту у системах дистрибуції. Урізноманітнення форм організації виробництва, збільшення кількості виробників, ускладнення та диверсифікація виробничих зв’язків, послаблення зв’язку між розміщенням виробництва та споживанням продовольчої продукції зумовлюють необхідність більш оперативної та злагодженої роботи транспорту. Підвищуються вимоги до якості транспортного обслуговування, зокрема щодо швидкості доставки, надійності; асортименту продукції, її якості та екологічності. Зменшення частки транспортної складової та поліпшення якості транспортного обслуговування є важливими напрямами підвищення конкурентоспроможності агропромислового сектору.

Основні принципи формування транспортної інфраструктури АПК регіону:

* + системність ‑ тісний взаємозв’язок і взаємозумовленість усіх складових транспортної ланки з метою забезпечення транспортно-виробничих зв’язків між усіма галузями АПК;
  + комплексність ‑ нерозривна єдність з розвитком АПК, транспортною системою регіону, розвитком регіону в цілому;
  + детермінованість –зумовленість транспортної інфраструктури спеціалізацією, масштабами виробництва і територіальною організацією АПК, особливостями споживчого попиту населення;
  + безперервність та своєчасність ‑ забезпечення безперебійного задоволення потреб усіх сфер АПК у просторовому переміщенні;
  + соціальна орієнтованість ‑ забезпечення потреб населення у постачанні продуктів харчування та транспортному обслуговуванні;
  + пропорційність та збалансованість транспортних потоків ‑ забезпечення раціональних транспортних зв’язків, спрямованих на підвищення ефективності транспорту і АПК;
  + територіальність ‑ просторове розміщення та організація всіх основних складових транспортної інфраструктури;
  + екологізація агропромислового виробництва і перевезень ‑ забезпечення високої якості продукції, її екологічних характеристик; зменшення транспортного навантаження на територію.

Ринкові перетворення зумовлюють необхідність переосмислення теоретичних засад та методики дослідження транспортної інфраструктури АПК. Алгоритм цього дослідження включає 3 головні етапи (рис. 1). Особлива увага звернена на роль приватного сектору, розвиток агробізнесу, структуру аграрного ринку, попит на продовольчу продукцію, формування ринку транспортних послуг.

Рис. 1. Етапи суспільно-географічного дослідження ТІ АПК

І

Збирання та оброблення статистичної інформації

І І

Математичні, статистичний аналіз, логічний

Відбір основних показників для аналізу ТІ АПК

І І І

Вивчення теоретичних аспектів розвитку ТІ АПК

Системний підхід, аналітичний, логічний, узагальнення

Обґрунтування суспільно-географічної концепції розвитку ТІ АПК в умовах ринку

Аналітико-синтетичний етап

Вивчення регіональних особливостей розвитку АПК, його структури, спеціалізації, територіальної організації, основних спеціалізованих комплексів

І

Виявлення територіальних особливостей розвитку АПК, його потреб у транспортному обслуговуванні та впливу на територіальну організацію ТІ

Структурний аналіз, порівняльно-географічний, математико-статистичні, індексів (концентрації, спеціалізації), картографічний

І І

Системно-структурний аналіз, кореляційний аналіз, індексів, картографічний

Комплексний суспільно-географічний аналіз ТІ АПК, виявлення її структурних та територіальних особливостей

Аналіз сучасного стану ТІ АПК, її регіональних особливостей. Визначення транспортної забезпеченості АПК регіону

І І І

Дослідження трансформаційних процесів у транспортному обслуговуванні АПК в умовах ринкових перетворень

Метод поля потенціалів, тривимірне моделювання географічного поля, математико-статистичні, картографічний

Визначення основних тенденцій розвитку ТІ АПК в умовах ринкових перетворень. Аналіз змін у формуванні сировинних зон та приміського АПК

Конструктивний етап

етап

Факторний аналіз, типізації, кореляційно-регресійний аналіз, тренд-аналіз, 3-вимірна класифікація, моделювання статистичних поверхонь картографічний

Проведення типізації адміністративних районів за особливостями розвитку ТІ відповідно до зосередження АПК. Побудова синтетичної карти

І V

Виявлення територіальних відмінностей у рівнях розвитку ТІ відповідно до специфіки АПК

Розроблення та обґрунтування основних напрямів удосконалення ТІ АПК регіону з урахуванням ринкових перетворень

Визначення основних напрямів удосконалення транспортного обслуговування АПК

**Зміст підетапу**

**Методи**

**Результат**

Складання програми дослідження. Розроблення методики дослідження

Системний підхід, аналітичний, логічний

Визначення об’єкту, предмету, мети і завдань дослідження. Обґрунтування пріоритетних напрямів вивчення.

Програмний етап

Синтезу, систематизації, узагальнення

У другому розділі **«Структура і спеціалізація АПК Київського Придніпров’я та його ринкові трансформації»** розглянуто особливості розвитку АПК регіону, чинники його формування, ринкові перетворення в структурі та спеціалізації, основні спеціалізовані комплекси, особливості їх територіальної організації та роль транспорту в їх функціонуванні.

До складу природно-господарського регіону Київське Придніпров’я входять м. Київ та 4 адміністративні області ‑ Житомирська, Київська, Черкаська і Чернігівська. Одним із провідних міжгалузевих комплексів, що визначає місце регіону в територіальному поділі праці, є АПК. У ньому виробляється 25% загального обсягу ВДВ регіону; 19% сільськогосподарської продукції та 30% продукції харчової промисловості держави. Регіон посідає провідні позиції у виробництві цукрових буряків, картоплі, льону, м’яса, молока, продукції птахівництва, продукції харчової промисловості.

АПК регіону сформувався завдяки сприятливим агрокліматичним та ґрунтовим ресурсам, наявності розвиненої переробної промисловості, зосередженню міського населення (споживача), столичності, розвитку виробничої інфраструктури та агросервісного обслуговування, у тому числі транспортного. У регіоні спостерігається нерівномірність розвитку комплексу, різний рівень територіальної концентрації виробництва, його спеціалізації, відмінності в територіальній організації. Сільське господарство Київського Придніпров’я характеризується посиленням територіальних диспропорцій у розвитку, невисокою інтенсивністю виробництва, зношеністю матеріально-технічної бази. Разом з тим, аграрний сектор у зоні впливу столиці має додаткові стимули для активного розвитку завдяки високому попиту, наявності ємного ринку продуктів харчування (м. Київ), значної переваги у інвестиційній діяльності, розвитку агробізнесової інфраструктури, транспортному забезпеченню. Провідними за обсягами виробництва АПК і рівнем його зосередження є Київська та Черкаська області. Вони характеризуються вищою урожайністю, інтенсивністю виробництва, високою часткою високоліквідних експортоорієнтованих культур (зернові, соняшник). Низький рівень зосередження АПК спостерігається у поліських районах, для яких характерні менш сприятливі агрокліматичні і ґрунтові ресурси, вплив аварії на ЧАЕС, дрібнотоварне виробництво, низький технологічно-інноваційний рівень.

У регіоні виділяються такі спеціалізовані АПК: зернопродуктовий, картоплепродуктовий, бурякоцукровий, льонопромисловий, плодоовочевий, молокопромисловий, м’ясопромисловий та птахопромисловий. Структура і територіальна організація АПК зазнала трансформації внаслідок змін у ринковому попиті на окремі види продукції, формах власності та розвитку агроформувань. Значно зросла частка продукції, виробленої приватним сектором, трансформувалася система зв’язків між виробниками сільськогосподарської продукції та переробним господарствами, змінилася локалізація видів аграрної діяльності. Розширилися ареали вирощування високоліквідних культур (соняшника, зернових, ріпаку, сої), зменшилися посіви цукрових буряків та льону у районах, що традиційно спеціалізувалися на їх виробництві. Спостерігається зниження територіальної концентрації виробництва у всіх підгалузях тваринництва, за винятком птахівництва, що інтенсивно розвивається у приміській зоні. Активізується формування приватних підприємств, орієнтованих на потреби внутрішнього ринку. Відповідно змінилися форми транспортного обслуговування, потреби у транспортних засобах і вимоги до них, структура та географія перевезень. Роль транспортних послуг зростає у результаті підвищення споживчого попиту, інтеграції у світогосподарські структури, зокрема вступу до СОТ.

В умовах ринку зростає роль переробної і реалізаційної ланок, що знаходяться під впливом попиту і пропозиції, та транспорту як важливої складової агробізнесу. У регіоні динамічно розвивається харчова промисловість, що перетворюється на провідну ланку, інтегратора АПК. Провідні позиції за обсягами та концентрацією виробництва харчової промисловості належать районам, розташованим у зоні тяжіння столиці та обласних центрів. Порівняно високі показники розвитку переробної сфери спостерігаються у аграрних районах, що мають потужну сировинну базу.

Особливості розвитку АПК, підвищення рівня його концентрації та спеціалізації, зростання попиту зумовлюють посилення ролі транспорту як виду агросервісу, що не тільки забезпечує технологічний цикл у сфері виробництва, промислової переробки агропромислової продукції, а й створює умови для збереження якісних показників продукції. Найбільші потреби у транспортному обслуговуванні, у тому числі транспортних засобах, мають виробництва зернових, технічних культур (цукрових буряків), картоплі та овочів, а також продукція тваринництва. Оперативна робота транспорту та наявність спеціалізованих транспортних засобів необхідні для перевезення продукції плодоовочевого, молоко- і м’ясопромислового комплексів. Незважаючи на спад виробництва, потреби у транспорті не зменшуються, оскільки завозиться продукція з інших регіонів, особливо малотранспортабельна, зростають вимоги до сервісного обслуговування у цій сфері.

У третьому розділі **«Особливості розвитку транспортної інфраструктури АПК Київського Придніпров’я»** розглянуто структурні та територіальні особливості транспортної інфраструктури АПК, виявлено зміни у транспортному обслуговуванні АПК в умовах ринкових перетворень, дано аналіз розвитку транспорту в зоні впливу великого міста.

У Київському Придніпров’ї сконцентрований значний транспортний потенціал, проте спостерігаються територіальні диспропорції у його зосередженні. У цілому транспорт задовольняє суспільні потреби, у тому числі АПК, однак низькими залишаються якість перевезень, швидкість доставки вантажів, рівень сервісного обслуговування; доволі високим є рівень екологічного навантаження на довкілля, недостатньо використовується транзитний потенціал. Найбільш розвиненими є автомобільний та залізничний види транспорту. Нині значна частина вантажів АПК перевозиться транспортом загального користування, із застосуванням спеціалізованих та магістральних видів.

Транспортна інфраструктура АПК за багатьма кількісними і якісними параметрами не відповідає рівню розвитку цього сектору. Проте за основними показниками транспортної забезпеченості аграрної сфери (щільністю сільської автомобільної мережі, загальною чисельністю вантажних автомобілів у агроформуваннях) регіон належить до середньозабезпечених в Україні. У розвитку транспортної інфраструктури АПК спостерігаються суттєві територіальні відмінності зумовлені спеціалізацією АПК, рівнем концентрації виробництва, особливостями сільського розселення, урбанізованістю території, локалізацією споживчого попиту. Аналіз територіальної диференціації забезпеченості вантажними автомобілями показав, що найбільша чисельність автотранспорту зосереджена у районах інтенсивного аграрного виробництва (рис. 2). Однак забезпеченість вантажними автомобілями агроформувань не відповідає мінімальним потребам (70% від потреб), а враховуючи технічну спрацьованість автомобілів – лише на 50%. Парк транспортних засобів регіону має нераціональну структуру, щорічно скорочується, погіршуються основні технічні характеристики. У господарствах регіону понад 73% вантажних автомобілів мають термін експлуатації більше 10 років. Недостатньою є кількість спеціалізованих транспортних засобів. Найбільш проблемним є забезпечення вантажними автомобілями фермерських господарств. На 100 фермерських господарств нині припадає 23 вантажні автомобілі.

Транспортна мережа регіону характеризується низькою якістю, значними територіальними диспропорціями у розвитку. Щільність автомобільних доріг з твердим покриттям у регіоні нижча порівняно з середнім значенням в Україні. Більшість автошляхів мають низький технічний рівень, не відповідають постійно зростаючій інтенсивності руху автотранспорту і параметрам сучасних вантажних автомобілів. Найбільш проблемною є мережа автомобільних доріг у сільській місцевості, особливо це стосується сільських доріг місцевого значення та внутрішньогосподарських технологічних шляхів. Частка доріг з твердим покриттям у загальній довжині сільських автомобільних доріг становить 79%, із них 43% ‑ мають низькоякісні перехідні покриття.

У транспортній інфраструктурі АПК спостерігаються негативні тенденції: погіршення матеріально-технічної бази підприємств, старіння та зменшення кількості транспортних засобів, скорочення інвестицій та будівництва автошляхів. Це відповідно вплинуло розвиток АПК, зростають транспортні витрати, втрачається сільськогосподарська продукція, знижується її якість.

У перевезеннях вантажів АПК домінує автомобільний транспорт, який перевозить понад 72 % вантажів. На залізничний транспорт припадає 8%, на інші види (гужовий, тракторний) – до 20%, що використовуються переважно на внутрішньогосподарських маршрутах. Впродовж 1990-2006 рр. відбулося значне скорочення перевезень в АПК, що зумовлено структурними змінами та територіальною організацією аграрного виробництва. Значні диспропорції у обсягах перевезення вантажів АПК виявляються у регіональному розрізі. Потужні вантажопотоки характерні для приміської зони та районів лісостепу, що мають високий рівень розвитку аграрного сектору. Встановлено значну кореляційну залежність між рівнем розвитку АПК та його транспортним обслуговуванням. Коефіцієнт кореляції між виробництвом сільськогосподарської продукції і обсягом вантажів АПК становить 0,67.

Залізничний транспорт забезпечує переважно міжрегіональні зв’язки АПК. У регіоні функціонують спеціалізовані залізничні станції з відправлення вантажів АПК: хлібних вантажів (Сквира, Переяславська, Біла Церква, Миронівка), цукрових буряків та цукру (Андрушівка, Рокитне, Бахмач, Носівка). Роль залізничного транспорту зростає у зв’язку зі збільшенням виробництва експортоорієнтованої продукції АПК (зернових, насіння соняшнику, ріпаку).

Транспортне обслуговування АПК здійснюється транспортними формуваннями різних форм власності, підпорядкування, спеціалізації та розмірів: транспортними засобами сільськогосподарських підприємств, заготівельних і переробних формувань, власними засобами виробничих та невиробничих структур і фермерів. Зросло використання особистого автотранспорту та невеликих приватних транспортних підприємств. Проте їх розвиток не набув значного поширення. У подальшому буде збільшуватися конкуренція між різними перевізниками у сфері АПК, що сприятиме підвищенню якості послуг, зниженню тарифів і транспортних витрат, з одного боку, з другого – зростанню ефективності виробництва. У регіоні недостатній рівень розвитку агросервісних та маркетингових організацій, які надають транспортні послуги. Важливого значення набувають якісні послуги транспортної інфраструктури, підвищення рівня транспортного сервісу застосування новітніх технологій у перевезенні та зберіганні сировини, розвиток ринку транспортних послуг у сфері АПК.

Трансформаційні процеси, що відбуваються в умовах ринку, зумовили зміни у розвитку транспорту, його ролі у підвищенні ефективності розвитку всіх сфер АПК, особливо сільського господарства і переробної промисловості, формування внутрішнього аграрного ринку, підвищенні якості продукції. Поступово втрачає свою роль приміський АПК за рахунок постачання продукції з районів зональної спеціалізації сільського господарства. Завдяки вдосконаленню технологій перевезень та транспортних засобів, зростанню рівня збереження й швидкості доставки вантажів, застосуванню нових видів тари та упаковки змінюється зміст понять «транспортабельність» продукції та «сировинна зона». Трансформацію сировинних зон досліджено на прикладі Канівського маслосирзаводу. Побудова картографічної моделі потенціалу поля постачання сировини показала, що нині значно розширилися відстані доставки сировини на переробне підприємство, сировинна зона є нефіксованою, динамічною, часто змінює свою конфігурацію, що впливає на стабільність роботи підприємства, його ефективність.

Роль транспортного обслуговування АПК зростатиме у зв’язку з поглибленням зональної спеціалізації та підвищенням рівня концентрації виробництва окремих видів сільськогосподарської продукції, розвитком агробізнесу, формуванням продовольчих ринків, реалізацією експортного потенціалу регіону. З посиленням конкуренції змінюються вимоги до транспортного обслуговування, розширюється попит на транспортні послуги, зростає потреба у якісному новому рівні перевезень та доставки вантажів щодо швидкості, якості, збереженості вантажів, точності, надійності, адресності.

У четвертому розділі **«Основні напрями вдосконалення транспортної інфраструктури АПК Київського Придніпров’я в умовах ринкової системи господарювання»** виявлено територіальні відмінності у розвитку транспортної інфраструктури АПК, обґрунтовано напрями вдосконалення транспортного обслуговування, встановлено роль міжнародних транспортних коридорів у підвищенні експортного потенціалу АПК, визначено екологічні проблеми розвитку транспортної інфраструктури.

Типізація регіону за особливостями розвитку транспортної інфраструктури АПК проводилася у декілька стадій. За допомогою факторного аналізу були відібрані найбільш суттєві показники. Вони були сформовані у 3 групи параметрів: І група показників характеризує розвиток АПК (концентрація сільськогосподарського виробництва, виробництво продукції рослинництва, виробництво продукції харчової промисловості, темпи зростання аграрного виробництва); ІІ група - транспортне забезпечення АПК (щільність автошляхів загального користування, щільність сільських доріг на 1000 га с-г угідь, чисельність автомобілів у аграрних підприємствах); ІІІ група – транспортне обслуговування АПК (перевезення вантажів АПК на 1 га с-г угідь, темпи зростання перевезень у сфері АПК). Для зазначених груп показників були обраховані індекси та визначено інтегральний індекс розвитку транспортної інфраструктури АПК. Наступним етапом типізації була побудова тривимірної моделі розвитку основних параметрів транспортної інфраструктури. У тривимірному просторі чітко позначилося розмежування районів на 4 групи.

Кількісним критерієм виділення типів є інтегральний індекс розвитку транспортної інфраструктури АПК, якісним – ступінь співвідношення між її основними показниками. Виділено 4 типи районів за особливостями розвитку транспортної інфраструктури АПК. У межах ІІ та ІІІ типів, у свою чергу, виділяються по 4 підтипи за особливостями співвідношення та розвитком окремих параметрів транспортної інфраструктури АПК (рис. 3). У просторовому зосередженні транспортної інфраструктури АПК простежуються певні закономірності: до І типу з високими показниками розвитку АПК і транспортної інфраструктури відносяться приміські райони. До ІІ типу - переважно райони лісостепової зони. Для них характерні показники розвитку АПК вище середнього рівня та значні відмінності у транспортному забезпеченні. Райони ІІІ типу відзначаються середніми показниками розвитку АПК і його транспортного обслуговування. Вони розміщені у зоні переходу лісостепу і Полісся. До ІV типу належать поліські райони, для яких характерні низький рівень розвитку транспортної інфраструктури АПК та її складових. Проведена типізація є основою для розроблення напрямів удосконалення транспортної інфраструктури АПК.

Територією регіону проходять ділянки критських МТК №3 і №9, залізнична ділянка МТК №5, транспортний коридор Європа – Азія. Південну частину регіону перетинають невеликі ділянки МТК Балтійське море – Чорне море, TRACECA. Вони значно підвищують конкурентні переваги АПК, сприяють використанню його експортного потенціалу.Регіон єодним з провідних експортерів продукції АПК (56% обсягу українського експорту).

Розроблено стратегію розвитку транспортної інфраструктури АПК регіону, яка містить систему заходів, що спрямовані на розбудову та реорганізацію транспортної інфраструктури АПК, зокрема технологічне вдосконалення та оновлення транспортних засобів, шляхів сполучення, застосування новітніх технологій у перевезенні та зберіганні сировини, удосконалення форм транспортного обслуговування АПК, застосування логістики, підвищення сервісу транспорту з урахуванням екологічних вимог, розвиток ринку транспортних послуг. Також розроблено напрями вдосконалення транспортного обслуговування АПК для кожного типу районів, що сприятимуть підвищенню ефективності виробництва АПК у ринкових умовах, формуванню продовольчих ринків, підвищенню конкурентоспроможності експортного потенціалу АПК.

Для районів І типу важливе значення має відповідність між зростаючими потребами АПК у транспортних послугах та рівнем їх розвитку, підвищення якісних

показників транспортного обслуговування, застосування сучасних технологій перевезення, логістики. Для районів ІІ типу необхідно підвищити ефективність використання наявного транспортного потенціалу для розвитку АПК. У цьому напрямі важливе значення має раціональне поєднання використання власних транспортних підрозділів та перевізників різних форм власності, структуризація ринку транспортних послуг, їх диверсифікація і використання у сфері АПК. У районах ІІІ типу необхідно покращити технічні характеристики та якість транспортної мережі, удосконалити структуру транспортних засобів відповідно до потреб аграрних господарств з урахуванням їх спеціалізації. У районах ІV типу першочергове значення має розвиток транспортної мережі, збільшення частки доріг з твердим покриттям, поліпшення їх технічного обслуговування, підвищення рівня забезпечення сільськогосподарських товаровиробників транспортними засобами.

**ВИСНОВКИ**

Проведене дисертаційне дослідження дозволило розв’язати наукове завдання щодо розробки суспільно-географічних засад вивчення та аналізу транспортної інфраструктури АПК регіону в умовах ринкової системи господарювання, що виявляється у визначенні основних тенденцій та територіальних особливостей її функціонування та обґрунтуванні напрямів удосконалення транспортного обслуговування АПК.

Основні наукові та практичні результати:

1. Встановлено недостатню наукову розробленість проблеми дослідження транспортної інфраструктури АПК в умовах ринку із суспільно-географічних позицій. Сучасні наукові розробки з питань транспортного обслуговування висвітлені здебільшого в роботах вчених-економістів та присвячені економічним питанням функціонування транспорту в АПК, його трансформації в ринкових умовах. Дослідження транспортної інфраструктури АПК із суспільно-географічних позицій на регіональному рівні дають можливість виявити відмінності й територіальні особливості її розвитку, обґрунтувати напрями удосконалення транспортного обслуговування АПК з урахуванням загальнодержавних пріоритетів і місцевих чинників.

2. У сучасних умовах зростає роль транспорту, він стає однією з важливих інфраструктурних складових господарства регіону. На фоні скорочення частки транспортних витрат підвищуються вимоги до швидкості та якості транспортування, комплексного обслуговування споживачів. Транспортна система стає все більше інтегрованою і комплексною, трансформується у складну товаропровідну логістичну систему.

Транспортна інфраструктура є інтегратором, системоутворюючим елементом АПК, що забезпечує виробничий процес, формується і функціонує в нерозривному зв’язку з ним та транспортною системою регіону, а також є важливим чинником розвитку та підвищення ефективності агропромислового сектору. Основними функціями транспорту у сфері АПК є: забезпечення виробництва сільськогосподарської продукції; своєчасна доставка сировини на переробні підприємства; сприяння маркетинговій діяльності, доведення готової продукції до споживача. Високий рівень транспортного забезпечення та обслуговування створюють можливості для підвищення конкурентоспроможності АПК, поглиблення територіального поділу праці, формування агропродовольчих ринків, більш ефективного використання агроресурсного потенціалу територій.

3. Транспортна інфраструктура АПК – це територіальне та функціональне поєднання шляхів сполучення, транспортних засобів, різноманітного технічного обладнання, систем управління транспортними процесами, що взаємодіючи спільно, задовольняють потреби АПК у перевезеннях та інших послугах, необхідних для виробництва й реалізації агропромислової продукції. В умовах ринкових відносин поняття транспортної інфраструктури розширюється, доповнюється об’єктами ринкової інфраструктури, що забезпечують фінансову підтримку (кредитування, лізинг, страхування), здійснюють маркетингове, інформаційне та рекламне обслуговування. Важливого значення набувають транспортно-логістичні центри, складські й вантажні термінали.

У сучасних умовах роль транспортної інфраструктури істотно зростає. Це зумовлено становленням агробізнесу, змінами у спеціалізації, виробничій діяльності, рівнях концентрації виробництва сільськогосподарської продукції, формуванням продовольчих ринків, реалізацією експортного потенціалу регіонів.Підвищуються вимоги до транспортування продукції, зокрема швидкості її доставки, надійності, асортименту, якості та екологічності. Важливе місце відводиться транспорту у системах дистрибуції та виконанні соціальної функції. Зменшення частки транспортної складової та поліпшення якості транспортного обслуговування є важливими напрямами підвищення конкурентоспроможності агропромислового сектору.

4. Запропонована методика суспільно-географічного дослідження транспортної інфраструктури АПК регіону включає такі основні напрями: виявлення регіональних особливостей АПК, його потреб у транспортному обслуговуванні; сучасного стану транспортної інфраструктури АПК, визначення її територіальних відмінностей, особливостей та основних тенденцій розвитку, розроблення напрямів удосконалення транспортного обслуговування АПК. У процесі дослідження особлива увага звернена на роль приватного сектору, розвиток агробізнесу, формування аграрного ринку, попит на продовольчу продукцію, розвиток ринку транспортних послуг.

5. АПК є одним з провідних міжгалузевих комплексів Київського Придніпров’я, що визначає його місце у територіальному поділі праці. Виявлено територіальні відмінності у рівні концентрації виробництва, спеціалізації та структурі АПК, його територіальній організації. У структурі та територіальній організації АПК відбулися значні зміни. Зросла частка продукції, виробленої приватним сектором, з’явилися нові форми господарювання, трансформувалася система зв’язків між виробниками сільськогосподарської продукції та переробними підприємствами, змінилася локалізація видів аграрної діяльності, динамічно розвиваються приватні підприємства, орієнтовані на потреби внутрішнього ринку. Це вплинуло на транспортне обслуговування та вимоги до нього. Незважаючи на спад виробництва, потреби у транспорті не зменшуються, тому що продукція завозиться з інших регіонів, у тому числі малотранспортабельна у свіжому вигляді, зростають вимоги до сервісного обслуговування у цій сфері.

6. Основними чинниками розвитку транспортної інфраструктури АПК є: значна концентрація аграрного виробництва, зосередження переробної промисловості, наявність міської агломерації (розвиненого споживчого ринку), столичність, інвестиційна привабливість, фінансові ресурси, розвиненість об’єктів ринкової інфраструктури, вигідне транспортно-географічне положення, розвинені магістральні види транспорту. Існує значна кореляційна залежність між рівнем розвитку АПК та його транспортним обслуговуванням. Київське Придніпров’я належить до середньозабезпечених за основними показниками розвитку транспортної інфраструктури АПК, однак за багатьма параметрами вона не відповідає рівню розвитку цього сектору. Значні територіальні диспропорції у розвитку транспортної інфраструктури зумовлені спеціалізацією АПК, територіальним рівнем зосередженості виробництва, урбанізованістю території, локалізацією споживчого попиту.

7. Встановлено, що структурні, територіальні перетворення в аграрній сфері значною мірою позначилися на транспортно-економічних зв’язках та транспортному обслуговуванні основних товаровиробників, зумовили зміни у структурі використання різних видів транспорту, темпах розвитку перевезень, обсягах і частках окремих різновидів вантажів, географії перевезень. Спостерігаються негативні тенденції у транспортній інфраструктурі АПК: погіршення матеріально-технічної бази підприємств, старіння та скорочення кількості транспортних засобів, зменшення інвестицій та будівництва автошляхів. Це впливає на ефективність АПК, збільшуються транспортні витрати, втрачається сільськогосподарська продукція, знижується її якість. Зростають територіальні диспропорції у розвитку транспортної інфраструктури АПК між приміськими і поліськими районами. У приміській зоні підвищується асортимент транспортних послуг, відбувається їх уніфікація, збільшується кількість перевізників, посилюються вимоги до якості транспортного обслуговування і мінімальних термінів доставки, збереженості вантажів, умов перевезення.

Значні трансформації у транспортному обслуговуванні АПК відбулися на рівні сировинних зон. Скорочення виробництва окремих видів сільськогосподарської продукції (цукрових буряків, молока, м’яса), зниження концентрації аграрної сфери зумовили розширення зон доставки сировини на переробні підприємства. Нині сировинні зони нефіксовані, динамічні, часто змінюють конфігурацію, мають значний радіус. Постають проблеми щодо зменшення кількісних і якісних втрат сировини при транспортуванні, скорочення витрат на доставку, раціональної організації сировинних зон.Відбулися значнізміни у транспортному обслуговуванні приміського АПК, який втратив свою роль за рахунок постачання продукції з районів зональної спеціалізації.

8. На основі визначення індексів розвитку АПК, транспортного забезпечення та транспортного обслуговування здійснена типізація адміністративних районів Київського Придніпров’я за рівнем розвитку транспортної інфраструктури АПК. Кількісним критерієм виділення типів є інтегральний індекс розвитку транспортної інфраструктури АПК, якісним – ступінь співвідношення між її основними показниками. У просторовому зосередженні транспортної інфраструктури АПК простежуються певні закономірності: високі показники розвитку АПК і транспортної інфраструктури спостерігаються у приміських районах. Для лісостепової зони регіону характерні показники розвитку АПК вище середнього рівня та значні відмінності у транспортному забезпеченні. Середніми показниками розвитку АПК і його транспортного обслуговування відзначаються райони, що розміщені у зоні переходу лісостепу і Полісся. Низький рівень розвитку транспортної інфраструктури АПК та її складових характерний для поліських районів.

9. Розроблено стратегію розвитку транспортної інфраструктури АПК регіону, що містить систему заходів, спрямованих на розбудову та реорганізацію транспортної інфраструктури, зокрема технологічне вдосконалення та оновлення транспортних засобів, шляхів сполучення, застосування новітніх технологій у перевезенні та зберіганні сировини, удосконалення форм транспортного обслуговування АПК, застосування логістики, підвищення транспортного сервісу з урахуванням екологічних вимог, розвиток ринку транспортних послуг. На основі проведеної типізації регіону за розвитком транспортної інфраструктури АПК визначено напрями удосконалення для кожного типу районів. Ці заходи сприятимуть підвищенню ефективності виробництва та конкурентоспроможності АПК у ринкових умовах, формуванню продовольчих ринків, реалізації експортного потенціалу регіону.

**СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

**Статті в наукових фахових виданнях:**

1. Пашинська Н. М. Основні напрями суспільно-географічного дослідження транспортної інфраструктури регіонального АПК (на прикладі Київського Придніпров’я) / Н. М. Пашинська // Український географічний журнал. – 2004. ‑ № 1. – С. 38–43.

2. Пашинська Н. М. Транспортна інфраструктура – важливий чинник розвитку АПК України в умовах ринкових перетворень / Н. М. Пашинська // Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету. Серія : Географія. – 2004. – Вип. 7. – С. 152–159.

3. Пашинська Н. М. Сучасні тенденції розвитку транспортної інфраструктури АПК Київського Придніпров’я / Н. М. Пашинська // Географія і сучасність. Зб. наук. праць Національного педагогічного університету ім. М. П.Драгоманова. – 2004. – Вип. 12. – С. 91‑97.

4. Пашинська Н. М. Сучасний стан та тенденції розвитку транспортної системи регіонів України в умовах трансформаційних процесів / Н. М. Пашинська // Часопис соціально-економічної географії Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна. – 2007. ‑ Вип. 3 (2). – С. 198‑208.

**Публікації в інших виданнях, тези наукових доповідей:**

5. Пашинська Н. М. Транспортна система Житомирщини : особливості функціонування з позицій забезпечення збалансованого розвитку / Н. М. Пашинська // Наукові засади збалансованого розвитку регіону : Науковий збірник «Велика Волинь». Праці Житомирського науково-краєзнавчого товариства дослідників Волині. – Вип. 40 – Житомир : В. Котвицький, 2008. – С. 185‑192.

6. Пашинська Н. М. Еколого-географічні проблеми розвитку транспортної системи Київського Придніпров’я / Н. М. Пашинська // Регіональні екологічні проблеми : Зб. наук. праць. – Київ : ВГЛ „Обрії”, 2002. – С. 312‑314.

7. Пашинська Н. М. Суспільно-географічні підходи до дослідження транспортної інфраструктури АПК / Н. М. Пашинська // Географічна наука і освіта в Україні. Тези доповідей ІІ Міжнар. наук-практ. конф., (Київ, 26‑27 березня 2003 р.). – Київ : ВГЛ „Обрії”, 2003. – С. 177‑179.

8. Пашинська Н. М. Транспортна інфраструктура АПК у зоні впливу великого міста / Н. М. Пашинська // Суспільно-географічні проблеми розвитку продуктивних сил України : матеріали ІІІ Всеукр. наук-практ. конф., (Київ, 20‑21 квітня 2004 р.). – Київ : ВГЛ „Обрії”, 2004. – С. 197‑198.

9. Пашинська Н. М. Основні аспекти дослідження транспортної інфраструктури сільських територій для потреб реалізації Державної програми розвитку села / Н. М. Пашинська // Конструктивна географія : становлення, сучасні досягнення та перспективи розвитку. Збірник тез доповідей. – К. : НПУ ім. М. П. Драгоманова, 2006. ‑ С. 153‑154.

10. Пашинська Н. М. Територіальні особливості розвитку транспортної інфраструктури АПК регіону / Н. М. Пашинська // Матеріали міжнар. наук.-практ. конф. “Регіон – 2007 : стратегія оптимального розвитку”, (Харків, 17-18 квітня 2007 р.) / Гол. ред. колегії В. С. Багіров // Харків : РВВ Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна, 2007. – С. 179‑180.

11. Пашинська Н. М. Суспільно-географічні аспекти розвитку транспортної системи України у контексті євроінтеграційних процесів / Н. М. Пашинська // Європейські інтеграційні процеси і транскордонне співробітництво : Тези доповідей IV Міжнар. наук.-практ. конф. студентів, аспірантів і молодих науковців, Луцьк, 17‑18 травня 2007 р. / За ред. В. Й. Лажніка і С. В. Федонюка. – Луцьк : РВВ “Вежа”, 2007. – С. 446‑448.

12. Пашинська Н. М. Основні пріоритети функціонування транспортної системи України у контексті забезпечення збалансованого розвитку / Н. М. Пашинська // Географія в інформаційному суспільстві. Зб. наук. праць. У 4-х тт. – К. : ВГЛ Обрії, 2008. – Т. 2. – С. 318‑320.

13. Пашинська Н. М. Місце та значення транспортної системи у забезпеченні сталого (збалансованого) розвитку / Н. М. Пашинська // Стратегія забезпечення сталого розвитку України : Матеріали міжнар. наук.-практ. конф., (Київ, 20 травня 2008 р.). У 3-х частинах. – К. : РВПС України НАН України, 2008. – Ч. 2. – С. 300‑304.

14. Пашинська Н. М. Транспортна система Київського Придніпров’я у контексті розвитку АПК / Н. М. Пашинська // Проблеми розвитку наук про Землю в баченні молодих науковців : Матеріали міжнар. наук. конф., (Київ, 29-30 травня 2008 р.) / Ін-т географії НАНУ. – К. : Реферат, 2008. – С. 74‑75.

**АНОТАЦІЯ**

**Пашинська Н.М. Транспортна інфраструктура АПК регіону в умовах ринкової системи господарювання (суспільно-географічне дослідження на прикладі Київського Придніпров’я).** – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук зі спеціальності 11.00.02 – економічна та соціальна географія. ‑ Інститут географії НАН України, Київ, 2009.

У роботі обґрунтовано суспільно-географічні засади розвитку транспортної інфраструктури АПК в умовах ринкових перетворень, виявлено її роль, особливості та тенденції розвитку. Розширено і поглиблено суть поняття „транспортна інфраструктура АПК” та виявлено систему чинників, що впливають на її розвиток в сучасних умовах. Розроблено методику суспільно-географічного дослідження транспортної інфраструктури АПК регіону з урахуванням ринкових перетворень. Дано комплексний економіко-географічний аналіз транспортної інфраструктури АПК у взаємозв’язку з особливостями його структури та спеціалізації (на прикладі Київського Придніпров’я). Проведено типізацію адміністративних районів Київського Придніпров’я за рівнем розвитку транспортної інфраструктури АПК. Обґрунтовано напрями вдосконалення транспортної інфраструктури АПК регіону з урахуванням суспільних трансформацій та новітніх тенденцій його розвитку в умовах ринку.

**Ключові слова:** транспортна інфраструктура АПК, транспортна система, транспортне обслуговування, транспортна мережа, агропромисловий комплекс, агробізнес, ринкова система господарювання.

**АННОТАЦИЯ**

**Пашинская Н.Н. Транспортная инфраструктура АПК региона в условиях рыночной системы хозяйствования (общественно-географическое исследование на примере Киевского Приднепровья).** – Рукопись.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата географических наук по специальности 11.00.02 – экономическая и социальная география. – Институт географии НАН Украины, Киев, 2009.

В работе обоснованы общественно-географические основы развития транспортной инфраструктуры АПК в условиях рыночных преобразований, определена ее роль, особенности и тенденции развития. С позиций общественной географии расширено и углублено сущность понятия «транспортная инфраструктура АПК». Определены основные структурные элементы транспортной инфраструктуры АПК и систему факторов, которые влияют на ее формирование. Сформулированы основные тенденции развития транспортной инфраструктуры АПК в условиях рыночных трансформаций. Разработана методика общественно-географического исследования транспортной инфраструктуры АПК региона с учетом рыночных преобразований. Исследован АПК Киевского Приднепровья, его структура, специализация, трансформация в рыночных условиях, основные специализированные АПК и их потребности в перевозках. Проведен комплексный анализ транспортной инфраструктуры АПК региона, выявлены ее структурные и территориальные особенности. Выявлены изменения в формировании элементарных АПК на уровне «сырьевая зона - перерабатывающее предприятие» (на примере молокоперерабатывающей отрасли). Проведена типизация административных районов Киевского Приднепровья по уровню развития транспортной инфраструктуры АПК. Количественным критерием выделения типов является интегральный индекс развития транспортной инфраструктуры АПК, качественным – степень соотношения между уровнями развития транспортного обеспечения и транспортного обслуживания АПК. Разработана стратегия развития транспортной инфраструктуры АПК региона, которая содержит систему мероприятий, направленных на реконструкцию и реорганизацию транспортной инфраструктуры, в частности технологическое совершенствование и обновление транспортных средств, путей сообщения, применение новейших технологий в перевозке и хранении сырья, усовершенствование форм транспортного обслуживания АПК, применение логистики, повышение транспортного сервиса, с учетом экологических требований, развитие рынка транспортных услуг. На основе проведенной типизации региона относительно развития транспортной инфраструктуры АПК определенны направления усовершенствования для каждого типа районов.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура АПК, транспортная система, транспортное обслуживание, транспортная сеть, агропромышленный комплекс, агробизнес, рыночная система хозяйствования.

**SUMMARY**

**Pashynska N.M. The transport infrastructure of agroindustrial complex of region in the conditions of the market system of menage (human geographical research by the example of Kyiv Prydniprovya).** ‑ Manuscript.

Dissertation for the degree of Candidate of Geographical Science. Specialty 11.00.02 – Economic and Social Geography. – Institute of Geography of National Academy of Sciences of Ukraine, Kyiv, 2009.

The human geographical fundamentals of development of transport infrastructure of agroindustrial complex in the conditions of market transformations are provided; its role, peculiarities and tendencies of development are defined in the thesis. The essence of the conception “transport infrastructure of agroindustrial complex” is extended and deepened; the system of factors which influence on its development in modern conditions are defined. The methodology of human geographical study of transport infrastructure of agroindustrial complex of region taking into account market transformations is developed. The complex economic-geographical analysis of transport infrastructure of agroindustrial complex is realized interacting with the peculiarities of his structure and specialization (on the example ofKyiv Prydniprovya). The typology of administrative district of Kyiv Prydniprovya according to the level development of transport infrastructure of agroindustrial complex is developed. Recommendations for the perfection of transport infrastructure of agroindustrial complex of region are provided.

**Key words:** transport infrastructure of agroindustrial complex, transport system, transport service, transport network, agroindustrial complex, agribusiness, market system of menage.

Для заказа доставки данной работы воспользуйтесь поиском на сайте по ссылке: <http://www.mydisser.com/search.html>