

## ГЛОБАЛЬНІ ОРІЄНТИРИ ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ: ВИКЛИКИ ДЛЯ УКРАЇНИ

**Родченко Володимир Борисович**  
доктор економічних наук, професор

*e-mail: rodchenko@karazin.ua*  
*ORCID ID: 0000-0003-0298-4747*

**Прус Юлія Ігорівна**  
викладач

*e-mail: yuliaprus@karazin.ua*  
*ORCID ID: 0000-0003-0320-0131*

*Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна*  
*вул. Мירוносицька, 1, Харків, 61002, Україна*

Мета статті полягає в узагальненні глобальних орієнтирів та викликів просторового розвитку в умовах європейської інтеграції України та розбудови мережевої економіки. Аналізуючи, систематизуючи та узагальнюючи наукові праці багатьох науковців, досліджено еволюцію поняття «економічний простір» та виявлено його особливості на різних стадіях економічного розвитку.

У ході дослідження виявлено, що на формування економічного простору у сучасних умовах суттєво впливають поширення процесів глобалізації, проривні технологічні зрушення, поступове укорінення засад сталого розвитку та мережевих моделей організації виробництва. Основними точками зростання для країн стають міста, які концентрують дедалі більшу частину населення, ресурсів та технологій. Традиційні економіко-географічні чинники забезпечення конкурентоспроможності регіонів (природні, енергетичні, трудові ресурси) поступово втрачають значущість для просторового розвитку. При цьому посилюється вагомість «м'яких» конкурентних переваг регіональних економік, які орієнтовані на створення сприятливих умов для припливу та ефективного використання в регіональній економіці сучасних ресурсів, притаманних постіндустріальним економічним моделям.

В Україні одним з ключових інструментів забезпечення інклюзивного просторового розвитку окремих територій є їх дорожньо-транспортна доступність, яка сприяє наповненню територій певним типом функціональної активності та досягненню ефекту синергії при певному рівні концентрації ресурсів та формуванні територіальних спільнот. Виокремлення розумних спеціалізацій регіону сприятиме розблокуванню його потенціалу для технологічних і структурних змін, а також промисловій модернізації на інноваційних засадах, використовуючи наявний базис знань для формування нових галузей економіки або нових векторів регіональної спеціалізації, заснованих на знаннях.

**Ключові слова:** дорожньо-вулична мережа, просторовий розвиток, процеси урбанізації, розумна спеціалізація.

## ГЛОБАЛЬНЫЕ ОРИЕНТИРЫ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ: ВЫЗОВЫ ДЛЯ УКРАИНЫ

**Родченко Владимир Борисович**  
доктор экономических наук, профессор

*e-mail: rodchenko@karazin.ua*  
*ORCID ID: 0000-0003-0298-4747*

**Прус Юлия Игоревна**  
преподаватель

*e-mail: yuliaprus@karazin.ua*  
*ORCID ID: 0000-0003-0320-0131*

*Харьковский национальный университет имени В.Н. Каразина*  
*ул. Мироносицкая, 1, Харьков, 61002, Украина*

Целью статьи является обобщение глобальных ориентиров и вызовов пространственного развития в условиях европейской интеграции Украины и развития сетевой экономики. Анализируя, систематизируя и обобщая научные труды многих ученых, исследована эволюция понятия «экономическое пространство» и выявлены его особенности на разных стадиях экономического развития.

В ходе исследования установлено, что на формирование экономического пространства в современных условиях существенно воздействуют распространение процессов глобализации, значительные технологические сдвиги, постепенное укоренение основ устойчивого развития и сетевых моделей организации производства. Основными точками роста для стран становятся города, которые концентрируют все большую часть населения,

ресурсов и технологий. Традиционные экономико-географические факторы обеспечения конкурентоспособности регионов (природные, энергетические, трудовые ресурсы) постепенно теряют значимость для пространственного развития. При этом усиливается значимость «мягких» конкурентных преимуществ региональных экономик, которые ориентированы на создание благоприятных условий для привлечения и эффективного использования в региональной экономике современных ресурсов, которые присущи постиндустриальным экономическим моделям.

В Украине одним из ключевых инструментов обеспечения инклюзивного пространственного развития отдельных территорий является их дорожно-транспортная доступность, которая способствует наполнению территорий определенным типом функциональной активности и достижению эффекта синергии при определенном уровне концентрации ресурсов и формировании территориальных сообществ. Определение разумных специализаций региона способствует разблокированию его потенциала для технологических и структурных изменений, а также промышленной модернизации на основе инноваций, используя имеющийся базис знаний для формирования новых отраслей экономики или новых векторов региональной специализации, основанных на знаниях.

**Ключевые слова:** дорожно-уличная сеть, пространственное развитие, процессы урбанизации, умная специализация.

## GLOBAL ORIENTARIES OF SPATIAL DEVELOPMENT IN MODERN CONDITIONS: CHALLENGES FOR UKRAINE

**Volodymyr Rodchenko**

**Doctor of Sciences (Economic), Professor**

*e-mail: rodchenko@karazin.ua*

*ORCID ID: 0000-0003-0298-4747*

**Yuliia Prus**

**Lecturer**

*e-mail: yuliaprus@karazin.ua*

*ORCID ID: 0000-0003-0320-0131*

**V.N. Karazin Kharkiv National University**

*1, Mironositskaya Str., Kharkiv, 61002, Ukraine*

The purpose of the paper is to summarize global benchmarks and challenges of spatial development in the conditions of European integration of Ukraine and the development of a network economy. By analyzing, systematizing and generalizing the scientific works of many scholars, the evolution of the concept of «economic space» was explored and its features revealed at various stages of economic development.

In the course of the study, it was discovered that the expansion of globalization processes, breakthrough technological shifts, gradual rooting of the principles of sustainable development and network models of production organization are significantly influenced by the formation of economic space in modern conditions. The main points of growth for countries are cities, which concentrate an increasing proportion of the population, resources and technologies. Traditional economic and geographical factors of ensuring the competitiveness of regions (natural, energy, labor resources) gradually lose their significance for spatial development. At the same time, the importance of «soft» competitive advantages of regional economies, which are aimed at creating favorable conditions for the inflow and effective use in the regional economy of modern resources inherent in post-industrial economic models, is increasing.

In Ukraine, one of the key tools for providing inclusive spatial development of separate territories is their road transport accessibility, which helps to fill territories with a certain type of functional activity and to achieve the synergy effect at a certain level of concentration of resources and formation of territorial communities. The separation of intelligent specializations in the region will help unblock its potential for technological and structural changes, as well as industrial modernization on an innovative basis, using the existing knowledge base for the formation of new branches of the economy or new vectors of regional specialization based on knowledge.

**Key words:** Road-street Network, Spatial Development, Urbanization Processes, Smart Specialization.

**Постановка проблеми.** У сучасних умовах проблема просторового розвитку в Україні нарешті стала питанням, якому приділяється належна увага. Нехтування цією проблематикою протягом всього часу існування незалежної України призвело до виникнення глобальних економічних диспропорцій та створило загрозу краху національної економічної системи. Необхідність трансформації просторового потенціалу та створення умов розбудови постіндустриального суспільства, протистояння глобалізаційним впливам та сприяння розвитку мережевої економіки зумовлюють необхідність дослідження глобальних орієнтирів просторового розвитку, який характеризується постійним ускладненням та поліфункціональністю.

Формування національного простору, у рамках якого будуть створені умови самовідтворення і самоорганізації суб'єктів господарювання в напрямку розв'язання конкретних соціально-

економічних проблем, є одним з ключових завдань сучасного етапу державотворення в Україні. Саме на цих аспектах врегулювання системи управління простором зосереджена Європейська хартія регіонального розвитку і Європейська хартія місцевого самоврядування, досягнення яких обумовлено не лише економічними, а й соціально-гуманітарними передумовами (культурологічними, психологічними, етичними тощо).

Слід відзначити важливість просторового розвитку як ідеології майбутнього з позиції національної парадигми господарювання. При цьому наголос треба зробити на тому, що глобальний концепт просторового розвитку реалізується на рівні локальному. Сучасні наукові гіпотези і теорії стверджують, що націленість на самодостатність на регіональному і локальному рівнях за умови формування високоінтегрованого внутрішньонаціонального простору є одним із найбільш реалістичних і перспективних шляхів сталого розвитку країни. Безпека та цілісність держави, конкурентоспроможність та лідерство на світовій арені більшою мірою залежать від збалансованості розвитку її простору.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретико-методичні та прикладні аспекти просторового розвитку є предметом вивчення багатьох зарубіжних вчених, зокрема, А. Вебера, У. Ізарда, П. Кругмана, Г. Мюрдала, Ф. Перру, А. Портера, Й. Тюнена, Дж. Фрідмана та інших. Їх досягнення полягають у розробці моделей полюсів зростання, дифузії нововведень, економічного простору як силового поля, теорії кластерів, концепції глобальних міст-регіонів.

Американський економіст, основоположник регіональної економіки, У. Ізард неодноразово у своїх працях наголошував, що захоплення економістами-теоретиками динамічними аспектами економіки відбувається за рахунок ігнорування просторової складової. Уся класична й неокласична теорія обмежується вивченням країни чудес, що позбавлена будь-яких просторових характеристик [1].

Такої думки дотримується й лауреат Нобелівської премії з економіки П. Кругман, який переконаний, що сьогодні відчувається гостра необхідність врахування просторових чинників в економічних дослідженнях, оскільки економіка існує та посідає певне місце на мапі [2].

Проблемі просторового розвитку приділено значну увагу в Стратегії розвитку Європа 2020 [3]. Ключовими орієнтирами якої є «розумне», «стійке» та «включене» зростання, що обумовлює необхідність просторового вирівнювання процесів соціально-економічного розвитку за рахунок спрямування майже третини бюджету ЄС на зменшення економічних та соціальних диспропорцій.

Необхідність врахування просторового чинника у розвитку економіки декларує тематика Доповіді Світового банку, у якій підкреслюється, що просторові перетворення значно впливають на ефективність функціонування національного господарства та виступають вагомим чинником його якісно нових структурних перетворень на основі інновацій [4].

Вивченню та узагальненню особливостей просторового розвитку присвячені фундаментальні дослідження українських вчених. Глибиною та широтою охоплення досліджуваної проблематики характеризуються наукові доробки О.І. Амоші, В.М. Гейця, Т.В. Голікової, А.А. Гриценка, Б.М. Данилишина, С.І. Дорогунцова, М.І. Фащевського, В.І. Пили та інших.

На думку академіка НАН України В.М. Геєця, розбудова економічного простору України, формування соціально-орієнтованої моделі її розвитку супроводжується структурними змінами в усіх сферах економічної діяльності, що вимагає пошуку, розробки та впровадження в практику нових прогресивних форм ведення господарювання на регіональному рівні, винайдення і застосування адекватних методів регулювання та управління просторовим розвитком [5].

На користь актуальності дослідження свідчить увага влади до проблематики просторового розвитку економіки. Так, однією з ключових цілей Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року обрано територіальну соціально-економічну інтеграцію та просторовий розвиток [6]. Крім того, на сьогоднішній день в Україні здійснюється комплекс інституційних перетворень, що враховують досвід високорозвинених країн світу та орієнтовані на високу економічну активність всіх таксономічних утворень через децентралізацію владних повноважень та деконцентрацію прав і обов'язків [7].

Світовий та український досвід наукових досліджень і практичної діяльності засвідчують, що просторові чинники є вагомим каталізатором розвитку економіки, однак у більшості випадків дослідження їх впливу зосереджено на галузевих (географічних, транспортних, архітектурно-планувальних) аспектах.

У зв'язку з цим **метою статті** є узагальнення глобальних орієнтирів та викликів просторового розвитку в умовах європейської інтеграції України та розбудови мережевої економіки.

**Основні результати дослідження.** В умовах сьогодення просторову економіку не виділяють в окрему наукову дисципліну, як наприклад, макро- та мікроекономіку, однак важливість дослідження цієї проблематики визнано в усьому світі. Вивчення просторових аспектів економічного життя розпочалося з моменту зародження географічної та економічної науки. У кінці XIX століття у Європі загострився інтерес до осмислення просторових аспектів розвитку як фундаментального явища, яке характеризує весь спектр життєдіяльності людства. У цей період, якому притаманні бурхлива урбанізація, виникнення нових засобів зв'язку, концентрація політики, економіки та культурного життя, тема взаємозалежності та співвідношення часового і просторового аспектів існування людини стала предметом вивчення багатьох дослідників.

Уперше економіку почали розглядати не як точкову, а як просторову категорію, у теорії розміщення виробництва (В. Лаунхардт, Й. Тюнен, А. Льош, А. Вебер та інші). Й. Тюнен ввів у науковий обіг поняття економічного простору, його властивості, градієнти цін і рентних платежів, зональні або поясні структури, економічну відстань та фактори розміщення. В. Кристаллер у теорії центральних місць розглядав економічний простір як ієрархічну структуру. На думку Т. Поландера, економічному простору характерна властивість неоднорідності простору.

Подальший розвиток теорія економічної взаємодії у просторі набула у концепції А. Леша (неокласична теорія штандорту), яка припускає, що у якості критерію при виборі розміщення виробництва в просторі фірми використовують не тільки виробничі та транспортні витрати, а й інші параметри економічного та інституційного середовища, в якому функціонують підприємства (ефекти монополії й олігополії, податки, мита тощо). А. Леш розглядав економічний простір не на рівні окремих поселень чи підприємств, а на рівні економічних регіонів. При проведенні моніторингу розміщення виробників в умовах конкуренції він виявив тенденцію якнайщільнішого заповнення регіонального економічного простору, під яким розумівся ринок з межами, обумовленими міжрегіональною конкуренцією, економічними агентами.

В основі теорії структуризації та ефективної організації економічного простору лежать функціональні властивості форм організації виробництва та розселення у просторі – промислові та транспортні вузли, агломерації, територіально-виробничі комплекси, міські та сільські поселення різного виду (Ф. Перру, П. Потье, Ж.-Р. Будвіль та інші). Так, автор теорії полюсів зростання, Ф. Перру, повністю відійшов від принципу рівномірності та гомогенності розвитку. Під економічним простором він розумів деяке абстрактне силове поле, напруженість якого нерівномірна і в якому діють певні доцентрові сили, спрямовані до деяких центрів, полюсів, або фокусів, і сили відцентрові, що з них виходять. Кожен фокус має своє власне силове поле, що поміщається в системі інших фокусів, до яких і приурочені функціональні полюси зростання. Ж.-Р. Будвіль розкрив регіональну сутність полюса зростання та класифікував економічний простір на гомогенний, поляризований, плановий. Для слабозвинених територій характерний гомогенний вигляд простору, однак в ході розвитку простір поляризується.

Основною характеристикою економічного простору є ступінь його концентрації. У другій половині XX століття дослідники проблематики концентрації економічного простору дійшли висновку, що економічний простір біля великих фінансових і промислових центрів деформується і набуває певних властивостей, які сприяють економічному зростанню в регіоні (Е. Гувер); простежується ефект економії на масштабах споживання в мегаполісах (Дж. Якобс); простір має тенденцію до концентрації в місцях найбільшого розташування фірм, а фірми прагнуть у найбільш концентрований економічний простір (концепція «сукупної причинної обумовленості» П. Кругмана); тенденція концентрації фірм за географічною близькістю – концепція кластерів (М. Портер, автор поняття економічний кластер, довів, що конкурентоспроможність компанії визначається конкурентоспроможністю її економічного оточення); Д. Майлат, вивчивши синергетичні позиції процесів у кластері, дійшов висновку, що регіон слід розглядати не як географічну рамку, а як складну систему, що має технологічну й економічну складові [8].

Основоположники теорії «центр-периферія» (І. Валлерстайн, Дж. Фрідман та інші) вважали, що простір життєдіяльності людини незалежно від рівня має центр-периферійну організацію, яка проявляється, з одного боку, через його соціально-економічну, політичну або функціональну неоднорідність, а, з іншого – через тяжіння до певного обраного центру. З позиції цієї теорії центри виступають полюсами технологічних інновацій, фокусами фінансових потоків, місцями прийняття комерційних і адміністративних рішень, які впливають на стан економічного життя на периферії, яка тяжіє до них. Для периферійних частин простору характерні такі риси, як відставання від центрів за економічним розвитком, інфраструктурою, освітнім рівнем, переважанням традиційних галузей економіки, обмеженим потенціалом саморозвитку і самоорганізації, менш активним сприйняттям

нововведень, економічною залежністю від центрів. Як наслідок, периферія загалом значно консервативніша, ніж центр.

Від наукових праць французької школи (Ф. Перу, Ж. Будвіль та інші), у рамках якої сформувалося уявлення про поляризований економічний розвиток, і теорії просторової дифузії нововведень (Т. Хегерstrand), і далі до теорії кластерів (М. Портер) прослідковується тенденція розгляду національного ринку як системи взаємодіючих регіональних ринків. При цьому загальноприйнято вважати, що істотним чином змінюється характер взаємодій усередині та між економічними регіонами. Поряд із вузловими районами дедалі більший розвиток отримують мережеві райони, в яких, на відміну від вузлових районів, структура економіки визначається взаємодією автономних і взаємозамінних фірм, що передбачає гнучку спеціалізацію та схильність до інновацій [8].

Трансформація моделі розвитку світової економіки наприкінці 80-х років ХХ століття, обумовлена поширенням процесів глобалізації, проривними технологічними зрушеннями, поступовим укоріненням засад сталого розвитку та мережевих моделей організації виробництва, суттєво вплинула на формування драйверів розвитку регіональних економік. Зростання мобільності капіталів, товарів та послуг сприяло диверсифікації постачальницько-збутових ринків, що знизило вагомість чинників географічного розташування та територіальної близькості для налагодження господарських відносин. Традиційні економіко-географічні чинники забезпечення конкурентоспроможності регіонів (природні, енергетичні, трудові ресурси, якість нагромадження матеріального капіталу) поступово втрачають значущість для просторового розвитку. Територіальний розподіл продуктивних сил не відіграє вирішальне значення при здійсненні процесів виробництва на регіональному рівні. Як наслідок, сформувалася видимість уніфікації засад розвитку регіональних спільнот та «екстериторіальності» локальних територій, при якій їхня приналежність до певних національних економіко-господарських комплексів відіграє меншу роль, ніж включеність до глобальних ланцюгів створення вартості транснаціональних виробничих мереж. Прискорені процеси глобалізації надають національним регіонам статусу стратегічних гравців на світовому ринку, перетворюючи їх на активних відокремлених суб'єктів міжнародної системи конкурентної взаємодії [9].

У ХХІ столітті будуть домінувати не окремі країни – Китай або Америка, Індія чи Бразилія, а саме міста, які як острови належного врядування в усе більш нестабільному зовнішньому середовищі, стануть наріжним каменем нового світового порядку [10]. Згідно з дослідженням, проведеним MIT Media Lab, у майбутньому на міста припадатиме 80 % створення багатства і 60 % – від загального споживання енергії. За 20-50 років урбанізації – до 70 % всього населення планети житиме в містах [11]. Цей новий порядок розподілу світу не буде «глобальним селом» національних держав, оскільки глобалізація роз'їдає національний суверенітет. Скоріше за все, це буде розгалужена мережа напівнезалежних міст-держав, можливо, що нагадуватиме Ганзейський союз чи інші середньовічні торгові альянси [12].

Європу вже сьогодні можна уявити як мережу міст-держав, а не клаптиків національних держав. Їм, звичайно, далеко за розмірами до таких мегаполісів як Мумбаї чи Мехіко, однак найбільші міста Європи вже вийшли за межі своїх країн і мають більше спільних характеристик з аналогічними метрополіями, аніж з глибинкою всередині власної країни [13].

В цілому Європа налічує 305 міст з населенням понад 200 тисяч осіб, а також 99 метрополій з населенням більш 1 млн осіб [14]. Як видно з рис. 1, найбільші з них далеко переросли межі своїх історичних міських ядер. Метрополія Лондона має населення близько 13,6 млн, з яких тільки 24 % живуть у Внутрішньому Лондоні. Метрополія Парижа – це 11,9 млн городян, не більше 19 % з яких живуть в історичних кордонах Віль-де-Париж. На третьому і четвертому місцях знаходяться метрополії в Іспанії: Мадрид (6,4 млн) і Барселона (5,4 млн). П'яте і шосте місце німецькі: Рурська область і Берлін (обидва приблизно по 5 млн).

Подібної думки дотримується й професор Шведської школи економіки, автор книги «Бізнес у стилі фанк» К. Нордстрем, який під час свого виступу на Synergy Global Forum у 2016 році зауважив, що через 50 років замість 218 країн у світі буде 600 міст. Вже через 25 років не буде, наприклад, Австрії, тому що сьогодні Австрія – це Відень і якісь там містечка поряд. Це відбудеться через зміну системи сприйняття інформації, розвитку транспорту та технологій в цілому [15].

У рамках стандартного уявлення щодо природи дисбалансів регіонального розвитку національні держави намагалися долати фрагментацію національного економічного простору за допомогою політики регіонального вирівнювання. З різним ступенем успішності вона зближувала базові характеристики якості життя регіональних спільнот, однак не пододала проблем протистояння

регіонів-«лідерів» та регіонів-«аутсайдерів». Перші, враховуючи тенденції глобалізації, диктували зміст національних економічних політик та поступ суспільно-економічних перетворень, тим самим підсилюючи відкритість економік. Щодо других, ці перетворення посилювали відставання, поглиблювали структурні диспропорції розвитку регіонів та консервували структурні проблеми. Формувалися латентні конфлікти, вихід з яких відстаючі регіональні спільноти вбачали у гальмуванні темпів зростання економічної відкритості [16].

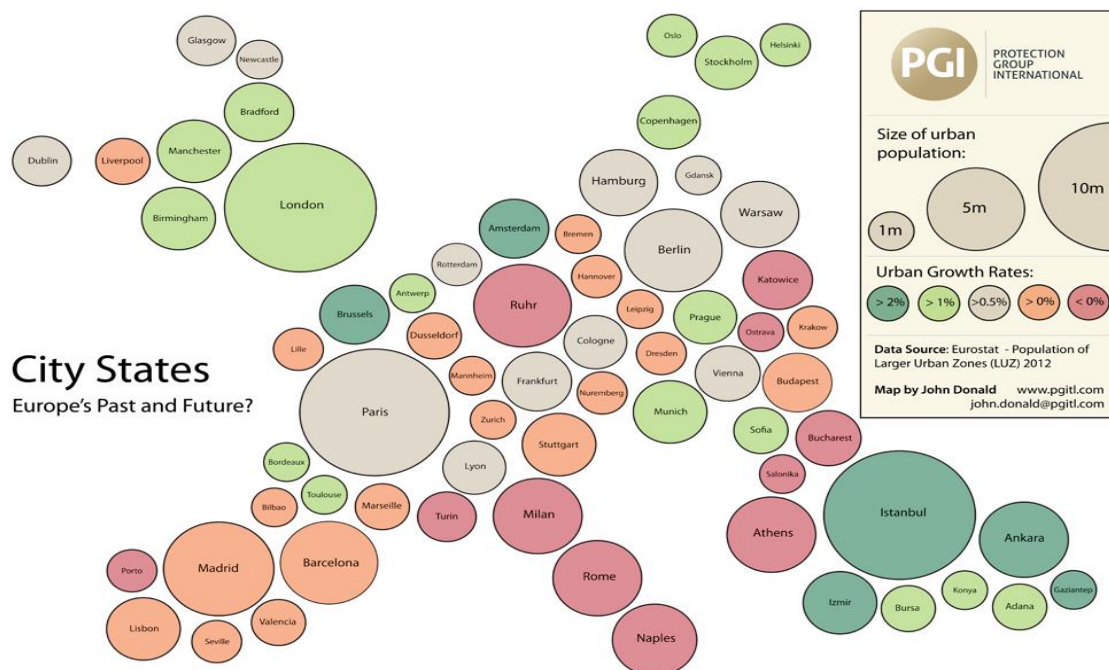


Рисунок 1 – Міста-держави Європи [12]

Відповіддю на зростаючу неефективність політики штучного «вирівнювання результатів» при збільшенні «різниці потенціалів» територій стало посилення вагомості «м'яких» конкурентних переваг регіональних економік, які орієнтовані на створення сприятливих умов для припливу та ефективного використання в регіональній економіці сучасних ресурсів, притаманних постіндустріальним економічним моделям. Загальновідомо, що такі економічні моделі характеризуються значною, а на низці напрямів – визначальною, роллю інституційних чинників, які регулюють процеси взаємодії господарюючих суб'єктів, їхні зв'язки з локальними та центральними органами управління, власне виробництво та споживання [17]. Сприятливість інституційного середовища в регіоні сприяє оптимізації використання ресурсів території, що забезпечують належний рівень життя населення регіону. При цьому поняття регіонального розвитку набуває нових вимірів, які часто далекі від економічної сфери.

Серед системних інституційних чинників, що приваблюють сучасні потоки ресурсів, можна виокремити: відкритість та прозорість влади; спроможність формувати сприятливий діловий клімат та гарантувати його сталість; чутливість регіональної економічної системи до інновацій; здатність економічної структури регіону адаптуватись до глобальної економічної кон'юнктури, організаційних та технологічних трендів; вміння поширювати успішні практики тощо. Як наслідок, це посилює зацікавленість у стратегічній послідовності розвитку регіональних просторових економіко-правових комплексів, інтегрованість яких суттєво зростає на основі поширення мережевого співробітництва. Таким чином, диктуючи принципово нове наповнення сучасної політики розвитку регіонів.

На початку XXI століття відбулася зміна парадигми регіонального розвитку: на зміну патерналістському підходу при реалізації регіональної політики, який базується на засадах вертикально побудованих інструментів вирівнювання, приходить новий, що передбачає створення належних умов для просторового розвитку на принципах підвищення конкурентоспроможності економіки регіонів, її здатності продукувати ресурси для модернізаційного розвитку, вирішення більшості проблем розвитку на рівні локальних територій на засадах субсидіарності. Через посилення спроможності регіональних спільнот ефективно вирішувати проблеми просторового розвитку, враховуючи виклики національного та глобального економічного середовища досягається інклюзивність (залученість усіх членів спільноти до формування та отримання результату)

регіонального розвитку – добробут регіональної громади та кожного з її членів формується на основі використання наявних ресурсних можливостей та врахування обмежень. Це підвищує рівень згуртованості спільноти та формує консолідовані інтереси регіону. Виникає суб'єктність регіону як інтегрованої спільноти, що спрощує врахування закономірностей та особливостей розвитку регіону при реалізації державної регіональної політики.

В основі сучасної моделі інтегрованого розвитку у країнах Європи лежить підхід «нового регіоналізму», який базується на ідеології перетворення проблем регіонального розвитку на можливості шляхом мобілізації потенціалу регіонів, що неефективно використовувався раніше [17]. В основі реалізації зазначеної моделі лежать керівні принципи сталого просторового розвитку Європейського континенту [18], які відповідно до концепції сталості враховують потреби населення всіх регіонів Європи, не обмежуючи фундаментальні права та можливості для розвитку майбутніх поколінь. Вони спрямовані на узгодження економічних і соціальних вимог до території з її культурними й екологічними функціями, що сприяє довготривалому, широкомасштабному та збалансованому просторовому розвитку (рис. 2).

Крім того, в Європі на дослідженні питань просторового розвитку економіки спеціалізується багато інституцій. Так 7 листопада 2007 року Європейською Комісією була прийнята програма ESPON (Європейська мережа зі спостереження за розвитком територій і згуртованістю, бюджет 20 млрд євро), мета якої полягає у створенні території єдності та гармонійного розвитку європейської території. Кожні три роки збирається для обговорення питань просторового розвитку Європейська конференція міністрів, відповідальних за регіональне планування (CEMAT).



Рисунок 2 – Керівні принципи сталого просторового розвитку Європейського континенту [18]

В Україні з моменту здобуття незалежності багато програм та інституцій працювали над усуненням перепон в місцевому розвитку – GIZ, Інститут громадянського суспільства, Інститут політичної освіти, проекти МЕРМ, ПРОМІС та інші. Є ряд донорів, які сприяли та сприяють виконанню цього завдання – Європейська комісія, USAID, SIDA, Швейцарський проект DESPRO та інші. Нині діють два великі проекти – U-LEAD та DOBRE, які покликані підтримати новостворені об'єднані територіальні громади [11].

Прискорені темпи інформатизації усіх сфер суспільного життя в умовах сьогодення дозволяють розглядати простір як віртуальне середовище, в якому протікає економічний процес. Таке середовище охоплює як реальний простір (територію), так і простори, в яких розміщуються такі об'єкти, як економічні субпроцеси та економічні інтереси. Тобто прослідковується тенденція «смерті відстаней» [19], коли інформація стає не тільки ресурсом, а й інструментом. У зв'язку з цим локалізація окремих суб'єктів господарювання не обмежується адміністративними кордонами держав чи регіонів, а визначається відстанню та часом, які їх співробітники вважають прийнятними для забезпечення життєдіяльності компаній [20], тим самим суттєво скорочуючи тривалість циклу виробництва продукції чи надання послуг.

Стрімкий розвиток інформаційно-комунікаційних технологій також обумовлює застосування нових підходів до управління простором. Так, компанія Google у найближчі 10 років планує

перетворити Торонто на Smart City на основі великих даних, впровадивши всілякі датчики повсюдно, для збору інформації про трафік, рівень шуму, повітря, споживання енергії, руху транспорту та вивезення сміття. Камери допоможуть компанії зрозуміти більш неловимі речі: чи насолоджуються люди життям в даному просторі; чи є цей кут оптимальним місцем для магазину продуктів; хто його постійні покупці, місцеві жителі або приїжджі з іншого кварталу; як часто жителі звертаються до лікаря клініки при настанні сезону грипу [21].

В Україні також існують успішні практики реалізації управління просторовим розвитком: у березні 2015 року спільно зі швейцарськими урбаністами Вінницька міська рада розробила першу в Україні Комплексну стратегію міського транспорту і просторового розвитку [22]; у липні 2016 року Львівська міська рада створила ЛКП «Інститут просторового розвитку», завданням якого є проектування міського простору так, щоб він був зручним для всіх [23]. В університетах України ведеться підготовка фахівців з управління просторовим розвитком, зокрема, у 2018 році у Київському національному університеті будівництва і архітектури відкрили факультет урбаністики та просторового планування, а у Харківському національному університеті імені В.Н. Каразіна створили нову освітньо-професійну програму «Урбаністичні студії» [24].

В умовах сьогодення основними точками зростання для країн стають міста, які концентрують дедалі більшу частину населення, ресурсів та технологій. Чисельність населення у сільській місцевості поступово зменшується, а географічні простори залишаються незмінними, як і створена під інші потреби інфраструктура, яка вимагає фінансування. Така тенденція може привести до вимирання українського села. Щороку з мапи країни зникає близько 20 сільських населених пунктів, а населення тих, що ще існують, зменшується на 1%. Це обумовлено низькою народжуваністю, високою смертністю та від'їздом молоді в міста. Від початку 1990-х років загальна їх кількість зменшилась на 1,5% (або на 427 сіл) [25]. У таких умовах Україна намагається забезпечити сталий розвиток об'єднаних територіальних громад за рахунок створення комфортних умов життєдіяльності за місцем проживання людини, частково ігноруючи загально розповсюдженні у світі тенденції підвищення спроможності великих міст, які б також забезпечили розвиток приналежних периферійних територій.

Ніколи життя в селі за своїми можливостями не зрівняється з життям у великому місті, однак чому ж не всі люди мешкають, наприклад, у Києві чи Харкові? Ключовою умовою проживання за місцем народження є комфортні умови для життєдіяльності: упорядкованість, спокій, хороші умови для навчання, рекреаційний потенціал, навіть якщо мова йде про менший рівень доходу чи обмежені кар'єрні можливості. За таких умов важливо зробити проживання в малих населених пунктах рівноцінним (але не однаковим) із життям у великих містах. Наприклад, у Польщі для стимулювання конкуренції гмін (аналог об'єднаних територіальних громад в Україні) за мешканців податок на доходи фізичних осіб платиться не за місцем роботи, а за місцем реєстрації проживання, тобто відрахування надходять у бюджет гміни, на території якої людина живе та інфраструктуру якої використовує [26]. Це дозволило уникнути перенаселення великих міст, а у деяких випадках, навіть забезпечити відтік частини міського населення до найближчих сільських гмін.

В економічній науці загального розповсюдження набуло при оцінці рівня просторового розвитку територій у якості індикатора застосовувати показник густоти населення, який характеризує рівень заселеності певної території. Значення цього показника дуже нерівномірне за континентами, країнами та частинами країн залежно від характеру розселення людей, щільності та розмірів поселень. При виборі місця для життєдіяльності людина прив'язується не до окремої території, а керується характеристиками її транспортної доступності, оскільки тривалість перебування «в дорозі» збільшує чи зменшує активний час людини, який вона могла б витратити на спілкування з рідними та друзями, саморозвиток та дозвілля. Час – найцінніший та обмежений ресурс будь-якої людини.

Відповідно до нормативу ДБН 360-92 «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень» витрати часу на пересування від місць проживання до місць прикладення праці для 90% трудящих (в один кінець), як правило, не повинні перевищувати: у містах з населенням понад 1 млн осіб – 45 хвилин, від 500 тис. до 1 млн осіб – 40 хвилин, від 250 до 500 тис. осіб – 35 хвилин, до 250 тис. осіб – 30 хвилин. Для тих, хто щоденно приїжджає на роботу у місто-центр з інших населених пунктів, вказані норми витрат часу допускається збільшувати, але не більше ніж у два рази. Для жителів сільських поселень витрати часу на трудові пересування (пішохідні або з використанням транспорту) у межах сільськогосподарського підприємства, як правило, не повинні перевищувати 30 хвилин [27].



За даними дослідження рухомості киян компанії «А+С» за підтримки Світового банку у Києві витрати часу середнього городянина на переміщення по місту на роботу складають 35,5 хвилин, зворотної поїздки «робота-дім» – 36,6 хвилин, тобто навіть менше, ніж передбачено нормативом. Втім, є декілька нюансів. По-перше, показник не враховує розподіл для окремих видів транспорту. По-друге, у Києві існує суттєвий дисбаланс системи розселення працездатного населення: на лівому березі проживає 36 % населення за наявних 18 % робочих місць, в той час як на правому березі зосереджено 64 % населення і 72 % робочих місць [28]. В середньому жителі Москви витрачають 3 години на день на пробки, а це за умови середньої тривалості життя 70 років, що дорівнює майже 9 рокам. Хоча, за заявами урядовців, цей показник в останні роки має тенденції до суттєвого покращення. Показники тривалості переміщення сільських мешканців в Україні у декілька разів перевищують нормативні значення, оскільки через відсутність робочих місць та неможливість отримати різноманітні послуги належної якості за місцем проживання, вони змушені щоденно їздити у міста та звертатися до вищих рівнів влади публічного управління. З іншого боку, з метою забезпечення упорядкування оцінки просторової локалізації населення доцільно змінити методику розрахунку базового індикатору щільності населення. Потреба зміни зумовлюється тим, що розміщення населення на території відбувається виключно уздовж вулиць та доріг. Саме тому цей показник доцільно розглядати через дві складові: щільність дорожньо-вуличної мережі території та чисельність населення у співвідношенні до дорожньо-вуличної мережі. Застосування такого підходу дасть змогу розкрити особливості якості просторових аспектів соціально-економічного розвитку. Крім того, дозволить чітко визначити вплив проблеми якості дорожнього покриття на якість соціально-економічного та просторового розвитку.

В Україні проблема підвищення якості дорожнього та тротуарного покриття стоїть дуже гостро: 51,1 % з яких не відповідає європейським вимогам за рівністю, 39,2 % – за міцністю. Загалом в Україні площа ям на дорожньому полотні до початку весни склала 12,2 млн м<sup>2</sup>, з яких 4,6 млн м<sup>2</sup> – на дорогах національного значення і 7,6 млн м<sup>2</sup> – на дорогах місцевого значення. Це пояснюється низкою причин: великий тягар на утримання транспортної мережі на душу населення порівняно з європейськими країнами через відносно невелику густоту населення (78 осіб/км<sup>2</sup>), низька купівельна спроможність громадян (1/5 купівельної спроможності громадян Єврозони) [29]. Шляховики кажуть, що більшість об'єктів будувалися ще за часів СРСР і розраховані на інше навантаження, а проводити ремонт і реконструкцію їм заважає нестача фінансування. Середня швидкість руху на автодорогах України у 2-3 рази нижча, ніж у західноєвропейських країнах. Відтак, лише від поганих доріг Україна щорічно втрачає 32 млрд грн або 3 % ВВП [30].

Саме тому, провідний український демограф академік Е. Лібанова вказує, що Україну може врятувати лише масштабне будівництво якісних та зручних доріг. Погане транспортне сполучення сильно гальмує внутрішню міграцію, однак заважає формуванню згуртованості української нації. Дороги повинні стати пріоритетом роботи уряду. Якщо не буде доріг, будь-яка реформа в Україні приречена на провал. Наприклад, сьогодні у рамках реалізації медичної реформи відбувається скорочення кількості медичних закладів, однак якщо ми закриваємо лікарні, то ми повинні мати можливість довести лікаря до пацієнта або пацієнта до лікаря. Така ж ситуація характерна й для шкіл. Зрозуміло, що недоцільно утримувати у кожному селі школу, якщо в ній навчається п'ять учнів, там неможливо забезпечити нормальну соціалізацію дитини, залучити кваліфікованих викладачів. Однак дитина не може проводити по три години у день у транспорті, тобто шкільна реформа також стикається з проблемою забезпечення якості дорожнього покриття [31].

Наявність доріг є ключовою умовою забезпечення інтеграції громади з іншими, більш розвинутими адміністративно-територіальними одиницями з метою отримання усіх без виключення послуг та забезпечення належного рівня зайнятості. На кожне робоче місце у дорожньому будівництві припадає сім додаткових місць у суміжних галузях, якщо використовуються матеріали вітчизняного виробництва. Робоча сила також має бути українською, що призведе до позитивних змін на ринку праці. Біля доріг традиційно розташовуються об'єкти обслуговуючої інфраструктури (АЗС, заклади харчування, готелі), що також є додатковим інструментом підвищення рівня зайнятості місцевого населення. У більшості випадків, це розвиток малого бізнесу, який вирішує безліч соціальних завдань. Тобто у сучасних умовах без належної якості дорожньо-транспортної мережі збалансований розвиток простору практично неможливий.

**Висновки.** Таким чином, в умовах реформування місцевого самоврядування в Україні одним з ключових інструментів забезпечення інклюзивного просторового розвитку окремих територій є їх дорожньо-транспортна доступність, яка здатна забезпечити формування життєздатного каркасу ареалу розселення населення та забезпечення комфортних і безпечних умов життєдіяльності

безпосередньо за місцем проживання. Саме тому пріоритетним завданням імплементації процесів децентралізації влади є відновлення дорожньо-транспортного покриття, що сприятиме наповненню територій певним типом функціональної активності та досягненню ефекту синергії при певному рівні концентрації ресурсів та формуванні територіальних спільнот, пов'язаних розумінням єдності своїх інтересів.

Крім того, у вітчизняній практиці планування та управління просторовим розвитком необхідно врахувати глобальні тренди, які обумовлені процесами прискореної урбанізації територій та інформатизації суспільства. Так, для Харківської області, враховуючи сучасні тенденції трансформації простору країни, надзавданням є становлення регіону як потужного центру інклюзивного розвитку Східної України та подальше його входження у економічний простір Європейського Союзу у якості рівноправного партнера.

У таких умовах вкрай актуальним завданням для регіону є пошук власних розумних спеціалізацій, що сприятиме розблокуванню його потенціалу для технологічних і структурних змін, а також промисловій модернізації на інноваційних засадах, використовуючи наявний базис знань для формування нових галузей економіки або нових векторів регіональної спеціалізації, заснованих на знаннях. Запорукою успішності входження Харківської області у глобальні ланцюги створення доданої вартості за рахунок зосередження на розумних спеціалізаціях є налагодження співробітництва з іноземними суб'єктами господарювання, оскільки без нього забезпечення інклюзивності розвитку простору неможливе, а також досягнення мультиплікативного ефекту від такого співробітництва.

### Література

1. Изард У. Методы регионального анализа: введение в науку о регионах. Москва: Прогресс, 1966. 659 с.
2. Krugman P. End this depression now! W.W. Norton & Company, 2012. URL : <http://www.krugmanonline.com/books/end-this-depression-now.php>.3 (дата звернення: 14.03.2018).
3. Europe 2020. A strategy for smart, sustainable and inclusive growth. Communication from the Commission. Brussels, 3.3.2010. COM(2010) 2020 final. 34 p.
4. Year in Review: 2017 in 12 Charts. URL : <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2017/12/15/year-in-review-2017-in-12-charts> (дата звернення: 08.04.2018).
5. Геєць В.М. Уроки та перспективи ринкових реформ і довгострокового економічного зростання в Україні // Економічна теорія. 2004. № 2. С. 3–24.
6. Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020 року. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-%D0%BF#n11> (дата звернення: 07.04.2018).
7. Проект Закону про внесення змін до Конституції України (щодо децентралізації влади). URL : [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=55812](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=55812) (дата звернення: 10.04.2018).
8. Голюкова Т.В. Інструменти регулювання просторово-економічного розвитку України. Київ, 2014. 244 с.
9. Гриценко А., Песоцька Є. Формування інформаційно-мережевої економіки // Економічна теорія. 2013. № 1. С. 5–19.
10. Khanna P. Beyond City Limits. URL : <https://www.paragkhanna.com/home/beyond-city-limits> (дата звернення: 20.04.2018).
11. Рохов Р. Про екосистему стимулювання місцевого розвитку // Стратегія розвитку. 2017. № 2. С. 69–73.
12. Jacobs F. The City States of Europe. URL : <https://bigthink.com/strange-maps/the-city-states-of-europe> (дата звернення: 16.04.2018).
13. Міста-держави Європи. URL : <http://urbanua.org/ideyi-i-proekty/koncepciyi-i-strategiyi/238> (дата звернення: 18.04.2018).
14. Eurostat. URL : <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database> (дата звернення: 19.04.2018).
15. Хохлова Д. «Через 50 лет стран не будет – останутся только города» : основные тезисы лекции Кьелла Нордстрема о будущем. URL : <https://vc.ru/20347-kjell-nordstom-future> (дата звернення: 15.04.2018).
16. Нова регіональна політика для нової України : Аналітична доповідь. Київ : Інститут суспільно-економічних досліджень, 2017. 76 с.
17. European Regional Policy, an Aspiration for Countries outside the EU& Applying the principles, sharing the lessons, exchanging experience. Luxembourg, 2009.

18. Олещенко В.І. Керівні принципи сталого просторового розвитку Європейського континенту. Київ, 2007. 47 с.
19. Nallari, Raj, and Breda Griffith. Clusters of Competitiveness. Washington : World Bank, 2014.
20. Rosenfeld S. Industry Clusters : Business Choice, Policy Outcome or Branding Strategy? // Journal of New Business Ideas and Trends. 2005. № 3(2). P. 4–13.
21. Alphabet Is Trying to Reinvent the City, Starting With Toronto. URL : <http://urbanua.org/dosvid/ukrayinski-pryklady/266> (дата звернення: 14.04.2018).
22. Транспортно-простова стратегія Вінниці. URL : <https://www.wired.com/story/google-sidewalk-labs-toronto-quaaside/> (дата звернення: 15.04.2018).
23. Інститут просторового розвитку міста Львова. URL : <http://urbanua.org/organizaciyi/pro-pas/102> (дата звернення: 15.04.2018).
24. В університетах Києва та Харкова відкривають навчальні програми з урбаністики. URL : <https://hmarochos.kiev.ua/2018/02/19/v-universitetah-kiyeva-ta-harkova-vidkrivayut-navchalni-programi-z-urbanistiki/> (дата звернення: 20.04.2018).
25. Юрій Лупенко. Щороку з мапи країни зникає близько 20 сільських населених пунктів. URL : <https://agropolit.com/interview/309-yuriy-lupenko-schoroku-z-mapi-krayini-znikaye-blizko-20-silskih-naselenih-punktiv> (дата звернення: 08.04.2018).
26. Бойко В. Територіальні спільноти – сенс реформи. URL : <https://day.kyiv.ua/uk/article/podrobysci-terytorialni-spilnoty-sens-reformy> (дата звернення: 02.04.2018).
27. ДБН 360-92 «Містбудування. Планування і забудова міських і сільських поселень». URL : <https://kga.gov.ua/files/doc/normy-derjavy/dbn/Mistobuduvannja-Planuvannja-i-zabudova-miskyh-i-silskih-poselen-DBN-360-92.pdf> (дата звернення: 02.04.2018).
28. Хто, Куди й Коли: несподівані результати першого великого дослідження рухомості киян. URL : <https://voxukraine.org/uk/hto-kudi-j-koli-ua/> (дата звернення: 27.03.2018).
29. Rodchenko V., Prus Yu., Svidenska M., Khripunova D. Assessment of the transport complex in providing economic spatial development of the territories // International Journal of Engineering & Technology. 2018.
30. Прейгер Д., Собкевич О., Ємельянова О. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку : Аналітична доповідь. Київ : Національний інститут стратегічних досліджень, 2011. 37 с.
31. Либанова Э. В 2050 году Украину будут строить китайцы и вьетнамцы. URL : <https://realist.online/article/ella-libanova-v-2050-godu-ukrainu-budut-stroit-kitajcy-i-vietnamcy> (дата звернення: 12.04.2018).

## References

1. Izard, U. (1966). *Methods of regional analysis: introduction to the science of regions* [“*Metody regionalnogo analizy: vvedenie v nauku o regionakh*”]. Moscow: Progress.
2. Krugman, P. (2012). End this depression now! W.W. Norton & Company. [online] Available at: <http://www.krugmanonline.com/books/end-this-depression-now.php.3> [Accessed 14 Mar. 2018].
3. Europe 2020. A strategy for smart, sustainable and inclusive growth. Communication from the Commission. Brussels, 3.3.2010. COM(2010) 2020 final.
4. Year in Review: 2017 in 12 Charts. [online] Available at: <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2017/12/15/year-in-review-2017-in-12-charts> [Accessed 8 Apr. 2018].
5. Geets, V. (2004). Lessons and perspectives of market reforms and long-term economic growth in Ukraine [“*Uroky ta perspektyvy rynkovykh reform I dovgostrokovogo ekonomichnogo zrostantia v Ukraini*”]. *Economic theory*, 2, pp. 3–24.
6. Zakon2.rada.gov.ua. (2014). State Strategy of Regional Development for the period until 2020. [online] Available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-%D0%BF#n11> [Accessed 7 Apr. 2018].
7. W1.c1.rada.gov.ua. (2015). Draft Law on Amendments to the Constitution of Ukraine (Regarding the Decentralization of Power). [online] Available at: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=55812](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=55812) [Accessed 10 Apr. 2018].
8. Golikova, T. (2014). *Tools for regulation of spatial and economic development of Ukraine* [“*Instrumenty reguliuvannia prostoro-ekonomichnogo rozvytku ukrainy*”]. Kyiv.
9. Grytsenko, A. and Pesotska, E. (2013). Formation of information and network economy [“*Formuvannia informatsiino-merezhevoi ekonomiky*”]. *Ekonomichna teoriia*, 1, pp. 5–19.
10. Khanna, P. (2010). Beyond City Limits. [online] Available at: <https://www.paragkhanna.com/>

- /home/beyond-city-limits [Accessed 20 Apr. 2018].
11. Rokhov, R. (2017). About the ecosystem of stimulating local development ["Pro ekosystemu stymuliuвання mistseвого rozvytku"]. *Development Strategy*, 2, pp. 69–73.
  12. Jacobs, F. (2018). The City States of Europe. [online] Available at: <https://bigthink.com/strange-maps/the-city-states-of-europe> [Accessed 16 Apr. 2018].
  13. Urbanua.org. (2018). Cities and states of Europe. [online] Available at: <http://urbanua.org/ideyi-i-proekty/koncepciyi-i-strategiyi/238> [Accessed 18 Apr. 2018].
  14. Ec.europa.eu. (2018). Eurostat. [online] Available at: <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database> [Accessed 19 Apr. 2018].
  15. Khokhlova, D. (2016). "After 50 years the countries will not be - only cities will remain": the main theses of Kiella Nordström's lecture on the future. [online] Available at: <https://vc.ru/20347-kjell-nordstrom-future> [Accessed 15 Apr. 2018].
  16. Instytut suspilno-ekonomichnykh doslidzhen. (2017). *New regional policy for a new Ukraine* ["Nova regionalna polityka dlia novoi Ukrainy"]. Kyiv : Instytut suspilno-ekonomichnykh doslidzhen.
  17. European Regional Policy, an Aspiration for Countries outside the EU& Applying the principles, sharing the lessons, exchanging experience. Luxembourg, 2009.
  18. Oleshchenko, V. (2007). *Guiding principles for the sustainable spatial development of the European continent* ["Kerivni pryntsypy stalogo prostorovogo rozvytku Evropeiskogo kontynentu"]. Kyiv.
  19. Nallari, R. and Griffith, B. (2014). Clusters of Competitiveness. Washington : World Bank.
  20. Rosenfeld, S. (2005). Industry Clusters : Business Choice, Policy Outcome or Branding Strategy? *Journal of New Business Ideas and Trends*, 3(2), pp. 4–13.
  21. Urbanua.org. (2018). Alphabet Is Trying to Reinvent the City, Starting With Toronto. [online] Available at: <http://urbanua.org/dosvid/ukrayynski-pryklady/266> [Accessed 14 Apr. 2018].
  22. Wwww.wired.com. (2015). Transport and simple strategy of Vinnitsa. [online] Available at: <https://www.wired.com/story/google-sidewalk-labs-toronto-quayside/> [Accessed 15 Apr. 2018].
  23. Institute of Spatial Development of Lviv. (2016). [online] Available at: <http://urbanua.org/organizaciyi/pro-nas/102> [Accessed 15 Apr. 2018].
  24. Hmarochos.kiev.ua. (2018). In the universities of Kyiv and Kharkiv, curricula for urban studies are opened. [online] Available at: <https://hmarochos.kiev.ua/2018/02/19/v-universitetah-kiyeva-ta-harkova-vidkrivayut-navchalni-programi-z-urbanistiki/> [Accessed 20 Apr. 2018].
  25. Lupenko, Yu. (2017). Every year from the map of the country disappears about 20 rural settlements. [online] Available at: <https://agropolit.com/interview/309-yuriy-lupenko-schoroku-z-mapi-krayini-znikaye-blizko-20-silskih-naselenih-punktiv> [Accessed 8 Apr. 2018].
  26. Boiko, V. (2018). Territorial communities – the meaning of reform. [online] Available at: <https://day.kyiv.ua/uk/article/podrobyci/terytorialni-spilnoty-sens-reformy> [Accessed 2 Apr. 2018].
  27. Kga.gov.ua. (1992). SCN 360-92 "Urban construction. Planning and building of urban and rural settlements". [online] Available at: <https://kga.gov.ua/files/doc/normy-derjavy/dbn/Mistobuduvannja-Planuvannja-i-zabudova-miskyh-i-silskyh-poselen-DBN-360-92.pdf> [Accessed 2 Apr. 2018].
  28. Voxukraine.org. (2018). Who, Where and When: unexpected results of the first large study of the mobility of Kiev. [online] Available at: <https://voxukraine.org/uk/hto-kudi-j-koli-ua/> [Accessed 27 Mar. 2018].
  29. Rodchenko, V., Prus, Yu., Svidenska, M. and Khripunova, D. (2018). Assessment of the transport complex in providing economic spatial development of the territories. *International Journal of Engineering & Technology*.
  30. Preiger, D., Sobkevych, O. and Emelianova, O. (2011). *Realization of the potential of Ukraine's transport infrastructure in the strategy of post-crisis economic development* ["Realizatsiia potentsialu transportnoi infrastruktury Ukrainy v strategii poatkryzovogo ekonomichnogo rozvytku"]. Kyiv: National Institute for Strategic Studies.
  31. Libanova, E. (2018). In 2050, Ukraine will build the Chinese and Vietnamese. [online] Available at: <https://realist.online/article/ella-libanova-v-2050-godu-ukrainu-budut-stroit-kitajcy-i-vetnamcy> [Accessed 12 Apr. 2018].