МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет податкової справи, обліку та аудиту
Кафедра економічної політики, маркетингу та бізнес-аналітики

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

ему «ІНФРАСТРУКТУРА РЕГІОНІВ УКРАЇНИ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ»

вача вищої освіти другого
терського) рівня, II курсу,
ЕМРМ-23-1,
льності 051 «Економіка»,
я програма «Економіка міста
іону»

Бабича Антона Юрійовича

вий керівник:

підпис

Скорик Марина Олегівна
кандидат економічних наук, доцент

ник освітньо-професійної програми:

підпис

Скорик Марина Олегівна
кандидат економічних наук, доцент

цено до захисту за рішенням кафедри
мічної політики, маркетингу та бізнес-аналітики,
кол від «04» 09 2025 р. № 1

увач кафедри

підпис

Паянок Тетяна Миколаївна
кандидат економічних наук, доцент

Ірпінь – 2025

Реєстрація № 19 (номер) 20.01.25р. (дата) підпис завідувача лабора

Результат перевірки до захисту (до захисту, на доопрацювання) 21.05.2025 (дата) М.О. Скоріч (ініціали, прізвище науков

Результат захисту 39 (оцінка) 06.02.25 (дата захисту)

Голова комісії (підпис) Ю.В. Охрімленко (ініціали, прізвище)

Члени комісії (підпис) М.О. Скоріч (ініціали, прізвище)

(підпис) М.Л. Корте (ініціали, прізвище)

(підпис) Т.Б. Юрєва (ініціали, прізвище)

секретар екз. комісії (підпис) Мир.М. Пшеїсецук (ініціали, прізвище)

Бланк оцінювання кваліфікаційної роботи

...екти контролю	Діапазон оцінки в балах	Фактична кількість балів	Примітки	Дата, ПІБ
...НЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ КЕРІВНИКОМ ТА РЕЦЕНЗЕНТОМ				
...міст кваліфікаційної роботи (якість ...етичного матеріалу, його зв'язок з ...ктичним, вміння представляти ...еріал в логічній послідовності, ...вність висновків та пропозицій)	від 0 до 30	24		15.01.25 Сафонік М.О.
...отримання вимог щодо оформлення	від 0 до 10	10		
...часне виконання роботи на всіх ...ах у встановлені кафедрою терміни	від до 5	3		
...ецензент	від 0 до 5	4		
...ОМ БАЛІВ	від 0 до 50	41		
...НЮВАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ ...МІСІЄЮ ПО ЗАХИСТУ				
1. Доповідь	від 0 до 10	9		
2. Роздатковий матеріал	від 0 до 5	5		
3. Знання теоретичного та практичного матеріалу, вміння відповідати на запитання	від 0 до 25	25		
4. Апробація	від 0 до 10	—		
...ОМ БАЛІВ	від 0 до 50	39		
...ГАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ БАЛІВ	від 0 до 100	80		

...РЕВЕДЕННЯ ОЦІНКИ ЗА 100-БАЛЬНОЮ ШКАЛОЮ ДО НАЦІОНАЛЬНОЇ ШКАЛИ ...ШКАЛИ

...інка за 100-...льною ...алою	Оцінка за шкалою ЕКТС	Оцінка за національною шкалою	Дата	П.І.П.: голови, членів комісії, секретаря, (підпис)
80	4	B	06.02.25	Сергієнко І.В. Скорик М.Ю. Корж М.В. Юрєва Л.Б. Пилипчук М.М.

...авила переведення оцінок до національної шкали та шкали ЕКТС

...інка за 100-бальною ...алою	Оцінка за шкалою ЄКТС	Оцінка за національною шкалою
...-100	A	5 (відмінно)
...-89	B	4 (добре)
...-79	C	
...-69	Д	3 (задовільно)
...-59	E	
...-49	ЄХ	2 (незадовільно)

МІНІСТЕРСТВО ФІНАНСІВ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ ПОДАТКОВИЙ УНІВЕРСИТЕТ

льтет **податкової справи, обліку та аудиту**
дра **економічної політики та сталого розвитку**
іальність **051 «Економіка»**
тня програма «**Економіка міста та регіону**»

Затверджую
Завідувач кафедри

_____ **М. О. Скорик**

ЗАВДАННЯ

на кваліфікаційну роботу здобувачу вищої освіти
Бабича Антона Юрійовича

1. Тема кваліфікаційної роботи: «Інфраструктура регіонів України: сучасний та перспективи розвитку»
Затверджена наказом ректора від 21.12.2023 №1717.
2. Строк здачі закінченої роботи: 15.01.2025 р.
3. Цільова установка оцінити сучасний стан інфраструктури регіонів іни, виявити ключові проблеми та чинники, що стримують її розвиток та обити рекомендації щодо напрямів відновлення та розвитку інфраструктури для яння економічному та соціальному розвитку регіонів (на прикладі омирської області).

Мета кваліфікаційної роботи полягає в оцінці сучасного стану аструктури регіонів України, виявленні ключових проблем та чинників, що мують її розвиток, а також в розробці рекомендацій щодо напрямів відновлення озвитку інфраструктури для сприяння економічному та соціальному розвитку онів на прикладі Житомирської області.

Об'єкт дослідження інфраструктура регіонів України, а також пов'язані з нею цеси управління, відновлення та розвитку.

Предмет дослідження - структура, функціонування та відновлення розвиток раструктурних об'єктів регіонів України, їхній вплив на соціально-економічний иток, а також можливості відновлення та вдосконалення інфраструктури в вах сучасних викликів.

4. Вихідні дані до роботи законодавчі та нормативні акти, результати кових досліджень вітчизняних і зарубіжних вчених, дані офіційної статистики, рнет ресурси.

5. Перелік графічного матеріалу: 5 рисунків, 12 таблиць

6. Зміст кваліфікаційної роботи: РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ СЛІДЖЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ: 1.1.Сутність та дові інфраструктури регіонів України; 1.2.Соціально-економічна актеристика Житомирської області. РОЗДІЛ 2. СТАН ТА ПРОБЛЕМИ ВИТКУ СКЛАДОВИХ ІНФРАСТРУКТУРИ ЖИТОМИРСЬКОГО РЕГІОНУ: Стан та проблеми розвитку виробничої інфраструктури Житомирського регіону; Стан та проблеми розвитку соціальної інфраструктури Житомирського регіону.

РОЗДІЛ 3. НАПРЯМКИ КОМПЛЕКСНОГО ВІДНОВЛЕННЯ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ ЖИТОМИРСЬКОГО.

7. Календарний план виконання роботи:

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	
		за планом	фа
1	Вибір теми, вивчення літературних джерел та складання плану роботи	До 23.10.2023	23.10.2
2	Підготовка першого розділу роботи та подання його керівнику	До 15.04.2024	15.04.2
3	Підготовка другого розділу роботи та подання його керівнику	До 28.06.2024	28.06.2
4	Підготовка третього розділу роботи та подання його керівнику	До 25.11.2024	24.11.2
5	Доопрацювання роботи з урахуванням зауважень керівника	До 10.01.2025	15.01.2
6	Перевірка на плагіат та отримання відгуку керівника роботи	До 15.01.2025	15.01.2
7	Попередній захист	20.01.2025	20.01.2
8	Допуск до захисту завідувача кафедри	21.01.2025	21.01.2
9	Захист кваліфікаційної роботи	06.02.2025	06.02.2

8. Дата видачі завдання: 23.10.2023 р.

9. Керівник кваліфікаційної роботи _____ М.О. Скори

10. Гарант освітньо-професійної програми _____ М.О. Скори

11. Завдання до виконання отримав здобувач вищої освіти _____ А.Ю. Бабич

АНОТАЦІЯ

ɔраструктура регіонів України: сучасний стан та перспективи розвитку

Мета роботи полягає в оцінці сучасного стану інфраструктури регіонів України, виявленні их проблем та чинників, що стримують її розвиток, а також в розробці рекомендацій щодо ів відновлення та розвитку інфраструктури для сприяння економічному та соціальному ку регіонів на прикладі Житомирської області.

Завданнями роботи є: розглянути сутність та складові інфраструктури регіонів України; ти соціально-економічну характеристику Житомирської області; здійснити аналіз стану та м розвитку виробничої інфраструктури Житомирського регіону; проаналізувати стан та ми розвитку соціальної інфраструктури Житомирського регіону; запропонувати напрямки ксного відновлення та розвитку інфраструктури Житомирського регіону.

Предметом дослідження є структура, функціонування та відновлення розвиток труктурних об'єктів регіонів України, їхній вплив на соціально-економічний розвиток, а можливості відновлення та вдосконалення інфраструктури в умовах сучасних викликів.

Об’єктом дослідження виступає інфраструктура регіонів України, а також пов'язані з нею и управління, відновлення та розвитку.

Базою дослідження виступає інфраструктура Житомирської області.

За результатами дослідження сформульовані такі стратегічні цілі щодо відновлення і ку Житомирської області: посилення конкурентних економічних переваг регіону; створення ого, комфортного й безпечного життєвого середовища в територіальних громадах; стійке ення якості життя та нагромадження людського потенціалу

Одержані результати можуть бути використані в процесі формування та реалізації ми комплексного відновлення Житомирської області на 2024-2030 роки.

Кваліфікаційна робота містить 61 сторінку, 12 таблиць, 5 рисунків, список використаних з 43 найменувань.

Ключові слова: інфраструктура, стратегія, відновлення, розвиток.

Рік виконання кваліфікаційної роботи: 2023/2025

Рік захисту роботи: 2025.

ABSTRACT

frastructure of the regions of Ukraine: current state and development prospects

The purpose of the work is to assess the current state of the infrastructure of the regions of ne, identify key problems and factors that hinder its development, as well as to develop mendations on areas for the restoration and development of infrastructure to promote the economic ocial development of the regions using the example of the Zhytomyr region.

The objectives of the work are: to consider the essence and components of the infrastructure of gions of Ukraine; to carry out a socio-economic characteristic of the Zhytomyr region; to carry out alysis of the state and problems of the development of the production infrastructure of the Zhytomyr n; to analyze the state and problems of the development of the social infrastructure of the Zhytomyr n; to propose areas for the comprehensive restoration and development of the infrastructure of the omyr region.

The subject of the study is the structure, functioning and restoration of infrastructure facilities in egions of Ukraine, their impact on socio-economic development, as well as the possibilities of ration and improvement of infrastructure in the face of modern challenges.

The object of the study is the infrastructure of the regions of Ukraine, as well as the related esses of management, restoration and development.

The basis of the study is the infrastructure of the Zhytomyr region.

According to the results of the study, the following strategic goals for the restoration and lopment of the Zhytomyr region were formulated: strengthening the competitive economic ntages of the region; creating a modern, comfortable and safe living environment in territorial munities; sustainable improvement of the quality of life and accumulation of human potential

The results obtained can be used in the process of forming and implementing the program for the prehensive restoration of the Zhytomyr region for 2024-2030.

The qualification work contains 61 pages, 12 tables, 5 figures, a list of sources used from 43 es.

Keywords: infrastructure, strategy, recovery, development.

Year of completion of the qualification work: 2023/2025

Year of defense of the work: 2025.

Факультет податкової справи, обліку та аудиту

Кафедра економічної політики, маркетингу та бізнес-аналітики

Довідка про перевірку дипломної роботи на академічний плагіат

№ п/п		
1.	П.І.П. автора роботи	Бабич Антон Юрійович
2.	Група	ЕМРМ-23-1
3.	П.І.П. наукового керівника	Скорик М.О.
4.	Тип роботи, що перевіряється (курсова, дипломна робота (проект))	Дипломна робота
5.	Назва роботи, що перевіряється	Інфраструктура регіонів України: сучасний стан та перспективи розвитку
6.	Рік написання роботи	2024 рік
7.	За результатом перевірки оригінальний текст в роботі складає (%)	96,92 %
8.	Іншим процентам відповідають (пояснення щодо відсотку тексту, який не є оригінальним)	% цитувань – 2,81% % схожості – 3,08%

Відповідальна особа Пілевич Д.С.
(П.І.Б.)

Відгук керівника кваліфікаційної роботи

Кваліфікаційна робота на тему: «Інфраструктура регіонів України: сучасний стан та перспективи розвитку» присвячена актуальній темі аналізу інфраструктури регіонів України, її сучасного стану, проблем та перспектив розвитку, зокрема на прикладі Житомирської області. У роботі автор глибоко дослідив сутність та складові інфраструктури, провів комплексний аналіз соціально-економічного стану регіону, а також визначив ключові проблеми та чинники, що впливають на розвиток інфраструктури.

Важливим аспектом роботи є комплексний підхід до вивчення інфраструктури, що включає як виробничу, так і соціальну складові. Виконаний аналіз є ґрунтовним, базується на широкому колі джерел, містить використання статистичних даних та сучасних методів оцінки. Автор демонструє вміння працювати з науковими джерелами, критично аналізувати інформацію та формулювати власні висновки.

Окремо слід відзначити практичну значущість проведеного дослідження. Запропоновані автором напрями комплексного відновлення та розвитку інфраструктури Житомирського регіону мають не лише теоретичну, але й прикладну цінність, оскільки можуть бути використані органами місцевого самоврядування, державними установами та інвесторами для розробки програм розвитку регіону.

Робота вирізняється логічністю викладу, науковою аргументованістю та високим рівнем грамотності. Виконання роботи свідчить про значний рівень підготовки автора, його аналітичні здібності та здатність самостійно вирішувати наукові завдання.

В окремих місцях є незначні стилістичні неточності, які не впливають на загальний рівень роботи, але потребують доопрацювання. Було б корисно додати більш розгорнуті висновки щодо практичної цінності отриманих результатів.

Виходячи з вищевикладеного, вважаю, що кваліфікаційна робота «Інфраструктура регіонів України: сучасний стан та перспективи розвитку», автор Бабич Антон Юрійович відповідає встановленим вимогам і заслуговує на оцінку «добре».

Керівник кваліфікаційної роботи _____ М. О. Скорик

Висновок кафедри про кваліфікаційну роботу:

після попереднього захисту розглянута на засіданні кафедри, протокол від «07» 04 2025 № 8 допущена до захисту на екзаменаційній комісії.

Завідувач кафедри _____ Т. М. Паянок

РЕЦЕНЗІЯ

на кваліфікаційну роботу
здобувача вищої освіти Державного податкового університету
групи ЕМРМ-23-1
Бабича Антона Юрійовича
на тему: **«Інфраструктура регіонів України: сучасний стан та перспективи розвитку»**

Актуальність теми. Актуальність дослідження теми "Інфраструктура регіонів України: сучасний стан та перспективи розвитку" обумовлена ключовою роллю інфраструктури у забезпеченні соціально-економічного розвитку країни. У контексті сучасних викликів, таких як воєнні дії, децентралізація, інтеграція до європейського простору та зміна клімату, інфраструктура стає критичним фактором відновлення та модернізації регіонів. Розбудова транспортних, комунальних, енергетичних та соціальних об'єктів є основою для підвищення інвестиційної привабливості регіонів, створення робочих місць та покращення якості життя населення.

Крім того, дослідження перспектив розвитку регіональної інфраструктури є важливим для формування стратегій регіонального планування, що враховують інноваційні підходи, стійкість до кризових явищ та європейські стандарти. Оцінка сучасного стану інфраструктури дозволяє виявити її сильні та слабкі сторони, а також окреслити пріоритетні напрями інвестицій. Це створює передумови для інтеграції України в глобальні економічні процеси, посилення зв'язків між регіонами та забезпечення сталого розвитку.

Якість проведеного аналізу проблеми, текстового та табличного матеріалу. Проведене дослідження вирізняється достатньою якістю аналізу проблематики, текстового та табличного матеріалу. Воно виконане на належному науковому рівні із використанням положень економічної теорії, теорій просторового розвитку та регіоналістики. У ході роботи застосовано широкий спектр загальнонаукових методів: аналізу і синтезу, наукової абстракції, історико-логічний підхід, методи індукції та дедукції, порівняння, статистики, систематизації та наукового узагальнення.

Структура дослідження включає три розділи, вступ, висновки, список використаної літератури та додатки. У вступі розкрито актуальність теми, сформульовано мету, завдання, об'єкт, предмет, методи і джерела дослідження. Робота має практичну цінність, що підтверджується наявністю 12 таблиць і 5 рисунків, які візуалізують результати аналізу. Загальний обсяг дослідження становить 61 сторінку, а список літератури включає 43 джерела, що свідчить про ґрунтовну опору на наукову базу.

Обґрунтованість пропозицій і висновків та їх практична цінність у роботі підприємства, установи, організації. Автор кваліфікаційної роботи володіє теоретичними знаннями на достатньому рівні, демонструє навички їх обгрунтовувати, аналізувати, робити висновки і пропозиції. В роботі було

здійснена оцінка сучасного стану інфраструктури Житомирського регіону, виявлені ключові проблеми та чинники, що стримують її розвиток, а також розроблені рекомендації щодо напрямів відновлення та розвитку інфраструктури для сприяння економічному та соціальному розвитку регіонів на прикладі Житомирської області. Зокрема, визначені такі стратегічні цілі щодо відновлення і розвитку Житомирської області: посилення конкурентних економічних переваг регіону; створення сучасного, комфортного й безпечного життєвого середовища в територіальних громадах; стійке поліпшення якості життя та нагромадження людського потенціалу. Отримані результати можуть бути використані для створення інвестиційних проєктів, підвищення транспортної доступності, відновлення критичних об'єктів у постраждалих регіонах, а також інтеграції української інфраструктури до європейських стандартів.

Наявність недоліків. Суттєвих недоліків не виявлено.

Загальний висновок і оцінка роботи. Кваліфікаційна робота виконана на актуальну тему «Інфраструктура регіонів України: сучасний стан та перспективи розвитку» відповідає спеціальності 051 «Економіка» та змісту ОПП «Економіка міста та регіону», має обґрунтовані висновки, відповідає вимогам щодо написання кваліфікаційних робіт та рекомендується до захисту на ЕК, а її автор Бабич А. Ю. заслуговує оцінки «добре».

Рецензент:

Заступник директора
з науково-організаційної роботи
ДНУ «Інститут освітньої аналітики»
кандидат економічних наук, с.н.с. **Ганна ТЕРЕЩЕНКО**

24 січня 2025р.

ЗМІСТ

ВСТУП.....8
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ.....10
1.1. Сутність та складові інфраструктури регіонів України.....10
1.2. Соціально-економічна характеристика Житомирської області 24
РОЗДІЛ 2. СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ СКЛАДОВИХ ІНФРАСТРУКТУРИ ЖИТОМИРСЬКОГО РЕГІОНУ.....30
2.1. Стан та проблеми розвитку виробничої інфраструктури Житомирського регіону.....30
2.2. Стан та проблеми розвитку соціальної інфраструктури Житомирського регіону …….. 36
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМКИ КОМПЛЕКСНОГО ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ЖИТОМИРСЬКОГО РЕГІОНУ.....45
ВИСНОВКИ …….. 52
СПИСОК ВИКОРИТСАНИХ ДЖЕРЕЛ.....56
ДОДАТКИ.....62

ВСТУП

Актуальність теми. Інфраструктура займає ключове місце в розвитку економіки, оскільки її існування пов'язане зі станом продуктивних сил і територіальним поділом праці, а також ефективністю функціонування сфери матеріального виробництва. Інфраструктурне облаштування економіки країни з одного боку залежить від темпів модернізації, а з іншого – сама виступає постачальником економічного зростання. Розвиток інфраструктури залежить від специфіки галузей і регіонів і здійснюється відповідно до змін у виробничій сфері. Структура виробництва в сучасних умовах характеризується зростаючою орієнтацією не на галузеву, а на регіональну систему господарювання. В умовах воєнного стану в Україні виникла гостра потреба у прискоренні вирішення проблем відновлення та розвитку складових інфраструктури. Формування адекватної ринку інфраструктури є однією з найголовніших та необхідних умов перетворень економічних відносин в країні.

Інформаційна основа роботи. Авторські підходи стосовно формування теоретико-методологічного підґрунтя функціонування та розвитку інфраструктури регіонів сформовані у працях О. Василюк, В. Дубницького, Г. Жаворонкової, Л. Мороз, Д. Мельничук, В. Нежиборець, О. Просович, Ю. Поліщук, І. Підоричевої, С. Федулової, Т. Шкоди, М. Хом'як та інших.

Мета кваліфікаційної роботи полягає в оцінці сучасного стану інфраструктури регіонів України, виявленні ключових проблем та чинників, що стримують її розвиток, а також в розробці рекомендацій щодо напрямів відновлення та розвитку інфраструктури для сприяння економічному та соціальному розвитку регіонів на прикладі Житомирської області.

Завданнями кваліфікаційної роботи є:

- розглянути сутність та складові інфраструктури регіонів України;
- здійснити соціально-економічну характеристику Житомирської області;
- здійснити аналіз стану та проблем розвитку виробничої інфраструктури Житомирського регіону;

- проаналізувати стан та проблеми розвитку соціальної інфраструктури Житомирського регіону;
- запропонувати напрямки комплексного відновлення та розвитку інфраструктури Житомирського регіону.

Об'єкт роботи – інфраструктура регіонів України, а також пов'язані з нею процеси управління, відновлення та розвитку.

Предмет дослідження - структура, функціонування та відновлення розвиток інфраструктурних об'єктів регіонів України, їхній вплив на соціально-економічний розвиток, а також можливості відновлення та вдосконалення інфраструктури в умовах сучасних викликів.

Методи дослідження. В роботі була застосована сукупність загальнонаукових і спеціальних прийомів і методів дослідження, а саме:
- метод системного аналізу – для визначення взаємозв’язків між складовими інфраструктури та їх впливу на регіональний розвиток;
- статистичний метод – для збору та обробки даних щодо стану інфраструктурних об'єктів і динаміки їх розвитку;
- порівняльний аналіз – для вивчення досвіду інших країн у розбудові регіональної інфраструктури;
- прогнозний метод – для розробки сценаріїв майбутнього розвитку інфраструктури регіонів.

Практична значущість. Результати дослідження можуть бути застосовані в процесі формування та реалізації програми комплексного відновлення Житомирської області на 2024-2030 роки.

Структура дипломної роботи. Кваліфікаційна робота складається із вступу, основної частини, висновків, списку використаних джерел, 5 рисунків, 12 таблиць і додатків. Обсяг роботи – 61 сторінка.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

1.1. Сутність та складові інфраструктури регіонів України

Відкрите вторгнення РФ в Україну, яке переросло у масштабну війну, спричинило руйнування критично важливої інфраструктури в багатьох областях, мільйони людей стали вимушеними переселенцями, а демографічна ситуація в регіонах зазнала значних змін. Наразі кожна область України намагається максимально ефективно використовувати доступні ресурси для відновлення та активно шукає нові шляхи реалізації свого потенціалу. Одним із ключових напрямів в цьому контексті є пришвидшення розвитку регіональної інфраструктури та підвищення її безпечності для основних елементів господарської системи регіону [11].

Інфраструктура охоплює широкий спектр аспектів не лише людської життєдіяльності, але й забезпечення функціонування виробничих процесів та регіону в цілому. Саме тому економісти приділяють значну увагу цій галузі, враховуючи її значення для стабільного функціонування регіональних систем та зростання її значущості у сучасних умовах.

Термін «інфраструктура» походить від латинських слів infra (під, нижче) та structure (розташування, будова), що дослівно означає «основу або підґрунтя будь-якого об’єкта. У контексті економічних досліджень цей термін використовується для позначення сукупності елементів економіки, які виконують допоміжну функцію та забезпечують ефективну діяльність економічної системи в цілому» [1].

Поняття «інфраструктура» стало широко використовуватися західними науковцями-економістами у другій половині XX століття. В результаті аналізу літератури виявлено, що саме в цей період з'являється значна кількість досліджень, які розглядають сутність інфраструктури, її зміст, функціональність та роль у суспільному виробництві [2]. Серед авторів таких праць можна виділити відомих зарубіжних учених, зокрема Дж. Кларка, А.

Гіршмана, К. Розенштейн-Родана, Р. Ростоу, Л. Нурксе, Р. Йохімсена, А. Янгсона, У. Сімоніса та інших.

Вважається, що термін «інфраструктура» вперше увів в обіг австрійський економіст К. Розенштей-Родан у 1953 році. Він тлумачив це поняття як сукупність умов, необхідних для активізації приватного промислового розвитку, зокрема для реалізації так званого «першого ривка». Учений відносив до інфраструктури базові сектори економіки, такі як дорожнє будівництво, дамби, залізничні шляхи, каналізаційні системи та інші об'єкти комунального господарства. На думку Розенштей-Родана, «саме ці галузі мають розвиватися випереджаючими темпами порівняно з іншими, менш капіталомісткими інвестиціями» [12].

Теоретик також наголошував на важливості інвестування в інфраструктурні проєкти, що сприяють зростанню приватного підприємництва, розвиваючи концепцію «великого поштовху». У 1960-х і 1970-х роках увага науковців змістилася до аналізу ролі інфраструктури як рушійного фактора економічного розвитку. Основним джерелом інвестицій для таких проєктів вважалися державні кошти, а самі об'єкти інфраструктури та пов'язані з ними послуги перебували під державним контролем і регулюванням [12].

П. Самуельсон зосередився на розгляді інфраструктури як масштабних державних інвестицій, які є критично важливими для створення сприятливих умов для функціонування приватного сектору. Він пояснював домінантну роль держави у таких проєктах тим, що «частина з них вимагає значних ресурсів, які перевищують можливості приватного капіталу, а також через довготривалий період окупності таких вкладень» [12].

У таблиці 1.1. подані визначення інфраструктури регіону українськими науковцями.

Таблиця 1.1.

Дослідження категорій, що характеризують інфраструктуру регіонів

Термін	Визначення	Визначальні характеристики	Автор, джерело
Інфраструктура регіону	«Інфраструктура є сукупністю галузей й підгалузей, їх основні функції виробничі послуги й забезпечення економічного обігу економіки; містить виробничу й соціальну складову».	Сукупність галузей, підгалузей, що забезпечують обіг в економіці	Васильєв Н.[2]
Регіональна інфраструктура	«Головний фактор життєзабезпечення регіональної соціально-економічної системи, який складається із територіально- галузевого комплексу підприємств й видів діяльності, для забезпечення потреб населення й території у ресурсах, продукції, роботах та послугах, які мають корисність з для суспільства та необхідні для функціонування системи, відтворення й розвитку і з метою пікращення якості життя населення».	Територіально-галузевий комплекс необхідних для життєдіяльності видів діяльності й підприємств	Дубницький Д., Федулова С., Василюк О.[5]
Інфраструктура регіону	«Не від'ємна складова регіонального фінансового простору, що представляє собою сукупність взаємозалежних й взаємодіючих елементів, що створюють комплекс життєдіяльності населення регіону, матеріального виробництва чи розв'язання потреб суспільства».	Сукупність взаємозалежних і взаємодіючих елементів	Нежиборець В. [15]
Інноваційна інфраструктура	«Сукупність взаємозв'язаних і взаємодоповнюючих виробничо-технічних систем, підприємств організацій, організаційно-керуючих систем, які достатні для ефективного здійснення інноваційної діяльності».	Сукупність систем для інноваційної діяльності	Хом'як М. [43]

Джерело: сформоване автором.

Отже, загалом це поняття можна трактувати як комплекс інституцій (організацій, установ), інститутів (правил, норм) й економічних видів діяльності, які забезпечують ефективне функціонування й управління національною економікою в умовах сталого розвитку [2].

У межах концепції регіональної політики, спрямованої на вдосконалення державного регулювання, передбачено реалізацію комплексу заходів для розвитку інфраструктури регіональної економіки. Це стосується ринків продовольства, землі, праці й капіталу, а також створення таких об'єктів, як

товарні біржі, оптові ринки, торгові доми, аукціони, ярмарки, кооперативи для заготівлі продукції, підприємства фірмової торгівлі. Крім того, планується розвиток регіональних агентств, що сприятимуть використанню сучасних технологій, підвищенню інвестиційної привабливості територій, залученню іноземних і вітчизняних інвестицій. Увага також приділяється підготовці й перепідготовці кадрів, здатних вирішувати проблеми регіонального розвитку, а також координації програм технічної допомоги для підтримки регіонального розвитку. Подолання викликів, пов'язаних із регіональним розвитком, зміцнення системи місцевого самоврядування й вдосконалення взаємодії між центральною та регіональною владою як правило, залежить від наявності чіткої інституційної та правової основи. Важливими є також розподіл обов'язків і координація діяльності органів державного управління різних рівнів в сфері територіального розвитку [1].

Інфраструктура регіону є ключовим компонентом його господарської системи, яка забезпечує створення базових умов для ефективного управління розвитком регіону та забезпечення функціонування усіх його сфер і напрямів діяльності. Як економічна категорія, інфраструктура відображає виробничі відносини, що виникають у процесі створення, надання й споживання послуг [3, с. 8].

З історичної точки зору розвиток інфраструктури пов’язаний із розширенням матеріального виробництва, поглибленням суспільного поділу праці й розвитком товарного обміну. На певному етапі цього процесу функції обслуговування виробництва починають виокремлюватися, формуючи окремі види діяльності, які у сукупності становлять інфраструктуру. У її еволюції простежуються такі ключові тенденції, як удосконалення структури в умовах переходу суспільства на більш високий рівень розвитку, а також визначальна роль інфраструктури як не обхідного елементу цивілізаційного прогресу. Варто підкреслити посилення ролі держави в управлінні цією сферою [7, с. 13].

За своєю економічною природою інфраструктура є міжгалузевим комплексом, діяльність якого спрямована на задоволення потреб в послугах різних секторів економіки та населення. Її основною метою є всебічне й

максимально повне забезпечення цих потреб. Інфраструктура виступає специфічною сферою суспільної праці, яка об’єднує різні суспільно корисні види діяльності, орієнтовані на надання широкого спектра послуг населенню та організаціям [9, с. 10].

Розвинена інфраструктура сприяє забезпеченню пропорційності, підвищенню ефективності регіонального виробництва, покращенню міжгалузевої взаємодії, вирішенню екологічних і соціальних завдань. Водночас вона виступає важливим фактором для розвитку, розташування виробничих об’єктів і соціальної інфраструктури, впливає на стан демографії, структуру систем розселення, а також підвищення рівня життя населення. Основна мета інфраструктури полягає у підтримці зростання економічних галузей, посиленні інтеграції виробничих процесів й добробуту громадян [12].

Залежно від територіального охоплення інфраструктуру класифікують на: національну, регіональну та локальну.

Національна інфраструктура, як правило, має міжгалузевий та міжрегіональний характер, включаючи галузі й служби, що обслуговують функціонування всієї економіки. Сюди належать транспортні системи, енергетичні мережі, зв’язок та інші об’єкти загального користування. Це також капітальні споруди, які забезпечують функціонування економіки й обслуговують громадян та компанії, наприклад, автомагістралі, залізничні колії, системи водопостачання й аеропорти [13].

І з розвитком міжнародної торгівлі почала формуватися транскордонна інфраструктура, яка охоплює транспортні, інформаційні й торговельні мережі.

Регіональна інфраструктура включає об’єкти, розташовані в межах конкретної території, що забезпечують підприємства, організації та жителів необхідними послугами. Це може бути транспортування продукції, зберігання товарів, передача інформації, забезпечення населення й компаній енергоресурсами, в тч. тепло, воду, газ, електрику. Вона є частиною міжрегіональної системи економічних зв’язків і водночас важливим чинником формування регіонів [13].

Національна й регіональна інфраструктура, окрім міжгалузевого характеру, зазвичай є вузькоспеціалізованою, орієнтованою на обслуговування певної галузі чи окремої сфери економіки, як-от енергетики, промисловості, агропромислового комплексу або транспорту. У випадку транспортної інфраструктури її необхідно розглядати і як частину господарської інфраструктури, і як елемент багато галузевого утворення, яким є транспортний комплекс [13].

Локальна інфраструктура охоплює служби й об'єкти, що потрібні для забезпечення виробничої діяльності організацій і підприємств. Самостійне створення таких ресурсів було б економічно не доцільним, тому їх забезпечення бере на себе держава або інші структури (водопостачання, енергозабезпечення, транспортування вантажів, утилізація відходів, проведення науково-дослідних робіт, фінансові та банківські послуги) [13].

За функціональним призначенням інфраструктуру поділяють на: виробничу; соціальну та інституційну [13].

Виробнича інфраструктура як правило, виконує обслуговування організацій і підприємств матеріального виробництва, передусім у галузях промисловості, будівництва та сільського господарства. Вона є сукупністю організаційно відокремлених об'єктів і галузей, що забезпечують безперебійну діяльність суспільного виробництва через надання необхідних послуг. До її складу входять організації енергопостачання, транспортні підприємства, системи матеріально-технічного забезпечення, збутові структури, підприємства, що надають інформаційні й ділові послуги тощо [2].

Соціальна інфраструктура — це частина загальної системи, яка об'єднує галузі, орієнтовані на обслуговування населення. Її основна мета — задоволення потреб людей, які проживають на конкретній території [2].

У межах соціальної інфраструктури залежно від виконуваних функцій виділяють такі блоки:

− освітній (системи дошкільного, шкільного навчання, професійної освіти, наукової діяльності);

− оздоровчий (сфери охорони здоров'я, спорту, туризму, екології);

− побутовий (системи житлово-комунального господарства, побутових послуг);

− торговельний (галузі оптової й роздрібної торгівлі, громадського харчування);

− комунікаційний (міські транспортні системи, засоби зв'язку, системи інформаційного обслуговування тощо) [2].

Через принципову різницю в характері послуг, що надаються людям, у межах соціальної інфраструктури можна виокремити дві підсистеми. Перша — соціально-побутова інфраструктура, що охоплює об'єкти, які забезпечують матеріальні умови для життя (житлово-комунальні послуги, побутове обслуговування, торгівлю, заклади громадського харчування, пасажирський транспорт і системи зв'язку). Друга — соціально-культурна інфраструктура, яка спрямована на задоволення духовних потреб населення (заклади освіти, культури, мистецтва, установи охорони здоров'я, фізичної культури й спорту, а також організації соціального забезпечення) [2].

Склад соціальної інфраструктури може суттєво змінюватися залежно від особливостей кожної окремої країни, враховуючи економічні, природні, національні, культурні та екологічні умови розвитку.

Інституційна інфраструктура, як правило, забезпечує функціонування всіх сфер економіки, включаючи виробничу та соціальну. Її об'єкти створюють передумови для розвитку як матеріального виробництва, так і суспільної й невиробничої сфер. Вона поділяється на дві основні групи. Як визначає Васильєв Н., «перша - адміністративно-фінансова, що включає органи управління, банки, юридичні установи, армію, правоохоронні структури. Друга - суспільно-політична, яка об'єднує партії, профспілкові організації, просвітницькі та інші структури. У межах інституційної інфраструктури виділяється ще й науково-технічна інфраструктура. Вона включає заклади науки та інформаційного забезпечення, які відіграють усе більшу роль в розвитку економіки, зокрема завдяки впровадженню інноваційних технологій й сучасних інформаційних рішень» [2].

Під час переходу до ринкової економіки виникли нові типи ринків, з'явилися нові суб'єкти господарювання та функції, пов'язані з обігом товарів і

послуг. Це спричинило потребу у формуванні інфраструктури, що забезпечує широкий спектр послуг - як універсальних, так і вузькоспеціалізованих. Для цього було створено нові підприємства й організації, які спеціалізуються на таких послугах. Так виникла нова модель інфраструктури - ринкова, що охоплює кілька груп інститутів:

− торгово-посередницька інфраструктура включає набір галузей і напрямків діяльності, що забезпечують доставку товарів до кінцевих споживачів (зокрема, оптові організації, ярмарки та ін.);

− фінансово-кредитна інфраструктура підтримує обмінні процеси та рух грошових коштів (банківські установи, страхові організації, біржі тощо);

− інформаційно-обслуговуюча інфраструктура сприяє основній ринковій діяльності (консалтингові компанії, маркетингові служби тощо) [8].

Інфраструктура також має ряд особливих рис, які дозволяють виділити її серед інших галузей суспільного виробництва. Серед них:

1. Функціональні особливості:

- діяльність інфраструктурних об’єктів не призводить до створення матеріального продукту, результатом роботи є надання послуги;

- споживання відбувається одночасно з виробничим процесом;

- продукцію інфраструктурних галузей не можливо зберігати чи складати;

- продукція інфраструктури не може бути транспортованою;

- її діяльність підпорядкована основним економічним процесам, впливаючи на господарство регіону опосередковано;

- інфраструктурні галузі мають міжгалузеве значення, забезпечуючи функціонування всієї економіки або окремих її великих секторів;

- об’єкти інфраструктури поширені на всій території господарської системи регіону, що забезпечує їхню територіальну присутність;

- інфраструктура є універсальною, оскільки пов’язана з усіма галузями та економічними сферами;

- комунікативний аспект передбачає створення безпосередніх зв’язків між елементами системи, без зайвих посередницьких ланок;

- комплексний розвиток (потреба у гармонійному розвитку всіх форм

інфраструктури тощо);

- безперервна діяльність інфраструктури є ключовою її характеристикою. Ця риса як правило сприяє стабільному економічному розвитку, час від часу виконуючи роль стимулу для його активізації. Відхилення між рівнем інфраструктури й потребами економіки можуть бути позитивними чи негативними, впливаючи відповідно на її розвиток;

- історична обумовленість (зв'язок інфраструктурної системи із етапом розвитку суспільства, тобто зміни в суспільстві оновлюють і її зміст) [7].

2. Економічні властивості:

- капіталовкладення, що мають тривалий період обороту;

- необхідність значних одноразових інвестицій для початкового розвитку;

- прибутковість інфраструктурних вкладень залежить від довгого обороту капіталу, а високі витрати на будівництво роблять їх економічно ризикованими через великі строки окупності;

- витрати на інфраструктуру є непрямими для основних видів діяльності підприємств;

- можливість досягнення суспільної економії;

- прибуток або вигоди від інфраструктурних інвестицій можуть бути нестабільними або нерівномірними. Через це приватний капітал рідко розглядає такі вкладення як привабливі [7].

3. Технічні властивості:

- нерухомість об'єктів (хоча ці споруди забезпечують мобільність ресурсів, прискорюючи їх переміщення між галузями, виробниками й споживачами);

- великі розміри інфраструктурних споруд, які займають значні території.

4. Соціальні характеристики:

- споживання як індивідуальне, так і загальне;

- необхідність державного регулювання й управління [7].

Інфраструктуру як правило, класифікують за різними критеріями, що дозволяють визначити структуру регіональних галузей. Основні характеристики регіональної інфраструктури можна згрупувати в кілька

категорій.

1. Інженерно-технічна інфраструктура охоплює такі галузі, як транспорт (автомобільний, залізничний, морський, повітряний, трубопровідний, річковий), зв'язок (телефонний, стільниковий, електронний), комунальні послуги (водопостачання, газопостачання, теплопостачання, електро постачання, каналізація), складські приміщення, ремонтні служби, тарні системи й сервіси обслуговування [23].

2. Ділова інфраструктура включає в себе: торгівлю (роздрібну й оптову), громадське харчування (кафе, ресторани, бари, їдальні, закусочні, бістро), організації із закупівель, фінансово-кредитні установи (банки, страхові компанії, інвестиційні фонди), біржі (валютні, фондові, товарні), агентства нерухомості (рієлторські компанії, бюро технічної інвентаризації, оцінювальне агентства), установи ринку праці (центр зайнятості, перепідготовки кадрів) [23].

3. Соціальна інфраструктура охоплює житловий сектор (житловий фонд, відповідні послуги), побутове обслуговування (ательє, хімчистки, пральні, майстерні з ремонту взуття, одягу й шкіряних виробів), охорону здоров'я (клініки, лікарні, амбулаторії), освіту (дитячі садки, школи, ліцеї, університети, академії) [30].

4. Інституційна інфраструктура об'єднує правові органи (адвокатські бюро, юридичні консультації, нотаріат, арбітражні суди, реєстраційні служби, прокуратуру, суди тощо), а також адміністративні установи (РАГСи, міграційні відділи, управлінські органи то що) [30].

5. Інформаційна інфраструктура включає в себе агентства із реклами, центри маркетингу, ярмарки, виставкові зали, інформаційно-аналітичні служби, метеорологічні станції й Інтернет-ресурси [30].

6. Інноваційна інфраструктура охоплює дослідні інститути, конструкторські бюро, академії наук, проектні компанії, територіальні інноваційні центри а також венчурні організації тощо [30].

7. Екологічна інфраструктура об'єднує очисні споруди, природоохоронні організації, установи санітарного нагляду тощо [30].

8. Зовнішньоекономічна інфраструктура включає освітні, інформаційні й культурні іноземні центри, консульства, торговельні організації, посольства тощо [30].

Узагальнюючи згадувані дослідження, регіональну інфраструктуру можна подати у вигляді такої схеми (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Складові регіональної інфраструктури.

Таким чином, до виробничої інфраструктури відносять: транспортну інфраструктуру, інфраструктуру зв'язку, товарну інфраструктуру та природоохоронну інфраструктуру. Соціальна інфраструктура включає в себе: освітню, медичну інфраструктуру, інфраструктуру соціального забезпечення, житлово-комунальну та культурну інфраструктуру.

Варто відзначити, що серед секторів соціальної інфраструктури особливо важливим для нормального функціонування суспільства є розвиток житлово-комунального господарства. Від умов життя безпосередньо залежить здоров'я людей, демографічні процеси, міграція, а також стабільність робочої сили [7].

Житлово-комунальна сфера охоплює різні підсистему, які забезпечують стабільне функціонування суспільства та постачання підприємства необхідних ресурсів (газу, води, тепла).

Житловий фонд, інженерні мережі, ремонтно-будівельні організації, а також транспортні та інші послуги утворюють систему житлового обслуговування населених пунктів, районів й областей. Основною метою цієї сфери є ефективна експлуатація та підтримки житлових будівель у належному стані. Первинною ланкою житлової інфраструктури є управлінські органи, що підпорядковані відповідним міським, районним та обласним структурам [7].

Ключовим елементом житлової інфраструктури є житлове середовище. Розрізняють кілька основних типів житла:

− багатоквартирні та індивідуальні будинки для постійного проживання сімей;

− готельні споруди для тимчасового чи довготривалого перебування одинаків або ж малосімейних;

− готельні комплекси;

− спеціалізовані будівлі для проживання людей з обмеженими можливостями, літніх осіб тощо [3].

У містах житлові будинки зазвичай групуються в великі масиви чи мікрорайони, а в сільській місцевості – в житлові зони, що утворюють загальний житловий фонд населеного пункту.

До складу інфраструктури житлово-комунальної сфери також входить комунальне господарство, яке забезпечує населення та підприємства необхідними послугами, такими як водопостачання, газифікація, опалення й електропостачання. Комунальне господарство охоплює систему підприємства, організацій, інженерних споруд і мереж, що мають на меті задоволення потреб мешканців міст, селищ й сіл у комунальних послугах [7].

Загалом, з початку російської військової агресії загальна сума прямих збитків житловій і не житловій нерухомості й іншій інфраструктурі, а також транспортним засобам й товарним запасам склала більше 157 млрд. дол.

Найбільший відсоток у загальній сумі прямих збитків завдана житловим будівлям, а саме 36,5% або 57,9 млрд. дол. та інфраструктурі - 22,4% або 35,8 млрд.дол. Втрати активів підприємстві промисловості складають мінімум 13,0 млрд. дол.. і продовжують зростати. внаслідок війни ще 10,2 млрд. дол. - прямі втрати аграрного сектору й земельних ресурсів. Також втрати енергетичного сектору, становлять 9,0 млрд. дол. [11].

Сукупні збитки від руйнувань й пошкоджень громадського сектору складають приблизно 13,7 млрд.дол.

Таблиця 1.2.

Загальна оцінка прямих збитків інфраструктури станом на початок 2024 року

Тип майна	Оцінка прямих втрат, $ млрд	Частка, %
Житлові будівлі	58,7	37,4%
Інфраструктура	36,5	23,3%
Активи підприємств, промисловість	13,0	8,2%
Енергетика	9,0	5,6%
АПК та земельні ресурси	10,2	6,4%
Освіта	6,78	4,2%
Лісовий фонд	4,5	2,9%
Транспортні засоби	4,3	2,0%
ЖКГ	4,4	2,8%
Охорона здоров'я	3,0	2,0%
Культура, туризм, спорт	3,0	1,9%
Торгівля	2,5	1,5%
Цифрова інфраструктура	0,5	0,3%
Адміністративні будівлі	0,5	0,2%
Соціальна сфера	0,2	0,1%
Фінансовий сектор	0,04	0,01%
Разом	156,2	100%

Джерело: [11].

Нижче подана інформація щодо прямих збитків за регіонами України станом на початок 2024 (табл. 1.3.).

Таблиця 1.3.

Загальна оцінка прямих збитків за регіонами України станом на початок 2024

Регіони	Сума прямих збитків, млн. дол.
Донецька	37 364
Харківська	30 234
Луганська	17 117
Запорізька	14 753
Херсонська	12 267
Київська	11 178
Миколаївська	7 843
Чернігівські	5 763
Сумська	3 358
Дніпропетровська	3 39
м. Київ	2 155
Одеська	1 461
Хмельницька	1 185
Житомирська	1 004
Полтавська	662
Вінницька	470
Івано-Франківська	384
Львівська	209
Рівненська	205
Кіровоградська	139
Черкаська	118
Тернопільська	109
Чернівецька	63
Волинська	14
Закарпатська	10

Джерело: [11].

Найбільш постраждалими є області України, де безпосередньо велись бойові дії: Донецька, Луганська, Харківська, Запорізька, Миколаївська, Київська та Чернігівська області. Кінцева оцінка обсягу пошкоджень та руйнувань буде можлива тільки після завершення війни.

1.2. Соціально-економічна характеристика Житомирської області

Житомирська область є важливим регіоном України, що славиться своєю історією та грає ключову роль у розвитку економіки і соціальної сфери країни. Заснована в 1937 р., вона пройшла через значні зміни, які вплинули на культурну та економічну ситуацію в цьому регіоні. Область знаходиться на півночі України і має координати між 49°31′ і 51°42′ північної широти та 27°12′

і 29°47′ східної довготи. Її площа сягає 29,9 тис. км². Житомирська область межує з Білоруссю та іншими українськими областями, такими як Рівненська, Хмельницька, Київська і Вінницька. Це стратегічне розташування надає важливі транспортні можливості та сприяє розвитку туристичної інфраструктури та транзитних маршрутів [24].

Загальна площа області складає майже 5% території України, що ставить її на п'яте місце серед інших регіонів (після Одеської, Дніпропетровської, Чернігівської та Харківської областей). Центром Житомирської області є місто Житомир, яке також є головним адміністративним центром регіону. Відповідно до рішення Кабміну України від 17.05.2020 № 807, область поділена на 4 адміністративні райони: Бердичівський, Житомирський, Коростенський і Звягельський. Загалом в області є 12 міст, і з яких 5 мають обласне значення: Бердичів, Житомир, Коростень, Малин, Звягель, а також низка інших міст, таких як Андрушівка, Баранівка, Коростишів, Овруч, Олевськ, Радомишль, Чуднів. Окрім того, у області є 43 селища міського типу й 1629 сільських населених пунктів [24].

Житомирська область володіє великим земельним ресурсом, який на 1 січня 2023 р. складає 2982,7 тис. га. Розподіл земель у регіоні як правило показує різноманітність їх використання, включаючи як сільське, так й лісове господарство, що має вплив на економічний та соціальний розвиток. Сільськогосподарські землі займають площу в 1,5 млн га, із яких 553,9 тис. га обробляються організованими господарствами. Ці землі є основою для агропромислового комплексу. Аграрний сектор області спеціалізується на вирощуванні зернових, технічних культур, багаторічних насаджень, таких як хміль, а також на розвитку тваринництва, що є важливим для виробництва продовольчих товарів [24].

Лісові землі займають 1049,1 тис. га, що свідчить про значення лісових ресурсів для регіону. У 2023 р. 56% території області були вкриті лісами. Від цих лісових земель 34% припадали на міські територіальні громади, а 36% — на інші території [24].

Забудовані території є важливим індикатором економічного розвитку. У 2023 р. площа забудованих земель становила 3,7%, що є на 9,7% менше порівняно із 2021 р. [24].

Аналіз міграційних процесів в межах територіальних громад Житомирської області за період із 2021 по 2023 р. показують значні зміни у кількості осіб, які виїхали із регіону та внутрішньо переміщених осіб. У 2021 р. найбільша кількість виїздів була зафіксована у Житомирській, Бердичівській та Коростенській громадах, де виїхало понад 4000 осіб. У 2022 р. тенденція до зменшення виїзду була помітна в багатьох громадах, однак Житомирська громада зберегла високий рівень міграції (2047 осіб), що свідчить про сталість міграційних тенденцій. У 2023 р. тенденція залишилася подібною, і з високими показниками виїзду в Житомирській громаді (2045 осіб) і в Коростенській громаді (982 особи). Ці дані свідчать про значні міграційні процеси в громадах Житомирщини, які були повязані із вторгненням росії. Високі показники виїзду населення можуть бути пов'язані із пошуком кращих умов життя чи безпеки. Разом з тим велика кількість ВПО свідчить про необхідність створення умов для їх інтеграції: доступ до житла, освіти медичних послуг та ринку праці [24].

Таблиця 1.4.

Розподіл громад за типами

№	Тип громад	Кількість громад	Площа, км2	Частка (%)
1	міська територіальна громада	11	9065,6	30,5
2	Селищна територіальна громада	23	11495,8	38,4
3	Сільська територіальна громада	32	9264,6	31,1
	Разом	66	29822	100

Джерело: [24].

З початку бойових дій Житомирська область прийняла понад 118 тисяч переселенців. Наразі в регіоні проживає близько 63,0 тис. осіб, які були змушені залишити свої домівки через конфлікти (внутрішньо переміщених осіб, ВПО). Серед них 17,5 тис. — діти, 3,0 тис. — люди з інвалідністю, а також 481 багатодітна родина. Ці показники свідчать про те, що область загалом стала важливим прихистком для громадян із різних куточків України, які зазнали руйнівних наслідків війни [24].

Економіка Житомирської області характеризується широкою галузевою структурою, в якій виділяються галузі, що займають лідерські позиція у виробничій сфері, зокрема в області промисловості та аграрного сектору, що забезпечують постачання товарів та продуктів харчування. Окрім того, значний внесок у розвиток регіону роблять сектори надання послуг, що охоплюють різні напрямки, зокрема медичне обслуговування й соціальні послуги, а також інформаційні та телекомунікаційні послуги. Ці сектори демонструють значний потенціал щодо подальшого зростання, що має позитивний вплив на інвестиційну активність й ефективність роботи працівників.

Галузева структура Житомирської області за обсягом виробленої продукції у 2022 році подана на рис. 1.2.

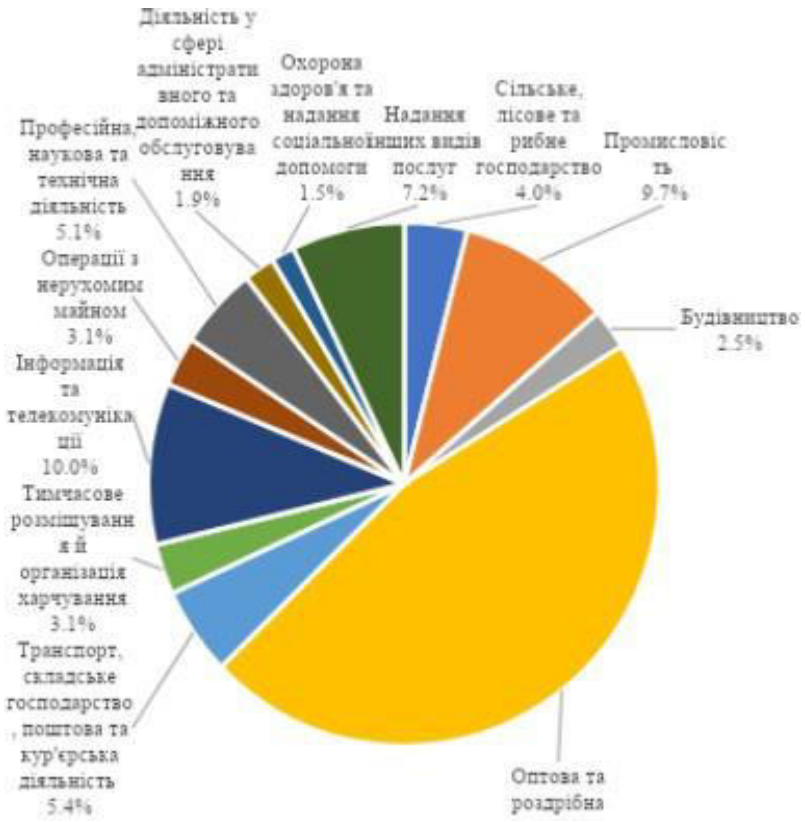


Рис. 1.3. Галузева структура за обсягом виробленої продукції, %.

Джерело: [24].

З рисунку видно, що найбільшу частку займає оптова та роздрібна торгівля. Великі обсяги капіталовкладень направляються на розвиток таких сфер, як охорона здоров'я та соціальні послуги, а також державне управління та оборона, що обумовлено як світовими тенденціями, так і національними викликами у зв'язку з війною. Водночас важливо зберігати інвестиційну

активність у традиційних галузях, таких як промисловість, лісове, сільське та рибне господарство, щоб підтримати їхню конкурентоспроможність.

У регіон спостерігається тенденція до змін у сфері зайнятості, зокрема зростання в секторах високих технологій і послуг. Це вимагає від освітніх установ адаптації навчальних програм для відповідності сучасним вимогам ринку праці. Сектори з зниженням зайнятості потребують детального аналізу причин таких тенденцій та розробки відповідних заходів для їх стабілізації. Окрему увагу варто приділити транспортному й торговому секторам, де необхідно стимулювати впровадження інновацій та новітніх технологій для покращення їх ефективності та конкурентоспроможності.

За часткою валового регіонального продукту в 2,1%, Житомирська область знаходиться в нижньому середньому діапазоні серед інших областей України, що свідчить про її помірний вклад у національну економіку (рис.1.4.).

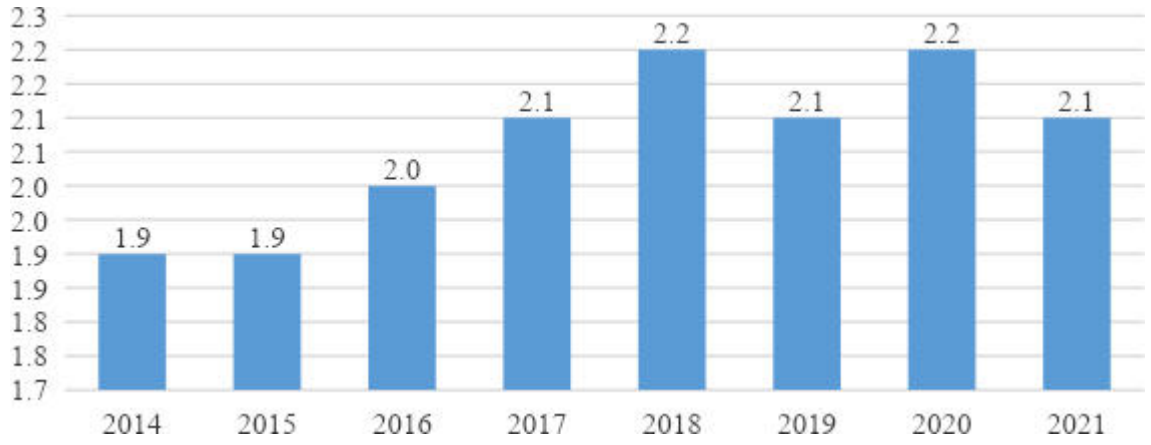


Рис. 1.4.Динаміка частки Житомирського регіону у загальному обсязі ВВП країни, %

Джерело: [24].

Зміна частки Житомирської області в загальному обсязі ВВП за період 2016-2021 рр. засвідчує поступове покращення економічної ситуації. Незначні коливання в межах 0,1-0,2% зумовлені негативними економічними факторами, але загальна тенденція залишається стабільною.

З початку масштабного вторгнення з боку Росії, Житомирщина стала об'єктом майже півтори сотні атак, включаючи обстріли авіабомбами, ракетами, артилерією та іншими засобами.

24 лютого 2022 р. відбувся ракетний обстріл військового аеродрому в Озерному, поблизу Житомира. 1 березня російські війська влучили в житлові будинки на Богунії, поряд з другою міською лікарнею. 4 березня було пошкоджено ліцей №25 в центрі міста. 7 березня ворог влучив ракетами по нафтобазі в Житомирі. 8 березня був здійснений авіаудар по заводу Izovat та гуртожитку на Кортбутівці. 25 березня російські війська обстріляли військову частину [24].

У жовтні 2022 р. було пошкоджено об’єкт енергетичної інфраструктури, внаслідок чого обласний центр залишився без електроенергії та водопостачання. Прокурори разом з правоохоронцями, під час документування воєнних злочинів, встановили пошкодження близько трьох тисяч об'єктів цивільної інфраструктури, з яких понад 240 були зруйновані повністю. Це стосується навчальних закладів, медичних установ, житлових будинків, енергетичних об'єктів, нафтобаз. У трьох кримінальних провадженнях збитки перевищили 774 млн. грн, а для оцінки шкоди в інших провадженнях тривають судові експертизи [24].

Було зафіксовано численні випадки використання російськими військами зброї та боєприпасів, заборонених міжнародними угодами. Частина Житомирської області перебувала під російською окупацією близько 40 днів. В результаті бойових дій у регіоні постраждало приблизно 180 об’єктів критичної інфраструктури, зокрема в енергетичному секторі та теплопостачанні. Завдяки роботі операторів системи розподілу (ОСР) вдалося відновити пошкоджені енергетичні об’єкти, що дозволило забезпечити електроенергією понад 600 тисяч споживачів. На Житомирщині проходить лінія розмежування, що розділяє область з Київщиною, де велись інтенсивні бойові дії [24].

Шість сіл Народицької селищної територіальної громади в Коростенському районі перебували під контролем російських військ. 4 квітня 2022 р. територія Житомирської області була звільнена від окупантів [24].

Військове вторгнення російської федерації значно вплинуло на українську економіку, що відобразилося на виконанні дохідної частини місцевих бюджетів у 2022 р. За даними Департаменту фінансів Житомирської

ОВА, через погіршення економічної ситуації в 2022 р. у 25 місцевих бюджетах зменшили планові показники доходів на 194,4 млн гривень. Проте, за результатами 2022 р. не вдалося виконати затверджені плани по мобілізації коштів до загального фонду місцевих бюджетів в районному бюджеті Новоград-Волинського району та в 20 з 66 територіальних громад. Загальний обсяг не доотриманих коштів в цих бюджетах становить 133,7 млн грн. [24].

Також було зафіксовано зниження фактичних надходжень порівняно із 2021 р. по бюджетах 26 громад на суму 124,3 млн. грн., з найбільшими втратами в Піщівській, Гладковицькій, Харитонівській та Курненській громадах [24].

Податок на доходи фізичних осіб (ПДФО) займає найбільшу частку в структурі доходів загального фонду, складаючи 76,5 %. При формуванні бюджету області на 2022 р. очікувалося збільшення надходжень ПДФО (без урахування ПДФО з виплат військовослужбовцям) на 13-15 %. Однак, в результаті, місцеві бюджети у 2022 р. отримали ці надходження майже на рівні 2021 р [24].

Плата за землю зменшилась на 51,0 млн грн, що становить 6,5 % порівняно з 2021 р. Зниження надходжень спостерігається по бюджетах 36 громад. Це стосується як орендної плати, так і земельного податку з юридичних та фізичних осіб. Зокрема, найбільше зниження відбулося на сільських господарських та видобувних підприємствах, а також у підрозділах ПАТ «Укрзалізниця» [24].

Прямі втрати місцевих бюджетів області через зниження економічної активності та пільги в оподаткуванні становлять близько 500 млн. грн. (втрати від ПДФО з заробітної плати — ~150,3 млн. грн., плата за землю — ~50,5 млн. грн., єдиний податок — ~60,3 млн. грн., рентні платежі — ~45,5 млн. грн., інші — ~195,5 млн. грн.). Загалом, кумулятивні втрати місцевих бюджетів області внаслідок війни становлять 3,9 млрд. грн [24].

У 2023 р. економіка Житомирської області змогла адаптуватися до умов воєнного стану та відновити свою діяльність, як і соціальні виплати.

РОЗДІЛ 2. СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ СКЛАДОВИХ ІНФРАСТРУКТУРИ ЖИТОМИРСЬКОГО РЕГІОНУ

2.1. Стан та проблеми розвитку виробничої інфраструктури Житомирського регіону

Відповідно до поданого рисунку 1.1. у першому параграфі, розглянемо виробничу інфраструктуру та її складові, а саме: транспортну інфраструктуру та дорожнє будівництво в Житомирській області, які зазнають значних викликів, що обумовлені як триваючими військовими діями, так і загальним станом інфраструктури.

Мережа автомобільних доріг для загального користування Житомирської області складається із автодоріг державного значення та автодоріг місцевого призначення. Загальна довжина автодоріг складає 8567,5 км, в т.ч.:

- автодороги державного значення - 1624,0 км:
- міжнародні 635,4 км;
- національні 193,2 км;
- регіональні 283,1 км;
- територіальні 523 і 3/10 км.
- автодороги місцевого значення - 6943,5 км:
- обласні 1757,9 км
- районні 5185,6 км [6].

Розподіл автомобільних доріг державного значення за технічними параметрами подано в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1.

Розподіл автомобільних доріг державного значення за технічними параметрами

Значення, категорії	I	II	III	IV	V	Разом
Міжнародні	217,5	305,5	112,1	0,0	0,0	635,2
Національні	3,3	88,8	100,4	0,0	0,0	193,1
Регіональні	7,8	85,1	163,6	29,9	0,0	288,2
Територіальні	0,0	12,5	314,1	185,4	12,1	527,5
Усього, км	227,4	494,9	688,1	215,1	12,1	1652,6
%	13,9	30,2	42,9	13,4	0,7	100,0

Джерело: [6].

Серед важливих проблем, що вимагають негайного вирішення, слід виділити такі:

- стан доріг. Більшість автомобільних доріг місцевого значення перебуває в поганому стані, що потребує як капітального ремонту, так і поточного середнього ремонту. Окрім ремонт, велика протяжність шляхів вимагає повної реконструкції;

- руйнування інфраструктури через бойові дії. Внаслідок війни серйозних пошкоджень зазнали автомобільні дороги, мости та інші штучні споруди, що потребує комплексного підходу до їх відновлення;

- порушення вагових норм. Постійні ушкодження дорожнього покриття через перевезення вантажів великоваговими транспортними засобами, які порушують вагові обмеження. Це призводить до швидкого зносу доріг і потребує їх частішого ремонту;

- не достатньо кваліфіковані кадри. В секторі існує нестача спеціалістів, що ускладнює процеси будівництва, ремонту та забезпечення не обхідної якості дорожніх робіт.

Далі проведемо оцінку рівня забезпеченості населених пунктів області регулярними автобусними перевезеннями до центрів громад, районних і обласного центрів. Серед 65 територіальних громад шість мають повне автобусне сполучення: Бердичівська, Білокоровицька, Високівська, Городоцька, Гришковецька та Червоненська. Автобусним сполученням охоплено від 90% до 100% населення в 30 громадах, що становить майже половину від загальної кількості. Натомість близько 7,05% мешканців області зовсім не мають доступу до автобусного транспорту. Найбільші труднощі з транспортним забезпеченням спостерігаються в Гладковицькій (96%), Вишевицькій (83%), Чоповицькій (42,5%), Брусилівській (43,7%) та Харитонівській (39,9%) територіальних громадах. Інші громади мають села, де автобусне сполучення відсутнє, і сукупне населення таких населених пунктів не перевищує 20% від загальної чисельності громади [24].

Таким чином, із 1178,2 тисячі жителів області 1095,2 тисячі мають доступ до автобусного транспорту, що становить 93%. Відсутність автобусних маршрутів

для 83,1 тисячі осіб є суттєвою проблемою. З 65 територіальних громад шість мають 100% обслуговування автобусним транспортом: Бердичівська, Білокоровицька, Високівська, Городоцька, Гришковецька та Червоненська. 30 громад мають рівень обслуговування від 90% до 100%. Отже, із 1178,2 тис. жителів області 1095,2 тис. мають доступ до автобусного транспорту, що становить 93%. Водночас близько 83,1 тис. осіб не можуть скористатися автобусними маршрутами [24].

Житомирська область є частиною Південно-Західної залізниці. В області діють 65 залізничних станцій, 3 вокзали, а також розташовано 107 зупинних пунктів. Протяжність залізничних колій в області складає 1163,9 км, а щільність залізничної мережі становить 34 км на кожну тисяч квадратних кілометрів, що майже відповідає середньому показнику по Україні (36 км/тис. кв. км) [24].

За підсумками 2023 р, попри масштабну військову агресію, кількість пасажирів зросла на 50% у порівнянні з 2019 р. Водночас попит на вантажні перевезення залізницею збільшився на 25%, зокрема через значну частку видобувної та металургійної промисловості в регіоні.

1. Розглянемо проблеми розвитку інфраструктури та логістики:

   - Низька якість дорожнього покриття та мостів, що ускладнює зв'язок між районами;

   - Обмежений доступ до високошвидкісного інтернету в сільських і віддалених зонах, що негативно впливає на бізнес;

   - Відсутність сучасних логістичних центрів, що знижує ефективність транспортування товарів і послуг [24].

Для вирішення цих проблем потрібно покращити транспортну інфраструктуру шляхом реконструкції існуючих та будівництва нових доріг і мостів. Крім того, потрібно забезпечити рівномірне покриття швидкісним інтернетом у всіх населених пунктах області. Також необхідно створити новітні логістичні центрів для підвищення ефективності перевезень товарів.

Проблеми у сфері транспортної інфраструктури та дорожнього будівництва:

- порушення встановлених вагових лімітів, що спричиняє пошкодження дорожнього покриття;

- проблеми із діяльністю автобусних перевізників, які не дотримуються законодавчих вимог [24].

Для вирішення цих проблем необхідно:

- введення системи моніторингу за дотриманням вагових обмежень на шляхах;

- підвищення контролю за діяльністю перевізників для забезпечення безпеки пасажирів.

Наступною складовою виробничої інфраструктур є зв'язок. Поштове обслуговування є важливою частиною інфраструктури кожного регіону, особливо з огляду на сучасні економічні вимоги та зростання потреб у логістиці і комунікаціях. Житомирська область має розвинену мережу поштових операторів, що задовольняє потреби місцевих жителів у відправленні та отриманні кореспонденції, посилок і інших поштових послуг. В умовах розвитку електронної комерції та зростання попиту на швидку і надійну доставку, поштові оператори відіграють ключову роль у розвитку регіональної логістичної інфраструктури. У Житомирській області працюють такі поштові оператори: Rozetka: 6 відділень; Meest: 152 відділення; Delivery: 12 відділень; Нова Пошта: 184 відділення; Укрпошта: 194 стаціонарних і 1504 пересувних відділень [6].

Поштова мережа Житомирської області включає як державних, так і приватних операторів. Конкуренція між ними сприяє покращенню якості послуг і зниженню вартості для кінцевих споживачів. Найбільшими гравцями на ринку є Нова Пошта та Укрпошта, які мають найбільшу кількість відділень і покривають більшість території області. Meest займає 3 місце за числом відділень, пропонуючи широкий спектр логістичних послуг. Rozetka та Delivery мають меншу мережу, але також активно працюють на ринку поштових послуг області [24].

Розглянемо товарну інфраструктуру Житомирського регіону. Виробничий сектор складає 69 % від загальної структури господарського комплексу, в той час як на сектор послуг припадає 31 %.

Виробничий сектор Житомирської області включає промисловість, яка займає 62,0 % у загальній структурі, сільське, лісове та рибне господарство — 31,0 %, будівництво — 7,0 % (рис.2.1.) [6].

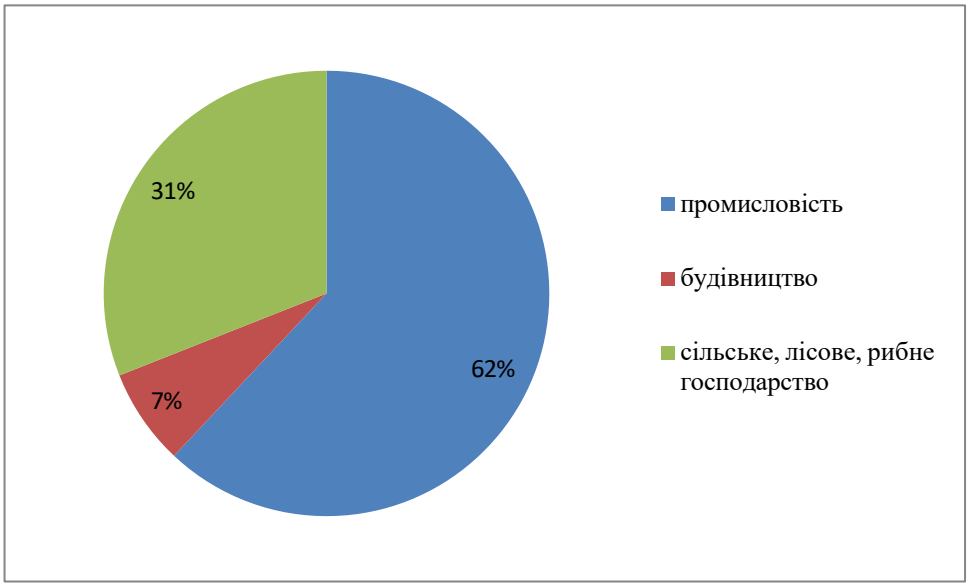


Рис. 2.1. Складові Виробничої інфраструктури Житомирської області.

Комунальна інфраструктура та альтернативна енергетика в Житомирській області стикаються з серйозними проблемами, що впливають на життєвий рівень громадян та стабільність економічного розвитку. Основні труднощі включають:

- знос основних засобів. Більшість устаткування в сфері комунальних послуг сильно зношене, особливо системи водопостачання та котельні, що потребує негайної модернізації для покращення ефективності та надійності;

- фінансові обмеження. Є значний брак фінансів для належного утримання й оновлення інфраструктури, що ускладнює не лише поточну експлуатацію систем, але й їхнє майбутнє планування та розвиток [24].

Проблема з накопиченням побутових відходів. Велика кількість не перероблених відходів продовжує накопичуватися на полігонах, що створює екологічні загрози й вимагає впровадження нових ефективних методів їх переробки.

Відсутність альтернативної генерації енергії. Централізована система постачання електрики без альтернативних джерел енергії призводить до частих відключень, особливо під час пікових навантажень чи технічних несправностей. Недостатній рівень оснащення будинків засобами обліку. Не всі житлові комплекси мають прилади для контроль споживання тепла, що ускладнює точне визначення витрат на енергоспоживання та їх справедливий розподіл між мешканцями. Для розв'язання цих проблем важливо залучити інвестиції для оновлення інфраструктури, розробляти й реалізовувати проекти і з відновлювальної енергетики та заохочувати застосування інноваційних технологій для переробки відходів [24].

Разом з тим в структурній динаміці виробничої інфраструктури за обсягом виробленої продукції протягом 2014-2021 рр. спостерігався приріст будівництва на 78,9 %; сільського, лісового і рибного господарства - 72,9 % й галузей промисловості - 59,7 % [6].

Таблиця 2.2.

Динаміка кількості діючих суб'єктів господарювання, од.

Роки	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2021 / 2014 (у %)**
Усього	58451	58647	54201	49800	49366	51002	51245	50419	-15,93

Джерело: [6].

Як видно з даних таблиці, відношення кількості діючих субєктів в порівнянні 2021р. із 2014р. склало -15,93%.

Таблиця 2.3.

Динаміка обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг) млн. грн.

Роки	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2021 / 2014 (у %)**
Усього	46415	58451	87548	105716	129627	137704	146276	189317	75,8

Джерело: [6].

Динаміка обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг) у 2021 р. в порівнянні із 2014 р склала 75,8%.

Промисловість стикається із кількома серйозними проблемами, які поглибились під час воєнного стану:

- логістичні труднощі. Воєнні дії ускладнили логістику, що призвело до затримок в постачанні сировини та комплектуючих, а також в розподілі готової продукції;

- підвищення вартості енергоносіїв та сировина. Вартість палива й інших ресурсів значно зросла, частково через перебої в глобальних постачаннях;

- невизначеність в виробничому процесі. У зв'язку із постійними загрозами та економічною нестабільністю, досягти стабільної роботи підприємств стало значно важче;

- потреба в інвестиціях. Важливою проблемою є потреб в значних фінансових вливаннях для відновлення пошкоджених виробничих потужностей їх модернізації;

- падіння попиту. Економічні труднощі, пов’язані з війною й змінами валютних курсів, спричинили суттєве зменшення купівельної здатності як на внутрішньому, так і на міжнародних ринках [24].

Внаслідок агресії Росії проти України аграрний сектор Житомирської області стикається з численними труднощами, які негативно впливають на його стабільність й ефективність. Ці труднощі охоплюють широкий спектр економічних, соціальних та екологічних проблем, зокрема: збільшення витрат на виробничі процеси; брак робочої сили; логістичні труднощі; скорочення поголів'я худоби.

2.2. Стан та проблеми функціонування соціальної інфраструктури Житомирського регіону

До основних складових соціальної інфраструктури регіону належать освітні заклади, медичні установи, культурні заклади, заклади молодіжної інфраструктури та фізичної культури, центри надання адміністративних послуг (ЦНАП), заклади соціального захисту, житлово-комунальний сектор.

Мережа надання публічних сервісів та послуг відіграє критично важливу роль у забезпеченні соціально-економічного розвитку регіонів України (рис. 2.2).

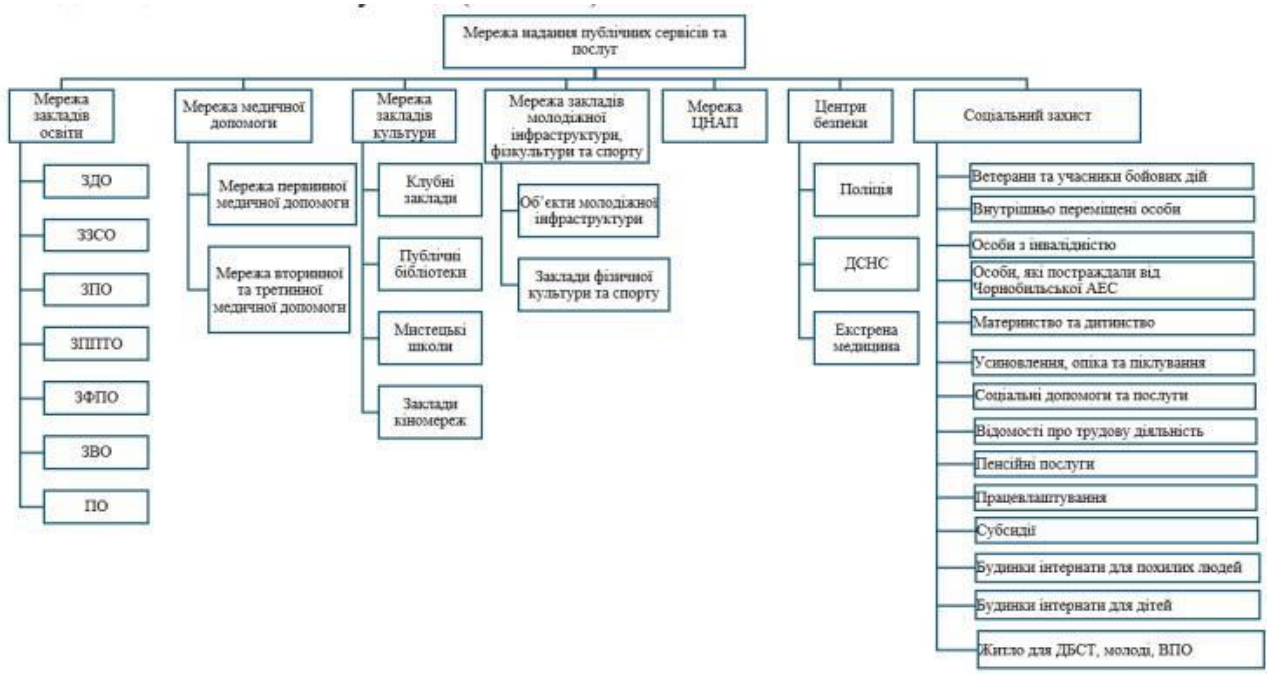


Рис. 2.2. Мережа надання публічних сервісів та послуг.

Складено автором на основі [24].

Мережа закладів освіти включає дошкільні заклади освіти (ЗДО), заклади загальної середньої освіти (ЗЗСО), закладипозашкільної освіти (ЗПО), заклади проф-технічної освіти (ЗППТО), заклади фахової передвищої освіти (ЗФПО), заклади вищої освіти (ЗВО) та заклади післядипломної освіти (ПО). Основними завданнями мережі закладів освіти є забезпечення доступу до якісної освіти для усіх вікових груп населення, від дошкільного до дорослого віку, які бажають підвищити свою кваліфікацію чи здобути нові знання.

У Житомирській області функціонує 1309 закладів освіти, у тому числі:

-609 - закладів дошкільної освіти ;

-587 - заклади загальної середньої освіти з філіями;

-67 - заклади позашкільної освіти;

-19 - закладів професійної (професійно-технічної) освіти;

-20 - заклад фахової перед вищої освіти;

-8 - закладів вищої освіти;

-1 - післядипломної освіти [6].

З 609 закладів дошкільної освіти 523 (85 %) працюють очно/змішано, 75 (12 %) - дистанційно, 11 – тимчасово призупинено освітній процес [6].

Більшість освітніх закладів знаходяться у комунальній власності, що свідчить про значну роль місцевого бюджету в фінансуванні дошкільної освіти у області. Кожен адміністративний район, зокрема Бердичівський, Житомирський, Коростенський та Звягельський, має десятки громад, кожна із яких утримує власні заклади дошкільної освіти. Загальний потенціал мереж складає 38 867 місць, із яких 31 887 вже заповнено дітьми. Важливою складовою є наявність укриттів у цих установах, що забезпечують захист дітей у разі небезпеки. У 587 закладах загальної середньої освіти (з філіями) здобувають освіту понад 134 тисячі учнів. В області також працює 89 опорних шкіл, і з яких 6 було відкрито у 2022/23 н.р [6].

Загальна кількість учнів у регіоні становить 133 037, що демонструє високу активність у сфері освіти. Найбільша кількість учнів припадає на середні класи (5-9 класи), де навчаються 69 049 учнів, що свідчить про значну демографічну активність серед дітей цього віку. Найменша кількість учнів зафіксована в старших класах (10-12 класи), де навчається 15 809 учнів — це типова ситуація для освітніх систем, де зазвичай спостерігається зменшення кількості учнів у старших класах [6].

Табл. 2.4. надає дані про витрати на освіту Житомирської області за останні чотири роки (2021-2024).

Таблиця 2.4.

Витрати громад Житомирської області на освіту, грн.

Роки	2021	2022	2023	2024
Загалом витрати	7322370870.52	7010647814.29	8219675973.81	1865127783.08

Джерело: [6].

Загальне збільшення витрат на освіту відзначено в більшості громад Житомирщини, що може вказувати на зростаючий фокус на покращення якості освітніх послуг.

Мережа позашкільних навчальних закладів складається із 67 установ. Протягом 2022/23 н.р. відкрито 5 нових закладів в територіальних громадах, таких як Миропільська, Ушомирська, Семенівська, Гришковецька та

Пулинська. Позашкільною освітою охоплено 75,6 тисяч дітей, що становить 47% від загальної кількості дітей [6].

В області професійну підготовку робітничих кадрів здійснюють 14 державних й 4 комунальні заклади професійно-технічної освіти (ЗП(ПТ)О), де навчаються 7,3 тисячі осіб. Підготовка проводиться за 112 різними робітничими спеціальностями. В області також працює 14 навчально-практичних центрів, один і з яких займається підготовкою трактористів-машиністів сільськогосподарського виробництва [24].

Мережа закладів вищої та фахової передвищої освіти в Житомирській області складається і з 29 установ, серед яких 9 закладів вищої освіти. У регіоні є 3 університети, 2 інститути, чотири відокремлені підрозділи вищих навчальних закладів й 21 заклад фахової передвищої освіти, із яких 8 підпорядковані Департаменту освіти й науки. Понад 20 тисяч студентів здобувають вищу освіту у цих закладах. Аспірантура доступна в чотирьох університетах, докторантура – в трьох. Більше 14 тисяч осіб навчаються у закладах фахової передвищої освіти, де пропонується 95 спеціальностей та 130 освітніх програм [24].

Медична інфраструктура Житомирської області включає широкий спектр лікарень і клінік, що надають послуги з різних медичних спеціалізацій. До основних медичних установ відносяться обласна клінічна лікарня, дитяча лікарня, психіатричні установи, госпіталь для ветеранів війни, а також спеціалізовані центри, включаючи онкологічний та шкірно-венерологічний диспансери. Наркологічні диспансери та патолого-анатомічні бюро також відіграють важливу роль в забезпеченні спеціалізованої медичної допомоги.

У результатах опитування 25% медичних установ вказали на пошкодження своїх приміщень через військову агресію Росії проти України, що підкреслює серйозний вплив війни на медичну інфраструктуру. Цей факт демонструє необхідність відновлення та оновлення постраждалих закладів для забезпечення належного рівня медичної допомоги [24].

Руйнування медичних установ через військові дії є серйозною проблемою, що обмежує доступність медичних послуг. Згідно з даними, 6

закладів (0,9%) зазнали пошкоджень, серед яких 1 (1,8%) – центр первинної медичної допомоги, 5 (1,3%) – фельдшерські пункти. Це свідчить про те, що більшість медичних закладів залишилися цілими, але тим, які постраждали, потрібне відновлення [24].

Модернізація медичних установ є важливою для підвищення якості медичних послуг. За результатами опитування, 394 заклади (57,9%) не потребують значних оновлень. Серед них 95 амбулаторій загальної практики (57,5%), 27 центрів первинної медичної допомоги (50,5%), 2 сільські лікарняні лабораторії (66,5%), 76 фельдшерсько-акушерських пунктів (71,7%), 195 фельдшерські пункти (53,4%) [24].

Приватні медичні установи мають важливу роль у забезпеченні доступу до медичних послуг для мешканців Житомирської області. Вони доповнюють державну систему охорони здоров'я, надаючи альтернативні варіанти діагностики та лікування. У даному аналізі ми звернемо увагу на розподіл приватних закладів у територіальних громадах області та їх види діяльності.

Фінансування медичних установ у Житомирській області здійснюється через кілька основних джерел, кожне з яких має свої особливості та вплив на структуру медичного обслуговування. Найбільшу частину фінансування забезпечує програма медичних гарантій, що складає 6,075,789.4 тис. грн. Ця програма є основним державним механізмом фінансування медичних послуг, гарантує покриття основних потреби населення у медичному обслуговуванні [24].

Додаткове фінансування надається через платні медичні послуги й страхові виплати, що становлять 139,678.6 тис. грн. Ці кошти отримуються за рахунок медичних послуг, які не покриваються програмою медичних гарантій, і можуть включати спеціалізовані процедури, що надаються на комерційній основі [6].

Культурні установи, зокрема клуби, бібліотеки, мистецькі школи та кіномережі Житомирщини займають важливі позиції у розвитку культури серед населення. Вони пропонують можливості для творчої самореалізації, організації культурного відпочинку й охорони культурної спадщини.

Не зважаючи на численні труднощі, культурні заклади Житомирської області залишаються важливими осередками культурного життя та виконують важливу роль в збереженні й розвитку культурної спадщини регіону. Більшість установ не постраждали від руйнувань, але у деяких громадах, таких як Вільшанська, Гладковицька та Ушомирська, зафіксовані значні пошкодження. Загалом, і з 815 культурних закладів, 574 потребують модернізації. Крім того, 33 заклади були зруйновані через російську агресію [24].

Огляд стану музеїв, художніх галерей та архівів у громадах Житомирської області показує, що більшість музейних установ в регіоні потребує оновлення. Це пов'язано із застарілістю обладнання для експозицій та недостатнім рівнем утримання приміщень, що може негативно впливати на збереження культурної спадщини. Наприклад, в Хорошівській громаді треба покращити умови у двох музеях, які зберігають велику кількість експонатів [24].

Загальна площа спортивних приміщень та їх кількість відрізняються в різних громадах. Наприклад, найбільша площа спортивних залів є в Баранівській громад, де вона становить 2915 м², а 10 комунальних спортивних залів із них 7 потребують модернізації. Водночас громади, такі як Корнинська та Хорошівська, мають лише по одному спортивному залу і з площею 162 м² та 127 м² відповідно. Це демонструє суттєві відмінності у рівні забезпечення спортивними залами між громадами [24].

Станом на 01.02.2024, в області діють 58 ЦНАПів, 1 територіальний підрозділ, 1 мобільний ЦНАП та 116 віддалених робочих місць адміністратора. На початку січня 2024 р.були відкриті ще 3 ЦНАПи в Андрушківській, Високівській та Вільшанській громадах. Більшість ЦНАПів надають послуги в сфері єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань, яких налічується 32 (18%) із 182 ЦНАП. У сфері реєстру речових прав на нерухоме майно послуги надають 40 (21%) ЦНАП, а також 40 ЦНАПів надають послуги в сфері державного земельного кадастру [24].

Сфера соціального захисту населення в Житомирському регіоні відіграє ключову роль у підтримці не захищених груп населення, особливо в умовах війни проти України. З 86 опитаних надавачів послуг, соціальний захист демонструє стійкість й адаптивність, не зважаючи на виклики, які спричинені агресією росії. 3 громад не подали відповідну інформацію Високівська, Коростенська, Краснопільська, ше 3 з 87 закладів соціального захисту на Житомирщині зазнали руйнувань внаслідок війни. Це є свідченням того, що більшість інфраструктури залишилася не ушкодженою, що є важливим чинник для продовження надання не обхідних населенню послуг [6].

Таблиця 2.5.

Результати функціонування мережі соціального захисту населення в Житомирській області

Назви рядків	2022	2023
Всього кількість осіб (ВПО), яким було надано послуги	78945	36472
Всього надано послуг особам з інвалідністю	55437	55679
Всього надано послуг в рамках підтримки материнства та дитинства	38657	37238
Для відшкодування ЖКП	44746	9879
Всього надано послуг особам, які постраждали від Чорнобильської АЕС	97050	96034
Для відшкодування твердого палива	13484	10559

Джерело: [24].

У 2022 році Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, спільно із Міністерством цифрової трансформації, за підтримки проєкту USAID/UK aid «Прозорість та підзвітність у державному управлінні та послугах/TAPAS», запустило Реєстр пошкодженого та знищеного майна. Цей реєстр став основою для всіх відновлювальних ініціатив.

Згідно з інформацією, отриманою від територіальних громад, руйнувань зазнали 141 населений пункт у 27 громадах Житомирщини. Найбільше пошкоджень та руйнувань зафіксовано в Народницькій, Малинській й Житомирській громадах, де кількість зруйнованих та пошкоджених об’єктів коливається від 694 до 1123 одиниць [24].

В Овруцькій, Коростенській, Станишівській, Чуднівській та Вільшанській громадах зруйновано чи пошкоджено від 233 до 332 об’єктів. У Гладковицькій,

Ушомирській й Новогуйнівській громадах кількість зруйнованих та пошкоджених об’єктів складає від 118 до 174 одиниць. У Червоненській та Звягельській громадах пошкоджено та зруйновано 65 та 66 об’єктів відповідно. В інших постраждалих громадах кількість пошкоджених та зруйнованих об’єктів варіюється від 1 до 24. Це такі громади, як Хорошівська, Потіївська, Городоцька, Черняхівська, Радомишльська, Оліївська, Брусилівська, Волицька, Тетерівська, Швайківська, Бердичівська, Райгородська, Андрушівська, Ружинська й Гришковецька. Найбільше постраждали громади, що знаходилися під окупацією, а також місто Житомир [6].

З 10 травня 2023 року Міністерство відновлення запустило програми підтримки громадян, чиє житло було пошкоджено або знищене внаслідок російської агресії. В Житомирській області зареєстровано 4840 об'єктів, які постраждали від російської агресії. Серед них 4372 будівлі належать до житлового фонду, що становить 85% від загальної кількості. На сьогодні відновлено 3323 об'єкти, що становить 68,5% від загальної кількості пошкоджених. Відновлення проводилося за рахунок державного й обласного бюджетів, а також коштів громадян, балансових утримувачів й благодійних організацій, шляхом закупівлі будівельних матеріалів, таких як металопластикові вікна, для відновлення пошкоджених будинків та об'єктів соціального значення [24].

Згідно з даними Реєстру, наразі в ньому зафіксовано 4157 об'єктів, які зазнали руйнувань, із яких 3734 об'єкт — це житлові будинки, квартири та приміщення [24].

Перший етап державної програми відновлення, відомої як "єВідновлення", включав виплати компенсацій на ремонт пошкоджених житлових приміщень. Максимальний розмір компенсації складає 200 тисяч гривень. Через електронну послугу «єВідновлення» було подано 916 заявок на отримання компенсації для ремонту житла із не значними пошкодженнями. Комісії вже ухвалили 699 рішень щодо надання компенсацій на загальну суму 73,5 млн грн. Кошти на суму 62,5 млн грн отримали 675 власників пошкоджених осель Житомирщини [24].

У Житомирській області триває активна реалізація програми «єВідновлення», яка передбачає виплату компенсацій за пошкоджене житло внаслідок бойових дій. Станом на кінець 2024р. комісії прийняли 845 рішень про виплату компенсації на загальну суму 85,4 млн грн. Громади і з найбільшими виплатами: Овруцька — 172 рішення на 13,8 млн грн; Малинська — 152 рішення на 23,4 млн грн; Житомирська — 137 рішень на 16,1 млн грн [24].

РОЗДІЛ 3. НАПРЯМКИ КОМПЛЕКСНОГО ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ЖИТОМИРСЬКОГО РЕГІОНУ

В Україні останнім часом значно зросла увага до забезпечення безпеки та стійкості важливої інфраструктури, що обумовлено підвищенням загроз національній безпеці, зокрема через військові конфлікти, економічні санкції, а також техногенні й природні катастрофи. Це вимагає посиленої діяльності місцевих органів влади щодо планування та впровадження заходів, спрямованих на покращення безпеки й стійкості критичних об'єктів.

Аналіз розвитку місцевих програм безпеки інфраструктури в Житомирській області показує, що 35 територіальних громад вже створили та впровадили заходи для розв'язання цих завдань. Програми орієнтовані не лише на захист від загроз, а й на забезпечення стійкості роботи об'єктів в умовах змінних викликів [24].

Ці програми сприяють забезпеченню безпеки, стійкості, прогнозуванню загроз та оперативному відновленню інфраструктури після кризових ситуацій. Вони охоплюють об'єкти, які мають життєво важливе значення для громади, зокрема енергетичні та водопостачальні системи, охорону здоров'я, транспорт і соціальні послуги.

Програми також включають заходи щодо вдосконалення системи реагування на надзвичайні ситуації, організацію аварійно-відновлювальних робіт і створення запасів матеріальних та технічних ресурсів. Одним з важливих аспектів є підготовка персоналу для ефективної роботи в умовах криз. Основною умовою успіху таких програм є їх належне фінансування. Джерела фінансування включають місцеві бюджети, державні фонди та інші дозволені джерела. Важливо правильно планувати витрати, щоб вони відповідали потребам громади та можливим змінам у ситуації [17].

Одним із основних викликів для місцевих органів влади при реалізації програм є потреба в стратегічному плануванні й управлінні ризиками. Цей процес передбачає оцінку можливих загроз, виявлення вразливих місць й розробку відповідних планів дій. На основі цього формується інтегрований

підхід до забезпечення стійкості критичної інфраструктури, який включає як технічні, так і соціальні, економічні та екологічні аспекти безпеки.

З огляду на повномасштабну агресію з боку рф, Кабінет Міністрів України оновив Державну стратегію, що була затверджена постановою КМУ від 13 серпня 2024 року № 940 «Про внесення змін до Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки». У зв'язку з цими змінами, необхідно адаптувати Стратегію розвитку Житомирської області до 2027 року, а також відповідно оновити План заходів з її реалізації. Зміни будуть відображені в Програмі комплексного відновлення області на 2024-2030 роки, що розробляється на основі Розпорядження Житомирської обласної військової адміністрації від 08.06.2023 № 236 [21].

При розробці пропозицій для актуалізації стратегії Житомирської області важливо приділити увагу SWOT-аналізу та ретельно розглянути всі його складові. Сильні сторони допоможуть виявити переваги регіону, які потребують збереження та розвитку. Слабкі сторони вказують на напрямки для поліпшення та на потенційні обмеження, які потребують вирішення. Можливості відкривають нові перспективи для розвитку й напрямки для стратегічного планування. Загрози підкреслюють небезпеки та виклики, які можуть вплинути на розвиток області, вимагаючи коригування стратегії. Аналіз цих компонентів дасть змогу оцінити поточну ситуацію в області й визначити найкращі шляхи її розвитку.

Таблиця 3.1.

Аналіз сильних та слабких сторін SWOT-аналізу Стратегії розвитку Житомирської області.

Сильні сторони	Слабкі сторони
1. Зручне географічне розташування регіону, наявність важливих транспортних коридорів і близькість до столиці дозволяють активно використовувати транзитний рух товарів й послуг, а також сприяють співпраці з сусідніми областями, збільшенню обсягів реалізації продукції та надання різноманітних послуг. 2. Безпосередня межа із Республікою Білорусь.	1. Низький рівень доданої вартості й концентрація сировинного виробництва в регіоні, зокрема, через відсутність інтелектуального внеску. 2. Реєстрація підприємств і центрів управління по за межами області, що призводить щодо концентрації фінансових ресурсів і прибутків за її межами. 3. Не достатня інноваційна активність у виробничому секторі й

3. Широкий і різноманітний запас корисних копалин. 4. Клімат, сприятливий для життя та ведення господарської діяльності. 5. Розвинута система водних артерій та родючі ґрунти, що забезпечують високі показники природної родючості. 6. Великі лісові площі та різноманітні вид деревини, зокрема ті, що мають високу економічну цінність. 7. Різноманітне сільськогосподарське виробництво, включаючи органічне, а також наявність конкурентоспроможних аграрних виробників. 8. Розвинена промислова база. 9. Велика кількість природоохоронних територій, пам'яток культури й історії, а також музеїв. 10. Підвищення ефективності підприємств, орієнтованих на експорт. 11. Можливості для інвестицій завдяки наявності вільних земельних ділянок й об'єктів, зокрема зростаючий інтерес із боку іноземних інвесторів, зокрема з ЄС. 12. Забезпечення кваліфікації робітничих кадрів завдяки розвитку професійно-технічних навчальних закладів, що відповідають вимогам економіки. 13. Наявність потужної науково-дослідної інфраструктури, зокрема для аграрного сектору, та навчальних закладів, які готують фахівців для промисловості, сільського господарства та соціальної сфери. 14. Створення сприятливих умов для ведення бізнесу. 15. Активна участь науковців в міжнародних проектах й програмах, а також розробка готових продуктів. 16. Успішне проведення реформ децентралізації та формування фінансово спроможних громад. 17. Впровадження механізмів соціального партнерства й співпраця із бізнес-спільнотою. 18. Стабільність у соціальній сфері й висока громадянська активність.	обмежене застосування цифрових технологій. 4. Постійна не рівномірність розподілу інвестицій серед адміністративно-територіальних одиниць. 5. Процеси ерозії ґрунтів, які негативно впливають на родючість землі. 6. Обмежений розвиток соціальної та комунальної інфраструктури в сільській місцевості через дефіцит фінансування місцевих бюджетів. 7. Поганий стан місцевих доріг, особливо в сільських районах, а також недосконалий благоустрій населених пунктів. 8. Диспропорційний розвиток громад на території області. 9. Відтік молоді до інших регіонів чи за кордон для здобуття освіти та працевлаштування, зокрема, міграція молодих сімей. 10. Невтішна демографічна ситуація, погіршення вікової структури населення і скорочення працездатного населення. 11. Не достатня активність деяких територіальних громад у реалізації регіональних проєктів розвитку, зокрема інфраструктурних, й у залученні державного фінансування. 12. Відсутність зацікавленості бізнесу у співфінансуванні проєктів регіонального розвитку, спрямованих на покращення умов для бізнесу й розвитку людського капіталу. 13. Зростання викидів шкідливих речовин в атмосферу. 14. Низька якість води, що постачається для пиття. 15. Присутність агрохолдингів, зареєстрованих в інших регіонах, у сільськогосподарському виробництві, що не сприяють розвитку місцевих громади. 16. Проблеми з утилізацією і переробкою твердих побутових відходів. 17. Не достатній рівень екологічної свідомості та культури серед населення. 18. Не достатньо ефективне використання державних та комунальних майнових ресурсів для розвитку бізнесу.

Таблиця 3.2.

Аналіз можливостей та загроз SWOT-аналізу Стратегії розвитку Житомирської області

Можливості	Загрози
1. Потенціал, пов'язаний із загальним економічним зростанням в Україні. 2. Перспективи, обумовлені поліпшенням законодавства, що регулює питання регіонального розвитку. 3. Перспективи, пов'язані із реалізацією державних ініціатив що до стимулювання енергоефективності в житловому секторі. 4. Можливості, що виникають унаслідок впровадження державних цільових програм й додаткового фінансування для розвитку регіону. 5. Можливості, які з'являються через зростання попиту на сільськогосподарську продукцію, зокрема органічну, як на внутрішніх, так і зовнішніх ринках, а також тренди в світі та в Україні, пов'язані із "чистими продуктами" й "здоровим харчуванням". 6. Перспективи співпраці із іншими регіонами України й міжнародними партнерами. 7. Можливості для розвитку транскордонного співробітництва із Республікою Білорусь. 8. Перспективи, пов'язані із розвитком й покращенням якість доріг державного значення на території області, що стимулює розвиток логістики. 9. Можливості через збільшення попиту на локальні подорожі, включаючи сільські регіони, а також інтерес до українських історичних пам'яток, культур, традицій і звичаїв. 10. Можливості, що виникають унаслідок збільшення квот на експорт української продукції до ЄС згідно із Угодою про асоціацію між Україною та ЄС. 11. Перспективи, що з'являються завдяки проведенню інвестиційних форумів на національному рівні.	1. Не стабільність економічної ситуації як зовнішніх, так і внутрішніх умов. 2. Високий рівень вартості кредитних ресурсів. 3. Введення митних обмежень, зниження квот на український експорт, які встановлюються іншими державами. 4. Витік іноземних інвестицій. 5. Загострення не рівномірного розподілу інвестицій між регіонами. 6. Підвищення вартості енергетичних ресурсів для всіх споживачів. 7. Процеси інфляції й знецінення національної валюти. 8. Тривалий відтік трудових ресурсів за кордон. 9. Відсутність нормативної бази для регулювання діяльності агрохолдингів в сільських районах. 10. Наявність форс-мажорних обставин та не передбачених ситуацій.

Джерело: сформовано adтором на основі [24].

Сценарії, що були включені в стратегію, можуть бути застарілими й не відображати реальних умов і поточної ситуації. У зв'язку з цим, необхідно провести актуалізацію стратегії, що передбачає перегляд та оновлення цього елемента. Це особливо важливо в умовах не визначеності щодо розвитку подій

в Україні, особливо після завершення війни. Наразі не має чіткої відповіді на питання, як відновиться країна, і чи буде відновлення ефективним без підтримки ззовні. У цьому контексті слід врахувати, що менш постраждалі регіони можуть стати рушійною силою для відновлення інших областей. Тому стратегія розвитку Житомирської області повинна бути готовою використовувати свій потенціал для стимулювання розвитку всієї країни [17.]

Таким чином, актуалізація сценаріїв розвитку є важливим етапом в оновленні стратегії розвитку Житомирської області. Це дозволить точніше оцінити можливості та загрози, що впливають на регіон, та розробити заходи, спрямовані на досягнення найкращих результати у складних умовах сучасності. Окрім того, важливо забезпечити узгодженість стратегії з оперативними цілями Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки. Це сприятиме більш ефективній взаємодії між різними рівнями управління та максимізації результатів. Якщо стратегічні цілі змінюються, необхідно перевірити їх узгодженість з оперативними цілями та, за потреби, внести відповідні корективи для досягнення загальних цілей

Таблиця 3.3.

Аналіз стратегічних і оперативних цілей Стратегії розвитку Житомирської області.

Стратегічні цілі		
1.Посиленняконкурентних економічних переваг регіону	2. Створення сучасного, комфортного і безпечного життєвого середовища в територіальних громадах	3. Стійке поліпшення якості життя та нагромадження людського потенціалу
Оперативні цілі		
1.1. Активізація зростання регіональної економіки 1.2. Допомога у розвитку малого і середнього підприємництво, у т.ч. в ІТ-секторі (зміни від 24.11.2020 № 15) 1.3. Стимулювання розвитку сільсько-господарського виробництва 1.4. Органічні рослинництво й тваринництво а також виробництво органічних продуктів харчування–	2.1. Допомога для розвитку туризму, збереження й розвиток історико - культурної спадщин 2.2. Просторове планування, осучаснена комунальна інфраструктура, енергозбереження й підтримка альтернативної енергетики 2.3. Якісні місцеві дороги (мости та шляхопроводи),	3.1. Зміцнення здоров'я населення та підвищення демографічного потенціалу 3.2. Якісна конкурентоздатна освіта й соціальний захист кожного *(*зміни від 24.11.2020 № 15) 3.3. Забезпечення доступності культурних благ, допомога у творчій самореалізації людини, розвиток національно-

конкурентоспроможності регіональної економіки, змінені у регіональну смарт-спеціалізацію	транспортна доступність, належний благоустрій, чисте й безпечне довкілля (зміни від 24.11.2020 № 15) 2.4. Цифрова трансформація, електронні адміністративні послуги та професійні кадри – основа ефективного врядування (зміни від 24.11.2020 № 15) 2.5. Забезпечення громадської безпеки й належний захист від над звичайних ситуацій	патріотичного виховання й формування всебічно розвинутого молодого покоління *(зміни від* 24.11.2020 № 15*)*

Джерело:сформовано автором на основі [24].

Таким чином, процес оновлення Стратегії розвитку та Плану дій для Житомирської області має базуватись на загальному напрямку національної стратегії, зокрема враховуючи зміни, внесені в державну Стратегію регіонального розвитку. Подальші кроки, як правило, мають фокусуватись на створенні безпечних, економічно та соціально привабливих умов для жителів, а також на реінтеграції ветеранів і їхніх родин, укріпленні інституційних та фінансових можливостей органів місцевої влади, і забезпеченні узгодженості політики регіонального розвитку з іншими важливими секторами. Важливим акцентом є відновлення інфраструктури із урахуванням вимог безпеки, доступності для всіх верств населення, включаючи вразливі групи. Оновлений документ також має забезпечити чітке розмежування повноважень між органами державної та місцевої влади різних рівнів, що є необхідним для успішної децентралізації та розвитку територіальної організації влади.

Програма комплексного відновлення включає аналіз обласних програм розвитку. Загальна сума фінансування заходів для відновлення Житомирської області складає 17733,88 млн. грн [24].

Відновлення інфраструктури Житомирщини повинно здійснюватися за рахунок коштів з державного бюджету, обласного бюджету та місцевих бюджетів, відповідно до норм Бюджетного кодексу України, а також із використанням інших фінансових ресурсів, дозволених законодавством.

До джерел фінансування включено власні кошти суб'єктів господарювання, що працюють у різних сферах інфраструктур, таких як дорожньо-транспортна мережа (включаючи АТ «Укрзалізниця»), оператори поштових послуг, оператори газотранспортної системи та газорозподільних мереж, забудовники, медичні та освітні заклади, банківські установи, інтернет-провайдери. Також враховані кошти з державних фондів, серед яких Фонд відновлення, Фонд ліквідації наслідків агресії РФ, Фонд енергоефективності, благодійні фонди, фонди підтримки старт - апів і туристичної інфраструктури. Додатково фінансування може бути залучено через приватні інвестиції (як вітчизняні, так і міжнародні), спонсорську допомогу, благодійні внески, а також через проекти міжнародної технічної допомоги, зокрема від USAID, UNDP, JICA, GIZ, грантові кошти та кредити від таких установ, як ЄІБ, ЄБРР, Світовий банк. Один із можливих механізмів фінансування — це Ukraine Facility, створений Європарламентом і Радою ЄС, який передбачає надання Україні підтримки на суму 50 млрд євро протягом 4 років. Іншим важливим джерелом є програми розширеного фінансування МВФ (EFF) [24].

Для відновлення культурної складової інфраструктури Житомирської області, зокрема для відновлення пошкоджених пам’яток культурної спадщини, реалізується проект «Лабораторія відбудови України».

Однак фінансування проектів буде можливим лише за умови їх внесення в екосистему DREAM. Вибір проектів для фінансування має здійснюватися згідно із Методикою пріоритизації, затвердженою Міністерством відновлення України.

ВИСНОВОК

Інфраструктура охоплює широкий спектр аспектів не лише людської життєдіяльності, але й забезпечення функціонування виробничих процесів та регіону в цілому. Термін "інфраструктура" походить від латинських слів infra (під, нижче) та structure (розташування, будова), що дослівно означає основу або підґрунтя будь-якого об’єкта. Залежно від територіального охоплення інфраструктуру класифікують на: національну, регіональну та локальну.

Інфраструктура регіону - невід’ємна складова регіонального фінансового простору, що представляє собою сукупність взаємозалежних й взаємодіючих елементів, що створюють комплекс життєдіяльності населення регіону, матеріального виробництва чи розв’язання потреб суспільства. За функціональним призначенням інфраструктуру поділяють на: виробничу; соціальну та інституційну.

До виробничої інфраструктури відносять: транспортну інфраструктуру, інфраструктуру зв’язку, товарну інфраструктуру та природоохоронну інфраструктуру. Соціальна інфраструктура включає в себе: освітню, медичну інфраструктуру, інфраструктуру соціального забезпечення, житлово-комунальну та культурну інфраструктуру.

У другому параграфі було здійснено соціально-економічну характеристику Житомирської області. Так, Житомирська область, яка заснована у 1937р., є важливим регіоном України, що славиться своєю історією та грає ключову роль у розвитку економіки і соціальної сфери країни. Житомирська область володіє великим земельним ресурсом, який на 1 січня 2022 р. складає 2982,7 тис. га. Забудовані території є важливим індикатором економічного розвитку. У 2023 році площа забудованих земель становила 3,7%, що є на 9,7% менше порівняно з 2021 р. Аналіз міграційних процесів в межах територіальних громад Житомирської області за період з 2021 по 2023 р. показує значні зміни у кількості осіб, які виїхали з регіону та внутрішньо переміщених осіб. За часткою валового регіонального продукту в 2,1%, Житомирська область

знаходиться в нижньому середньому діапазоні серед інших областей України, що свідчить про її помірний вклад в національну економіку.

З початку масштабного вторгнення з боку Росії, Житомирщина стала об'єктом майже півтори сотні атак, включаючи обстріли авіабомбами, ракетами, артилерією та іншими засобами. Загалом, кумулятивні втрати місцевих бюджетів області внаслідок війни становлять 3,9 млрд. грн. У 2023 р. економіка Житомирської області змогла адаптуватися до умов воєнного стану та відновити свою діяльність, як і соціальні виплати.

У розділі 2 було розглянуто стан та проблеми розвитку виробничої та соціальної складових інфраструктури Житомирського регіону**.** Першою складовою виробничої інфраструктури є транспортна інфраструктура. Так, загальна довжина автодоріг складає 8567,5 км. В роботі розглянуто розподіл автомобільних доріг державного значення за технічними параметрами. Серед важливих проблем, що вимагають негайного вирішення, слід виділити такі: стан доріг; руйнування інфраструктури через бойові дії; порушення вагових норм; недостатньо кваліфіковані кадри. Далі проведено оцінку рівня забезпеченості населених пунктів області регулярними автобусними перевезеннями до центрів громад, районних і обласного центрів та Укрзалізницею.

Наступною складовою виробничої інфраструктури є поштове обслуговування, яке є важливою частиною інфраструктури кожного регіону.

Інфраструктура виробничого сектора складає 69 % від загальної структури господарського комплексу, в той час як на сектор послуг припадає 31 %, що становить третину. Виробничий сектор Житомирської області включає промисловість, яка займає 61,0 % у загальній структурі, сільське, лісове та рибне господарство — 33,0 %, й будівництво — 6,0 %.

Комунальна інфраструктура та альтернативна енергетика в Житомирській області стикаються з серйозними проблемами, що впливають на життєвий рівень громадян та стабільність економічного розвитку. Основні труднощі включають знос основних засобів та фінансові обмеження.

До основних складових соціальної інфраструктури регіону належать освітні заклади, медичні установи, житлово-комунальне господарство, культурні заклади, заклади молодіжної інфраструктури та фізичної культури, центри надання адміністративних послуг (ЦНАП), заклади соціального захисту тощо.

Мережа закладів освіти включає дошкільні заклади освіти заклади загальної середньої освіти заклади позашкільної освіти заклади професійно технічної освіти заклади фахової перед вищої освіти заклади вищої освіти та заклади післядипломної освіти У Житомирській області функціонує 1309 закладів освіти. Із 609 закладів дошкільної освіти 523 (84 %) працюють очно/змішано, 75 (11 %) - дистанційно, 11 – тимчасово призупинено освітній процес.

Медична інфраструктура Житомирської області включає широкий спектр лікарень і клінік, що надають послуги з різних медичних спеціалізацій. Руйнування медичних установ через військові дії є серйозною проблемою, що обмежує доступність медичних послуг. Згідно з даними, 6 закладів (0,9%) зазнали пошкоджень, серед яких 1 (1,8%) – центр первинної медичної допомоги та 5 (1,3%) – фельдшерські пункти.

Культурні установи, зокрема клуби, бібліотеки, мистецькі школи та кіномережі, займають важливу позицію у розвитку культури серед населення. Загалом, із 815 культурних закладів, 574 потребують модернізації. Крім того, 33 заклади були зруйновані через російську агресію.

Сфера соціального захисту населення в Житомирському регіоні відіграє ключову роль у підтримці незахищених груп населення, особливо в умовах війни проти України.

Житлово-комунальна сфера охоплює різні підсистеми, які забезпечують стабільне функціонування суспільства та постачання підприємствам необхідних ресурсів (газу, води, тепла). Згідно із інформацією, отриманою від територіальних громад, руйнувань зазнали 141 населений пункт у 27 громадах Житомирщини. Найбільше пошкоджень та руйнувань зафіксовано в

Народницькій, Малинській й Житомирській громадах, де кількість зруйнованих та пошкоджених об’єктів коливається від 694 до 1123 одиниць.

У Житомирській області триває активна реалізація програми «єВідновлення», яка передбачає виплату компенсацій за пошкоджене житло внаслідок бойових дій. Станом на кінець 2023 року комісії прийняли 845 рішень про виплату компенсації на загальну суму 85,4 млн грн.

У розділі 3 було розглянуто напрямки комплексного відновлення та розвитку інфраструктури житомирського регіону. З огляду на повномасштабну агресію з боку рф, Кабінет Міністрів України оновив Державну стратегію, що була затверджена постановою КМУ від 13 серпня 2024 року № 940 «Про внесення змін до Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки». У зв’язку з цими змінами, необхідно адаптувати Стратегію розвитку Житомирської області до 2027 року, а також відповідно оновити План заходів з її реалізації. Зміни будуть відображені в Програмі комплексного відновлення області на 2024-2030 роки, що розробляється на основі Розпорядження Житомирської обласної військової адміністрації від 08.06.2023 № 236 [24].

З цією метою у розділі був проведений аналіз сильних та слабких сторін SWOT-аналізу Стратегії розвитку Житомирської області; аналіз можливостей та загроз SWOT-аналізу Стратегії розвитку Житомирської області; аналіз стратегічних і оперативних цілей Стратегії розвитку Житомирської області.

В роботі визначені такі стратегічні цілі щодо відновлення і розвитку Житомирської області: посилення конкурентних економічних переваг регіону; створення сучасного, комфортного й безпечного життєвого середовища в територіальних громадах; стійке поліпшення якості життя та нагромадження людського потенціалу.

Таким чином, процес оновлення Стратегії розвитку та Плану дій для Житомирської області має базуватись на загальному напрямку національної стратегії, зокрема враховуючи зміни, внесені в державну Стратегію регіонального розвитку. Важливим акцентом є відновлення інфраструктури з урахуванням вимог безпеки, доступності для всіх верств населення, включаючи вразливі групи.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Білик Р. Р. Детермінанти регіонального розвитку у вимірі економічної безпеки України: монографія. Львів: НАН України. ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М. І. Долішнього НАН України», 2016. С. 223–225.

2. Васильєв О.В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України. Монографія. Харків: ХНАМГ, 2017. 343 с.

3. Вахович, І., Погуляйко, Ю. Інфраструктурна модернізація економіки регіонів України: теоретико-методологічне підгрунтя та інституційні засади. *Економіка та суспільство*, 2022, (47). URL: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-46-71

4. Виклики економічного розвитку регіонів України в умовах війни та повоєнного відновлення. Науково-аналітична доповідь. URL: https://ird.gov.ua/irdp/e20230002.pdf

5. Гришина Л.О., Єфімова Г.В., Гришина Н.В. Оцінка економічного потенціалу регіону при формування стратегії його розвитку. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету.* Економічні науки, 2011. Вип. 19. С. 94–101.

6. Державний комітет статистики. URL: https://ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/sestr.htm

7. Державна регіональна політика України: особливості та стратегічні пріоритети: Монографія / за ред. З.С. Варналія. К.: НІСД, 2007. 823 с.

Дослідження рівня використання економічного потенціалу регіону: [монографія]: / За ред. О.І. Руденко В.Ф. Семенова, Одеса: Одеський національний економічний університет, 2012. 154 с.

8. Децентралізація і формування політики регіонального розвитку в Україні: наук. доп. / [Романова В. В., Шевченко О. В., Жаліло Я. А. та ін.]; за наук. ред. д-ра екон. наук Я. А. Жаліла. Київ : НІСД, 2020. 155 с.

9. Дубницький В. І., Федулова С. О., Василюк О. В. Регіональна інфраструктура: модернізація, пріоритети та перспективи розвитку. *Проблеми*

економіки. № 2, 2017. URL: https://www.problecon.com/export_pdf/problems-of-economy-2017-2_0-pages-161_168.pdf

10. Ексклюзивність регулювання соціально-економічного розвитку регіонів України: ґенеза та напрями протидії: монографія / наук. ред.: С. В. Шульц. Львів, 2022. 293 с. URL: http://ird.gov.ua/irdp/p20220003.pdf

11. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на початок 2024 року. Київська школа економіки, 2024. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf

12. Іванов Д.В. Механізми державного регулювання розвитку економічного потенціалу територій в Україні. Дис. на здоб наук. ст. к.е.н., 2021. URL: https://ipa.karazin.ua/wp-content/themes/education/filesforpages/science/dis_ivanova.pdf

13. Інфраструктура регіонів України. Пріоритети модернізації. Аналітичне дослідження. ГО «Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень», Фонд імені Фрідріха Еберта. Київ, 2017. 35 с.

14. Колодійчук І. А. Формування територіально збалансованих систем управління відходами: регіональний вимір: монографія / ДУ "Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України". Львів, 2020. 525 с. URL: http://ird.gov.ua/irdp/p20200003.pdf

15. Мамонова В.В. Методологія управління територіальним розвитком: монографія. Харків: Вид-во ХарРІДУ «Магістр», 2006. 197 с.

16. Методологія планування регіонального розвитку в Україні. Інструмент для розробки стратегій регіонального розвитку і планів заходів з їх реалізації (із застосуванням підходу смарт-спеціалізації). URL: http://green.ucci.org.ua/wpcontent/uploads/2016/11/1_METODOLOG_YA_PLANUVANNYA_REG_ONALNOGO_ROZVYTKU.pdf

17. Методика розроблення, проведення моніторингу та оцінки результативності реалізації регіональних стратегій розвитку та планів заходів з їх реалізації. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z0082-19

18. Механізми реалізації регіональної політики: оцінка ефективності та напрями удосконалення/ наук. ред. С. Л. Шульц. Львів, 2018. 208 с. (Серія «Проблеми регіонального розвитку»). URL: http://ird.gov.ua/irdp/p20180102.pdf
19. Наукові засади структурної трансформації промислового сектора економіки: міжнародний, національний та регіональний виміри: монографія / наук. ред. С. О. Іщук. Львів, 2023. 193 с. URL: http://ird.gov.ua/irdp/p20230003.pdf
20. Нежиборець В. Інноваційна інфраструктура: проблеми, перспективи, рішення. *Право та інновації.* URL: http://www.ndiiv.org.ua/Files2/2007_5/8.PDF.
21. Олійник Т.Г., Горобченко О.А. Мельник І.О.Регіональна економіка: курс лекцій. Миколаїв : МНАУ, 2017. 119 с.
22. Постанова Кабінету Міністрів України від 14.10.2022 № 1159 «Про затвердження Порядку розроблення, проведення громадського обговорення, погодження програм комплексного відновлення області, території територіальної громади та внесення змін до них». URL: https://ips.ligazakon.net/document/KP221159
23. Пістун М.Д. Сучасні проблеми регіонального розвитку: навчальний посібник / М.Д. Пістун, А. Н. Мельничук. 3-тє доп. вид. К.: Видавничо-поліграфічний центр "Київський університет", 2013. 287 с.
24. Програма комплексного відновлення Житомирської області на 2024-2030 роки. URL: https://oda.zht.gov.ua/main/gromadyanske-suspilstvo/konsultatsiyi-z-gromadskistyu/publichni-gromadski-obgovorennya/zaproshuyemo-gromadskist-do-obgovorennya-proyektu-programy-kompleksnogo-vidnovlennya-zhytomyrskoyi-oblasti-na-2024-2030-roky/
25. Просторовий розвиток економіки України: сучасні тренди трансформації та виклики європейської інтеграції: електрон. монографія / наук. ред. В. К. Кравців, І. З. Сторонянська; Львів, 2024. 452 с. URL: http://ird.gov.ua/irdp/p20240004.pdf
26. Потенціал сектору комерційних послуг регіонів України: ефективність використання та механізми детінізації / наук. ред. М. І. Мельник. Львів, 2021. 294 с. URL: http://ird.gov.ua/irdp/p20210003.pdf

27. Просторова організація бізнесу в регіонах України: форми та механізми регулювання: монографія у 2-х томах / наук. ред. М. С. Мельник. Львів, 2019. Т. 28. 330 с. URL: http://ird.gov.ua/irdp/p20190004.pdf

29. Резильєнтність ендогенного розвитку регіонів в умовах глобальних викликів та шоків: електрон. монографія / наук. ред. М. І. Мельник. Львів, 2024. 307 с. URL: http://ird.gov.ua/irdp/p20240001.pdf

30. Регіональна структурна політика: сучасні тенденції та нові виклики: монографія / [наук. ред. С. Н. Шульц]; ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долішнього НАН України». Львів, 2016. 329 с.

31. Регіональна структурна політика: сучасні тенденції та нові виклики: монографія / [наук. ред. С. Л. Шульц]. Львів, 2016. 328 с. (Серія «Проблеми регіонального розвитку»).

32. Ресурсний потенціал регіону: навч. посіб. / авт.-упоряд.: М. А. Романюк, К. Орлатий, С. І. Д. Дегтярьова та ін.; Київ : НАДУ, 2014. 725 с.

33. Реформування державного управління регіональним розвитком: стан, проблеми, перспективи / С. Л. Біла, М. О. Кушнір, О. В. Шевченко, В. І. Жук. К.: НІСД, 2012. 96 с.

34. Розпорядження Житомирської обласної військової адміністрації від 08.06.2023 № 236 «Про Програму комплексного відновлення території Житомирської області на 2023-2030 роки». URL: 2023/06/236-vid-08.06.2023.pdf

35. Розпорядження Житомирської обласної військової адміністрації від 30.10.2023 № 509 «Про внесення змін до складу робочої групи з розроблення проєкту Програми комплексного відновлення території Житомирської області на 2023-2030 роки» URL: 2023/06/236-vid-08.06.2023.pdf

36. Розпорядження Житомирської обласної військової адміністрації від 17.11.2023 № 236 «Про внесення змін до розпорядження Житомирської обласної військової адміністрації від 08.06.2023 № 236» URL: 2023/11/551-vid-17.11.2023.pdf

37. Сачук А. Перспективи посилення інституційної спроможності агенцій регіонального розвитку. Стратегія розвитку. 2019. № 13. С. 22. URL: https://drive.google.com/file/d/1-8cMjqPb8h0KTSa_OrpGXG98-9V3h4Ce/view

38. Тесля Д.В., Шульц С.Л. Ринковий потенціал регіону: сутність і його складові. *Регіональна економіка,* 2014. №2. С.27-37.

39. Територіальний розвиток і регіональна політика в Україні: Виклики та пріоритети сталого ендогенного зростання регіонів України в умовах сучасних реформ/ наук. ред. В. С. Кравців. Львів, 2018. 157 с. URL: http://ird.gov.ua/irdp/p20180701.pdf

40. Федулова С. Фундаментальна нелінійність розвитку в регіональних дослідженнях. *Проблеми системного підходу в економіці: зб. наук. пр*. 2017. ип. 1 (57). С. 125–131.

41. Фінансові детермінанти економічного зростання регіонів і громад України в умовах нестабільності: погляд крізь призму поведінкової економіки: електрон. монографія / наук. ред.: Г. В. Возняк.". Львів, 2023. 558 с. URL: http://ird.gov.ua/irdp/p20230002.pdf

42. Функціональні типи територій об'єкт державної регіональної політики: методологія ідентифікації та інструментарій стимулювання розвитку / ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України»; Львів, 2022. 493 с. URL: http://ird.gov.ua/irdp/p20220007.pdf

43. Хом'як М. С. Формування інфраструктури у регіональному фінансовому просторі. *Науковий вісник Ужгородського національного університету.*2015. Вип. 5.С.189–191. URL: https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/12469?mode=full