

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

масштабних та цікавих інфраструктурних проєктів України, які реалізуються вже сьогодні і будуть завершені в найближчі роки. Проєкт фінансується за рахунок кредитів Європейського банку реконструкції і розвитку та Європейського інвестиційного банку. Крім будівництва ділянки метрополітену довжиною 3,47 км з двома станціями («Державінська» та «Одеська») проєкт передбачає будівництво електродепо «Олексіївське» зі сполучною гілкою 0,79 км, придбання 85 вагонів (які дозволять економити на електроенергії до 30 млн грн щорічно) та обладнання ліфтами (для маломобільних людей) станцій, зроблених відкритим способом.

Європейський банк реконструкції і розвитку також підписав кредитну угоду з КП «Тролейбусне депо № 2» (Харків) на суму 10 млн євро на закупівлю нових тролейбусів і придбання ремонтного та діагностичного обладнання. Пакет фінансування включає кредит Європейського банку реконструкції і розвитку в розмірі 8 млн євро і кредит Фонду чистих технологій в розмірі 2 млн євро. Умови контракту за цим проєктом передбачають також фінансування з боку міста в розмірі 2 млн євро. В умовах поточної цінової політики на українському ринку зазначений розмір фінансування дозволить придбати від 65 до 70 тролейбусів. На таку ж суму була укладена кредитна угода між КП «Тролейбусне депо № 3» (Харків) і Європейським інвестиційним банком. Строк позики – до 22 років (включаючи відстрочення погашення суми позики – до 3 років). Термін погашення позики рівними платежами – кожні шість місяців (до 19 років). Заплановане придбання тролейбусів може стати найбільшим поповненням парку за останні роки. Попередня партія нових тролейбусів була придбана напередодні ЄВРО-2012: 52 тролейбуси ЛАЗ Е301D1 та 22 ЛАЗ Е183А1. Ще раніше – протягом 2006-2007 років – були придбані 90 тролейбусів ЗиУ-682Г-016.02. Партія 2002 року була зовсім незначною – 8 тролейбусів ЗиУ-682Г-016 (012). У 2014 та 2018 роках також були куплені вживані тролейбуси Škoda 14Tr (18 машин) та Škoda 15Tr (5 машин).

ЗАГРОЗИ ТРУДОВОЇ МІГРАЦІЇ ДЛЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ У ЗВ'ЯЗКУ З ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИМИ ПРОЦЕСАМИ

М. С. НАУМОВ, канд. екон. наук, доц.,
доц. кафедри економічної теорії та міжнародної економіки

А. Р. ДЯГІЛЕВА, студ.

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова, м. Харків*

Ринок праці посідає особливе місце на ринку ресурсів, оскільки доходи від праці є головним ресурсом домогосподарств у будь-якій країні світу. Наприклад, за даними Державної служби статистики України, у третьому кварталі 2018 року заробітна плата в нашій країні становила 47 % від усіх доходів домогосподарств. Решта видів доходу істотно відставали: соціальні допомоги та інші одержані поточні трансферти – 28,9 %, прибуток та змішаний