

в тому, щоб прищепити учням культуру саморозвитку, прагнення до підвищення індивідуального потенціалу через придбання нових знань і умінь, коли особистість буде володіти методами та підходами нарощування актуальних знань і умінь, тобто інструментами безперервного навчання. Слід забезпечити випереджаючий характер розвитку освіти, націленість її на запити і цінності майбутньої цивілізації.

Література:

1. Осипов В. М. Інноваційні фактори розвитку регіону: проблеми та перспективи / В. М. Осипов, А. М. Грезіна // *Економіка: реалії часу. Науковий журнал*. – 2011. – № 1 (1). – С. 165–169. URL: <http://economics.opu.ua/files/archive/2011/n1.html> (дата звернення: 20.01.2019)
2. Подкуйко А. А. Актуальность экономического образования как фактор инновационного развития региона / А. А. Подкуйко// *Молодой ученый*. – 2015. – №11.1. – С. 104–106. URL: <https://moluch.ru/archive/91/19376/> (дата звернення: 17.01.2019).
3. Шевчук А. В. Аналіз факторів інноваційного розвитку регіональних освітніх систем в умовах побудови інформаційного суспільства / А. В. Шевчук // *Економічний форум*. – 2013. – №1. – С. 1–8. URL: <http://ird.gov.ua/publication/ec-f.pdf> (дата звернення: 22.01.2019)

ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ ПРИСКОРЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ УКРАЇНИ

О. В. НАЗАРЕНКО, канд. екон. наук, доц.,
доц. кафедри загальної економічної теорії
*Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»,
м. Харків*

Ю. В. ЄГОРОВА, канд. екон. наук, доц.,
доц. кафедри економічної теорії
*Харківський національний технічний університет будівництва та архітектури,
м. Харків*

На початок 2019 року валовий внутрішній продукт (ВВП) на душу населення в Україні становить лише 7,9 % від середнього в Євросоюзі. [1] З таким показником не можна досягти євроінтеграції, зупинити масову міграцію робочої сили, забезпечити захист зовнішніх кордонів країни. Вихід із ситуації, що склалася, вимагає нових підходів до економічних рішень на рівні країни та регіонів.

За останні роки децентралізація управління є досить позитивною тенденцією. Українські міста, а їх налічується близько 550, реформувати значно легше ніж усю країну. Деякі з міських адміністрацій почали створювати інноваційні осередки розвитку, що мають на меті зупинити руйнівну деіндустріалізацію. Прикладом може бути досвід Вінниці та Львова, де працюють агентства розвитку, які залучають та супроводжують інвестиції, які необхідні конкретним підприємствам регіону. В Івано-Франківську

реалізується платформа «Тепле місто», що спрямована на активізацію громадського суспільства на грантовій конкурсній основі щодо покращення життя населення міста [2]. У Харкові активізується діяльність мистецьких галерей, арт-кафе, бібліотек та музеїв при університетах, розвинуто мережу краєзнавчих екскурсій.

Але в першу чергу треба зосередити зусилля на інноваціях у проривних напрямках: нано-, біо-, інфо- та когнітивних технологіях, які в Україні найкраще представлені галуззю інформаційних технологій [3]. Саме такий розвиток відповідає переходу світової економіки до шостого технологічного укладу.

Шлях розвитку соціальної інфраструктури регіонів можна пов'язати зі стратегією «блакитних океанів» В. Чан Кіма та Рене Моборн [4]. На їх думку, у ХХІ сторіччі треба позбутися традиційного маркетингового підходу фірм до перемоги над конкурентами. Необхідно будувати вільні ніші – блакитні океани – завдяки креативності бізнес-проектів. Автори виділяють п'ять основних ідей стратегії: 1) не слід ставити конкуренцію на головне місце – в основі стратегії закладено орієнтацію на клієнта і завданням є підвищення цінності товарів і послуг для покупців, а не орієнтація на суперників і реакція на їх кроки; компанії зосереджуються на новому сегменті ринку; 2) структура галузі не визначена раз і назавжди; на неї можна впливати, стратегія блакитного океану базується на формуванні нової галузі та на зміні дій і поглядів виробників та споживачів; 3) стратегічну креативність можна використовувати постійно для створення блакитних океанів; 4) реалізацію стратегії можна вбудувати в процес її створення – етапи необхідно об'єднувати; 5) пропонується покрокова модель створення стратегії створення нових ринків і уникнення пасток конкуренції.

Прискорення економічного розвитку передбачає зміни в поведінці та стилі життя українців, повернення поваги до людини, її духовності. Такий підхід реалізується у тому числі стимулюванням виконання невеликих проектів. Прикладами слугують підключення до мережі Internet усіх шкіл та запровадження нічних автобусних маршрутів у Львові, велосипедна інфраструктура та муніципальний центр інновацій у Вінниці, підключення всіх сімейних докторів до Internet-мережі у Житомирі тощо. Змінам у громадському суспільстві допомагає фізична та ментальна присутність керівників міст та активістів, які максимально часто спілкуються з населенням, обговорюють хід виконання проектів, що також сприяє нарощенню ВВП. Продуктивним було б змагання зі збільшення ВВП між Дніпром, Одесою, Харковом, Львовом та іншими містами. Таке змагання безумовно допоможе збільшити і ВВП країни.

У процесі перетворень Україна має в першу чергу покладатися на себе. Будувати цивілізоване інвестиційне середовище повинні саме українці, ті, хто досконало знає сфери економіки та суспільства, що підлягають реформуванню. Перетворення мають привести до якісних змін в економіці, тільки тоді їх відчуче і прийме суспільство.

Література:

1. Шеремета П. Три кити прориву. URL: <https://nv.ua/ukr/opinion/tri-kiti-prorivu-2517347.html> (дата звернення: 27.01.2019).
2. «Тепле місто» – платформа для ініціатив і синергії між ними. URL: <https://warm.if.ua/> (дата звернення 30.01.2019).
3. Назаренко О. В. Про перспективи цивілізованого інвестиційного середовища в Україні / О. В. Назаренко, Н. Б. Решетняк // *Труди XIV Міжнар. наук.-практ. конф. «Дослідження та оптимізація економічних процесів «Оптимум-2018»*, 5-7 грудня 2018 р. – Харків: НТУ «ХП», 2018. – С. 101–102.
4. Моборн Рене. Стратегія Блакитного Океану. Як створити безхмарний ринковий простір і позбутися конкуренції / В. Чан Ким, Рене Моборн. – Київ: «Клуб сімейного дозвілля», 2016. – 288 с.

РОЗВИТОК МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ХАРКОВА В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

М. С. НАУМОВ, канд. екон. наук, доц.,
доц. кафедри економічної теорії та міжнародної економіки
*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова, м. Харків*

Соціальна інфраструктура являє собою комплекс галузей, які безпосередньо пов'язані зі створенням загальних умов для відтворення робочої сили і забезпечення нормальної життєдіяльності людей. Вона включає освіту, охорону здоров'я, житлово-комунальне господарство, пасажирський транспорт і зв'язок, культуру, побутове обслуговування. Пасажирський транспорт – це різновид транспорту, об'єднує масовий суспільний транспорт, що перевозить пасажирів по визначених маршрутах. За даними Головного управління статистики у Харківській області, лідером в області за кількістю перевезених пасажирів у 2017 році був метрополітенівський транспорт (212,85 млн пасажирів), далі йшли тролейбусний транспорт (141,56 млн), автомобільний (114,928 млн), трамвайний (104,33 млн), залізничний (24,7541 млн). Відомості про авіаційний транспорт не були наведені. Як видно, міський електричний транспорт (метрополітен, трамваї та тролейбуси) є беззаперечним лідером за кількістю перевезених пасажирів. Незважаючи на це, він характеризується значною кількістю проблем, серед яких – зношеність основних фондів, а також низький технічний рівень рухомого складу та об'єктів інфраструктури. Тривалий час зазначені проблеми не вирішувались через брак коштів, що призводило до скорочення маршрутів, зменшення випуску одиниць рухомого складу на діючі маршрути тощо. Істотні зрушення відбулись у зв'язку з європейською інтеграцією України, зокрема, завдяки інтенсифікації співробітництва з міжнародними фінансовими організаціями.

Продовження третьої лінії метрополітену в Харкові вартістю близько 12 млрд грн (387 млн євро) потрапило на третє місце у списку десяти найбільш