

КЛЮЧОВІ ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ ТА ФАКТОРИ РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІАЛЬНО-ВИРОБНИЧИХ СИСТЕМ (ТВС) В ЕКОНОМІЧНІЙ ТА СОЦІАЛЬНІЙ ГЕОГРАФІЇ

Гладкий О. В., Жученко В. Г.

ВСТУП

Удосконалення господарського механізму України в період формування ринкової економіки здійснюється на основі проведення наукових досліджень, у тому числі в галузі формування ефективних всебічно розвинених територіально-виробничих систем і раціональної територіальної організації виробництва. Всебічний аналіз процесів, що відбуваються в економічній, соціальній та природно-екологічній сферах життя суспільства, глибокі наукові узагальнення сприяють розробці обґрунтованих рекомендацій, спрямованих на поліпшення територіальної організації виробництва, зокрема, вдосконалення спеціалізації і комплексного розміщення галузей, раціоналізації виробничо-територіальних зв'язків на основі розвинутого обміну та посилення економічної ефективності господарювання. Пізнання законів суспільно-географічного системоутворення дозволяє розкрити додаткові джерела підвищення рентабельності господарства і продуктивності праці, його фондоозброєності і фондовіддачі, що має неабияке значення для подальшого розвитку економіки України та її територіально-виробничих систем.

Ключові передумови формування та фактори розвитку ТВС вивчались багатьма вченими, зокрема Н.І. Шрагом, Ф.Д. Заставним, Л.М. Корецьким. Більш детально роль населення розкрили Г.М. Лаппо, Ю.І. Пітюренко, В.В. Покшишевський, В. Г. Давидович. Значенню мінеральних ресурсів присвячені праці О.О. Мінца, І.О. Горленко, І.В. Комара, В. Г. Удовенко; транспорту – М. М. Казанського, І. В. Нікольського. Проблемами інфраструктури займалися І. М. Маєргойз, К. М. Космачов та ін. У багатьох працях підкреслюється, що населення, природні ресурси, транспорт – тільки умови, середовище, чинники ТВС, а не його елементи. Тому правильною можна вважати точку зору Е.Б. Аласва,

Т.М. Калашнікової та інших, які стверджують, що ТВС має виключно виробничий статус.

Сьогодні посилилась увага до вивчення наукових і прикладних проблем суспільно-географічного системоутворення в межах України. При цьому особливого значення набуває оцінка природних умов і ресурсів, обґрунтування напрямків спеціалізації територіально-виробничих систем адміністративних областей і макрорегіонів, прогнозування розвитку окремих галузей і міжгалузевих систем на основі глибокого вивчення умов і факторів виробництва, екологічні аспекти територіально-виробничого системоутворення¹.

Саме тому в роботі розкриті особливості економічних, природних, розселенських і транспортних передумов розміщення і територіальної організації ТВС.

1. Природні передумови

Розвиток територіальних систем виробництва значною мірою залежить від природних ресурсів, особливо від постачання корисних копалин, палива та води, включаючи гідроенергетику, від лісів, сільського господарства та морських ресурсів. Процес праці на виробництві включає в себе необхідну кількість трудових ресурсів та інтелектуальних здібностей. Предмет праці – це природна речовина, яку можна переробляти за допомогою праці. Основними предметами праці є всі види сировини та паливних матеріалів. Усі відомі види сировини отримують із природи шляхом видобутку та переробки природних ресурсів. Сировина є невід’ємною частиною засобів виробництва. Як продукт праці, вона переробляється в інші продукти, які становлять матеріальний вміст усіх промислових товарів – інструментів та товарів народного споживання².

¹ Гладкий О.В., Килівник В.С. Сутність регіональної конкурентоспроможності локальних територіально-виробничих систем / Теорії конкуренції та практики визначення конкурентоспроможності в умовах безпекоорієнтованого розвитку: колективна монографія. / За ред. М.М. Меркулова; відп. ред. В. І. Захарченко; ОНПУ, ІДГУ. – Ізмаїл, Одеса: Фенікс, 2020. – С. 46-58.

² Гладкий О.В. Теоретичні основи територіально-виробничого системоутворення в національній економіці // Національна економічна діяльність і міжнародні економічні відносини: сучасний стан та тенденції розвитку : колективна монографія / Кол. авторів. Полтава: ПП «Астрия», 2020. С. 8-12.

В умовах технологічної революції зростає залежність між розвитком регіональної системи виробництва та пропозицією сировини і палива. Незважаючи на впровадження нових ресурсозберігаючих технологій, споживання сировини та паливних ресурсів стрімко зростає. У структурі виробничих витрат української територіальної виробничої системи частка матеріалів зростає, а частка витрат на оплату праці та амортизацію зменшується. Тому головне завдання ефективної регіональної організації сектору економіки ресурсів – зменшити собівартість сировини та палива на одиницю продукції, зменшити відходи виробництва та замінити дорогу сировину на більш дешеву.

Україна має велику кількість мінеральних ресурсів, а також паливно-енергетичних ресурсів. За оцінками експертів, загальний потенціал природних ресурсів України перевищує 17 мільярдів доларів США. Основну частку цієї вартості складають паливно-енергетичні ресурси – 71,9%, далі йдуть металургійні сировинні ресурси – 16,6%, будівельні матеріали – 6,9%, металургійна промисловість – неметалева сировина – 2,3%, гірничо-хімічна сировина – 2,3 %.

Мінеральні ресурси України є важливим чинником росту у виробничій системі багатьох територій. Це пояснюється не тільки великими запасами певних корисних копалин, а й високим рівнем їх освоєння. Рівень розробки розглядається як відношення запасів розроблених родовищ А+В+С1 до всіх запасів цих груп. Найбільш широко мінеральні ресурси використовуються у міжвідомчих територіальних виробничих системах, таких як паливо та енергія, металургія, хімічна та нафтохімічна промисловість, виробництво машин та будівництво.

Лісові ресурси представлені лісовими фондами країни і поділені на три групи. До першої групи належать ліси з водоохоронною цінністю, захистом ґрунтів, охороною та рекреаційною цінністю тощо. Вони утворюють зелені насадження навколо міст, тому комерційна розробка цих лісів заборонена. До другої групи належать ліси, які допускають часткову розробку деревини, за умови, що кількість промислових вирубок не перевищує річного приросту деревини на певній території. Третій тип лісу є головною метою промислового розвитку.

В Україні площа лісів не перевищує 13% (у 2,5 рази менше, ніж у всіх країнах СНД). У західних та північних областях України площа лісів становить 20-40%, у Карпатах – понад 40%, у Поліссі –

25,7%. В зоні українського степу площа лісів не перевищує 4% загальної площі. Україна задовольняє свій попит на деревину за рахунок 20-25% власних ресурсів.

Морські ресурси є основою формування територіальних виробничих систем для видобутку та переробки харчових продуктів, лікарських засобів, горючих матеріалів, металів та інших хімічних речовин. Океан є джерелом рибних ресурсів, цінних водоростей та промислових тварин. Найголовніше – це рибні ресурси – основа формування рибальських підприємств. Основою сучасного рибальства в більшості басейнів є морське рибальство, яке включає сотні промислів, переробку риби та транспортування холодильних флотів. Такі судна ловлять рибу у відкритому морі, значна частина якої переробляється на плавучих рибних фермах, а частина транспортується на узбережжя до прибережних рибних господарств. Невеликі рибальські флоти ловлять рибу у прибережних водах і забезпечують місцевий попит на свіжу рибу.

Широкий розвиток прибережних ферм із використанням штучно вирощених мідій, морських огірків, морської капусти та іншої цінної харчової сировини має широкі перспективи. Створюється напівпромислове господарство з підводним комплексом.

Територіальна виробнича система України, особливо система промислового виробництва, має дуже високий рівень забруднення навколишнього середовища через її орієнтацію на сировину, застарілі основні фонди та недостатнє впровадження екологічних технологій та заходів. Це пояснюється різноманітними факторами: домінуючим становищем у структурі промислового виробництва гірничодобувної, металургійної та хімічної промисловості, високим ступенем індустріалізації (на основі виробництва засобів виробництва) у великих містах та міських житлових районах часів соціалістичного періоду.

Система обов'язкових екологічних заходів, що використовуються для оптимізації екологічної рівноваги регіональної виробничої системи під час планової економіки, була неефективною і не могла усунути першопричину погіршення екологічних проблем. Ось чому розробка та впровадження ринкового підходу до створення екологічного балансу господарських ресурсів різних регіонів в Україні сьогодні набула особливого значення.

У працях багатьох вчених досліджувалися екологічні проблеми розвитку територіальної виробничої системи. Зокрема, праці

А.Т. Хрущова, А.Ю. Пробста, В.І. Захарченка, С. І. Іщука та інших присвячені встановленню теоретико-методологічних основ раціонального використання ТВК та охорони навколишнього середовища. У роботах І. О. Горленко, Л.Г. Руденка, С.М. Малюка та інших проаналізовано вплив економічного розвитку територіальної виробничої системи на екологію.

За кордоном Масахіта Фуджіта та Жан-Франсуа Тісс, Вільям Хендерсон, Крістіан Гьорнс-Андерсен займалися певними аспектами оптимізації екологічного розвитку територіальної виробничої системи та впровадженням ринкових моделей її функціонування. Аналізуючи роботи вищезгаданих науковців, можна зробити висновок, що завдяки широкому впровадженню ринкових механізмів суспільного розвитку можна ефективно здійснювати коригування природного процесу управління та знизити рівень шкідливого навантаження територіальної виробничої системи на природне середовище. Все це було спрощено до формування ефективного управління тими видами людської діяльності, які відповідають найкращим екологічним параметрам регіону в межах територіальної виробничої системи на різних рівнях конкретного середовища.

Одним з найефективніших ринкових засобів регулювання територіальної екологічної рівноваги територіальної виробничої системи є ефективне використання відносин оренди для формування консолідації ринкової вартості землі, виділеної для різних видів діяльності людини. Протягом тривалого часу люди помічали, що вартість землі, спричинена монопольною орендою землі, є надто високою (особливо в промислових центрах та ядрах промислової агломерації), що призводить до переміщення підприємств з великими площами та складними інженерними спорудами. Через високу оренду центральна зона ТВС перепланується. Промислові функції, які розвивалися в процесі індустріалізації з кінця 19 до середини 20 століття, зникли. Наразі їх переміщено у віддалені населені пункти, оскільки вони поступились місцем гілкам соціального комплексу найвищого рівня.

2. Економічні передумови

Найважливіші економічні передумови для організації виробничої системи (ТВС) включають: трудові ресурси та кадрове забезпечення всіх секторів економіки; рівень розвитку та впровадження технологічного прогресу підприємства; постійне

вдосконалення форми організації суспільного виробництва сектору, вдосконалення відділів управління міжвідомчими та інтегрованими регіональними виробничими системами. Повністю змінилась роль регіональної політики для створення сприятливих умов залучення та використання внутрішніх та іноземних інвестицій.

Трудові ресурси є основним елементом трудової діяльності і мають багато індивідуальних особливостей. Вони характеризуються високою мобільністю та значними регіональними відмінностями у структурі населення, зайнятості та кваліфікації. Все це впливає на формування виробничої системи та процес регіональної організації.

Слід зазначити, що розвиток ТВС завжди супроводжується додатковими витратами на створення належних умов для працевлаштування та надання соціальних послуг. Однак у окремих регіонах ці витрати різні через різний рівень розвитку продуктивності та сфери соціальної діяльності. Зазвичай під час будівництва нових об'єктів, первинного створення будівельних матеріалів та технічних фундаментів, інженерії, транспорту та зв'язку та інших елементів інфраструктури питома вартість задоволення потреб населення та суспільства різко зростає.

Визначаючи конкретні механізми впливу трудових ресурсів на регіональну виробничу систему, треба розглянути два найважливіших питання: 1) аналіз демографічних умов різних економічних регіонів; 2) оптимізація структури населення та трудових ресурсів.

Слід розглянути регіональну структуру трудових ресурсів та сформулювати наукову базу для розміщення регіональної виробничої системи. Ця структура на території України характеризується нерівномірністю. Найбільша частка загальних трудових ресурсів країни зазвичай складається в Дніпропетровській, Харківській області та Києві (6,3%-10%). Згідно з науковими прогнозами, протягом наступних кількох років ця ситуація суттєво не зміниться.

Для того, щоб раціонально викласти регіональну виробничу систему та реалізувати складний та збалансований розвиток соціально-економічних зон та адміністративних регіонів, необхідно координувати трудові ресурси. Цей процес передбачає формування складу трудових ресурсів, їх розподілу відповідно до видів зайнятості, галузей промисловості та соціальних груп. На основі сукупного балансу трудових ресурсів у різних регіонах були сформульовані заходи щодо оптимізації використання робочої сили

в окремих групах адміністративних регіонів (надлишок або дефіцит робочої сили).

Складність економіки країни невіддільна від системи організації населення. Взаємозв'язок між регіональною виробничою системою та системою розселення в основному зумовлений концентрацією промислового виробництва, населення та сфери послуг у міських поселеннях. Міста перетворилися на економічні вузли та відіграють центральну роль у системі економічних взаємовідносин. Вони мають важливе інституційне значення для регіонального формування господарства. Типовими формами регіональної організації виробництва, пов'язаними із розвитком місцевих ТВС, є економічні пункти, центри та вузли³.

Виходячи з того, що форма економічної регіональної концентрації тісно пов'язана із ТВС, можна припустити, що економічною основою просторового розвитку є регіональна виробнича система. Особливо потужним чинником формування розселенських систем є ТВС великих міст, які в основному формуються на основі важкої промисловості, машинобудування та інших галузей економіки. Варто зазначити, що в соціально-економічній системі України формуються взаємопов'язані вузли різного типу, а також великі міські агломерації як результат об'єднання місцевих систем розселення⁴.

Тому в результаті взаємодії між виробництвом та населенням формується регіональна структура виробничої системи, ключем до якої є різні форми економічної концентрації. Виходячи з розвитку природних характеристик та транспортних зв'язків, міста та села становлять системну основу для формування регіональної економічної структури. У цьому контексті провідна роль належить великим міським поселенням з промисловими, транспортними та іншими функціями.

Важливим чинником розвитку та ефективного функціонування регіональних виробничих систем є впровадження нових технологій у різні галузі економіки. Технологічний прогрес розширює

³ Ішук С.І. Географія промислових комплексів : Підручник / С.І. Ішук, О.В. Гладкий. – К. : Знання, 2011. – 375 с. – (Вища освіта ХХІ століття).

⁴ Кластерна форма територіально-виробничої організації: моногр. / В.І. Захарченко, В.М. Осипов, О.А. Паларієв / 2-ге вид., перероб. і доп. – Рига, Латвія: "Baltija Publishing", 2020. – 376 с.

виробничу базу енергії сирого палива, постійно підвищує продуктивність праці та покращує структуру виробництва⁵.

Галузь науки та інновацій належить до українського економічного сектору, де умови трансформації економічних відносин зазнали найбільш значних змін. На думку експертів Інституту географії Національної академії наук України, загальна тенденція розвитку наукової діяльності в Україні свідчить про те, що існуюча система наукових досліджень була трансформована, а ефективність використання наукових ресурсів злішається низькою. Загалом, науковий потенціал України зазнає структурних змін, які пов'язані зі скороченням великих (переважно національних) науково-дослідних установ, проектних бюро та проектних організацій, розташованих у найбільших містах, та зосереджених на масштабних та комплексних фундаментальних дослідженнях. Навпаки, частка невеликих комерційних наукових установ, що розвиваються у найбільших містах України та навколо них, поступово зростає. Вони надають окремі спеціалізовані науково-технічні послуги, пов'язані перш за все із впровадженням закордонних технологій, маркетингом і рекламною діяльністю.

Деформація організаційної та галузевої структури наукового комплексу України проявляється на регіональному рівні. Знижується роль традиційних осередків інноваційної діяльності держави, особливо в ряді обласних центрів та в великих містах. Натомість зростає значення наукового комплексу ядер господарських агломерацій – Київського, Харківського, Дніпровського. За даними КВЕД, з усіх міст України лише 120 здійснюють регулярні витрати на технологічні інновації. При чому, на 20 міст України припадає майже 90% всієї інноваційної діяльності держави.

Отже, для України характерна висококонцентрована структура формування інновацій із переважанням декількох основних центрів науково-дослідних робіт. Серед них перш за все слід виділити м. Київ, на яке припадає понад 28% від всіх загальних інноваційних витрат. Потужний науковий потенціал міста формується завдяки розвиненій мережі НДІ, конструкторських бюро і лабораторій, а також цілого ряду недержавних науково-дослідних установ та проектних організацій. Київська наука залишається дїездатною та

⁵ Шваб Клаус Четвертая промышленная революция. – М.: Эксмо, 2016. – 208 с.

конкурентоспроможною завдяки столичному статусу міста, його міжнародній орієнтованості, розвитку процесів дифузії інновацій на європейському і світовому рівнях. Особливістю наукового комплексу Києва є його виключна спеціалізація на фундаментальній інноваційній діяльності в галузях обробної промисловості, зокрема в машинобудуванні, приладо- та верстатобудуванні, транспортному та авіаційному будуванні.

Науково-інноваційна сфера Харкова займає друге місце за обсягами науково-технічних розробок в Україні. Її дослідження спрямовані переважно на пошук новітніх технологій в енергетичній сфері, в системі постачання газу, а також в добувній промисловості.

Необхідно звернути увагу на доволі низькі показники розвитку науково-інноваційної діяльності в Одесі (1,79% від загальних показників інноваційно-технологічних витрат) та у Львові (1,04%). Вони спеціалізуються в основному на розвитку інновацій в обробній промисловості. Трансформаційні процеси у промисловому виробництві України негативно позначились на ефективності наукової діяльності підприємств цих обласних центрів. Для них характерне істотне скорочення інноваційних витрат, зменшення науково-технічного потенціалу, посилення технологічної відсталості виробництва.

Основою науково-технічного прогресу є інформатизація – найбільш широко використовуване застосування у всіх галузях ІТ економіки, яка виробляється централізовано в потужних інноваційних хабах та інтегрована в міжнародну ІТ-систему. Інформатизація створила умови для використання віддалених та важкодоступних джерел формування ТВС, а також створила умови для широкого розвитку нових джерел високоінформаційних технологій для розвитку багатьох компаній, які знаходяться досить далеко від прямого впливу інформаційного середовища, що впливає на їх розвиток та всю економіку. Це вигідніше.

Вивчаючи загальні характеристики інформаційної галузі, усі міські поселення можна поділити на три категорії: ті, що мають сприятливі ІТ умови, помірно сприятливі умови та несприятливі умови. Необхідно враховувати географічне розташування міст стосовно новітніх інформаційних хабів та майнінгових підприємств.

Для оптимальної діяльності ІТ систем важливим фактором є електроенергія. Якщо дозволяють умови електропостачання, рекомендується включити лінії електропередачі енергосистеми до місцевих потужних електростанцій у міських агломераціях, які були

підключені до когенерації. Група середньої сприйнятливості включає міста, розташовані поблизу маршруту, які можуть бути підключені до найближчої підстанції, що підтримує понижуючий рівень. До них належать міські поселення, розташовані поблизу великих об'єктів, які мають власні потужні електростанції, а невеликі їх відгалуження можуть забезпечити енергією середній бізнес. До неблагополучної групи належать міста, які отримують електроенергію від власних невеликих електростанцій і розташовані за межами радіусу електроенергетичної системи.

Потреба в електроенергії місцевої виробничої системи підприємства є одним із параметрів її формування, який має визначати проектний підрозділ. Слід пам'ятати, що витрати на енергію виробництва аналогічної продукції можуть змінюватися залежно від технології виробництва та характеру сировини. Наприклад, вартість електроенергії для виробництва 1 тони синтетичного каучуку з етиленової сировини становить 7 000 кВт - год, а вартість електроенергії для виробництва 1 тони синтетичного каучуку з ацетиленової сировини – 25 000 кВт - год.

Взагалі кажучи, енергетичні фактори не обмежують місце розташування всіх видів виробництва, а лише енергоємні підприємства. Завдяки сучасному розвитку систем енергопостачання, що передають електроенергію на великі відстані, її можна подавати в будь-яке споживче середовище. Нормою належного транспортування є вартість передачі енергії, яка залежить від кількості та відстані її транспортування до споживача. Електростанції знаходяться далеко від економічних центрів і потребують будівництва ліній електропередач та додаткових перетворень електроенергії, що погіршує економічні показники об'єктів енергопостачання. Оцінюючи енергозабезпечення регіональних вузлів та окремих підприємств, необхідно також враховувати вплив технологічного прогресу на енергоємні галузі та саму енергію. Удосконалення технології виробництва та зменшення витрат на передачу електроенергії може зменшити залежність розташування регіональних виробничих систем від факторів енергії та призвести до зменшення частки компонентів енергії у собівартості виробництва.

На основі електрифікації виділяють один з основних напрямків технічного прогресу – розвиток складної механізації та автоматизації виробництва. Найвищий етап автоматизації – це автоматизовані виробничі лінії та автоматизовані системи компанії. Автоматизація

забезпечує безперервність виробничого процесу, даючи можливість виконувати такі виробничі процеси, а управління цими виробничими процесами не може бути безпосередньо надано людям.

Невіддільна від технологічного прогресу ТВС суспільна організація виробництва. Вона виступає у таких формах: концентрація, спеціалізація, кооперування і комбінування. Форми суспільної організації виробництва у господарстві мають істотний вплив на розвиток виробничих зв'язків підприємств і на формування галузевих, міжгалузевих та територіальних виробничих систем.

Усі форми організації суспільного виробництва сприяють взаємному залученню галузей виробництва. Це призводить до розвитку виробничих відносин та систем взаємозалежності підприємств, формуючи просте географічне поєднання виробництва, а потім формуючи регіональну виробничу систему. У процесі взаємного залучення (сили тяжіння) у виробництві деякі галузі залучають інші галузі (наприклад, гідроелектростанції); деякі з них можуть бути технічно залучені іншими (наприклад, допоміжне виробництво в машинобудуванні); деякі безпосередньо приваблюють інших (наприклад, важке машинобудування завжди схильне базуватися на металургії); багато галузей промисловості піддаються впливу тяжіння місць розташування промисловості, оскільки на них визначальний вплив мають фактори агломерації (кондитерські вироби, пекарні, одяг тощо).

Одним із важливих чинників формування ТВС є транспорт. Вплив транспортних факторів на організацію регіональної виробничої системи ґрунтується на наближенні виробництва до тих центрів та регіонів з найбільш сприятливими умовами руху, що характеризуються найнижчими витратами на транспортування сировини та готової продукції. Завдяки вдалому поєднанню виробничих центрів, сировини та споживачів, а також найбільш сприятливим техніко-економічним показникам самого транспортування, були досягнуті високі економічні вигоди. Як ми всі знаємо, транспорт займає важливе місце в структурі витрат на матеріали та виробництво готової продукції. Тому у видобутку та збагаченні вугілля витрати на транспортування досягають 45%, при переробці нафти – понад 65%, цементу – понад 55%. Тому транспортування об'єднано в єдину виробничу одиницю, яка відокремлює економічну частину розділення простору, що безпосередньо впливає на формування вартості продукції. Тому регіональна організація ТВС повинна враховувати всі якісні зміни у

транспортній системі країни та її різних регіонів. Однак слід зазначити, що територіальна зміна розташування підприємства неминуче вплине на транспортні роботи.

Вплив транспортних факторів на формування економічного розташування та регіональної виробничої системи визначається шляхом додавання економічних витрат та транспортних витрат і визначення частки останніх у загальних витратах. Наприклад, якщо частка транспортних витрат у загальних економічних та транспортних витратах на одиницю продукції зменшується протягом певного періоду (щорічно), це означає, що вплив транспортних факторів зменшився.

Географія споживання завжди має великий вплив на формування та розвитку регіональних виробничих систем. Для того, щоб вивчити становище економіки та формування регіональної системи виробництва, споживання необхідно поділити на виробниче та індивідуальне. Розподіляти предмети праці та засоби виробництва для промислового споживання, а для фізичних осіб – для предметів особистого споживання.

Вплив споживання факторів виробництва пов'язаний з географічним середовищем, де знаходяться споживачі – різні підприємства, будівельні майданчики, сільське господарство, транспорт тощо. Фактори особистого споживання залежать від населення та його особистого попиту на товари народного споживання. Додатковий попит на особисте споживання часто вимагає побудови якогось нового або збільшення потужностей існуючих виробників споживчих товарів.

В економічній географії існують відмінності в структурі виробництва, рівні розвитку промисловості та ступені спеціалізації. У деяких галузях промисловості, де зосереджена велика кількість кінцевої продукції, для виробництва використовується значна частина сировини та напівфабрикатів, а зайнято відносно небагато людей. У сфері розвитку цього виду промисловості зосереджена також невелика кількість людей – потенційних споживачів товарів. Тому такі галузі, як видобуток палива, руди чорних та кольорових металів, хімічної сировини, лісозаготівля та важке машинобудування, як правило, мають ознаки високої капіталомісткості і найвищого рівня виробничого споживання. Щоб ефективно розвивати виробничу систему своєї території, їй потрібні засоби виробництва, особливо інструменти – машини, обладнання, механізовані засоби та автоматизація виробничих процесів.

Саме за такої ситуації необхідно створити цикл виробничих технологій у кожному територіальному центрі, щоб зменшити транспортні витрати на транспортування продукції та досягти високої економічної ефективності. Незважаючи на високий рівень промислового споживання в цих районах, вони "приваблюють" значно меншу кількість населення, ніж центри з розвиненими виробничими підприємствами або з курортами та розважальними функціями. Тому останні завжди є основним споживачем товарів особистого попиту. Особливо під час свят попит на споживчі товари різко зростає.

Територіальна організація територіальної виробничої системи зосереджена на отриманні найбільших результатів за найменших витрат, і не може ігнорувати необхідність найбільшої просторової інтеграції виробничих та споживчих потужностей територій для усунення великих відстаней та зустрічного руху.

Слід зазначити, що через зміни технології, організації виробництва та транспортування різних товарів вплив факторів споживання на структуру регіональної виробничої системи може зазнавати колосальних змін. Тому виробництво азотних добрив на основі переробки природного газу близьке до районів споживання, де прокладаються трубопроводи природного газу, а великі нафтохімічні комплекси утворюються вздовж нафтопроводів та їх розгалужень далеко від майданчиків видобутку нафти.

Коефіцієнт споживання має вирішальне значення для виробництва продуктів з низьким рівнем транспортування, призначених для задоволення широкого кола потреб (виробництво хліба, кондитерських виробів, молочних продуктів та інших продуктів). Водночас деякі галузі промисловості залучаються до споживання, використовуючи сировину, імпортовану з далеких регіонів (текстильна промисловість). Тому у разі підтвердження вибору виробничих ланок та планування індустріального парку фактор споживання є незамінним.

Продукція українських підприємств займає визначне місце у зовнішньоекономічних відносинах країни. За попередніми оцінками, майже 37% загального обсягу виробництва палива в Україні експортується до різних країн. Із процесом інтеграції до Європи та міжнародного співтовариства, вступом до СОТ та розвитком двосторонніх відносин із сусідніми країнами в зоні євро та спеціальних (вільних) економічних зонах наша країна відіграє все більш важливу роль у міжнародній торгівлі. Найбільшим попитом

за кордоном користуються українські дорогоцінні метали та вироби з них (більше 40% експорту), машини та обладнання, машини та механізми (10%), хімічна продукція, мінеральна сировина та добрива (по 8%). Україна імпортує переважно мінеральні продукти (нафту, природний газ тощо), механічне обладнання та транспортні засоби, хімічні продукти, гумові полімери тощо.

Не менш важливою частиною міжнародної інтеграції України є зростаюча роль на міжнародних ринках інвестицій та цінних паперів, особливо в галузях металургії, машинобудування та виробництва продуктів харчування. Тому вітчизняні виробники все більше цікавляться міжнародними торговими партнерами та інвесторами через відносно низькі витрати на продукцію, адекватні стандарти якості в країнах-покупцях та впровадження нових технологій. Тому серед найбільш успішних інвестиційних проєктів в Україні за останні роки слід зазначити, що велика кількість іноземного капіталу надходила до харчової промисловості (ТМ «Легко» у Миронівці, ТМ «Торчин» у Волинській області, ЗАТ «Ерлан» у Підгородному, ЗАТ «Немірофф» на Вінниччині та ін.), до виробництва виробів з деревини (ВАТ «Кроно-Україна» у Львівській області), до виробництва продукції легкої промисловості (ВАТ «Ролада» у Львівській області), а також до машинобудування і металургії (комбінат Криворіжсталь, Харківський авіазавод, завод „Борекс” в Київській області та ін.). Суттєвим моментом інвестиційних стратегій закордонних партнерів є те, що гроші вкладаються переважно в підприємства, розміщені навколо великих (в основному мільйонних) міст в межах їх господарських агломерацій¹.

Розвиток міжнародних інвестицій та посилення зовнішньої торгівлі в територіальній виробничій системі надзвичайно важливі, оскільки вони забезпечують:

- Зростання виробництва та реалізації готової продукції;
- Підвищення репутації національних виробників на міжнародній арені та посилення впливу країни у світі;
- Розвиток та посилення конкуренції (у тому числі міжнародної конкуренції), що, у свою чергу, сприяє покращенню економічних умов територіальної виробничої системи та зростанню економічних показників її функціонування;
- Активацію технологічних інновацій та впровадження новітніх технологій;
- Підвищення екологічної безпеки виробництва та продукції;

– Зростання рівня соціального забезпечення населення за допомогою якісних та недорогих товарів і послуг.

Детальний аналіз показників імпорту та експорту окремих регіонів України відразу чітко показує суттєві переваги Дніпропетровської та Запорізької областей, а також міста Києва.

Завдяки надзвичайно важливому розвитку функції столиці та інтеграції у політичне та економічне життя Європи та світу, Київська область і місто Київ досягли високих темпів міжнародного співробітництва у сфері матеріального виробництва. Їх частка в імпорті та експорті національних товарів становить близько 15%. У місті є понад 100 міжнародних організацій та дипломатичних місій, що створює надзвичайно сприятливі умови для спільних інвестицій.

Згідно з даними Київського міського бюро статистики, імпорт та експорт київського центру неухильно зростає, особливо в європейському напрямку. Значно підвищується частка експорту наукомісткої інноваційної продукції, нових конструкційних матеріалів, електроніки та електротехніки. Розвивається співробітництво у машинобудівній, хімічній, будівельній галузях, нематеріальній сфері.

З точки зору міжнародного співробітництва у сфері матеріального виробництва, Львівська, Одеська, Миколаївська, Харківська та Волинська області посіли друге місце. Основними факторами розвитку їх зовнішньоекономічної діяльності є прикордонна ситуація та розвиток партнерських відносин із сусідніми країнами Східної Європи. Крім того, більшість із цих регіонів мають потужний промисловий потенціал, а їх продукція (хімічна продукція, видобуток корисних копалин, металообробне обладнання тощо) орієнтована на експорт (Львів, Харківська область)³.

Розвиток міжнародного матеріального співробітництва в Одеській та Миколаївській областях залежить від важливої інфраструктури прибережних територій та економіки порту. Окреме місце в цьому списку займає район Волині. Постійне збільшення обсягів зовнішньоекономічних відносин (переважно імпорту) визначається ефективною діяльністю єврозони. Рівень економічного співробітництва в матеріальній сфері в інших частинах України значно нижчий. Їх продукція важко виходить на міжнародний ринок. Перш за все, це сільськогосподарські території Поділля, а також Полісся та Передкарпаття.

Враховуючи розподіл прямих іноземних інвестицій у різних регіонах та містах України, ми дійшли висновку, що вони майже повністю відтворюють вищезгадану тенденцію. Найбільша концентрація інвестицій склалася в Києві (29,6% національного показника) та найбільших міських агломераціях України (Дніпро 6,4%, Харків 3,5%, Одеса 3,4%) і в деяких економічних вузлах. Запоріжжя 5%). Частка інших міст надзвичайно мала і не перевищує 1%. Те саме стосується Львова, сильного промислового міста (0,13% загальних іноземних інвестицій), але не настільки інвестиційно привабливого, як менш розвинені регіональні центри регіону: Луцьк, Ужгород, Рівне та Івано-Франківськ. Це значно послабило статус Львівського економічного кластеру. Регіон має серйозний дефіцит іноземних інвестицій та значне уповільнення економічного розвитку. Але слід зазначити, що приплив іноземного капіталу до Львова є хвилигим і має поступове зростання, тому в майбутньому слід очікувати, що його інвестиційна діяльність на ринку іноземних компаній та організацій зросте.

Тому активізація міжнародної інвестиційної та зовнішньоекономічної діяльності є важливою передумовою раціонального розподілу регіональних виробничих систем та їх ефективної регіональної організації. Чіткий розподіл показників зовнішньоекономічних зв'язків по території країни, як видно із попереднього матеріалу, визначається пріоритетністю різних видів промислової активності в регіонах і в свою чергу забезпечує високу ефективність їх господарської діяльності.

3. Розселенські і транспортні передумови

У формуванні та розвитку територіальної виробничої системи одним із основних соціально-географічних факторів є фактори розселення та транспортування (зв'язку). Значною мірою вони визначають характер та інтенсивність економічного розвитку, характеристики концентрації та спеціалізації і безпосередньо впливають на формування економічних вигод управління. Серед показників, що характеризують вплив системи розселення на формування регіональної виробничої системи, ми виділяємо рівень урбанізації, щільність міського населення, ступінь розпороченості та скупченості міських поселень та їх загальний розселенський потенціал.

Сама урбанізація впливає на рівень економічного розвитку території, кількісні показники розвитку окремих підприємств, характер взаємозв'язку та концентрації. В економічному плані місто стає

еталонним центром регіональної виробничої системи та відіграє центральну роль у системі розселення. Вони мають важливе інституційне становлення та значення для регіонального формування. Типовими формами регіональних виробничих систем, пов'язаних з розвитком місцевих систем розселення, є точки, центри, вузли та райони агломерації. В регіональній системі розселення ці форми тісно пов'язані між собою та обласним центром. У більшості випадків регіональні виробничі зв'язки створюються на основі співпраці між підприємствами. Зв'язки між науковими та культурними установами обласного центру та зв'язки між підприємствами і різними організаціями регіону, проектними агентствами, проектними бюро та різними агентствами управління економікою, розташованими у центрі, мають велике значення для формування обласних ТВС.

Щільність міського населення, а також ступінь його розпорошеності та скупченості визначає процес поєднання підприємств в агломерації та їх формування на основі місцевої регіональної виробничої системи. В результаті взаємодії між виробництвом і розселенням формується регіональна структура економіки, елементом якої є концентрація різних форм людської діяльності. Відповідно до природних особливостей, характеру розташування економічного центру та розвитку транспортних зв'язків між ними, формується систематична основа для економічної регіональної структури. У цьому контексті провідна роль належить великим міським поселенням з промисловими, транспортними, науковими, культурними та іншими функціями. Великі міста – це орієнтири, де наявні високі показники продуктивності праці. Соціально-економічна ефективність ТВС значною мірою залежить від розвитку такої центральної мережі та рівня функціонального розвитку в кожному адміністративному регіоні⁶.

Найвищий показник щільності міських поселень знаходиться у сильно урбанізованих районах, таких як Дніпропетровськ, Харків, Київ та Львів. Відповідно до цього стандарту, вони, швидше за все, формують централізовану (вузлову, агломераційну) систему розселення. Тому регіональна організація цих регіонів характеризується високою економічною ефективністю. В економічних вузлах та районах агломерації (через специфічні наслідки) сформувалися додаткові переваги для розвитку

⁶ Clark G. L. The Oxford Handbook of Economic Geography. / Clark G. L., Feldman M. P., Gertler M. S. – New York, Oxford University Press, 2003. – 742 p.

регіональних виробничих систем, що підвищили рентабельність підприємств та ринкових інновацій. Щільність міського населення в інших частинах України нижче середньої. Найнижчі показники є типовими для Чорноморського регіону України та Полісся.

Території з високою щільністю міського населення не завжди мають відповідно високий рівень урбанізації. Так, найвищі показники склались у Київській, Дніпропетровській та Харківській областях. За ним слідує Запорізька область, яка має незначні показники щільності міського населення. Рівень урбанізації у Львівській та Одеській областях значно нижчий. Перша причина полягає в тому, що система розселення міст надзвичайно фрагментована, а друга – у тому, що загальна кількість міст із надмірним розвитком дуже мала, існує лише один центр, що формує Одеську систему розселення. Карпати, Поділля та Волинь мають найнижчий рівень урбанізації. Порівняння показників урбанізації та густоти міського населення звучило коло регіонів, де Україна має потужні вузли прибутку та необхідні переваги для розвитку агломерації.

На основі показників оцінки однорідності міських поселень ми можемо виділити деякі з найбільш завантажених в урбанізованому плані територій. Це Дніпропетровська, Одеська, Запорізька області та деякі райони на півдні України. Значення цього показника свідчить про те, що в зазначених вище районах відбувається процес формування місцевих територіальних виробничих систем, що характеризуються наявністю великих вузлів та агломерацій.

Тому системи розселення у Київській, Харківській та Дніпропетровській областях найбільше сприяють формуванню та розвитку високоприбуткових територіальних виробничих систем (переважно районів агломерації). Запорізька, Кіровоградська та інші області активно розвивають менш потужні вузлові форми територіальної організації територіальних виробничих систем, і промислова концентрація в цих регіонах переважно обертається навколо обласних центрів.

Транспорт і зв'язок також є одними з основних факторів формування та розвитку регіональних виробничих систем. Вони не тільки становлять основу для об'єднання окремих населених пунктів у єдину всебічну та складну взаємопов'язану систему, а й є однією з основних передумов для концентрації вузлів, агломерації та зростання для досягнення економічної ефективності виробництва на цій основі. У сучасних умовах розвиток комунікацій почав відігравати більш важливу роль, оскільки він стимулював розвиток

інформаційної безпеки, досліджень та інновацій, ринків та підприємницької діяльності, а також інтернаціоналізацію різних видів діяльності людини.

У класичній економічній географії ХХ ст. під час формування системи ТВС транспорту відводилася одна з провідних ролей. Зокрема, щільність доріг та їх пропускна здатність визначають рівень просторової доступності окремих виробничих ресурсів (природних, трудових тощо), а також їх конфігурацію -характеристики опорної основи системи розселення, що об'єднує комплекс відносин між галузями господарства. Як ми всі знаємо, транспорт (переважно вантажний) має виробничий ефект, оскільки продукція інших компаній, що знаходяться далеко від певної території, потрапляє до проміжних або кінцевих споживачів так само, як і вироблена на місці (звичайно, існують певні транспортні витрати). Нарешті, у класичному економічному та географічному сенсі соціальний ефект транспорту полягає у консолідації суспільства, урівноваженні дисбалансу соціального та економічного розвитку, поширенні найкращого досвіду та інновацій і у формуванні ефективних методів регіонального управління⁷.

З розвитком глобалізованого суспільства та інформаційних технологій роль транспорту та зв'язку почала переосмислюватися. Так, все більше вчених приходять до висновку, що розвинені транспортні та комунікаційні мережі сформували особливий атрибут простору – середовище комунікацій. Воно полягає у створенні специфічних умов для розвитку різних видів людської діяльності, що є результатом функціонального зв'язку, інтеграції, модуляризації, агрегації, взаємопроникнення та взаємодоповнення різних елементів соціальної системи. На його основі виникають і формуються складні форми соціальної та регіональної організації – вузли, агломераційні райони, мегаполіси, мегаполіси тощо. Вони характеризуються високим рівнем розвитку соціального середовища, глибокою перетвореністю ландшафту, підвищеними показниками ефективності різних видів людської діяльності та високим ступенем їх інноваційності, піонерності, прогресивності, репрезентативності, ринкової спрямованості, міжнародної орієнтованості, модульності. Це все описує індекс комунікативності поселень. Він же й визначає характер розвитку територіально-виробничої системи, її

⁷ Fujita M. The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade / Fujita M., Krugman P.R., Venables A.J. – MIT Press, Cambridge MA, 1999. – 640 p.

інтегрованість, зв'язаність, відкритість зовнішнім факторам, рівень інформатизації та модульності.

В Україні рівень комунікативності окремих поселень прямо залежить від людності міста і зростає із збільшенням чисельності населення. Так, відповідно, найвищий індекс комунікативності отримала столиця України м. Київ (10,8 бала), а також ряд великих міст – ядер агломерування (Одеса – 8,3, Львів – 6,6, Харків – 6,9, Дніпро – 5) і вузлів (Запоріжжя – 5,4, Маріуполь – 4, Кривий Ріг – 3,3 та ін.). Цьому сприяли такі чинники: 1) всебічна розвиненість мережі різних видів транспортних комунікацій, 2) високі показники щільності магістралей, інтенсивності руху та пропускної здатності, 3) інтеграція ряду міст до транспортних коридорів (ЄМТК № 3, ЄМТК № 5, ЄМТК № 9, Гданськ-Одеса,

Дунайський водний, TRASECA). Завдяки високій комунікативності, середовище цих міст отримало поштовх до динамічного суспільного розвитку, активізації ринкових і підприємницьких сил, стрімкого перебігу соціальних процесів, формування прогресивних тенденцій в територіально-виробничій системі, репрезентативності на міжнародному рівні.

Крім того, високий рівень комунікативності притаманний окремим обласним центрам України (Миколаїв, Житомир, Полтава, Івано-Франківськ) і потужним транспортним вузлам: залізничним (Жмеринка, Сміла, Миронівка, Коростень, Фастів), авіаційним (Бориспіль), морським (Южне). Основним чинником в цьому випадку виступає зручне транспортно-географічне положення. Низький рівень комунікативності спостерігається в малих і середніх містах України, які не володіють розвинутою мережею транспорту і зв'язку. Середовище таких міст, внаслідок віддаленості від потоку інформації та обмеженого доступу до основних ресурсів виробництва, менш схильне до активізації ринкових функцій, підприємницької, науково-інноваційної діяльності, розвитку передових високорентабельних галузей виробництва.

Однак, в Україні формується певний клас малих і середніх міст, які самі по собі характеризуються невисокими показниками індексу комунікативності, однак, в силу сприятливого географічного положення, визначаються підвищеним рівнем економічної ефективності виробництва. Здебільшого це міста, які компактно розташовані в периферійній зоні великих ядер системи розселення. За рахунок розвитку процесів агломерування, зростання скупченості населення і концентрованості різних видів людської діяльності, на

основі перетину і взаємного накладання шляхів комунікацій вони підпадають під дію сукупного комунікативного потенціалу території.

В цілому, розвиток комунікацій та зв'язку тісно пов'язаний з показниками економічної ефективності виробництва, особливо в середовищі високорозвинених господарських агломерацій України (Київської, Харківської та ін.). Наявність розвинутої мережі шляхів сполучення істотно сприяє формуванню додаткового економічного ефекту розвитку виробництва цих територій, підвищенню інтенсивності ринкових трансформацій і активізації підприємницької ініціативи, зростанню переваг розміщення високорентабельних галузей господарства.

В процесі формування локальних територіально-виробничих систем, що розвиваються в умовах високого рівня урбанізації і концентрації населення, виникають додаткові фактори зростання економічної ефективності їх функціонування. Вони отримали назву вузлового та агломераційного ефекту. Цей ефект виникає в першому випадку, за рахунок економії на масштабах виробництва, а в другому – за рахунок подрібненості і модульності скупчених підприємств. Щоб його дослідити, нам потрібно з'ясувати, що являють собою господарські вузли та агломерації.

У розвитку та позиціонуванні національної продуктивності важливу роль відіграють економічні вузли, які в багатьох соціально-економічних сферах є найважливішою формою виробничої регіональної організації. У промислово розвинених регіонах у багатьох випадках формування великих економічних вузлів вважається найшвидшим та найефективнішим способом вирішення важливих економічних проблем. У новій соціально-економічній реальності створення економічних вузлів може найбільш ефективно брати участь у виробництві важливої сировини, палива та енергетичних ресурсів.

В ході науково-технічної революції економічні вузли як ефективна форма регіональної організації продуктивних сил ще більше зросли, їх формування дозволило сконцентрувати та розвинути передові галузі промисловості та швидко впровадити новітні науково-технічні досягнення.

Створення великого економічного вузла вимагає значних капітальних вкладень протягом тривалого періоду часу, але після завершення будівництва будуть досягнуті значні економічні ефекти, а вкладений капітал незабаром буде погашений.

Вузли концентруються у великомасштабних спеціалізованих виробничих підрозділах, які зазвичай мають міжрегіональне значення і характеризуються збільшенням капіталу та потужності, що дозволяє досягти високої продуктивності та знизити витрати на виробництво.

Найголовніше – оптимізувати склад та можливості економічних одиниць, провести всебічну інтеграцію промисловості та сфери послуг, залучити необхідну кількість будівельників та допоміжних робітників, забезпечити найкоротші терміни будівництва та мінімізувати витрати на будівництво. Тому подальше вдосконалення формування планових економічних вузлів є однією з актуальних проблем розвитку продуктивності нашої країни.

Наука довела, що розташування вузлів значно знижує всі витрати, а саме: завдяки співпраці підприємств – до 55% при створенні спільних комунікацій – до 30% за рахунок компактного розміщення об'єктів на території – 10%, внаслідок інших факторів – до 5% (Красовський В.Н.).

«Підприємства промислового вузла, – писав Ю.Г. Саушкін, – повинні бути максимально пов'язані між собою в техніко-економічному, в тому числі і в технологічному, відношенні – одне підприємство може переробляти сировину і напівфабрикати іншого, використовувати відходи виробництва, виробляти устаткування, частини машин, деталі для підприємств вузла і т.д.» (1965).

Виявлення та розвиток економічних вузлів може ґрунтуватися на багатьох характеристиках. А.Т. Хрущов узагальнює це за такими характеристиками: складність та спеціалізація поєднання виробничих територій; уніфікація транспорту та географічного розташування взаємопов'язаних підприємств; громадська інфраструктура, включаючи всі види виробничих послуг (будівельні бази, транспортні та енергетичні об'єкти, та допоміжне виробництво, водопостачання тощо); спільна розселенська система (поселення); економічна ефективність регіональних виробничих організацій.

Вузли можна розглядати як групу відносно великих (іноді лінійних) промислово розвинених міст (у цих містах окремі підприємства об'єднані через тісні зв'язки, загальні географічні місця, населені пункти та інфраструктуру), серед яких немає одного чи декількох явних лідерів, тобто відсутні процеси просторового тяжіння до певної центральної точки простору. Такі вузли є лише компактною локальною територіальною виробничою системою, сформованою на основі спільного використання певних ресурсів (переважно мінеральної сировини) на території, що призводить до

мість їх збору. Через очевидну однорідність виробничої структури, недостатній розвиток відносин між центральною владою та прилеглими територіями і очевидні обмеження щодо розвитку соціального ринкового середовища, їх непросто агломерувати.

Вузлові утворення формуються переважно на основі ефективного використання природних (земельних, мінерально-сировинних) і/або трудових ресурсів та їх оптимального поєднання з фінансовими та інфраструктурними (наприклад, транспортно-комунікаційними) ресурсами. Вони знаходяться на тій стадії господарського розвитку, при якій чинники соціального середовища відіграють досить відчутне, але не домінуюче значення.

Основними передумовами економічної ефективності вузлових промислових ТВС виступають:

- 1) широке залучення в господарський оборот природних, економічних, сировинних і трудових ресурсів з метою виконання важливого господарського завдання;
- 2) раціональний поділ праці між окремими ланками регіональної промислової ТВС, поглиблення спеціалізації підприємств;
- 3) формування єдиної транспортної мережі з метою ефективності транспортних перевезень в межах промислового району;
- 4) централізація допоміжних і обслуговуючих виробництв на великих підприємствах;
- 5) створення потужної бази будівельної індустрії.

В межах вузлових промислових ТВС, що охоплюють значну територію (промислові райони) функціонує ряд локальних промислових утворень, представлених промисловими центрами і вузлами. Система локальних промислових ТВС утворює каркас промислового району, його територіальну структуру.

ВИСНОВКИ

Запропонований нами підхід створює необхідну базу для вивчення проблем суспільно-географічної комплексології, основ теорії суспільної географії, проблем регіональної економіки, розміщення продуктивних сил, географії промислових, агропромислових та соціальних комплексів, а також особливостей територіальної організації виробництва, регіонального менеджменту і політики тощо.

Системні географічні об'єкти формуються у вигляді різних територіальних комплексів і систем. Територіальність є важливою ознакою цих утворень. Вони складаються з окремих територіальних

частин, а також є територіальними частинами більших об'єктів. Для їхніх елементів характерні різна доступність між собою, розташування у межах регіону певного рангу, конфігурація, територіальна концентрація та інші територіальні параметри. Ці параметри істотно впливають на функціонування кожного утворення.

При виділенні територіально-виробничих систем мусять бути максимально враховані історичні особливості формування господарства, природні умови, територіальне залягання мінеральних ресурсів, виробничий потенціал території, система поселень і економічне тяжіння галузей до головних центрів, що визначають рівень економічного і соціального розвитку територіальних систем господарства. Необхідно акцентувати увагу на наукових підходах до оцінки об'єктивної основи соціально-економічного районування, зокрема перспективності характеру районування в ході дальшого розвитку виробництва, його удосконалення на основі територіального поділу праці, територіальної спеціалізації і міжрайонного обміну, ефективності комплексного розвитку районів.

ТВС поступово із специфічного об'єкта дослідження перетворюються на підхід географічного дослідження матеріального виробництва конкретних територій. Сутність цього підходу – дослідження виробництва як територіального поєднання підприємств різних галузей, що має галузеву, функціональну, територіальну, організаційну структури. Саме такий підхід дозволяє здійснити комплексний та змістовний аналіз ключових передумов формування та факторів розвитку територіально-виробничих систем в економічній та соціальній географії.

АНОТАЦІЯ

Розкрито ключові передумови формування та фактори розвитку територіально-виробничих систем (ТВС) в економічній та соціальній географії. Проаналізовано природно-ресурсні, економічні, демографічні, розселенські, транспортні передумови. Запропоновано новий підхід до оцінки рівня комунікативності території. Проведено класифікацію різних передумов та факторів розвитку ТВС. Проаналізовано вплив різноманітних передумов і факторів на розвиток ТВС України. Виділено основні проблеми, що перешкоджають планомірному збалансованому розвитку ТВС держави. Запропоновано підходи щодо оптимізації функціонування ТВС України та раціонального використання її природно-ресурсного, економічного, розселенського, демографічного, транспортного потенціалу.

Література

1. Гладкий О. В., Килівник В. С. Сутність регіональної конкурентоспроможності локальних територіально-виробничих систем / Теорії конкуренції та практики визначення конкурентоспроможності в умовах безпекоорієнтованого розвитку: колективна монографія. / За ред. М. М. Меркулова; відп. ред. В. І. Захарченко; ОНПУ, ІДГУ. – Ізмаїл, Одеса: Фенікс, 2020. – С. 46-58.
2. Гладкий О. В. Теоретичні основи територіально-виробничого системоутворення в національній економіці // Національна економічна діяльність і міжнародні економічні відносини: сучасний стан та тенденції розвитку : колективна монографія / Кол. авторів. Полтава: ПП «Астрія», 2020. С. 8-12.
3. Іщук С. І. Географія промислових комплексів : Підручник / С.І. Іщук, О.В. Гладкий. – К. : Знання, 2011. – 375 с. – (Вища освіта ХХІ століття).
4. Кластерна форма територіально-виробничої організації: моногр. / В. І. Захарченко, В. М. Осипов, О. А. Паларієв / 2-ге вид., перероб. і доп. – Рига, Латвія: “Baltija Publishing”, 2020. – 376 с.
5. Шваб Клаус Четвертая промышленная революция. – М.: Эксмо, 2016. – 208 с.
6. Clark G. L. The Oxford Handbook of Economic Geography. / Clark G. L., Feldman M. P., Gertler M. S. – New York, Oxford University Press, 2003. – 742 p.
7. Fujita M. The Spatial Economy: Cities, Regions and International Trade / Fujita M., Krugman P.R., Venables A.J. – MIT Press, Cambridge MA, 1999. – 640 p.

Information about the authors:

Hladkyi Oleksandr,

Doctor of Geographic Sciences, Professor,
Professor at the Department of Tourism and Recreation
Kyiv National University of Trade and Economics,
19, Kyoto str., Kyiv, 02156, Ukraine

Zhuchenko Valentyna,

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Associate Professor at the Department of Tourism and Recreation
Kyiv National University of Trade and Economics,
19, Kyoto str., Kyiv, 02156, Ukraine