

Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292.
Ефективна економіка. 2026. № 2.
ISSN 2307-2105



Copyright © The Author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2026.2.4>

УДК 330.341 / 711.58

О. І. Никифрук,

д. е. н., завідувач відділу розвитку інфраструктури,

Державна установа “Інститут економіки та прогнозування НАН України”

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7376-3373>

**ВПЛИВ ІНФРАСТРУКТУРНОЇ ЗАБЕЗПЕЧЕНОСТІ РЕГІОНІВ
УКРАЇНИ НА СОЛІДАРИЗАЦІЮ В СУСПІЛЬСТВІ:
МЕТОДОЛОГІЧНИЙ ПІДХІД**

O. Nykyforuk,

*Doctor of Economic Sciences, Head of Infrastructure Development Department,
State Organization “Institute for Economics and Forecasting of the National
Academy of Sciences of Ukraine”*

**THE IMPACT OF INFRASTRUCTURE ACCESSIBILITY OF
UKRAINIAN REGIONS ON SOLIDARITY IN SOCIETY: A
METHODOLOGICAL APPROACH**

У статті досліджується еволюція підходів до трактування соціальної інфраструктури як ключового чинника якості життя, соціальної згуртованості та територіальної стійкості громад. Показано, що сучасні міжнародні концепції розвитку (UN-Habitat, OECD, World Bank, UNDP)

розглядають соціальну інфраструктуру не лише як сукупність матеріальних об'єктів, а як інституційно-просторову систему, що забезпечує доступ до базових послуг, формування соціального капіталу та підвищення резильєнтності територій. Обґрунтовано логічний зв'язок між розвитком інфраструктури, інфраструктурною доступністю, соціальною інтеграцією, якістю життя та стійкістю громад.

Проаналізовано вітчизняний досвід програмно-цільового підходу до розвитку інфраструктури в Україні, виявлено його фрагментарність, короткостроковість та обмежену ефективність, а також роль децентралізації у підвищенні результативності інфраструктурної політики на рівні громад. Окрему увагу приділено трансформації інфраструктурного простору в умовах повномасштабної війни та післявоєнного відновлення, що актуалізує потребу у нових методологічних інструментах оцінювання.

У роботі узагальнено підходи до виміру розвитку інфраструктури на основі натуральних і фінансових показників, а також проаналізовано практику використання інтегральних індексів. Обґрунтовано доцільність доповнення існуючих індексів соціальної згуртованості оцінками якості та доступності інфраструктурних об'єктів і послуг. Запропоновано концептуальні засади формування багатовимірного Індексу соціальної інфраструктури як інструменту виявлення структурних розривів доступності, пріоритезації інвестицій та розробки політики розвитку і відновлення громад у воєнний та повоєнний періоди.

The article examines the evolution of contemporary approaches to social infrastructure as a key determinant of quality of life, social cohesion, and territorial resilience. It is shown that modern international development frameworks (UN-Habitat, OECD, World Bank, UNDP) conceptualize social infrastructure not merely as a set of physical facilities, but as an institutional and spatial system that ensures access to essential services, fosters social capital, and strengthens the resilience of communities and territories. The study substantiates a logical link between infrastructure development, infrastructural accessibility,

social integration, quality of life, and territorial sustainability.

The paper analyses Ukraine's experience with the programme-based approach to infrastructure development, revealing its fragmented, short-term nature and limited effectiveness, while highlighting the positive role of decentralization in improving infrastructure governance at the community level. Particular attention is paid to the transformation of the infrastructure landscape under the conditions of full-scale war and post-war recovery, which intensifies the demand for new methodological tools of assessment.

The study systematizes existing approaches to measuring infrastructure development based on physical and financial indicators, as well as the use of composite indices. It argues for the necessity of complementing social cohesion indices with assessments of the quality and accessibility of infrastructure facilities and services. The paper proposes conceptual foundations for a multidimensional Social Infrastructure Index designed to identify structural gaps in accessibility, support investment prioritization, and inform development and recovery policies for communities and territories in wartime and post-war contexts.

The article generalizes that an effective recovery and development policy requires institutionalization of social infrastructure assessment at all levels of government using the Infrastructure Accessibility Index as a promising analytical and management tool.

Ключові слова: *соціальна інфраструктура, інфраструктурна доступність, якість життя населення, соціальна згуртованість і солідаризація, територіальна стійкість, індекс соціальної інфраструктури, децентралізація та розвиток громад, повоєнне відновлення України.*

Keywords: *social infrastructure; infrastructural accessibility; quality of life; social cohesion and solidarity; territorial resilience; social infrastructure index; decentralization and community development; post-war recovery of Ukraine.*

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Упродовж останніх двох десятиліть у міжнародній політиці розвитку відбулася принципова зміна трактування інфраструктури. Якщо раніше вона розглядалася передусім як матеріальна основа економічного зростання (транспорт, енергетика, зв'язок, виробничі мережі), то сучасні підходи дедалі чіткіше позиціонують *соціальну інфраструктуру* як ключовий фактор якості життя, соціальної згуртованості та стійкості територій. Цей зсув чітко зафіксований у звітах UN-Habitat та OECD, де інфраструктура освіти, охорони здоров'я, житла, соціальних послуг і публічних просторів розглядається не як похідна від економічного розвитку, а як самостійна умова людського розвитку та соціального добробуту [1, 2]. Таким чином, простежується наступний логічний зв'язок наукових понять, а саме: інфраструктура – доступ до інфраструктурних послуг – соціальна інтеграція та солідаризація в суспільстві – якість життя суспільства (громади, території) – територіальна стійкість.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У World Cities Report [1] UN-Habitat наголошує, що саме нерівний доступ до соціальної інфраструктури є одним із ключових джерел урбаністичних диспропорцій і соціальної поляризації. Якість життя в містах визначається не лише рівнем доходів, а здатністю мешканців користуватися освітніми, медичними, культурними та рекреаційними послугами в межах повсякденної доступності. Важливо, що UN-Habitat трактує соціальну інфраструктуру не вузько (як об'єкти), а як інституційно-просторову систему, де поєднуються: фізична доступність; фінансова спроможність користування; соціальна інклюзивність; територіальна збалансованість.

OECD у звіті *Built Environment through a Well-Being Lens* [3] пропонує концептуально важливий зсув, а саме оцінювати інфраструктурні інвестиції через їхній внесок у добробут, а не лише через економічну віддачу. З точки зору експертів OECD, соціальна інфраструктура: зменшує територіальні нерівності; підвищує соціальну мобільність; зміцнює людський капітал;

створює довгострокові немонетарні ефекти (здоров'я, довіра, соціальна участь). Особливо цінним є регіональний фокус OECD, де якість життя вимірюється на субнаціональному рівні, що на пряму корелює з потребами оцінювання громад і регіонів, зокрема в умовах децентралізації та післякризового відновлення. У контексті відновлення України ці підходи набувають особливої ваги. Звіти World Bank, UNDP та OECD щодо відновлення України одностайно підкреслюють, що відбудова соціальної інфраструктури є критичною умовою повернення населення, відновлення людського капіталу та соціальної стійкості громад [наприклад, 5].

Академічні дослідження останніх років вчених Latham & Layton, а також Klinenberg [6, 7] поглиблюють міжнародні підходи, зосереджуючись не стільки на кількості інфраструктурних об'єктів, скільки на їхній ролі у формуванні соціальних взаємодій, розширюючи інституційні підходи, трактуючи соціальну інфраструктуру як матеріальну основу соціального капіталу. У цьому контексті бібліотеки, школи, громадські центри, культурні та рекреаційні простори виступають не лише сервісними об'єктами, а місцями формування довіри, горизонтальних зв'язків і соціальної взаємодії.

Емпіричні дослідження показують, що території з розвиненою соціальною інфраструктурою: краще витримують кризові шоки; швидше відновлюються після катастроф; демонструють вищий рівень суб'єктивної якості життя. Таким чином, формування, розвиток та підтримка соціальної інфраструктури є ключовим елементом резильєнтного розвитку (resilience-based development).

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета даного дослідження полягає в узагальненні методологічних підходів до виміру соціальної інтеграції та солідаризації на рівні громад та територій України відповідно до розвитку складових соціальної інфраструктури.

Виклад основного матеріалу дослідження. Не можна не погодитись з М.Біль, що довгий час у період до повномасштабного вторгнення «програмно-цільовий підхід був основним у розвитку інфраструктурного

комплексу в Україні» [8, с.8], та за роки незалежності реалізовувалась низка програм, що стосувались: а) розвитку інфраструктури соціально-побутового призначення: ЖКГ (благоустрою): поетапного оснащення житлового фонду засобами обліку та регулювання споживання води і теплової енергії (1996-2007 роки), розвитку водопровідно-каналізаційного господарства (1998-2005 роки), реформування ЖКГ (2009-2014 роки), модернізації комунальної теплоенергетики (2010-2014 роки); будівництва: забезпечення молоді житлом (2002-2012 роки), будівництва (придбання) доступного житла (2010-2017 роки), індивідуального житлового будівництва на селі (програма «Власний дім» з 1998 року, з 2016 року ВПО віднесено до категорій населення, які мають право брати участь у конкурсі програми), транспорту: створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні (1998-2005 роки), транспортно-дорожнього комплексу (2000-2004 роки), міського електротранспорту (2007-2015 роки), розбудови, облаштування та реконструкції державного кордону (1993-2009 роки, до 2015 року), реформування залізничного транспорту (2010-2019 роки), розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення (2018-2022 роки), розвитку аеропортів (до 2023 року); зв'язку: створення Єдиної національної системи зв'язку (1994-2005 роки), поштового зв'язку (2009-2013 роки), переоснащення передавального обладнання Концерну радіомовлення, радіозв'язку та телебачення на основі сучасних технічних засобів (до 2012 року), інформатизації (з 1998 року); та

б) розвитку інфраструктури соціально-культурного призначення: освіти: «освіта» (з 1994 року), впровадження інформаційно-комунікаційних технологій (до 2015 року), розвитку дошкільної освіти (до 2017 року), розвитку професійно-технічної освіти (2011-2015 роки); спорту й рекреації: фізичне виховання – здоров'я нації (1999-2005 роки), розвитку туризму (2002-2010 роки), фізичної культури і спорту (до 2024 року), спортивної та туристичної інфраструктури (2011-2022 роки); соціальних послуг:

реформування системи закладів для дітей сиріт та дітей, позбавлених батьківства».

Проте з аналізу реалізованих державних програм щодо розвитку інфраструктури можна зробити висновок про їх різновекторний та різностроковий характер, з іншого боку, переважання коротко- і середньострокових програм вказує на відсутність стратегічного бачення розвитку певної сфери та обмеженість політичної відповідальності за досягнення програмних цілей при зміні влади [8].

Однак позитивно, що державні програми визначали пріоритети на рівні регіонів і громад. На жаль, у багатьох випадках програмно-цільовий підхід до розвитку інфраструктури в Україні себе не виправдав [8, с. 9]. Це підтверджують висновки опублікованого до війни в 2020 році Моніторингу стану виконання державних цільових програм, в якому серед системних недоліків зазначено: «державні цільові програми так і не стали дієвим та ефективним інструментом розв’язання найважливіших проблем розвитку держави, окремих галузей економіки або адміністративно-територіальних одиниць. Вони виконують роль «формального документа з декларацією про наміри щось зробити», більше того, будівництво великих інфраструктурних об’єктів та містобудування віднесено до найбільш корумпованих сфер в Україні [8, с.9)

Експерти відзначають, що ефективним дестимулятором корупційних практик у сфері розбудови інфраструктури України стала реформа децентралізації. На рівні громад почав активно застосовуватись програмно-цільовий підхід з прийняттям місцевих програм: розвитку інфраструктури та покращення благоустрою – для комплексного вирішення проблем; розвитку окремих сфер соціальної інфраструктури у відповідності до загальнодержавних цільових програм. Поширеними є місцеві програми розвитку надання соціальних послуг та інших видів допомоги вразливим верствам населення; розвитку соціальної інфраструктури відповідно до специфічних територіальних проблем.

Потужним механізмом розвитку інфраструктури України стають *механізми підтримки відновлення України* через міжнародні фінансові організації та інститути розвитку, що активізують проєктно-грантову діяльність громадських організацій та територіальних громад, пільгове кредитування інфраструктурних проєктів на основі укладених на урядовому рівні угод з ЄІБ (наприклад, «Програма з відновлення України», розвитку муніципальної інфраструктури), Світовим банком («Другий проєкт розвитку міської інфраструктури»), Урядом Данії (Danida Business Finance, що передбачає фінансування проєктів модернізації місцевої інфраструктури), Урядом Німеччини (Кредитна Установа для Відбудови (KfW), Урядом Швеції, Урядом Фінляндії тощо [5, 9].

Повномасштабна війна, що триває з лютого 2022 року, призвела до значного руйнування зв'язаності та сталості інфраструктурного комплексу України: зруйновано або пошкоджено тисячі об'єктів житлової, транспортної, енергетичної, комунальної, цифрової інфраструктури; заблоковано ключові морські порти, обмежено авіасполучення; змінилися логістичні потоки, зросло навантаження на західний кордон, внутрішні переміщення населення, а також актуалізувалась критична інфраструктура (енергетика, зв'язок, транспорт для оборони та гуманітарних потреб).

У контексті сучасної економічної науки виділяють фізичний натуральний та фінансовий підходи до *виміру стану розвитку інфраструктури*. «Так, шляхом застосування фінансових показників відбувається розрахунок ефективності інвестицій або використання накопиченого капіталу у конкретних сферах інфраструктури (наприклад, вартість будівництва або ремонту доріг, поточного ремонту закладів освіти, енергомереж та водогонів)»[11]. Використання *натуральних показників* є доцільним для вимірювання та обліку таких кількісних характеристик, як довжина доріг із твердим покриттям, кількість профілакторіїв сімейної медицини, чисельність учнів у сільських школах тощо.

Дуже часто, для обчислення рівня розвитку інфраструктури використовується *єдиний натуральний індекс, що поєднує різні сфери інфраструктури, наприклад в дослідженні [12]*. Окрім цього, розрахунок наявності та якості інфраструктури як складова частина входить до обчислення різноманітних індексів, таких як Індекс конкурентоспроможності, Індекс логістичної ефективності, Індекс розвитку інфраструктури [13], Глобальний Індекс інноваційності[14] тощо.

Як справедливо зазначають експерти [10], «високий рівень розвитку інфраструктури та зростання значення єдиного натурального індексу взаємопов'язані із швидкістю та розміром інвестиційних надходжень, активізацією трудових міграційних процесів у напрямку руху до громади, регіону, прискоренням загального економічного розвитку, покращенням рівня якості життя. І навпаки, падіння рівня розвитку сільської інфраструктури призводить до зменшення обсягів сільськогосподарського виробництва, зростання виробничих витрат, «старіння» села». Більше того, розвиток інфраструктури сприяє формуванню «іміджу території», що має безпосередній вплив на інвестиційну привабливість та подальший соціально-економічний стан її стан. Також широко використовують показники забезпеченості та доступності відповідних об'єктів чи інфраструктурних послуги, розраховуючи їх на одиницю площі території, або на одиницю населення місцевості, а також «згортаючи» їх в одну величину[10].

На сучасному етапі *інфраструктурну доступність* на рівні регіону/громади можна виміряти як окремо за допомогою системи показників, так і розраховувати інфраструктурну доступність як частину індексу соціальної згуртованості, солідарності, при чому показники вимірювання варто розділити на якісні та кількісні, до яких варто віднести наступні складові: 1) Виробнича інфраструктура: енергетика, транспорт; зв'язок; водогосподарська інфраструктура, природоохоронна складова; рекреаційна складова; 2) Соціальна інфраструктура: житлово-комунальне господарство; освіта; медична складова; складова соціального забезпечення;

культурна складова. При чому у військовий та пост-військовий період необхідно використовувати коригуючий коефіцієнт відповідно до рівня ураженості інфраструктури в громаді/регіоні: в залежності від сильного руйнування/ураження інфраструктури; середнього руйнування/ураження; поодинокого або його відсутності.

На сучасному етапі в Україні проводиться оцінка Індексу соціальної згуртованості і примирення (SCORE), як зазначають автори «це аналітичний інструмент, розроблений для вимірювання показників миру в громадах по всьому світу (шляхом панельних вибірок та глибинних структурованих опитувань, інтерв'ю). Щоб досягти цієї амбіційної цілі, SCORE досліджує два основні компоненти миру — примирення та соціальну згуртованість, а також взаємозв'язки між ними у всій складності. Поняття «примирення» вживається нами як позначення гармонійного співіснування груп, які раніше перебували у стані суперечки чи конфлікту. Під «соціальною згуртованістю» нами розуміється якість співіснування людей всередині певної групи, а також їхні взаємини з оточуючими інституціями. Окрім вимірювання показників примирення та соціальної згуртованості, SCORE також розглядає ті компоненти мирного співіснування громад, що залежать від кожної конкретної культури та контексту» [15]. Індекс reSCORE для України – це спільна ініціатива, яку фінансували Агентство США з міжнародного розвитку USAID та Програма розвитку ООН (ПРООН) і впроваджував Центр сталого миру та демократичного розвитку (SeeD). Індекс, на думку розробників, слугує щорічним інструментом оцінки стійкості та відновлення суспільства.

На нашу думку, даний індекс необхідно було доповнити оцінками виміру якості та доступності інфраструктурних об'єктів та інфраструктурних послуг, як важливої складової життєзабезпечення та згуртованості громад, або запропонувати новий інструмент для вимірювання інфраструктурної доступності з урахуванням вищенаведених складових. Таким чином, питання впливу дослідження *інфраструктури громад та територій* на

солідаризацію суспільства потребує оновлення методології розрахунку втрат та підвищення ефективності використання фінансових ресурсів, особливо в соціальній сфері, а також підвищення рівня безпеки об'єктів інфраструктури.

Кожна із складових інфраструктури може включати показники, які вимірюються за допомогою статистичних даних, що є у вільному доступі, а саме:

1. Складова житлово-комунального господарства, (включає такі показники: темп зростання (зниження) прийнятого в експлуатацію житла, в тому числі для ВПО, військових, сімей військових. %; індекс капітальних інвестицій у житлове будівництво, % тощо);

2. Освітня складова (кількість дітей у дошкільних закладах, тис. осіб; кількість учнів загальноосвітніх закладів, тис. осіб; кількість учнів, слухачів професійно-технічних навчальних закладів, тис. осіб; кількість студентів вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації, тис. осіб тощо);

3. Медична складова (охоплює такі показники для аналізу: забезпеченість населення лікарями усіх спеціальностей, тис. осіб; ємність амбулаторно-поліклінічних закладів, кількість відвідувань за зміни тощо);

4. Складова соціального забезпечення (рівень забезпечення місцями у будинках-інтернатах для громадян похилого віку, кількість будинків, кількість реабілітаційних центрів для військових, ветеранів війни, ВПО, тощо);

5. Транспортна складова. (наприклад, вантажооборот автомобільного транспорту, млн. ткм.; пасажирооборот автомобільного (автобусного) транспорту, млн. пас-км.; щільність залізничних колій загального користування, км. на 1000 км кв.; щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км. на 1000 км кв.);

6. Складова зв'язку. (Дохід від надання послуг зв'язку населенню, млн. грн.; обсяг реалізованої промислової продукції в регіоні, млн. грн.; дохід від

надання послуг з використанням мережі Інтернет, млн. грн.; дохід від надання послуг мобільного зв'язку, млн. грн.);

7. Природоохоронна (екологічна) складова, (її складовими показниками є: кількість спожитої води в регіоні, млн. м³; обсяг викидів забруднюючих речовин у регіоні, тон тощо).

Підвищення інфраструктурної доступності через відбудову інфраструктури має сприяти досягненню синергетичного ефекту на основі розвитку та взаємодії різних сфер економіки, що в подальшому виступатиме базисом інвестиційної привабливості, успішності й реалізації бізнес-проектів, вирішення проблем зайнятості населення та зростання прибутковості виробничих підприємств.

Необхідність розробки багатовимірного Індексу соціальної інфраструктури (ICI), що може складатися з вищезначених функціональних блоків та може стати актуальним інструментом для уточнення та розробки релевантної політики для громад та територій у воєнному та повоєнному періодах, є актуальним завданням на сьогодні. Індекс соціальної інфраструктури обчислюватиметься шляхом нормалізації показників; через розрахунок субіндексів за кожним блоком; та агрегуванням в інтегральний індекс. Результати при цьому мають інтерпретуватися не як «рейтинг заради рейтингу», а як інструмент виявлення структурних розривів доступності. Застосування подібної методології в політиці та відновленні є важливим для імплементації у стратегії розвитку громад; програм відновлення; пріоритизації інвестицій; донорських оцінок і моніторингу; порівняння територій у динаміці. Проте, сам Індекс не замінює глибинного якісного аналізу, а показники мають адаптуватися до типу громади (міська / сільська) та поєднувати статистику з опитуваннями населення.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.

1. Соціальна інфраструктура та система забезпечення інфраструктурними послугами в сучасних умовах постають не допоміжним

елементом економічного розвитку, а структурним ядром якості життя, соціальної згуртованості та територіальної стійкості суспільства. У контексті повномасштабної війни значення соціальної інфраструктури істотно зростає, оскільки саме вона формує повсякденні умови життєдіяльності населення, визначає здатність громад утримувати та повертати мешканців, а також забезпечує відтворення людського капіталу. Освіта, охорона здоров'я, житлово-комунальна сфера, соціальні послуги, культура, рекреаційні та публічні простори виконують не лише сервісну функцію, а виступають матеріальною основою формування соціального капіталу, довіри та горизонтальних зв'язків. Академічні та емпіричні дослідження підтверджують, що території з розвиненою соціальною інфраструктурою характеризуються нижчим рівнем соціальної ізоляції, вищою адаптивністю до кризових шоків і швидшими темпами відновлення.

2. Ключовим чинником впливу соціальної інфраструктури на якість життя та соціальну інтеграцію є не формальна наявність інфраструктурних об'єктів, а реальний рівень доступу до інфраструктурних послуг. Міжнародні підходи та практики (UN-Habitat, OECD) акцентують, що фізична присутність закладів освіти, охорони здоров'я чи соціального обслуговування без урахування транспортної, часової, фінансової та соціальної доступності не створює позитивного соціального ефекту. Умови післявоєнного відновлення додатково загострюють цю проблему, оскільки відбудова, зосереджена виключно на відновленні об'єктів, без урахування потреб населення та доступності послуг, не забезпечує повернення мешканців і стабілізації демографічної ситуації. Для України соціальна інфраструктура виступає критично важливим інструментом соціальної інтеграції внутрішньо переміщених осіб, збереження людського потенціалу та відновлення функціональної цілісності громад.

3. Ефективна політика відновлення та розвитку потребує інституціоналізації оцінки соціальної інфраструктури на всіх рівнях управління з використанням Індексу інфраструктурної доступності як

перспективного аналітичного та управлінського інструменту. На національному рівні доцільним є включення соціальної інфраструктури як самостійного пріоритету програм відновлення з використанням індексних оцінок як критеріїв розподілу фінансових ресурсів. На регіональному рівні оцінка соціальної інфраструктури має бути інтегрована до стратегій регіонального розвитку з фокусом на виявлення та скорочення територіальних розривів доступності. На рівні територіальних громад індекс соціальної інфраструктури може використовуватися як інструмент стратегічного планування, аргументації інвестиційних і донорських рішень, а також моніторингу динаміки відновлення, за умови поєднання статистичних показників із результатами соціологічних опитувань мешканців.

Література

1. UN-Habitat (2020). World Cities Report 2020: The Value of Sustainable Urbanization/ https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/10/wcr_2020_report.pdf (дата звернення: 08.01.2026).
2. OECD (2023), *OECD Regional Outlook 2023: The Longstanding Geography of Inequalities*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/92cd40a0-en>.
3. OECD (2023), *Built Environment through a Well-Being Lens*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/1b5bebf4-en>
4. World Bank (2023). Quality Infrastructure Investment Partnership <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099858412082311229/pdf/IDU0a551e7d0069de045ef0a0170a1076ba83f73.pdf> / (дата звернення: 08.11.2025).
5. World Bank, Government of Ukraine, European Commission & United Nations. (2025). *Ukraine: Fourth Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA4), February 2022–December 2024 (Report)*. World Bank. Retrieved from <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099022025114040022> (дата звернення: 08.11.2025).

6. Latham, A., & Layton, J. (2019). *Social infrastructure and the public life of cities: Studying urban sociality and public spaces*. Geography Compass, 13(7), e12444. <https://doi.org/10.1111/gec3.12444>
7. Klinenberg, E. (2018). *Palaces for the people: How social infrastructure can help fight inequality, polarization, and the decline of civic life*. Crown Publishing Group. ISBN: 978-1524761165
8. Біль М. М. Проблеми та пріоритети проактивної політики розвитку соціальної інфраструктури України: фокус Карпатського регіону: науково-аналітична доповідь / за ред. д.е.н., проф. Т. Г. Васильціва. ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». Львів, 2023. 72 с. <https://www.ird.gov.ua/irdp/p20230034.pdf> (дата звернення: 20.11.2025).
9. Регіональна політика як домінанта повоєнного відновлення України: монографія. / Чорний Р. С., Чорна Н. П. Тернопіль : Осадца Ю. В., 2025. 260 с. ISBN 978-617-8060-86-2. <https://api.dspace.wunu.edu.ua/api/core/bitstreams/ce41ad8d-eb59-46ee-a0d5-f94f978e66a9/content> (дата звернення: 20.11.2025).
10. Кінаш І. П., Бандура А. І. Методологічні та методичні засади оцінювання розвитку соціальної інфраструктури України Вісник Вінницького політехнічного інституту. 2012. № 6, с. 76-80. <https://visnyk.vntu.edu.ua/index.php/visnyk/article/view/1334/1334>
11. Талавиця М., Косач І. Розвиток інфраструктури сільських територій. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2022. №. 2(30). С. 85-92. [https://doi.org/10.25140/2411-5215-2022-2\(30\)-85-92](https://doi.org/10.25140/2411-5215-2022-2(30)-85-92)
12. Інфраструктура регіонів України. Пріоритети модернізації. Аналітичне дослідження// ГО «Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень», Фонд імені Фрідріха Еберта. - Київ, 2017. - 108 с. <http://fes.kiev.ua/n/cms/fileadmin/upload2/zvit-36str.pdf> (дата звернення: 20.11.2025).

13. CMS Infrastructure Index 2023: Partnerships, policies and geopolitics <https://cms.law/en/media/international/files/publications/publications/cms-infrastructure-index-2023?v=1> (дата звернення: 25.02.2025).
14. Global Innovation Index 2024 : Unlocking the Promise of Social Entrepreneurship/ <https://tind.wipo.int/record/50062?v=pdf> (дата звернення: 25.02.2025).
15. Методологія Індексу SCORE в Україні. Індекс reSCORE для України <https://scoreforpeace.org/uk/ukraine/methodology>(дата звернення: 25.02.2025).
16. Біль М. Проблеми розвитку соціальної інфраструктури як детермінанти соціальної вразливості населення Карпатського Регіону України, 2023 <https://orcid.org/0000-0003-4979-4019>.

References

1. UN-Habitat (2020), “World Cities Report 2020: The value of sustainable urbanization”, United Nations Human Settlements Programme, available at: https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/10/wcr_2020_report.pdf (Accessed 08 January 2026).
2. OECD (2023), s“OECD Regional Outlook 2023: The longstanding geography of inequalities”, OECD Publishing, available at: <https://doi.org/10.1787/92cd40a0-en> (Accessed 08 January 2026).
3. OECD (2023), “Built environment through a well-being lens. OECD Publishing”, available at: <https://doi.org/10.1787/1b5bebf4-en> (Accessed 08 January 2026).
4. World Bank (2023), “Quality Infrastructure Investment Partnership”, World Bank Group, available at: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099858412082311229/pdf/IDU0a551e7d0069de045ef0a0170a1076ba83f73.pdf> (Accessed 08 November 2025).
5. World Bank, Government of Ukraine, European Commission, & United Nations (2025), “Ukraine: Fourth Rapid Damage and Needs Assessment

(RDNA4)”, available at:
<https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099022025114040022> (Accessed 08 November 2025).

6. Latham, A. and Layton, J. (2019), “Social infrastructure and the public life of cities: Studying urban sociality and public spaces”, *Geography Compass*, vol. 13:e12444, available at:
<https://compass.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/gec3.12444> (Accessed 20 November 2025). <https://doi.org/10.1111/gec3.12444>

7. Klinenberg, E. (2018), *Palaces for the people: How social infrastructure can help fight inequality, polarization, and the decline of civic life*, Crown Publishing Group, London, UK.

8. Bil, M.M. (2023), *Problemy ta priority proaktyvnoi polityky rozvytku sotsialnoi infrastruktury Ukrainy: fokus Karpatskoho rehionu: naukovy-analitychna dopovid*, [Problems and priorities of proactive social infrastructure development policy in Ukraine: Focus on the Carpathian region], Institute of Regional Research named after M.I. Dolishniy of the NAS of Ukraine, Lviv, Ukraine, available at: <https://www.ird.gov.ua/irdp/p20230034.pdf> (Accessed 20 November 2025).

9. Chorny, R.S. and Chorna, N.P. (2025), *Rehionalna polityka yak dominanta povoiennoho vidnovlennia Ukrainy* [Regional policy as a dominant factor of post-war recovery of Ukraine], Osadtsa Yu.V., Ternopil, Ukraine, available at: <https://api.dspace.wunu.edu.ua/api/core/bitstreams/ce41ad8d-eb59-46ee-a0d5-f94f978e66a9/content> (Accessed 20 November 2025).

10. Kinash, I.P. and Bandura, A.I. (2012), “Methodological and methodological foundations for assessing the development of social infrastructure in Ukraine”, *Visnyk of Vinnytsia National Technical University*, vol. 6, pp. 76-80, available at: <https://visnyk.vntu.edu.ua/index.php/visnyk/article/view/1334/1334> (Accessed 20 November 2025).

11. Talavyria, M. and Kosach, I. (2022), “Development of rural infrastructure: Problems and prospects”, *Problems and Prospects of Economics*

and Management, vol. 2(30), pp. 85-92. [https://doi.org/10.25140/2411-5215-2022-2\(30\)-85-92](https://doi.org/10.25140/2411-5215-2022-2(30)-85-92).

12. Polissia Foundation for International and Regional Studies (2017), *Infrastruktura rehioniv Ukrainy. Priorytety modernizatsii. Analitychne doslidzhennia*, [Infrastructure of the regions of Ukraine. Modernization priorities. Analytical study], Friedrich Ebert Foundation, Kyiv, Ukraine, available at: <http://fes.kiev.ua/n/cms/fileadmin/upload2/zvit-36str.pdf> (Accessed 20 November 2025).

13. CMS (2023), “CMS Infrastructure Index 2023: Partnerships, policies and geopolitics”, available at: <https://cms.law/en/media/international/files/publications/publications/cms-infrastructure-index-20232?v=1> (Accessed 25 February 2025).

14. World Intellectual Property Organization (2024), “Global Innovation Index 2024: Unlocking the promise of social entrepreneurship”, available at: <https://tind.wipo.int/record/50062?v=pdf> (Accessed 25 February 2025).

15. Score for Peace (2025), “Methodology of the SCORE Index in Ukraine: reSCORE Ukraine”, available at: <https://scoreforpeace.org/uk/ukraine/methodology>. (Accessed 25 February 2025).

16. Bil, M. (2023), “Problems of social infrastructure development as determinants of social vulnerability in carpathian region of Ukraine”, *Economy and Society*, vol. 52. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-52-2>.

Отримано редакцією журналу / Received: 21.01.26

Прорецензовано / Revised: 29.01.26

Схвалено до друку / Accepted: 19.02.26