

В.А. АЛЯЕВ
(Волгоград)

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Рассматривается значение производственной инфраструктуры для развития сельских территорий. На основании статистических данных проводится группировка сельских административных районов более чем по 20 видам производственной инфраструктуры. На основании географо-статистического исследования высказывается предположение о разной степени готовности районов функционировать в условиях экономических преобразований.

Ключевые слова: Волгоградская (Сталинградская) область, структура хозяйства, производственная инфраструктура, инфраструктурный подход, сельскохозяйственные организации, элементарные системы производства, группировка районов.

Сельские территории в России обладают ярко выраженными индивидуальными чертами. К ним относится разнообразие агроклиматических условий и ресурсов, а также значительные расстояния между объектами хозяйственной деятельности. Они в полной мере характерны и для Волгоградской области. В силу действия этих особенностей экономико-географическое изучение различных аспектов хозяйственной деятельности необходимо нацеливать на выявление определенных ареалов, территориальных сочетаний, которые будут отражать географические различия в хозяйстве.

В современных условиях актуальным является изучение общих условия социально-экономического характера, в которых осуществляется хозяйственная деятельность. Важнейшей составной частью общих условий является инфраструктура. По образному выражению И.М. Майергойза: «Инфраструктура – это часть хозяйства, дающая жизнь». Важнейшей составной частью универсальной инфраструктуры является производственная инфраструктура. К ней относятся: транспортная инфраструктура, которая через перемещение на территориях обеспечивает взаимосвязи всех циклов общественного воспроизводства; информационно-коммуникационная система и связь; производственные сооружения, ограждающие технологические процессы от воздействий внешней среды; подвижные элементы производственных процессов, перемещающиеся в пространстве; складское хозяйство; тепло-, водо-, газоснабжение и канализация (или инженерная инфраструктура); природоохранная инфраструктура.

Значение перечисленных хозяйственных объектов в современных условиях резко возросло. Объясняется это кардинально изменившимися условиями управления хозяйством России. Начавшиеся с начала 1990-х гг. экономические преобразования обусловили резкий рост числа хозяйствующих субъектов в сельском, лесном хозяйствах [6, с. 293]. В Волгоградской области в конце 1980-х гг. насчитывалось 513 организаций, а в 2011 г. – 3115 организаций [7, с. 352]. Наблюдается рост в 6 раз. Изменение числа хозяйствующих субъектов обусловило снижение уровня их хозяйственной состоятельности. Следовательно, важное значение приобретает изучение существующих территориальных аспектов производственной инфраструктуры. Объекты производственной инфраструктуры отражают уровень развития технологий в производстве, показывают возможности организаций в сельском хозяйстве участвовать в региональном, федеральном территориальном разделении труда. Кроме того, объекты производственной инфраструктуры отражают показатели накопления капитала за предыдущий период на сельских территориях и их готовность работать в условиях российских рыночных отношений.

Конкретизацию инфраструктурного подхода с экономико-географических позиций необходимо проводить на основе использования концепции элементарных систем производства [2, с. 48]. При этом в качестве элементарной системы производства мы рассматриваем крупные и средние сельскохозяйственные предприятия, имеющие определенную капитализацию производства и функционирующие на основе существующих нормативных требований. Любое сельскохозяйственное предприятие мы мо-

жем рассматривать как образование, имеющее вертикальную (отраслевую) и горизонтальную (территориальную) составляющие. Вертикальная составляющая, в свою очередь, имеет узлы снабжения, производства и сбыта. Связывают их транспортные пути. Горизонтальная составляющая включает узлы расселения, трудовых ресурсов и природоохранный узел. Объединяет их близкое расположение относительно друг друга, а также внутрихозяйственные транспортные пути.

Отличительной особенностью элементарных систем производства (ЭСП) в сельском хозяйстве является их сильная зависимость от внешних условий. Защита от их неблагоприятного воздействия осуществляется через производственные сооружения. Следовательно, в современных условиях их мы можем отнести к элементам производственной инфраструктуры.

Следует отметить сложность использования инфраструктурного подхода с позиций информационной обоснованности. Тем не менее, анализ статистических данных по хозяйственной деятельности на сельских территориях позволил нам выявить территориальные различия по административным районам области более чем по двадцати показателям производственной инфраструктуры. По особенностям функционирования их можно объединить в следующие группы: *инженерная инфраструктура; производственные сооружения; транспортная инфраструктура.*

При выявлении территориальных различий между сельскими территориями области по развитию производственной инфраструктуры сначала мы использовали общеэкономические показатели, ставшие базой для последующей работы. Наиболее важным общеэкономическим показателем мы считаем коэффициент специализации, который рассчитывается от деления доли в процентах административного сельского района в производстве сельскохозяйственной продукции от общеобластного показателя на долю района от всего сельского населения области в процентах. Произведенные на основе статистических данных расчеты показывают, что наиболее высокий коэффициент специализации наблюдается в Городищенском районе – 2,1 [4, с. 31]. В Новоаннинском районе он составляет 1,55, в Еланском районе – 1,24. Кроме перечисленных, коэффициент специализации наблюдается еще в четырнадцати районах, шестнадцать не имеют коэффициента специализации в сельскохозяйственном производстве. При этом в Городищенском районе он формировался как за счет продукции растениеводства, так и за счет животноводческой продукции. Аналогичная картина наблюдается в Новониколаевском, Еланском, Октябрьском районах. В остальных коэффициент специализации проявляется за счет растениеводства, что указывает на зависимость сельского хозяйства Волгоградской области от производства, ориентированного на меньшие трудозатраты.

Можно предположить, что наиболее целостные, технологически связанные ЭСП функционируют в районах с коэффициентами специализации. К числу общеэкономических показателей при изучении территориальных различий мы отнесли обеспеченность сельскохозяйственных организаций важнейшими видами сельскохозяйственной техники. Исходя из ведущей роли растениеводства, к ним мы отнесли тракторы и зерноуборочные комбайны. Статистические данные позволяют выявить обеспеченность техникой через нагрузку на один трактор или комбайн в гектарах [8, с. 134]. Нагрузка рассчитана в процентах от общеобластного уровня, взятого за 100%. Если все районы разделить на три группы по отношению к 100% по обеспеченности тракторами, то в двадцати пяти образованиях нагрузка на один трактор в га превышает общеобластной показатель. Наилучшее положение дел наблюдалось в Городищенском районе – 71,3%. Хуже всего обстояло дело в Руднянском – 233,1%, Быковском – 178,5%, Чернышковском – 173,6% – районах.

Если анализировать территориальные различия в нагрузке на один зерноуборочный комбайн в гектарах, по отношению к общеобластному показателю, то можно обнаружить, что в 10 районах обеспеченность лучше, чем в общем по области. К их числу относятся Серафимовичский район – 50,5%, Сурувикинский район – 89,2%. Сюда же входят Быковский, Киквидзенский, Клетский, Михайловский, Николаевский, Новоаннинский, Светловский, Среднеахтубинский районы. К средней группе от-

носятся 18 районов – от 91,4% в Ленинском районе до 129,9% в Дубовском районе. Низкие показатели наблюдаются в Кумылженском районе – 130,4%, а в Руднянском районе – 167,4%.

Можно говорить о том, что новые формы организации сельскохозяйственного производства обусловили возникновение значительных различий в обеспеченности сельскохозяйственной техникой. Высокие показатели наблюдаются в 9 из 33 районах. Руднянский район имеет самые высокие нагрузки на тракторы и комбайны. Близкая картина характерна для Алексеевского, Камышинского, Чернышковского районов. В остальных районах обеспеченность техникой близка к общеобластному показателю, но просматривается тенденция роста нагрузки на сельскохозяйственную технику.

Очень большое влияние на производительность труда сельскохозяйственных организаций оказывает инженерная инфраструктура. Статистические обследования в рамках Всероссийской сельскохозяйственной переписи отразили их обеспеченность подключениями к электрическим, тепловым и водоснабжающим сетям, наличие собственных котельных, а так же наличие автономных источников водоснабжения.

Длительный период электрификации сельского хозяйства региона, осуществленный в 30–80 гг. XX в., обусловил 100% подключение к электрическим сетям крупных и средних сельскохозяйственных организаций в 24 районах. В Быковском, Котельниковском, Киквидзенском, Николаевском, Чернышковском районах процент подключения колеблется от 75 до 83%. [5, с. 86]. Можно предположить, что наличие сельскохозяйственных организаций без подключения к электрическим сетям обусловлено окраинным положением на фоне территории области.

Строительство тепловых сетей, в отличие от линий электропередач, характеризуется большими финансовыми затратами. Из тридцати трех районов в двадцати двух имеются тепловые сети. При этом уровень подключения сельскохозяйственных организаций колеблется от 50 в Камышинском и Руднянском районах до 6,7% в Урюпинском районе. Тепловые сети также имеются в Алексеевском, Городищенском, Дубовском, Еланском, Жирновском, Киквидзенском, Котовском, Клетском, Михайловском, Николаевском, Палласовском, Руднянском, Светлоярском, Серафимовичском, Среднеахтубинском, Суровикинском, Фроловском, Чернышковском районах [Там же, с. 85]. Территориальные различия в наличии тепловых сетей объясняется тем, что в 60–е гг. XX в. в области была реализована региональная программа строительства райпищекомбинатов.

Собственные котельные сельскохозяйственных организаций отсутствуют только в пяти районах: Еланском, Котельниковском, Ленинском, Ольховском и Чернышковском. Остальные районы, в зависимости от уровня обеспеченности собственными котельными, мы разделили на три группы. Высокий уровень наблюдается в Михайловском районе – 80% от всех сельскохозяйственных организаций, Кумылженском – 75%. Средний уровень имеется в Дубовском, Жирновском, Иловлинском, Киквидзенском, Клетском, Фроловском районах (41,7 – 50,0%). В остальных двадцати пяти районах наблюдается низкий уровень обеспеченности [Там же, с. 87]. Отсутствие источников тепловой энергии оказывает воздействие на эффективность сельскохозяйственного производства, особенно в животноводстве. В целом на сельскохозяйственных территориях области имеются проблемы в получении тепловой энергии.

Волгоградская область располагается на территории, которая имеет недостаточную увлажненность. Часто наблюдается как воздушная, так и почвенная засуха. Поэтому важное значение имеют показатели подключения крупных и средних сельскохозяйственных организаций к сетям водоснабжения или наличие автономных источников водоснабжения. Уровень подключения к сетям водоснабжения в целом по области составляет 53,2%. Мы разделили все районы области на три группы в зависимости от уровня подключения к сетям водоснабжения. Высокий уровень (66,7 до 85,7%) наблюдается в Быковском, Городищенском, Дубовском, Жирновском, Ленинском, Нехаевском, Октябрьском, Ольховском, Палласовском, Светлоярском, Серафимовичском районах. Средний уровень (37,5 – 66,7%) – в Алексеевском, Даниловском, Еланском, Камышинском, Калачевском, Котовском, Клетском, Михайловском, Новоаннинском, Руднянском, Урюпинском, Фроловском, Чернышковском районах. Низ-

кий уровень (14,3 – 37,5%) наблюдается в Иловлинском, Котельниковском, Киквидзенском, Николаевском, Новониколаевском, Кумылженском, Среднеахтубинском, Старополтавском, Суровикинском районах [Там же, с. 85]. Высокий уровень наличия автономных источников водоснабжения имеется в четырех районах, средний – в десяти районах, а низкий – в девятнадцати районах.

Представляется, что водоснабжение на сельских территориях характеризуется значительным разнообразием. При этом недостаточное подключение к системам водоснабжения пытаются компенсировать через автономные источники в виде артезианских скважин, колодцев. Расчеты показывают, что проблемы в водоснабжении имеются в Даниловском, Котельниковском, Киквидзенском, Николаевском, Среднеахтубинском, Суровикинском, Фроловском, Чернышковском районах. В них наблюдается сочетание низкого и среднего уровней по обеспечению системами водоснабжения и автономными источниками. В целом на сельских территориях области существуют проблемы водоснабжения, особенно в летний период.

Важнейшим элементом производственной инфраструктуры в рамках инфраструктурного анализа являются производственные постройки. Мы провели анализ обеспеченности крупных и средних сельскохозяйственных организаций по таким показателям как обеспеченность местами для содержания крупного рогатого скота, свиней, овец и коз, птицы. Кроме того, анализировались показатели обеспеченности складами по хранению зерна, а также оборудованными топливно-заправочными станциями.

Расчеты показывают, что высокий уровень в доле мест по содержанию крупного рогатого скота от обще областного показателя имеют Палласовский – 8,17% и Фроловский – 10,39% районы. Средний уровень характерен для Городищенского, Иловлинского, Клетского, Николаевского, Новоаннинского, Октябрьского, Старополтавского, Суровикинского районов (4,22–6,55%). Остальные двадцать три района имеют низкий уровень по доле мест для содержания крупного рогатого скота. Можно говорить о проявлении тенденции к специализации в разведении скота в перечисленных районах. В доле мест по содержанию свиней резко выделяется Иловлинский район – 37,18% [4, с. 67]. Остальные районы имеют низкую долю. Подобную картину можно объяснить проявлением двух тенденций. Первая заключается в создании крупных механизированных свиноводческих комплексов. Вторая направлена на развитие свиноводства в хозяйствах населения. Как видно, за исключением Иловлинского района, свиноводство ориентировано на разведение и содержание свиней на личных подворьях. Но она имеет негативные последствия из-за соблюдения санитарных норм в содержании животных.

Овцеводство в условиях Волгоградской области является отраслью животноводства, которая в первую очередь реагирует на экономическую, демографическую состоятельность собственников [9, с. 43]. Если на сельских территориях наблюдается рост экономического потенциала, то он направляется на относительно мало затратное овцеводство [4, с. 67]. В Волгоградской области восемнадцать районов в крупных и средних сельскохозяйственных организациях имеют места для содержания овец и коз. Безусловным лидером является Палласовский район, где находится 40,2% скотомест от обще областного показателя. Светлоярский район аккумулирует 9,8% мест для содержания, Николаевский – 9,0%, Октябрьский – 9,23%, Быковский – 7,54%. В тринадцати районах доля колеблется от 0,06% в Новоаннинском до 5,38% в Старополтавском районах. В пятнадцати районах, в основном занимающих северо-западную и западную части области сельскохозяйственные организации не имеют мест для содержания овец и коз.

В последние десятилетия в области наблюдаются положительные тенденции в развитии птицеводства. Анализ данных показывает, что ведущими в этой отрасли являются сельскохозяйственные организации Городищенского района – 40,0% мест для содержания птицы от обще областного показателя [Там же]. Значительную долю имеют Серафимовичский район – 9,94%, Иловлинский район – 3,27%, Фроловский район – 3,37%. Двенадцать районов из тридцати трех имеют места для содержания птицы. Для отрасли характерна концентрация производства. Анализируемый показатель подвержен изменениям, так как капиталовложения в него быстро окупаются. В связи с новым строительством на лидирующие позиции может выдвинуться Иловлинский район.

Одним из важнейших инфраструктурных показателей для сельского хозяйства области является наличие складов для хранения зерна. Их наличие повышает экономическую устойчивость сельскохозяйственных организаций. По доле объема складских помещений и хранилищ от обще областного показателя все районы области мы разделили на три группы. Высокая доля характерна для Палласовского района – 10,01% и Иловлинского района – 8,35% [Там же, с. 69]. Средний уровень имеют Калачевский район – 4,02%, Клетский район – 4,60%, Михайловский – 3,72%, Октябрьский – 6,12%, Старополтавский – 6,14%, Урюпинский районы – 5,61%. Можно заметить, что лучшие возможности для сохранения зерна до его реализации имеются в сельскохозяйственных организациях заволжских районов, а также тех, которые располагаются вдоль московского транспортного направления. В двадцати трех районах доля колеблется от 0,19% в Руднянском районе до 2,87% в Даниловском районе. При доминировании растениеводства в сельскохозяйственных организациях можно предположить, что наращивание собственных складских объемов – актуальная задача.

В условиях наличия больших расстояний между хозяйствующими субъектами, при наличии сельскохозяйственной техники, для организаций важной, едва ли не каждодневной задачей, является обеспечение заправки топливом. В целом по области уровень обеспеченности оборудованными топливо-заправочными станциями составляет 32,4% [5, с. 91]. Мы разделили все районы на три группы. Наибольший уровень обеспеченности наблюдается в Кумылженском районе – 75,0%, Михайловском районе – 70,0%, Новониколаевском районе – 75,0%, Клетском районе – 60,0%, Новоаннинском – 53,8%, Суровикинском районе – 54,5%, Урюпинском районе – 53,3%. Средний уровень представлен сельскохозяйственными организациями Алексеевского, Жирновского, Иловлинского, Камышинского, Котовского, Нехаевского, Палласовского, Руднянского, Светлоярского районов (30,8–50,0%). Остальные семнадцать районов имеют низкий уровень. Особо можно выделить Дубовский район – 8,3%, Киквидзенский район – 11,1%, Октябрьский район – 7,7%. Можно говорить о том, что обеспеченность данным видом производственной инфраструктуры зависит от размещения крупных железнодорожных станций. Именно на них в 50–70-е гг. XX в. строились топливные базы. Их закрытие на некоторых станциях (Палласовка) обуславливает возникновение сложных проблем. В целом для сельскохозяйственных организаций области проблема обеспеченности оборудованными топливо-заправочными станциями – злободневная.

Фундаментальное значение для функционирования сельскохозяйственных организаций имеет транспортная инфраструктура. Элементы транспортной инфраструктуры позволяют связывать в единое целое территориально разобщенные элементы технологических процессов в растениеводстве и животноводстве. Благодаря ей осуществляются связи с внешними по отношению к хозяйству территориями. Транспортная инфраструктура на сельских территориях имеет неоценимое социально-экономическое значение, влияет на уровень жизни населения.

Официальная региональная статистика предоставляет возможность изучения территориальных различий между сельскими районами по следующим показателям: а) обеспеченности грузовыми автомобилями; б) обеспеченности автобусами; в) в объемах перевозимых грузов; г) по доле протяженности дорог с твердым покрытием; д) по густоте дорог с твердым покрытием.

Грузовые перевозки являются обязательной частью технологических процессов в сельскохозяйственном производстве. На сельские территории приходится 39,8% парка грузовых автомобилей области [1, с. 19]. В Городищенском, Жирновском, Еланском, Клетском, Палласовском районах доля числа грузовых автомобилей от обще областного показателя колеблется от 2,7% в Жирновском районе до 2,34% в Палласовском районе. Средний уровень доли числа грузовых автомобилей приходится на Алексеевский район – 1,17%, Иловлинский район – 1,14%, Калачевский район – 1,43%, Николаевский район – 1,43%, Октябрьский район – 1,43%, Светлоярский район – 1,23%, Серафимовичский район – 1,23%, Урюпинский район – 1,13%, Фроловский район – 1,20%. В восемнадцати районах области низкий уровень доли числа грузовых автомобилей. Характерной чертой размещения грузовых автомобилей по сельским территориям является значительные кратные различия между районами. Они обуслав-

ливают различные возможности для развития крупных и средних сельскохозяйственных организаций в форме устойчивых элементарных систем производства.

Если анализировать объемы перевозок грузов автомобильным транспортом по районам, то можно выявить их зависимость от числа грузовых автомобилей. Как правило, высокий и средний уровень в доле от обще областного числа грузовых автомобилей соответствует аналогичным долям в перевозке грузов. Исключение составили Клетский и Палласовский районы [Там же]. В целом по области преобладают районы с низкими показателями доли перевозки грузов от обще областных показателей.

Важное социальное значение имеет обеспеченность сельских территорий автобусами. Как правило, они обеспечивают взаимосвязи сел и районных центров, то есть прямо влияют на уровень жизни населения. Отметим, что на сельских территориях находится 30 от всего автобусного парка области. Доли районов в % от числа всех автобусов области мы разделили на три группы. Высокий уровень отмечен только в Жирновском районе – 5,39%. Средний уровень имели Николаевский, Новоаннинский, Палласовский районы. В остальных двадцати девяти районах наблюдается низкий уровень.

Если сопоставить доли всего населения районов с долей по числу автобусов, то необходимо отметить слабую взаимозависимость показателей. В двадцати одном районе доля населения превышает долю в автобусном парке [1, с. 21; 3, с. 54]. Можно заметить, что эти районы занимают окраинное положение на территории области: Старополтавский, Руднянский, Даниловский, Урюпинский, Нехаевский, Алексеевский, Суровикинский, Чернышковский, Ленинский районы. Эти районы находятся за пределами зоны четырех часовой транспортной доступности г. Волгограда (за исключением Ленинского района). Возникает ситуация социальной «оторванности» значительной части сельского населения от обще региональных и районных центров. Можно предположить усиление миграционной убыли населения с этих сельских территорий. Развитие общественного транспорта для сельских территорий – злободневная проблема с негативными последствиями для устойчивого развития региона.

Тесно связан с автобусным сообщением такой показатель сельской инфраструктуры как густота автомобильных дорог с твердым покрытием на 1000 кв. км. территории. Если взять среднеобластной показатель 108,5 км/1000 кв. км за 100%, то сельские районы можно разделить на три группы [1, с. 56]. В группу с высокими показателями вошли Алексеевский, Городищенский, Камышинский, Михайловский, Новоаннинский, Новониколаевский, Среднеахтубинский, Урюпинский районы. Как видно, это важнейшие пригородные районы, также наиболее развитые в сельскохозяйственном отношении северо – западные районы. У перечисленных территорий показатели колеблются от 180,0% в Камышинском районе до 149,1% в Среднеахтубинском районе. В шестнадцати районах имеется средний показатель. Он колеблется от 134,5% в Руднянском районе до 92,8% в Октябрьском районе. В эту группу входят: Быковский, Даниловский, Дубовский, Еланский, Жирновский, Иливинский, Котельниковский, Киквидзенский, Котовский, Ленинский, Нехаевский, Кумылженский, Светлоярский, Фроловский районы. Можно отметить тяготение перечисленных территорий к автодорогам федерального или регионального значения. Остальные районы: Калачевский, Клетский, Ольховский, Палласовский, Серафимовичский, Старополтавский, Суровининский, Чернышковский можно характеризовать как группу с низкими показателями, в том числе из-за неблагоприятного положения к важным автодорогам.

В условиях экономических преобразований, значительно усилившегося хозяйственного воздействия малых форм хозяйствования (хозяйства населения и крестьянские хозяйства) особенно в животноводстве, необходимо проанализировать парк собственных легковых автомобилей в области. В среднем по области на 1000 жителей приходится 194,2 автомобиля [Там же, 7]. Между сельскими административными районами существуют значительные различия. Если все районы разделить на три группы, то можно отметить, что высокий показатель характерен для Алексеевского, Городищенского, Даниловского, Жирновского, Клетского, Михайловского, Кумылженского, Серафимовичского районов. Средний уровень проявляется в Дубовском, Еланском, Котовском, Ленинском, Ольховском, Суровикинском, Урюпинском, Фроловском, Чернышковском районах. В остальных пятнадцати районах имеется низкий показатель. Можно заметить, что благоприятные показатели автомобилизации сельского на-

селения наблюдаются как в районах прилегающих к автомобильным дорогам федерального и регионального значения (Городищенский, Михайловский), так и в районах, располагающихся на окраинных территориях (Даниловский, Клетский, Серафимовичский). Легковые автомобили используют не только для поездок с социальными целями (здравоохранение, социальное обеспечение, бытовые услуги), но и с производственными задачами (реализация произведенной сельскохозяйственной продукции).

Обобщая приведенную выше информацию необходимо отметить, что географо-статистическое исследование сельской производственной инфраструктуры по двадцати пяти показателям позволило нам выявить три группы районов. По нашим расчетам высокий уровень присущ Городищенскому, Михайловскому, Новоаннинскому, Новониколаевскому, Палласовскому, Урюпинскому, Клетскому, Еланскому, Жирновскому, Иловлинскому районам. На другом полюсе находятся Быковский, Чернышковский, Котельниковский, Котовский, Руднянский, Суровикинский, Серафимовичский, Дубовский, Киквидзенский районы. В четырнадцати районах наблюдается средний уровень. Как видно, окраинное положение оказывает в условиях Волгоградской области определяющее влияние на возможности социально-экономического развития территорий. Эти особенности необходимо учитывать и во избежание нарастания территориальных диспропорций в области оказывать окраинным районам поддержку в разных формах экономического воздействия.

Литература

1. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство Волгоградской области. Волгоград: Волгоградстат, 2010.
2. Бакланов П.Я. Территориальные структуры хозяйства в региональном управлении. М. : Наука, 2007.
3. Всероссийская перепись населения 2010 года по Волгоградской области: численность населения городских округов и муниципальных районов. Волгоград : Волгоградстат, 2013.
4. Всероссийская сельскохозяйственная перепись 2006 года в Волгоградской области. Т.1. Волгоград : Волгоградстат, 2008.
5. Всероссийская сельскохозяйственная перепись 2006 года в Волгоградской области. Т.3. Волгоград : Волгоградстат, 2008.
6. Народное хозяйство Волгоградской области в 1990 году // Статистический ежегодник. Волгоград : Волгоградстат, 1991.
7. Российский статистический ежегодник. Росстат : М., 2012.
8. Сельское хозяйство Волгоградской области // Статистический сборник. Волгоград : Волгоградстат, 2007.
9. Соловьев И. Сельское хозяйство Сталинградской губернии. Сталинград : Изд-во губисполкома, 1925.

Territorial peculiarities of development of industrial infrastructure in agricultural organizations of the Volgograd region

There is considered the significance of the industrial infrastructure for rural areas development. Based on the statistics rural administrative areas are classified into more than 20 types of industrial infrastructure. Based on geographic and statistic research there is suggested the idea about different degrees of readiness of the areas to function in the conditions of economic reforms.

Key words: *the Volgograd (Stalingrad) region, economy structure, industrial infrastructure, infrastructural approach, agricultural organizations, elementary systems of industry, classification of areas.*