

# СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНА СТІЙКІСТЬ МІСТА ЯК НОВА ВИМОГА ТА МЕТА МАЙБУТНЬОГО ПОВОЄННОГО МІСЬКОГО РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

## SOCIO-ECONOMIC STABILITY OF THE CITY AS A NEW REQUIREMENT AND GOAL OF FUTURE POST-WAR URBAN DEVELOPMENT IN UKRAINE

Зараз актуальною є проблема планування розбудови та повоєнного відновлення міст, зруйнованих війною, у зв'язку з чим високоякісна забудова неухильно просувається вперед. Мета цього процесу полягає в тому, щоб побудувати придатне для життя, інноваційне, розумне, зелене, гуманістичне та економічно стійке місто, а також побудувати регіональну економічну структуру з високоякісним розвитком, таким чином підкреслюючи, що соціально-економічна стійкість міста є новою вимогою та метою майбутнього повоєнного міського розвитку. Мета статті полягає у розкритті особливостей соціально-економічної стійкості міст як важливої умови забезпечення розвитку економіки України, визначенні факторів впливу на забезпечення такої стійкості у період повоєнного відновлення міст України. Рівень соціально-економічної стійкості міст є складним показником оцінки, що включає багато аспектів. Щоб точно оцінити рівень соціально-економічної стійкості слід на основі дотримання принципів комплексності, систематизації та оперативності врахувати чотири основні показники: міська економічна стійкість, міська соціальна стійкість, міська екологічна стійкість та стійкість міської інфраструктури. З метою покращення моделі розвитку соціально-економічної стійкості міста, слід враховувати і такі показники, як структура промислового розвитку, щільність населення, дохід міських працівників, рівень фінансового розвитку і рівень регіональних інновацій. Важливим фактором, який визначає соціально-економічну стійкість міста є рівень транспортної інфраструктури. Зосередження на розбудові міського дорожнього руху має стати центром побудови міської системи запобігання ризикам у майбутньому. Розбудова транспортної інфраструктури на певній території має значний вплив на соціально-економічну стійкість міст, але ступінь впливу різна в міських агломераціях з різними характеристиками транспортного розвитку. Міська інфраструктура внутрішнього транспорту є однією з основних умов забезпечення щоденного функціонування міста, що принесе економічні, соціальні та екологічні переваги та вплине на сталий розвиток міста. У плануванні розвитку міського транспорту необхідно покращити зв'язок мережі дорожнього руху для підвищення здатності міста протистояти впливам війни чи ризикам стихійних лих, також необхідно поглибити розуміння концепції розбудови соціально-економічної стійкості міст, сформулювати наукові схеми покращення якості системи автомобільного транспорту.

**Ключові слова:** соціально-економічна стійкість, економічна політика, розвиток міста, стратегії управління.

The article is devoted to the concept of socio-economic stability of cities as an important condition for ensuring the development of the economy of Ukraine and the determination of influencing factors for ensuring such stability during the period of post-war reconstruction of Ukrainian cities. The stability of the economy as a generalized indicator provides information about the real state of the economic system of Ukraine, taking into account possible changes in the external and internal conditions of the functioning of the economy of Ukraine, and also enables all other subjects of economic activity to respond in a timely and adequate manner to possible changes in the stability of the economy of Ukraine and to adopt adequate management decisions. The concept of socio-economic stability of cities, which becomes one of the determining factors in post-war reconstruction of urban infrastructure, is of particular importance in the conditions of the Russian-Ukrainian war and significant destruction of many Ukrainian cities. Currently, the problem of planning the development and post-war reconstruction of cities destroyed by the war is relevant, in connection with which high-quality construction is steadily moving forward. The goal of this process is to build a livable, innovative, smart, green, humanistic and economically sustainable city, and to build a regional economic structure with high-quality development, thus emphasizing that the socio-economic sustainability of the city is a new requirement and goal future post-war urban development. The development of socio-economic sustainability of cities involves taking into account many indicators and implementing a set of management actions aimed at forming a dynamic structure capable of conducting continuous over time and economically successful activities in terms of achieving the set strategic goals in conditions of constant influence of external environmental factors, while preserving the signs of integrity and balance. The development of the urban infrastructure of internal transport through the improvement of the quality of urban road transport and the interconnection of intercity road facilities contributes to the socio-economic stability of cities. Focusing on the development of urban traffic should become the focus of the construction of the urban risk prevention system in the future. In planning the development of urban transport, it is necessary to improve the connectivity of the road network to increase the city's ability to withstand the effects of war.

**Key words:** socio-economic stability, economic policy, city development, management strategies.

УДК 338.245

DOI: <https://doi.org/10.32782/dees.5-15>

**Кудріна О.Ю.**<sup>1</sup>

д.е.н., професор,  
професор кафедри бізнес-економіки  
та адміністрування,  
Сумський державний  
педагогічний університет  
імені А.С. Макаренка

**Kudrina Olha**

Sumy State Pedagogical University  
named after A.S. Makarenko

**Постановка проблеми.** Нині міський розвиток у будь-якій країні щодня стикається з кількома загрозами, такими як кліматичні катастрофи, безперервні економічні кризи, проблеми освіти та охорони здоров'я, що ускладнює стабілізацію

внутрішньої структури міста та посилює невідзначеність навколо міського розвитку. В Україні початок 2020 року відзначився виникненням епідемії нового коронавірусу (COVID-19), а початок 2022 року приніс повномасштабне вторгнення

<sup>1</sup> ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7364-1998>

рф з потужними ракетними обстрілами усіх міст України та численними руйнуваннями. Кожне місто в Україні має посилити здатність міста протистояти ризикам громадської безпеки та підвищити стійкість міст у контексті нової реальності російсько-української війни. Зараз актуальною є проблема планування розбудови та повоєнного відновлення міст, зруйнованих війною, у зв'язку з чим високоякісна забудова неухильно просувається вперед. Мета цього процесу полягає в тому, щоб побудувати придатне для життя, інноваційне, розумне, зелене, гуманістичне та економічно стійке місто, а також побудувати регіональну економічну структуру з високоякісним розвитком, таким чином підкреслюючи, що соціально-економічна стійкість міста є новою вимогою та метою майбутнього повоєнного міського розвитку. Зараз ця здатність стає новою актуальною темою у відповідних тематичних областях, таких як управління соціальними ризиками, економічно стійкі міста та сталий розвиток міст.

#### **Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Проблеми соціально-економічної стійкості розглянуто у працях О. Ареф'євої, А. Бурди, А. Василенко, В. Іванова, В. Кириленка та інших. Підвищення соціально-економічної стійкості міст включає багато аспектів. Серед них міська інфраструктура є ключовим фактором для швидкого реагування на катастрофи та відновлення після катастроф [11]. Дослідження інфраструктури та соціально-економічної стійкості міст стали однією з гарячих тем у плануванні міських ризиків [5]. Як важлива частина інфраструктури розвиток транспортної інфраструктури не лише відіграє ключову роль у процесі нової урбанізації [15], але й забезпечує потужну функцію відновлення та реконструкції міста з точки зору безпечного міського розвитку, що є важливим способом побудови соціально та економічно стійкого міста. Нами не виявлено значної кількості досліджень про взаємозв'язок між транспортною інфраструктурою та соціально-економічною стійкістю міст, що вимагає подальшого поглибленого вивчення.

З одного боку, існуючі дослідження факторів, що впливають на соціально-економічну стійкість міст, зосереджені на багатовимірних перспективах, таких як промислова структура [1], екологічне середовище [7] та будівництво розумного міста [8]. Однак, будучи важливою інфраструктурою, що підтримує економічну та соціальну діяльність і забезпечує нормальне життя людей, транспортні об'єкти не мають емпіричного аналізу в контексті розбудови стійкості міст. З іншого боку, більшість літературних джерел виявили, що транспортна інфраструктура позитивно впливає на економічний розвиток, промислове будівництво, продуктивність підприємств і зайнятість мешканців [2]. Однак, через відставання інвестицій у транспортну

інфраструктуру, існує різний негативний вплив на економічне зростання [10], вартість промислового виробництва, промислової агломерації в регіонах з різними характеристиками. На додаток до традиційних елементів транспортної інфраструктури (таких як дороги та перехрестя), існує також низка нової інфраструктури (таких як системи спільного використання велосипедів та системи паркування й проїзду), які підвищують ефективність міського транспорту, таким чином, також підвищуючи ефективність функціонування загальної міської системи. Нами також не виявлено літератури, присвяченої механізму впливу транспортної інфраструктури на соціально-економічну стійкість міст з точки зору розвитку стійкості, що має як дослідницьке, так і практичне значення.

Поняття соціально-економічної стійкості є основним для досягнення стану економічного зростання та прогресивного розвитку суспільства.

**Постановка завдання.** Таким чином, мета статті полягає у розкритті особливостей соціально-економічної стійкості міст як важливої умови забезпечення розвитку економіки України, визначенні факторів впливу на забезпечення такої стійкості у період повоєнного відновлення міст України.

#### **Виклад основного матеріалу дослідження.**

Рівень соціально-економічної стійкості міст є складним показником оцінки, що включає багато аспектів. Щоб точно оцінити рівень соціально-економічної стійкості слід на основі дотримання принципів комплексності, систематизації та оперативності врахувати чотири основні показники: міська економічна стійкість, міська соціальна стійкість, міська екологічна стійкість та стійкість міської інфраструктури. Економічна стійкість міст є основою та рушійною силою регулювання та контролю міського економічного будівництва. Міська соціальна стійкість вимірює раціональний розподіл міських соціальних ресурсів та інтенсивність ефективної інформаційної комунікації. Міська екологічна стійкість відображає ступінь сталого розвитку міської екосистеми як носія просторових послуг. Нарешті, стійкість міської інфраструктури є важливим фактором для забезпечення стійкості людини та міських екологічних систем. Ці індикатори охоплюють основні аспекти міської економіки, міського суспільства, міської екології та міської інфраструктури, а виміри міського розвитку, представлені чотирма основними індикаторами, можуть бути агреговані, щоб сформувати внутрішню міську систему, яка визнана більшістю вчених [6; 9].

З метою покращення моделі розвитку соціально-економічної стійкості міста, слід врахувати і такі показники, як структура промислового розвитку, щільність населення, дохід міських працівників, рівень фінансового розвитку і рівень регіональних інновацій. Структура промислового

розвитку має характеристики певного стабілізатора економічних процесів. В умовах коливань економічного середовища він може самостійно відновити регіональну економічну систему за допомогою диверсифікованого промислового середовища та механізму, використовуючи для цього вторинні та третинні галузі. Рівень промислового розвитку вимірюється часткою ВВП. Якщо промислова структура міської агломерації постійно оптимізується, трансформується та модернізується, це дозволяє ширше використовувати її конкурентні переваги, оптимізувати розподіл ресурсів у галузях та між галузями та сформувати оптимальний ефект масштабу виробництва. Це не тільки покращує соціально-економічну стійкість міст, але також сприяє розвитку стійкого будівництва в сусідніх містах і підвищує міську економічну та промислову стійкість. Щільність населення представляє ефект агломерації міського населення. Її зростання може принести користь самому місту через розширення споживчого ринку, але це також негативно вплине на навколишні міста через відтік ресурсів. Дохід міського працівника може підвищити рівень життя міських жителів, посилити здатність соціальних індивідів протистояти ризикам і досягти високоякісної урбанізації. Дохід міського працівника вимірюється середньою зарплатою працівників без відриву від роботи. Рівень фінансового розвитку не тільки сприяє швидкому розвитку реальної економіки, але й допомагає компаніям протистояти зовнішнім шокам, що, у свою чергу, стимулює перерозподіл ресурсів та промислову трансформацію та модернізацію. Рівень фінансового розвитку вимірюється балансом різних кредитів фінансових установ на кінець року. Рівень регіональних інновацій є основним фактором, який впливає на стійкість міста в багатьох аспектах. Це може сприяти якості розвитку навколишніх міст через його регіональне та просторове поширення [3; 4].

Важливим фактором, який визначає соціально-економічну стійкість міста є рівень транспортної інфраструктури. З одного боку, у транспортній інфраструктурі автомобільний транспорт у межах міста займає першорядне місце серед усіх видів транспорту, і з точки зору перебігу будівельних робіт, і з точки зору сукупних пасажирських і вантажних перевезень, а також обміну людськими та матеріальними ресурсами між різними регіонами. Міська агломерація відбувається в основному через автомобільний транспорт, саме він є основним видом транспорту. З іншого боку, важко отримати дані про кілометраж для залізниць, водних шляхів і судноплавства на рівні різних областей. Дорожню мережу та мережу автомобільних доріг можна використовувати як кращий стандарт для вимірювання рівня транспортної інфраструктури. Рівень внутрішньорегіональної транспортної інфраструктури вимірюється щільністю міських

доріг, тобто довжиною міських доріг, поділеною на міську адміністративну територію, тоді як довжина дороги на квадратний кілометр кожного міста вимірює рівень внутрішньорегіонального трафіку.

Розбудова транспортної інфраструктури на певній території має значний вплив на соціально-економічну стійкість міст, але ступінь впливу різна в міських агломераціях з різними характеристиками транспортного розвитку. Міська інфраструктура внутрішнього транспорту є однією з основних умов забезпечення щоденного функціонування міста, що принесе економічні, соціальні та екологічні переваги та вплине на сталий розвиток міста [12; 13].

Однак удосконалення загальної системи соціально-економічної стійкості до ризиків міської агломерації має узгоджуватися з розвитком регіонального транспорту кожного міста для координованого розвитку. Це дозволяє сформувати безперервну міську агломерацію з центральним містом як ядром, що випромінює та співпрацює з навколишніми містами. Якщо система міської дорожньо-транспортної мережі знаходиться на низькому рівні, удосконалення транспортної інфраструктури не тільки значно підвищить ефективний потік різних виробничих факторів у місті, але й ефективно покращить здатність загальної міської інфраструктури реагувати на ризики, наприклад, коли регіон постраждав від обстрілів військами РФ, природних, геологічних катаклізмів або інцидентів із загрозою здоров'ю населення. Однак, коли система міського дорожнього руху розвивається до певної міри, то з розширенням масштабу міста окраїнні дороги в передмісті поступово перетворюються на магістральні, а їх функції зміняться, хоча їх первісний вигляд не змінюється. Це часто призводить до недостатньої пропускної спроможності доріг та збільшення навантаження на транспортну мережу в гарячих точках міст. Протириччя між пропозицією транспортних засобів у містах і попитом на міський транспорт є надзвичайно помітним у цьому контексті, що неминуче призводить до серйозних заторів на дорогах і погіршення стану навколишнього середовища. Також це не дозволяє повноцінно використовувати взаємозв'язок регіональної транспортної системи, що перешкоджатиме покращенню загального рівня соціально-економічної стійкості міста та не сприяє підтримці життєздатності міської системи безпеки.

Важливо на даному етапі оптимізувати структуру міжміського транспорту та сприяти будівництву нової транспортної інфраструктури, такої як міжміський легкий трамвай та високошвидкісна залізниця. Рівень будівництва міжрегіональної транспортної інфраструктури вимірюється щільністю автомагістралей, але на практиці залізниці, водні шляхи та судноплавство також впливатимуть на розвиток міжміської транспортної мережі.

Міжрегіональна дорожня інфраструктура має негативний вплив на формування соціально-економічної стійкості міст, що свідчить про те, що на даному етапі експлуатаційний стан автомобільного транспорту є надто насиченим, що спричиняє низку негативних проблем, таких як затори в міському транспорті та збільшення транспортного тиску. Таким чином, необхідно прискорити створення ефективної транспортної системи у вигляді міжміського легкорейкового транспорту та високошвидкісної залізниці, ще більше посилити привабливість інших видів транспорту, оптимізувати структуру перевезень пасажирів і вантажів у транспортній мережі, сприяти диверсифікації розвитку транспортної інфраструктури, сформулювати відповідну політику контролю заторів у містах та підвищити стійкість будівництва міської інфраструктури [14].

Інвестиції та будівництво міжрегіональної транспортної інфраструктури, представленої автомобільним транспортом, завжди були важливими інструментами сприяння економічному та соціальному розвитку. Сьогодні в Україні значна частина населення через вторгнення РФ та завдані їй військами руйнування набули статусу внутрішньо переміщених осіб. Звичайні громадяни, що не планували переселення до вторгнення московитів, нині переїжджають до міст, які пропонують умовну безпеку проживання, краще екологічне середовище та надають можливість знайти роботу. Нині громадяни України залишають своє місце проживання в пошуках миру. Ця зміна менталітету серед вищезгаданих груп має відобразитися на плануванні та будівництві транспортної інфраструктури, оскільки міжрегіональна транспортна інфраструктура справді може зменшити витрати на транспортування, заощадити витрати часу та сприяти взаємодії з сусідніми містами.

Порівняно з окремими містами, міські агломерації, як форма організації простору на зрілому етапі міського розвитку, розвинулися до певної стадії, а обсяги перевезень пасажирів і вантажів є значними. Однак через характеристики суспільного добробуту та зовнішніх факторів у будівництві міжрегіональної інфраструктури на цьому етапі все ще переважають державні інвестиції, а інвестиційний цикл будівництва інфраструктури є циклом тривалого, надмірного інвестування, повільної частоти оновлення та відставання у формуванні базової мережі автомобільних доріг. Як наслідок, протягом останніх років під час свят і надзвичайних ситуацій дорожній рух і транспортні умови були обмежені транспортним потоком, пропускною здатністю та іншими обмеженнями, що призвело до серйозних заторів. Оскільки міста в межах міської агломерації більше не є ізольованими суб'єктами, ці зовнішні шоки можуть швидко проходити через мережу міської агломерації, що

може легко спричинити ланцюговий ефект посилення. Це послаблює здатність міських агломераційних систем адаптуватися та відновлюватися у боротьбі з ризиками, що перешкоджає стійкості міської інфраструктури та створенню загальної соціально-економічної стійкості міст. Крім того, міжрегіональна транспортна інфраструктура має типові зовнішні ефекти та характеристики мережі між містами. Розвиток місцевої міської транспортної інфраструктури може покращити соціально-економічну стійкість навколишніх міст через демонстраційний ефект міського будівництва та мережевий ефект, тоді як переміщення робочої сили, капіталу та інших ресурсів до центральних міст, навпаки, спричиняє тиск на соціально-економічну стійкість навколишніх слаборозвинених міст.

Отже, розвиток міської інфраструктури внутрішнього транспорту через поліпшення якості міського дорожнього транспорту та взаємозв'язку міжміських дорожніх об'єктів сприяє соціально-економічній стійкості міст. Зосередження на розбудові міського дорожнього руху має стати центром побудови міської системи запобігання ризикам у майбутньому. У плануванні розвитку міського транспорту необхідно покращити зв'язок мережі дорожнього руху для підвищення здатності міста протистояти впливам війни чи ризикам стихійних лих, також необхідно поглибити розуміння концепції розбудови соціально-економічної стійкості міст, сформулювати наукові схеми покращення якості системи автомобільного транспорту.

**Висновок з проведеного дослідження.** Важливим питанням розвитку соціально-економічної стійкості міст є сприяння транспортним зв'язкам і міжрегіональному співробітництву міських агломерацій, а також сприяння скоординованому розвитку міських систем безпеки та транспорту. З точки зору економічного розвитку міські агломерації поділяються на розвинуті міста та слаборозвинуті міста. Ми повинні повною мірою використовувати їх регіональну взаємодоповнюваність, повною мірою використовувати вплив і випромінювання центральних міст, стимулювати розвиток навколишніх міст за допомогою центральних міст, а згодом сприяти регіональному інтегрованому розвитку міських агломерацій. Це має бути досягнуто через зміцнення розбудови міських тривимірних транспортних мереж і поглиблення міських систем безпеки, таким чином покращуючи доступність та сполучення міжміських транспортних мереж. Це сприятиме впорядкованому та вільному потоку елементів ресурсів між містами, сприятиме стійкому розвитку багатьох сфер (таких як економіка, суспільство, екологія та інфраструктура) міської системи, сприятиме загальному збалансованому та скоординованому розвитку розвинутих і слаборозвинених міст в міській агломерації.



## БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Ареф'єва О.В., Городянська Д.М. Економічна стійкість підприємства: сутність, складові та заходи з її забезпечення. *Актуальні проблеми економіки*. 2008. № 8. С. 83–90.

2. Бойко А. В. Стійкість національної економіки: теорія, методологія, практика. Київ : Ін-т екон. та прогнозув. НАН України, 2014. 288 с.

3. Бугай В.З., Омельченко В.М. Аналіз та оцінка фінансової стійкості підприємства. *Держава та регіони*. 2008. № 1. С. 34–39.

4. Гриньова В. М., Власенко В. В. Організаційні проблеми інноваційної діяльності на підприємстві: монографія. Харків : ВД «ІНЖЕК». 2005. 200 с.

5. Іванов В.Л. Управління економічною стійкістю промислових підприємств (на прикладі підприємств машинобудівного комплексу) : монографія. Луганськ : СЧУ ім. В. Даля, 2005. 268 с.

Калетник Г.М., Козловський С.В., Козловський В.О. Стійкість економіки як фактор безпеки та розвитку держави. *Економіка України*. 2012. № 7. С. 16–25.

6. Козловський В. О. Інноваційний менеджмент: навч. посіб. Вінниця : ВНТУ. 2007. 210 с.

7. Козловський С.В. Управління сучасними економічними системами, їх розвитком і стійкістю: монографія. Вінниця, "Меркьюрі Поділля", 2010. 423 с.

8. Павловський М.А. Стратегія розвитку суспільства: Україна і світ (економіка, політологія, соціологія) Київ: "Техніка", 2001. 312 с.

Попельнюхов Р.В. Теоретико-методичні засади макроекономічної стабільності. *Економіка та держава*. 2009. № 2. С. 58–61.

9. Теорія і практика воєнної економіки / За ред. В.І.Кириленка. Київ : ВГІ НАОУ, 2001. Ч. 1. 190 с.

10. Ji Y.B., Dou Y.D. Coordinated development of new urbanization and transportation infrastructure. *Acad. Exch.* 2016. № 7. P. 127–132.

11. Rose A. An economic framework for the development of a resilience index for business recovery. *International Journal of Disaster Risk Reduction*. 2013. № 5. P. 73–83.

12. Zhao R.D., Fang C.L., Liu H.M. Progress and prospect of urban resilience research. *Prog. Geogr.* 2020. № 39. P. 1717–1731.

13. Xie C.Y., Wang M.H. A Study on the Impact of Transportation Infrastructure on the Spatial Distribution of Industrial Activities. *Manag. World*. 2020. № 36. P. 52–64.

## REFERENCES:

1. Arefieva, O.V. (2008). Ekonomichna stiiikist pidpriemstva: sutnist, skladovi ta zakhody z yii zabezpechennia [The economic stability of the enterprise: essence, constituents and measures to ensure it]. *Aktualni problemy ekonomiky*, vol. 8, pp. 83–90.

2. Boyko, A.V. (2014). Stiykist natsionalnoyi ekonomiky: teoriya, metodolohiya, praktyka [Stability of the national economy: theory, methodology, practice]. Kyiv: Institute of Economics. and predicted NAS of Ukraine.

3. Bugay, V.Z. (2008). Analiz ta otsinka finansovoi stiiikosti pidpriemstva. [Analysis and evaluation of enterprise financial stability]. *Derzhava ta rehiony*, vol. 1, pp. 34–39.

4. Hrynova V.M., Vlasenko V.V. (2005) Orhanizatsiini problemy innovatsiinoi diialnosti na pidpriemstvi: monohrafiia [Organizational problems of innovative activity at the enterprise: monograph]. Kharkiv: INZHEK, 2005, 200 p.

5. Ivanov, V.L. (2005). Upravlenie economichnoy stiykistu promislovihih pidpriemstv [Management of economic stability of industrial enterprises (for example, machinebuilding enterprises)]. Luhansk: SNU im. V. Dalia, 268 c.

6. Kaletnik, G.M. Kozlovskiy, S.V., Kozlovskiy, V.O. (2012). Stiiikist ekonomiky yak faktor bezpeky ta rozvytku derzhavy [The stability of the economy as a factor of security and national development]. *Ekonomika Ukrainy*, vol. 7, pp. 16–25.

7. Kozlovsky V.A. (2007) Innovatsiinyi menedzhment: navch. posib [Innovative management: textbook. tool]. Vinnytsia: VNTU, 210 p.

8. Kozlovskiy, S.V. (2010). Upravlinnia suchasnymy ekonomichnymy systemamy, ikh rozvytkom ta stiiikistiu [Management of modern economic systems, their development and stability]. Vinnytsia, "Merkiuri Podillia, 423 p.

9. Pavlovskiy, M.A. (2001). Strategia rozvitku suspilstva: Ukraina i svit [The strategy of social development: Ukraine and the world]. Kyiv: "Tekhnika", 312 p.

10. Popelnuhov, P.V. (2009). Teoretyko-metodychni zasady makroekonomichnoi stabilnosti [Theoretical and methodological foundations for macroeconomic stability]. *Ekonomika ta derjava*, vol. 2, pp. 58–61.

11. Kirilenko, V.I. (2001). Teoria i praktika voennoy ekonomicy [Theory and practice of war economy]. Kyiv: VHI NAOU, 190 p.

12. Ji, Y.B.; Dou, Y.D. (2016). Coordinated development of new urbanization and transportation infrastructure. *Acad. Exch.*, vol. 7, pp. 127–132.

13. Rose A. (2013). An economic framework for the development of a resilience index for business recovery. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, vol. 5, pp. 73–83.

14. Zhao, R.D.; Fang, C.L.; Liu, H.M. (2020). Progress and prospect of urban resilience research. *Prog. Geogr.*, vol. 39, pp. 1717–1731.

15. Xie, C.Y.; Wang, M.H. A (2020). Study on the Impact of Transportation Infrastructure on the Spatial Distribution of Industrial Activities. *Manag. World*, vol. 36, pp. 52–64.