

Э.Ж. Имашев

*Западно-Казахстанский государственный университет им. М. Утемисова, Уральск, Казахстан
(E-mail: imashev_edik@mail.ru)*

Оценка территориального развития производственной инфраструктуры Западно-Казахстанской области

Основой функционирования хозяйствующей системы региона является производственная инфраструктура, территориальное развитие которой позволяет эффективно использовать ресурсы территории, сформировать оптимальную территориально-отраслевую структуру хозяйства и конкурентоспособную экономику. В связи с этим в статье проводится оценка территориального развития производственной инфраструктуры Западно-Казахстанской области на основе анализа статистической информации за 2009–2015 гг. и картографических материалов в разрезе административных районов. Западно-Казахстанская область характеризуется ярко выраженными территориальными диспропорциями в размещении объектов производственной инфраструктуры с высоким показателем их износа. Оценка показала, что более 95 % основных средств области локализована на 4,2 % площади территории с центрами в городах Уральске и Аксае. Относительно других по уровню территориального развития производственной инфраструктуры выделяются северные административные районы (кроме Таскалинского района). Для эффективной территориальной организации хозяйства необходимо разработать приоритетные направления развития производственно-инфраструктурной базы административных районов, расположенных на юге, западе, юго-западе и востоке Западно-Казахстанской области.

Ключевые слова: Западно-Казахстанская область, производственная инфраструктура, территориальное развитие, транспортная инфраструктура, основные фонды, территориальное размещение, протяженность, территориальная плотность, степень износа, уровень развития, административные районы.

Введение

В экономико-географических исследованиях понятие «инфраструктура» трактуется как совокупность сооружений, зданий, дорог и систем, т.е. имущественной части основных фондов, обеспечивающей материальные условия для нормального воспроизводственного процесса. Из этого следует, что инфраструктура не может быть перемещена из одного региона в другой, возможно только постепенное ее развитие в границах определенного пространства. Благодаря этим свойствам инфраструктура и все ее составные части и элементы становятся тесно связанными с территорией и со всеми процессами ее экономического развития, формируя облик территории [1].

Производственная инфраструктура, как важная составная часть инфраструктурной системы территории, выполняет главную производственную функцию в экономике и обеспечивает устойчивые связи между хозяйствующими субъектами. Без надлежащего функционирования производственной инфраструктуры невозможно сформировать эффективную территориальную организацию хозяйства. Уровень развитости производственной инфраструктуры территории выступает одним из главных факторов повышения конкурентоспособности хозяйства. Опережающее развитие производственной инфраструктуры выступает одним из главных факторов повышения производительности труда, вовлечения большего количества природных ресурсов и её рационального использования, ускоренного роста объемов производства с высокой добавленной стоимостью, углубления специализации хозяйства.

Западно-Казахстанская область (ЗКО) имеет свои особенности в территориальном развитии производственной инфраструктуры, так как область характеризуется большой площадью (151,3 тыс. кв. км), низкой плотностью населения (по состоянию на 1 января 2016 г. — 4,2 человека 1 кв. км) [2, 9], асимметрией в хозяйственном освоении территории. Все эти аспекты определяют необходимость проведения оценки территориального развития производственной инфраструктуры для эффективного планирования территориальной организации хозяйства и населения ЗКО.

Материалы и методы исследования

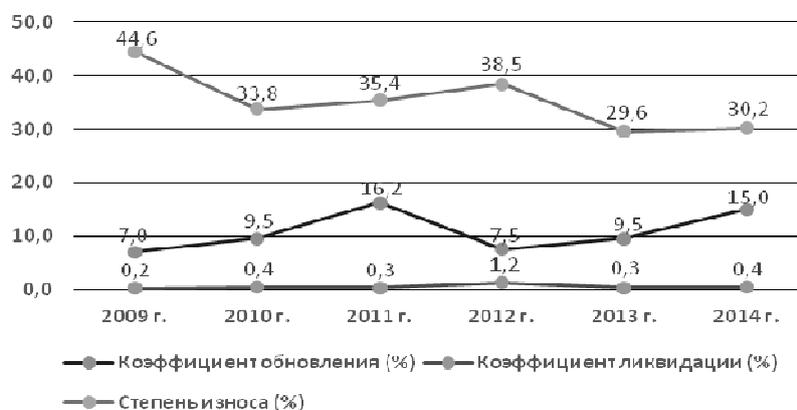
Объектом исследования является производственная инфраструктура ЗКО. Информационной базой исследования послужили статистические данные Департамента статистики Западно-Казахстанской области, Управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог Западно-Казахстанской области, Западно-Казахстанского филиала РГП на ПХВ «Казахавтодор», АО «КазТрансОйл» Западный филиал Уральское нефтепроводное управление, АО «Интергаз Центральная Азия» филиал Управления магистральных газопроводов «Уральск», АО «Западно-Казахстанская распределительная электросетевая компания» за 2009–2015 гг., картографические материалы и информация в сети Интернет.

При исследовании использованы методы научной абстракции, анализа и синтеза, индукции и дедукции, аналогии и сравнения, системный и логический подходы. Применялись сравнительно-географический, математический, статистический, описательный, картографический и другие методы исследования.

Оценка территориального развития производственной инфраструктуры осуществлялось на основе использования показателей стоимости, износа и обновления материальных основных фондов (основных средств), протяженности и плотности транспортной сети (магистральные железные дороги, автомобильные дороги, трубопроводы, внутренние водные пути, линий электропередач).

Результаты исследования и их обсуждение

На территории ЗКО за 2009–2014 гг. наблюдается развитие производственной и социальной инфраструктуры. Балансовая (за вычетом износа) стоимость основных средств области увеличилась на 38,8 % и в 2014 г. составила 1661,0 млрд. тенге [3, 9; 4, 8]. Развитие было достигнуто за счет превышения показателя обновления над коэффициентом ликвидации, что позволило, в свою очередь, снизить степень износа основных средств ЗКО. За указанный период показатель коэффициента обновления основных средств изменялся от 7,0 % в 2009 г. до 16,2 % в 2011 г. (в 2014 г. составлял 15,0 %), тогда как коэффициент ликвидации варьировал в пределах 0,2 % (2009 г.) — 1,2 % (2012 г.). Данная положительная тенденция позволила улучшить состояние материальных основных фондов ЗКО (степень износа основных средств снижается с 44,6 % до 30,2 %) (рис. 1) [3, 11, 12; 4, 10, 11]. При этом необходимо отметить, что на территории ЗКО сохраняется высокий уровень износа основных средств — это не позволяет быстрыми темпами наращивать производство продукции в отраслях хозяйства.



Примечание. Составлен автором по [3, 11, 12; 4, 10, 11]

Рисунок 1. Динамика коэффициентов обновления и ликвидации, степени износа основных средств ЗКО за 2009–2014 гг.

Большую часть инфраструктурной системы ЗКО формирует производственная инфраструктура. В ЗКО за рассматриваемый период удельный вес производственной инфраструктуры снижается с 91,3 до 87,8 %, что свидетельствует о более динамичном развитии других видов инфраструктур (социальной, рыночной, инновационной, институциональной). Как показано в таблице 1, более 75 % основных средств приходится на промышленный комплекс, доля которого в общей структуре области также уменьшилась. По удельному весу группа отраслей горнодобывающей промышленности является ведущим элементом в инфраструктурной системе области.

Среди видов экономической деятельности за 2009–2014 гг. в общей стоимости основных средств области увеличивается доля транспорта и складирования, электроснабжения, подачи газа, пара и воздушного кондиционирования, информации и связи, водоснабжения, канализационной системы, контроля над сбором и распределением отходов. Не изменился удельный вес сельского, лесного и рыбного хозяйства, а доля горнодобывающей промышленности и разработки карьеров, обрабатывающей промышленности, строительства снижается (табл. 1).

Т а б л и ц а 1

Динамика удельного веса производственной инфраструктуры в структуре основных средств ЗКО за 2009–2014 гг., %

Вид экономической деятельности	2009 г.	2012 г.	2014 г.
Сельское, лесное и рыбное хозяйство	0,6	0,5	0,6
Промышленность	80,4	81,1	75,2
– горнодобывающая промышленность и разработка карьеров	74,7	76,2	69,2
– обрабатывающая промышленность	4,4	2,7	2,8
– электроснабжение, подача газа, пара и воздушное кондиционирование	1,0	1,6	2,2
– водоснабжение, канализационная система, контроль над сбором и распределением отходов	0,3	0,6	1,0
Строительство	2,8	1,9	2,4
Транспорт и складирование	6,6	4,5	8,4
Информация и связь	0,9	1,0	1,2

Примечание. Составлена автором по [3, 52; 4, 12–15].

На территории ЗКО за 2009–2014 гг. балансовая (за вычетом износа) стоимость производственной инфраструктуры выросла с 837,1 млрд тенге до 1323,4 млрд тенге (на 36,8 %), а степень износа увеличилась с 35,2 до 36,1 % [3, 65–77; 4, 27–54], т.е. тенденция обновления производственных объектов отстает от их износа. Во всех видах экономической деятельности, участвующих в производственном процессе, наблюдается рост балансовой (за вычетом износа) стоимости материальных фондов. В промышленности области данный рост составил 34,0 %. Увеличение степени износа основных средств наблюдается в сельском, лесном и рыбном хозяйстве, обрабатывающей промышленности, строительстве, телекоммуникации и связи. Относительно более быстрый темп ввода новых материальных фондов и процесса обновления способствовало снижению показателя износа основных средств в горнодобывающей промышленности и разработке карьеров, электроснабжении, подаче газа, пара и воздушного кондиционирования, водоснабжении, канализационной системе, контроле над сбором и распределением отходов, транспорте и складировании. В промышленном комплексе ЗКО прослеживается положительная тенденция снижения износа материальных фондов (табл. 2).

По состоянию на 2014 г. самые высокие показатели степени износа основных средств имеют следующие виды экономической деятельности, получившее развитие в ЗКО: строительство; обрабатывающая промышленность; сельское, лесное и рыбное хозяйство; информация и связь. В этих видах экономической деятельности степень износа материальных фондов превышает 40 %, что определяет плачевное состояние производственной инфраструктуры и снижает экономическую эффективность работы предприятий в данных отраслях хозяйства области (табл. 2).

**Изменение балансовой (за вычетом износа) стоимости и степени износа
производственной инфраструктуры ЗКО за 2009–2014 гг.**

Вид экономической деятельности	Балансовая (за вычетом износа) стоимость, млрд тенге		Степень износа, %	
	2009 г.	2014 г.	2009 г.	2014 г.
Сельское, лесное и рыбное хозяйство	3,5	37,2	32,9	45,3
Промышленность	727,6	1102,5	37,4	32,5
– горнодобывающая промышленность и разработка карьеров	698,6	1018,9	42,2	32,5
– обрабатывающая промышленность	17,4	32,3	36,8	46,8
– электроснабжение, подача газа, пара и воздушное кондиционирование	9,0	34,1	39,7	27,0
– водоснабжение, канализационная система, контроль над сбором и распределением отходов	2,6	17,2	31,0	23,8
Строительство	18,3	27,2	41,5	48,4
Транспорт и складирование	77,9	141,8	26,4	22,7
Информация и связь	9,8	14,7	31,2	42,0

Примечание. Составлена автором по [3, 65–77; 4, 27–54].

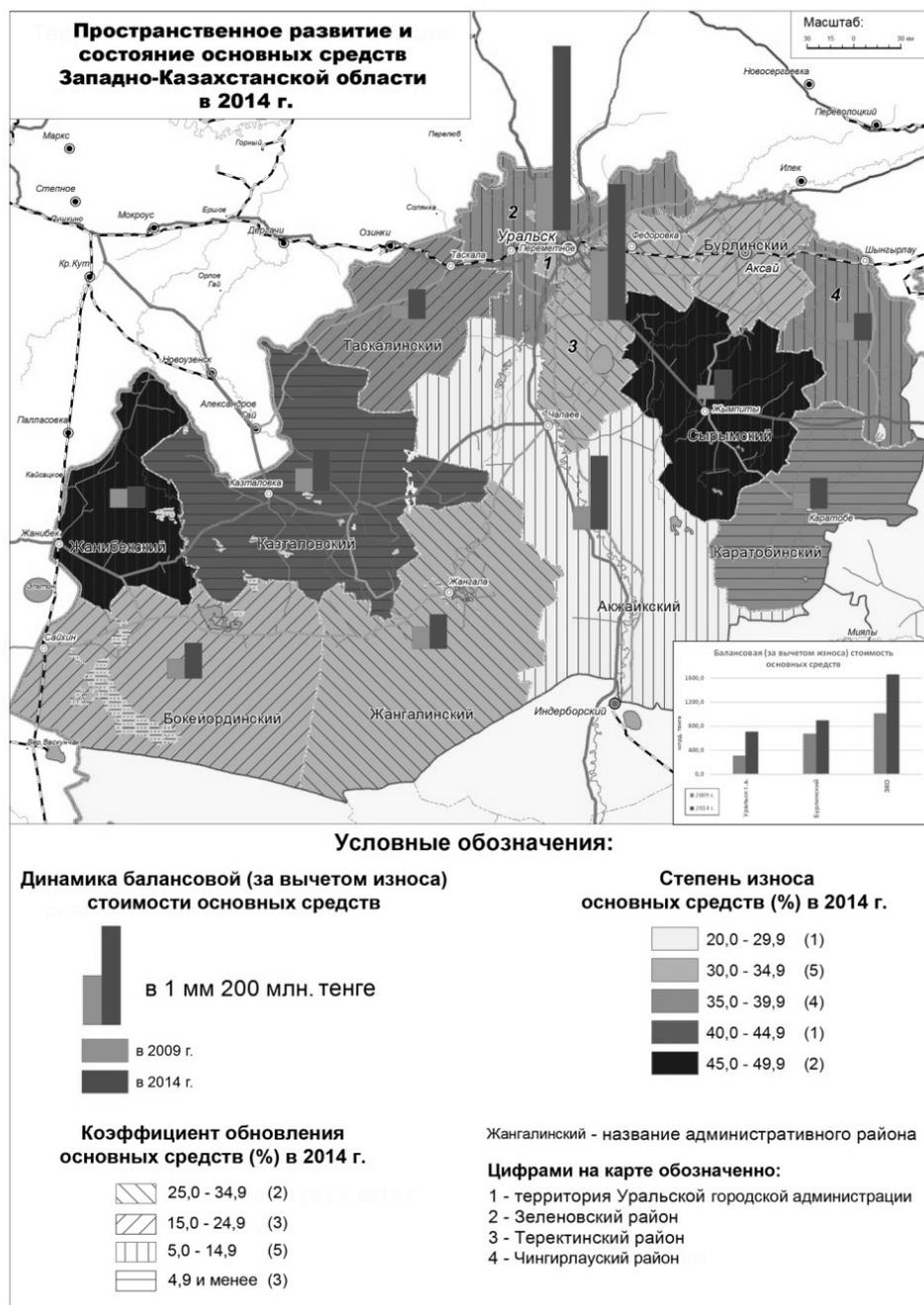
Оценка пространственного развития и территориальной структуры производственной инфраструктуры ЗКО возможна только на основе использования общей стоимостной статистической информации об основных средствах, так как отсутствуют количественные показатели, а именно стоимость материальных фондов по видам экономической деятельности в разрезе административных районов области.

За 2009–2014 гг. во всех административных районах ЗКО наблюдается развитие основных средств, что свидетельствует об увеличении балансовой (за вычетом износа) стоимости материальных фондов. По темпам роста балансовой (за вычетом износа) стоимости основных средств выделяются Зеленовский, Акжайикский, Таскалинский, Сырымский районы и территория Уральской городской администрации, где стоимость увеличилась более чем на 50 %. Минимальное значение увеличения балансовой (за вычетом износа) стоимости основных средства имеет Жанибекский район — 11,1 % (рис. 2).

В размещении материальных фондов ЗКО прослеживается четко выраженные территориальные диспропорции. В 2014 г. в Бурлинском районе и на территории Уральской городской администрации, занимающие 4,2 % площади ЗКО, было локализовано 96,6 % материальных фондов области. Концентрация основных средств в этих 2 территориально-административных единицах есть следствие локализации (53,4 % населения области) и функционирования городской системы расселения населения, относительно высокая степень экономической освоенности территорий. С большим отставанием по удельному весу в балансовой (за вычетом износа) стоимости основных средств области следуют Зеленовский (1,0 %) и Теректинский (0,7 %) районы. На остальные 9 административных районов, занимающих 85,7 % территории области, приходилось лишь 1,7 % основных средств ЗКО (табл. 3, рис. 2).

Расчет территориальной плотности балансовой (за вычетом износа) стоимости основных средств показал, что в ЗКО на 1000 кв. км площади в 2014 г. приходилось 11,0 млрд. тенге. Рассмотрение данного показателя в разрезе административных районов области показывает самую высокую территориальную плотность материальных фондов на территории Уральской городской администрации. С большим отставанием выделяется Бурлинский район, где территориальная плотность основных средств значительно выше среднеобластного показателя. По сравнению с другими административными районами (кроме выше названных) Зеленовский и Теректинский районы имеют более благоприятное размещение материальных фондов (табл. 3).

Данные, приведенные в таблице 3, показывают, что такой уровень развития территориально-инфраструктурной системы области позволяет обеспечивать функционирование более 6 тысяч хозяйствующих субъектов и учреждений. Как и следовало ожидать, по количеству хозяйствующих субъектов и учреждений лидируют территория Уральской городской администрации, Бурлинский и Зеленовский районы.



Примечание. Составлен автором по [3, 9; 4, 8–11]

Рисунок 2. Пространственное развитие и состояние основных средств ЗКО в 2014 г.

Наблюдается территориальная дифференциация по обновлению и износу основных средств ЗКО. В 2014 г. по коэффициенту обновления материальных фондов в группу с наилучшими показателями входили Теректинский и Жангалинский районы. Наименьшее значение коэффициента обновления основных средств имели Чингирлауский, Каратобинский и Казталовский районы. В 12 административных районах области степень износа материальных фондов превышал 30 % и только в Акжайкском районе данный показатель составлял 28,7 %. Относительно лучшее состояние основных средств в Жангалинском, Бурлинском, Теректинском районах и на территории Уральской городской администрации. В Чингирлауском, Зеленовском, Каратобинском и Таскалинском районах степень износа материальных фондов превышает 35 %. Высокую изношенность имеют основные средства Казталовского района. Наихудшее состояние характерна основным средствам, размещенных в Сырымском и Жанибекском районах (рис. 2).

Т а б л и ц а 3

Территориальное размещение материальных фондов ЗКО по состоянию на 2014 г.

Название административного района	Удельный вес в балансовой (за вычетом износа) стоимости основных средств, %	Территориальная плотность балансовой (за вычетом износа) стоимости основных средств, млрд. тенге на 1000 кв. км	Количество действующих хозяйствующих субъектов и учреждений, юрид. лиц
Акжаикский	0,4	0,2	242
Бокейординский	0,2	0,2	112
Бурлинский	54,1	160,4	606
Жангалинский	0,2	0,1	154
Жанибекский	0,1	0,2	110
Зеленовский	1,0	2,2	343
Казталовский	0,2	0,2	231
Каратобинский	0,2	0,3	119
Сырымский	0,1	0,2	183
Таскалинский	0,2	0,3	134
Теректинский	0,7	1,5	243
Чингирлауский	0,1	0,3	145
Территория Уральской городской администрации	42,5	1008,9	3602
ЗКО	100	11,0	6224

Примечание. Составлена автором по [3, 9; 4, 8; 5; 6, 201].

Транспортная инфраструктура является составной частью производственной инфраструктуры, которая обеспечивает взаимосвязь и функционирование всех элементов территориальной социально-экономической системы. Уровень пространственного развития транспортной инфраструктуры определяет особенности территориальной организации хозяйства и социальной сферы региона. Транспортная инфраструктура непосредственно участвует в цепочке создания стоимости производимой и реализуемой продукции, играя консолидирующую и связующую роль между поставщиками сырья, производителями и потребителями продукции.

На территории ЗКО получили развитие линейные объекты железнодорожного, автомобильного, трубопроводного, речного, авиационного транспортов и линий электропередач (ЛЭП). Под влиянием группы природно-ресурсных и социально-экономических факторов сложилась территориальная дифференциация уровня развития транспортной инфраструктуры области.

Т а б л и ц а 4

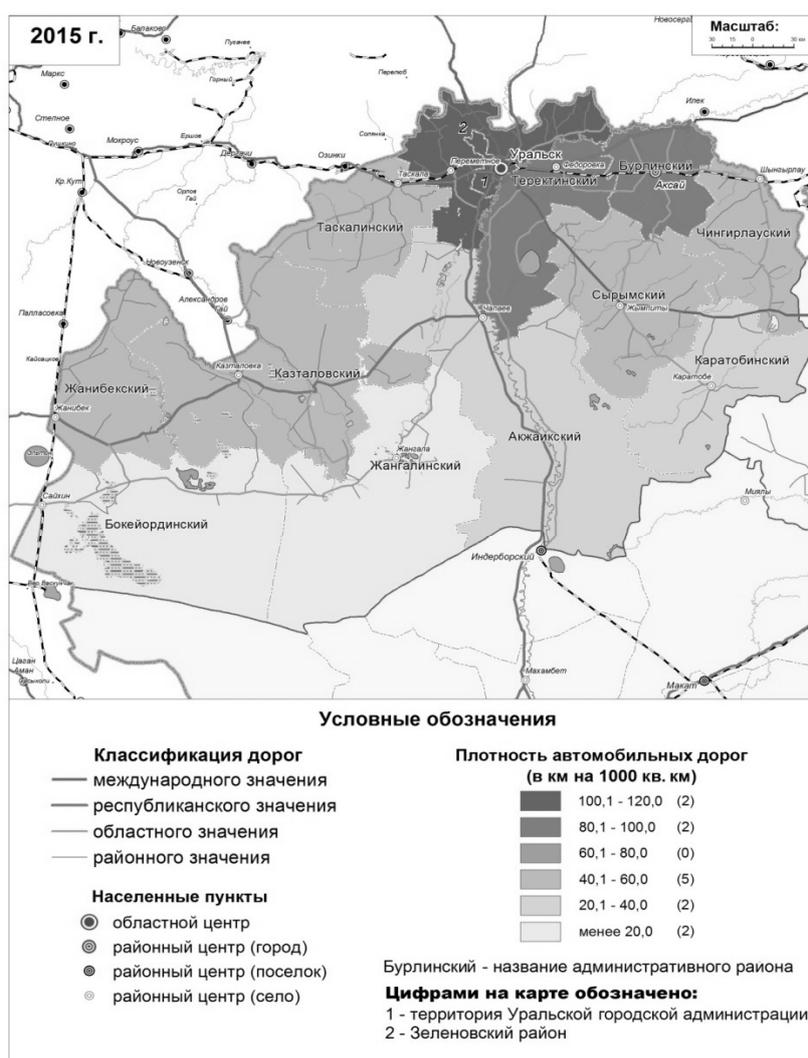
Обеспеченность административных районов ЗКО железными дорогами по состоянию на 2015 г.

Название административного района	Протяженность, км	Плотность, км на 1000 кв. км
Акжаикский	0,0	0,0
Бокейординский	67,2	3,5
Бурлинский	86,5	15,4
Жангалинский	0,0	0,0
Жанибекский	31,2	3,8
Зеленовский	49,0	6,6
Казталовский	0,0	0,0
Каратобинский	0,0	0,0
Сырымский	0,0	0,0
Таскалинский	54,3	6,7
Теректинский	63,8	8,1
Чингирлауский	51,2	7,1
Территория Уральской городской администрации	27,8	39,7

Примечание. Составлена автором по [7; 8; 5].

По состоянию на 2015 г. протяженность железных дорог на территории ЗКО составляла 431 км. Плотность железных дорог в расчете на 1000 кв. км площади территории области составляла 2,8 км [7; 8; 5]. Железнодорожные пути проходят по северной и западной частям ЗКО (рис. 4). Железнодорожная инфраструктура имеется в 8 административных районах области и по плотности железных дорог выделяются территория Уральской городской администрации и Бурлинского района (табл. 4).

По сравнению с железными дорогами и другими видами путей сообщения на территории ЗКО пространственное развитие получили автомобильные дороги, которые являются главным видом транспорта области. Протяженность сети автомобильных дорог области составляет 6595,1 км, а плотность равна 43,2 км [9; 10; 5]. На территории Уральской городской администрации и Зеленовского района наблюдается самая высокая степень плотности автомобильных дорог. Выделяются также Теректинский и Бурлинский районы. Особенности территориальной организации автомобильных дорог ЗКО показана на рисунке 3.



Примечание. Составлен автором по [9; 10; 5]

Рисунок 3. Территориальная организация автомобильных дорог ЗКО в 2015 г.

Через территорию ЗКО проходят важные международные системы магистральных трубопроводов, которая обеспечивает население и хозяйство природным газом и позволяет экспортировать добываемые в области углеводородное сырье (рис. 4). Протяженность нефтепроводов составляет 976,0 км (плотность — 6,5 км), а сеть газопроводов равна 2357,7 км (плотность — 15,6 км) [5; 8; 11–15]. Система магистральных трубопроводов проходит по территории Уральской городской администрации и 9 административных районов ЗКО. По показателю плотности магистральных нефтепроводов

лидирует Зеленовский район. Относительно высокая плотность магистральных газопроводов характерна Казталовскому, Зеленовскому, Теректинскому и Бурлинскому районам. Система трубопроводного транспорта отсутствует в Каратобинском, Сырымском и Чингирлауском районах (табл. 5).

Т а б л и ц а 5

Обеспеченность административных районов ЗКО магистральными нефтепроводами и газопроводами по состоянию на 2015 г.

Название административного района	Нефтепроводы		Газопроводы	
	Протяженность, км	Плотность, км на 1000 кв. км	Протяженность, км	Плотность, км на 1000 кв. км
Акжайикский	447,0	17,4	166,5	6,5
Бокейординский	67,0	3,5	0,0	0,0
Бурлинский	74,5	13,3	161,7	28,9
Жангалинский	0,0	0,0	482,9	23,2
Жанибекский	31,0	3,8	119,0	14,5
Зеленовский	245,0	33,1	292,4	39,5
Казталовский	0,0	0,0	774,5	41,6
Таскалинский	0,0	0,0	281,7	34,8
Теректинский	101,5	12,8	72,0	9,1
Территория Уральской городской администрации	10,0	14,3	7,0	10,0

Примечание. Составлена автором по [5; 8; 11–15].

Судоходной рекой на территории ЗКО является только река Урал, которая протекает с севера на юг. Река Урал является судоходной на протяжении всей территории области (623 км) и протекает через Зеленовский, Теректинский, Акжайикский районы и территорию Уральской городской администрации (рис. 4) [16, 3–9]. Именно в этих 4 административных районах области получило развитие речной транспорт. На территории остальных 9 административных районах ЗКО гидрографическая сеть не позволяет осуществлять развитие речного транспорта. По плотности речных судоходных путей лидирует территория Уральской городской администрации, где также более развито приречная инфраструктура для малых и средних речных судов (табл. 6).

Т а б л и ц а 6

Обеспеченность административных районов ЗКО речными судоходными путями и ЛЭП по состоянию на 2015 г.

Название административного района	Речные судоходные пути		ЛЭП	
	Протяженность, км	Плотность, км на 1000 кв. км	Протяженность, км	Плотность, км на 1000 кв. км
Акжайикский	409,0	15,9	2005,5	78,0
Бокейординский	0,0	0,0	1228,2	64,0
Бурлинский	0,0	0,0	1093,9	195,3
Жангалинский	0,0	0,0	1278,7	61,5
Жанибекский	0,0	0,0	1041,7	127,0
Зеленовский	92,0	12,4	1619,0	218,8
Казталовский	0,0	0,0	2622,3	141,0
Каратобинский	0,0	0,0	1005,5	100,6
Сырымский	0,0	0,0	1007,8	84,7
Таскалинский	0,0	0,0	1086,7	134,2
Теректинский	92,0	11,6	1711,9	216,7
Чингирлауский	0,0	0,0	797,8	110,8
Территория Уральской городской администрации	30,0	42,9	1726,0	2465,7

Примечание. Составлена автором по: [5; 8; 16, 3–9; 17].

Протяженность ЛЭП на территории ЗКО равна 18225,0 км, средняя плотность составляет 120,5 км на 1000 кв. км площади [16; 5]. Самая высокая плотность ЛЭП характерна для территории Уральской городской администрации. Со значительным отставанием выделяются Зеленовский, Теректинский и Бурлинский районы (табл. 6).



Примечание. Составлен автором по [5; 7–15; 16, 3–9; 17]

Рисунок 4. Уровень пространственного развития транспортной инфраструктуры ЗКО по состоянию на 2015 г.

Авиационный транспорт получил развитие на территории Теректинского района. Единственный аэропорт ЗКО расположен в поселке Подстепном, находящийся вблизи г. Уральска. В остальных административных районах области отсутствуют взлетно-посадочные полосы и аэропорты.

С целью выявления уровня пространственного развития всей транспортной системы ЗКО проведена оценка с использованием метода определения коэффициента Э.Энгеля (Юдзуру Като).

Коэффициент Э.Энгеля (Юдзуру Като) вычисляется следующим образом:

$$d = \frac{L}{\sqrt{SP}},$$

где d — коэффициент Э. Энгеля (Юдзуру Като); L — длина транспортной сети (км); S — площадь территории (км²); P — численность населения (человек) [18].

Расчеты показали, что относительно самый высокий уровень развития транспортной инфраструктуры имеют Казталовский, Теректинский, Зеленовский и Таскалинский районы. Средний уровень развитости транспортно-инфраструктурной системы характерны для территории Уральской городской администрации, Жанибекскому, Акжайкскому, Бурлинскому и Чингирлаускому районам. Территория Сырымского, Бокейординского, Каратобинского и Жангалинского районов имеют низкие показатели развитости транспортной инфраструктуры (рис. 4).

Заключение

Таким образом, пространственный анализ показал, что на территории ЗКО прослеживается территориальная диспропорция в размещении точечных и линейных объектов производственной инфраструктуры. Среди административных районов области по уровню развития производственной инфраструктуры лидируют территория Уральской городской администрации и Бурлинского района. Выделяются также на севере ЗКО Зеленовский и Теректинский районы. Остальные 9 административных районов ЗКО значительно уступают по уровню развития производственной инфраструктуры.

В ЗКО прослеживается определенная закономерность в размещении производственной инфраструктуры. По мере удаления от областного центра снижается территориальная обеспеченность хозяйства производственной инфраструктурой. Большое значение в концентрации социальной и производственной инфраструктуры играет городская система расселения и размещение промышленных предприятий, так как большую часть материальных фондов формирует индустриальный сектор экономики.

На основе оценки территориального развития производственной инфраструктуры ЗКО можно сделать следующие обобщающие выводы:

1. Сложившаяся на территории Уральской городской администрации, Зеленовского, Бурлинского, Теректинского районов производственно-инфраструктурная система с полюсами роста в г. Уральске и г. Аксае создают определенные условия для дальнейшего развития в этих административных районах ЗКО центров хозяйственного развития с конкурентоспособными производствами.

2. Выделенные административные районы и центры роста ЗКО к тому же имеют выгодное экономико-географическое положение с высокой транспортной доступностью, что позволяет хозяйствующим субъектам осуществлять транспортировку сырья и вывоз готовой продукции как на внутреннее, так и на внешние рынки.

3. Совместное использование сложившихся производственно-инфраструктурных систем в рамках кластерных структур позволит хозяйствующими субъектами выше отмеченных административных районов ЗКО более эффективно реализовать конкурентные преимущества за счет экономии затрат на инфраструктурное обеспечение производственного процесса и транспортировку сырья и продукции.

4. Необходимо отметить тот факт, что сложившаяся производственная инфраструктура на территории перечисленных выше административных районов ЗКО характеризуются высокой степенью износа. Для эффективного функционирования хозяйственной системы ЗКО необходимо обновление материальных фондов на основе разработки и реализации среднесрочной подпрограммы трансформации и модернизации производственной инфраструктуры в рамках Государственной программы индустриально-инновационного развития.

5. Остальные административные районы ЗКО, имеющие средний и низкий уровни развития производственной инфраструктуры в настоящее время не имеют тех инфраструктурных условий, которые необходимы для ускоренного развития хозяйства. Отсутствие достаточной производственно-инфраструктурной базы в 9 административных районах, расположенных на юге, западе, юго-западе и востоке ограничивает развитие на их территории промышленности и сельского хозяйства. Необходимо отметить, что эти административные районы имеют достаточную природно-сырьевую базу для индустриального и аграрного развития.

6. В настоящее время нельзя считать сложившуюся производственно-инфраструктурную систему ЗКО достаточным. Для эффективной территориальной организации хозяйства и населения ЗКО необходимо дальнейшее опережающее развитие производственной инфраструктуры с учетом потребностей хозяйствующих субъектов.

Список литературы

1 Комарова В.Н. Инфраструктурный фактор в конкурентоспособности региона [Электронный ресурс] / В.Н. Комарова, О.В. Зяблова // Современные проблемы науки и образования. — 2013. — № 3. — Режим доступа: <http://www.science-education.ru/109-9577>.

2 Регионы Казахстана в 2015 году: статистический ежегодник / гл. ред. Н.С. Айдапкелов. — Астана, 2016. — 300 с.

3 Основные средства и нематериальные активы Западно-Казахстанской области: стат. сб. — Уральск, 2011. — 92 с.

4 Основные фонды Западно-Казахстанской области: стат. сб. — Уральск, 2015. — 84 с.

- 5 Сайт Департамента статистики Западно-Казахстанской области [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://stat.gov.kz/faces/zko/reg_main/regDinamo?_afzLoop=3233272189341510#%40%3F_afzLoop%3D3233272189341510%26_adf.ctrl-state%3Dj77ujs2he_21.
- 6 Статистический ежегодник Западно-Казахстанской области: стат. сб. / под ред. А.Д. Хамзина. — Уральск, 2015. — 220 с.
- 7 Информация Производственно-технического отдела пути Уральской дистанции пути (ПЧ-1) за 2015 г. — Уральск, 2016.
- 8 Карта Западно-Казахстанской области. Масштаб: 1:1 000 000. — Алматы, 2003.
- 9 Информация Управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог Западно-Казахстанской области за 2015 год. — Уральск, 2016.
- 10 Информация Западно-Казахстанского филиала РГП на ПХВ «Каззахавтордор» Комитета автомобильных дорог Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан за 2015 год. — Уральск, 2016.
- 11 Информация АО «КазТрансОйл» Западный филиал Уральское нефтепроводное управление за 2015 г. — Уральск, 2016.
- 12 Казахстан завершил строительство экспортного нефтепровода Карачаганак — Атырау [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.kmvportal.net/novosti/item/92622-kazahstan-zavershil-stroitelstvo-eksportnogo-nefteprovoda-karachaganak-atyrau>
- 13 Сайт Делового журнала Kazakhstan [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.investkz.com/articles/5217.html>.
- 14 Информация АО «Интергаз Центральная Азия» филиал Управления магистральных газопроводов «Уральск» за 2015 г. — Уральск, 2016.
- 15 Сайт Компании Карачаганак Петролиум Оперейтинг б.в. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.kpo.kz/export-routes.html?&L=1>.
- 16 Справочник километрового расстояния судоходной части р. Урал. — Уральск, 2010. — 13 с.
- 17 Информация АО «Западно-Казахстанская распределительная электросетевая компания» за 2015 г. — Уральск, 2016.
- 18 Дмитриевский Ю.Д. Количественные оценки в региональных характеристиках / Ю.Д. Дмитриевский // География в школе. — 1991. — № 2. — С. 24–29.

Э.Ж. Имашев

Батыс Қазақстан облысы өндірістік инфрақұрылымының территориялық дамуын бағалау

Территорияның ресурстарын тиімді пайдалануға, шаруашылықтың онтайлы территориялық-салалық құрылымы мен бәсекеге қабілетті экономиканы қалыптастыруға мүмкіндік беретін аймақтың шаруашылық жүйесінің жұмыс істеуінің негізі өндірістік инфрақұрылымының территориялық дамуы болып табылады. Осыған байланысты мақалада әкімшілік аудандар көлеміндегі 2009–2015 жж. арасындағы статистикалық ақпараттар мен картографиялық мәліметтерді талдау негізінде Батыс Қазақстан облысы өндірістік инфрақұрылымының территориялық дамуына бағалау жүргізілген. Батыс Қазақстан облысы өндірістік инфрақұрылым нысандарының орналасуындағы территориялық диспропорциясының ашық көрінісімен және оның жоғары тозу көрсеткішімен сипатталады. Бағалау көрсеткендей, негізгі құралдардың 95 % астамы Орал және Ақсай қалаларындағы орталықтарымен қоса облыстың 4,2 % территориясында шоғырланған. Салыстырмалы негізде өндірістік инфрақұрылымының территориялық дамуы деңгейі бойынша солтүстік әкімшілік аудандар (Таскала ауданынан басқа) алдыңғы қатарда. Шаруашылықты тиімді территориялық ұйымдастыру үшін Батыс Қазақстан облысының оңтүстігінде, батысында, оңтүстік-батысында және шығысында орналасқан әкімшілік аудандардың өндірістік-инфрақұрылымдық базасын дамытуда басым бағыттарын жасау керек.

Кілт сөздер: Батыс Қазақстан облысы, өндірістік инфрақұрылым, территориялық даму, транспорттық инфрақұрылым, негізгі қорлар, территориялық орналастыру, ұзындық, территориялық тығыздық, тозу деңгейі, даму деңгейі, әкімшілік аудандар.

E.Zh. Imashev

Assessment of the territorial development of the industrial infrastructure of the West Kazakhstan region

The basis of operation of the business system of the region is the production infrastructure, territorial development which allows efficient use of the resources of the territory to form the optimal clustering and sectoral structure of the economy and the competitive economy. In connection with this article assesses the territorial development of the industrial infrastructure of the West Kazakhstan region on the basis of the analysis of statistical information for 2009–2015 years and cartographic materials in terms of administrative districts. The

West Kazakhstan region is characterized by pronounced territorial imbalances in the siting of production infrastructure with a high rate of wear. The assessment showed that more than 95 % of the fixed assets area is localized on the 4.2 % of the territory with the centers in the cities of Uralsk and Aksay. Relative to the other on the level of territorial development of the industrial infrastructure the northern administrative regions (except Taskalinsky) were allocated. For effective territorial organization of economy should develop priorities for the development of production and infrastructure of administrative areas in the South, West, Southwest, and East of the West Kazakhstan region.

Keywords: the West Kazakhstan region production infrastructure, territorial development, transport infrastructure, fixed assets, geographical location, length, density, degree of wear, the level of development and administrative districts.

References

- 1 Komarova, V.N., & Ziablova, O.V. (2013). Infrastrukturnyi faktor v konkurentosposobnosti rehiona [Infrastructure factor in regional competitiveness]. *Sovremennyye problemy nauki i obrazovaniia — Modern problems of science and science*, 3. Retrieved from <http://www.science-education.ru/109-9577> [in Russian].
- 2 Aydapkelov, N.S. (Eds.). (2016). *Rehiony Kazakhstana v 2015 hodu: statisticheskii ezhehodnik [Regions of Kazakhstan in 2015: statistic yearbook]*. Astana [in Russian].
- 3 *Osnovnye sredstva i nematerialnye aktivy: statisticheskii sbornik [Basic property and intangible assets of West-Kazakhstan oblast: statistics collection]*. (2011). Uralsk [in Russian].
- 4 *Osnovnye fondy Zapadno-Kazakhstanskoi oblasti: statisticheskii sbornik [Basic fonds West Kazakhstan Oblast: statistics collection]*. (2015). Uralsk [in Russian].
- 5 Sait Departamenta statistiki Zapadno-Kazakhstanskoi oblasti [The site of the Department of statistics of West Kazakhstan oblast]. *stat.gov.kz* Retrieved from http://stat.gov.kz/faces/zko/reg_main/regDinamo?_afzLoop=3233272189341510#%40%3F_afzLoop%3D3233272189341510%26_adf.ctrl-state%3Dj77ujs2he_21 [in Russian].
- 6 Khamzin, A.D. (Eds.). (2015). *Statisticheskii ezhehodnik Zapadno-Kazakhstanskoi oblasti: statisticheskii sbornik [Statistic yearbook of West Kazakhstan oblast: statistics collection]*. Uralsk [in Russian].
- 7 *Informatsiya Proizvodstvenno-tekhnicheskogo otdela puti Uralskoi distantsii puti (PCh-1) za 2015 hod [Information of Production and Technical Department of the Uralsk distance path for 2015]*. (2016). Uralsk [in Russian].
- 8 *Karta Zapadno-Kazakhstanskoi oblasti. Masshtab: 1:1 000 000 [The Map of West Kazakhstan oblast. Scale: 1:1 000 000]*. (2003). Almaty [in Russian].
- 9 *Informatsiia Upravleniia passazhirskogo transporta i avtomobilnykh dorozh Zapadno-Kazakhstanskoi oblasti [Information of passenger transport and motor roads manager of West Kazakhstan Oblast for 2015]*. (2016). Uralsk [in Russian].
- 10 *Informatsiia Zapadno-Kazakhstanskogo filiala RGP na PKhV «Kazakhavtodor» Komiteta avtomobilnykh dorozh Ministerstva po investitsiam i razvitiu Respubliki Kazakhstan za 2015 hod [Information of the West Kazakhstan Republic state enterprise branch on economic maintenance rights «Kazakhavtodor» of Committee of highways of the Ministry for Investments and Development of the Republic of Kazakhstan for 2015]*. (2016). Uralsk [in Russian].
- 11 *Informatsiia AO «KazTransOil» Zapadnyi filial Uralskoe nefteprovodnoe upravlenie za 2015 hod [Information of JSC «KazTransOil» the Western branch in Uralsk pipeline management for 2015]*. (2016). Uralsk [in Russian].
- 12 Kazakhstan zavershil stroitelstvo eksportnogo nefteprovoda Karachaganak-Atyrau [Kazakhstan has finished construction of the export oil pipeline Karachaganak-Atyrau] *kmyportal.net*. Retrieved from <http://www.kmyportal.net/novosti/item/92622-kazakhstan-zavershil-stroitelstvo-eksportnogo-nefteprovoda-karachaganak-atyrau> [in Russian].
- 13 Sait Delovoho zhurnala Kazakhstana [The site of the Business journal of Kazakhstan]. *investkz.com*. Retrieved from <http://www.investkz.com/articles/5217.html> [in Russian].
- 14 *Informatsiia AO «Interhas Tsentralnaia Asia» filial Upravleniia mahistralnykh hazoprovodov «Uralsk» v 2015 hodu [Information of JSC «Intergas Central Asia» branch of Gas trunkline operation center «Uralsk» for 2015]*. (2016). Uralsk [in Russian].
- 15 Sait Kompanii Karachaganak Petroleum Operating b.v. [The site of the Karachaganak Petroleum Operating b.v. Company]. *kpo.kz*. Retrieved from <http://www.kpo.kz/export-routes.html?&L=1> [in Russian].
- 16 *Spravochnik kilometrovogo rasstoianiia sudokhodnoi chasti r. Ural [Reference book of kilometer distance of a navigable part of Ural river]*. (2010). Uralsk [in Russian].
- 17 *Informatsiia AO «Zapadno-Kazakhstanskaia raspreditelnaia elektrosetevaia kompaniia» za 2015 hod [Information of JSC «West Kazakhstan distributive electric grid company» for 2015]*. (2016). Uralsk [in Russian].
- 18 Dmitrevskiy, Yu.D. (1991). Kolichestvennyye otsenki v rehionalnykh kharakteristikakh [Quantitative estimates in regional characteristics]. *Heografiiia v shkole — Geography in school*, 2, 24–29 [in Russian].