

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ імені В. Н. Каразіна**

**Економічний факультет
Кафедра економіки та менеджменту**

Кваліфікаційна робота бакалавра

на тему: «Державне регулювання розвитку регіональної інфраструктури»

Виконала здобувачка 4 курсу, групи ЕЛ-41
Спеціальності 281 «Публічне управління
та адміністрування»
Освітньо-професійної програми
«Публічне управління та адміністрування»

(підпис) Ніна НГУЄН

Керівник кваліфікаційної роботи:
кандидат економічних наук, доцент

(підпис) Ірина ТЕРНОВА

Рецензент: доктор філософії, доцент
кафедри управління та адміністрування
навчально-наукового інституту
«Каразінська школа бізнесу»
Харківського національного університету
імені В. Н. Каразіна

ПРУС Ю. І.

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

Факультет _____ економічний _____
Кафедра _____ економіки та менеджменту _____
Освітньо-кваліфікаційний рівень перший (бакалаврський) _____
Спеціальність 281 «Публічне управління та адміністрування» _____
Освітньо-професійна програма «Публічне управління та адміністрування» _____

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ Ганна ДОРОШЕНКО
(підпис) (ім'я, прізвище)

« 06 » _____ червня _____ 2024 року

З А В Д А Н Н Я

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ БАКАЛАВРА

_____ Нгуєн Ніни Ламівни
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи «Державне регулювання розвитку регіональної інфраструктури»

керівник роботи _____ Тернова Ірина Анатоліївна, к.е.н., доцент
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом вищого навчального закладу від « 09 » квітня 2024 року № 2101-5/786

2. Строк подання здобувачем роботи « 05 » _____ червня _____ 2024 р.

3. Перелік питань, які потрібно розробити: вивчити поняття регіональна інфраструктура як об'єкта державного регулювання; визначити особливості державного регулювання регіональної інфраструктури; провести аналіз та оцінку розвитку регіональної інфраструктури; розглянути тенденції розвитку регіональної інфраструктури; розробити напрямки удосконалення державного регулювання розвитку регіональної інфраструктури України.

4. План роботи

№ з/п	Назва етапів роботи
1	Розробка та узгодження змісту кваліфікаційної роботи бакалавра, пошук та ознайомлення з літературними джерелами за темою.
2	Робота над теоретичним розділом.
3	Коригування першого розділу згідно із зауваженнями наукового керівника. Написання другого розділу кваліфікаційної роботи.
4	Доопрацювання другого розділу згідно з рекомендаціями наукового керівника. Написання вступу, висновків кваліфікаційної роботи бакалавра; оформлення списку використаних джерел.
5	Коригування вступу, висновків та оформлення списку використаних джерел кваліфікаційної роботи.
6	Закінчення написання кваліфікаційної роботи згідно з рекомендаціями наукового керівника, подання до рецензування.
7	Подання роботи на кафедру

5. Дата видачі завдання « 04 » вересня 2023 р.

Здобувач вищої освіти

(підпис)

Ніна НГУЄН

Керівник роботи

(підпис)

Ірина ТЕРНОВА

Гарант освітньої програми

(підпис)

Ганна ЗАДНЄПРОВСЬКА

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ.....	7
1.1. Регіональна інфраструктура як об'єкт державного регулювання.....	7
1.2. Особливості державного регулювання регіональної інфраструктури.....	13
РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ.....	25
2.1. Аналіз та оцінка розвитку регіональної інфраструктури.....	25
2.2. Тенденції розвитку регіональної інфраструктури.....	31
2.3. Напрямки удосконалення державного регулювання розвитку регіональної інфраструктури України	40
ВИСНОВКИ І ПРОПОЗИЦІЇ.....	50
ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ.....	52
ДОДАТКИ.....	55

ВСТУП

Актуальність теми. Державне регулювання розвитку регіональної інфраструктури стає актуальним, оскільки інфраструктура є ключовим фактором економічного розвитку регіонів. Державне регулювання може сприяти залученню інвестицій у будівництво та підтримці інфраструктурних проєктів, що сприятимуть створенню нових робочих місць та підвищенню економічної активності. Також воно є важливим інструментом для забезпечення економічного, соціального та екологічного розвитку регіонів і залишається актуальним у сучасних умовах.

Розвиток регіональної інфраструктури в Україні в умовах війни спрямований на відновлення зруйнованих об'єктів та створення умов для повноцінного життя громадян, незважаючи на воєнні дії.

Об'єкт дослідження – процес державного регулювання розвитку регіональної інфраструктури України.

Предмет дослідження - система методів, інструментів та механізмів державного регулювання розвитку регіональної інфраструктури.

Метою дослідження є обґрунтування теоретичних засад та розробка практичних рекомендацій щодо регулювання розвитку регіональної інфраструктури.

Виходячи з мети дослідження, було встановлено такі *завдання*:

- вивчити поняття регіональна інфраструктура як об'єкт державного регулювання;
- визначити особливості державного регулювання регіональної інфраструктури;
- провести аналіз та оцінку розвитку регіональної інфраструктури;
- розглянути тенденції розвитку регіональної інфраструктури;
- розробити напрямки удосконалення державного регулювання розвитку регіональної інфраструктури України

Для досягнення поставленої мети використовувались такі наукові методи дослідження: аналіз літературних джерел – дозволив дослідити теоретичні основи управління розвитком організацій, ознайомитися з різноманітними теоріями та методами; узагальнення та систематизація – допомогли впорядкувати та узагальнити здобуті знання, зробити висновки та сформулювати гіпотези дослідження, також були застосовані аналітичні методи: соціально-економічний аналіз розвитку регіональної інфраструктури, статистичний аналіз – для обробки звітності про державне регулювання; порівняльний аналіз – використовувався для порівняння показників регіональної інфраструктури за минулі роки.

За результатами дослідження було взято участь у V міжнародній науковій конференції «Розвиток наукової думки постіндустріального суспільства: Сучасний дискурс», яка відбулася 31 травня 2024 р. Було опубліковано тези доповіді на тему: «Інтеграція принципів сталого розвитку в регіональні стратегії розвитку інфраструктури», наявний сертифікат (додаток Ж).

Структура кваліфікаційної роботи: вступ, два розділи, висновки і пропозиції, перелік джерел, що налічує 29 найменування. Основний зміст викладено на 45 сторінок тексту, робота містить 6 таблиць, 11 рисунків, 5 додатків.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

1.1. Регіональна інфраструктура як об'єкт державного регулювання

На цьогоднішній день, регіональна інфраструктура ключовим фактором соціально-економічного розвитку регіонів. Для досягнення ефективного розвитку необхідно створювати та вдосконалювати відповідні інституції.

Інфраструктура (від латинських слів *infra* – під, нижче, *structure* – будова, розташування) буквально значить основу об'єкта. В економіці цей термін означає сукупність складових частин економіки, які забезпечують функціонування економічної системи в цілому.

Концепція державної регіональної політики спрямована на поліпшення державного регулювання через заходи щодо розвитку інфраструктури регіонального розвитку

Це включає ринки харчових продуктів, землі, праці та капіталу, а також товарні біржі, оптові ринки, аукціони, ярмарки, підприємства фірмової торгівлі тощо.

Передбачено створення регіональних агентств розвитку з метою покращення умов для використання інноваційних технологій, підвищення інвестиційної привабливості регіонів, залучення внутрішніх та іноземних інвестицій, вдосконалення підготовки та перепідготовки фахівців з регіонального розвитку, а також координації програм технічної допомоги, що підтримують регіональний розвиток.

Вирішення проблем регіонального розвитку формування місцевого самоврядування та покращення взаємин між центром і регіонами залежить від створення відповідного інституційного та правового середовища для створення

та впровадження державної регіональної політики, чіткого розмежування функцій та обов'язків.

За останні десятиліття, Україна накопила собі багато проблем, які перешкоджають формуванню дієвої інституційної інфраструктури регіонального розвитку, зокрема:

- надмірна централізація державного управління та слабкість місцевого самоврядування, що проявляється, зокрема, у міжбюджетних відносинах. Перерозподіл бюджетних коштів залишається основним інструментом впливу на розвиток регіонів.

- відсутність основоположного закону про регіональний розвиток, який би чітко визначав механізми та інструменти регіонального розвитку, а також конкретні джерела фінансування проектів, які повинні виконуватися регіональними агентствами розвитку;

- відсутність центрального виконавчого органу, який би відповідав за проведення регіональної політики на основі принципів просторового планування та розвитку, а також за розвиток мережі регіональних агентств розвитку;

- недостатня розвиненість практики залучення місцевих адміністрацій та органів місцевого самоврядування до участі в діяльності регіональних агентств розвитку та організацій, які сприяють регіональному та місцевому розвитку, у процесі управління регіональним та місцевим розвитком.^{4]}

- відсутність чіткої визначеності та розподілу обов'язків, відповідальності щодо регіонального розвитку між різними рівнями влади на центральному рівні, між рівнями виконавчої влади та місцевого самоврядування, а також між органами виконавчої влади та місцевого самоврядування на місцевому рівні.

У 2011 році в Україні створено Державний фонд регіонального розвитку для фінансування стратегічних проектів регіонального розвитку та міжрегіональної співпраці. Цей фонд моделюється за зразком Європейського фонду регіонального розвитку ЄС, який інвестує у розвиток інфраструктури та створення нових робочих місць у регіонах Європи.

Фонд буде відповідати за завдання фінансувати проекти локального розвитку, які мають стратегічне значення для України, такі як будівництво доріг, енергетичних та житлово-комунальних мереж, інвестування у створення нових робочих місць та підтримка малих та середніх підприємств.

Одним із головних напрямків реформування системи управління регіональним розвитком є створення міжрегіональної співпраці через укладання відповідних угод. Це сприятиме розвитку міжрегіональних ринків та корпорацій. Утворення міжрегіональних кластерів та точок зростання може стати ефективним заходом, спираючись на досвід Європейських країн, де кілька сильних високотехнологічних підприємств у регіоні формують виробничий та маркетинговий ланцюг.

Для успішної реалізації державної регіональної політики необхідно створити мережу недержавних інституцій, спрямованих на підтримку регіонального та місцевого розвитку. Ці інституції мають посилити роль і відповідальність територіальних громад, приватних підприємців та громадян у розвитку своїх територій та забезпечити їм можливість брати активну участь у вирішенні важливих проблем регіонального та місцевого розвитку.

Існуючі агентства регіонального розвитку України є потенційною основою для вдосконалення інфраструктури регіонального розвитку. Вони спрямовані на покращення умов використання передових технологій, збільшення привабливості регіонів для інвестування, залучення більшої кількості внутрішніх та зарубіжних інвестицій, а також поліпшення навчання та перепідготовки фахівців у сфері регіонального розвитку.

На певному етапі цього процесу функції обслуговування виробництва починають відділятися і поступово перетворюються на самостійні види діяльності, які в сукупності утворюють інфраструктуру. У розвитку інфраструктури чітко виявляються дві основні тенденції: з одного боку, удосконалення інфраструктури супроводжує перехід суспільства на новий, більш високий рівень розвитку цивілізації; з іншого боку, інфраструктура відіграє фундаментальну роль як необхідна умова цивілізованого розвитку

суспільства. Особливо варто відзначити зростаючу роль держави в організації та управлінні інфраструктурою [2].

Розвинена інфраструктура сприяє пропорційності, збалансованості та ефективності регіонального виробництва, посиленню міжгалузевих зв'язків, а також позитивному вирішенню екологічних та соціальних проблем. Вона є необхідною умовою та важливим чинником розвитку і розміщення виробничих і соціальних об'єктів, впливає на стан демографічного потенціалу, раціональність систем розселення та підвищення рівня життя населення.

Основне завдання інфраструктури – сприяти розвитку економічних галузей, інтеграції виробництв і підвищенню добробуту населення [5].

За територіальною ознакою інфраструктура поділяється на: національну, регіональну і локальну.

Національна інфраструктура, як правило, має широкий спектр функцій та охоплює міжгалузеві та міжрегіональні аспекти, включаючи транспортні мережі, енергетичні системи, зв'язок та інші. Ці важливі об'єкти загальнодержавного значення, такі як залізниці, автомагістралі та аеропорти, забезпечуються державою та використовуються громадянами та підприємствами. З розвитком світової торгівлі формується міжнародна інфраструктура, яка включає транспортні, інформаційні та торговельні системи.

Регіональна інфраструктура охоплює об'єкти, що забезпечують послуги транспортування та зберігання продукції, передачі інформації та постачання матеріальних ресурсів на певній території. Вона є не лише складовою системи міжрегіональних господарських зв'язків, але й важливим фактором розвитку окремих регіонів.

Національна і регіональна інфраструктура крім міжгалузевого характеру може мати і вузькоспеціалізований характер, обслуговуючи окрему галузь або сферу економіки – енергетику, промисловість, агропромисловий комплекс, транспорт та ін. В останньому випадку інфраструктуру транспорту необхідно розглядати з одного боку, як частину господарської інфраструктури, з іншого, як частину багатогалузевого утворення – транспортного комплексу.

Локальна інфраструктура, у свою чергу, передбачає послуги та об'єкти, які необхідні для виробничої діяльності, і забезпечується державою або приватними підприємствами [3].

Методологія оцінки рівня інфраструктурного забезпечення спрямована на визначення основних характеристик, складу та змін у функціонуванні інфраструктури. Для досягнення цієї мети рекомендується використовувати комплекс показників, які можна розділити на дві складові частини.

1. виробнича інфраструктура;
2. соціальна інфраструктура.

Виробнича інфраструктура охоплює ті галузі інфраструктури, які спеціалізуються на наданні послуг для виробничого сектору економіки, забезпечуючи зв'язки та умови для виробництва товарів і послуг [6].

Соціальна інфраструктура складається з різних галузей, які призначені для задоволення соціальних потреб населення у побутових і духовних сферах, що є частиною соціального поділу праці.

Проведення аналізу інфраструктури регіонів України виконується в такій послідовності як зображено на рис 1.1.



Рисунок 1.1 – Послідовність оцінки ступеня розвиненості інфраструктури

Для визначення рівня інфраструктури необхідно провести аналіз тенденцій розвитку окремих складових. Регіональну інфраструктуру можна подати у вигляді такої схеми рис. А.1 додатку А. [9].

Кожну зі складових інфраструктури дослідники І. Садчикова та М. Коваль пропонують оцінювати за певними показниками, які легко вимірюються за допомогою статистичних даних, що є у вільному доступі.

Для аналізу будемо використовувати наступні показники:

- 1) Виробнича інфраструктура (транспортна, природоохоронна (екологічна), рекреаційна складова та складова зв'язку)
- 2) Соціальна інфраструктура (складова житлово-комунального господарства, освітня, медична, культурна складова та складова соціального забезпечення)

Кожна із складових інфраструктури включає певні показники, які легко вимірюються за допомогою статистичних даних, що є у вільному доступі [7].

Після відбору та групування показників дослідниками І. Садчиковою та М. Коваль було здійснено розрахунок інтегрального індексу розвитку інфраструктури в регіональному розрізі.

Наприкінці 60-х на початку 70-х років ХХ ст. починає з'являтися дедалі більше досліджень з теорії інфраструктури, серед яких варто відзначити роботи таких науковців, як Є. Симоніс, Ж. Штолер, В. Михальський, Д. Рей та ін. У роботах Д. Кларка, А. Маршалла, А. Хіршмана та інших учених-економістів спостерігається розширення сутності поняття інфраструктура, яка, на їхню думку, включає не тільки галузі транспорту, зв'язку, матеріально-технічне забезпечення, а й невиробничу галузь та інституціональну інфраструктури.

Основні концепції дослідження категорії інфраструктура з врахуванням ролі, яку відіграє інфраструктура в економіці наведено на рис. Б.1 додатку Б.

Враховуючи вищезгадані концепції щодо сутності "інфраструктури", можна виділити найпоширеніші підходи до розуміння цієї категорії, які представлені на діаграмі В.1 у додатку В.

Системний підхід до інфраструктури передбачає розгляд її як комплексної системи та як колекцію взаємозалежних компонентів, що взаємодіють між собою для досягнення спільної мети. [8].

На рис В.1 додатку В представлені основні концепції цього підходу до розуміння інфраструктури. Крім того, при аналізі інфраструктури можна використовувати вертикальний та горизонтальний підходи.

В рамках вертикального підходу економічний зміст інфраструктури розкривається в контексті конкретних сфер економіки на різних рівнях її функціонування, таких як міжнародний, національний, регіональний, сфера матеріального виробництва, окремі галузі виробництва підприємств і т.д.

Згідно з горизонтальним підходом групування інфраструктурних галузей відбувається за сферами діяльності, де вони відображають своє функціональне призначення.

1.2. Особливості державного регулювання регіональної інфраструктури

На сучасному етапі Україна та її регіони мають перед собою нові виклики, що вимагають насамперед визначення цілей державної регіональної політики та значних змін у стратегічному баченні регіонального розвитку України.

Розвиток регіонів України порушено рядом об'єктивних та суб'єктивних факторів, що призвели до його нерівномірного та диспропорційного характеру. Невизначеність стратегічних пріоритетів у регіональному розвитку під час кризових та післякризових періодів, а також недостатня готовність регіонів до зростаючого конкурентного тиску на внутрішніх та зовнішніх ринках, стали головними причинами такого становища.

Мета регіональної політики полягає в створенні умов для активного та збалансованого розвитку регіонів України з метою забезпечення їхньої соціальної та економічної єдності, підвищення конкурентоспроможності, стимулювання економічної активності та поліпшення рівня життя населення.

Крім того, вона націлена на забезпечення дотримання гарантованих державою соціальних та інших стандартів для всіх громадян, незалежно від їхнього місця проживання.

Державна стратегія регіонального розвитку має використовувати зарубіжний досвід, зокрема європейський, як важливий ресурс. У Європейських країнах існує інституція агенцій регіонального розвитку, що відіграє ключову роль у виконанні стратегій, відтоді як в Україні це завдання залишається на органах влади.

Інфраструктура є важливим елементом економічного розвитку, оскільки впливає на продуктивність і територіальний розподіл праці, а також на ефективність виробництва. Розвиток інфраструктури залежить від специфіки галузей і регіонів, адаптуючись до змін у виробничій сфері.

В Україні є актуальна потреба в прискоренні розвитку інфраструктури. Створення адекватного ринку інфраструктури є ключовим фактором для перетворення економічних відносин у країні.

Інфраструктура сучасного міста і якість міського середовища залежать від діяльності комплексу галузей міського господарства, які обслуговують населення та виробництво. Ринкова трансформація інфраструктури міст областей ґрунтується на загальнодержавній програмі "Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки» [11].

Ця Стратегія є основним планувальним документом для реалізації секторальних стратегій розвитку, координації державної політики у різних сферах, досягнення ефективності використання державних ресурсів у територіальних громадах та регіонах в інтересах людини, єдності держави, сталого розвитку історичних населених місць та збереження традиційного характеру історичного середовища, збереження навколишнього природного середовища та сталого використання природних ресурсів для нинішнього та майбутніх поколінь українців.

Ця Стратегія визначає генеральний вектор сталого розвитку регіонів та розроблена відповідно до Цілей сталого розвитку України до 2030 року, затверджених Указом Президента України від 30 вересня 2019 р. № 722 [12].

Стратегія є основним планувальним документом для реалізації секторальних стратегій розвитку, координації державної політики у різних сферах, досягнення ефективності використання державних ресурсів у територіальних громадах та регіонах в інтересах людини, єдності держави, сталого розвитку історичних населених місць та збереження традиційного характеру історичного середовища, збереження навколишнього природного середовища та сталого використання природних ресурсів для нинішнього та майбутніх поколінь українців.

Підготовка цієї Стратегії впливає з завершення строку реалізації Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року і нових викликів, що виникли протягом останніх семи років, що суттєво впливають на регіони та якість життя їх мешканців.

Протягом цього періоду Україна упровадила нові стратегічні методи та фінансові підходи для регіонального розвитку за Державну стратегію регіонального розвитку до 2020 року. Це створило правову базу для реалізації стратегічного планування та фінансування регіонального розвитку.

Починаючи з 2015 року, проведена реформа місцевого самоврядування та територіальної організації влади на базі децентралізації, відкрила нові перспективи для розвитку місцевих громад. Перерозподіл бюджетних ресурсів на користь місцевого самоврядування став значною частиною цієї реформи.

Проте, несприятливі умови розвитку для територіальних громад та регіонів не призвели до покращення якості життя мешканців незалежно від місця проживання. Також не відбулися значні зміни у підтримці партнерських відносин між регіонами та зменшенні рівня міжрегіональної та внутрішньорегіональної нерівності за показниками економічного розвитку та якості життя населення.

Перед новою регіональною політикою стоїть завдання прискорити економічний розвиток регіонів, підвищити їх конкурентоспроможність за рахунок ефективного використання внутрішнього потенціалу, створити нові робочі місця, покращити зайнятість населення та забезпечити умови для повернення трудових мігрантів на батьківщину. Це дозволить швидко та стійко підвищити якість життя населення незалежно від місця їх проживання.

Основу нової політики регіонального розвитку складає увага до основних викликів у стратегічному та просторовому плануванні, які впливають на людину, інфраструктуру, економіку та природне середовище. Ця політика передбачає створення культури партнерства та співпраці, спрямованої на взаємодію громадян та публічних інститутів у справі розвитку.

Заходи регіональної політики будуть розроблятися на основі зібраних даних, аналізів та оцінок, щоб забезпечити високі стандарти управління та реалізації цієї політики.

В табл. 1.1 подано порівняльний огляд підходів до формування та впровадження окремих складових державної регіональної політики у контексті виконання Державної стратегії регіонального розвитку.

Таблиця 1.1 – Методи створення та втілення державної регіональної політики

Методи створення та втілення державної регіональної політики		
Компоненти політики	2014-2020 роки	2021-2027 роки
Предмети політики	- фінансове сприяння менш розвиненим районам - визначення недорозвинених зон як пріоритетних об'єктів політики, які не отримували відповідної підтримки	- визначення регіонів, що потребують спеціальної підтримки від держави - створення конкурентоздатного регіону та використання потенціалу ключових активів території для отримання фінансової підтримки з бюджету країни

Продовження табл. 1.1

Метод планування	перевага галузевого підходу, що не враховує унікальні особливості різних типів територій у країні.	визначення територій, які потребують державної підтримки, та розроблення стратегій їх розвитку на основі інтегрованого підходу, що поєднує аспекти галузевої та територіальної орієнтації.
Види прєктів	фокусування субсидій і державної допомоги головним чином на інвестиціях у проекти капітального будівництва (державні інвестиції обмежені об'єктами у державній або комунальній власності)	направлення державних інвестицій у матеріальні та нематеріальні ресурси у проектів розвитку, побудованих на основі глибокої оцінки потенціалу та проблем територій, які потребують державної підтримки
Фінансування	відсутність необхідного фінансування для стратегії та програм розвитку регіонів, а також для програм секторальної бюджетної підтримки у контексті виконання заходів, передбачених планами реалізації стратегії.	кошти з державного фонду регіонального розвитку спрямовуються на програми, які сприяють виконанню конкретних завдань, визначених у стратегії регіонального розвитку.
Інституційна здатність	- створення агенцій регіонального розвитку як учасників реалізації регіональної політики - базовий рівень управління поки не має значного рівня інституційної здатності.	- гарантування здатності територіальних громад стратегічно планувати свій розвиток і ефективно управляти ресурсами з метою сприяння їхньому розвитку - утворення агенцій регіонального розвитку як активних учасників регіональної політики

Також регулювання відбувається за допомогою Міністерства інфраструктури, це головний орган у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику. Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України "Про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України", що датується від 30 червня 2015 року № 460 (зі змінами, внесеними Постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2022 року № 1400) [13].

Міністерство інфраструктури виконує покладені на нього завдання відповідно до своєї компетенції, а саме :

1) Аналізує практику застосування законодавства у своїй сфері, створює пропозиції для поліпшення його роботи та представляє їх на розгляд відповідних органів.

2) Готує проекти законів та інших нормативно-правових актів для виконання міжнародних зобов'язань України;

3) Підготовлює пропозиції для ухвалення, зміни або скасування спеціальних економічних та інших обмежувальних заходів (санкцій) та приймає участь у формуванні, впровадженні та контролі за ефективністю державної санкційної політики.

4) Підготовляє зауваження та пропозиції до прийнятих Верховною Радою України законів, які очікують на підпис Президента України.

5) Виконує нормативне регулювання у сферах, за якими відповідно до законодавства має компетенцію.

Цей етап регіональної політики включає в себе реформування адміністративно-територіального устрою та розширення компетенцій органів місцевого самоврядування. Той факт, що реформа децентралізації нав'язана на існуючі відмінності між регіонами, призводить до низки неузгодженостей і протиріч:

1. Перекладання відповідальності на органи місцевого самоврядування. Частою скаргою в Україні в контексті реформи децентралізації є слабкість місцевих політичних еліт та інституцій на місцях, що заважає їм реалізовувати

політику. Це цілком слушно, оскільки різні спільноти мали різні передумови для формування еліт.

У той же час, центральні владні органи часто передають відповідальність на органи місцевого самоврядування, не забезпечуючи достатнього контролю за їхньою діяльністю. Один з прикладів такої ситуації - це реакція уряду на пандемію COVID-19. Міносвіти поклало на органи місцевого самоврядування обов'язок освоїти залишки субвенції з 2019 року та забезпечити школи засобами індивідуального захисту.

Проте залишок коштів спочатку був нерівномірно розподілений між регіонами, і деякі громади його вже використали. У результаті це призвело до ситуації, коли не всі громади змогли забезпечити свої школи засобами індивідуального захисту [14].

2. Відсутність взаємодії між процесом децентралізації та галузевими реформами в Україні створює проблему. Паралельно з децентралізацією відбуваються інші реформи, такі як у сферах освіти, охорони здоров'я та соціального забезпечення, які також мають великий вплив на місцевий розвиток [15].

Згідно з Конституцією України, суспільні блага мають розподілятися справедливо та безпристрасно серед громадян та територіальних громад. Це означає, що держава зобов'язана забезпечувати якісні державні послуги усім мешканцям, незалежно від їхнього місця проживання.

Закон України "Про соціальні послуги" гарантує особам, які знаходяться у складних життєвих обставинах, надаються соціальні послуги з метою запобігання або подолання негативних наслідків цих обставин [16].

Після перебудови районів, кожна громада була зобов'язана створити власний територіальний орган для надання соціальних послуг або придбати ці послуги у сусідніх громад.

Але лише половина громад вдалося успішно створити такі центри. Крім того, у новостворених районах функціонують відділи соціального забезпечення, де зараз працює менше працівників, але збільшується навантаження [17].

3. Протиріччя між прагненням залучити капітал і задоволенням потреб усіх жителів. Однією з головних мет централізації є забезпечення фінансової незалежності нових громад. Однак економічний розвиток кожної громади є унікальним і відрізняється від інших.

У обговореннях та дослідженнях децентралізації в Україні основним увагу приділяється розвитку місцевої економіки та залученню капіталу. У науковому співтоваристві існує різноманітні погляди на позитивний вплив децентралізації на економічний розвиток: все залежить від загального економічного стану країни. Наприклад, країни з високим рівнем доходу отримують певні переваги від децентралізації, у той час як у країнах з низьким рівнем доходу вона може лише поглибити регіональну нерівність [17].

Наразі, державна стратегія не пропонує конкретних вирішень щодо того, як залучення інвесторів та нагромадження капіталу забезпечать всім громадянам доступ до державних послуг. Пріоритетом державної політики є розвиток соціальної інфраструктури для задоволення потреб мешканців громад.

Територіальна політика не обмежується лише створенням громад, а й передбачає спроби встановлення взаємодії між ними та координації їхніх планів і стратегій.

Один зі способів, яким можна стимулювати міжмуніципальну співпрацю, - це створення метрополії.

Централізоване управління розвитком районів та їхніми ресурсами може призвести до нерівностей, коли деякі райони отримують більше фінансування через їхнє центральне розташування, престижне житло чи значимі заходи, тоді як інші, менш популярні або віддалені, залишаються відстороненими та часто зазнають дефіциту фінансування.

В Україні регіональна політика переосмислює ієрархію рівнів управління, відзначаючи, що її мета - забезпечення високого рівня життя та доступу до соціальних благ для всіх, хто проживає в країні. Хоча успіх такої політики може з'явитися лише з часом, важливо пам'ятати, що для забезпечення високого рівня

життя усім мешканцям, незалежно від їхнього місця проживання, необхідно докласти зусиль для зменшення різниці та зміцнення єдності.

Низька ефективність місцевого самоврядування, низька ефективність громадян і низька повага до місцевого самоврядування також можна віднести до ширших особливостей політичного розвитку України. З самого початку процесу перехідного періоду політичний ландшафт України характеризувався встановленням, консолідацією та суперництвом між потужними політико-економічними групами та особами, яких зазвичай називають «олігархами».

Дослідження показали, що коли регіональні економіки контролюються певними олігархічними групами, це може придушити виборчу конкуренцію, оскільки ці впливові актори маніпулюють виборчим процесом, тиснуть на виборців, над якими вони здійснюють економічний контроль, щоб вони голосували за конкретних кандидатів у субнаціональних і національних виборчих перегонах.

Відсутність диверсифікації економіки та збереження галузей і структур зайнятості радянських часів лише посилюють вразливість громадян до економічного шантажу та тиску з боку керівників промисловості. Олігархи не лише контролюють місцеву промисловість, але й контролюють або іншим чином мають владу впливати на ЗМІ, що, у свою чергу, сприяє маніпулюванню виборцями. Рутинізація виборчої корупції та зловживань, у свою чергу, сприяє загальному розчаруванню громадян і цинізму щодо політичного класу країни та участі у формалізованій політичній участі на національному та місцевому рівнях.

Геополітичний контекст України також впливає на динаміку реформи місцевого самоврядування. З одного боку, відданість України порядку денному європеїзації призвела до впровадження низки важливих реформ, пов'язаних з децентралізацією; намагання підвищити прозорість та ефективність прийняття рішень на місцевому рівні та надання послуг; залучення громадян до місцевого управління – реформи, які мають покращити загальний соціально-економічний стан місцевих жителів України та добробут громадян.

Місцеві практики, які були опитані для цього проєкту, вказали на позитивний вплив на місцеве управління проєктів транскордонного співробітництва з державами-членами ЄС; різні можливості навчання, які пропонують органи ЄС; та дізнатись про передовий досвід у Європі.

Крім того, наше власне дослідження показує, що хоча муніципальні практики особливо високо оцінюють ініціативи ЄС, вони також часто не знають про ключові органи фінансування та можливості співпраці з європейськими партнерами. Низька поінформованість про конкретні донорські проєкти вказує на значні недоліки комунікаційної стратегії донорів, у тому числі ЄС.

Децентралізація та реформи місцевого самоврядування займають важливе місце в порядку денному політичних та економічних перетворень в Україні. Відданість децентралізації та реформі місцевого самоврядування знайшли своє відображення в низці законодавчих актів, конкретних реформах органів місцевого самоврядування та заявах національних лідерів України. Темпи реформ прискорилися після залучення України до процесу ЄП та висловлення відданості меті остаточного вступу України до ЄС.

У дусі цілей CORLEAP та COR було прийнято законодавство, що стосується представництва органів місцевого самоврядування на національному рівні через формування асоціацій місцевого самоврядування з метою спільної розробки та реалізації проєктів розвитку на місцевому рівні.

Було створено механізми обміну інформацією та консультацій із залученням національного парламенту та його відповідних органів, органів місцевого самоврядування та асоціацій місцевих органів влади. Постійно діючу Консультативну раду з питань місцевого самоврядування при Верховній Раді України було створено з метою відображення уподобань МРВ [19]. І діють механізми координації за участю національної виконавчої гілки влади та регіональних асоціацій. Зобов'язання щодо розвитку цих механізмів відображено в останніх національних актах, що стосуються реформ децентралізації.

У рамках своєї відданості децентралізації, адміністративно-територіальній реформі та реформі місцевого самоврядування Україна за останні роки прийняла низку законодавчих актів, які зараз виконуються; інші відповідні закони також розробляються або розглядаються в парламенті. Ключовими базовими документами є Концепція реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади в Україні; та План заходів із впровадження реформ.

Нинішня трирівнева територіально-адміністративна структура України складається з укрупнених громад – груп сіл, селищ та міст як об'єднані муніципалітети і які в своїй сукупності складають райони; райони в свою чергу входять до складу областей. В областях є міста, які територіально розташовані в окремих районах, але мають статус міст обласного значення.

Місто Київ, як столиця, має особливий адміністративний статус. Ключовою віхою в процесі реформування стало ухвалення у грудні 2014 року Верховною Радою змін до Податкового кодексу. Згідно з новими змінами, села, селища та міські громади отримують 100% надходжень від низки податків, у тому числі акцизного та «єдиного» податків, тобто від ФОП та від підприємств. наявність права використовувати спрощені правила оподаткування; та збори з паркування, туризму, адміністративних послуг, ліцензування, реєстрації та адміністративних штрафів. Громади також отримали право залишати за собою 25% екологічних податків і 10% місцевих податків на прибуток підприємств [20].

Заходи, згідно з якими місцева влада має залишити місцеві податки, мають на меті подолати ситуацію, коли влада громад зазвичай ходила «з кришкою в руках» на районний та обласний рівні, щоб запитати фінансування базової місцевої інфраструктури, як-от дитячі ясла, вуличне освітлення чи дорожні роботи. Крім того, було значно збільшено трансфери з центру відповідно до розширеного обсягу виконання функцій надання послуг. Одночасно зі збільшенням повноважень муніципалітетів, прихильники реформи передбачали зменшення ролі досі більш владних представників державних органів на

місцевому рівні, а роль національних призначенців у стилі префекта обмежувалась функціями нагляду.

Виклики, з якими стикається Україна, проводячи реформи децентралізації, не є унікальними для цієї країни. Насправді в Європі такі питання, як участь державних органів у прийнятті рішень на місцях; надмірна залежність муніципальних бюджетів від національних фіскальних трансфертів; проблеми у прийнятті рішень щодо оптимального розміру муніципалітету таким чином, щоб забезпечити підзвітність і чуйність перед місцевим населенням і адекватно відображати особливості місцевих потреб; питання прозорості місцевого виборчого процесу; і низький рівень взаємодії громадян з місцевою владою – широко поширений.

Однак Україна поділяє скрутне становище інших пострадянських держав у тому, що вона продовжує боротися з наслідками переходу від комунізму і, зокрема, з подоланням спадщини радянської епохи централізації влади.

Крім того, як і в багатьох інших державах Центральної Європи, питання неефективного управління на місцях, поганого управління та корупції продовжують перешкоджати реформам децентралізації. Таким чином, окрім знайомства з прикладами найкращої практики в Західній Європі, обізнаність про те, як деякі муніципалітети в Україні та в інших державах Центральної Європи, які пройшли перехід від комунізму, успішно впоралися з викликами проведення реформ децентралізації та ефективного місцевого управління, може мати високу цінність для місцевих практиків.

РОЗДІЛ 2

ДОСЛІДЖЕННЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

2.1. Аналіз та оцінка розвитку регіональної інфраструктури

Оцінка стану соціально - економічного розвитку інфраструктури проводилась за допомогою шести показників, які відображають ситуацію у сфері житлового будівництва, розвитку транспортної та дорожньої інфраструктури та доступу домогосподарств до Інтернету [21].

Напрямок 1: Кількість кілометрів автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям державного значення на кожну тисячу квадратних кілометрів у регіоні.

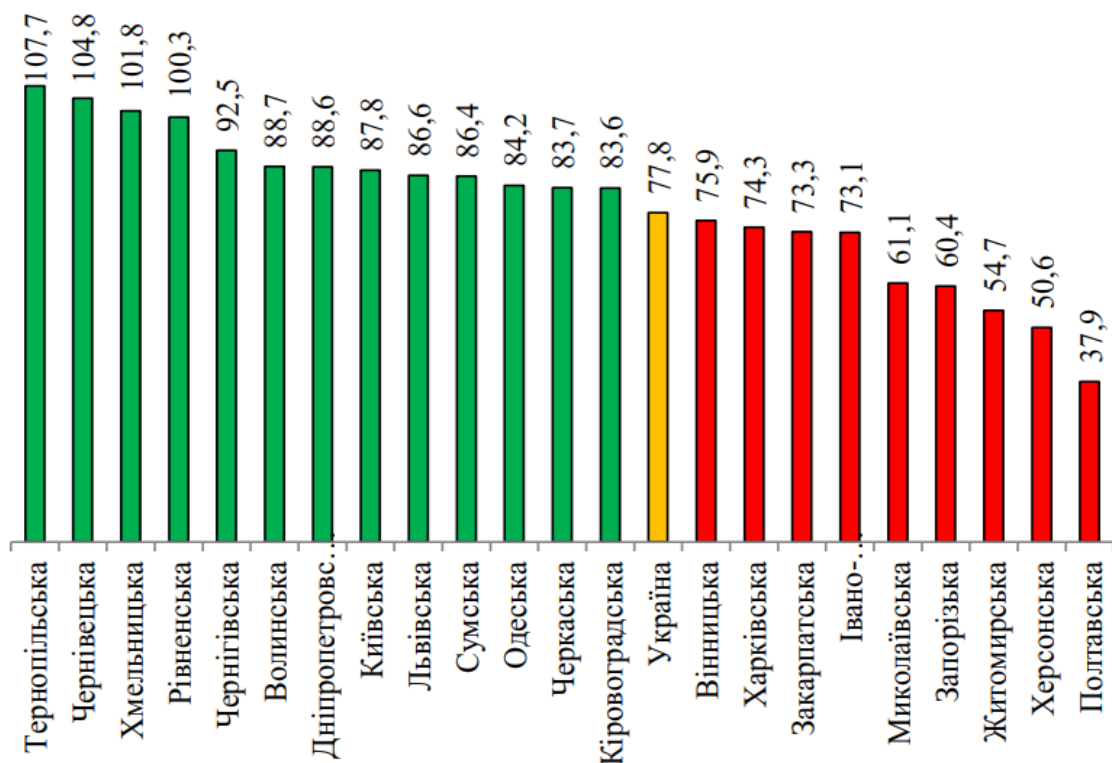


Рисунок 2.1 – Щільність автомобільних доріг загального користування

Аналіз обсягів перевезень вантажів автомобільним та залізничним транспортом вказує на зниження обсягів перевезень у 2020 році в Україні порівняно з попереднім на 6,2%.

Напрямок 2: Загальний обсяг вантажоперевезень автомобільним та залізничним транспортом, тис. тонн-кілометрів на 1000 осіб населення.

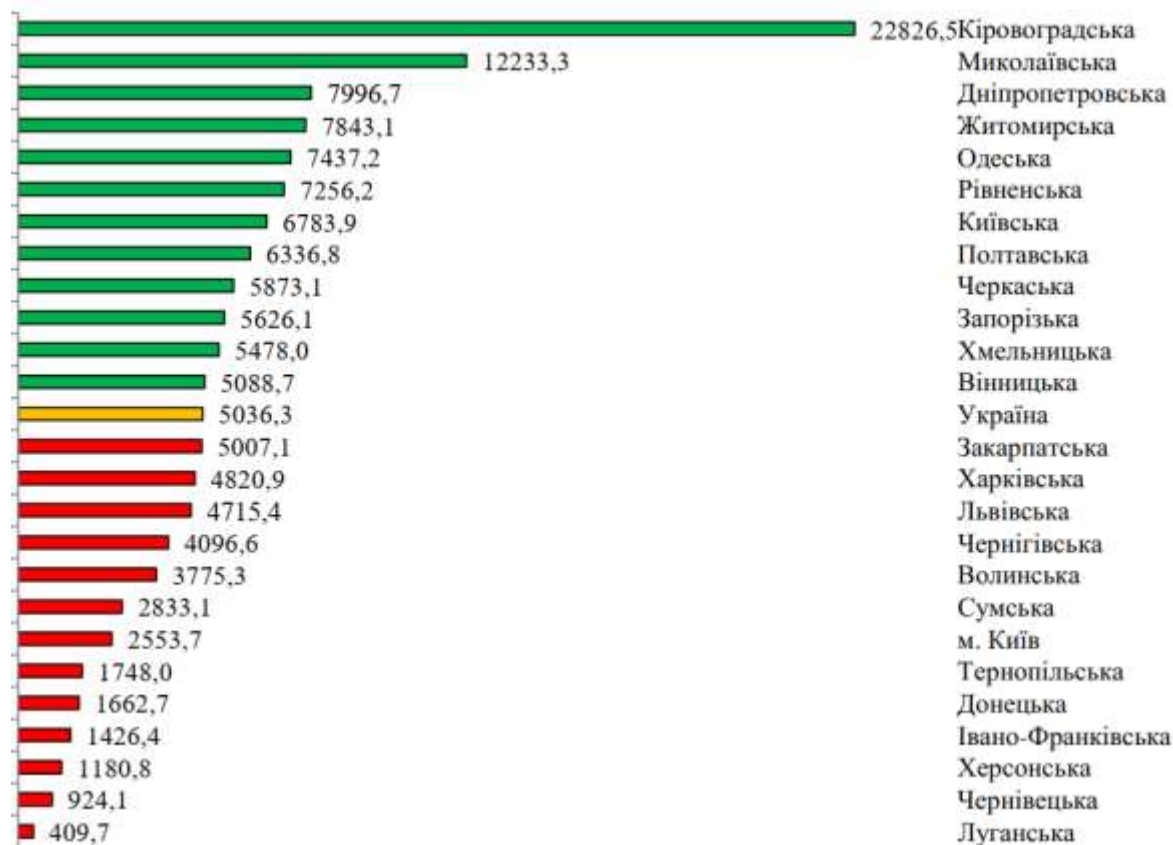


Рисунок 2.2 – Загальний обсяг вантажоперевезень автомобільним та залізничним транспортом

Скорочення обсягу вантажообороту відбулося у 22 регіонах України. Найбільше зниження спостерігалось у Чернівецькій (на 47,8 %) області.

Збільшення обсягів вантажних перевезень зафіксовано у Тернопільській (на 10,4 %) області.

Напрямок 3: Відсоток міських домогосподарств, які мають можливість користуватися Інтернетом у своєму будинку, у порівнянні з усією кількістю міських домогосподарств.

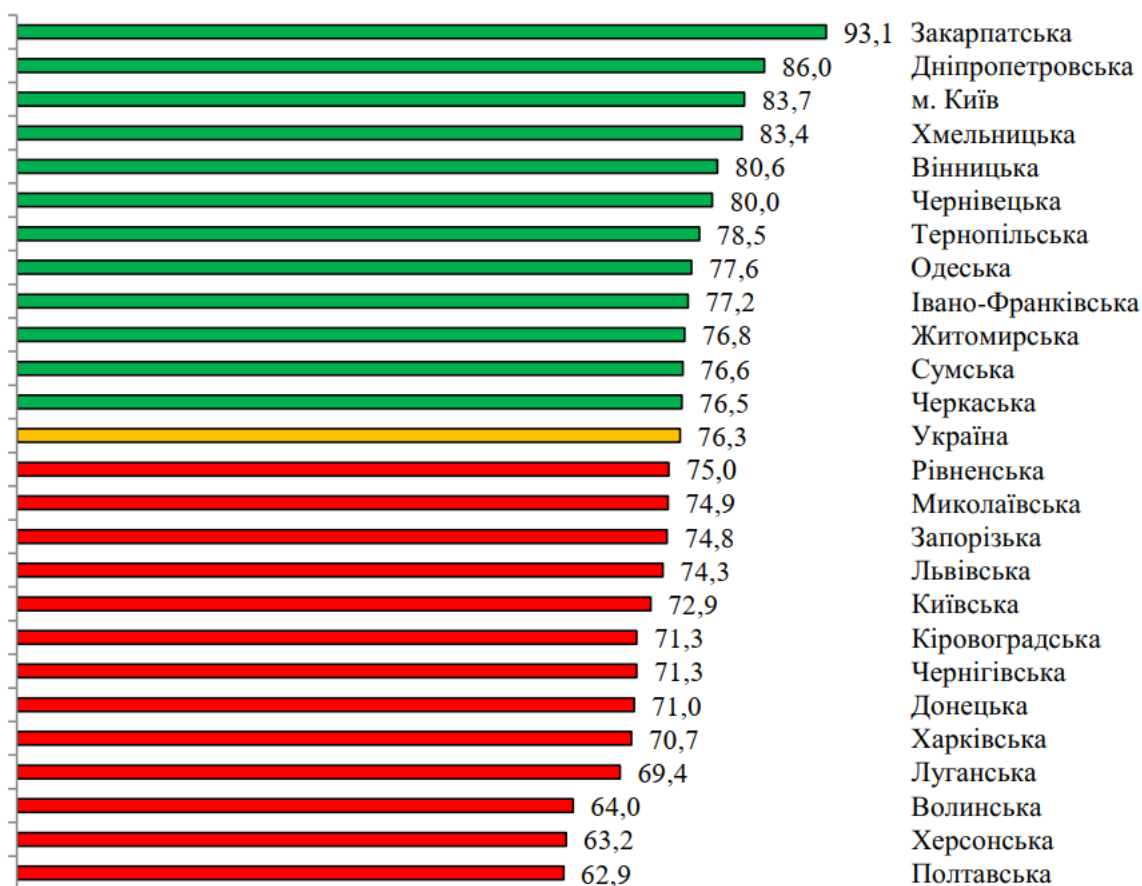


Рисунок 2.3 – Частка міських домогосподарств, які мають доступ до Інтернету вдома

Серед міських домогосподарств у 2019 році найбільший відсоток із домашнім підключенням до мережі Інтернет спостерігався у Закарпатській (93,1%). Найменший відсоток був у Полтавській (62,9%) області.

Напрямок 4: Відсоток сільських домогосподарств, що мають можливість користуватися Інтернетом у своєму будинку, порівняно з усією кількістю сільських домогосподарств.

Лідерами за рівнем підключення домогосподарств у сільській місцевості до мережі Інтернет у 2019 році були Закарпатська (64,2%) та Чернівецька (60,9%) області.

Загалом по країні частка міських домогосподарств, які мають доступ до Інтернету вдома, у 2019 році зросла до 76,3% (у порівнянні з 71,6% у 2018 році), а сільських домогосподарств – до 44,1% (з 40,6% у 2018 році).



Рисунок 2.4 – Частка сільських домогосподарств, які мають доступ до Інтернету вдома

Напрямок 5: Процентне збільшення (зменшення) обсягу введення в експлуатацію житла у порівнянні з попереднім роком.

За підсумками 2020 року, у порівнянні з попереднім роком, спостерігалось зменшення на 47,9% обсягу введеного в експлуатацію житла (у 2019 році спостерігалось збільшення на 26,9%).

У всіх регіонах спостерігалась негативна тенденція зменшення обсягу введеного в експлуатацію житла: у м. Києві (-74,4%), Дніпропетровській (-73,2%), Миколаївській (-61,5%), Черкаській (-57,5%), Одеській (-55,8%) та Сумській (-55,7%) областях, що відзначається порівняно з 2019 роком, коли ця тенденція була характерною лише для трьох регіонів.

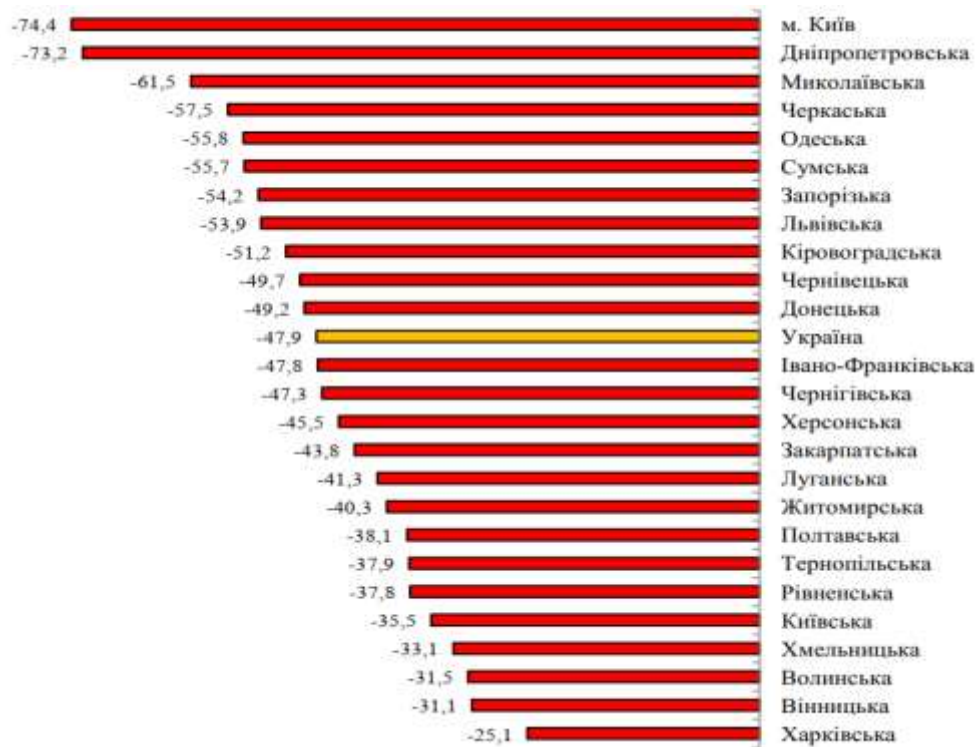


Рисунок 2.5 – Відсоткове зростання або зменшення обсягу введеного в експлуатацію житла порівняно з попереднім роком

Напрямок 6: Середня площа житлового приміщення на одну особу населення на кв. метрів.

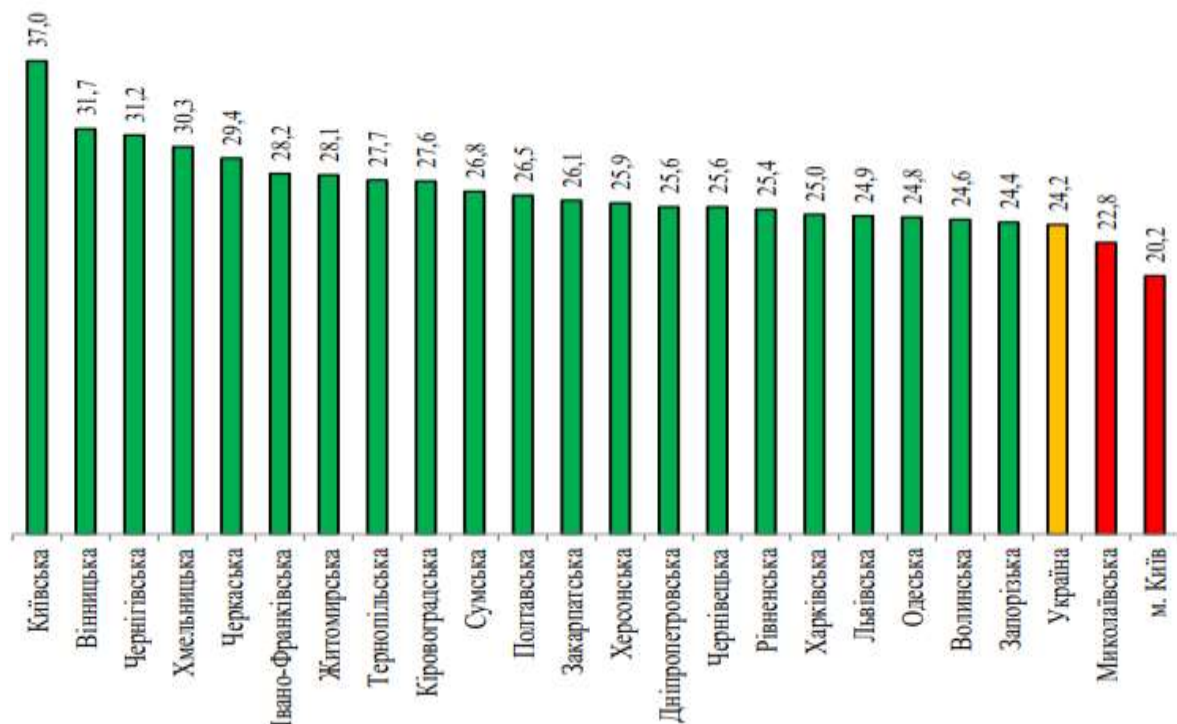


Рисунок 2.6 – Середня площа житлового приміщення на одну особу населення

За таким же принципом зробимо аналіз за 2021 рік

Таблиця 2.1 – Результат аналізу соціально-економічного розвитку регіонів за 2021 рік

Найменування регіону	Щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям державного значення	Обсяг вантажообороту автомобільного та залізничного транспорту, тис. тонн-кілометрів	Частка міських домогосподарств, які мають доступ до Інтернету вдома	Частка сільських домогосподарств, які мають доступ до Інтернету вдома	Темп зростання (зменшення) обсягу прийнятого в експлуатацію житла	Загальна площа житлового фонду в розрахунку на одну особу, кв. м
Вінницька	75.80	5671.6	83.1	56.0	113.8	32.3
Волинська	88.80	4309.7	88.8	71.6	96.0	24.9
Дніпропетровська	88.78	8124.7	90.2	71.4	144.4	26.4
Донецька	-	1859.9	81.3	66.1	101.4	-
Житомирська	54.71	8813.6	83.9	55.9	127.0	28.2
Закарпатська	73.27	5361.2	79.9	92.2	106.4	26.4
Запорізька	60.36	6392.2	88.5	66.2	116.8	24.4
Івано-Франківська	73.13	1493.7	79.0	80.2	100.7	28.6
Київська	87.83	7061.9	86.6	57.1	117.8	36.5
Кіровоградська	83.42	22492.7	76.9	52.0	95.8	28.2
Луганська	-	397.3	79.5	71.9	42.8	-
Львівська	86.60	5394.9	85.8	72.9	119.3	26.1
Миколаївська	60.98	12032.1	84.6	67.8	96.3	22.8
Одеська	84.37	7519.2	89.4	60.0	197.8	25.1
Полтавська	37.98	6239.5	78.7	60.8	80.9	26.4
Рівненська	100.35	8068.4	88.9	68.0	92.4	24.2
Сумська	86.48	2832.3	83.5	58.3	192.9	27.2
Тернопільська	107.78	1975.7	89.9	77.2	167.0	28.0
Харківська	74.32	4887.0	85.0	67.9	191.8	25.7
Херсонська	50.65	1484.1	79.2	70.6	89.2	26.3
Хмельницька	101.98	5982.0	84.9	55.9	122.2	30.8
Черкаська	83.76	6303.7	81.2	75.0	157.5	29.5
Чернівецька	104.85	888.0	91.6	72.7	114.2	25.8
Чернігівська	92.68	4059.6	82.1	39.7	100.7	31.5
М. Київ	-	2563.5	90.5	-	226.8	20.1

Оцінка обсягів вантажних перевезень автомобільним та залізничним транспортом показала збільшення перевезень по Україні в цілому на 4,6% у 2021 році порівняно з попереднім роком.

Зростання обсягу вантажообороту відзначено у 19 регіонах України. Найбільше показники зросли у Херсонській (на 23,3%) області.

Значне зменшення обсягів вантажних перевезень зафіксовано у Чернівецькій (на 22,2%) та Луганській (на 4,3%) областях.

Оцінка ступеня доступності підключення домогосподарств до Інтернету свідчить про суттєві регіональні відмінності. Серед міських домогосподарств найбільший відсоток підключень у 2020 році спостерігався у Чернівецькій (91,6%) області.

Лідерами серед домогосподарств у сільській місцевості щодо підключення до Інтернету у 2020 році стали Закарпатська (92,2%) область.

Узагальнено, в 2020 році частка міських домогосподарств, які мають доступ до Інтернету вдома, зросла до 85,6% (у порівнянні з 76,3% у 2019 році), а серед сільських домогосподарств цей показник становив 66,0% (у порівнянні з 44,1% у 2019 році).

Натомість, за результатами 2021 року, порівняно з попереднім роком, спостерігалось збільшення обсягу прийнятого в експлуатацію житла на 35,3% (у 2020 році відбулася зменшення на 23,4%).

Велика кількість регіонів відзначалася негативною тенденцією зменшення обсягу введеного в експлуатацію житла.

2.2. Тенденції розвитку регіональної інфраструктури

На початку 2022 року розпочалося вторгнення Росії в Україну, яке значно пошкодило інфраструктуру країни. У результаті бойових дій постраждали дороги, мости, залізниці, а також об'єкти енергетичної інфраструктури. Пошкодження житлових будівель та об'єктів соціальної інфраструктури суттєво ускладнили життя багатьох громадян.

Оцінка соціально-економічного розвитку інфраструктури в країні значною мірою втратила свою актуальність - це пов'язано з масовими руйнуваннями, які суттєво змінили стан транспортної, житлової та комунікаційної інфраструктури.

Відновлення регіональної інфраструктури України внаслідок війни є масштабним і складним завданням, що вимагає значних ресурсів, часу та координації зусиль як на національному, так і на міжнародному рівні.

Тому KPMG проаналізували тенденції розвитку інфраструктури, які спостерігалися до початку війни. Це дозволить краще зрозуміти, які напрямки були пріоритетними і в якому стані перебувала інфраструктура до руйнувань, спричинених військовими діями [22].

Тренд 1. Невизначеність ускладнює планування: вказує на нестабільну ситуацію в політиці, економіці та суспільстві може ускладнювати процес

планування та виконання інфраструктурних проектів (може призвести до затримок у реалізації проектів та неефективного використання ресурсів).

Тренд 2. Міста переглядають свої цінності: звертають увагу на нові цінності, такі як стале розвиток, екологічна стійкість та якісне життя для мешканців.

Тренд 3. Кордони знову стають реальними: після періоду глобалізації кордони між країнами стають більш замкненими, що може вплинути на логістику, міжнародну торгівлю та реалізацію міжнародних інфраструктурних проектів.

Тренд 4. Розвиток системи поставок в інфраструктурі: зростання значення розвитку систем поставок для забезпечення надійного функціонування інфраструктурних об'єктів та послуг (розвиток логістичних систем, транспортних мереж та складських споруд).

Тренд 5. Поява нових фінансових потоків: з'являються нові фінансові потоки, які впливають на розвиток інфраструктури (інвестиції від приватного сектору, міжнародні фонди або державні програми).

Тренд 6. Перехід до справедливого відновлення: зростання уваги до справедливого розподілу інфраструктурних ресурсів та до забезпечення доступності інфраструктури для всіх верств населення.

Тренд 7. Підвищення актуальності питань стійкості до зовнішніх впливів: підвищується уразливість інфраструктури до зовнішніх загроз, таких як природні катастрофи, кібератаки або терористичні акти.

Тренд 8. Дотримання вимог безпеки в цифровому світі: значення забезпечення кібербезпеки інфраструктурних об'єктів та даних в умовах цифрової трансформації збільшиться.

Тренд 9. Уряд отримує карт-бланш на трансформацію: уряди мають можливість проводити широкомасштабні трансформації інфраструктури з врахуванням нових викликів та можливостей.

Тренд 10. Уряди шукають партнерів: віддають перевагу співпраці та партнерству з приватним сектором, громадськими організаціями та міжнародними установами для реалізації інфраструктурних проєктів.

Загальний висновок з цих трендів може бути наступним: управління та розвиток інфраструктури стає все більш складним та змінним процесом, що вимагає гнучкості, співпраці та нових стратегій. Від урядів, бізнесу та громадян вимагається активна участь у пошуку інноваційних рішень та партнерств для забезпечення стійкого розвитку інфраструктури в умовах змінного середовища.

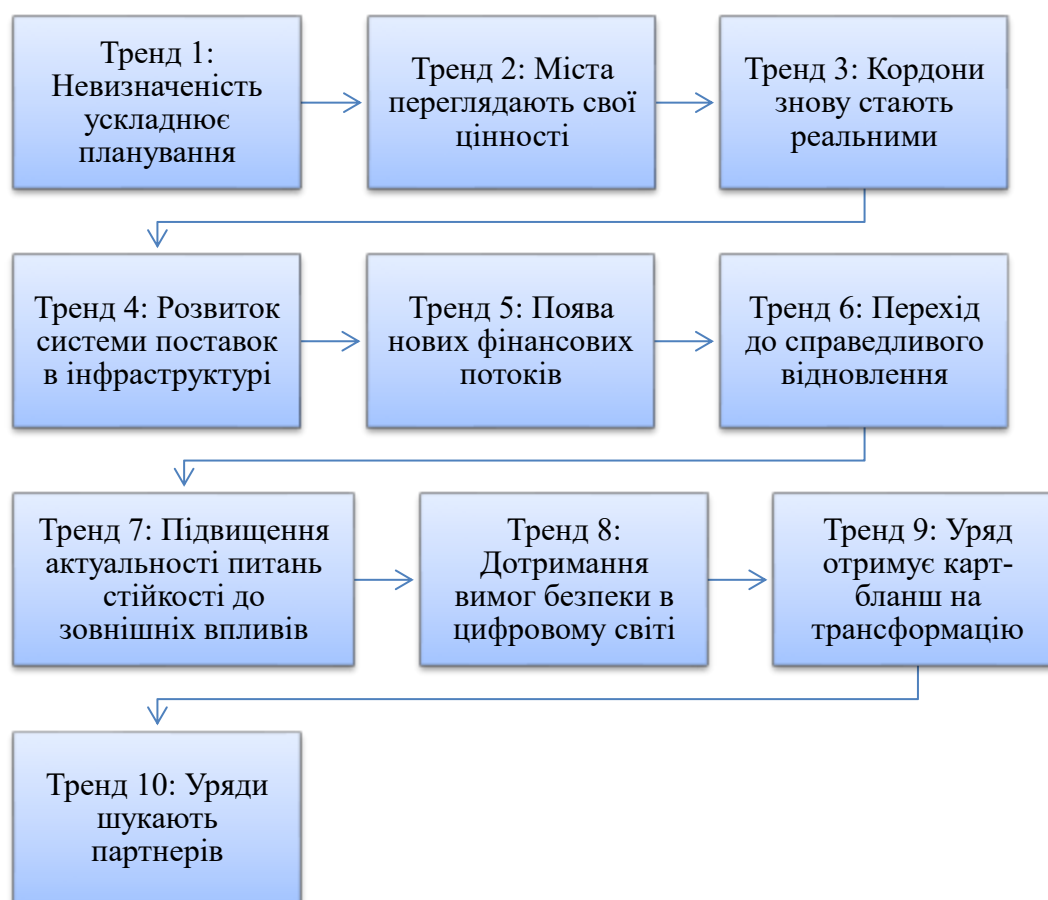


Рисунок 2.7 – Тенденції розвитку інфраструктури до початку війни

Війна, яка розпочала Росія в Україні, насунула на передній план важливість підтримки інфраструктури – захисту та збереження працездатності об'єктів, які залишилися нетронутими, а також відновлення руйнівних наслідків.

За оцінками KSE, на кінець грудня 2022 року загальна сума прямих фінансових втрат, завданих інфраструктурі України у зв'язку із вторгненням

Росії, що розпочалося 24 лютого 2022 року, оцінюється в \$35,6 млрд (вартість заміщення).

Це свідчить про те, що відновлення інфраструктури в Україні є неминучою і повинна врахувати сучасні світові тренди. Україна планує відновлюватися за принципом "Build Back Better" – не лише відновлювати те, що було раніше, але й будувати згідно з новими стандартами.

KPMG опублікував звіт "Нові тенденції в інфраструктурі", щоб допомогти учасникам галузі, урядам і приймачам рішень переглянути виклики та можливості, що стоять перед сектором інфраструктури.



Рисунок 2.8 – Нові тенденції в інфраструктурі за принципом «Build Back Better»

Короткий огляд десяти трендів, очікуваних у 2023 році у світі, які будуть важливими під час відновлення України [23].

Тенденція 1:

Війна в Україні та геополітичні конфлікти у всьому світі показують, що основи глобалізації, на які світ розраховував після Другої світової війни, стають

недостатньо міцними. Геополітичний консенсус ослаблюється, з'являється багато точок напруження і породжується нестабільність. Інфраструктура є одним з небагатьох секторів, де, ми сподіваємося, ще можна досягти консенсусу. Всі згодні з необхідністю нової та покращеної інфраструктури, яка має безпосередній вплив на громадян. У світі, де довіра руйнується, інфраструктура може бути тим чином, який об'єднує людей та уряд. Однак великим ризиком на 2023 рік є можливість сповільнення прийняття рішень через всю цю складність і невизначеність. Рекомендація для учасників сфери інфраструктури полягає в увазі до геополітичних питань та безпеки ланцюга постачання в їх стратегіях. У світі, який контролюють нестабільні тимчасові альянси, інформованість та гнучкість можуть виявитися вирішальними.

Тенденція 2:

На кліматичному саміті COP27, що відбувся в Єгипті у 2022 році, учасники визнали, що досягнення зниження глобальної температури на 1,5 градуса Цельсія виявляється недосяжною метою. Однак це не означає завершення боротьби зі зміною клімату; навпаки, тепер потрібні ще більші зусилля.

Від усіх очікується, що вони зрозуміють це і почнуть активно діяти. Основна відповідальність ляже на енергетичний та інфраструктурний сектори, які повинні знайти способи швидко вирішити питання безпеки, доступності та стійкості. Передбачається, що значні інвестиції будуть спрямовані на дослідження екологічно чистого палива, зниження викидів вуглецю та підвищення енергоефективності.

Проблема полягає в тому, що уряди, попри високі цілі та участь у престижних конференціях дуже повільно діють. Для урядів та учасників інфраструктурного сектору важливо відмовитися від застарілих підходів і замість цього керуватися принципами сталого розвитку при ухваленні рішень. Модернізація, проведена за застарілими методами, буде коштувати дорожче, буде менш ефективною та може завдати більше шкоди.

Тенденція 3:

Індустріальна епоха завершилася, настав час індивідуальних рішень для споживачів, включаючи інфраструктурних. У час масової кастомізації та персоналізації споживачам інфраструктури потрібні індивідуальні рішення, що вимагає значного розвитку цифрових технологій, нових бізнес-моделей та послуг.

Очікується, що учасники інфраструктурного ринку та уряди зосередяться більше на тому, що вони надають, ніж на методах досягнення. Замість надавання послуг, вони можуть орієнтуватися на досягнення конкретних результатів. Замість збільшення обсягів вони можуть запропонувати додаткові послуги. Замість створення універсальних рішень вони можуть розробляти індивідуальні моделі, які задовольняють потреби сучасних громадян різних вікових груп – від молодого покоління Z до старших людей, звиклих до традиційних підходів.

Тенденція 4:

Фінансова нестабільність, що почалася з пандемії COVID-19, загострилася через геополітичні кризи, зокрема війну в Україні. Це турбує власників інфраструктури та інвесторів, оскільки ціновий ризик часто лягає на підрядників. Раніше витрати були стабільними, і ціновий ризик вважався ознакою поганого управління. Зараз мало хто з підрядників знає, як врахувати інфляцію і нестабільність цін у контрактах, адже інфляція в США не перевищувала 4% за останні 30 років.

Тенденція 5:

Цифрова трансформація обіцяє значні переваги для власників інфраструктури, операторів і користувачів. Але чому процес "цифровізації" йде так повільно?

Частково це через те, що цифровізація існуючої інфраструктури складна. Труднощі з точністю даних і обмеження, обумовлені нормативними вимогами, встановленими на етапі планування та проектування, ускладнюють оптимізацію наявних активів.

Дігитальні інструменти повинні бути інтегровані на всіх етапах розвитку інфраструктури — від проєктування до експлуатації та закриття проєктів.

Також важливо, чи мають вони потрібні навички та досвід для використання цифрових можливостей і створення цінності.

Підрядники і розробники можуть очікувати тиску від клієнтів на прискорення цифрової трансформації, але швидкість прогресу, ймовірно, буде меншою, ніж передбачалося. Ключовим завданням є знайти способи прискорити цей процес.

Тренд 6:

Пандемія кардинально змінила звичайний порядок життя громадян, вводячи гібридні форми роботи, електронну комерцію, віртуальний доступ до послуг та ідеї спільної економіки.

Кожне місто та його мешканці мають свої власні особливості, тому кожний уряд повинен створити своє візійне планування, що відповідає культурі та нормам місцевого суспільства. Можливо, буде існувати багато різних концепцій, які будуть співіснувати та розвиватися в різних містах. Політики мають можливість втілити очікування та потреби свого населення в дизайні житла, транспорту та комерційних об'єктів.

Кожне місто та суспільство будуть розвиватися з урахуванням їхніх унікальних характеристик і не існує єдиного правила або рецепту, що б підходив усім. Для приватного сектора, зокрема українських та закордонних інвесторів, відкриваються значні можливості стати важливими драйверами економічного розвитку міст. Очікується, що місцеві, регіональні та національні уряди почнуть активно обговорювати потенційну цінність міст та їх роль у відновленні та розвитку. Для України це особливо актуально, оскільки міста будуть відновлюватися з урахуванням змінених потреб та звичок населення, але з підходом "Build Back Better".

Тенденція 7:

Уряди намагаються реалізувати амбіційні плани боротьби зі зміною клімату, усвідомлюючи, що це потребуватиме значних структурних трансформацій, що ймовірно будуть коштувати дорого. Тому вони активно шукають підтримку від інституційних інвесторів, які володіють активами на

суму близько 100 мільярдів доларів США. Таким чином, фінансові ресурси існують у достатній мірі для активного втручання у справи зміни клімату.

Деякі підприємства, які управляють активами, вже заявили, що збільшать вартість капіталу для проєктів, які не спрямовані на декарбонізацію, а інші заявили, що вони не планують вкладати кошти у проєкти з видобутку вугілля та інших копалин. Чи матиме це значний вплив на ринок - це поки що відкрите питання, оскільки воно залежить від реальності енергетичної безпеки та росту вартості енергії.

Тенденція 8:

Протягом тривалого періоду побудови ланцюжків постачання гасло було таким: мінімізувати витрати, запаси і залучення робочого капіталу.

Ця доктрина зазнала перевершення з початком пандемії COVID-19 та вторгненням Росії до України, що призвело до появи тріщин у глобальних торгових угодах. Компанії почали забезпечувати себе додатковими джерелами постачання та створювати запаси та резерви. Інвестування у "дружні" ринки та постачальників стало виправданим рішенням.

Сьогодні мова йде не тільки про забезпечення власних ланцюжків поставок, а й про забезпечення власною інфраструктурою. Уряди усвідомлюють, що їхні активи можуть стати вразливими до ненадійного постачання і вживають заходів для допомоги власникам інфраструктури з пошуку надійних джерел будівельних матеріалів.

Очікується, що учасники інфраструктурної галузі розпочнуть перетворювати свої ланцюжки поставок, враховуючи принципи безпеки та геополітичні ризики, ставлячи їх на більш динамічну основу.

Тренд 9:

Активи інфраструктури є великими і довгостроковими інвестиціями. Це створює непокірне бажання тримати їх у володінні, незважаючи на зміни в потребах і очікуваннях суспільства. Однак зміни у кліматі та технологічні інновації впливають на ринки, підвищуючи ризик застаріння традиційних моделей та підходів.

Багато людей неохоче покидають старе й відкривають для себе нове. Одним із наочних прикладів є перехід на електромобілі. Однак виникає питання: чи потрібно нам усім і надалі користуватися автомобілями для пересування. Розвиток доріг, заправних станцій та інфраструктури транспорту змушує нас залишатися зв'язаними з автомобілями. Навіть якщо суспільство вирішить застосовувати нові життєві підходи, ми все одно стикаємося з проблемою залишених застарілих активів, таких як вугільні електростанції, які більше не відповідають принципам сталого розвитку.

Тенденція 10:

Що насправді означає інфраструктура? Раніше це питання було простіше. Інфраструктура визначалася як те, що створювалося урядами для задоволення потреб громадян і політичних завдань. Проте сьогодні це визначення стало не таким однозначним. Інфраструктура вже не обмежується компетенцією лише уряду.

Наразі, наприклад, представники традиційного енергетичного сектору розглядають себе як учасників ринку новітніх технологій, мобільності, енергетики та інфраструктури. Великі технологічні компанії представляють себе як постачальників технологічних рішень та послуг.

В сучасних умовах інвестори, оператори та власники інфраструктури активно взаємодіють, укладають нові партнерства та формують екосистеми з метою спільно працювати над конкретними результатами та сценаріями використання.

Очевидно, що традиційне розуміння поняття "інфраструктура" змінюється. Уряди вже не єдині власники та будівники інфраструктури, і це матиме наслідки для всіх учасників сектору - держав, бізнесу, суспільства та інвесторів.

2.3. Напрямки удосконалення державного регулювання розвитку регіональної інфраструктури України

Ряд України спільно з Групою Світового банку, Європейською Комісією та ООН оприлюднили звіт щодо оновленої спільної оцінки збитків і потреб, що виникли в результаті широкомасштабного вторгнення Російської Федерації (Rapid Damage and Needs Assessment, RDNA3).

Результати оцінки слугуватимуть основою для розробки планів та методик пріоритизації. Конкретно, пріоритети, визначені в рамках звіту RDNA3, будуть вбудовані в плани заходів, що передбачені Державною стратегією регіонального розвитку (ДСРР).

Крім цього, система DREAM (Державна цифрова екосистема управління відновленням) забезпечить маркування проєктів, які відповідають потребам RDNA, що дозволить краще пріоритизувати невідкладні проєкти відновлення та надавати їм першочергову підтримку", – зауважив Віце-прем'єр-міністр з відновлення України – Міністр розвитку громад, територій та інфраструктури України Олександр Кубраков.

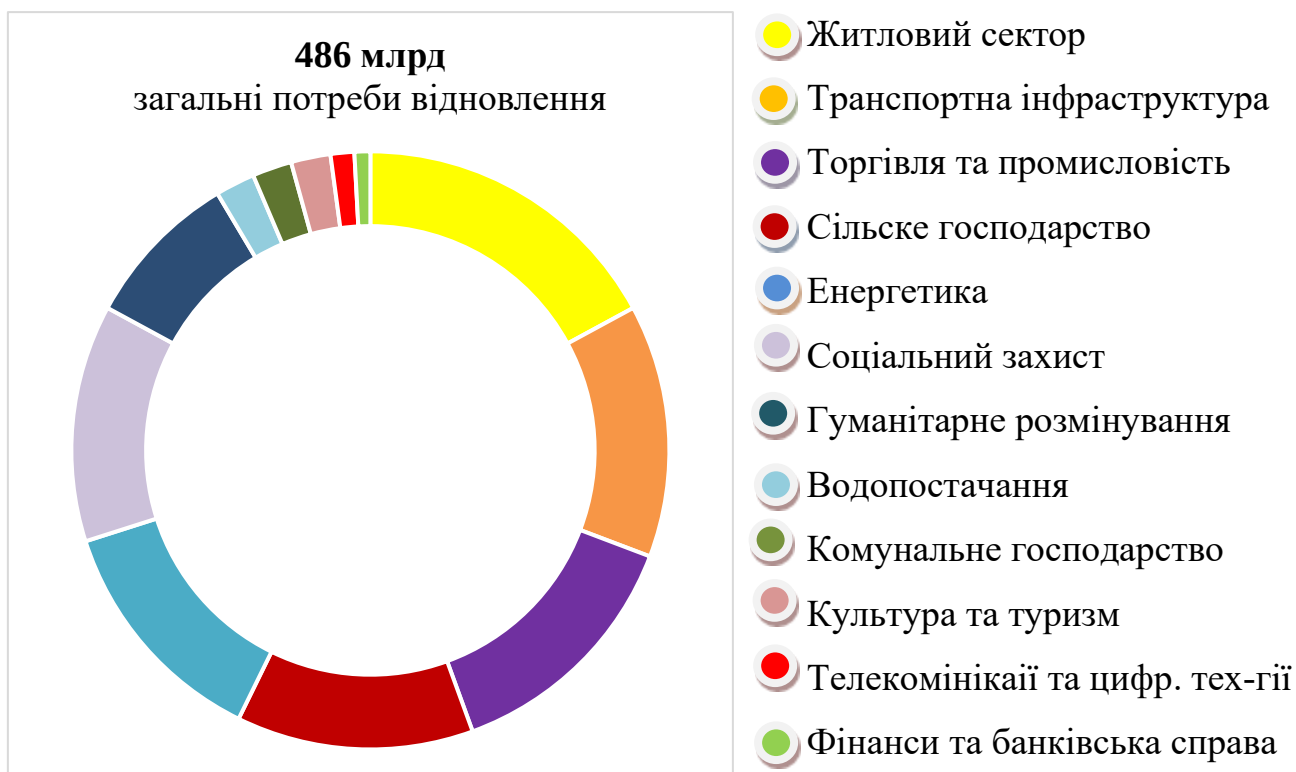


Рисунок 2.9 – Звіт про потреби відновлення України

Оцінка RDNA3 охоплює збитки, заподіяні за період майже двох років, від моменту повномасштабного вторгнення Росії в Україну 24 лютого 2022 року до 31 грудня 2023 року. Згідно з звітом, прямі збитки в Україні наразі складають майже 152 мільярди доларів США, з найбільш постраждалими секторами в житловому будівництві, транспорті, торгівлі, промисловості, енергетиці та сільському господарстві.

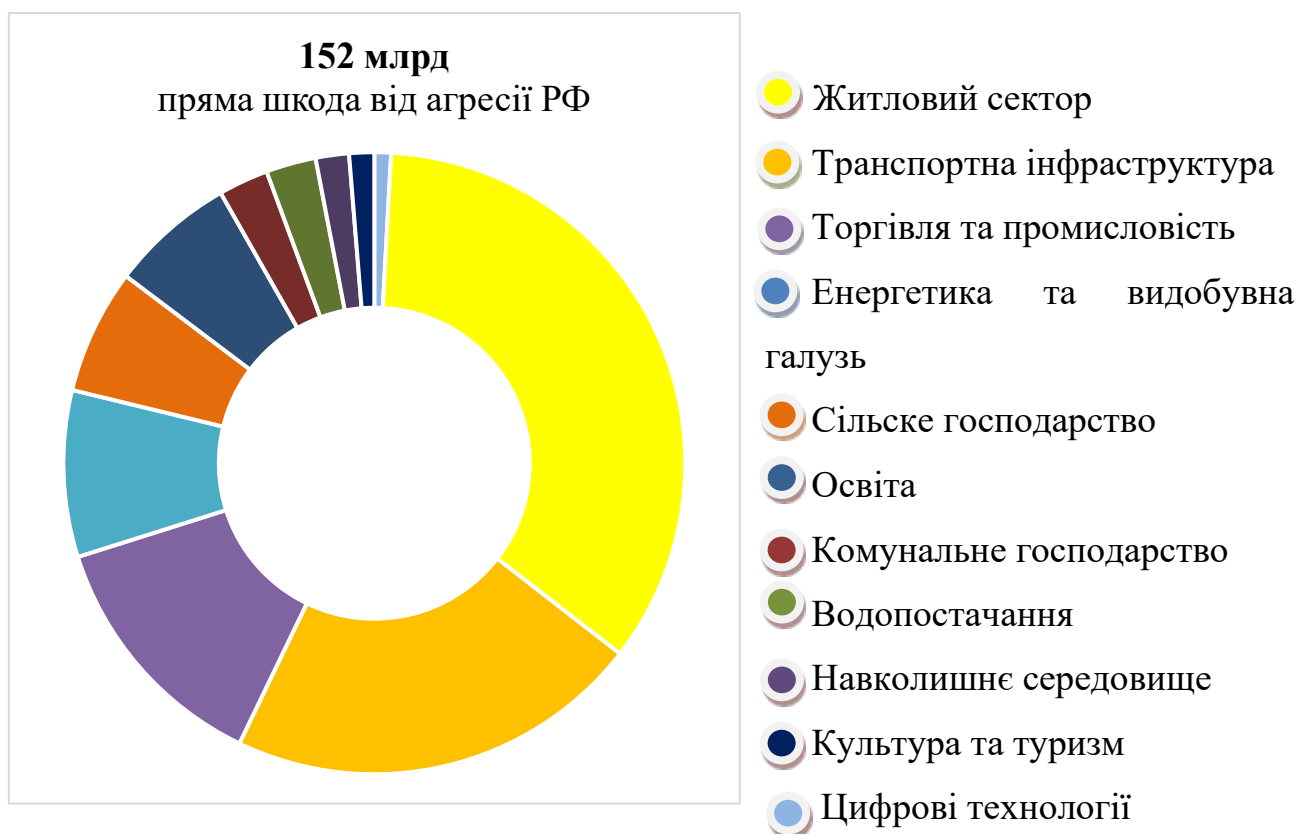


Рисунок 2.10 – Звіт про потреби відновлення України

Ключові потреби України на 2024 рік включають в себе відновлення в наступних сферах. рис Д.1 додатку Д

- житло та комунальні послуги – 3,1 мільярди доларів
- транспорт та логістика – 2,3 мільярди доларів
- енергетика – 2,7 мільярдів доларів
- соціальна інфраструктура – 2,4 мільярди доларів
- промисловість та сфера послуг – 3,6 мільярди доларів
- кроссекторальні пріоритети – 1,2 мільярди доларів

Оновлена оцінка показує, що лише у 2024 році Україні необхідно 15,3 мільярда доларів США на критичні проєкти відновлення. Це фінансування зосереджується на підтримці приватного сектору, відновленні соціальної інфраструктури та комунальних послуг, а також у сферах енергетики, транспорту та житла.

Приблизно 5,5 мільярда доларів з цього фінансування було забезпечено як через підтримку міжнародних партнерів України, так і за рахунок власних ресурсів. Проте близько 10,5 мільярда доларів залишаються непрофінансованими.

Перспективи ефективного державного регулювання розвитку регіональної інфраструктури України завдяки сталому розвитку вимагає надійного регіонального планування та структур управління.

Напрямки удосконалення розвитку регіональної інфраструктури завдяки цілям сталого розвитку – один із перспектив ефективного державного регулювання.

Вимірювання прогресу в досягненні цілей сталого розвитку вимагає розробки та використання регіональних показників. Ці показники мають виходити за межі оцінок на національному рівні та відображати конкретні проблеми та досягнення в певному регіоні.

Внесок українських регіонів у глобальні цілі сталого розвитку є принципово важливим аспектом відданості країни вирішенню екологічних, соціальних та економічних викликів. Українські регіони, кожен зі своїми унікальними характеристиками, ресурсами та потребами розвитку, відіграють життєво важливу роль у просуванні ширшого порядку денного, визначеного Цілями сталого розвитку ООН (ЦСР).

Наприклад, Українські регіони узгоджують свої стратегії розвитку з ЦСР, усвідомлюючи необхідність об'єднання зусиль для вирішення глобальних викликів на місцевому рівні. Дослідження підкреслюють важливість інтеграції ЦСР у процеси регіонального планування, щоб гарантувати, що ці цілі

розглядаються не лише на національному рівні, але й втілюються в дієву політику, яка відповідає регіональним особливостям [25].

Також, різні регіони України роблять свій внесок у досягнення ЦСР 8 (Гідна праця та економічне зростання) шляхом сприяння сталому економічному розвитку. Деякі регіони зосереджуються на трансформації галузей для сприяння інноваціям, зменшення впливу на навколишнє середовище та створення робочих місць.

Декілька українських регіонів активно сприяють досягненню ЦСР 7 (Доступна та чиста енергія) шляхом розробки та реалізації проєктів з відновлюваної енергетики. У науковій літературі висвітлюються приклади регіонів, які використовують рішення для використання сонячної та вітрової енергії, наголошуючи на потенціалі регіональної енергетичної незалежності та зменшенні впливу на навколишнє середовище [26].

ЦСР 2 (Нуль голоду) та ЦСР 12 (Відповідальне споживання та виробництво) знаходять резонанс в українських регіонах, які вивчають та впроваджують практики сталого сільського господарства. Дослідження підкреслюють важливість регіональних стратегій для підвищення продовольчої безпеки, зменшення сільськогосподарських відходів і сприяння відповідальним моделям споживання.

Ціль 10 (Зменшення нерівності) є важливим критерієм для українських регіонів, які працюють над усуненням диспропорцій в економічному розвитку та соціальному добробуті. У науковій літературі підкреслюється необхідність цілеспрямованої політики, яка сприятиме інклюзивному зростанню та зменшенню нерівності всередині та між регіонами.

Регіональні зусилля щодо захисту природних екосистем сприяють досягненню ЦСР 15 (Життя на суші) і ЦСР 14 (Життя під водою).

Дослідження висвітлюють ініціативи в українських регіонах, спрямовані на збереження біорізноманіття, стале ведення лісового господарства та захист водних ресурсів.

Таблиця 2.2 – Регіональний внесок у досягнення Цілей сталого розвитку в Україні

Регіон	ЦСР 2: Нульовий голод	ЦСР 7: Чиста енергія	ЦСР 8: Економічне зростання	ЦСР 10: Зменшення нерівності	ЦСР 12: Відповідальне споживання	ЦСР 15: Життя на землі
Київ	25%	15%	20%	10%	30%	15%
Львів	20%	10%	15%	12%	25%	20%
Одеса	30%	20%	25%	8%	20%	12%
Харків	18%	12%	18%	15%	22%	18%
Дніпро	22%	18%	22%	7%	18%	25%

Українські регіони роблять внесок у досягнення глобальних цілей сталого розвитку, узгоджуючи свої стратегії з ЦСР, сприяючи економічному зростанню, впроваджуючи відновлювані джерела енергії, сприяючи сталому сільському господарству, подолавши нерівність та активно залучаючись до зусиль щодо збереження довкілля. У науковій літературі наголошується на необхідності регіональних підходів для забезпечення ефективної реалізації ініціатив сталого розвитку на місцевому рівні.

Розуміння особливостей регіонального розвитку є важливим для ефективної реалізації ініціатив сталого розвитку. Кожен регіон під впливом унікальних соціально-економічних, екологічних і культурних факторів представляє особливі виклики та можливості. У науковій літературі висвітлюється декілька ключових аспектів, які формують регіональний розвиток у контексті стійкості, звертаючи увагу на необхідність індивідуальних стратегій.

Інфраструктура відіграє ключову роль у регіональному розвитку. Розбіжності в інфраструктурі, такій як транспорт, енергетика та комунікаційні мережі, можуть перешкоджати прогресу сталого розвитку. Усунення цих

диспропорцій вимагає цільових інвестицій і стратегічного планування, яке враховує специфічні потреби кожного регіону [28].

Ефективність ініціатив сталого розвитку тісно пов'язана з регіональними структурами управління та інституційними можливостями. Деякі регіони можуть мати добре налагоджену структуру управління, тоді як інші можуть зіткнутися з проблемами в реалізації. Дослідження підкреслюють важливість зміцнення регіональних інституцій і просування практик належного управління для підвищення успіху втручань у сталий розвиток.

Таблиця 2.3 містить огляд регіональних особливостей сталого розвитку України, зосереджуючись на промисловій спадщині, домінуванні сільського господарства, відмінностях між містом і селом, впливі конфліктів, потенціалі відновлюваної енергії та можливостях транскордонної співпраці.

Таблиця 2.3 – Регіональні особливості сталого розвитку України

Регіон	Індустріальна спадщина	Домінування С/Г	Різниця між містом і селом	Прямий вплив конфлікту	Потенціал відн. енергії	Можливості транскордонного співробітництва
Східна Україна	Високий	Помірний	Значний	Так	Помірний	Обмежений
Західна Україна	Низький	Високий	Помірний	Ні	Високий	Високий
Південна Україна	Помірний	Високий	Помірний	Частково	Помірний	Помірний
Центральна Україна	Помірний	Помірний	Помірний	Ні	Високий	Обмежений
Північна Україна	Низький	Помірний	Обмежений	Ні	Помірний	Помірний

Табл. 2.4 пропонує короткий знімок регіонального акценту на різних аспектах сталого розвитку. Ініціативи розподілені за ключовими тематичними напрямками, включаючи економічні зміни, відновлювані джерела енергії, стійкість сільського господарства, розвиток інфраструктури та соціальну

інклюзивність. Категорії можна коригувати відповідно до конкретних регіональних пріоритетів та ініціатив, забезпечуючи візуальний посібник для політиків і зацікавлених сторін, щоб зрозуміти різноманітний ландшафт сталого розвитку в українських регіонах.

Таблиця 2.4 – Регіональний розподіл ініціатив сталого розвитку в Україні

Регіон	Економічний перехід	Відновлювана енергетика	Стійкість С/Г	Розвиток інфраструктури	Соціальна інклюзивність
Східна Україна	Помірний	Низький	Помірний	Низький	Обмежений
Західна Україна	Високий	Помірний	Високий	Помірний	Високий
Південна Україна	Помірний	Помірний	Високий	Помірний	Помірний
Центральна Україна	Високий	Високий	Помірний	Високий	Помірний
Північна Україна	Помірний	Низький	Низький	Низький	Обмежений

Підсумовуючи, регіональний розвиток України в контексті сталого розвитку формується промисловою спадщиною, домінуванням сільського господарства, відмінностями між містом і селом, впливом конфлікту, енергетичними міркуваннями та можливостями для транскордонної співпраці. Визнання цих особливостей має важливе значення для розробки ефективних і цілеспрямованих стратегій сталого розвитку, адаптованих до унікальних потреб кожного регіону.

Щодо пропозиції які удосконалюють державне регулювання розвитку регіональної інфраструктури України в 2024 році можна віднести:

1. Планування та пріоритезація:

- Розробка комплексної стратегії відновлення та розвитку інфраструктури з урахуванням потреб регіонів, пошкоджень, спричинених війною, та довгострокових цілей розвитку.

- Встановлення чітких пріоритетів щодо відновлення та модернізації інфраструктурних об'єктів, з акцентом на критично важливих для функціонування економіки, соціальної сфери та безпеки держави.

2. Фінансування та інвестиції:

- Збільшення бюджетних асигнувань на відновлення та розвиток інфраструктури, зокрема за рахунок міжнародної фінансової допомоги та співпраці з приватним сектором.

- Запровадження прозорих та ефективних механізмів розподілу коштів, що запобігатимуть корупції та неефективному використанню ресурсів.

- Стимулювання інвестицій в інфраструктурні проекти шляхом надання податкових пільг, запровадження державно-приватного партнерства та інших інструментів.

3. Інституційне забезпечення:

- Створення чіткої та прозорої системи управління процесами відновлення та розвитку інфраструктури, з чітко визначеними ролями та відповідальністю всіх учасників.

- Забезпечення координації між центральними та місцевими органами влади, а також з волонтерськими організаціями, бізнесом та міжнародними партнерами.

- Підвищення кваліфікації кадрів, відповідальних за управління інфраструктурними проектами, з урахуванням нових викликів та кращих світових практик.

4. Стійкість та безпека:

- Впровадження принципів "зеленого" відновлення інфраструктури, що передбачає використання енергоефективних та екологічно чистих технологій.

- Підвищення стійкості інфраструктури до природних та техногенних катастроф, а також до воєнних дій.

5. Залучення громадськості:

- Забезпечення прозорості процесів прийняття рішень щодо відновлення та розвитку інфраструктури, з можливістю громадськості брати участь у цих процесах.

- Врахування потреб та думок громад при плануванні та реалізації інфраструктурних проектів.

- Заохочення громадської активності та волонтерства у відновленні та розвитку інфраструктури.

Важливо зазначити, що реалізація цих напрямків потребуватиме комплексного підходу та скоординованих зусиль з боку держави, бізнесу, громадськості та міжнародних партнерів. (табл. 2.5).

Таблиця 2.5 – Пропозиції щодо удосконалення державного регулювання розвитку регіональної інфраструктури України

Напрямок удосконалення	Потреби	Цілі	Варіанти заходів
Планування та пріоритезація	Детальний аналіз пошкоджень інфраструктури в кожному регіоні. Прогнозування потреб у відновленні та розвитку інфраструктури на короткостроковий та довгостроковий періоди. Визначення ресурсів, необхідних для реалізації стратегії.	Розробка комплексної стратегії відновлення та розвитку інфраструктури, що відповідає потребам регіонів та національним пріоритетам. Встановлення чітких пріоритетів щодо відновлення та модернізації інфраструктурних об'єктів.	Розробка та затвердження стратегії відновлення та розвитку інфраструктури на національному та регіональному рівнях. Створення системи моніторингу та оцінки реалізації стратегії.

Продовження табл. 2.5

Інституційне забезпечення	Реформування системи управління інфраструктурою на національному та регіональному рівнях. Створення координаційних рад для реалізації інфраструктурних проектів. Проведення навчальних програм для кадрів, відповідальних за управління інфраструктурою.	Створення чіткої та прозорої системи управління процесами відновлення та розвитку інфраструктури, Підвищення кваліфікації кадрів, відповідальних за управління інфраструктурними проектами, з урахуванням нових викликів та кращих світових практик.	Запровадження нового закону про інфраструктуру, який чітко визначає ролі та відповідальність всіх учасників процесу. Розробка та реалізація програм підвищення кваліфікації для кадрів, відповідальних за управління інфраструктурою.
Стійкість та безпека	Впровадження енергоефективних та екологічно чистих технологій при будівництві та експлуатації інфраструктурних об'єктів. Використання стійких до природних та техногенних катастроф матеріалів та конструкцій.	Впровадження принципів "зеленого" відновлення інфраструктури, що передбачає використання енергоефективних та екологічно чистих технологій. Підвищення стійкості інфраструктури до природних та техногенних катастроф	
Фінансування та інвестиції	Додаткові кошти з державного бюджету. Залучення міжнародної фінансової допомоги.	Стимулювання інвестицій в інфраструктурні проекти шляхом запровадження державно-приватного партнерства та інших інструментів.	Створення державно-приватного партнерства для реалізації інфраструктурних проектів.

ВИСНОВКИ І ПРОПОЗИЦІЇ

Формування сучасної регіональної інфраструктури є важливим аспектом соціально-економічного розвитку регіонів. Для досягнення цієї мети потрібно створювати та вдосконалювати відповідні інститути, такі як регіональні агентства розвитку, які забезпечать умови для використання інноваційних технологій та привернення інвестицій.

Крім того, важливим є розробка та реалізація державної регіональної політики, яка включає в себе заходи з розвитку інфраструктури та ринків, а також координацію програм технічної допомоги. Успішне розв'язання проблем регіонального розвитку також залежить від створення відповідного інституційного та правового середовища, яке б забезпечило ефективне взаємодію між центральними та регіональними органами влади.

Успішний розвиток інфраструктури сприяє економічному зростанню, підвищенню якості життя населення та забезпеченню сталого розвитку регіонів.

Регіони України відіграють важливу роль у досягненні глобальних цілей сталого розвитку. Література наголошує на необхідності регіональних ініціатив, узгоджених з міжнародними програмами, зокрема Цілями сталого розвитку ООН. Визнання та використання унікальних сильних сторін і ресурсів кожного регіону має вирішальне значення для спільного прогресу. Регіональні внески формують мозаїку зусиль, які разом просувають Україну до досягнення ширших глобальних цілей сталого розвитку.

З врахуванням наведених трендів можна зробити висновок, що індустріальна епоха, яка характеризувалася масовим виробництвом та стандартизацією, відступає на користь індивідуальних рішень для споживачів, включаючи сферу інфраструктури.

Власники та інвестори інфраструктури будуть зосереджуватися на наданні результатів, а не лише послуг, і можуть пропонувати індивідуальні моделі, що відповідають потребам різних груп споживачів.

Зміна парадигми в інфраструктурній сфері вимагає індивідуального підходу до споживачів, уваги до фінансових ризиків, активного впровадження цифрових технологій та пошуку нових моделей розвитку міст.

Спостерігається тенденція зміни у підході до ланцюгів постачання та використання залишених активів в інфраструктурній галузі. Інфраструктура вже не обмежується компетенцією уряду і стає об'єктом співпраці між різними учасниками ринку для досягнення конкретних результатів та сценаріїв використання.

Загальні пропозиції заходів для покращення державного регулювання розвитку регіональної інфраструктури в Україні – планування та пріоритезація; фінансування та інвестиції; інституційне забезпечення:** Реформування системи управління інфраструктурою, створення чіткої та прозорої системи управління процесами відновлення та розвитку інфраструктури; стійкість та безпека.

Ці заходи спрямовані на забезпечення ефективного відновлення та розвитку інфраструктури відповідно до потреб регіонів та національних пріоритетів, залучення необхідних ресурсів та покращення управління процесами цього розвитку.

ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ:

1. Державна регіональна політика України : Особливості та стратегічні пріоритети : Монографія / за ред. З. С. Варналія. Київ : НІСД, 2017. 820 с.
2. Державна регіональна політика. Регіональна політика як політика держав щодо своїх територій. URL: <https://cedos.org.ua/researches/derzhavna-regionalna-polityka-decentralizacziya-nerivnostej/> (дата звернення: 22.03.2024).
3. Долішній М. І., Стеченко Д. М. Управління регіональним розвитком. Київ : Вища школа, 2020. 223 с.
4. Заяць Т. А., Терон І. В. Сучасна регіональна соціально-економічна політика держави: теорія, методологія. Київ: НАН України, 2020. 250 с.
5. Іщенко Г.А. Основи регіонального розвитку. *Урядовий кур'єр*. 2017. 19 січ. С. 5.
6. Небава М. І., Ткачук Л. М. Регіональна інфраструктура як об'єкт управління. Електронний навчальний посібник. URL: https://web.posibnyky.vntu.edu.ua/fmib/25nebava_upravlinnya_regionalnym_rozvytkom/7_1.htm (дата звернення: 12.04.2024).
7. Коваль М. В., Садчикова І. В. Інфраструктура регіонів України. Пріоритети модернізації. URL: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/ukraine/13246.pdf> (дата звернення: 20.04.2024).
8. Котелевець Д. О. Сутність інфраструктури та її вплив на розвиток економічних систем. URL: <https://reicst.com.ua/asp/article/view/205/180> (дата звернення: 21.04.2024).
9. Модернізація інфраструктурної сфери регіональної економіки : монографія/за ред. Н.В. Іванова. Чернігів, 2019. 347 с.
10. Садчикова І. В. Концептуальні положення обґрунтування сутності категорії «інфраструктура». *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2020. № 4. С.155-169.
11. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період 2021-2027 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 05.08.2020 р.

№ 695. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#Text> (дата звернення: 05.05.2024).

12. Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року: Указ Президента України України від 30.09.2019 р. №722/2019. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/7222019-29825> (дата звернення: 07.05.2024).

13. Про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 17.12.2022 р. № 1400. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення: 07.05.2024).

14. Петрашко Л. П., Димань Т. М., Салавор О. М. Стратегія сталого розвитку : Підручник. Київ: НУХТ, 2022. 337 с.

15. Проблеми сталого розвитку національної економіки України. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/3119> (дата звернення: 30.04.2024).

16. Про соціальні послуги: Закону України від 17.01.2019 р. № 2671-VIII із змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2671-19#Text> (дата звернення 13.05.2024).

17. Трофимчук О. А. Державне регулювання економіки: теоретичне переосмислення у ХХІ ст. *Економіка та держава*. 2020. № 6. С. 206 – 212.

18. Тернова І. А. Зміни виробничої структури регіонів України як чинник зміцнення їх конкурентоспроможності. *Економічний простір*: збірн. наук. праць. 2015. № 97. С. 79 – 86.

19. Тернова І. А. Оцінка рівня соціального та економічного розвитку України в умовах глобалізації. *Соціальна економіка*. 2017. №2. Вип. 54 (2). С. 62 – 71.

20. Тернова І. А., Нгуєн Н. Л. Інтеграція принципів сталого розвитку в регіональні стратегії розвитку інфраструктури. *Розвиток наукової думки постіндустріального суспільства: сучасний дискурс*: тези доп. учасників V

Міжнародної наукової конференції, м.Черкаси, 31 трав. 2024р. / Міжнародний центр наукових досліджень. Вінниця, 2024. С. 94 – 95.

21. Третя швидка оцінка завданої шкоди та потреб на відновлення України (RDNA3). URL: <https://mtu.gov.ua/news/35306.html> (дата звернення: 14.05.2024).

22. Тенденції в секторі інфраструктури. 2021. URL: <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ua/pdf/2021/06/KPMG-Emerging-Trends-in-Infrastructure-ua.pdf> (дата звернення: 17.05.2024).

23. Тенденції в секторі інфраструктури. 2023. URL: <https://kpmg.com/ua/uk/home/insights/2023/02/emerging-trends-in-infrastructure.htm> (дата звернення: 17.05.2024).

24. Федорів П. А., Назаренко Ю. В. Державна регіональна політика: Децентралізація нерівності. URL: <https://cedos.org.ua/en/researches/state-regional-policy-decentralization-of-inequality-2/> (дата звернення: 17.05.2024).

25. Цілі сталого розвитку. Національна доповідь. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/natsionalna-dopovid-csr-Ukrainy.pdf> (дата звернення: 17.05.2024).

26. Ціль 7. Доступна та чиста енергія. URL: <https://lpnu.ua/tsil-7-dostupna-ta-chysta-enerhi> (дата звернення: 17.05.2024).

27. Шпак Ю. В. Роль процесу децентралізації у зміцненні фінансового забезпечення сталого економічного розвитку об'єднаних територіальних громад. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2017. № 11. С. 2 – 6.

28. Шубравська О.В. Сталий економічний розвиток : поняття і напрям досліджень. *Економіка України*. 2020. № 1. С. 36 – 42.

29. Якименко І.Л., Петрашко Л.П., Димань Т.М. Стратегія сталого розвитку: підручник, Київ: НУХТ, 2022. 2 с.

ДОДАТКИ

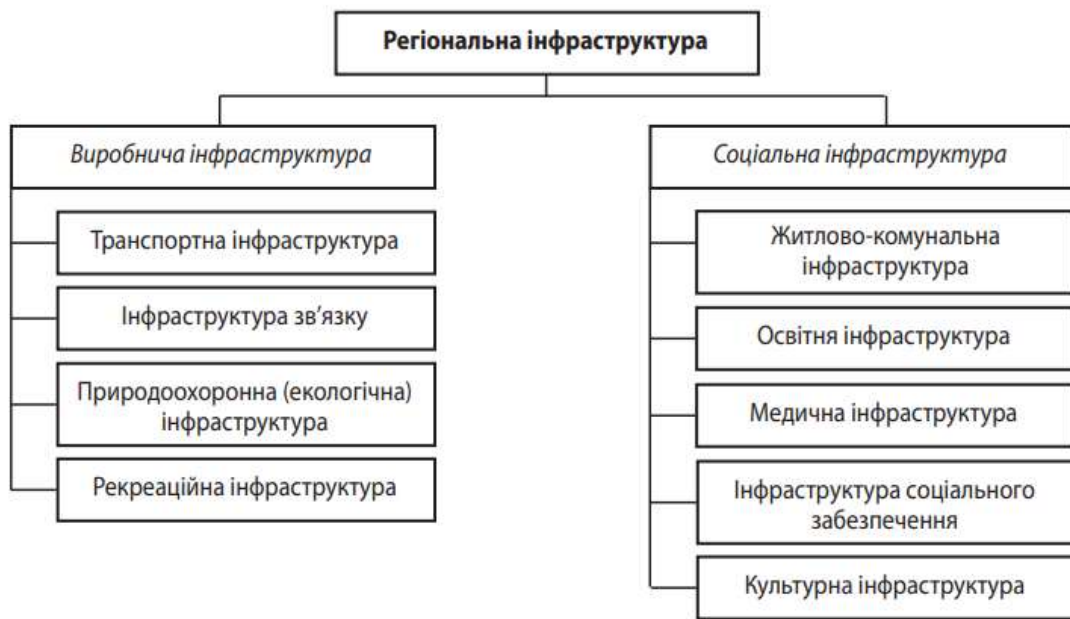


Рисунок А. 1 – Склад регіональної інфраструктури



Рисунок Б.1 – Основні концепції дослідження категорії інфраструктура

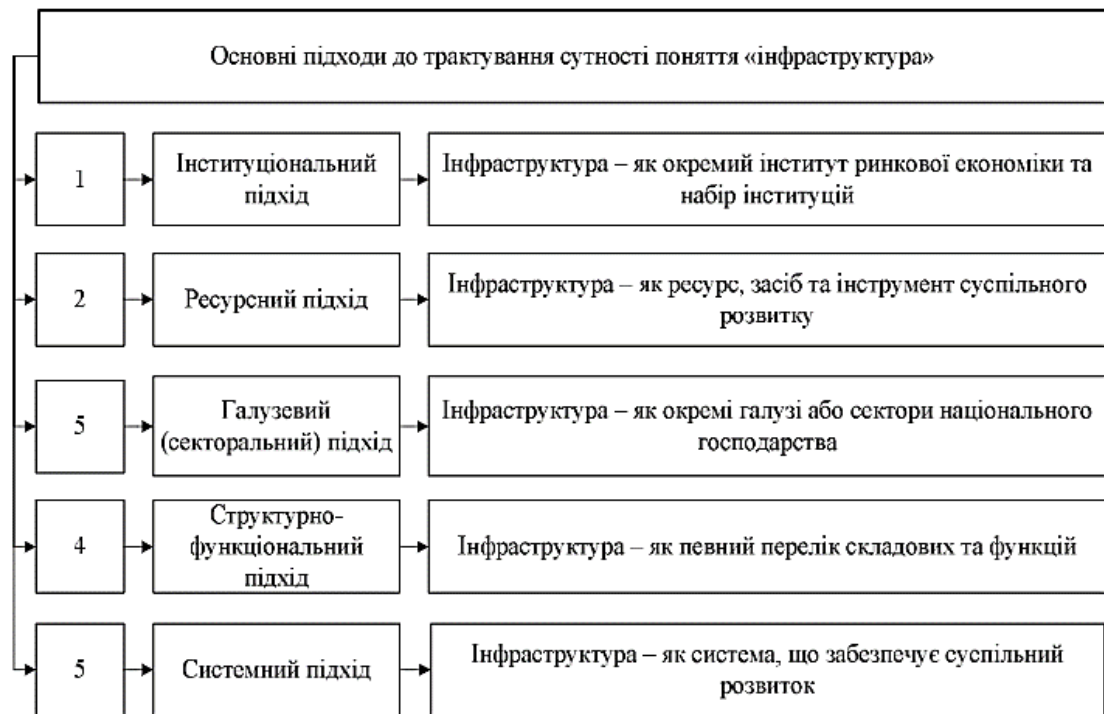


Рисунок В.1 – Основні підходи до трактування сутності поняття «інфраструктури»

Додаток Д

Таблиця Д.1 – Щільність автомобільних доріг загального користування

	2019	2020	2021
Україна	77,6	77,8	85,1
Віницька	75,5	75,9	75,8
Волинська	89,1	88,7	88,8
Дніпропетровська	94,1	88,6	88,7
Житомирська	54,5	54,7	54,7
Закарпатська	73,1	73,3	73,2
Запорізька	60,4	60,4	60,3
Івано-Франківська	72,6	73,1	73,1
Київська	78,6	87,8	87,8
Кіровоградська	83,6	83,6	83,4
Львівська	86,5	86,6	86,6
Миколаївська	61,2	61,1	60,9
Одеська	84,2	84,2	84,3
Полтавська	37,8	37,9	37,9
Рівненська	100,1	100,3	100,3
Сумська	87,4	86,4	86,4
Тернопільська	108,4	107,7	107,7
Харківська	74,4	74,3	74,3
Херсонська	50,6	50,6	50,6
Хмельницька	101,9	101,8	101,9
Черкаська	83,7	83,7	83,7
Чернівецька	104,8	104,8	104,8
Чернігівська	93,0	92,5	92,6

Продовження додатку Д

Таблиця Д.2 – Загальний обсяг вантажоперевезень автомобільним та залізничним транспортом

	2019	2020	2021
Україна	5367,8	5036,3	5262,0
Віницька	5525,6	5088,7	5671,6
Волинська	4034,4	3775,3	4309,7
Дніпропетровська	8274,0	7996,7	8124,7
Донецька	1870,7	1662,7	1859,9
Житомирська	8785,7	7843,1	8813,6
Закарпатська	5624,0	5007,1	5361,2
Запорізька	5778,3	5626,1	6392,2
Івано-Франківська	1465,3	1426,4	1493,7
Київська	7469,7	6783,9	7061,9
Кіровоградська	22231	22826	22492
Львівська	566,1	4715,4	5394,9
Миколаївська	12727	12233	12032
Одеська	8000,3	7437,2	7519,2
Полтавська	6225,4	6336,8	6239,5
Рівненська	7488,1	7256,2	8068,4
Сумська	3202,7	2833,1	2832,3
Тернопільська	1583,7	1748,0	1975,7
Харківська	5061,9	4820,9	4887,0
Херсонська	1649	1180,8	1484,1
Хмельницька	6067,7	5478,0	5982,0
Черкаська	6389,5	5873,1	6303,7
Чернівецька	1768,8	924,1	888,0
Чернігівська	4584,6	4096,6	4059,6

Продовження додатку Д

Таблиця Д.3 – Частка міських домогосподарств, які мають доступ до Інтернету вдома

	2018	2019	2020
Україна	71,6	76,3	85,6
Віницька	74,4	80,6	83,1
Волинська	56,4	64,0	88,8
Дніпропетровська	82,6	86,0	90,2
Донецька	56,8	71,0	81,3
Житомирська	54,5	76,8	83,9
Закарпатська	66,8	93,1	79,9
Запорізька	72,1	74,8	88,5
Івано-Франківська	59,8	77,2	79,0
Київська	68,1	72,9	86,6
Кіровоградська	66,7	71,3	76,9
Львівська	74,4	74,3	85,8
Миколаївська	69,0	74,9	84,6
Одеська	71,3	77,6	89,4
Полтавська	70,5	62,9	78,7
Рівненська	82,6	75,0	88,9
Сумська	70,6	76,6	83,5
Тернопільська	79,0	78,5	89,9
Харківська	68,9	70,7	85,0
Херсонська	62,8	63,2	79,2
Хмельницька	67,5	83,4	84,9
Черкаська	64,8	76,5	81,2
Чернівецька	75,5	80,0	91,6
Чернігівська	70,9	71,3	82,1

Продовження додатку Д

Таблиця Д.4 – Частка сільських домогосподарств, які мають доступ до Інтернету вдома

	2018	2019	2020
Україна	40,6	44,1	66,0
Віницька	38,4	48,5	56,0
Волинська	40,6	42,7	71,6
Дніпропетровська	52,9	43,8	71,4
Донецька	36,2	51,4	66,1
Житомирська	16,6	25,8	55,9
Закарпатська	73,4	64,2	92,2
Запорізька	37,2	47,7	66,2
Івано-Франківська	47,3	55,5	80,2
Київська	35,3	44,3	57,1
Кіровоградська	23,6	25,9	52,0
Львівська	42,5	59,8	71,9
Миколаївська	38,4	49,3	67,8
Одеська	45,4	52,5	60,0
Полтавська	40,2	35,8	60,8
Рівненська	53,1	24,6	68,0
Сумська	46,9	47,8	58,3
Тернопільська	41,8	53,2	77,2
Харківська	39,7	41,2	67,9
Херсонська	37,5	29,1	70,6
Хмельницька	20,7	23,3	55,9
Черкаська	29,7	39,7	75,0
Чернівецька	72,7	60,9	72,7
Чернігівська	31,4	31,0	39,7

Продовження додатку Д

Таблиця Д.5 – Відсоткове зростання або зменшення обсягу введеного в експлуатацію житла порівняно з попереднім роком

	2019	2020	2021
Україна	126,9	52,1	135,3
Віницька	128,3	68,9	113,8
Волинська	117,8	68,5	96,0
Дніпропетровська	146,1	26,8	144,4
Донецька	155,5	50,8	101,4
Житомирська	133,8	59,7	127,0
Закарпатська	118,2	56,2	106,4
Запорізька	132,3	45,8	116,8
Івано-Франківська	186,3	52,2	100,7
Київська	120,8	64,5	117,8
Кіровоградська	148,6	48,8	95,8
Львівська	144,0	46,1	119,3
Миколаївська	218,3	38,5	96,3
Одеська	191,5	44,2	197,8
Полтавська	107,1	61,9	80,9
Рівненська	110,2	62,2	92,4
Сумська	113,9	44,3	192,9
Тернопільська	157,5	62,1	167,0
Харківська	72,1	74,9	191,8
Херсонська	127,2	54,5	89,2
Хмельницька	99,6	66,9	122,2
Черкаська	131,7	42,5	157,5
Чернівецька	170,5	50,3	114,2
Чернігівська	146,0	52,7	100,7
М. Київ	88,7	25,6	226,8

Продовження додатку Д

Таблиця Д.6 – Середня площа житлового приміщення на одну особу населення

	2018	2019	2020
Україна	23,7	24,2	24,5
Вінницька	30,9	31,7	32,3
Волинська	23,9	24,6	24,9
Дніпропетровська	24,0	25,6	26,4
Житомирська	27,8	28,1	28,2
Закарпатська	24,8	26,1	26,4
Запорізька	24,0	24,4	24,4
Івано-Франківська	27,4	28,2	28,6
Київська	36,3	37,0	36,5
Кіровоградська	27,0	27,6	28,2
Львівська	24,0	24,9	26,1
Миколаївська	22,7	22,8	22,8
Одеська	24,1	24,8	25,1
Полтавська	26,1	26,5	26,4
Рівненська	22,8	25,4	24,2
Сумська	26,3	26,8	27,2
Тернопільська	26,7	27,7	28,0
Харківська	24,5	25,0	25,7
Херсонська	25,1	25,9	26,3
Хмельницька	29,0	30,3	30,8
Черкаська	28,5	29,4	29,5
Чернівецька	25,2	25,6	25,8
Чернігівська	30,3	31,2	31,5
М. Київ	21,8	20,2	20,1

Продовження додатку Д



Рисунок Д.1 – Пріоритети відновлення та реконструкції на 2024 рік



СЕРТИФІКАТ

ПРО УЧАСТЬ У КОНФЕРЕНЦІЇ (З ПУБЛІКАЦІЄЮ)

ICSR № 24/3105-093

✓ 0,4 ECTS

РЕКОМЕНДОВАНО
Вченою Радою

 Науковий установи
висловили рекомендації
на міжнародній
конференції № 38 від 30.05.2024

✓ Конференція
zarejestrowana
в Державній науковій
установі у сфері
управління Міністерства
освіти і науки «Харківська
Політехнічна № 52 від 05.01.2024

✓ Офіційний
видавець

Спеціалізований суб'єкт
видавничої справи
ДК № 7840 від 23.08.2023

www.mcnd.org.ua

Нгуєн Ніна Ламівна

взяв(ла) участь у V Міжнародній науковій конференції

**«РОЗВИТОК НАУКОВОЇ ДУМКИ ПОСТІНДУСТРІАЛЬНОГО
СУСПІЛЬСТВА: СУЧАСНИЙ ДИСКУРС»**

31 травня 2024 року у м. Черкаси, Україна

та опублікував(ла) наукову роботу в збірці конференції

з ISBN 978-617-8312-31-2
DOI 10.36074/mcnd-31.05.2024





ВІЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ МЦНД
ГОЛОВА ОРГКОМПЕТУ
СОТНИК СОЛОМІЯ