

часу. Зліва – частіші та глибші знижки, справа – рідкіші та менш глибокі знижки.

*Джерело: Власне моделювання та оцінки автора на основі даних про ціни різних брендів преміального віскі на ринку України (потижневі дані, 2018-2024).*

Ітераційний пошук тривалості періоду, яка б мінімізувала похибку при порівнянні оціненої хвилі та фактичної ринкової ціни (МАРЕ – середню абсолютну відсоткову похибку), показав, що періодичність перегляду принципів ціноутворення для більшості гравців на даному ринку складає від 12-13 тижнів (календарний квартал) до 25 тижнів (приблизно півроку). Отже, більшість брендів переглядають основні принципи свого ціноутворення 2-4 рази на рік.

У подальшому параметри хвиль ціноутворення можна використовувати в емпіричних моделях цінової відповіді (адже відповідь конкурентів залежить і від цього), моделях попиту (адже покупці теж формують свої очікування, спостерігаючи хвилі різних гравців).

В якості наступних кроків можливого використання або сфер застосування описаного підходу можна відзначити такі:

- Глибше розуміння логіки ціноутворення ринкових гравців з урахування обмеженої раціональності,
- Прогнозування внеску обмеженої раціональності у формування ціни (еволюційна зміна параметрів циклічних хвиль означає, як правило, простіше прогнозування),
- Покращання якості моделювання цінової відповіді конкурентів та сторони попиту через додавання поведінкової компоненти,
- Пояснення та моделювання «нелогічних» на перший погляд дій конкурентів (відсутність цінової відповіді, завелика/замала відповідь тощо)
- Додаткова перевірка пропонованого підходу в умовах інших ринків.

#### **Список використаних джерел:**

1. Wierenga, B. (Ed.). (2008). Handbook of Marketing Decision Models (Vol. 121). Springer US. <https://doi.org/10.1007/978-0-387-78213-3>
2. Urbany, J. E., Montgomery, D. B., & Moore, M. (2001). Competitive Reactions and Modes of Competitive Reasoning: Down Playing the Unpredictable? (Research Paper No. 1707; Research Paper Series). Graduate School of Business, Stanford University.
3. Farm, A. (2017). Pricing and price competition in consumer markets. Journal of Economics, 120(2), 119–133. <https://doi.org/10.1007/s00712-016-0503-7>
4. Luoma, J., Ruutu, S., King, A. W., & Tikkanen, H. (2017). Time delays, competitive interdependence, and firm performance. Strategic Management Journal, 38(3), 506–525. <https://doi.org/10.1002/smj.2512>
5. Nagle, T. T., & Müller, G. (2018). The strategy and tactics of pricing: A guide to growing more profitably (Sixth edition). Routledge, Taylor & Francis Group.
6. Kopalle, P., Biswas, D., Chintagunta, P. K., Fan, J., Pauwels, K., Ratchford, B. T., & Sills, J. A. (2009). Retailer Pricing and Competitive Effects. Journal of Retailing, 85(1), 56–70. <https://doi.org/10.1016/j.jretai.2008.11.005>

**Мірошниченко В.В.**

Національний університет «Києво-Могилянська академія»,  
к.е.н., доц., доцентка кафедри економічної теорії

## **РАЙОНУВАННЯ ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ ЗА ОБСЯГАМИ УШКОДЖЕНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ВНАСЛІДОК АГРЕСІЇ РФ ДЛЯ ЦІЛЕЙ ВІДБУДОВИ У ВОЄННИЙ ТА ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОДИ**

Значні масштаби руйнування інфраструктури України внаслідок агресії рф та

необхідність відновлення економіки нашої країни обумовлюють доцільність обґрунтування галузевих і територіальних аспектів і черговості її відбудови у воєнний та післявоєнний періоди. При цьому пріоритетне значення має врахування існуючих на відновлюваних територіях передумов, що будуть впливати на рівень ефективності будівельних робіт та функціонування розглядуваних проєктів, зокрема темпів відбудови, а також можливості збереження новостворених об'єктів.

В забезпеченні реалізації зазначених завдань важливе значення належить проведенню районування території України за обсягами військового ушкодження фізичної інфраструктури за основними напрямками: соціального та продуктивного секторів, енергетики, житлово-комунального господарства, транспортних систем, а також стану екології в розглядуваних районах. Слід зазначити, що виокремлення в процесі зазначеного районування мезорайонів сприятиме раціоналізації розміщення нових та відновлення пошкоджених об'єктів інфраструктури і підвищенню ефективності їх функціонування не тільки у післявоєнний, але й у воєнний періоди.

Військовий чинник, за незначним винятком [1], в наукових розробках, присвячених районуванню, не брався до уваги, хоча, як засвідчили руйнівні наслідки для господарства і довкілля України повномасштабного вторгнення РФ, може бути вирішальним при економічному структуруванні території країни. В теоретичному відношенні вказаний чинник повною мірою відноситься до “просторів подій” [2], що наголошує на необхідності його врахування при обґрунтуванні на території України економічних районів різних рангів за умов, що склалися в наш час. Виходячи із зазначеного найважливішими критеріями виокремлення районів на макрорівні необхідно вважати обсяги збитків, нанесених військовими діями інфраструктурі, транспортним системам і запасам та тривалість окупованих агресором територій. В умовах триваючої агресії також доцільно врахувати інтенсивність бойових дій та рівень руйнації об'єктів інфраструктури всіх напрямів, а також екологічний стан територій їх розташування [1]. Якщо показники на розглядуваній території хоча б по одному із вказаних критеріїв відрізняються від їх значення по макрорегіону, то це є підставою для її виділення в окремий мезорегіон.

За оприлюдненими в 2025р. даними загальний обсяг прямих втрат всієї інфраструктури України, визначений за методологією Світового банку, станом на листопад 2024р. становить \$ 169,8 млрд. В галузевій структурі збитків, завданих агресією РФ, на житлові будівлі приходиться 35,3%, транспортну інфраструктуру – 22,7%, енергетику – 8,6%, активи промисловості, будівництва та послуг – 8,4%, АПК – 6,1%. В територіальному відношенні найбільші втрати інфраструктури були в Донецькій (22,7% підсумку по Україні) і Харківській (19,0%) областях, в Луганській і Запорізькій вони перевищували 10%, у Херсонській та Київській – понад 7%. В решті 15 областях, розміщених в центральній та західній частинах країни даний показник був менше 0,6% [3]. Наведені показники засвідчують велику різницю в ступені руйнувань інфраструктури в регіонах України. У зв'язку із продовженням російської агресії та обмеженістю необхідних ресурсів, перш за все фінансових, одночасно реалізовувати проєкти її відбудови неможливо. Тому районування території України сприятиме визначенню пріоритетності в розміщенні відновлюваних та новостворюваних об'єктів.

Особливе значення в подоланні наслідків широкомасштабного вторгнення РФ та посиленні спротиву її агресії належить відтворенню та розвитку транспортних систем, чітке функціонування яких не тільки забезпечує своєчасне транспортування матеріалів, техніки та обладнання до будівельних майданчиків і місць бойового зіткнення, але й можуть безпосередньо використовуватися у військових цілях. Мова йде про автомагістралі відповідної якості та спрямування, які б були придатні для зльоту та посадки військової авіації.

Аналіз вказаних критеріїв районування в регіонах України дозволив виокремити для цілей відбудови інфраструктури у воєнний та післявоєнний періоди 5 макро- та 14 мезорегіонів. В межах Північно-Східного макрорегіону виділяється Східний (Харківська і Сумська області) та Північний (охоплює Житомирську, Київську і Чернігівську області)

мезорегіони. Південно-Східний макрорегіон має у своєму складі Східний (Донецька і Луганська області), Південний (охоплює тимчасово окуповані частини Херсонщини та Запорізької областей) і Кримський мезорегіони. Південно-Західний включає Західний (Одеська і Миколаївська області) і Східний (охоплює звільнену від тимчасової окупації лівобережну частину Херсонської області) мезорайони. Центральний макрорегіон має Східний (охоплює Полтавську, Дніпропетровську, не окуповану частину Запорізької та Кіровоградську і Черкаську області) і Подільський (Вінницька і Хмельницька області) мезорегіони. Західний макрорегіон, на території якого виокремлено Поліський (охоплює Волинську і Рівненську області), Прикарпатський (Львівська та Івано-Франківська області), Закарпатський (обмежується одноіменною областю) та Придністровський (Тернопільська і Чернівецька області) мезорегіони.

У воєнний період, що має місце в наш час, порівняно безпечнішими є території Закарпатського та Придністровського, а також переважної частини Подільського мезорегіонів. Пріоритетними для відбудови видами інфраструктури вважаються енергетика, лінійні елементи транспортних систем, житловий фонд і комунальне господарство, заклади охорони здоров'я та освіти. Особливе значення має спорудження об'єктів військового і оборонного призначення. При цьому в процесі відбудови зруйнованої внаслідок російської агресії інфраструктури та створення нових її об'єктів важливе значення має налагодження можливостей повторного використання будівельних уламків і матеріалів та обґрунтування раціональних напрямів поєднання процесів відновлення компонентів природного середовища з розміщенням нових потужностей виробництва та реалізації проектів інших напрямів фізичної інфраструктури, спеціалізація яких сприяла б збереженню довкілля [4].

#### **Список використаних джерел:**

1. Мірошниченко В., Тьорло В. (2024). Військовий чинник в стані інфраструктури та природного середовища регіонів України після російської агресії. *Наукові записки НаУКМА. Економічні науки*. 117. 66 – 71. <https://doi.org/10.18523/2519-4739.2024.9.1.66-71>
2. Макроекономічне районування України: історичні витоки, сучасність та перспективи / відп. ред. С. Л. Шульц; Інститут регіональних досліджень НАН України. – Львів, 2011. – 268 с.
3. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на листопад 2024 року. (2025). КШЕ. [https://kse.ua/wp-content/uploads/2025/02/KSE\\_Damages\\_Report-November-2024-UA.pdf](https://kse.ua/wp-content/uploads/2025/02/KSE_Damages_Report-November-2024-UA.pdf)
4. Російсько-українська війна: вплив на довкілля. (2024). ТОВ «ТОП ЛІД». <https://www.topleadprojects.com/war-in-ua-environmental-impact-ukr>

**Новікова Н.Л.**

Національний університет «Кисло-Могилянська академія»,  
д.е.н., проф., професорка кафедри економічної теорії

## **ЦИФРОВІ ДЕТЕРМІНАНТИ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ**

Сучасний етап соціально-економічного розвитку характеризується стрімким поширенням цифрових технологій, які стають ключовими чинниками конкурентоспроможності національних економік та визначають траєкторії їх інтеграційного поступу. Для України, що задекларувала стратегічний курс на членство в Європейському Союзі, цифровізація виступає не лише інструментом модернізації економіки, але й важливою передумовою гармонізації з нормами, стандартами та політиками ЄС. У цьому контексті постає необхідність глибокого наукового осмислення цифрових детермінант євроінтеграційного процесу, які визначають здатність України адаптуватися до вимог єдиного цифрового ринку ЄС та ефективно інтегруватися у спільний економічний простір.

Одночас існують суттєві виклики, пов'язані з недостатнім рівнем розвитку цифрової