

Имашев Э.Ж.,
доктор философии (PhD) по специальности 6D060900 – География,
руководитель офиса коммерциализации,
Западно-Казахстанский государственный университет
имени М. Утемисова

Галимов М.А.,
к.геогр.н., заведующий кафедрой географии,
Западно-Казахстанский государственный университет
имени М. Утемисова

ОСОБЕННОСТИ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АКТЮБИНСКОЙ ОБЛАСТИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН¹

Аннотация. На основе систематизации и анализа статистической информации за 2009–2015 гг. и картографических материалов в разрезе административных районов в статье представлены результаты исследований территориально-отраслевого развития производственной инфраструктуры Актюбинской области Республики Казахстан. Выявлены особенности территориальной дифференциации производственной инфраструктуры Актюбинской области на уровне административных районов. В общих чертах определены приоритетные направления территориально-отраслевого развития производственной инфраструктуры Актюбинской области.

Ключевые слова: Актюбинская область, производственная инфраструктура, материальные фонды (основные средства), территориальная дифференциация, административные районы, территориально-отраслевое развитие.

Постановка проблемы. На современном этапе социально-экономического развития одним из приоритетных направлений государственной политики Казахстана является формирование и развитие единой инфраструктурной системы, так как страна имеет большую территорию и низкую плотность населения. В рамках реализации Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015–2019 гг. [1] и других отраслевых государственных программ в Казахстане проводится большая и планомерная работа по развитию производственной инфраструктуры (ПИ).

ПИ как важная составная часть инфраструктурной системы территории выполняет главную производственную функцию в экономике и обеспечивает устойчивые связи между хозяйствующими субъектами. Без надлежащего функционирования ПИ невозможно сформировать эффективную территориальную организацию хозяйства. Уровень развития ПИ территории выступает одним из главных факторов повышения конкурентоспособности хозяйства. Опережающее развитие ПИ создает условия для повышения производительности труда, вовлечения в производственный оборот большего количества природных ресурсов и ее рационального использования, уско-

ренного роста объемов производства с высокой добавленной стоимостью, углубления специализации хозяйства.

Анализ последних исследований и публикаций. Проблемы территориального развития производственно-инфраструктурных систем регионов Казахстана слабо изучены. Некоторые вопросы развития ПИ Казахстана и ее регионов отражены в работах Литвинова Д.А. [2], Жумагалиевой Э.М. [3], Кожабековой З.Е. [4], Кубесовой С.Д. [5], Рашитова Д.А. [6], Чудровой В.У. и Утешевой С.М. [7], Имашева Э.Ж. [8–10] и других ученых.

Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы. Под влиянием природно-ресурсных, социально-демографических, экономических и экологических факторов ПИ регионов Казахстана имеют разную степень территориального развития. Важным составляющим в достижении поставленных задач в сфере развития ПИ страны является определение приоритетных направлений развития производственно-инфраструктурной системы областей и административных районов (АР) Казахстана на основе выявления современного состояния и особенностей территориальной организации (дифференциации) и отраслевой структуры производственных инфраструктурных объектов.

Для достижения высокого уровня территориальной организации хозяйства и населения Актюбинской области (АО) необходимо дальнейшее системное территориальное развитие ПИ региона. Анализ современного состояния территориально-отраслевой структуры ПИ позволит выявить проблемы и определить приоритетные направления территориального развития отраслей хозяйства АО.

Цель статьи заключается в том, чтобы посредством территориально-отраслевого анализа выявить особенности территориальной дифференциации и определить приоритетные направления территориального развития ПИ АО.

Изложение основного материала исследования. АО расположена на западе Казахстана и занимает площадь 300,6 тыс. кв. км. (11,0% территории страны). На 1 января 2016 г. численность жителей АО составляла 834,8 тыс. человек (4,7% населения Казахстана), а средняя плотность населения три человека на 1 кв. км [11, с. 4, 7].

Функционирование сложившейся региональной инфраструктурной системы, особенно производственной ее части, помогло достичь АО по итогам 2014 г. показателя 10,5 млрд. дол. США (4,8% валового внутреннего продукта Казахстана). В структуре валового регионального продукта АО

¹ Исследование выполнено в рамках грантового проекта Комитета науки Министерства образования и науки Республики Казахстан (проект № 4605/ГФ4 «Разработка стратегии формирования, развития и функционирования промышленных кластеров в Западно-Казахстанской и Актюбинской областях»).

преобладает промышленность с удельным весом 36,2%, далее следуют оптовая и розничная торговля, а также ремонт автомобилей и мотоциклов (15,6%), строительство (9,0%), транспорт и складирование (8,1%), операции с недвижимым имуществом (6,2%), сельское, лесное и рыбное хозяйство (4,3%), информация и связь (0,8%), прочие виды услуг (19,8%) [12, с. 214–216]. Для достижения высоких показателей экономического роста необходимо дальнейшее территориальное развитие ПИ АО.

В АО за 2009–2014 гг. балансовая (за вычетом износа) стоимость материальных фондов (МФ) выросла с 5,2 млрд. дол. США до 9,4 млрд. дол. США, т. е. на 44,7% [13, с. 7; 14]. Поступательный рост стоимости основных средств (ОС) сопровождается увеличением степени их износа из-за отрицательной динамики показателей обновления и ликвидации МФ. За рассматриваемый шестилетний период коэффициент обновления ОС варьировал от 18,8% в 2010 г. до 10,6% в 2014 г., коэффициент ликвидации изменялся с 1,1% (2011 г. и 2014 г.) до 2,0% (2013 г.). При наблюдающихся соотношениях коэффициентов обновления и ликвидации прослеживается ухудшение состояния и износа ОС АО. Степень износа МФ АО в 2014 г. составил 43,2% (рис. 1) [13, с. 7–11].

Закономерно на ПИ приходится большая часть инфраструктурной системы АО. Из-за более динамичного развития социальной, рыночной, инновационной, институциональной инфраструктур за шесть лет доля ПИ уменьшается с 86,3% до 78,7%. Так как основной отраслью производства АО является индустриальный сектор, на МФ промышленности приходится более 60% ОС области. При этом удельный вес ОС промышленности в общей структуре МФ области сократился на 10,4%. В инфраструктурной системе АО по удельному весу лидирует ОС группы отраслей горнодобывающей промышленности (табл. 1).

За 2009–2014 гг. в общей структуре ОС АО растут доли транспорта и складирования, телекоммуникационных систем, строительства, электроснабжения, подачи газа, пара и воздушного кондиционирования, сельского, лесного и рыбного хозяйства. Уменьшается удельный вес горнодобывающей промышленности и разработки карьеров, обрабатывающей промышленности, водоснабжения, канализационной системы, контроля над сбором и распределением отходов (табл. 1).

В АО за рассматриваемый период балансовая (за вычетом износа) стоимость ПИ увеличилась с 5,0 до 7,3 млрд. дол. США (т. е. на 31,5%) при негативной тенденции роста их износа: с

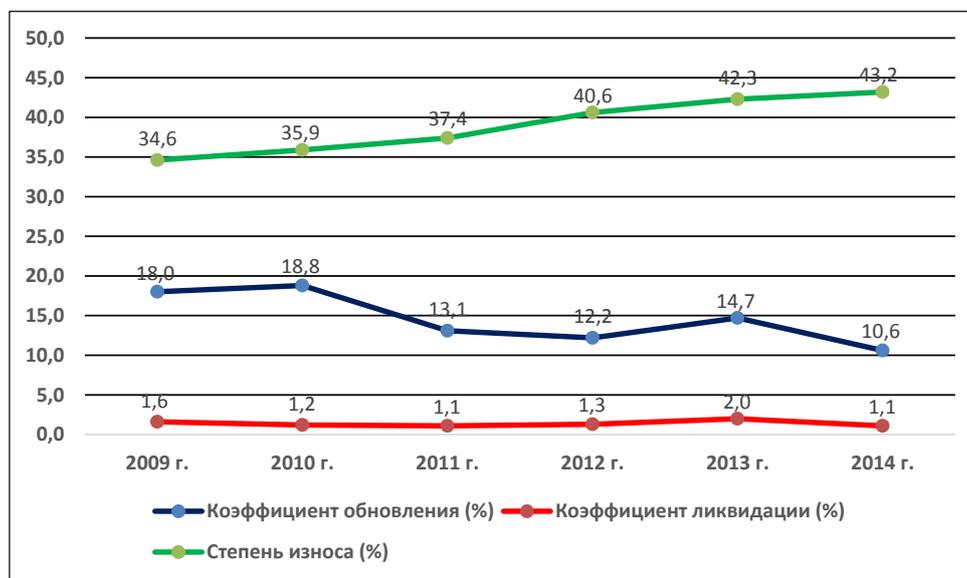


Рис. 1. Динамика коэффициентов обновления и ликвидации, степени износа ОС АО за 2009–2014 гг.

Источник: [13, с. 7–11]

Таблица 1

Динамика удельного веса ПИ в структуре ОС АО за 2009–2014 гг., %

Вид экономической деятельности	2009 г.	2012 г.	2014 г.
Сельское, лесное и рыбное хозяйство	0,9	1,2	1,0
Промышленность	72,7	68,4	62,3
горнодобывающая промышленность и разработка карьеров	58,3	58,6	50,0
обрабатывающая промышленность	7,3	5,1	5,2
электроснабжение, подача газа, пара и воздушное кондиционирование	4,8	3,4	4,9
водоснабжение, канализационная система, контроль над сбором и распределением отходов	2,3	1,3	2,2
Строительство	1,8	2,0	2,1
Транспорт и складирование	10,1	8,1	11,9
Информация и связь	0,8	1,0	1,4

Источник: составлено на основе [15, с. 14–16; 13, с. 15–16]

33,1% до 39,5% [15, с. 14–24; 13, с. 15–29; 14]. Это есть следствие преобладания тенденции изнашивания над процессом обновления и ликвидации МФ производственных объектов области. На территории АО во всех видах экономической деятельности, участвующих в производственном процессе, наблюдается увеличение балансовой (за вычетом износа) стоимости ОС. Среди видов экономической деятельности, участвующих в производственном процессе области, увеличение степени износа ОС характерно для сельского, лесного и рыбного хозяйства, горнодобывающей промышленности и разработки карьеров, водоснабжения, канализационных систем, контроля над сбором и распределением отходов, строительства, транспорта и складирования, информации и связи. Положительная тенденция снижения степени износа МФ наблюдается только в обрабатывающей промышленности и электроснабжении, подаче газа, пара и воздушного кондиционирования, т. е. в этих видах экономической деятельности происходит более активный процесс модернизации и обновления производственных объектов. При этом необходимо отметить, что в промышленном комплексе АО прослеживается увеличение показателя износа ОС (табл. 2).

Как показывают данные табл. 2, в 2014 г. самые высокие показатели износа МФ имеют горнодобывающая промышленность и разработка карьеров, строительство и обрабатывающая промышленность, где степень изношенности зданий, сооружений, машин, оборудования и других видов ОС составляет более 40%.

Пространственный анализ данных за 2009–2014 гг. показывает, что в 12 АР увеличивается балансовая (за вычетом износа) стоимость ОС, обратная тенденция наблюдается в Байганинском районе. По приумножению балансовой (за вычетом износа) стои-

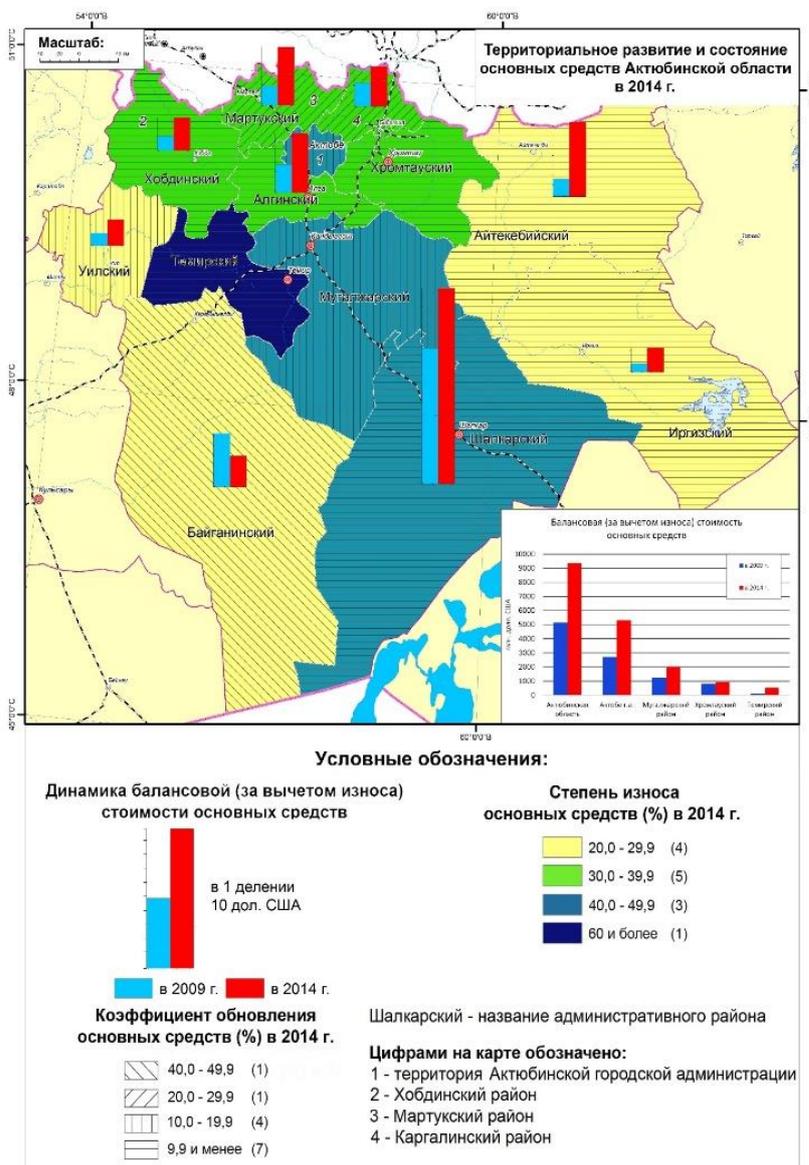


Рис. 2. Территориальное развитие и состояние ОС АО в 2014 г.

Источник: составлено на основе [13, с. 15–29; 14]

Таблица 2

Изменение балансовой (за вычетом износа) стоимости и степени износа ПИ АО за 2009–2014 гг.

Вид экономической деятельности	Балансовая (за вычетом износа) стоимость (млрд. дол. США)		Степень износа (%)	
	2009 г.	2014 г.	2009 г.	2014 г.
Сельское, лесное и рыбное хозяйство	0,05	0,1	13,9	32,4
Промышленность	4,2	5,8	36,5	40,2
горнодобывающая промышленность и разработка карьеров	3,4	4,7	39,1	49,4
обрабатывающая промышленность	0,4	0,5	46,7	44,6
электроснабжение, подача газа, пара и воздушное кондиционирование	0,3	0,4	40,7	37,1
водоснабжение, канализационная система, контроль над сбором и распределением отходов	0,1	0,2	19,4	29,7
Строительство	0,1	0,2	34,6	45,2
Транспорт и складирование	0,6	1,1	35,1	35,6
Информация и связь	0,05	0,1	35,1	41,8

Источник: составлено на основе [15, с. 14–24; 13, с. 15–29; 14]

мости МФ лидируют Темирский и Айтекебийский районы, где стоимость выросла более чем на 80%. В Маргукском и Иргизском районах рост составил более 70%. Также выделяются Хобдинский, Алгинский и Уилский районы, где прирост составил более 60%. Территория Хромтауского района характеризуется относительно самым низким значением прироста балансовой (за вычетом износа) стоимости ОС. Ликвидация части МФ или вывоза за пределы территории некоторых машин, оборудования, а также низкий показатель ввода новых средств способствовали снижению их стоимости в Байганинском районе на 29,6% (рис. 2).

В АО более половина ОС размещены в северных АР (территории Актюбинской городской администрации, Хромтауском, Алгинском и Маргукском районах), которые занимают 9,8% площади области. По состоянию на 2014 г. на северные АР приходилось 68,1% всех ОС АО. Среди них по удельному весу особенно выделяется территория Актюбинской городской администрации. Концентрация МФ в северных АР области объясняется локализацией 66,8% (в 2014 г. – 540,4 тыс. человек) населения области (особенно в развивающейся Актюбинской агломерации) и относительно высоким уровнем социально-экономического развития этих территорий [13, с. 10]. На Мугалжарский район приходился 21,6% МФ АО, которая уступает только территории Актюбинской городской администрации. В Мугалжарском районе в 2014 г. проживало 8,1% населения области, и данная территория характеризуется относительно высокой степенью экономической активности (например, в 2015 г. район занимает первое место по объему производства промышленной продукции). Удельный вес остальных 8 АР (81,0% территории области) в балансовой (за вычетом износа) стоимости ОС АО составлял 10,3% (табл. 3, рис. 2).

В 2014 г. территориальная плотность балансовой (за вычетом износа) стоимости МФ в расчете на 1000 кв. км в АО составлял 31,2 млн. дол. США [13, с. 15–29; 16, с. 8; 14]. Анализ данного показателя на уровне АР свидетельствует, что самая высокая территориальная плотность ОС на территории

Актюбинской городской администрации. Значительно уступая, далее следуют Мугалжарский и Хромтауский районы, где показатель в более чем в два раза выше среднеобластного значения. Также выделяется территория Темирского района. В остальных девяти АР территориальная плотность ОС составлял 9,0 млн. тенге на 1000 кв. км и менее (табл. 3) [13, с. 15–29; 16, с. 8; 14].

На базе имеющихся МФ на территории АО в 2014 г. осуществляли свою деятельность более 8,5 тыс. хозяйствующих субъектов, организаций и учреждений. Инфраструктурная обеспеченность стала одним из факторов концентрации хозяйствующих субъектов и учреждений области на территории Актюбинской городской администрации и Мугалжарского района (табл. 3).

Прослеживается территориальная дифференциация в обновлении и степени износа ОС АО. По состоянию на 2014 г. наилучший показатель коэффициента обновления МФ имел Байганинский район, а наименьшими значениями характеризовались территории Темирского, Хромтауского, Алгинского, Иргизского, Хобдинского, Айтекебийского и Шалкарского районов. Как было выше отмечено, ОС АО имеют высокую степень износа. Самое плачевное состояние МФ в Темирском районе. Более 40% изношены ОС территории Актюбинской городской администрации, Мугалжарского и Шалкарского районов. Относительно лучшее состояние МФ имеют Байганинский, Айтекебийский, Уилский и Иргизский районы (рис. 2).

Из видов транспортной инфраструктуры на территории АО получили развитие объекты железнодорожного, автомобильного, трубопроводного, авиационного транспорта и линий электропередач (ЛЭП). Имеющаяся на территории АО гидрографическая сеть, характеризующаяся маловодностью рек, не позволяет осуществлять развитие речного транспорта.

В 2015 г. протяженность железных дорог на территории АО составляла 1941,3 км. Плотность железных дорог в расчете на 1000 кв. км площади территории области составляла 6,5 км [17, с. 86–87; 12]. Железнодорожная инфраструктура имеется

Таблица 3

Территориальное размещение МФ АО по состоянию на 2014 г.

Название АР	Удельный вес в балансовой (за вычетом износа) стоимости ОС (%)	Территориальная плотность балансовой (за вычетом износа) стоимости ОС (млн. дол. США на 1000 кв. км)	Количество действующих хозяйствующих субъектов и учреждений (юридических лиц)
Территория Актюбинской городской администрации	56,8	2314,0	6563
Алгинский	0,7	8,1	197
Айтекебийский	0,8	2,1	159
Байганинский	0,3	0,5	112
Каргалинский	0,4	8,3	119
Хобдинский	0,4	2,4	157
Маргукский	0,6	9,0	176
Мугалжарский	21,6	72,6	301
Уилский	0,3	2,3	115
Темирский	5,7	41,9	150
Хромтауский	10,0	72,4	191
Шалкарский	2,1	3,2	190
Иргизский	0,3	0,6	130
АО	100	31,2	8560

Источник: составлено на основе [13, с. 15–29; 16, с. 8, 79; 14]

в 12 АР области и по плотности железных дорог выделяются территория Актюбинской городской администрации и Хромтауского района.

В АО территориальное развитие получили автомобильные дороги, которые являются главными путями сообщения области. Протяженность сети автомобильных дорог АО составляет 6951,0 км, а плотность равна 23,1 км [18; 19, с. 8]. На территории Актюбинской городской администрации и Каргалинского района наблюдается самая высокая степень плотности автомобильных дорог. Выделяется также Мартукский район.

В АО протяженность нефтепроводов составляет 919,0 км (плотность 3,1 км), а сеть газопроводов равна 1 264,4 км (плотность – 4,2 км) [17, с. 88–89; 19, с. 8]. Система магистральных трубопроводов проходят по территории восьми АР АО. По показателю плотности магистральных нефтепроводов лидирует территория Актюбинской городской администрации. Относительная высокая плотность магистральных газопроводов характерна Каргалинскому и Алгинскому районам. Система магистрального трубопроводного транспорта отсутствует в Айтекебийском, Хобдинском, Мартукском, Уилском и Иргизском районах.

На территории АО протяженность ЛЭП составляет 14 431,5 км, средняя плотность равна – 48,0 км на 1000 кв. км площади [20; 19, с. 8]. Самая высокая плотность ЛЭП характерна для территории Актюбинской городской администрации. Со значительным отставанием выделяются Мартукский, Алгинский и Каргалинский районы.

Авиационный транспорт получил развитие на территории Актюбинской городской администрации, а именно в г. Актобе. В остальных АР АО аэропорты отсутствуют.

Оценка общего уровня пространственного развития транспортной инфраструктуры АО проводилась с помощью расчета коэффициента Э. Энгеля (Юдзуру Като), которая определяется следующим образом:

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

где d – коэффициент Э. Энгеля; L – длина транспортной сети (км); S – площадь территории (км²); P – численность населения (человек) [21].

Расчеты коэффициента Э.Энгеля показали, что относительно самый высокий уровень развития транспортной инфраструктуры прослеживается в Каргалинском, Мартукском и Хобдинском районах. Средний уровень развитости транспортно-инфраструктурной системы имеют территория Актюбинской городской администрации, Алгинский, Айтекебийский, Мугалжарский, Уилский, Темирский, и Хромтауский районы. Территории Байганинского, Шалкарского и Иргизского районов имеют низкие значения развития транспортной инфраструктуры. Степень транспортной освоенности территории АО уменьшается с продвижением с севера на юг (рис. 3).



Рис. 3. Уровень пространственного развития транспортной инфраструктуры АО по состоянию на 2015 г.

Источник: [17, с. 86–89; 12; 18; 20; 22, с. 11; 19, с. 8]

Выводы. Таким образом, территориально-отраслевой анализ показал, что в АО прослеживается территориальная диспропорция в размещении объектов ПИ. Среди АР по уровню развития ПИ лидируют территория Актюбинской городской администрации и Мугалжарского район. Выделяются также Хромтауский и Темирский районы. Остальные девять АР АО значительно уступают по уровню развития ПИ. ПИ АО характеризуется высоким показателем износа, что в перспективе может повлиять на дальнейшее территориальное развитие хозяйства и ограничить реализацию экономического потенциала области.

Для эффективной территориальной организации хозяйства АО в среднесрочной и долгосрочной перспективах приоритетным направлением должно стать развитие ПИ АР, расположенных на востоке, юге и западе области. Также в рамках инфраструктурного развития территории АО необходимо решение проблемы износа ПИ на основе создания условий для привлечения инвестиций и обновления производственных объектов собственными силами хозяйствующих субъектов.

Литература:

1. Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015–2019 годы : Указ Президентом Республики Казахстан от 6 апреля 2015 г. № 1030. – Астана, 2015.
2. Литвинов Д.А. Развитие производственной инфраструктуры в сельскохозяйственных формированиях (на материалах Республики Казахстан) : дис. ... кандидата экономических наук / Д.А. Литвинов. – Новосибирск, 2004. – 147 с.
3. Жумагалиева Э.М. Инновационная инфраструктура экономики Казахстана / Э.М. Жумагалиева // Экономиканың индустриалды-инновациялық дамуы: мәселелері, жағдайы, болашағы: Халықаралық ғылыми-практикалық конференция материалдары. – Уральск, 2006. – С. 33–35.
4. Кожабекова З.Е. Приоритетные направления и стратегия развития производственной инфраструктуры регионов Республики Казахстан / З.Е. Кожабекова // Наука, новые технологии и инновации. – 2009. – № 7. – С. 83–85.
5. Кубесова С.Д. Инфраструктура автомобильного транспорта в туризме на примере Актыубинской области / С.Д. Кубесова // Образование, наука и инновация в высшей школе: вчера, сегодня, завтра : материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 80-летию ЗКГУ им. М. Утемисова. – Уральск, 2012. – С. 257–260.
6. Рашитов Д.А. Транспортная инфраструктура Казахстана, новые технологии / Д.А. Рашитов // Наука и современность-2014 : материалы республиканской научно-практической конференции магистрантов, докторантов и молодых преподавателей, посвященной реализации Послания Президента Республики Казахстан «Казахстанский путь-2050». – Алматы, 2014. – С. 254–257.
7. Чудрова В.У., Утешева С.М. Инновационная инфраструктура и инновационный потенциал / В.У. Чудрова, С.М. Утешева // Лидер нации: политическая практика, феноменология становления и развития казахстанской государственности : материалы Международной научно-практической конференции. – Уральск, 2014. – С. 33–35.
8. Имашев Э.Ж. Перспективы развития железнодорожной сети Западно-Казахстанской области / Э.Ж. Имашев // Проблемы современной экономики : материалы международной научно-практической конференции. – Уральск : ЗКГУ им. М. Утемисова, 2012. – С. 103–105.
9. Имашев Э.Ж. Тенденции пространственного развития инфраструктуры Западно-Казахстанской области / Э.Ж. Имашев // Изменения природы, населения и хозяйства Западного Казахстана за период с XVIII по XXI вв.: Аймақтық ғылыми-тәжірибелік конференцияның материалдар жинағы. – Орал : М.Өтемісов атындағы БҚМУ РБО, 2013. – 133 б. – С. 41–53.
10. Имашев Э.Ж. Территориальная дифференциация промышленной инфраструктуры Актыубинской области Республики Казахстан / Э.Ж. Имашев // Конкурентоспроможність національної економіки: показники, фактори впливу та шляхи підвищення : збірник матеріалів Всеукраїнської науково-практичної конференції : у 2-х ч. Ч. 1. – К. : Київський економічний науковий центр, 2016. – С. 98–101.
11. Регионы Казахстана: брошюра (на русском языке) / Гл. ред. Н.С. Айдапкелов. – Астана : Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан, 2016. – 33 с.
12. Регионы Казахстана в 2014 году: статистический ежегодник (на казахском и русском языках) / Гл. ред. А.А. Смаилов. – Астана : Комитет по статистике Министерства национальной экономики Республики Казахстан, 2015. – 300 с.
13. Основные фонды Актыубинской области: статистический сборник / Гл. ред. К.С. Жекеев. – Актобе : Департамент статистики Актыубинской области, 2015. – 35 с.
14. Официальный Интернет-ресурс Национального банка Казахстана [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.nationalbank.kz/?docid=763&switch=russian>.
15. Основные фонды Актыубинской области: статистический сборник / Под ред. А.О. Боранбаевой – Актобе : Департамент статистики Актыубинской области, 2011. – 40 с.
16. Районы Актыубинской области в 2014 году: статистический сборник / Гл. ред. К.С. Жекеев. – Актобе : Департамент статистики Актыубинской области, 2015. – 153 с.
17. Национальный атлас Республики Казахстан : в 3-х т. Т. 2 : Социально-экономическое развитие / Гл. ред. А.Р. Медеу. – Алматы, 2010. – 164 с.
18. Информация Управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог Актыубинской области за 2015 г.
19. Актыубинская область в 2014 году: статистический ежегодник / Гл. ред. К.С. Жекеев. – Актобе : Департамент статистики Актыубинской области, 2015. – 179 с.
20. Информация Управления энергетики и жилищно-коммунального хозяйства Актыубинской области за 2015 г.
21. Дмитриевский Ю.Д. Количественные оценки в региональных характеристиках / Ю.Д. Дмитриевский // География в школе. – 1991. – № 2. – С. 24–29.
22. Демографический ежегодник Актыубинской области: статистический сборник / Гл. ред. К.С. Жекеев. – Актобе : Департамент статистики Актыубинской области, 2015. – 81 с.

Имашев Е.Ж., Галимов М.А. Особливості територіальної диференціації виробничої інфраструктури Актыубінської області Республіки Казахстан

Анотація. На основі систематизації та аналізу статистичної інформації за 2009–2015 рр. та картографічних матеріалів у розрізі адміністративних районів у статті представлено результати досліджень територіально-галузевого розвитку виробничої інфраструктури Актыубінської області Республіки Казахстан. Виявлено особливості територіальної диференціації виробничої інфраструктури Актыубінської області на рівні адміністративних районів. У загальних рисах визначено пріоритетні напрями територіально-галузевого розвитку виробничої інфраструктури Актыубінської області.

Ключові слова: Актыубінська область, виробнича інфраструктура, матеріальні фонди (основні засоби), територіальна диференціація, адміністративні райони, територіально-галузевий розвиток.

Imashev E.Zh., Galimov M.A. Features of territorial differentiation of production infrastructure of the Aktobe region of the Republic of Kazakhstan

Summary. In the article, there are presented results of researches of territorial and branch development of production infrastructure of the Aktobe region of the Republic of Kazakhstan on the basis of systematization and the analysis of statistical information for 2009–2015 and cartographic materials in a section of administrative regions. Features of territorial differentiation of production infrastructure of the Aktobe region at the level of administrative regions are revealed. The priority is in general defined in directions of territorial and branch of product development infrastructure of the Aktobe region.

Keywords: Aktobe region, production infrastructure, supply available (fixed assets), territorial differentiation, administrative regions, territorial and branch development.