

**НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ХАРКІВСЬКИЙ  
ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ» (м. Харків)  
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВОГО ІНСТИТУТУ ЕКОНОМІКИ,  
МЕНЕДЖМЕНТУ ТА МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ  
КАФЕДРА ЕКОНОМІКИ БІЗНЕСУ ТА МІЖНАРОДНИХ  
ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН**

**NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY  
«KHARKIV POLYTECHNIC INSTITUTE» (Kharkiv)  
EDUCATIONAL AND SCIENTIFIC INSTITUTE OF CONOMICS,  
MANAGEMENT AND INTERNATIONAL BUSINESS  
DEPARTMENT OF BUSINESS ECONOMICS AND INTERNATIONAL  
ECONOMIC RELATIONS**

**МАТЕРІАЛИ**

**міжнародної науково-практичної конференції**

**«МІЖНАРОДНІ ЕКОНОМІЧНІ ВІДНОСИНИ.  
СТАЛИЙ РОЗВИТОК УКРАЇНИ В УМОВАХ  
ГЛОБАЛІЗАЦІЇ ТА ЄВРОПЕЙСЬКОЇ  
ЕКОНОМІЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ: ПРОБЛЕМИ,  
ПЕРСПЕКТИВИ, ЕФЕКТИВНІСТЬ.  
ФЕНІКС-2022»**

**31 травня 2022 року, м. Харків**

**«INTERNATIONAL ECONOMIC RELATIONS:  
SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF UKRAINE IN  
THE CONTEXT OF GLOBALIZATION AND  
EUROPEAN ECONOMIC INTEGRATION:  
PROBLEMS, PROSPECTS, EFFICIENCY.  
PHOENIX-2022»**

**May 31, 2022, Kharkiv**

**ХАРКІВ-2022 KHARKIV-2022**

**Редакційна колегія:** Посохов І.М., д.е.н., професор; Краснокутська Н. С., д.е.н., професор; Перерва П.Г. д.е.н., професор; Ілляшенко С.М. д.е.н., професор; Дюжев В.Г. д.е.н., професор.

**Міжнародні економічні відносини. Сталий розвиток України в умовах глобалізації та Європейської економічної інтеграції: проблеми, перспективи, ефективність. ФЕНІКС-2022: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (31 травня 2022 року, м. Харків). Х. : Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут», Навчально-науковий інститут економіки, менеджменту та міжнародного бізнесу, кафедра економіки бізнесу та міжнародних економічних відносин, 2022, 152 с.**

**«International economic relations: sustainable development of Ukraine in the context of globalization and European economic integration: problems, prospects, efficiency. PHOENIX-2022»: materials of the international scientific-practical conference (May 31, 2022, Kharkiv). K. : National Technical University «Kharkiv Polytechnic Institute» (Kharkiv) Educational and Scientific Institute of economics, Management and International Business Department of Business Economics and International Economic Relations, 2022, 152 p.**

© Кафедра економіки бізнесу та міжнародних економічних відносин  
Навчально-наукового інституту економіки, менеджменту та міжнародного бізнесу  
Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут»,  
2022  
© Колектив авторів, 2022

*ПРОДУКТИ ТА ІНСТРУМЕНТИ ФІНАНСУВАННЯ ЦИКЛІЧНОЇ ЕКОНОМІКИ ЄВРОПЕЙСЬКИМ ІНВЕСТИЦІЙНИМ БАНКОМ*

**Грод М. І.**, аспірант кафедри світового господарства і міжнародних економічних відносин, Навчально-науковий Інститут міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка (м. Київ).....62

*HOW UKRAINE WAS PREPARING FOR THE EUROPEAN INTEGRATION BEFORE FULL-SCALE WAR*

**Zhurba Y.**, Student National Technical. University “Kharkiv Polytechnic Institute”, Kharkiv,  
**Posokhov I.**, Doctor of Economics, Professor National Technical. University “Kharkiv Polytechnic Institute”, Kharkiv .....65

### **СЕКЦІЯ 3 МІЖНАРОДНА ЕКОНОМІКА**

*ПОДОВЖЕННЯ «ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ» ЛОКОМОТИВІВ ШЛЯХОМ ЇХ МОДЕРНІЗАЦІЇ ЯК ФАКТОР ВПЛИВУ НА ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК УКРАЇНИ*

**Панченко В.В.**, кандидат технічних наук, доцент, проректор з науково-педагогічної роботи Українського державного університету залізничного транспорту (м. Харків).....67

*ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ЭКОНОМИКЕ*

**Торрой Иллка**, д.э.н., профессор университета г.Куопио, Финляндия,  
**Косенко А.В.**, к.э.н., профессор кафедры экономики бизнеса и международных экономических отношений НТУ «ХПИ», Украина,  
**Перерва П.Г.**, д.э.н., профессор, заведующий кафедры экономики бизнеса и международных экономических отношений НТУ «ХПИ», Украина.....70

*ФОРМИРОВАНИЕ ЦЕН НА ЭКСПОРТНУЮ ПРОДУКЦИЮ*

**Верес Шомоши Марианн**, д.э.н., профессор, декан Мишкольцского университета, Венгрия,  
**Кобелева Т.А.**, д.э.н., профессор кафедры экономики бизнеса и международных экономических отношений НТУ «ХПИ», Украина,  
**Перерва П.Г.**, д.э.н., профессор, заведующий кафедры экономики бизнеса и международных экономических отношений НТУ «ХПИ», Украина..... 73

*THE IMPORTANCE OF THE STATE REGULATUION IN THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL BUSINESS*

**Novik I.O.**, Ph.D., Associate Professor National Technical University “Kharkiv Polytechnic Institute” (м. Харків)  
**Herashenko J.M.**, Student, National Technical University “Kharkiv Polytechnic Institute” (м. Харків) .....76

### **СЕКЦІЯ 4 МІЖНАРОДНИЙ БІЗНЕС**

*ИССЛЕДОВАНИЕ СТРУКТУРЫ МЕЖДУНАРОДНОГО БИЗНЕСА*

**Флезер Алина**, к.э.н., доцент Петрошанского университета, Румыния,  
**Посохов И.М.**, д.э.н., профессор кафедры экономики бизнеса и международных экономических отношений НТУ «ХПИ», Украина,  
**Перерва П.Г.**, д.э.н., профессор, заведующий кафедры экономики бизнеса и международных экономических отношений НТУ «ХПИ», Украина.....78

13. Посохов І. М. Діджиталізація світового ринку праці [Електронний ресурс] / І. М. Посохов, О. В. Федоренко // Сучасні виклики і актуальні проблеми науки, освіти та виробництва: міжгалузеві диспути : матеріали 23-ї міжнар. наук.-практ. інтернет-конф., 10 грудня 2021 р. – Електрон. текст. дані. – Київ, 2021. – С. 76-78. – URI: <http://repository.kpi.kharkov.ua/handle/KhPI-Press/55554>.

14. Посохов І. М. Модель корпоративного управління України: становлення, особливості, основні напрямки подальшого розвитку / І. М. Посохов // Вістник Нац. техн. ун-ту "ХПІ" : зб. наук. пр. Темат. вип. : Технічний прогрес та ефективність виробництва. – Харків : НТУ "ХПІ", 2012. – № 25. – С. 175-183.

15. Посохов І. М. Дослідження категорії корпорація і сутності корпорації / І. М. Посохов // Вістник Нац. техн. ун-ту "ХПІ" : зб. наук. пр. Темат. вип. : Технічний прогрес та ефективність виробництва. – Харків : НТУ "ХПІ", 2012. – № 16. – С. 3-12.

16. Посохов І. М. Актуальность секьюритизации рисков в страховании и перестрахования в современных условиях / И. М. Посохов // Вестник Нац. техн. ун-та "ХПИ" : сб. науч. тр. Темат. вып. : Технический прогресс и эффективность производства. – Харьков : НТУ "ХПИ", 2011. – № 25. – С. 12-18.

17. Посохов І. М. Вплив діджиталізації на систему міжнародних економічних відносин у XXI столітті / І. М. Посохов, Д. Д. Похвалітова // Development of modern economic science in the context of digitalization : proc. of the Intern. sci. conf., December 3–4, 2021. – Riga : Baltija Publishing, 2021. – P. 159-161.

### **Секція 3 Міжнародна економіка**

#### **ПОДОВЖЕННЯ «ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ» ЛОКОМОТИВІВ ШЛЯХОМ ЇХ МОДЕРНІЗАЦІЇ ЯК ФАКТОР ВПЛИВУ НА ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК УКРАЇНИ**

**Балака Є.І.,**

**Панченко В.В., кандидат технічних наук, доцент, проректор з науково-педагогічної роботи Українського державного університету залізничного транспорту (м. Харків),  
Резуєнко М.Є.**

Суспільний розподіл праці зумовив тісний взаємозв'язок між обома сферами економіки (виробничою та невиробничою) і, відповідно, між галузями в межах цих сфер. Цей взаємозв'язок проявляється у взаємодії та взаємозалежності функціонування галузей та їхніх структурних утворень – суб'єктів господарювання. Будь-яка зміна в окремій галузі сфери матеріального виробництва неодмінно впливає на стан інших галузей в обох сферах економіки, тобто змінює загальний економічний стан країни.

У світовій практиці прийнято, що найважливішим узагальнюючим показником економічного розвитку країн є валовий внутрішній продукт (ВВП), який характеризує загальну ринкову вартість усіх товарів і послуг кінцевого споживання. Будь-які зміни в роботі транспортної галузі неодмінно впливають і на загальний стан економіки України, який проявляється в зміні показника ВВП. Логіка такого твердження полягає в тому, що показник ВВП, який віддзеркалює обсяг кінцевого споживання національного продукту і, в свою чергу, є результатом діяльності виробничої сфери, а транспортне обслуговування є невід'ємним елементом як сфери споживання так і сфери виробництва.

Збільшення «життєвого циклу» локомотивів дасть можливість забезпечити більший обсяг вантажних перевезень залізницею, що призведе до ланцюгової реакції в інших галузях обох сфер економіки країни та позитивно позначиться на величині ВВП. Дослідження цього процесу проведено на основі побудови кореляційно – регресійної моделі та прогнозування подальшого зростання ВВП. Доцільність застосування методу економіко-математичного моделювання підтверджується адекватністю отриманих

результатів при моделюванні та подальшому прогнозуванні обсягів пасажирських перевезень залізничним і автомобільним транспортом [1,2].

Особливість методичного підходу до прогнозування можливого зростання ВВП країни під впливом збільшення обсягів залізничних вантажних перевезень полягає в тому, що сама модель враховує загальний вплив на величину ВВП сукупного обсягу вантажних перевезень як залізницею так і автомобільним транспортом.

В розрахунках прийнято показник ВВП, який визначено в доларах США з урахуванням паритету купівельної спроможності (ВВП ПКС), тобто він відображає співвідношення гривні та долара на основі цін на аналогічні товари в Україні та в США. В подальшому визначалась можлива зміна ВВП ПКС тільки під впливом фактора збільшенні обсягів перевезення вантажів саме залізницею при збереженні різних інших умов (незмінність обсягів автомобільних перевезень). Інформаційною базою для кореляційно - регресійного моделювання впливу обсягів вантажних перевезень на величину ВВП ПКС України є статистичні дані щодо динаміки цих показників в період 2011 – 2020 р. р. [3,4], що наведено в табл. 1 ( з урахуванням роботи залізниці в 2011 – 2014 р. на всій території України).

Таблиця 1

Показники ВВП ПКС та перевезення вантажів залізницею України

Показники	Роки									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ВВП ПКС України, млрд.дол.	378,5	386,4	392,6	373,4	340,5	353,3	368,8	390,74	380,5	365,8
Перевезення вантажів залізничним та автомобільним транспортом України, млн.т	1722	1717	1722	1517	1371	1429	1361	1528	1460	1261

В результаті кореляційно–регресійного аналізу отримано однофакторну економіко - математичну модель виду  $y = a + bx$ , яка визначає залежність величини ВВП ПКС від сукупних обсягів вантажних перевезень залізничним та автомобільним транспортом, тобто

$$y = 271.2702 + 0.06744x$$

де  $y$  – величина річного ВВП ПКС;

$x$  – сукупний річний обсяг вантажних перевезень залізничним і автомобільним транспортом.

Кореляційно – регресійний аналіз показав, що збільшення обсягів перевезень ( $x$ ) на 1 од. вантажу призводить до зростання ВВП ПКС ( $y$ ) в середньому на 0,06744 од. в дол. США, тобто при зростанні обсягів перевезень ( $x$ ) на 100%, їхній вплив на величину ВВП ПКС ( $y$ ) складає 6,74%.

Економіко - математична модель, яку отримано, характеризується наступними показниками, що свідчать про її адекватність.

## Основні показники якості економіко–математичної моделі

Показники	Значення
Коефіцієнт детермінації, ( $R^2$ )	0,4529
Середня помилка апроксимації, ( $\bar{A}$ )	2,59%
Стандартна помилка, ( $S$ )	12,99
Критерій Фішера, ( $F$ )	6,623

Таким чином, встановлено, що обсяг вантажних перевезень вітчизняним колісним транспортом (залізничним та автомобільним) хоч і не має вирішального впливу на формування ВВП ПКС України, проте, вплив цього фактору має місце і його можливо та доцільно враховувати. Спираючись на результати проведених досліджень можна очікувати, що модернізація вантажних локомотивів (оснащення їх автоматизованою системою контролю технічного стану) дозволить продовжити тривалість їхнього «життєвого циклу» як мінімум на п'ять років. Практичні впровадження та випробування цієї системи дають підставу стверджувати про відносно невелику трудомісткість її встановлення на локомотиві. Відповідні розрахунки показали, що в короткій термін можливо модернізувати п'ятдесят локомотивів вантажного парку. З метою проведення цього дослідження визначено середньорічний обсяг перевезення вантажів одним локомотивом експлуатаційного парку та можливий приріст обсягів вантажних перевезень п'ятдесятьма модернізованими локомотивами за термін збільшення їхнього «життєвого циклу» на п'ять років і на цій підставі надано оцінку величини ВВП, яку можливо додатково отримати.

Середньорічний обсяг перевезення вантажів одним локомотивом експлуатаційного парку визначено на основі даних за 2014 – 2020 роки [3,4] (без урахування відповідних показників роботи залізниці в тимчасово окупованій АР Крим та непідконтрольних районах Донецькій та Луганській областей). Розрахунки показують, що середньорічний обсяг перевезення вантажів одним магістральним локомотивом експлуатаційного парку складає 527,5 тис. т. Оскільки передбачається обладнати системами контролю технічного стану п'ятдесят вантажних локомотивів, що забезпечить подовження їхнього «життєвого циклу» на п'ять років, то це дозволить збільшити обсяг перевезення вантажів за цей період на 131875 тис. т. ( $527,5 * 50 * 5$ ).

На підставі отриманих даних і економіко - математичної моделі, що описує вплив обсягів вантажних перевезень на ВВП ПКС, визначено величину додаткового ВВП ПКС України, яку можливо отримати за рівних інших умов протягом п'яти років в результаті модернізації означеної кількості локомотивів, в розмірі 8893,7 тис. дол. США ( $0,06744 * 131875$ ), тобто 1778,3 тис. дол. щорічно (35,6 тис. дол. в розрахунку на один локомотив за рік). За експертною оцінкою сукупні одноразові витрати на розробку і впровадження систем контролю технічного стану на п'ятдесяти вантажних локомотивах складають 3500 тис. грн. в т. ч.:

- витрати на НДР – 500 тис. грн.;
- витрати на обладнання п'ятдесяти локомотивів вказаними системами – 3000 тис.грн. (60 тис. грн. в розрахунку на один локомотив).

Слід зауважити, що експлуатація систем контролю технічного стану локомотивів не потребує поточних витрат на їх обслуговування. Виходячи з валютного курсу 28,6 грн. за 1 дол. США, що передбачено Бюджетом України на 2022р., загальна сума одноразових витрат складатиме 122,38 тис. дол. ( $3500000/28,6$ ). Таким чином, величина приросту ВВП ПКС в розрахунку на 1 дол. одноразових витрат за п'ять років експлуатації п'ятдесяти модернізованих локомотивів складе 72,67 дол. ( $8893,65/ 122,38$ ).

### Список використаних джерел

1. Є. Балака, М. Резуненко, С. Резуненко, М. Попов Прогнозування обсягів пасажирських перевезень в дальньому залізничному сполученні на основі багатofакторному аналізу. Збірник наукових праць УкрДУЗТ, 2019. Вип. 185. С. 6-14.
2. Ye. Balaka, M. Rezunenko, V. Vdovychenko. Comparative forecast of passenger transportation in long haul railway and long-distance bus service. Automobile Transport. No. 48. P. 54-63.
3. Україна в цифрах 2014-2019 р.р. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
4. Экономика Украины <https://ru.wikipedia.org/wiki>

УДК 330.341.1

### ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ЭКОНОМИКЕ

Торрой Иллка,

д.э.н., профессор университета г.Куопио, Финляндия

Косенко А.В.,

к.э.н., профессор кафедры экономики бизнеса НТУ «ХПИ», Украина

Перерва П.Г.,

д.э.н., профессор, заведующий кафедры экономики бизнеса НТУ «ХПИ», Украина

В современных условиях инновации и инновационная деятельность в международной экономике являются ключевым фактором развития социально-экономических систем, во многом определяют их структуру и темпы роста. Поэтому исследование форм и способов организации и стимулирования инновационной деятельности, разработка современных подходов к формированию стратегий и направлений инновационного развития хозяйственных систем является важной и актуальной задачей. Инновационное развитие украинской экономики невозможно без соответствующих крупномасштабных инновационных преобразований на всех уровнях, без включения региональных механизмов в народнохозяйственный трансформационный процесс [1-16].

Промышленности Украины в целом свойственна низкая инновационная активность в международной сфере. Показатель удельного веса предприятий, занимающихся разработкой и освоением новых и усовершенствованных видов продукции или технологических процессов для мирового рынка за последние 10 лет определенным образом уменьшился, на что есть свои как объективные, так и субъективные причины. Спад инновационной активности обуславливает жизнестойкость, конкурентоспособность национальной экономики и в первую очередь ее безопасность. Такое состояние инновационной международной деятельности в некоторых сферах экономики Украины неудовлетворительно и нуждается в своем научном исследовании и в первую очередь выявления основных проблем, которые имеют место в интеллектуально-инновационной сфере нашей страны.

Проведенные исследования позволили выявить ряд направлений инновационного развития нашей страны в международной экономике [1-16].

*Первое направление* – переход к более прогрессивным технологическим направлениям в международной экономической деятельности. В экономике нашей страны сегодня преобладают третий и четвертый технологический уклад, не отвечающий современным условиям воспроизводства. В то время как в мире происходит бурное развитие и переход на новые технологии пятого уклада, в Украине наоборот идет некоторое снижение достигнутого технологического уровня.

*Второе направление* – более активное использование оборонного комплекса. Демилитаризация экономики, обвальное сокращение оборонных заказов фактически