

Коли мова йде про економічну політику, слід пам'ятати, що різні методи виробничо-комерційної діяльності (наприклад, експорт чи виробництво товарів для внутрішнього ринку) дають однаковий результат для фірми, але мають різні наслідки для економіки. В принципі, економічна політика може лежати в проміжку між повним невтручанням держави в економіку та повним державним контролем (наприклад, монополією держави на зовнішньоекономічні зв'язки).

В основі політики невтручання лежить припущення про те, що дія ринкових сил сама по собі приносить позитивні економічні результати за відсутності державних інтервенцій. Разом з тим, проти цього наводиться аргумент, що повне невтручання ніколи не мало місця на практиці. До того ж в реальному житті, коли конкурентна боротьба на світовому ринку ведеться різними методами, сама ідея є неприйнятною.

Політика мінімального втручання, яка передбачає сприяння національним експортерам та виробникам, що зорієнтовані на внутрішній ринок. В даному випадку мова йде про різного роду схеми функціонального характеру, які підтримують перш за все національних виробників шляхом створення певного економічного середовища їх діяльності. Вважається, що селективне втручання держави дає можливість вирішити певні поточні проблеми, але при цьому відсутня загроза появи різного роду проявів неефективності виробництва.

Політика нагляду за економічною діяльністю. Її зміст полягає в тому, що держава визначає певні пріоритети, реалізація яких, в свою чергу, дозволяє приватному бізнесу максимальною мірою реалізувати національний економічний потенціал та можливості зовнішньої торгівлі. Критики такої точки зору вважають, що будь-яка форма допомоги веде до появи неефективності у використанні факторів виробництва.

## МОДЕЛЬ ПРОГНОЗУВАННЯ ПОПИТУ НА ТОВАРИ ТРИВАЛОГО ВЖИТКУ З АДАПТАЦІЄЮ ЧИСЕЛЬНОСТІ ПАРКУ

*Л. Краснікова* (департамент економічних наук)

Важливими факторами, які визначають попит на товари тривалого вжитку, є кількість товарів у користуванні населення і швидкість зносу товару. Якщо припустити, що норма зносу є величиною сталою, тоді чисельність парку у кінці попереднього періоду дорів-



нює його чисельності на початку нового періоду мінус кількість товарів, що вибули з ужитку внаслідок зносу, та плюс обсяг нових покупок. Модель, яка пов'язує чисельність парку з обсягами покупок і враховує різницю між бажаною кількістю товару у користуванні споживача і наявним парком, має вигляд:

$$q_t = \delta(\alpha + \beta p_t + \gamma Y_t) + (\lambda - \delta)S_{t-1},$$

де  $p$  — відносна ціна,

$Y$  — реальний дохід,

$\delta$  — швидкість адаптації ( $0 < \delta < 1$ ),

$\lambda$  — норма зносу,

$q$  — обсяг покупок,

$S_{t-1}$  — чисельність парку на кінець попереднього періоду.

Для чисельної реалізації цієї моделі потрібні дані про обсяг покупок, відносну ціну, реальний дохід та чисельність парку з урахуванням зносу. Проблемою є знаходження даних про чисельність парку з урахуванням зносу. Існують різні підходи до розв'язання цієї проблеми. Один з них розглянуто в роботі [1]. Спочатку вибирається початкове значення  $S_0$  і різні значення норми зносу  $\lambda$  і робиться рекурентна підстановка до рівняння  $S_t = S_{t-1} - \lambda S_{t-1} + q_t$ . Остаточно вибирається той ряд, який має найбільший  $R^2$ .

### Література:

1. Stone J. R. N. and Rowe D. A. The market demand for durable goods. *Econometrica*, vol. 25, p. 423—443.
2. Холден К., Піл Д. А., Томпсон Д. Л. Економічне прогнозування. Кембрідж. ун-т, 1996.

## МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ СТВОРЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

*Н. Іванова, Л. Кудіна* (департамент економічних наук)

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань транспортних систем і перевезень став першим кроком, з якого почалась інтеграція транспортно-дорожнього комплексу України у міжнародну транспортну систему.

Відповідно до рішень другої Пан-європейської конференції міністрів транспорту (березень 1994 року, Крит) через Україну планується проходження трьох з дев'яти міжнародних транспортних ко-