

20. Іцук С.І. Територіальна структура системи розселення Київської господарської агломерації [Текст] / С.І.Іцук, О.В.Гладкий // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету. Серія: Географія. – Тернопіль, 2005. – №2. – С. 48–89.
21. Нагірна В.П. Прогноз регіонального розвитку АПК України з огляду на вступ до СОТ [Текст] / Валентина Петрівна Нагірна // Конструктивна географія: становлення, сучасні досягнення та перспективи розвитку. Збірник тез доповідей: матеріали міжнар. наук. – прак. конф. – К.: НПУ ім.М.П.Драгоманова, 2006. – С. 44–48.
22. Руденко Л.Г. Оцінювання й картографування ризиків виникнення надзвичайних ситуацій в Україні – європейський контекст [Текст] / Леонід Григорович Руденко, Олена Леонідівна Дронова // Український географічний журнал. – 2014. – №1. – С. 53–61.

УДК 911.3:339.3(477.54)

П.О. Кобилін, старший викладач,
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

ПРОСТОРОВО-ЧАСОВИЙ АНАЛІЗ ТОРГОВЕЛЬНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ НАСЕЛЕННЯ ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ ЗА ПАРАМЕТРАМИ ТРАЕКТОРІЇ РУХУ СОЦІОГЕОСИСТЕМ

Стаття присвячена аналізу просторово-часових особливостей торговельного обслуговування населення Харківської області за параметрами траєкторії руху соціогеосистем. Дано визначення поняття «соціогеосистема». Розкрито сутність локальних класифікацій соціогеосистем та показано місце параметрів траєкторії в них. Відображено показники, що характеризують лінійні характеристики та напрямки руху соціогеосистем, зокрема це: шлях, пройдений соціогеосистемою у багатовимірному ознаковому просторі; віддаленість поточної точки траєкторії від точки мінімального розвитку (початку координат); відстань від поточної точки траєкторії до точки максимального розвитку (кінцевої точки); коефіцієнт прогресу; косинус кута між траєкторіями соціогеосистем та оптимальною траєкторією. Проведено аналіз у розрізі міст обласного підпорядкування та районів Харківської області за параметрами траєкторії соціогеосистем. Проаналізовано узгодженість міст та районів Харківської області за особливостями торговельного обслуговування населення.

Ключові слова: соціогеосистема, траєкторія, узгодженість, коефіцієнт прогресу, початок координат, кінцева точка, торговельне обслуговування, локальні класифікації.

П.А. Кобылин. ПРОСТРАНСТВЕННО-ВРЕМЕННОЙ АНАЛИЗ ТОРГОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ ХАРЬКОВСКОЙ ОБЛАСТИ ПО ПАРАМЕТРАМ ДВИЖЕНИЯ ТРАЕКТОРИИ СОЦИОГЕОСИСТЕМ. Стаття посвящена анализу пространственно-временных особенностей торгового обслуживания населения Харьковской области по параметрам траектории движения социогеосистем. Дано определение понятия «социогеосистема». Раскрыта сущность локальных классификаций социогеосистем и показано место параметров траектории в них. Отражены показатели, характеризующие линейные характеристики и направление движения социогеосистем, в частности это: путь, пройденный социогеосистемой в многомерном признаковом пространстве; удаленность текущей точки траектории от точки минимального развития (начала координат); расстояние от текущей точки траектории до точки максимального развития (конечной точки) коэффициент прогресса; косинус угла между траекториями социогеосистем и оптимальной траекторией. Проведен анализ в разрезе городов областного подчинения и районов Харьковской области по параметрам траектории социогеосистем. Проанализирована согласованность городов и районов Харьковской области по особенностям торгового обслуживания населения.

Ключевые слова: социогеосистема, траектория, согласованность, коэффициент прогресса, начало координат, конечная точка, торговое обслуживание, локальные классификации.

Актуальність. Важливою складовою соціально-економічного розвитку держави в цілому, її регіонів є якість життя населення. Дане поняття є дуже широким, комплексним і включає в себе якість, забезпечення населення освітніми, медичними послугами, оздоровлення та відпочинку, рівень доходів, зайнятості, здоров'я населення, стан навколишнього середовища тощо. Не останнє місце в оцінці якості життя населення посідає стан торговельного обслуговування населення, оскільки саме ця сфера поряд із сільським господарством, харчовою промисловістю забезпечує продовольчу безпеку в державі – ключову потребу людину у життєдіяльності, а

також сприяє постачанню необхідних товарів населенню, стимулює його зайнятість та соціально-економічний розвиток в цілому.

Поняття якості надання торговельних послуг тісно пов'язано із доступом населення до послуг торгівлі, громадського харчування. Мова йдеться про рівномірне розміщення торговельної діяльності по населених пунктах певного регіону. Проте існують територіальні диспропорції у розвитку торговельного обслуговування населення регіону, у тому числі Харківської області як одного з найліпше розвинутих регіонів України. До того ж, соціально-економічні та політичні проблеми в державі впливають на невпинне по-

гіршення стану соціально-економічного розвитку, що відображається на динаміці торговельного обслуговування населення.

Аналіз попередніх досліджень. Просторово-часові особливості торговельного обслуговування населення досліджуються суспільною географією, особливо географією сфери обслуговування, географією торгівлі, регіональною економікою. Сфера торгівлі з позицій цих наук досліджувалася у працях М.О. Григор'євої [3], В.І. Дорошенко [4], Е.І. Калмуською [8], Л.М. Шенцевою [20], І.І. Уколової [17], В.П. Іванченка [7], М.П. Мальською [10], О.І. Мамчур [11], О.М. Головня [2], І.О. Осіпчук [14], С.М. Жовнір [5], І.В. Запотоцької [6], О.Г. Корнус [9], З.Б. Цуциєвої [19], А.П. Голікова, Н.А. Казакової, М.В. Шуби [1]. Зазначені вчені розглядали різні регіони України (Хмельницьку, Донецьку, Львівську, Вінницьку, Рівненську, Черкаську, Сумську, Харківську області), Росії (м. Іркутськ, Воронежську, Республіку Північну Осетію-Аланію), Молдови. Проте бракує літературних джерел стосовно комплексних досліджень сфери торгівлі та громадського харчування по Харківській області із застосуванням різних методів багатовимірного аналізу. Тому **метою** даної публікації є проведення просторово-часового аналізу торговельного обслуговування населення Харківської області, використовуючи параметри траєкторії руху.

Основна частина. Харківською суспільно-географічною школою розроблено різні методики багатовимірного аналізу, серед яких є локальні класифікації соціогеосистем. Слід зауважити, що поняття «соціогеосистема» було сформулювало з позицій системного підходу та визначено Л.М. Немець як «... гетерогенна система, що містить неоднакові за рівнем узагальнення та ієрархії соціальні елементи або підсистеми, а також техногенні, абіотичні та біогенні елементи (підсистеми), що взаємодіють через потоки речовини, енергії та інформації в географічному просторово – часовому континуумі» [13, с. 5]. За цим підходом, адміністративно-територіальні одиниці різного ієрархічного рівня розглядаються у якості соціогеосистем (національна, регіональна, районна тощо). Локальні класифікації районних соціогеосистем (за К.А. Немець, Л.М. Немець) включають в себе показники системного розвитку та динаміки розвитку (параметрів траєкторії). У даній роботі більш детально розглянемо останні [12].

Будь-яка траєкторія характеризується напрямком руху і лінійними характеристиками. Напрямок руху визначається косинусами кутів, що утворені траєкторією даного об'єкту (району, міста тощо) із траєкторією інших об'єктів (районів, міст тощо), або певними характерними на-

прямками, наприклад, середньою, оптимальною або проектною траєкторією. В межах локальних класифікацій розглядається косинус кута між траєкторією даного об'єкту (району, міста тощо) та оптимальною (ідеальною) траєкторією, що є узгодженістю траєкторії руху соціогеосистем із оптимальною траєкторією. Чим більше косинус кута, тим більш узгодженою є траєкторія руху певної соціогеосистеми із ідеальною (оптимальною). Якщо $\cos \alpha < 0$, то даний район (місто) не тільки не узгоджений, а й рух даної соціогеосистеми спрямований в інший бік оптимальної траєкторії, що говорить про неефективний розвиток району (міста) [12].

Слід зазначити, що нормований багатовимірний ознаковий простір представляється у вигляді гіперкубу, початком координат є точка $\{0, 0, 0, \dots, 0\}$, що є точкою мінімального розвитку, кінцева точка – точка з координатами $\{1, 1, 1, \dots, 1\}$, яка, відповідно, є точкою максимального розвитку. Діагональ гіперкубу, що з'єднує ці протилежні точки, розглядається як найкоротший, найефективніший шлях розвитку, або як ідеальна (оптимальна) траєкторія розвитку, відносно якої оцінюється відхилення реальних траєкторій соціогеосистем [12].

Лінійними параметрами траєкторії руху соціогеосистеми є: *шлях, пройдений соціогеосистемою у багатовимірному ознаковому просторі* (L) – є евклідовою відстанню між точками траєкторії за проміжок часу та характеризує інтенсивність руху соціогеосистеми; *віддаленість поточної точки траєкторії від точки мінімального розвитку (початку координат)* (L_0) – визначає ефективність руху соціогеосистеми, оскільки більш ефективна соціогеосистема за однаковий проміжок часу буде віддалятися більше від початкової позиції; *відстань від поточної точки траєкторії до точки максимального розвитку (кінцевої точки)* (L_1) – також описує ефективність руху соціогеосистеми, оскільки більш ефективна соціогеосистема за однаковий проміжок часу досягне швидше точки максимального розвитку; *коефіцієнт прогресу* – співвідношення L_0/L_1 , описує відносну ефективність розвитку соціогеосистеми, оскільки чим більше значення коефіцієнту, тим прогресивніше розвивається соціогеосистема [12].

Розглянемо більш детально вищезгадані параметри.

Шлях, пройдений соціогеосистемою (L). За показником середнього значення шляху, пройденого соціогеосистемою у розрізі міст обласного підпорядкування за 2007-2013 рр., виділялися м. Чугуїв, м. Харків, м. Первомайський, що свідчить про більш інтенсивний рух міст у багатовимірному нормованому просторі (рис. 1). Про-

тягом згаданого періоду важко відмітити певну тенденцію для окремих міст, за виключенням м. Лозової, для якого спостерігалось поступове зростання інтенсивності руху. Для області в цілому найвищий показник швидкості руху характерний був для 2008-2009 рр., найменший – у 2007-2008 рр. У розрізі районів Харківської області найбільш швидко рухалися Харківський, Шевченківський, Борівський, Близнюківський, Вовчанський райони, найменш – Куп'янський, Нововодолазький, Богодухівський, Чугуївський, Валківський тощо (рис. 2). Тенденції до скорочення інтенсивності розвитку мали Зачепилівський та Первомайський райони.

Віддалення поточної точки траєкторії від точки мінімального розвитку (L_0). За показником відстані між поточною точкою траєкторії та точкою мінімального розвитку найбільше виділявся м. Харків серед міст обласного підпорядкування, який характеризується найвищим рівнем соціально-економічного розвитку (рис. 3). Це дає можливості для більш швидкого руху міста від точки мінімального розвитку. Зростала інтенсивність руху м. Харкова та Чугуєва, що свідчить про їх поступальний та стабільний розвиток. Харківська область у цілому найшвидше рухалася у 2012-2013 рр., а найповільніше – у

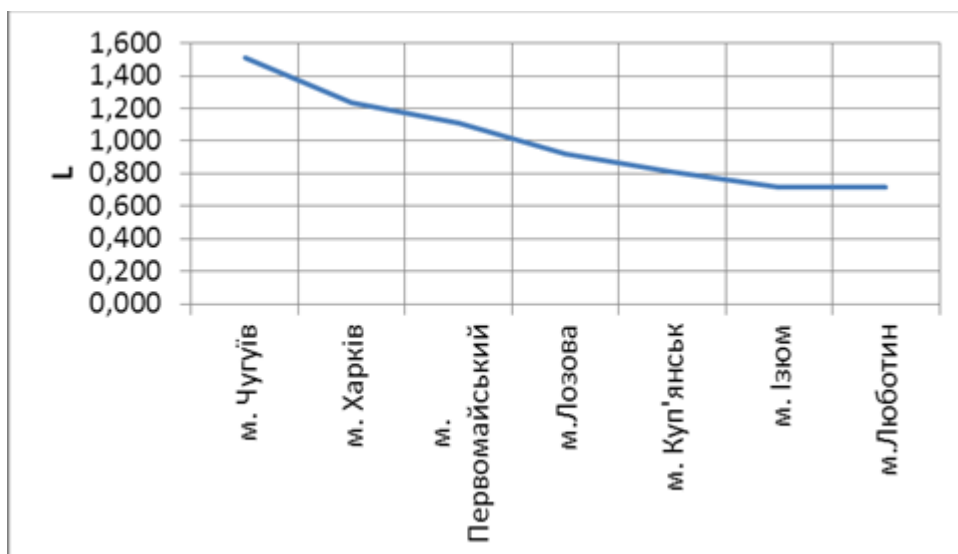


Рис. 1. Ранжування міст обласного підпорядкування Харківської області за середнім значенням шляху (L), пройденого соціогеосистемами за 2007-2013 рр. [15,18]

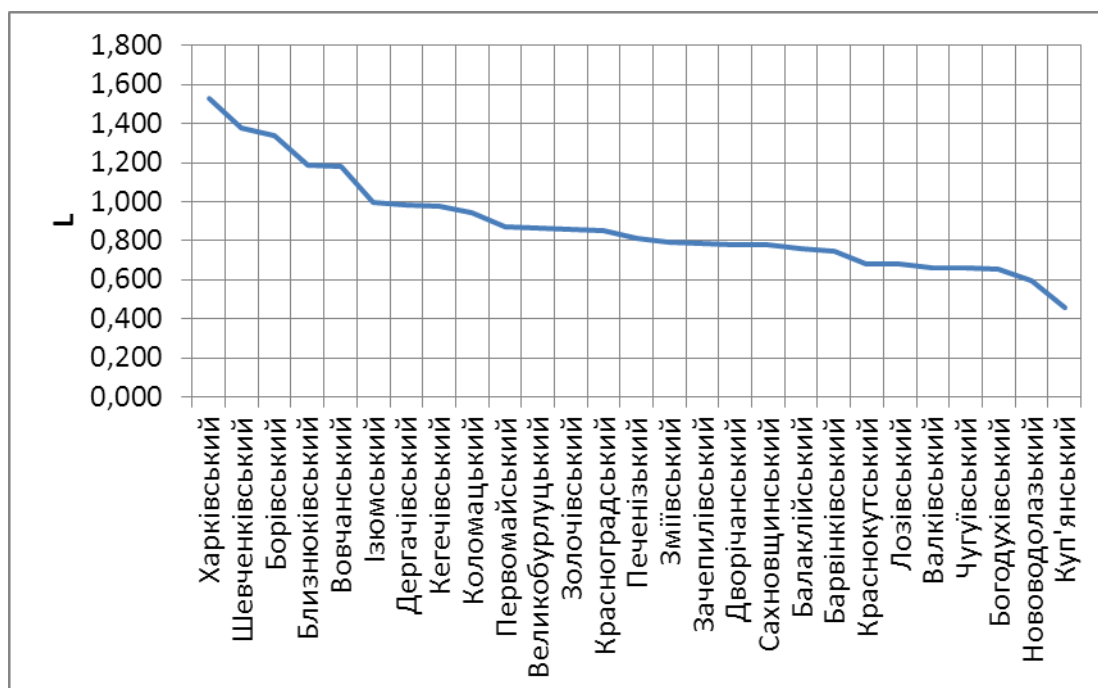


Рис. 2. Ранжування районів Харківської області за середнім значенням шляху (L), пройденого соціогеосистемами за 2007-2013 рр. [15,18]

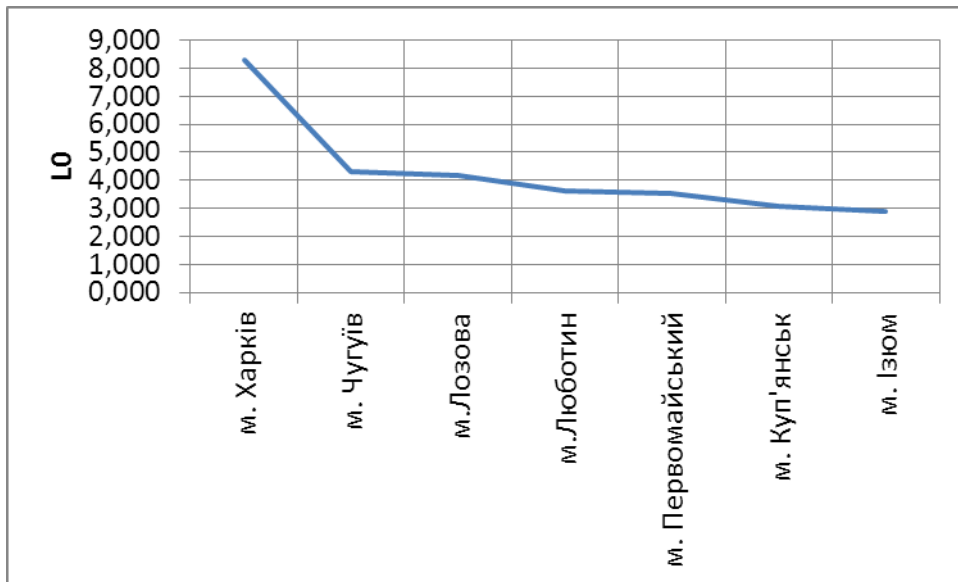


Рис. 3. Ранжування міст обласного підпорядкування Харківської області за середнім значенням віддалення поточної точки траєкторії від точки мінімального розвитку (початку координат) (L0) за 2007-2013 рр. [15,18]

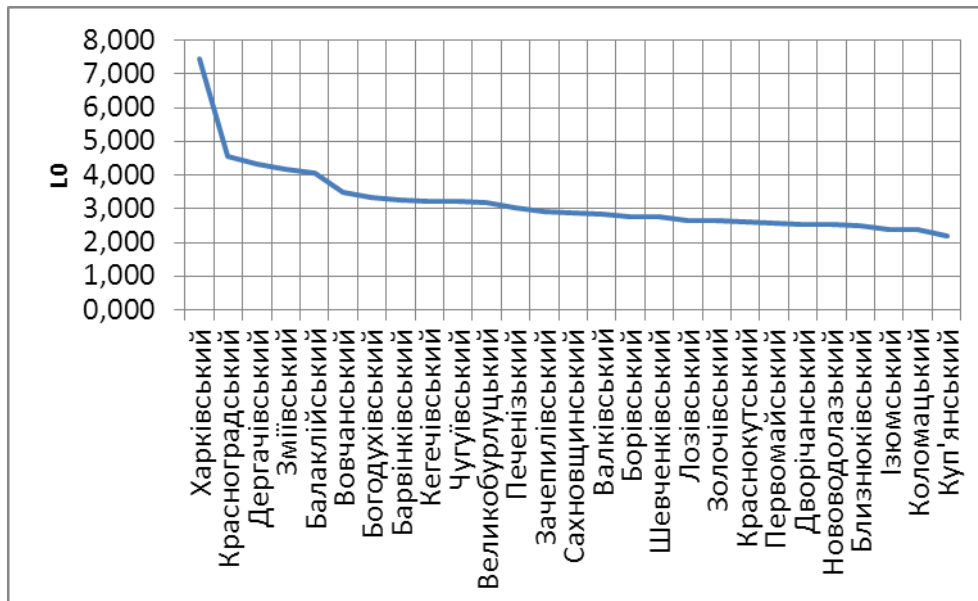


Рис. 4. Ранжування районів Харківської області за середнім значенням віддалення поточної точки траєкторії від точки мінімального розвитку (початку координат) (L0) за 2007-2013 рр. [15,18]

2010-2011 рр.

У розрізі районів Харківської області протягом 2007-2013 рр. найбільше віддалялися від точки мінімального розвитку Харківський, Красноградський, Дергачівський, Зміївський, Балаклійський райони, а найменше – Куп'янський, Коломацький, Ізюмський, Близнюківський, Нововодолазький, Дворічанський райони (рис. 4). Даний розподіл підтверджує закономірність, що райони із високим рівнем соціально-економічного розвитку характеризувалися більш інтенсивним (швидким) рухом у багатовимірному нормованому просторі, оскільки вони використовували свій потенціал більш ефективно. У динаміці можна відзначити поступове віддалення від точ-

ки мінімального розвитку протягом 2007-2013 рр. Сахновщинського району та поступове наближення Барвінківського, Великобурлуцького, Зачепилівського, Первомайського районів.

Відстань від поточної точки траєкторії до точки максимального розвитку (L1). Ранжування міст обласного підпорядкування за середнім значенням відстані від поточної точки траєкторії до точки максимального розвитку показало, що найбільші значення мали м. Люботин, Ізюм, Куп'янськ, Первомайський, які за показником віддалення поточної точки траєкторії від точки мінімального розвитку посідали останні місця, а м. Харків, навпаки, займав останнє місце серед міст обласного підпорядкування (рис. 5). М. Ха-

рків характеризувався найвищим рівнем соціально-економічного розвитку, що дало йому змогу швидше за інші міста досягти початку координат у багатовимірному ознаковому просторі. Протягом 2007-2013 рр. поступово наближувався до точки максимального розвитку м. Харків, решта міст характеризувалися хвилями наближення та віддалення від неї. В цілому по області найбільш наближувався регіон до точки максимального розвитку у 2012-2013 рр., а віддалявся у 2007-2008 рр., що говорить про поступальний рух регіону у зазначений період.

У розрізі адміністративних районів середній показник відстані від поточної точки траєкторії до точки максимального розвитку практично дзеркально протилежний параметру L0, що можна пояснити більш високим рівнем соціально-

економічного розвитку районів, кумулятивною ефективністю (рис. 6). Протягом 2007-2013 рр. відбувалося поступове наближення до максимального розвитку Харківського району, а віддалявся Первомайський, Коломацький райони.

Коефіцієнт прогресу. Даний показник характеризує ступінь просуни тості, ефективності розвитку певної адміністративно-територіальної одиниці за певний проміжок часу та відображає співвідношення відстані від поточної точки до точки мінімального розвитку та точки максимального розвитку. Тому закономірності територіальної диференціації цього показника будуть подібними до L0 та L1. Як і в попередніх випадках, суттєво над іншими містами переважало м. Харків (рис.7). В динаміці коефіцієнту прогресу

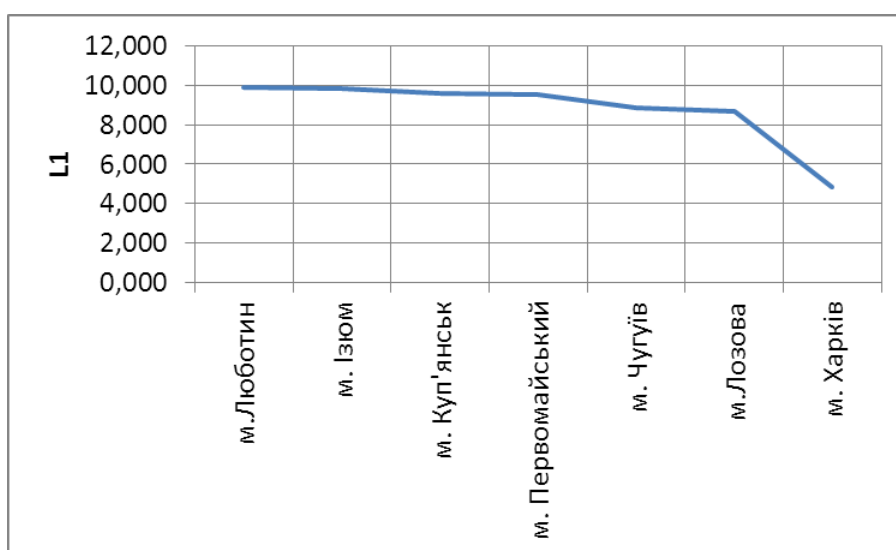


Рис. 5. Ранжування міст обласного підпорядкування Харківської області за середнім значенням відстані від поточної точки траєкторії до точки максимального розвитку (кінцевої точки) (L1) за 2007-2013 рр. [15,18]

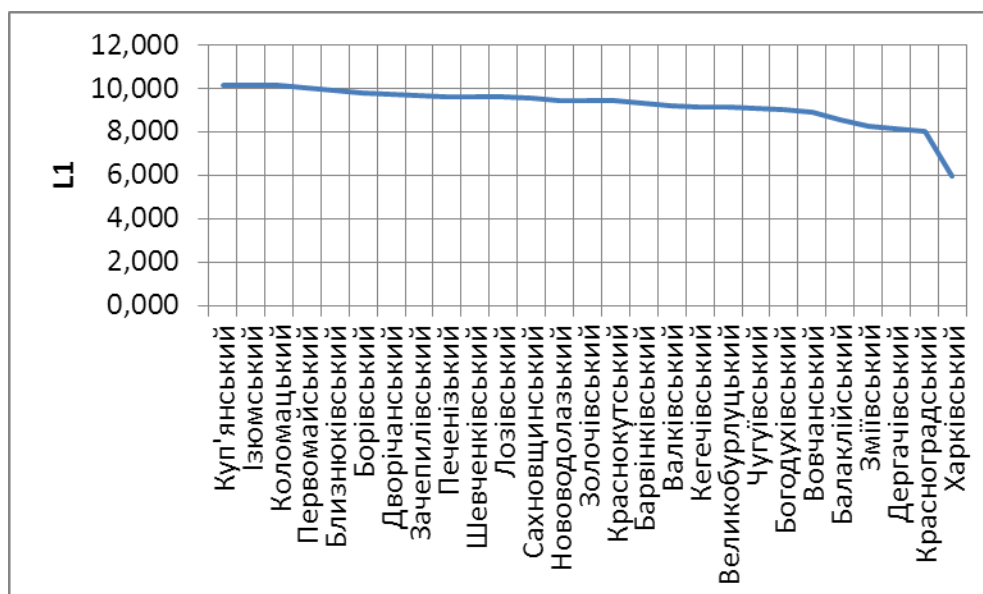


Рис. 6. Ранжування районів Харківської області за середнім значенням відстані від поточної точки траєкторії до точки максимального розвитку (кінцевої точки) (L1) за 2007-2013 рр. [15,18]

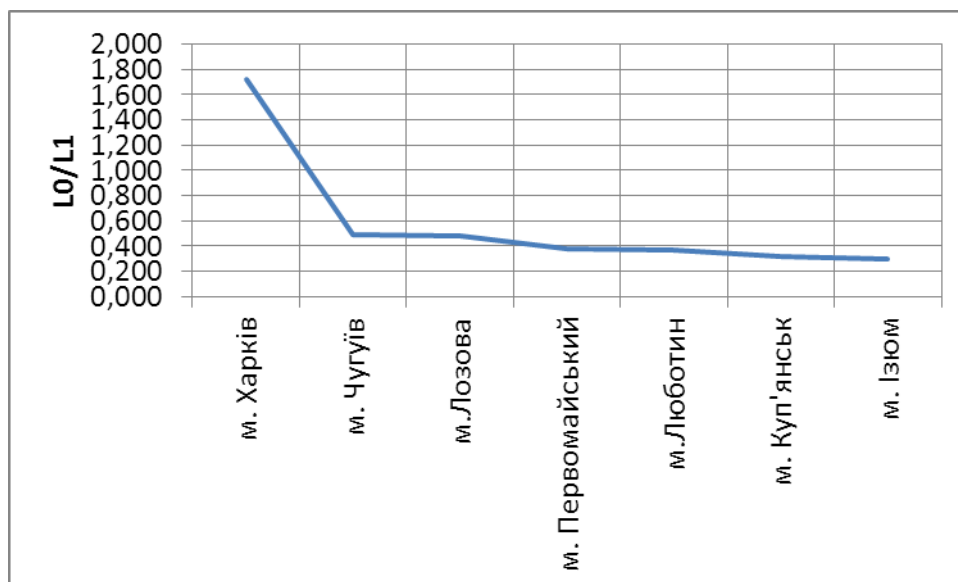


Рис. 7. Ранжування міст обласного підпорядкування Харківської області за середнім значенням коефіцієнту прогресу (L0/L1) за 2007-2013 рр. [15,18]

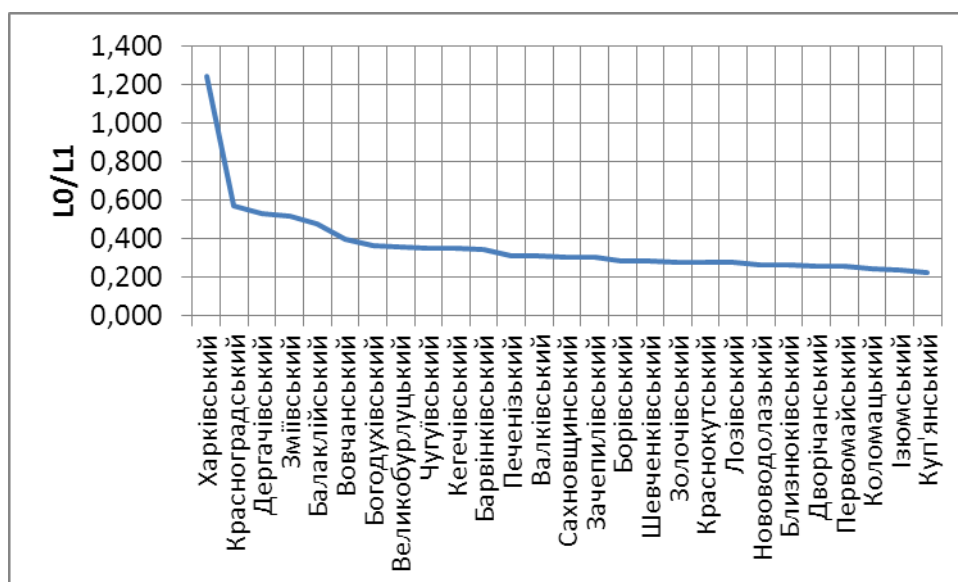


Рис. 8. Ранжування районів Харківської області за середнім значенням коефіцієнту прогресу (L0/L1) за 2007-2013 рр. [15,18]

за 2007-2013 рр. спостерігалось зростання у м. Харкова та Чугуєва. В цілому, по Харківській області просунутість у розвитку не мала послідовного характеру: найменший показник був зафіксований у 2010-2011 рр., а найвищий – у 2012-2013 рр.

Розподіл районів Харківської області за коефіцієнтом прогресу мав приблизно такий же характер, як і показник L0 (рис.8). Відрізнявся від інших Харківський район, оскільки він є найбільшим в області за чисельністю населення, характеризується високим рівнем урбанізації населення, соціально-економічним розвитком. Першу п'ятірку замикали, поряд із Харківським, Красноградський, Дергачівський, Зміївський, Балаклійський райони, останню – Ізюмський, Куп'янський, Коломацький, Первомайський,

Дворічанський. Певну стійку тенденцію зміни коефіцієнту прогресу серед районів області протягом 2007-2013 рр. важко відмітити, проте послідовно просувалися у своєму розвитку Харківський район, Коломацький, Краснокутський райони.

Узгодженість траєкторії соціогеосистем з оптимальною траєкторією. Узгодженість траєкторій, як вже було відзначено, відображає косинус кута – чим більше його значення, тим більш узгоджені траєкторії соціогеосистем із оптимальною. У розрізі міст обласного підпорядкування практично усі міста мали позитивне значення, за виключенням м. Лозова та Ізюм, що свідчало про їх рух у протилежному напрямку по відношенню до оптимальної траєкторії (рис. 9). Але решта міст не характеризувалися знач-

ною узгодженістю із оптимальною траєкторією (середнє значення за 2007-2013 рр. для м. Чугуєва склало 0,053). Загалом по Харківській області можна побачити тенденцію до зростання та погіршення узгодженості траєкторії із оптимальною, лише у 2010-2011 та 2011-2012 рр. значення ко-

синусу кута між траєкторіями було позитивним. Максимальний і мінімальний косинус кута серед міст обласного підпорядкування протягом 2007-2013 рр. мав м. Харків (максимальний – у 2010-2011 рр. (0,293), мінімальний – у 2012-2013 рр. (-0,492).

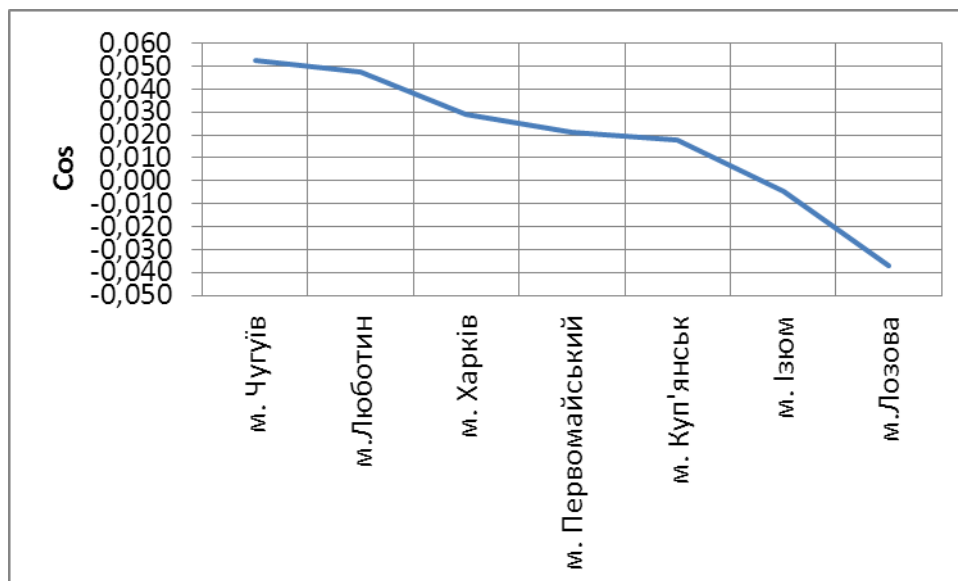


Рис. 9. Ранжування міст обласного підпорядкування Харківської області за середнім значенням косинусу кута між траєкторією соціогеосистем та оптимальною траєкторією за 2007-2013 рр. [15,18]

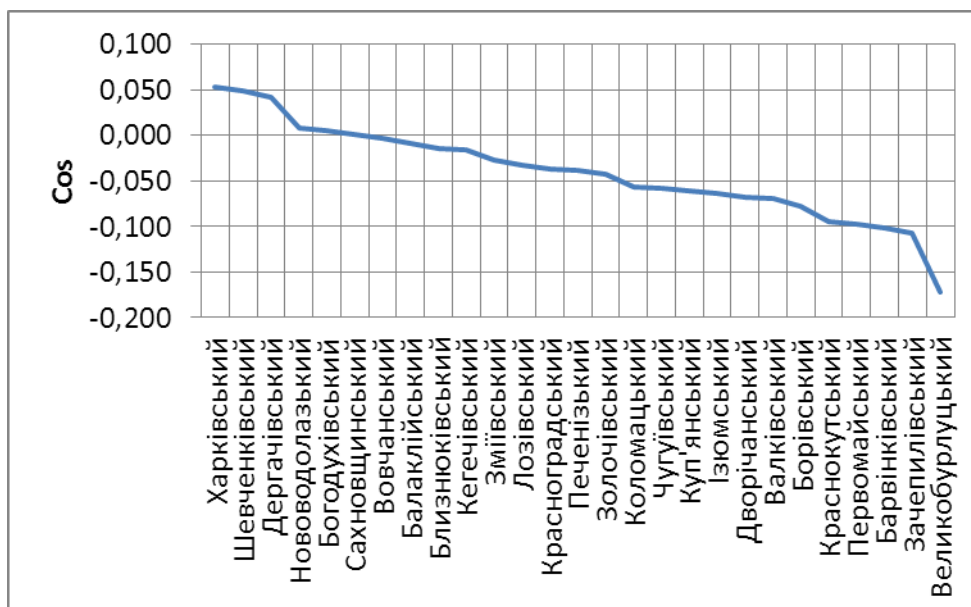


Рис. 10. Ранжування районів Харківської області за середнім значенням косинусу кута між траєкторією соціогеосистем та оптимальною траєкторією за 2007-2013 рр. [15,18]

У розрізі районів Харківської області перша шістка за середнім значенням косинуса кута за 2007-2013 рр. включала Харківський, Шевченківський, Дергачівський, Нововодолазький, Богодухівський, Сахновщинський райони (рис. 10) – дані райони характеризувалися позитивним значенням косинусу кута, проте їх значення було дуже малим (максимальний косинус кута мав Харківський район (0,053). Таким чином, пере-

важна більшість районів області рухалися у протилежному напрямку до оптимальної траєкторії.

Узгодженість траєкторій розвитку соціогеосистем. Для визначення найбільш та найменш узгоджених адміністративно-територіальних одиниць було розраховано суми косинусів кутів між траєкторіями для кожної адміністративно-територіальної одиниці. Найбільш узгодженими містами були Люботин, Лозова, Первомай-

ський, найменше – міста Чугуїв, Харків, Ізюм (рис. 11). Серед районів Харківської області найбільш узгодженими були Лозівський, Валківський, Краснокутський, Дворічанський, Кегичівський, найменш – Харківський, Коломацький, Балаклійський, Ізюмський, Барвінківський (рис. 12). Північні регіони мали подібні ознаки у соціально-економічному розвитку, торговельному обслуговуванні населення, на різному рівні (високий, середній, низький), що і було відображено у показнику узгодженості соціогеосистем. Наприклад, Харківський район розвивався найліпше за інші, мав найбільшу чисельність насе-

лення, рівень урбанізації, найбільшу кількість торговельних об'єктів та громадського харчування; подібних до цього району дуже мало, тому сума косинуса кута найменша.

В рамках дослідження також було визначено пари міст обласного підпорядкування районів з найбільшою та найменшою узгодженістю соціогеосистем. Так, найбільш узгодженими парами міст були Лозова-Ізюм (0,59) за 2008-2009 рр., Первомайський-Люботин (0,73) за 2010-2011 рр., 0,55 – 2008-2009 рр., Люботин-Лозова (0,52) у 2010-2011 рр., Куп'янськ-Чугуїв (0,47) за 2012-2013 рр. Найменш узгодженими парами міст бу-

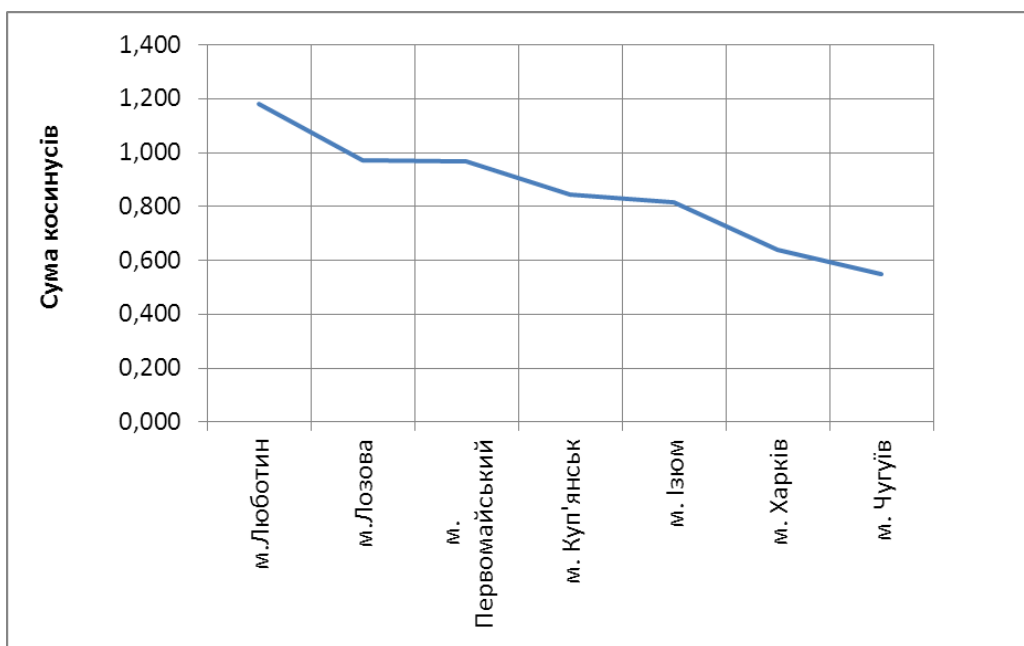


Рис. 11. Ранжування міст обласного підпорядкування Харківської області за середнім значенням суми косинусів між траєкторіями за 2007-2013 рр. [15, 18]

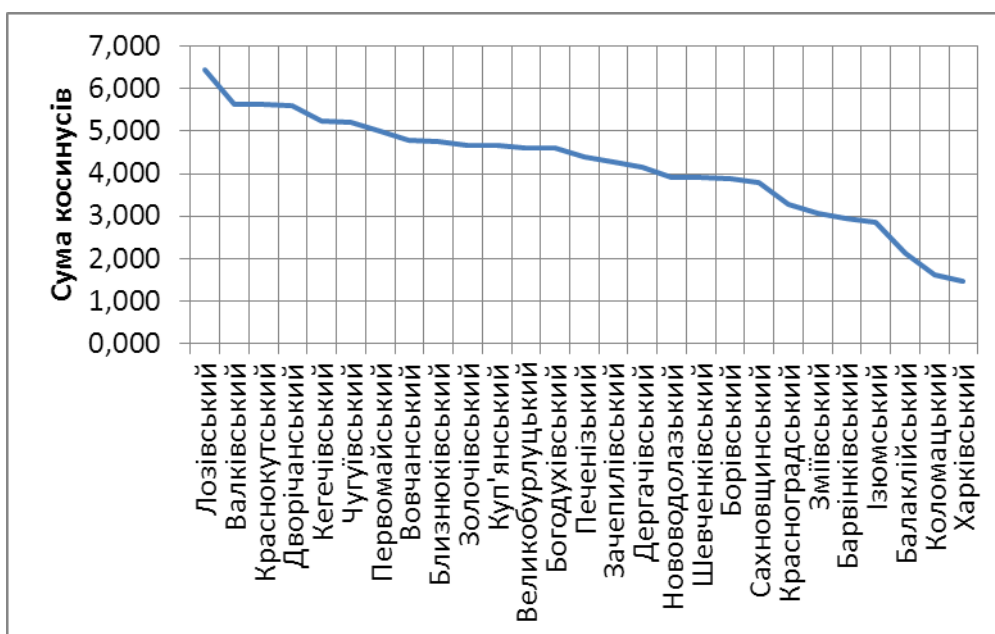


Рис. 12. Ранжування районів Харківської області за середнім значенням суми косинусів між траєкторіями за 2007-2013 рр. [15,18]

ли Чугуїв-Лозова (-0,54) у 2012-2013 рр., Ізюм-Первомайський (-0,44) у 2012-2013 рр., Лозова-Куп'янськ (-0,35) у 2011-2012 рр. Тобто, ці пари районів не тільки були неузгодженими, а й характеризувалися різним напрямком руху.

Найбільш узгодженими парами районів можна назвати Лозівський-Золочівський (0,91) у 2009-2010 рр., Кегичівський-Золочівський (0,91) у 2009-2010 рр., Зачепилівський-Близнюківський (0,89) у 2008-2009 рр., Первомайський-Дворічанський (0,88) у 2009-2010 рр., Лозівський-Близнюківський (0,86) у 2009-2010 рр. Найменш узгодженими є пари районів зі значенням косинусу кутів нижче 0: Сахновщинський-Золочівський (-0,67) у 2010-2011 рр., Золочівський-Кегичівський (-0,65) у 2010-2011 рр., Нововодолазький-Валківський (-0,63) у 2010-2011 рр., Валківський-Дворічанський (-0,67) у 2012-2013 рр., Шевенківський-Золочівський (-0,61) у 2010-2011 рр. [15,18]

Висновки. Таким чином, параметрами траєкторії руху соціогеосистеми є: шлях, пройдений соціогеосистемою у багатовимірному ознаковому просторі (L), віддаленість поточної точки траєкторії від точки мінімального розвитку (початку координат) (L0), відстань від поточної точки траєкторії до точки максимального розвитку

(кінцевої точки) (L1), коефіцієнт прогресу, косинус кута між траєкторією соціогеосистеми та оптимальною траєкторією. Найбільш економічно розвинуті райони, з високим рівнем урбанізації (Харківський, Красноградський, Дергачівський, Зміївський, Балаклійський райони) характеризувалися більшою інтенсивністю руху, ефективністю, у той час як інші райони з більш низьким соціально-економічним розвитком (Ізюмський, Куп'янський, Коломацький, Первомайський, Дворічанський райони) – навпаки. У розрізі міст обласного підпорядкування виділявся м. Харків як один із найбільших міст в області. У динаміці спостерігалася тенденція до зростання даних параметрів протягом досліджуваного періоду у економічно розвинутих районах та скорочення інтенсивності руху у найменш розвинутих. За узгодженістю траєкторій районів та міст області можна було виявити райони, що подібні за ознаками соціально-економічного розвитку. Подібні суспільно-географічні дослідження необхідно проводити і надалі, оскільки вони дають змогу визначити територіальні диспропорції у розвитку торговельної сфери, проаналізувати динаміку, та на основі цього розробити рекомендації щодо покращення даної сфери.

Література

1. Голиков, А.П. Харьковская область. Региональное развитие: состояние и перспективы: монография [Текст] / А.П. Голиков, Н.А. Казакова, М.В. Шуба. –Х.: Издательство ХНУ им. В.Н. Каразина, 2012. – 223 с.
2. Головня О.М. Регіональні особливості розвитку торгово-побутової сфери [Текст] : автореф. дис... на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук: спец. 08.00.05 «Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка» / О.М. Головня. – К., 2007. – 20 с.
3. Григорьева, М.А. Территориальные особенности развития розничной торговли в условиях экономических реформ (на примере Иркутска) [Текст] : автореферат дис... на соискание ученой степени канд. геогр. наук: 25.00.24 / М.А. Григорьева. – Институт географии СО РАН. – Иркутск, 2004. – 22 с.
4. Дорошенко, В.І. Територіальна організація споживчого комплексу в регіональних і локальних системах розселення [Текст] : автореф. дис... на здобуття наук. ступеня канд. геогр. наук: 11.00.02 / В.І. Дорошенко. – Київський університет імені Тараса Шевченка. – К., 1994. – 25 с.
5. Жовнір, С.М. Суспільна та територіальна організація сфери послуг регіону в умовах ринкової трансформації (на прикладі Вінницької області) [Текст] : автореф. дис... на здобуття наук. ступеня канд. геогр. наук: 11.00.02 / С.М. Жовнір. – Інститут географії НАН України. – К., 2008. – 21 с.
6. Запотоцька, І.В. Територіальна організація соціальної сфери Черкаської області та основні напрямки її вдосконалення [Текст] : автореф. дис... на здобуття наук. ступеня канд. геогр. наук: 11.00.02 / І.В. Запотоцька. – Київський національний університет імені Тараса Шевченка. – К., 2007. – 21 с.
7. Иванченко, В.П. Состояние и пути совершенствования торговли в средних городах (на примере моноотраслевых городов Донецкой области) [Текст] : автореф. дис... на соискание ученой степени канд. эконом. наук: спец. 08.00.05 «Экономика, организация управления и планирование торговли» / В.П. Иванченко. – К., 1974. – 21 с.
8. Калмуская, Э.И. Опыт географического изучения потребления материальных благ населения Молдавской ССР [Текст]: автореф. дис... на соискание ученой степени канд. геогр. наук: спец. 25.00.24. «Экономическая, социальная и политическая география» / Э.И. Калмуская. – Киев, 1974. – 23 с.
9. Корнус, О.Г. Сфера обслуговування населення Сумської області: суспільно-географічні аспекти [Текст] / О.Г. Корнус, К.А. Немець, Л.М. Немець, А.О. Корнус. –Х.: Видавництво ХНУ ім. В.Н. Каразіна, 2009. – 225 с.
10. Мальська, М.П. Регіональні особливості формування і розвитку торговельного комплексу області [Текст]: автореф. дис... на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук: спец. 08.00.05 «Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка» / М.П. Мальська. – Л., 1993. – 20 с.

11. Мамчур, О.І. Суспільно-географічні проблеми формування ринкової інфраструктури Львівської області [Текст]: автореф. дис... на здобуття наук. ступеня канд. геогр. наук: спец. 11.00.02 «Економічна і соціальна географія» / О.І. Мамчур. – Л., 2010. – 21 с.
12. Немець К.А. Просторовий аналіз у суспільній географії: нові підходи, методи, моделі: монографія [Текст] / К.А. Немець, Л.М. Немець. – Х.: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2013. – 228 с.
13. Немець, Л.М. Соціально – географічні основи стратегії переходу України на модель стійкого розвитку [Текст]: автореф. дис... на здобуття наук. ступеня докт. геогр. наук: 11.00.02 / Л.М. Немець. – Київський національний університет імені Тараса Шевченка. – К., 2004. – 29 с.
14. Осіпчук, І.О. Територіальна організація торговельного обслуговування населення Рівненської області [Текст]: автореф. дис... на здобуття наук. ступеня канд. геогр. наук: 11.00.02 / І.О. Осіпчук. – Київський національний університет імені Тараса Шевченка. – К., 2013. – 20 с.
15. Роздрібна торгівля Харківської області у 2013 році: статистичний щорічник [Текст] / [під ред. О.В.Фінанишиної]. – Харків: Головне управління статистики у Харківській області, 2014. – 98 с..
16. Топчієв, О.Г. Основи суспільної географії [Текст] / О.Г. Топчієв – Одеса: Астропринт, 2009. – 544 с.
17. Уколова, И.И. Территориальная организация торговли Воронежской области в переходной экономике [Текст]: автореферат дис... на соискание ученой степени канд. геогр. наук: 25.00.24 / И.И. Уколова. – Воронежский государственный университет. – Воронеж, 2005. – 22 с.
18. Харківська область у 2013 році: статистичний щорічник [Текст] / Під ред. О.Г. Мамонтової. – Х.: Б.в., 2014. – 561 с.
19. Цуциева, З.Б. География социальной инфраструктуры Северной Осетии [Текст]: автореферат дис... на соискание ученой степени канд. геогр. наук: 25.00.24 / З.Б. Цуциева. – Кубанский государственный университет. – Краснодар, 2012. – с. 22
20. Шенцева, Л.Н. Территориальная организация потребительской кооперации Воронежской области [Текст]: автореферат дис... на соискание ученой степени канд. геогр. наук: 25.00.24 / Л.Н. Шенцева. – Воронеж, 2005. – 21 с.
21. Яковлева, Ю.К. Соціальний розвиток Донецької області: суспільно-географічний аспект: Монографія [Текст] / [під наук. ред. Л.М. Немець]. – Х.: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2014. – 416 с.