

Міністерство освіти і науки України
Національний університет «Києво-Могилянська академія»
Факультет економічних наук
Кафедра економічної теорії

Кваліфікаційна робота

освітній ступінь – бакалавр

на тему: **«РЕГІОНАЛЬНІ ВІДМІНИ УШКОДЖЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ
УКРАЇНИ ВНАСЛІДОК ВІЙСЬКОВОЇ АГРЕСІЇ РФ»**

Виконала: студентка 4-го року
навчання,

Спеціальність:

051 «Економіка»

Зінченко Аліна Неймоналієвна

Керівник Мірошніченко В.В.,

Доцент кандидат економічних наук,

Рецензент

Левковська Л.В., д.е.н., проф.

(прізвище та ініціали)

Кваліфікаційна робота захищена

з оцінкою _____

Секретар ЕК

«_____» _____ 20____ р.

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИХ УШКОДЖЕНЬ	7
1.1. Поняття інфраструктури та її значення для розвитку регіонів	7
1.2. Види інфраструктури	12
1.3. Напрями пошкодження інфраструктури під час війни	15
Висновки до розділу 1	17
РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ РЕГІОНАЛЬНИХ ВІДМІН УШКОДЖЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ	19
2.1. Масштаби інфраструктурних ушкоджень в Україні внаслідок військової агресії РФ	19
2.2. Порівняльний аналіз ушкоджень інфраструктури за регіонами України	22
2.3. Вплив інфраструктурних ушкоджень на соціально-економічний стан регіонів	27
Висновки до розділу 2	32
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ВІДНОВЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ	34
3.1. Міжнародний досвід відновлення інфраструктури після воєнних конфліктів	34
3.2. Роль держави у відновленні інфраструктури регіонів України	37
3.3. Основні напрями та перспективи відновлення інфраструктури регіонів України	41
Висновки до розділу 3	44
ВИСНОВКИ	46
ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА	48
ДОДАТКИ	53

ВСТУП

Актуальність теми. У сучасних умовах розвитку України питання функціонування та відновлення інфраструктури набуває особливої актуальності. Повномасштабна військова агресія російської федерації спричинила безпрецедентні руйнування об'єктів критичної, транспортної, соціальної та виробничої інфраструктури, що суттєво вплинуло на економічний і соціальний розвиток регіонів. Значні територіальні відмінності у масштабах ушкоджень зумовили нерівномірність економічних втрат, поглиблення регіональних диспропорцій та ускладнення процесів відновлення.

Особливої уваги потребує дослідження регіональних відмінностей ушкодження інфраструктури України. Оскільки найбільших руйнувань зазнали східні та південні області, на території яких тривали активні бойові дії та тимчасова окупація. Значних втрат зазнали Донецька, Харківська, Запорізька та Херсонська області, де були пошкоджені об'єкти транспортної, енергетичної, житлової та промислової інфраструктури. При цьому центральні та західні регіони України, хоча й зазнали менших прямих руйнувань, також відчули негативний вплив війни через релокацію підприємств, внутрішню міграцію населення та зростання навантаження на житлову, транспортну й соціальну інфраструктуру. У зв'язку з цим виникає необхідність комплексного дослідження масштабів і регіональних особливостей інфраструктурних ушкоджень, а також визначення їх впливу на економічний розвиток територій України.

Проблематика розвитку інфраструктури та наслідків її руйнування знайшла відображення у працях зарубіжних і українських науковців, зокрема П. Розенштейна-Родана, П. Самуельсона, В. Геєця, І. Іртищевої, І. Крамаренко та інших. Значний внесок у дослідження наслідків військової агресії РФ для економіки та інфраструктури України зробили міжнародні організації, зокрема Світовий банк, OECD, Європейська комісія та Уряд України у межах звітів Ukraine Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA). Сучасні умови потребують подальшого дослідження регіональних особливостей інфраструктурних

ушкоджень та обґрунтування ефективних напрямів післявоєнного відновлення регіонів України.

Метою роботи є дослідження регіональних відмінностей ушкодження інфраструктури України внаслідок військової агресії російської федерації та обґрунтування напрямів її відновлення.

Відповідно до поставленої мети визначено такі **завдання дослідження**:

- розкрити сутність інфраструктури та її значення для розвитку регіонів;
- охарактеризувати основні види інфраструктури;
- визначити напрями пошкодження інфраструктури в умовах війни;
- проаналізувати масштаби інфраструктурних ушкоджень в Україні;
- здійснити порівняльний аналіз ушкоджень інфраструктури за регіонами України;
- оцінити вплив інфраструктурних ушкоджень на соціально-економічний стан регіонів;
- дослідити міжнародний досвід відновлення інфраструктури після воєнних конфліктів;
- визначити роль держави у відновленні інфраструктури;
- обґрунтувати основні напрями та перспективи відновлення інфраструктури регіонів України.

Об'єктом дослідження є інфраструктура регіонів України в умовах воєнного впливу.

Предметом дослідження є регіональні відмінності ушкодження інфраструктури та їх вплив на соціально-економічний розвиток територій.

У процесі дослідження використано такі **методи**: аналіз і синтез - для узагальнення теоретичних підходів; порівняння - для оцінки регіональних відмінностей; статистичний аналіз - для обробки даних щодо масштабів

руйнувань; графічний метод - для наочного представлення результатів; узагальнення - для формулювання висновків і пропозицій.

Інформаційну базу дослідження становлять наукові праці українських і зарубіжних учених, офіційні дані державних органів України, аналітичні звіти міжнародних організацій, зокрема Світового банку, Європейського Союзу, OECD та ООН, статистичні матеріали, звіти RDNA, а також відкриті інформаційні ресурси щодо наслідків військової агресії рф проти України.

Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості використання результатів дослідження для формування ефективної державної політики післявоєнного відновлення інфраструктури, визначення пріоритетних напрямів реконструкції регіонів та зменшення міжрегіональних диспропорцій соціально-економічного розвитку України.

Апробація результатів дослідження. Основні результати кваліфікаційної роботи були апробовані на Всеукраїнській науково-практичній конференції молодих вчених «Актуальні соціально-економічні проблеми в умовах невизначеності», де було представлено тези на тему «Регіональні відмінності руйнування інфраструктури України та їх вплив на економічний розвиток територій» (Додаток А).

Наукова новизна полягає у комплексному дослідженні регіональних відмінностей ушкодження інфраструктури України внаслідок військової агресії рф та визначенні їх впливу на соціально-економічний розвиток територій. У роботі узагальнено сучасні підходи до оцінки інфраструктурних ушкоджень, здійснено порівняльний аналіз масштабів руйнувань за регіонами України, визначено особливості впливу інфраструктурних втрат на економічну активність, ринок праці та міжрегіональні диспропорції. Також обґрунтовано основні напрями післявоєнного відновлення інфраструктури регіонів України з урахуванням міжнародного досвіду та сучасних викликів.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків до розділів, загальних висновків, списку використаних джерел із 42 найменувань

та 4 додатка. Загальний обсяг роботи становить 56 сторінок, основний текст викладено на 45 сторінках. Робота містить 1 таблицю та 4 рисунків.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИХ УШКОДЖЕНЬ

1.1. Поняття інфраструктури та її значення для розвитку регіонів

В умовах сучасних економічних та воєнних викликів особливого значення набуває дослідження ролі інфраструктури у забезпеченні стабільного функціонування регіональної економіки. Повномасштабна військова агресія РФ проти України спричинила значні руйнування транспортної, енергетичної, житлової та соціальної інфраструктури. Це негативно вплинуло на економічний розвиток регіонів та на рівень життя населення.

Внаслідок ушкоджень інфраструктурних об'єктів порушується логістичні ланцюги, скорочується виробництва, погіршується інвестиційний клімат та зростають соціальні проблеми. У зв'язку з цим питання дослідження інфраструктури, її значення для розвитку регіонів та впливу інфраструктурних ушкоджень на економіку України набуває особливої актуальності.

Поняття інфраструктури розглядається у науковій літературі як одна з ключових складових економіки держави та регіонів. Оскільки вона забезпечує умови для функціонування виробничої, транспортної, енергетичної, соціальної та інформаційної сфер. Це сприяє розвитку економіки та підвищенню життя населення. Розвинена інфраструктура сприяє активізації економічної діяльності, підвищенню інвестиційної привабливості регіонів та розвитку стабільних міжрегіональних економічних взаємозв'язків.

Вперше термін «інфраструктура» ввів американський економіст Пол Розенштейн-Родан. У своїх дослідженнях науковець розглядає інфраструктуру як сукупність базових галузей економіки, зокрема транспорту, енергетики та зв'язку, функціонування і розвиток яких створюють необхідні передумови для економічного розвитку та підвищення ефективності інвестування [1].

Згодом інші економісти розширили трактування поняття інфраструктури та її роль в економічному розвитку. Британський економіст Ганс Зінгер поділяв капітал на «прямопродуктивний» та «накладний», до складу якого відносив інфраструктуру. Ганс Зінгер зазначав, що інвестиції в інфраструктурні об'єкти в країнах із ринковою економікою мають сприяти зростанню національного

доходу та створювати передумови для подальшого розвитку інвестиційної діяльності й економіки загалом [2].

Аналогічної позиції дотримувався Пол Самуельсон. Він наголошував на важливості держави у фінансуванні інфраструктури. На думку науковця, інвестиції у «суспільний допоміжний капітал» створюють значні суспільні вигоди, хоча не завжди можуть забезпечити швидке отримання прибутку для приватних інвесторів [3]. Таким чином, реалізація масштабних інфраструктурних проєктів, як правило, потребує державної підтримки та довгострокового фінансування.

Дослідження зарубіжних економістів сприяли розширенню трактування поняття інфраструктури. Оскільки її почали розглядати не лише як сукупність базових галузей економіки, а й як важливий чинник економічного зростання та розвитку інвестиційної діяльності. Це стало основою для формування сучасного розуміння ролі інфраструктури у розвитку держави та регіонів.

Українські науковці у своїх працях продовжили досліджувати значення інфраструктури. Значну увагу вони приділяють ролі інфраструктури у забезпеченні соціально-економічного розвитку держави та регіону. Валерій Геєць у своїх дослідженнях розглядав інфраструктуру як один із важливих чинників структурних змін в економіці, розвитку міжрегіональних економічних зв'язків та підвищення конкурентоспроможності регіонів. Науковець підкреслював, що рівень соціально-економічного розвитку значною мірою залежить від ефективності інфраструктурного забезпечення та реалізації регіональної економічної політики [4].

Також важливий внесок у дослідження зробили Ірина Іртищева та Ірина Крамаренко. Вони пов'язують розвиток інфраструктури з формуванням інвестиційного потенціалу регіонів та підвищенням їх економічної привабливості. Науковці акцентували увагу на тому, що розвиток інфраструктури сприяє активізації підприємницької діяльності, залученню інвестицій та забезпеченню сталого регіонального розвитку [5].

Українські економісти суттєво розширили дослідження інфраструктури, зосереджуючи увагу на її впливі на регіональний розвиток, інвестиційну привабливість та економічну стабільність держави. У сучасних наукових дослідженнях інфраструктура розглядається як важлива передумова ефективного функціонування економіки та забезпечення соціально-економічного розвитку регіонів.

У сучасних наукових дослідженнях інфраструктура розглядається комплексно. Під інфраструктурою вважають сукупність взаємопов'язаних галузей і підгалузей, що забезпечують виробничу діяльність та економічний обіг у державі. Такого трактування дотримуються українські економісти Б.М. Данилишин, М.А. Хвесик, М.Х. Корецький та О.І. Дацій, які зазначають, що інфраструктура створює необхідні умови для функціонування виробничої сфери та життєдіяльності населення. До її основних складових науковці відносять транспорт, засоби зв'язку, об'єкти електроенергетики та інші елементи інфраструктурного забезпечення [6].

Аналіз наукових праць зарубіжних та українських економістів свідчить про наявність різних підходів до трактування поняття інфраструктури. Це пояснюється складністю та багатогранністю даного поняття, а також важливою роллю інфраструктури у забезпеченні економічного, соціального та регіонального розвитку. У сучасних наукових дослідженнях найбільш поширеними є економічний, регіональний, соціальний та комплексний підходи до розуміння інфраструктури.

Представники економічного підходу розглядають інфраструктуру як сукупність базових галузей економіки, що забезпечують функціонування виробництва та створюють умови для економічного зростання. До представників цього підходу можна віднести П. Розенштейна-Родана, Г. Зінгера та П. Самуельсона [1,2,3]. Таким чином, у межах даного підходу основна увага приділяється розвитку транспорту, енергетики та інших сфер, які забезпечують ефективне функціонування виробництва та створюють умови для економічного зростання.

Регіональний підхід пов'язує розвиток інфраструктури із забезпеченням соціально-економічного розвитку регіонів, формуванням міжрегіональних економічних зв'язків та підвищенням конкурентоспроможності територій. Такого підходу дотримуються В. Геєць, І. Іртищева та І. Крамаренко [4,5]. Тобто, рівень розвитку інфраструктури суттєво впливає на інвестиційну привабливість регіонів та економічну активність населення.

У межах соціального підходу інфраструктура розглядається як важлива складова забезпечення потреб населення та створення належних умов життя. Особливе значення при цьому має розвиток освіти, охорони здоров'я, житлово-комунального господарства, культури та інших елементів соціальної інфраструктури [7]. Отже, рівень розвитку соціальної інфраструктури впливає на якість життя населення та доступність соціальних послуг у регіонах.

Комплексний підхід передбачає розгляд інфраструктури як цілісної системи взаємопов'язаних елементів, що забезпечують функціонування економіки суспільства. У цьому підході інфраструктура охоплює транспортну, енергетичну, соціальну та інформаційну сфери. Вони взаємодіють між собою та створюють умови стабільного розвитку держави й регіонів. Представниками комплексного підходу є українські науковці Б. М. Данилишин, М. А. Хвесик, М. Х. Корецький та О. І. Дацій [6]. Таким чином, комплексний підхід дає можливість розглядати інфраструктуру як багатофункціональну систему, що забезпечує ефективний розвиток економіки та суспільства.

Інфраструктура є важливою складовою економічної системи держави та одним із ключових чинників соціально-економічного розвитку регіонів. Рівень її розвитку безпосередньо впливає на економічну активність, інвестиційну привабливість територій та рівень життя населення. Тому важливим є дослідження ролі інфраструктури у забезпеченні ефективного функціонування регіональної економіки та розвитку регіонів України.

Стратегічне значення має інфраструктура для забезпечення ефективного функціонування регіональної економіки. Рівень розвитку транспортної, енергетичної та інформаційної інфраструктури впливає на функціонування

підприємств, розвиток логістики та господарських зв'язків між регіонами. Наявність якісного транспортного сполучення, стабільного енергопостачання та сучасних комунікацій створює необхідні умови для розвитку підприємницької діяльності, економічного зростання регіонів та підвищення ефективності виробництва [8].

Рівень розвитку інфраструктури також впливає на інвестиційну привабливість регіонів. Інвестори та підприємства надають перевагу територіям із розвиненим транспортним сполученням, стабільним енергопостачанням, сучасними комунікаціями та доступом до інформаційних технологій. Якісна інфраструктура сприяє розвитку підприємницької діяльності, залучення інвестицій та створенню нових робочих місць. Також рівень інфраструктурного забезпечення впливає на конкурентоспроможність регіонів та їх економічний потенціал [8,9].

Не менш важливе значення інфраструктура має для соціального розвитку регіонів. Рівень розвитку соціальної інфраструктури впливає на умови життєдіяльності населення, функціонування соціальної сфери та розвиток людського потенціалу [7]. Ефективне функціонування інфраструктури сприяє забезпеченню соціальної стабільності регіонів і створює передумови для покращення соціально-економічного становища населення.

В умовах військової агресії РФ значення інфраструктури суттєво зростає, оскільки саме вона забезпечує функціонування економіки, транспортного сполучення, енергетичної системи та життєдіяльності населення. Руйнування інфраструктурних об'єктів негативно впливає на соціально-економічний розвиток регіонів, порушує логістичні та господарські зв'язки, ускладнює роботу підприємств і функціонування соціальної сфери. Пошкодження транспортної, енергетичної, житлової та соціальної інфраструктури призводить до скорочення виробництва, зниження інвестиційної активності, погіршення умов проживання населення та зростання соціально-економічних проблем у регіонах України [10]. Саме тому дослідження інфраструктурних ушкоджень та їх впливу на розвиток регіонів набуває особливої актуальності в сучасних умовах.

Отже, інфраструктура є важливою складовою економічної системи держави та одним із ключових чинників соціально-економічного розвитку регіонів. Рівень розвитку інфраструктури впливає на економічну активність регіонів, інвестиційну привабливість територій, розвиток підприємництва та умови життєдіяльності населення. В умовах військової агресії РФ пошкодження інфраструктурних об'єктів спричиняє значні економічні та соціальні втрати. Також порушує функціонування регіональної економіки та погіршує умови життя населення. У зв'язку з цим дослідження інфраструктурних ушкоджень та їх впливу на розвиток регіонів України набуває особливої актуальності.

1.2. Види інфраструктури

Інфраструктура має складну та багатогранну структуру, оскільки охоплює різні сфери економічної й соціальної діяльності. У сучасних наукових дослідженнях інфраструктуру класифікують залежно від її функціонального призначення, ролі в економічних процесах та особливостей функціонування. Відповідно до цього виділяють транспортну, енергетичну, соціальну, інформаційну та інші види інфраструктури (рис. 1.1). Вони забезпечують ефективне функціонування економіки та створюють необхідні умови для життєдіяльності населення.

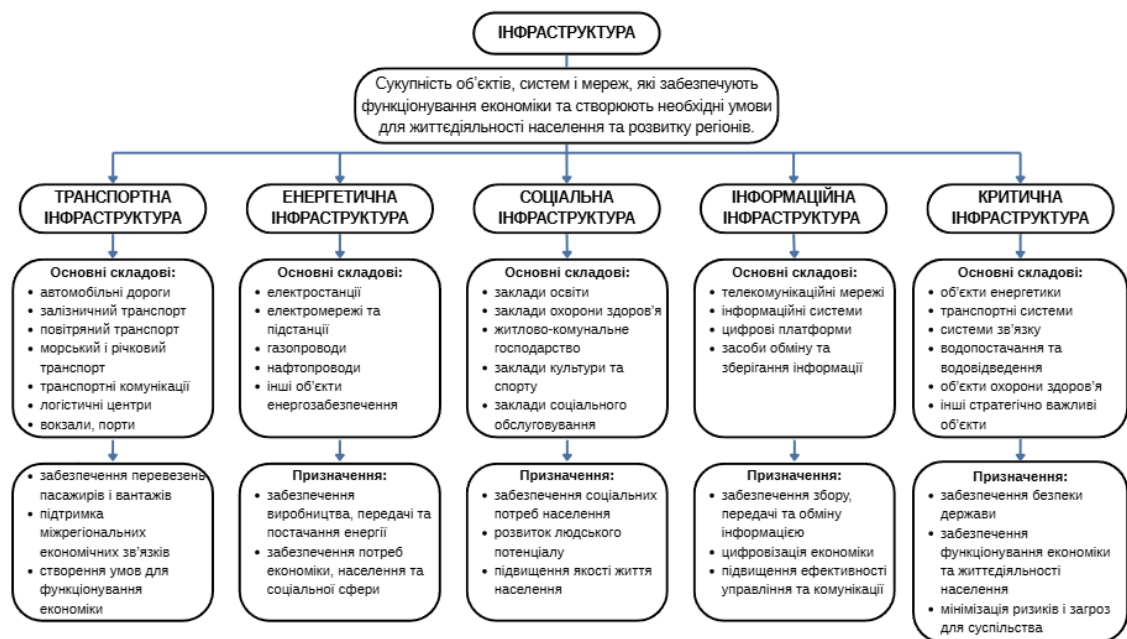


Рис. 1.1. Види інфраструктури та їх характеристики
Джерело: побудовано автором за даними [7; 10; 11; 12].

Транспортна інфраструктура має важливе значення для функціонування економіки та розвитку регіонів. Вона охоплює автомобільний, залізничний, повітряний, морський і річковий транспорт. До її складу належать транспортні комунікації, логістичні центри, вокзали, порти та інші об'єкти транспортної системи. Основними завданнями транспортної інфраструктури є забезпечення перевезення пасажирів і вантажів, підтримка міжрегіональних економічних зв'язків та створення умов для функціонування господарської системи [11]. Рівень розвитку транспортної інфраструктури впливає на ефективність логістики, розвиток підприємницької діяльності, мобільність населення та економічний розвиток регіонів. Тобто, розвинена транспортна система сприяє залученню інвестиції та активізації економічної діяльності.

Енергетична інфраструктура забезпечує стабільне функціонування економіки та життєдіяльність населення. До її складу належать електростанції, електромережі, газопроводи, нафтопроводи та інші об'єкти енергозабезпечення. Від стану енергетичної інфраструктури залежить робота підприємств, транспорту, установ і соціальної сфери. Стабільне енергозабезпечення створює необхідні умови для економічної діяльності та функціонування регіонів [10]. В умовах військової агресії РФ значення енергетичної інфраструктури суттєво зростає. Оскільки пошкодження енергетичних об'єктів негативно впливає на економіку та умови життя населення. Отже, енергетична інфраструктура є важливою складовою забезпечення економічної стабільності та соціальної безпеки держави.

Важливою складовою інфраструктурного забезпечення регіонів є соціальна інфраструктура. Вона охоплює сукупність установ і об'єктів, діяльність яких спрямована на забезпечення соціальних потреб населення. До її складу належать заклади освіти, охорони здоров'я, житлово-комунального господарства, культури, спорту та соціального обслуговування [7]. Соціальна інфраструктура забезпечує функціонування соціальної сфери та створює необхідні умови для розвитку людського потенціалу. Таким чином, рівень

розвитку соціальної інфраструктури є важливим чинником соціально-економічного регіонів.

Інформаційна інфраструктура забезпечує функціонування систем зв'язку, передачі та обміну інформацією. До її складових належать телекомунікаційні мережі, інформаційні системи, цифрові платформи та інші засоби інформаційного забезпечення. Інформаційна структура сприяє цифровізації економіки, підвищенню ефективності управління та швидкому обміну інформацією між суб'єктами господарювання. В сучасних умовах її значення для функціонування економіки та суспільства постійно зростає. Отже, інформаційна інфраструктура створює необхідні умови для ефективного функціонування сучасного суспільства.

Окреме місце в системі інфраструктури займає критична інфраструктура. До неї належать об'єкти та системи, порушення функціонування яких може негативно вплинути на економіку, безпеку держави та життєдіяльність населення [12]. Критична інфраструктура охоплює об'єкти енергетики, транспорту, зв'язку, водопостачання, охорони здоров'я та інші стратегічно важливі сфери. В умовах військової агресії РФ питання захисту та відновлення критичної інфраструктури набуває особливої актуальності, оскільки її пошкодження призводить до значних економічних і соціальних втрат. Таким чином, стабільне функціонування критичної інфраструктури є необхідною умовою забезпечення економічної та соціальної стабільності держави.

Отже, інфраструктура охоплює різні взаємопов'язані сфери, які забезпечують функціонування економіки та життєдіяльність населення. Транспортна, енергетична, соціальна, інформаційна та критична інфраструктура мають стратегічне значення для забезпечення економічної стабільності, функціонування соціальної сфери та підтримки міжрегіональних зв'язків. В умовах сучасних викликів значення інфраструктури суттєво зростає, оскільки її пошкодження негативно впливає на економіку, безпеку держави та умови життя населення. Тому ефективне функціонування та відновлення інфраструктури є

важливою передумовою забезпечення соціально-економічної стабільності регіонів України.

1.3. Напрями пошкодження інфраструктури під час війни

Повномасштабна військова агресія РФ проти України спричинила масштабні пошкодження інфраструктури, які мають безпрецедентний характер та охоплюють практично всі сфери економіки й суспільного життя. Одними з основних цілей атак стали об'єкти транспортної, енергетичної, житлової, соціальної та критичної інфраструктури (Додаток Б). Руйнування інфраструктурних об'єктів призвело до порушення логістичних і господарських зв'язків, перебоїв енергопостачання, ускладнення транспортного сполучення та погіршення функціонування соціальної сфери. Ці пошкодження впливають на діяльність підприємств, інвестиційний клімат, економічну активність регіонів та умови життєдіяльності населення.

Військові дії в Україні спричинили значні пошкодження транспортної та логістичної інфраструктури. Внаслідок руйнування автомобільних доріг, мостів, залізничних колій, портів та інших об'єктів транспортної системи ускладнилося перевезення вантажів і функціонування логістичних маршрутів [13,14]. Пошкодження транспортної інфраструктури ускладнює забезпечення підприємств необхідними ресурсами, здійснення експортно-імпортних операцій та економічну активність регіонів. Крім того, порушення транспортного сполучення ускладнює забезпечення населення товарами та гуманітарною допомогою. Це негативно впливає на економічну активність регіонів та функціонування господарської системи України.

В умовах війни зазнає також енергетична інфраструктура. Внаслідок масованих ракетних ударів і бойових дій значних пошкоджень зазнають електростанції, підстанції, електромережі та інші об'єкти енергетичної системи. Пошкодження енергетичної інфраструктури призводить до перебоїв електропостачання, ускладнення роботи підприємств, транспорту, установ і об'єктів соціальної сфери [15]. Нестабільне енергозабезпечення призводить до порушення виробничих процесів, підвищує витрати підприємств та ускладнює

функціонування економіки загалом. Крім того, руйнування енергетичних об'єктів створює додаткові ризики для економічної та соціальної стабільності держави. Таким чином, руйнування енергетичної інфраструктури посилює ризики для стабільного функціонування економіки та соціальної сфери України.

Масштабних руйнувань під час війни зазнала житлова та соціальна інфраструктура. Внаслідок військової агресії РФ значних пошкоджень отримали житлові будинки, заклади освіти, охорони здоров'я, культури та інші об'єкти соціальної сфери. Найбільше постраждали регіони, на території яких тривали активні бойові дії.

Особливо значних втрат зазнала освітня сфера. Руйнування шкіл, університетів і закладів дошкільної освіти ускладнило організацію навчального процесу та обмежило доступ громадян до освітніх послуг. Паралельно пошкодження медичних закладів ускладнило надання медичної допомоги людям та створило додаткове навантаження на систему охорони здоров'я [16]. Наслідком руйнування житлової та соціальної інфраструктури стало погіршення умов життя населення, зростання внутрішнього переміщення населення та посилення соціальних проблем. Частина населення була змушена залишити свої домівки через небезпеку або непридатність житла для проживання. Це створило додаткове навантаження на соціальну сферу та інфраструктуру більш безпечних регіонів України.

Внаслідок бойових дій значних пошкоджень зазнала критична та інформаційна інфраструктура України. Руйнування торкнулися систем зв'язку, телекомунікаційних мереж, об'єктів енергетики, водопостачання та інших систем, які забезпечують функціонування держави та життєдіяльність населення. Пошкодження критичної інфраструктури спричинило порушення економічної діяльності і стабільності функціонування регіонів [16]. Перебої зі зв'язком, електропостачанням та доступом до інформаційних ресурсів створювали додаткові труднощі для населення, бізнесу та органів державного управління. У результаті руйнування критичної та інформаційної інфраструктури посилюються економічні та соціальні проблеми України.

Наслідки воєнних руйнувань суттєво впливають на економічну ситуацію в Україні. Пошкодження транспортної, енергетичної, житлової та критичної інфраструктури призводить до порушення виробничих і логістичних зв'язків, скорочення економічної активності та погіршення умов функціонування підприємств. Найбільших економічних втрат зазнають регіони, на території яких тривали активні бойові дії або які перебували під тимчасовою окупацією.

Негативні наслідки руйнувань проявляються у зниженні інвестиційної привабливості регіонів, скороченні виробничих потужностей та послабленні ділової активності. Частина підприємств була змушена перемістити свою діяльність до більш безпечних областей України, що супроводжується змінами у структурі регіональної економіки та ринку праці [17].

Крім того, війна посилила міжрегіональні диспропорції. У відносно безпечних регіонах спостерігається концентрація бізнесу, зростання попиту на робочу силу та активізація економічної діяльності. Натомість у найбільш постраждалих областях відбувається скорочення зайнятості та зниження рівня економічної активності. Тобто, руйнування інфраструктури є одним із чинників економічного спаду та посилення регіональної нерівномірності в Україні.

Отже, пошкодження інфраструктури внаслідок військової агресії РФ має комплексний характер та охоплює транспортну, енергетичну, житлову, соціальну й критичну інфраструктуру. Руйнування інфраструктурних об'єктів негативно впливає на функціонування економіки, діяльність підприємств, соціальну сферу та умови життя населення. Водночас масштаби руйнувань посилюють міжрегіональні диспропорції та ускладнюють процес економічного відновлення України.

Висновки до розділу 1

Інфраструктура є важливою складовою економічної системи держави та одним із ключових чинників соціально-економічного розвитку регіонів. Вона забезпечує функціонування виробничої, транспортної, енергетичної, соціальної та інформаційної сфер, а також створює необхідні умови для економічної активності, розвитку підприємництва та підвищення інвестиційної

привабливості територій. Аналіз наукових підходів до трактування поняття інфраструктури дозволив визначити її важливу роль у забезпеченні стабільного функціонування економіки та розвитку регіонів України.

Дослідження видів інфраструктури показало, що транспортна, енергетична, соціальна, інформаційна та критична інфраструктура виконують важливі функції у забезпеченні життєдіяльності населення та функціонування економіки. Їх ефективне функціонування впливає на розвиток логістики, господарських зв'язків, функціонування підприємств, соціальної сфери та системи державного управління. Водночас в умовах сучасних викликів значення інфраструктури суттєво зростає, оскільки від її стану залежить економічна та соціальна стабільність держави.

Військова агресія РФ проти України спричинила масштабні руйнування транспортної, енергетичної, житлової, соціальної та критичної інфраструктури. Пошкодження інфраструктурних об'єктів призводить до порушення логістичних і господарських зв'язків, скорочення економічної активності, погіршення умов функціонування підприємств та посилення соціальних проблем. Крім того, воєнні руйнування негативно впливають на інвестиційну привабливість регіонів, посилюють міжрегіональні диспропорції та ускладнюють процес економічного відновлення України.

РОЗДІЛ 2. ДОСЛІДЖЕННЯ РЕГІОНАЛЬНИХ ВІДМІН УШКОДЖЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

2.1. Масштаби інфраструктурних ушкоджень в Україні внаслідок військової агресії рф

Повномасштабна військова агресія рф проти України спричинила значні руйнування інфраструктури та масштабні економічні втрати. Внаслідок бойових дій суттєвих пошкоджень зазнали об'єкти транспортної, енергетичної, соціальної та критичної інфраструктури. Пошкодження негативно впливають на функціонування економіки, діяльність підприємств, транспортне сполучення та умови життєдіяльності населення. Масштаби пошкоджень ускладнюють процес економічного відновлення України та потребують значних ресурсів для відновлення пошкоджених об'єктів та забезпечення подальшого функціонування економіки держави.

Оцінка масштабів інфраструктурних ушкоджень в Україні здійснюється на основі даних звіту *Ukraine Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA5)*, підготовленого міжнародними організаціями спільно з Урядом України [18]. У звіті узагальнено результати оцінки наслідків військової агресії рф для економіки та інфраструктури України за період з лютого 2022 року до грудня 2025 року. Основна увага приділяється оцінці масштабів пошкоджень, економічних втрат та потреб у післявоєнному відновленні держави.

Для оцінки наслідків військової агресії доцільно використовувати показники прямих пошкоджень, економічних втрат та потреб у відновленні. Зазначені показники дають можливість оцінити масштаби руйнувань, їх вплив на функціонування економіки та обсяг фінансових ресурсів, необхідних для відбудови держави.

Показник прямих пошкоджень характеризує прямі фізичні руйнування об'єктів інфраструктури, житлового фонду, підприємств та інших матеріальних активів. До цієї категорії належать зруйновані житлові будинки, пошкоджені дороги, мости, електростанції, заклади освіти та охорони здоров'я [16].

Економічні втрати відображають непрямі наслідки війни для функціонування економіки та господарської діяльності. Вони охоплюють

скорочення виробництва, втрату доходів підприємств, порушення логістичних зв'язків, додаткові витрати та скорочення зайнятості населення [16]. На відміну від прямих пошкоджень, економічні втрати можуть виникати навіть без фізичного руйнування об'єктів інфраструктури. Перебої енергопостачання, пошкодження транспортної мережі та порушення логістичних маршрутів ускладнюють виробництво й реалізацію продукції, що призводить до зниження економічної активності та погіршення фінансового стану регіонів.

Потреби у відновленні визначають обсяг фінансових ресурсів, необхідних для відбудови пошкоджених об'єктів, модернізації інфраструктури та забезпечення подальшого функціонування економіки. До цієї категорії належать руйнування об'єктів житлової, транспортної, енергетичної та соціальної інфраструктури [16].

Аналіз зазначених показників дає можливість оцінити реальні масштаби руйнувань, їх вплив на функціонування економіки та визначити найбільш постраждалі сфери інфраструктури України.

Наслідки військової агресії РФ мають масштабний характер та охоплюють практично всі сектори економіки України (Додаток В). Загальний обсяг прямих пошкоджень оцінюється у 195,1 млрд дол. США, економічних втрати - 666,7 млрд дол. США, а потреб у відновленні у 587,7 млрд дол. США (Таблиця 2.1).

Таблиця 2.1.

**Основні показники наслідків війни за секторами економіки України,
млрд дол. США**

Сектор	Пряма шкода	Економічні втрати	Потреби у відновленні
Соціальний сектор	81,8	110,3	201,1
Інфраструктурний сектор	78,5	172,2	218,9
Виробничий сектор	32,2	317,4	133,2
Міжсекторальні напрями	2,9	66,8	34,4
Усього	195,1	666,7	587,7

Джерело: побудовано автором за даними [18].

Найбільший обсяг прямих пошкоджень припадає на соціальний сектор і сягає 81,8 млрд дол. США, що пов'язано з масштабними руйнуваннями житлового фонду, закладів освіти, охорони здоров'я та інших об'єктів соціальної

інфраструктури. Значних пошкоджень також зазнав інфраструктурний сектор, де обсяг прямих збитків досягає 78,5 млрд дол. США [18]. Це пояснюється руйнуванням транспортної, енергетичної та комунальної інфраструктури внаслідок активних бойових дій.

Водночас найбільші економічні втрати спостерігаються у виробничому секторі і оцінюються у 317,4 млрд дол. США [18]. Така ситуація зумовлена скороченням виробництва, порушенням логістичних зв'язків, зниженням економічної активності та частковою втратою виробничих потужностей підприємств. Значні економічні втрати також характерні для інфраструктурного сектору, оскільки пошкодження енергетичних і транспортних об'єктів негативно впливають на функціонування всієї економіки держави.

Найбільші потреби у відновленні припадають на інфраструктурний та соціальний сектори і становлять відповідно 218,9 млрд дол. США та 201,1 млрд дол. США [18]. Це свідчить про необхідність масштабної післявоєнної відбудови житлової, транспортної, енергетичної та соціальної інфраструктури України.

Структура прямих пошкоджень свідчить про нерівномірний вплив військової агресії РФ на різні сектори економіки України, серед яких найбільш уразливими виявилися соціальний та інфраструктурний сектори (Додаток Д).

Аналіз структури прямих пошкоджень свідчить про значну концентрацію руйнувань у соціальному та інфраструктурному секторах економіки України. Найбільша частка пошкоджень припадає на соціальний сектор і становить 42 % загального обсягу прямих збитків [18]. Така ситуація зумовлена масштабними руйнуваннями житлового фонду, закладів освіти, охорони здоров'я та інших об'єктів соціальної інфраструктури внаслідок активних бойових дій та ракетних обстрілів.

Високою є також частка інфраструктурного сектору, яка становить 40 % загального обсягу пошкоджень [18]. Значні руйнування транспортної, енергетичної та комунальної інфраструктури негативно вплинули на

функціонування господарської системи, транспортне сполучення, енергозабезпечення та надання базових послуг населенню.

Частка виробничого сектору у структурі прямих пошкоджень становить 16%, що свідчить про суттєві втрати промислових підприємств, виробничих потужностей та об'єктів аграрного сектору. Найменша частка пошкоджень припадає на міжсекторальні напрями і становить 2 %, що пояснюється порівняно меншими масштабами прямого фізичного руйнування відповідних об'єктів [18].

Структура прямих пошкоджень свідчить про найбільшу вразливість соціального та інфраструктурного секторів, від функціонування яких залежить забезпечення базових потреб населення та стабільність економічної системи держави.

Отже, масштаби інфраструктурних ушкоджень в Україні свідчать про значний негативний вплив військової агресії РФ на функціонування економіки та соціальної сфери держави. Найбільших руйнувань зазнали соціальний та інфраструктурний сектори, пошкодження яких суттєво вплинули на транспортне сполучення, енергозабезпечення, діяльність підприємств та умови життєдіяльності населення. Значні обсяги економічних втрат і потреб у відновленні підтверджують необхідність реалізації комплексної державної політики післявоєнної відбудови та модернізації інфраструктури України.

2.2. Порівняльний аналіз ушкоджень інфраструктури за регіонами України

Масштаби інфраструктурних ушкоджень в Україні суттєво відрізняються залежно від регіону, інтенсивності бойових дій та тривалості тимчасової окупації окремих територій. Військова агресія РФ спричинила нерівномірний вплив на регіони України, що позначилося на стані транспортної, енергетичної, житлової та соціальної інфраструктури. Регіональні відмінності інфраструктурних ушкоджень впливають на економічну активність, функціонування підприємств, стан соціальної сфери та процес післявоєнного відновлення регіонів України.

Для дослідження регіональних відмінностей інфраструктурних ушкоджень доцільно використовувати підхід, запропонований Мірошніченко В.В. Відповідно до цього підходу територію України поділено на окремі регіони та

мезорегіони залежно від ступеня руйнування інфраструктури, інтенсивності бойових дій та особливостей соціально-економічного розвитку територій. Такий поділ дає можливість оцінити масштаби інфраструктурних ушкоджень та визначити найбільш постраждалі регіони України [19; 20].

«1) північно-східний, у якому виокремлено північний (охоплює Житомирську, Київську та Чернігівську області) та східний (Харківська і Сумська області) мезорегіони;

2) південно-східний, у якому виокремлено східний (Луганська і Донецька області), південний (охоплює окуповані станом на квітень 2025 р. частини Запорізької та Херсонської областей) та кримський мезорегіони;

3) південно-західний, у якому виокремлено західний (Одеська і Миколаївська області) та східний (займає звільнену від окупації лівобережну частину Херсонщини) мезорегіони;

4) центральний, у якому виокремлено східний (охоплює Полтавську, Дніпропетровську, неокуповану частину Запорізької та Кіровоградську і Черкаську області) та подільський (Вінницька і Хмельницька області) мезорегіони;

5) західний, у якому виокремлено поліський (Волинь і Рівненщина), прикарпатський (Львівська та Івано-Франківська області), закарпатський та придністровський (Тернопільська і Чернівецька області) мезорегіони» [19; 20].

Аналіз регіональних відмінностей прямої шкоди інфраструктури України свідчить про нерівномірний вплив військової агресії рф на регіони держави (рис. 2.1). Найбільші втрати зазнали прифронтові та тимчасово окуповані регіони.

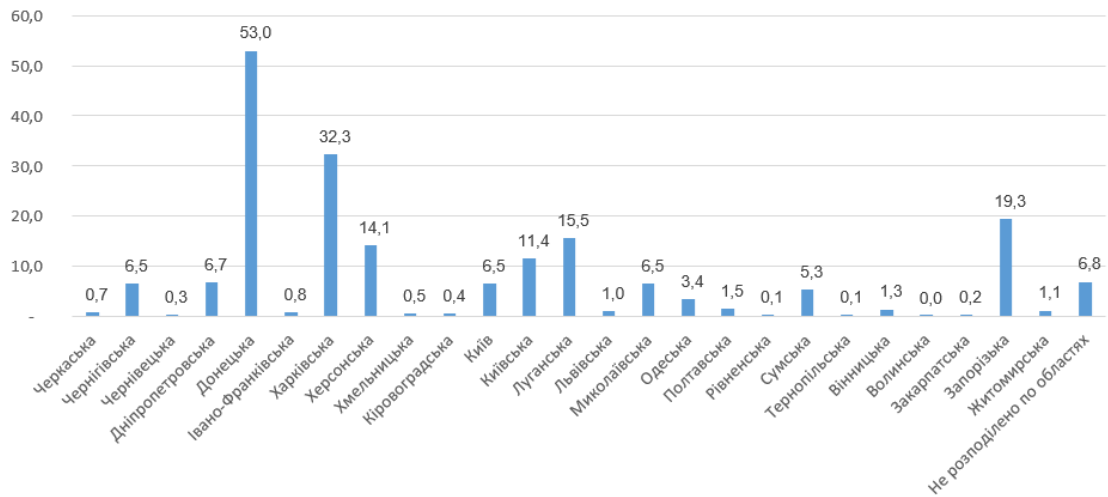


Рис. 2.1. Обсяг прямої шкоди по областях України станом на 31 грудня 2025 року, млрд дол. США

Джерело: побудовано автором за даними [18].

Найвищий рівень прямих втрат зафіксовано у Донецькій області, де їх обсяг становить 53 млрд дол. США. Вагомих руйнувань також зазнали Харківська область - 32,3 млрд дол. США, Запорізька - 19,3 млрд дол. США, Луганська - 15,5 млрд дол. США та Херсонська область - 14,1 млрд дол. США [18, 19]. Високі показники прямої шкоди у цих регіонах пов'язані з інтенсивними воєнними діями та значними руйнуваннями житлової, транспортної, енергетичної й промислової інфраструктури. Таким чином, найбільша концентрація прямих пошкоджень спостерігається у прифронтових регіонах України, де бойові дії мали найбільш інтенсивний характер.

Суттєвих втрат зазнав також північно-східний регіон. Зокрема, у Київській області обсяг прямої шкоди становить 11,4 млрд дол. США, у Чернігівській - 6,5 млрд дол. США, у Сумській - 5,3 млрд дол. США [18, 19]. Руйнування у цих областях були спричинені активними бойовими діями у перші місяці повномасштабного вторгнення та пошкодженням житлової й транспортної інфраструктури.

У центральних та західних регіонах рівень прямої шкоди є значно нижчим. Найбільші втрати серед центральних областей спостерігаються у Дніпропетровській області - 6,7 млрд дол. США, що пояснюється регулярними ракетними ударами по промислових та енергетичних об'єктах [18, 19]. Для західних регіонів характерний відносно низький рівень прямої шкоди, оскільки

ці території не були зонами активних бойових дій. Водночас навіть у цих областях пошкоджень зазнали окремі об'єкти критичної інфраструктури.

Порівняння регіональних економічних втрат свідчить, що наслідки війни виходять далеко за межі прямих фізичних руйнувань (рис. 2.2). У багатьох регіонах економічні втрати перевищують обсяги прямої шкоди, що пояснюється скороченням виробництва, порушенням логістичних зв'язків, зниженням економічної активності та втратою ринків збуту.

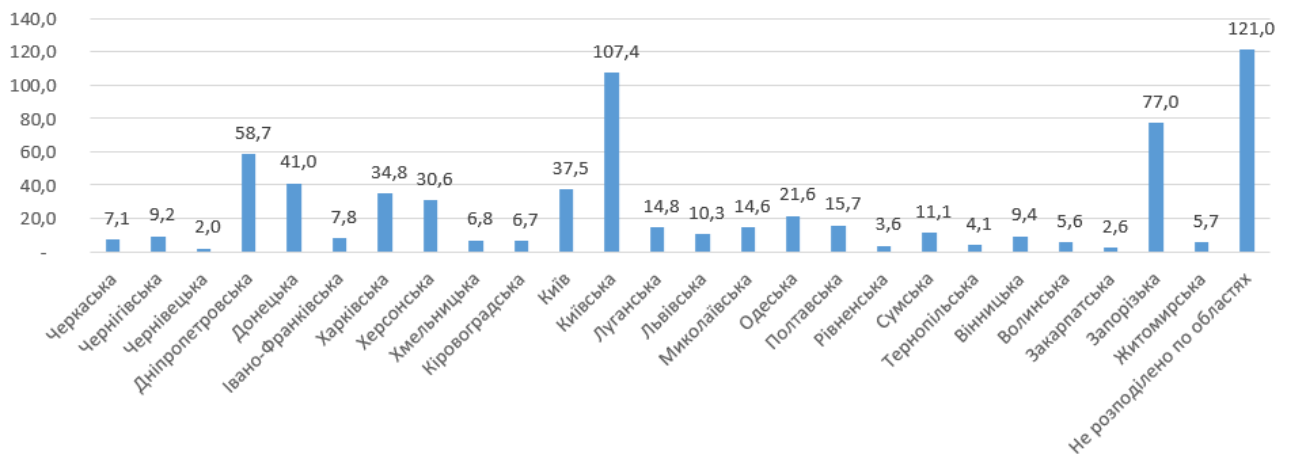


Рис. 2.2. Обсяг економічних втрат по областях України станом на 31 грудня 2025 року, млрд дол. США

Джерело: побудовано автором за даними [18].

Найбільші економічні втрати зафіксовано у Київській області, де їх обсяг становить 107,4 млрд дол. США. Незважаючи на менші масштаби прямих руйнувань порівняно зі східними регіонами, Київщина зазнала значних економічних втрат через високу концентрацію підприємств, логістичних центрів та транспортної інфраструктури. Високі показники економічних втрат характерні також для Запорізької області - 77 млрд дол. США, Донецької - 58,7 млрд дол. США, Дніпропетровської - 41 млрд дол. США та Харківської області - 37,5 млрд дол. США [18]. Це свідчить про критичний вплив війни на промисловий потенціал та функціонування господарської системи зазначених регіонів. Отримані результати підтверджують, що економічні наслідки війни мають довгостроковий характер та впливають не лише на прифронтові території, а й на функціонування економіки України загалом.

Для південних регіонів характерними стали втрати, пов'язані з порушенням роботи морських портів, логістичних маршрутів та зовнішньоекономічної діяльності. Зокрема, у Миколаївській області економічні втрати становлять 14,6 млрд дол. США, а в Одеській - 21,6 млрд дол. США [18]. Руйнування портової інфраструктури негативно вплинуло на експорт та транспортну систему України.

У західних регіонах економічні втрати є нижчими, однак ці області зіткнулися зі зростанням навантаження на соціальну інфраструктуру, ринок житла та транспортну систему через значний приплив внутрішньо переміщених осіб і релокацію підприємств.

Потреби у відновленні інфраструктури також мають виражені регіональні відмінності (рис. 2.3). Найбільші обсяги потреб у відновленні характерні для регіонів із найбільшими масштабами руйнувань та високим рівнем економічних втрат. Потреби у відновленні перевищують обсяги прямої шкоди, оскільки відбудова передбачає не лише реконструкцію пошкоджених об'єктів, а й модернізацію інфраструктури відповідно до сучасних безпекових та економічних вимог.

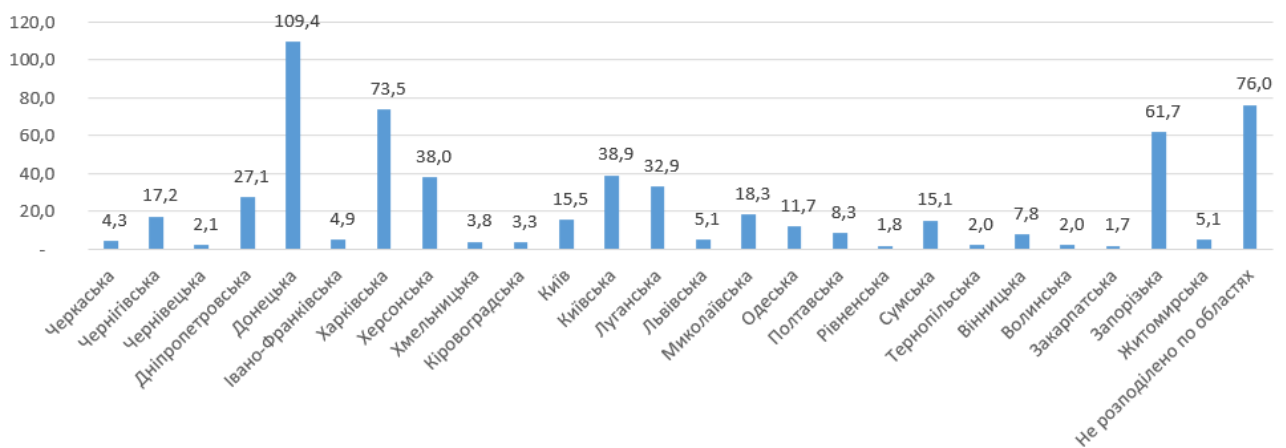


Рис. 2.3. Потреби у відновленні інфраструктури по областях України станом на 31 грудня 2025 року, млрд дол. США

Джерело: побудовано автором за даними [18].

Найвищий рівень потреб у відновленні зафіксовано у Донецькій області - 109,4 млрд дол. США. Значних ресурсів потребують також Харківська область - 73,5 млрд дол. США, Запорізька - 61,7 млрд дол. США, Київська - 38,9 млрд дол. США та Херсонська область - 38 млрд дол. США [18]. Це свідчить про

необхідність масштабної післявоєнної відбудови житлової, транспортної, енергетичної та соціальної інфраструктури. Крім того, значний обсяг потреб у відновленні підтверджує необхідність не лише відбудови пошкоджених об'єктів, а й комплексної модернізації інфраструктури України.

У центральних та західних регіонах потреби у відновленні є нижчими, однак вони також пов'язані з модернізацією енергетичної, транспортної та житлової інфраструктури, адаптацією регіонів до нових соціально-економічних умов та зростанням навантаження на місцеві системи забезпечення.

Отже, регіональні відмінності інфраструктурних ушкоджень в Україні свідчать про нерівномірний вплив військової агресії РФ на соціально-економічний розвиток територій. Найбільших руйнувань, економічних втрат та потреб у відновленні зазнали східні та південні регіони України, де спостерігалася найвища інтенсивність бойових дій. Найвищі показники прямих пошкоджень, економічних втрат і потреб у відновленні зафіксовано у Донецькій, Харківській, Запорізькій та Херсонській областях. Центральні та західні регіони постраждали менше, однак також зазнали негативного впливу війни через зростання навантаження на житлову, соціальну та транспортну інфраструктуру. Отримані результати підтверджують необхідність застосування диференційованого підходу до післявоєнного відновлення регіонів України з урахуванням масштабів руйнувань та особливостей регіонального розвитку.

2.3. Вплив інфраструктурних ушкоджень на соціально-економічний стан регіонів

Інфраструктура відіграє важливу роль у забезпеченні соціально-економічного розвитку регіонів. Оскільки створює умови для функціонування підприємств, транспортного сполучення, енергозабезпечення та надання соціальних послуг населенню. Руйнування інфраструктурних об'єктів унаслідок військової агресії РФ суттєво вплинуло на функціонування регіональної економіки та соціальної сфери України. Найбільших змін зазнали регіони, на території яких тривали активні бойові дії або які перебували під тимчасовою окупацією. У зв'язку з цим важливим є дослідження впливу інфраструктурних

ушкоджень на соціально-економічний стан регіонів України та визначення основних наслідків війни для їх подальшого розвитку.

Інфраструктурні ушкодження, спричинені військовою агресією РФ, суттєво вплинули на економічну діяльність регіонів України. Руйнування транспортної, енергетичної, виробничої та логістичної інфраструктури призвело до скорочення обсягів виробництва, порушення господарських зв'язків та зниження економічної активності. Найбільшого негативного впливу зазнали східні та південні регіони України, на території яких тривали активні бойові дії та тимчасова окупація окремих територій [18; 21].

У регіонах, що зазнали значних руйнувань, суттєво погіршилися умови функціонування підприємств. Пошкодження виробничих потужностей і нестабільність енергозабезпечення обмежили можливості ведення господарської діяльності та залучення інвестицій. Найбільш відчутними стали втрати у промислових регіонах, економіка яких традиційно базувалася на металургії, машинобудуванні, енергетиці та агропромисловому комплексі [4]. Унаслідок цього спостерігається скорочення промислового виробництва, зменшення ділової активності та послаблення економічного потенціалу окремих територій.

Суттєвий вплив на економічний розвиток регіонів мало порушення транспортно-логістичних зв'язків. Руйнування транспортної інфраструктури ускладнило перевезення продукції, постачання сировини та експортні операції.

Особливо це позначилося на південних регіонах України, економіка яких значною мірою залежала від функціонування портової інфраструктури та зовнішньої торгівлі. Порушення роботи морських портів негативно вплинуло на експорт аграрної продукції та функціонування логістичної системи держави загалом [14; 18].

У центральних та західних регіонах спостерігалось переміщення економічної активності через релокацію підприємств із територій активних бойових дій. Державна програма релокації сприяла переміщенню значної кількості суб'єктів господарювання у відносно безпечні регіони України [23]. Це стимулювало розвиток малого та середнього бізнесу, сфери послуг, логістики та

будівництва у західних областях держави. Водночас переміщення підприємств і населення спричинило додаткове навантаження на житлову, транспортну та соціальну інфраструктуру приймаючих регіонів.

Крім того, інфраструктурні ушкодження негативно вплинули на інвестиційну привабливість регіонів. Високий рівень безпекових ризиків, нестабільність енергозабезпечення та невизначеність щодо подальшого розвитку ситуації обмежують можливості залучення внутрішніх і зовнішніх інвестицій [15; 22]. Таким чином, війна спричинила не лише руйнування економічного потенціалу окремих територій, а й просторову трансформацію економічної активності в межах країни.

Інфраструктурні ушкодження суттєво вплинули не лише на економічну діяльність регіонів, а й на стан ринку праці та рівень зайнятості населення. Руйнування підприємств, скорочення виробництва та переміщення населення спричинили трансформацію регіональних ринків праці, посилення безробіття та нерівномірний розподіл трудових ресурсів між регіонами України [18].

Найбільш негативний вплив на зайнятість населення спостерігається у східних та південних регіонах України, де внаслідок бойових дій було пошкоджено або зупинено значну кількість промислових підприємств. Скорочення діяльності підприємств металургійної, машинобудівної, енергетичної та транспортної галузей призвело до втрати великої кількості робочих місць та зростання рівня безробіття [24]. Особливо складна ситуація сформувалася у регіонах, частина територій яких перебувала під тимчасовою окупацією або в зоні активних бойових дій.

Водночас у центральних та західних областях України спостерігалось зростання попиту на робочу силу у сферах логістики, будівництва, торгівлі та послуг. Це пов'язано з переміщенням населення та релокацією підприємств із територій активних бойових дій. Західні регіони поступово стали центрами концентрації економічної активності та трудових ресурсів, що сприяло розвитку місцевого підприємництва та збільшенню зайнятості населення [23].

Значний приплив внутрішньо переміщених осіб створив додаткове навантаження на регіональні ринки праці та посилив конкуренцію за робочі місця у приймаючих регіонах [25]. Внаслідок цього відбулись зміни у структурі зайнятості населення. У регіонах, що постраждали від бойових дій, скоротилася зайнятість у промисловості та суміжних галузях. Тоді як у відносно безпечних областях зросла роль сфери послуг, логістики, торгівлі та будівництва [21]. Це свідчить про поступову трансформацію економічної спеціалізації регіонів та перерозподіл трудових ресурсів у межах країни.

Інфраструктурні ушкодження також вплинули на соціально-економічний стан регіонів України та умови життя населення. Руйнування житлової, медичної, освітньої та комунальної інфраструктури спричинило погіршення доступу населення до базових соціальних послуг, посилення внутрішньої міграції та зростання навантаження на приймаючі регіони.

Одним із найбільш масштабних соціальних наслідків війни стало значне переміщення населення в межах країни. Найбільша кількість внутрішньо переміщених осіб була зафіксована у регіонах, що зазнали активних бойових дій та тимчасової окупації. Центральні та західні області України стали основними регіонами прийому внутрішньо переміщеного населення [22]. Це спричинило суттєве навантаження на житлову, транспортну та соціальну інфраструктуру приймаючих територій.

Суттєвих руйнувань зазнав житловий фонд України. Значна кількість житлових будинків була пошкоджена або повністю зруйнована, особливо у східних та південних регіонах держави. Це призвело до загострення житлової проблеми, зростання попиту на оренду житла та підвищення вартості проживання у відносно безпечних регіонах [18]. Додаткове навантаження на житлову інфраструктуру сформувалося через переміщення значної кількості населення до центральних та західних областей України.

Негативного впливу зазнала також система охорони здоров'я та освіти. Руйнування лікарень, амбулаторій, шкіл і закладів вищої освіти обмежило доступ населення до медичних та освітніх послуг у найбільш постраждалих

регіонах. Частина закладів освіти була змушена перейти на дистанційний формат навчання, тоді як медичні установи працювали в умовах нестачі персоналу, обладнання та фінансових ресурсів [20]. Це негативно вплинуло на якість соціальних послуг та рівень соціального забезпечення населення.

Війна та масштабні інфраструктурні ушкодження спричинили посилення міжрегіональних диспропорцій в Україні. Регіони держави зазнали різного рівня руйнувань, економічних втрат та соціальних змін, що суттєво вплинуло на особливості їхнього подальшого розвитку. Найбільших втрат зазнали східні та південні області України, тоді як центральні та західні регіони зберегли відносно вищий рівень економічної та соціальної стабільності [19].

У регіонах, що перебували у зоні активних бойових дій або частково були окуповані, спостерігається суттєве скорочення економічної активності, руйнування виробничої бази та погіршення інвестиційної привабливості. Пошкодження промислових підприємств, транспортної та енергетичної інфраструктури негативно вплинуло на функціонування господарської системи цих територій. Унаслідок цього східні та південні регіони втратили значну частину свого економічного потенціалу та можливостей для стабільного розвитку [18].

Центральні та західні області України перетворилися на основні регіони концентрації релокованого бізнесу та внутрішньо переміщених осіб, що сприяло розвитку сфери послуг, логістики й малого бізнесу [21].

Разом із позитивними економічними змінами західні та центральні регіони зіткнулися зі зростанням навантаження на житлову, транспортну, медичну та освітню інфраструктуру через збільшення чисельності населення [22].

Війна спричинила трансформацію економічної спеціалізації регіонів України. В умовах війни спостерігається зміщення економічної активності у центральні та західні області держави, що супроводжується перерозподілом трудових ресурсів та зміною логістичних маршрутів [23].

Отже, інфраструктурні ушкодження, спричинені військовою агресією РФ, суттєво вплинули на соціально-економічний стан регіонів України. Найбільших

втрат зазнали східні та південні області, де відбулося руйнування виробничої, транспортної, енергетичної та соціальної інфраструктури. Центральні та західні регіони стали територіями концентрації релокованого бізнесу та внутрішньої міграції населення, що посилює міжрегіональні диспропорції та нерівномірність соціально-економічного розвитку територій. Це свідчить про необхідність реалізації диференційованої політики післявоєнного відновлення регіонів України з урахуванням масштабів руйнувань та особливостей регіонального розвитку.

Висновки до розділу 2

Проведене дослідження дало можливість оцінити масштаби інфраструктурних ушкоджень в Україні та визначити особливості їхнього регіонального впливу в умовах військової агресії РФ. Установлено, що війна спричинила значні руйнування транспортної, енергетичної, житлової, соціальної та виробничої інфраструктури, що негативно позначилося на функціонуванні економіки, діяльності підприємств і забезпеченні базових потреб населення. Найбільших пошкоджень зазнали соціальний та інфраструктурний сектори, від функціонування яких залежить стабільність соціально-економічної системи держави.

У результаті аналізу регіональних відмінностей інфраструктурних ушкоджень встановлено, що найбільш постраждалими є східні та південні регіони України, де тривали активні бойові дії та тимчасова окупація окремих територій. Найвищі показники прямої шкоди, економічних втрат і потреб у відновленні зафіксовано у Донецькій, Харківській, Запорізькій та Херсонській областях. Водночас центральні та західні регіони зазнали менших прямих руйнувань, однак зіткнулися зі зростанням навантаження на житлову, транспортну та соціальну інфраструктуру через переміщення населення та релокацію підприємств.

Дослідження також показало, що наслідки інфраструктурних ушкоджень мають комплексний характер і впливають не лише на стан матеріальних об'єктів,

а й на соціально-економічний розвиток регіонів України. Руйнування інфраструктури спричинило скорочення виробництва, порушення логістичних зв'язків, зниження інвестиційної привабливості, трансформацію ринку праці та посилення міжрегіональних диспропорцій. Одночасно спостерігається зміщення економічної активності до більш безпечних центральних та західних регіонів держави.

Результати проведеного дослідження підтверджують необхідність реалізації комплексної та диференційованої політики післявоєнного відновлення регіонів України з урахуванням масштабів руйнувань, рівня економічних втрат, соціальних наслідків війни та особливостей регіонального розвитку.

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ВІДНОВЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

3.1. Міжнародний досвід відновлення інфраструктури після воєнних конфліктів

Відновлення інфраструктури після воєнних конфліктів є одним із ключових напрямів забезпечення стабільного соціально-економічного розвитку держави. Досвід різних країн свідчить, що післявоєнна відбудова потребує значних фінансових ресурсів, ефективного державного управління та модернізації інфраструктури. У зв'язку з масштабними руйнуваннями, спричиненими військовою агресією РФ, для України особливого значення набуває вивчення міжнародного досвіду відновлення інфраструктури після воєнних конфліктів. Аналіз міжнародного досвіду дозволяє визначити ефективні механізми відбудови та залучення міжнародної допомоги.

Одним із найбільш успішних прикладів післявоєнного відновлення економіки та інфраструктури є реалізація Плану Маршалла у країнах Західної Європи після Другої світової війни. Програма була започаткована США у 1948 році та передбачала надання масштабної фінансової допомоги державам, економіка яких зазнала значних руйнувань унаслідок війни [26]. Загальний обсяг допомоги становив близько 13 млрд доларів США та був спрямований на відновлення промисловості, транспортної й енергетичної інфраструктури, житлового фонду та сільського господарства [27].

Основною метою Плану Маршалла було не лише відновлення зруйнованої економіки європейських країн, а й створення умов для подальшого економічного розвитку та модернізації виробництва. Фінансова допомога спрямовувалась на розвиток промисловості, відновлення транспортного сполучення, стабілізації фінансової системи та розширенню міжнародної торгівлі між країнами Західної Європи [26].

Однією з держав, що найбільш ефективно використала можливості Плану Маршалла, стала Західна Німеччина. Завдяки міжнародній фінансовій підтримці та проведенню економічних реформ країна змогла забезпечити швидке відновлення промисловості, модернізацію інфраструктури та високі темпи

економічного зростання. Упродовж 1950-х років Німеччина перетворилася на одну з провідних економік Європи, а швидке економічне зростання отримало назву «Німецького економічного дива» [26].

Реалізація Плану Маршалла сприяла розвитку інфраструктури, модернізації, виробництва, зростанню зайнятості населення та стабілізації соціально-економічної ситуації у післявоєнній Європі [27].

Досвід реалізації Плану Маршалла має важливе значення для України в умовах сучасної війни. Післявоєнне відновлення української інфраструктури також потребуватиме значних фінансових ресурсів, міжнародної підтримки, ефективного державного управління та комплексної модернізації економіки. Міжнародний досвід свідчить, що ефективна відбудова повинна бути спрямована не лише на ліквідацію наслідків руйнувань, а й на забезпечення довгострокового соціально-економічного розвитку держави.

Важливим прикладом післявоєнного відновлення інфраструктури є досвід Балканських країн, зокрема Боснії і Герцеговини, яка зазнала значних руйнувань унаслідок воєнних конфліктів 1990-х років. Під час бойових дій були пошкоджені житловий фонд, транспортна інфраструктура, промислові об'єкти, системи енергозабезпечення та соціальна інфраструктура. Воєнний конфлікт також спричинив економічну кризу, високий рівень безробіття та загострення соціальних проблем [28].

Після завершення воєнних дій важливим напрямом відбудови Боснії і Герцеговини стало залучення міжнародної фінансової та гуманітарної допомоги. Значну роль у процесі відбудови відігравали ООН, Європейський Союз, Світовий банк та інші міжнародні організації. Міжнародна допомога спрямовувалася на відновлення житлової, транспортної та енергетичної інфраструктури, а також реконструкцію об'єктів соціальної сфери [28].

Значна увага приділялася підтримці приватного сектору, створенню робочих місць, залученню інвестицій та модернізації інфраструктури. Також реалізовувалися заходи щодо модернізації інфраструктури, покращення

транспортного сполучення та розвитку туристичної сфери, що сприяло поступовому зростанню економічної активності країни [29].

Досвід Балканських країн свідчить про важливість міжнародної підтримки, державного стратегічного планування та комплексного підходу до післявоєнної відбудови. Водночас процес відновлення інфраструктури має враховувати особливості соціально-економічного розвитку держави, масштаби руйнувань та необхідність довгострокової модернізації економіки. Для України цей досвід є важливим з точки зору залучення міжнародної допомоги, підтримки регіонального розвитку та відновлення критичної інфраструктури.

Проведений аналіз міжнародного досвіду післявоєнного відновлення свідчить, що ефективна відбудова держави потребує комплексного підходу, який поєднує міжнародну фінансову підтримку, державне стратегічне планування та модернізацію інфраструктури. Досвід країн Західної Європи, зокрема реалізація Плану Маршалла, демонструє важливість залучення зовнішніх фінансових ресурсів, розвитку промисловості, транспортної та енергетичної інфраструктури, а також створення умов для довгострокового економічного зростання [26].

Балканські країни у процесі післявоєнної відбудови продемонстрували необхідність поєднання реконструкції інфраструктури з підтримкою регіонального розвитку, соціальної стабільності та відновленням економічної активності постраждалих територій [28]. Важливу роль у цьому процесі відіграють підтримка малого та середнього бізнесу, створення робочих місць, залучення інвестицій і розвиток місцевої інфраструктури.

Для України міжнародний досвід є важливим для формування ефективної стратегії повоєнного відновлення. Реконструкція інфраструктури потребуватиме значного фінансування, міжнародної допомоги та модернізації економіки. Крім того, процес відбудови має бути спрямований не лише на усунення наслідків руйнувань, а й на забезпечення довгострокового розвитку держави та її регіонів.

3.2. Роль держави у відновленні інфраструктури регіонів України

В умовах масштабних руйнувань інфраструктури, спричинених військовою агресією РФ, ключову роль у процесі післявоєнного відновлення регіонів України відіграє держава. Вона забезпечує координацію процесів відбудови, визначає пріоритети реконструкції та залучає фінансові ресурси й міжнародну допомогу. Пріоритетними напрямками залишаються відновлення транспортної, енергетичної, житлової та соціальної інфраструктури, функціонування яких безпосередньо впливає на соціально-економічний розвиток регіонів держави

Одним із ключових напрямів державної політики є реалізація Плану відновлення України, який передбачає відбудову пошкодженої інфраструктури, модернізацію економіки та забезпечення довгострокового соціально-економічного розвитку держави [30]. Державні програми відбудови спрямовані не лише на ліквідацію наслідків руйнувань, а й на розвиток регіонів України.

Координацію державної політики відновлення здійснюють Кабінет Міністрів України та Міністерство розвитку громад та територій України, які здійснюють моніторинг пошкоджень інфраструктури та співпрацюють із міжнародними партнерами [31]. Ефективність державної політики значною мірою залежить від рівня взаємодії центральних і місцевих органів влади та ефективності реалізації відбудовчих проєктів.

Серед основних пріоритетів державної політики важливе місце займає відновлення житлової, енергетичної, транспортної та соціальної інфраструктури, а також забезпечення функціонування критично важливих об'єктів [30]. Пріоритетність відновлення критичної інфраструктури пов'язана з необхідністю забезпечення стабільного функціонування економіки та базових умов життєдіяльності населення.

Одним із сучасних інструментів державної політики у сфері відбудови є цифрова екосистема DREAM, яка використовується для моніторингу та контролю реалізації проєктів відновлення інфраструктури [32]. Крім того, ключову роль у залученні міжнародної фінансової допомоги відіграє державна

платформа United24 [33]. Використання цифрових механізмів управління сприяє підвищенню прозорості процесу відбудови та ефективності використання фінансових ресурсів.

Важливою складовою процесу післявоєнного відновлення інфраструктури регіонів України є забезпечення належного фінансування відбудовчих робіт. Масштаби руйнувань, завданих внаслідок військової агресії РФ, потребують значних фінансових ресурсів як з боку держави, так і міжнародних партнерів. За оцінками Світового банку, Європейської комісії, ООН та Уряду України, потреба у відновленні України станом на кінець 2025 року становить близько 588 млрд доларів США упродовж наступного десятиліття [34]. Порівняно з масштабами української економіки це свідчить про надзвичайно високий рівень фінансового навантаження на державу та необхідність активного залучення зовнішньої допомоги.

Одним із основних джерел фінансування відбудови є державний бюджет України. Бюджетні ресурси спрямовується насамперед на підтримку критичної, енергетичної, транспортної та соціальної інфраструктури. В умовах воєнного стану можливості державного бюджету залишаються обмеженими через високі витрати на сектор безпеки й оборони. Це зумовлює необхідність активного залучення міжнародної фінансової допомоги, грантів та кредитних ресурсів.

Основними донорами фінансової допомоги Україні є Європейський Союз, Світовий банк, Міжнародний валютний фонд та країни G7. За даними Міністерства фінансів України, у 2025 році Україна отримала понад 52 млрд доларів міжнародної фінансової допомоги, з яких найбільша частка надійшла від Європейського Союзу та Світового банку [35]. Міжнародна підтримка забезпечує фінансування соціальних видатків і реалізацію програм відновлення інфраструктури, що сприяє стабілізації економіки держави.

Суттєве значення для фінансування післявоєнної відбудови мають гранти та пільгові кредити міжнародних фінансових організацій. Зокрема, Міжнародний валютний фонд у 2026 році затвердив нову програму фінансової підтримки України обсягом 8,1 млрд доларів США у межах механізму

розширеного фінансування [36]. Крім фінансової допомоги, міжнародні організації надають технічну підтримку, сприяють реалізації реформ та контролюють ефективність використання коштів.

Ефективність процесу відновлення залежить від прозорості використання коштів, державного контролю та функціонування цифрових систем моніторингу. У зв'язку з цим важливого значення набуває використання цифрових систем моніторингу, посилення антикорупційних механізмів та забезпечення відкритості процесу розподілу міжнародної допомоги. Це сприятиме ефективнішому використанню фінансових ресурсів та реалізації державної відбудови.

Важливу роль у процесі відновлення інфраструктури відіграють органи місцевого самоврядування та регіональна влада, які здійснюють оцінку пошкоджень, визначають потреби територіальних громад та координують реалізацію регіональних проєктів відбудови [37]. Основна частина міжнародної допомоги спрямовується саме на підтримку регіональних програм реконструкції та модернізації інфраструктури [38].

Процес післявоєнного відновлення інфраструктури регіонів України супроводжується низкою суттєвих проблем та викликів. Однією з основних проблем залишається дефіцит фінансових ресурсів, оскільки масштаби руйнувань значно перевищують можливості державного бюджету. Значна частина фінансових ресурсів спрямовується на забезпечення обороноздатності держави, що обмежує можливості фінансування інфраструктурних проєктів та реалізації програм регіонального розвитку. У зв'язку з цим суттєвим є залучення міжнародної фінансової допомоги, грантів та інвестицій для забезпечення ефективного процесу відбудови [34].

Важливим викликом у процесі післявоєнного відновлення є також наявність корупційних ризиків та необхідність забезпечення прозорого використання фінансових ресурсів. Значні обсяги міжнародної допомоги та державного фінансування потребують ефективного контролю за реалізацією відбудовчих проєктів, використання сучасних цифрових систем моніторингу та

посилення антикорупційних механізмів. Недостатній рівень прозорості може негативно впливати на ефективність реалізації програм відновлення та рівень довіри міжнародних партнерів до України [32]. Водночас підвищення відкритості процесу відбудови є важливою умовою ефективного використання міжнародної фінансової допомоги.

Суттєвою проблемою залишається нерівномірність регіонального розвитку та значна диференціація масштабів руйнувань між регіонами України. Найбільших пошкоджень зазнали східні та південні області, де тривали активні бойові дії та тимчасова окупація окремих територій. Водночас центральні та західні регіони характеризуються відносно стабільнішою соціально-економічною ситуацією. Це зумовлює необхідність диференційованого підходу до реалізації державної політики відновлення та визначення пріоритетності фінансування окремих регіонів [16]. Така ситуація свідчить про необхідність врахування регіональних особливостей соціально-економічного розвитку у процесі післявоєнної відбудови держави.

Важливим фактором, що ускладнює процес відбудови, залишається безпекова ситуація в державі. Продовження бойових дій, регулярні обстріли об'єктів критичної інфраструктури та високий рівень воєнних ризиків ускладнюють реалізацію довгострокових інфраструктурних проєктів та знижують інвестиційну привабливість окремих регіонів України. У таких умовах держава змушена поєднувати процеси відновлення інфраструктури із забезпеченням безпеки населення та функціонування критично важливих об'єктів.

Отже, роль держави у процесі післявоєнного відновлення інфраструктури є визначальною, оскільки саме держава забезпечує координацію відбудовчих процесів, залучення міжнародної допомоги та реалізацію програм реконструкції. Ефективність відбудови залежить від прозорого використання фінансових ресурсів, співпраці центральних і місцевих органів влади та врахування регіональних особливостей розвитку.

3.3. Основні напрями та перспективи відновлення інфраструктури регіонів України

Відновлення інфраструктури регіонів України є важливим напрямом післявоєнного розвитку держави. Руйнування транспортної, енергетичної, житлової та соціальної інфраструктури потребують комплексної відбудови відповідно до сучасних європейських стандартів. Пріоритетним напрямками є енергоефективність, цифровізація та підвищення рівня безпеки інфраструктурних об'єктів.

Серед основних напрямів післявоєнного відновлення інфраструктури регіонів України важливе місце займає реконструкція транспортної інфраструктури. Унаслідок бойових дій значних пошкоджень зазнали автомобільні дороги, мости, залізнична інфраструктура та логістичні маршрути. Відновлення транспортної системи є важливою умовою економічного розвитку регіонів та інтеграції України до європейського транспортного простору. Важливими напрямками є модернізація транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС та розвиток нових логістичних маршрутів. У Плані відновлення України одним із пріоритетних напрямів визначено модернізацію транспортної системи, розвиток мультимодальних перевезень та розширення мережі транспортних коридорів [39].

Одним із ключових напрямів післявоєнної відбудови є відновлення енергетичної інфраструктури. Обстріли енергетичних об'єктів спричинили значні пошкодження енергосистеми України. Тому важливими напрямками відбудови є модернізація енергетичної системи, розвиток децентралізованої генерації та використання відновлюваних джерел енергії. За оцінками OECD, модернізація енергетичної інфраструктури та впровадження енергоефективних технологій є важливою передумовою забезпечення енергетичної безпеки та довгострокового економічного розвитку України [40].

Важливим напрямом відновлення є реконструкція житлового фонду та забезпечення житлом внутрішньо переміщених осіб, оскільки значна кількість житлових будинків була зруйнована внаслідок бойових дій. Відбудова житлової

інфраструктури сприятиме поверненню населення та відновленню економічної активності регіонів. Реконструкція житлового фонду має здійснюватися з урахуванням сучасних стандартів енергоефективності, безпеки та комфортності проживання населення. За даними Світового банку, житловий сектор є одним із найбільш постраждалих секторів української економіки внаслідок війни [34].

Суттєвого оновлення потребує соціальна інфраструктура, зокрема заклади освіти, охорони здоров'я та соціального забезпечення. Відбудова шкіл, лікарень і соціальних установ є необхідною умовою стабілізації соціально-економічної ситуації в регіонах. Відбудова соціальної інфраструктури має здійснюватися з урахуванням принципів інклюзивності, цифровізації та безпеки, що сприятиме розвитку людського капіталу регіонів.

Одним із ключових напрямів післявоєнної відбудови є забезпечення функціонування критичної інфраструктури, зокрема систем водопостачання, зв'язку, тепlopостачання та комунальних мереж. Відновлення критичної інфраструктури безпосередньо впливає на забезпечення життєдіяльності населення та стабільне функціонування економіки держави. Важливим є також підвищення захисту критичної інфраструктури від воєнних загроз. Водночас модернізація комунальної інфраструктури сприятиме підвищенню енергоефективності та екологічної стійкості регіонів України [41].

Важливим напрямом післявоєнного відновлення є модернізація інфраструктури та впровадження інноваційних технологій. Цифровізація, використання систем моніторингу, розвиток Smart City та енергоефективних технологій сприятимуть підвищенню ефективності функціонування інфраструктури, прозорості відбудови та формуванню конкурентоспроможної економіки. Важливу роль у цьому процесі відіграє цифрова екосистема DREAM [32; 40].

Перспективи відновлення інфраструктури пов'язані з модернізацією економіки, інтеграцією до європейського простору та залученням іноземних інвестицій. У сучасних умовах інтеграція України до європейського простору

розглядається як важлива передумова довгострокового соціально-економічного розвитку держави [42].

Модернізація інфраструктури сприятиме розвитку підприємництва, залученню інвестицій та створенню нових робочих місць. Особливо важливим це є для регіонів, які зазнали найбільших руйнувань унаслідок бойових дій та потребують відновлення економічної активності. Модернізація інфраструктури створюватиме передумови для розвитку інноваційних галузей економіки та підвищення рівня технологічного розвитку держави.

Важливим напрямом є залучення міжнародних інвестицій і співпраця з міжнародними фінансовими організаціями для реалізації інфраструктурних проєктів та модернізації економіки. Необхідними умовами цього є сприятливий інвестиційний клімат, прозоре використання фінансових ресурсів та ефективне державне управління. Це сприятиме підвищенню довіри міжнародних партнерів та активізації інвестиційної діяльності в Україні [40].

Відбудова житлової, транспортної та соціальної інфраструктури сприятиме поверненню населення, розвитку громад і стабілізації соціально-економічної ситуації. Крім того, реалізація інфраструктурних проєктів сприятиме зростанню зайнятості населення та підвищенню рівня економічної активності регіонів.

Процес післявоєнного відновлення інфраструктури регіонів України супроводжується низкою проблем та викликів, які можуть впливати на ефективність реалізації відбудовчих програм. Однією з основних проблем залишається дефіцит фінансових ресурсів, оскільки масштаби руйнувань значно перевищують можливості державного бюджету. Значна частина бюджетних коштів спрямовується на забезпечення обороноздатності держави, що обмежує можливості фінансування інфраструктурних проєктів та програм регіонального розвитку. У зв'язку з цим важливого значення набуває залучення міжнародної фінансової допомоги, інвестицій та грантових ресурсів [34].

Суттєвим викликом для процесу відбудови залишаються безпекові ризики. Продовження бойових дій, регулярні обстріли об'єктів критичної

інфраструктури та високий рівень воєнних загроз ускладнюють реалізацію довгострокових інфраструктурних проєктів і знижують інвестиційну привабливість окремих регіонів України. У таких умовах держава змушена поєднувати процеси відновлення інфраструктури із забезпеченням безпеки населення та функціонування критично важливих об'єктів.

Важливою умовою ефективної відбудови є прозоре використання фінансових ресурсів і контроль реалізації проєктів. Значні обсяги міжнародної фінансової допомоги потребують використання сучасних цифрових систем моніторингу та посилення антикорупційних механізмів. У сучасних умовах важливу роль у забезпеченні прозорості процесу відбудови відіграє цифрова екосистема DREAM, яка дозволяє здійснювати моніторинг реалізації інфраструктурних проєктів та контролювати використання фінансових ресурсів [32].

Отже, післявоєнне відновлення інфраструктури регіонів України є важливою передумовою стабілізації економіки та забезпечення подальшого розвитку держави. Відбудова має здійснюватися комплексно та передбачати не лише реконструкцію пошкоджених об'єктів, а й модернізацію інфраструктурних систем відповідно до сучасних технологічних, екологічних та європейських стандартів. Ключовими складовими ефективної відбудови є цифровізація, енергоефективність, міжнародна підтримка та залучення інвестицій. Ефективна реалізація програм відновлення сприятиме підвищенню конкурентоспроможності регіонів, покращенню умов життя населення та формуванню стійкої економіки України.

Висновки до розділу 3

Проведене дослідження дало змогу визначити основні напрями та особливості післявоєнного відновлення інфраструктури регіонів України. Аналіз міжнародного досвіду засвідчив, що ефективна відбудова потребує комплексного підходу, який поєднує міжнародну фінансову підтримку, стратегічне державне управління, модернізацію економіки та розвиток

регіональної інфраструктури. Досвід країн Західної Європи та Балкан підтверджує важливість залучення зовнішньої допомоги, підтримки підприємництва, розвитку транспортної й енергетичної систем, а також створення умов для довгострокового економічного зростання.

Установлено, що ключову роль у процесі відбудови відіграє держава, оскільки саме вона забезпечує координацію відновлювальних заходів, визначення пріоритетів реконструкції та залучення міжнародної фінансової допомоги. Важливими складовими державної політики є реалізація Плану відновлення України, використання цифрової екосистеми DREAM, залучення міжнародних інвестицій і забезпечення прозорого використання фінансових ресурсів. Ефективність відбудови значною мірою залежить від співпраці центральних і місцевих органів влади, результативності регіональних програм та державного контролю за реалізацією інфраструктурних проєктів.

Обґрунтовано, що пріоритетними напрямками післявоєнного відновлення мають стати реконструкція транспортної, енергетичної, житлової, соціальної та критичної інфраструктури. Важливими складовими цього процесу є модернізація інфраструктурних систем відповідно до європейських стандартів, розвиток цифровізації, енергоефективності та впровадження інноваційних технологій. Відбудова інфраструктури сприятиме активізації економічної діяльності, залученню інвестицій, розвитку підприємництва, створенню нових робочих місць і підвищенню рівня життя населення.

Разом із тим визначено основні проблеми та виклики післявоєнної відбудови, серед яких дефіцит фінансових ресурсів, високі безпекові ризики, нерівномірність регіонального розвитку та необхідність забезпечення прозорого використання міжнародної допомоги. Це зумовлює потребу у вдосконаленні механізмів державного управління, посиленні міжнародної співпраці та впровадженні сучасних цифрових інструментів моніторингу процесу відновлення.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження регіональних відмінностей ушкодження інфраструктури України внаслідок військової агресії РФ дозволило сформулювати висновки та обґрунтувати такі положення:

1. Розкрито сутність інфраструктури та визначено її значення для розвитку регіонів. Встановлено, що інфраструктура забезпечує функціонування основних сфер економіки та впливає на економічну активність, інвестиційну привабливість і якість життя населення. Узагальнено економічний, регіональний, соціальний та комплексний підходи до трактування поняття інфраструктури.

2. Охарактеризовано основні види інфраструктури та визначено їх роль у забезпеченні соціально-економічного розвитку регіонів. Встановлено, що транспортна, енергетична, соціальна та інформаційна інфраструктура забезпечують функціонування економіки, а критична інфраструктура має стратегічне значення для безпеки держави.

3. Визначено основні напрями пошкодження інфраструктури в умовах війни. Найбільших руйнувань зазнали об'єкти транспортної, енергетичної, житлової та соціальної інфраструктури, що призвело до порушення логістичних зв'язків, перебоїв енергопостачання, погіршення умов життя населення та посилення внутрішньої міграції.

4. Проаналізовано масштаби інфраструктурних ушкоджень в Україні. Встановлено, що обсяг прямих пошкоджень становить 195,1 млрд дол. США, економічних втрат 666,7 млрд дол. США, а потреб у відновленні 587,7 млрд дол. США. Найбільших втрат зазнали соціальний та інфраструктурний сектори.

5. Здійснено порівняльний аналіз ушкоджень інфраструктури за регіонами України. Найбільших втрат зазнали східні та південні області України, зокрема Донецька, Харківська, Запорізька та Херсонська області. Центральні та західні регіони постраждали менше, однак зазнали значного

навантаження на житлову, транспортну та соціальну інфраструктуру через внутрішню міграцію та релокацію підприємств.

6. Оцінено вплив інфраструктурних ушкоджень на соціально-економічний стан регіонів. Руйнування інфраструктури призвело до скорочення виробництва, зниження економічної активності, погіршення інвестиційного клімату та трансформації регіональних ринків праці. Найбільш негативний вплив спостерігається у промислових регіонах сходу та півдня України.

7. Досліджено міжнародний досвід відновлення інфраструктури після воєнних конфліктів. Встановлено, що ефективна відбудова потребує комплексного підходу, міжнародної фінансової підтримки, стратегічного планування та реалізації довгострокових програм реконструкції.

8. Визначено роль держави у відновленні інфраструктури України. Обґрунтовано необхідність координації процесів відбудови, залучення міжнародної допомоги, підтримки регіонального розвитку та забезпечення прозорого використання коштів.

9. Обґрунтовано основні напрями та перспективи відновлення інфраструктури регіонів України. Пріоритетними напрямками визначено реконструкцію транспортної, енергетичної, житлової та соціальної інфраструктури, розвиток цифрових технологій і модернізацію критичних об'єктів. Ефективне відновлення інфраструктури є важливою умовою економічної стабільності та подальшого розвитку України.

ВИКОРИСТАНІ ДЖЕРЕЛА

1. Rosenstein-Rodan P. Notes on the Theory of the «Big Push» // Economic Development for Latin America. 1961. № 4. P. 60.
2. Singer H. W. The Distribution of Gains Between Investing and Borrowing Countries // American Economic Review. 1950.
3. Samuelson P. A. The Pure Theory of Public Expenditure // Review of Economics and Statistics. 1954.
4. Геєць В. М., Шинкарук Л. В. Структурні зміни та економічний розвиток України : монографія. Київ : НАН України, 2011. 696 с.
5. Крамаренко І. С., Іртищева І. О. Інфраструктурно-трансформаційні процеси формування та розвитку інвестиційного регіонального потенціалу // Бізнес Інформ. 2020. № 3. С. 67–74.
6. Іванова Н. В. Генезис економічної категорії «інфраструктура» та її роль у суспільному поділі праці // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. 2010. № 4(46). С. 9–16.
7. Куценко В. І. Соціальна інфраструктура — важливий чинник стійкого функціонування сільської економіки (концептуальні підходи) // Агросвіт. 2009. № 9. С. 7–11. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/agrosvit_2009_9_3
8. Петрецький І. І. Інвестиційна привабливість регіонів України та роль інфраструктурного розвитку // Актуальні проблеми економіки. 2020. № 4. С. 100–105.
9. Мунька С. С. Аналіз інвестиційної привабливості регіонів України // Вісник Хмельницького національного університету. 2021. № 1. С. 90–97.
10. Ukraine Fourth Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA4): February 2022 – December 2024. Kyiv : Government of Ukraine ; World Bank Group ; European Commission ; United Nations, 2025. URL: <https://www.undp.org/ukraine/publications/ukraine-fourth-rapid-damage-and-needs-assessment-rdna4-february-2022-december-2024-english>
11. Дубницький В. І. Регіональна інфраструктура // Проблеми економіки. 2017. № 2. С. 161–168.

12. Про критичну інфраструктуру : Закон України від 16.11.2021 № 1882-IX.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-20#Text>
13. Ukraine Fourth Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA4): February 2022 – December 2024. Kyiv : Government of Ukraine ; World Bank Group ; European Commission ; United Nations, 2025.
URL: <https://www.undp.org/ukraine/publications/ukraine-fourth-rapid-damage-and-needs-assessment-rdna4-february-2022-december-2024-english>
14. Infrastructure, transport, and logistics in Ukraine // DLF Attorneys-at-Law.
URL: <https://dlf.ua/en/infrastructure-transport-and-logistics-in-ukraine/>
15. Ukraine Risk Matrix | Q1 2026 / KSE Institute. 2026. URL: <https://kse.ua>
16. Ukraine Rapid Damage and Needs Assessment. August 2022 / The World Bank, Government of Ukraine, European Commission. Washington, DC, 2022.
URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099445209072239810/pdf/P17884304837910630b9c6040ac12428d5c.pdf>
17. Зінченко А. Н. Регіональні відмінності руйнування інфраструктури України та їх вплив на економічний розвиток територій // Актуальні соціально-економічні проблеми в умовах невизначеності : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. молодих вчених, м. Київ, 17 квіт. 2026 р. Київ, 2026. С. 35–38. URL: <https://ekmair.ukma.edu.ua/handle/123456789/39229>
18. Ukraine Fifth Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA5): February 2022 – December 2025 / World Bank Group, Government of Ukraine, European Union, United Nations. Washington, D.C. : World Bank, 2026. 63 p.
URL: <https://www.undp.org/ukraine/publications/ukraine-fifth-rapid-damage-and-needs-assessment-rdna5-february-2022-december-2025>
19. Мірошниченко В. В. Регіональні відмінності в рівнях ушкодження інфраструктури України внаслідок російської агресії // Наукові записки НаУКМА. Економічні науки. 2025. Т. 10, вип. 1. С. 146–152.
DOI: <https://doi.org/10.18523/2519-4739.2025.10.1.146-152>
20. Мірошниченко В., Тьорло В. Вплив воєнного чинника на стан інфраструктури та природного середовища регіонів України після

- російської агресії // Наукові записки НаУКМА. Економічні науки. 2024. Т. 9, № 1. С. 66–71. DOI: <https://doi.org/10.18523/2519-4739.2024.9.1.66-71>
21. Assessing the Impact of Russia's War against Ukraine on Eastern Partner Countries. Paris : OECD Publishing, 2023. URL: https://www.oecd.org/en/publications/assessing-the-impact-of-russia-s-war-against-ukraine-on-eastern-partner-countries_946a936c-en.html
22. OECD Economic Surveys: Ukraine 2025. Paris : OECD Publishing, 2025. URL: https://www.oecd.org/en/publications/oecd-economic-surveys-ukraine-2025_940cee85-en.html
23. Програма релокації: 761 підприємство переміщено в більш безпечні регіони // Міністерство економіки України. 25.10.2022. URL: <https://www.me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=d152dcfe-7bde-49df-a69a8d7f9586fc13&title=ProgramaRelokatsii>
24. Diakonenko O. I., Kotenko T. M. Transformations of Regional Labor Markets in Ukraine in the Condition of War // Statistics of Ukraine. 2024. Vol. 105, № 2. P. 85–94. URL: <https://su-journal.com.ua/index.php/journal/article/view/444>
25. Центр економічної стратегії. Ринок праці України під час війни: стан та перспективи. Київ, 2025. URL: <https://ces.org.ua/>
26. Сохацька О., Чопик Ю. План Маршалла: геополітичні передумови та економічний вплив на країни-учасниці // Журнал європейської економіки. 2023. Т. 22. № 2(85). С. 213–239.
27. Що таке план Маршалла і як він може допомогти Україні // NV. URL: <https://nv.ua/ukr/world/geopolitics/shcho-take-plan-marshalla-i-yak-vin-mozhe-dopomogti-ukrajini-50241295.html>
28. Балабанова Н. В. Зарубіжний досвід поствоєнного економічного відновлення країн // Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Економіка. 2023. Вип. 26. С. 83–89.
29. Косаревич С. Післявоєнна відбудова Боснії і Герцеговини // Центр Дністрянського. URL: <https://dc.org.ua/news/reconstruction-bosnia>
30. План відновлення України // Recovery. URL: <https://recovery.gov.ua/>

- 31.Міністерство розвитку громад та територій України.
URL: <https://mindev.gov.ua/>
- 32.DREAM: Digital Restoration Ecosystem for Accountable Management.
URL: <https://dream.gov.ua>
- 33.United24. URL: <https://u24.gov.ua>
- 34.Updated Ukraine Recovery and Reconstruction Needs Assessment Released // World Bank Group. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2026/02/23/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released>
- 35.In 2025 Ukraine’s Ministry of Finance secured USD 52.4 billion in external financing // Міністерство фінансів України.
URL: https://mof.gov.ua/en/news/in_2025_ukraines_ministry_of_finance_secured_524_billion_in_external_financing_more_than_70_of_which_came_from_revenues_generated_by_frozen_russian_assets-5520
- 36.IMF Executive Board Approves \$8.1 Billion under an Extended Fund Facility Arrangement for Ukraine // Міністерство фінансів України.
URL: https://mof.gov.ua/en/news/imf_executive_board_approves_81_billion_under_an_extended_fund_facility_arrangement_for_ukraine-5606
- 37.Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21 трав. 1997 р. № 280/97-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text>
- 38.Мінрозвитку та ПРООН визначили пріоритети відновлення та розвитку громад на 2026 рік // Міністерство розвитку громад та територій України.
URL: <https://mindev.gov.ua/news/minrozvytku-ta-proon-vyznachyly-priorytety-vidnovlennia-ta-rozvytku-hromad-na-2026-rik>
- 39.План відновлення України. Відновлення та розвиток інфраструктури // Кабінет Міністрів України.
URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/eng/recovery-and-development-of-infrastructure-eng.pdf>

40. OECD Economic Surveys: Ukraine 2025 // Organisation for Economic Co-operation and Development. URL: https://www.oecd.org/en/publications/oecd-economic-surveys-ukraine-2025_940cee85-en/full-report/raising-investment-and-exports_8614bf29.html
41. Infrastructure, Transport and Logistics in Ukraine. URL: <https://dlf.ua/en/infrastructure-transport-and-logistics-in-ukraine/>
42. Ukraine Reconstruction and Recovery // European Commission. URL: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/eu-solidarity-ukraine/ukraine-reconstruction-and-recovery_en

ДОДАТКИ

Додаток А

Праці автора, що засвідчують апробацію результатів дослідження

1. Зінченко А.Н. Регіональні відмінності руйнування інфраструктури України та їх вплив на економічний розвиток територій. *Актуальні соціально-економічні проблеми в умовах невизначеності* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. молодих вчен., м. Київ, 17 квіт. 2026 р. Київ, 2026. С. 35-38. URL:<https://ekmair.ukma.edu.ua/handle/123456789/39229>



Рис. 1.2. Основні напрями пошкодження інфраструктури України та їх наслідки
Джерело: побудовано автором за даними [13; 14; 15; 16; 17].

Додаток В

Таблиця 2.2.

**Основні показники наслідків війни за секторами економіки України,
млрд дол. США**

Sector	Damage		Loss		Needs	
	US\$ billion	%	US\$ billion	%	US\$ billion	%
Social sectors						
Housing	61.1	31.3	25.0	3.7	89.8	15.3
Education & science	13.9	7.1	11.7	1.7	33.5	5.7
Health	1.8	0.9	23.1	3.6	23.6	4.0
Social protection & livelihoods	0.5	0.2	18.6a	2.8	42.7	7.3
Culture & tourism	4.5	2.3	31.9	4.8	11.5	2.0
Infrastructure sectors						
Energy	24.8	12.7	88.2	13.2	90.6	15.4
Transport	40.3	20.6	58.9	8.8	96.3	16.4
Telecom, digital, & media	2.5	1.3	2.7	0.4	7.1	1.2
Water supply & sanitation	7.8	4.0	14.4	2.1	17.5	3.0
Municipal services	3.1	1.6	8.0	1.2	7.4	1.3
Productive sectors						
Agriculture	12.1	6.2	78.0	11.7	55.3	9.4
Commerce & industry	19.2	9.8	232.9	34.9	63.3	10.8
Irrigation & water resources	0.9	0.4	1.3	0.2	12.5	2.1
Finance & banking	0.0b	0.0	5.2	0.8	2.1	0.3
Cross-cutting sectors						
Environment & forestry	2.0	1.0	36.0	5.4	3.1	0.5
Emergency response & civil protection	0.4	0.2	0.8	0.1	2.7	0.5
Justice & public administration	0.5	0.2	3.3	0.5	1.0	0.2
Explosive hazards management	0.0b	0.0	26.7	4.0	27.6	4.7
Total	195.1	100	666.7	100	587.7	100

Використане джерело [18].

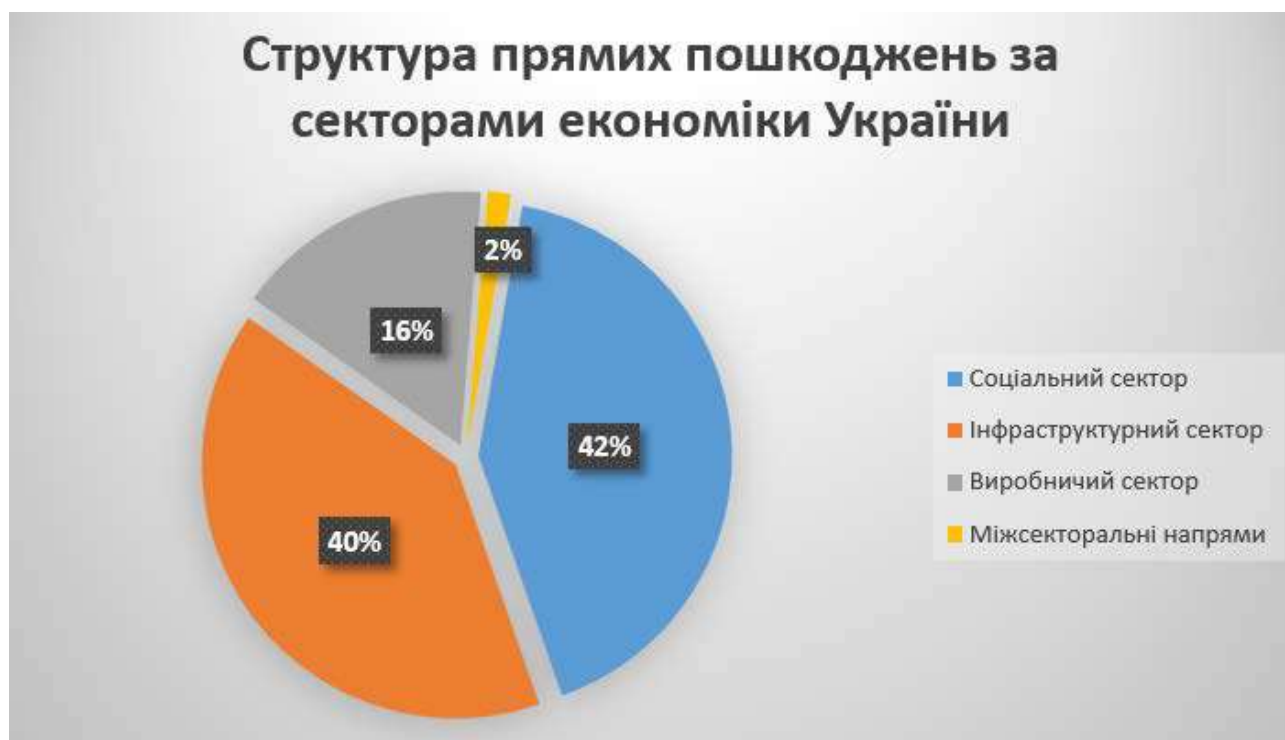


Рис. 2.4. Структура прямих пошкоджень за секторами економіки України
Джерело: побудовано автором за даними [18].