

Створення освітніх округів забезпечує певну децентралізацію та демократизацію форм управління системою професійно-технічної освіти.

#### Список використаних джерел

1. Табачник Д. Реформування системи освіти та її зв'язок з вимогами ринку праці / Д. Табачник [Електронний ресурс]. – 17.10.2012 / Режим доступу: <http://www.mon.gov.ua/ua/about-mini-stry/47/113/>
2. Постанова Кабінету Міністрів України від 13 квітня 2011 р. №495 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку професійно-технічної освіти на 2011–2015 рр.». [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/495-2011-p>
3. Сайт Центрального бюро нормативів з праці в Російській Федерації. [Електронний ресурс] / Режим доступу: [http://cbnt.ru/analitics/professional\\_standarts/2012/6](http://cbnt.ru/analitics/professional_standarts/2012/6)
4. Указ Президента України від 8 травня 1996 р. № 322/96 «Про основні напрями реформування професійно-технічної освіти в Україні». [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://ua-zakon.com/document/spart91/inx91329.htm>
5. Супрун В. [Інтерв'ю] / В'ячеслав Супрун // «Освіта України», 17 вересня 2012 року. [Електронний ресурс] / Режим доступу:

<http://www.mon.gov.ua/ua/comments/263-v-yacheslav-suprun-proftehosvita-modernizuetsya-intervyu-direktora-departamentu-profesiyno-tehnichnoyi-osviti-monmolodsportu-gazeti-osvita-ukrayini--38-vid-17.09.2012>

6. Табачник Д. [Інтерв'ю] / Дмитро Табачник // «ПЕДпреса», 26 листопада 2012 року. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://pedpresa.com/blog/zayavy-v-elektronnij-formi-podavaty-mut-pry-vstupi-j-na-molodshoho-spetsialista.html>

7. Проект Концепції розвитку професійної освіти і навчання в Україні (2010–2020 рр.) Головного управління освіти і науки Дніпропетровської обласної державної адміністрації. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://osvita-dnepr.com/index.php/normativno-pravova-baza/41-profesijno-tehnichna-osvita/484-kontseptsiya-rozvitku-profesijnnoyi-osviti-i-navchannya-v-ukrajini-2010--2020r-proekt>

8. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 вересня 2012 р. № 675-р «Про схвалення методичних рекомендацій щодо складення регіональних планів створення освітніх округів та модернізації мережі професійно-технічних, загальноосвітніх навчальних закладів, у тому числі шкіл-інтернатів». [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://document.ua/pro-shvalennja-metodichnih-rekomendacij-shodo-skladennja-reg-doc112801.html>

УДК 338.47:656

В.В. ГОРДІЄНКО,  
аспірант Національного транспортного університету

## Фінансові механізми підвищення інвестиційного потенціалу автотранспортних підприємств ЄС та можливості їх використання в Україні

*В статті розглянуто основні фінансові механізми, які орієнтовані на підвищення регіональних можливостей ЄС реалізації інвестиційного потенціалу автотранспортних компаній. Визначено основні напрями адаптації європейського досвіду для національних автотранспортного сектору. Сформульовані рекомендації щодо державної політики у відповідній сфері.*

**Ключові слова:** інвестиційний потенціал, фінансові механізми, фінансові інструменти, державно-приватне партнерство.

*В статье рассмотрены основные финансовые механизмы, которые ориентированы на повышение региональных возможностей ЕС реализации инвестиционного потенциала автотранспортных компаний. Определены основные направления адаптации европейского опыта для национальных автотранспортного сектора. Сформулированы рекомендации относительно государственной политики в соответствующей сфере.*

**Ключевые слова:** инвестиционный потенциал, финансовые механизмы, финансовые инструменты, государственно-частное партнерство.

*The main financial mechanisms for the increasing of possibilities of regional investment potential realization of EU are investigated. The main directions of the adaptation of European experience for the national automobile enterprises defined. The recommendations for the public policy in the sphere of increasing of the national investment potential realization investigated.*

**Keywords:** investment potential, financial mechanisms, financial instruments, public-private partnership.

**Постановка проблеми.** Забезпечення результативності держави у підвищенні інвестиційного потенціалу сектору автомобільних перевезень є актуальним завданням багатьох країн світу. Формування адекватного сучасним вимогам національного регуляторного поля, реалізація великих інфра-

## СОЦІАЛЬНО-ТРУДОВІ ПРОБЛЕМИ

структурних проектів в автотранспортному секторі, а також безпосереднє забезпечення інвестиційних процесів (створення спеціальних механізмів підтримки інвестицій в автотранспортному секторі) є поширеною міжнародною практикою та важливим елементом реалізації інвестиційного потенціалу транспортних компаній. Зважаючи на це дослідження та систематизація досвіду країн ЄС та їх адаптація для українських реалій є актуальним завданням.

Питанням визначення основних державні механізмів формування та реалізації інвестиційного потенціалу АТП (прямого фінансування, входження в капітал АТП, державно-приватного партнерства, створення спеціалізованих фондів, застосування державних банків розвитку у фінансуванні інвестиційних проектів, використання механізмів кредитного розширення, податкових ініціатив, державного фінансування технічної, інфраструктурної та наукової підтримки) присвячено багато наукових праць іноземних та вітчизняних вчених. Разом із тим потребує конкретизації механізми імплементації відповідного досвіду в Україні, а також визначення пріоритетних напрямів здійснення відповідної діяльності.

**Мета статті** – ідентифікація оптимальних фінансових механізмів підвищення регіонального інвестиційного потенціалу українських автотранспортних підприємств на основі систематизації кращої європейської практики.

**Виклад основного матеріалу.** За даними Європейського комітету статистики транспортна галузь ЄС формує біля 7,0 % ВВП та 5,0 % зайнятості. В умовах глобалізації міжнародних ринків та розширення економічного розвитку, посилення конкурентоспроможності Європи залежить від ефективних транспортної й логістичної систем. Інвестиційний потенціал європейських транспортних компаній ґрунтується на ефективному автотранспорті (який забезпечує близько 4,5 млн. робочих місць і генерує оборот на суму близько 1,6 % ВВП ЄС). Крім цього інвестиційний потенціал європейських автотранспортних компаній забезпечується містким внутрішнім ринком транспортних послуг, на який припадає переважна кількість перевозок як пасажирів, так і вантажів в ЄС, при цьому вантажоперевезення автомобільним транспортом в цілому мають тенденцію до зростання. Перспективи розвитку інвестиційного потенціалу європейських АТП пов'язані також із прогнозами ЄК, які засвідчують, що у 2020 р. 80 % європейців житимуть в містах та агломераціях, де автотранспорт налічує 75 % від всіх перевезень, а витрати, пов'язані із заторами і пробками, складатимуть 1 % ВВП ЄС.

Ефективний пасажирський і вантажний транспорт – необхідна система життєзабезпечення населення та компаній в ЄС, що визначає її пріоритетність у залученні інвестування. Програмними документами ЄС забезпечується залучення інвестування європейськими транспортними компаніями під розбудову системи чистого, безпечного й ефективного транспорту для швидкої доставки вантажів та вільного переміщення людей в межах ЄС. З цією метою, транспортна політика в рамках ЄС, яка формується Гене-

ральним директором ЄК з мобільності і транспорту, запроваджує програми фінансування єдиного транспортного простору. Основними напрямками інвестування та підвищення інвестиційного потенціалу є:

- завершення створення єдиного європейського внутрішнього ринку через інтеграцію всіх транспортних моделей в єдину конкурентоспроможну транспортну систему, на основі підвищення рівня надійності, безпечності і комфорту для пасажирів;
- розвиток інноваційного напрямку: просування нових поколінь транспортних технологій, заснованих на концепції сталого розвитку, особливо інтегрованих систем управління транспортом й автомобілів з низьким рівнем викидів;
- побудова транс'європейської мережі як основи багатфункціональної, сталої транспортної системи, яка буде спроможна швидко, якісно, надійно й відносно дешево надати необхідні транспортні послуги;
- захист цих завдань щодо транспорту та мобільності, а також захист політичних й промислових інтересів ЄС на міжнародній арені за допомогою міжнародних організацій, а також стратегічних партнерів.

Європейська комісія у співробітництві з аналітичними установами, які оперують в транспортному секторі, а також спільно з асоціаціями транспортників ретельно опрацьовують плани та стратегії майбутнього розвитку дорожнього транспорту в ЄС. Ключову роль у забезпеченні інвестиційного потенціалу європейських АТП відведено інфраструктурі, як основи майбутнього функціонування ефективної транспортної системи. Удосконалення інфраструктури й зменшення витрат на затори, простої та неефективні логістичні рішення суттєво покращать економічну ефективність транспортних компаній ЄС, а відтак – підвищать їхню інвестиційну привабливість.

Підвищення можливостей реалізації інвестиційного потенціалу автотранспортних компаній ЄС на тлі безпрецедентних інфраструктурних витрат таких країн, як США та Китаї, ґрунтується на модернізаційній політиці – фундаменті довгострокового економічного зростання та зміцненні інвестиційного потенціалу європейських перевізників. Законодавчою основою цієї політики є надання інвесторам гарантій щодо істотних обсягів довгострокового капіталу для інфраструктурних потреб. Потреба в інвестиційних коштах на створення сучасної транспортної інфраструктури ЄС, яка б задовольняла рівню розвитку транспорту становитиме більше 1,5 трлн євро у період 2010 – 2030 рр. Завершення транс'європейської транспортної мережі потребуватиме біля 550 млрд євро до 2020 р., з яких 215 млрд євро будуть використані для позбавлення вузьких місць в інфраструктурі. Ця цифра не включає інвестиції у транспортні засоби та обладнання інфраструктури, на що може знадобитися додатково 1 трлн євро.

Інвестування інфраструктурних проектів виступає одним з найкращих інструментів політики підвищення інвестиційного потенціалу європейських АТП. Запровадження новітніх фінансових інструментів є важливою частиною ініціатив по-

силення інвестиційного потенціалу європейських авто-транспортних компаній. З цією метою в межах ЄС істотно поліпшено координацію керівних органів, національних урядів держав-членів ЄС, ЄІБ та приватних інвесторів для ідентифікації пріоритетів інвестування. Створення пулу приватних і державних інвесторів сприяє розробленню та імплементації законодавчих актів в межах ЄС, а також формуванню механізмів фінансування проектів поза межами ЄС. Відповідні проекти забезпечують спільні вигоди для ЄС, а також для сусідніх держав.

Система проектів, які забезпечують регіональні можливості реалізації інвестиційного потенціалу автомобільних компаній ЄС, представлена такими програмами:

1. Транс'європейська транспортна мережа («TEN-T<sup>1</sup>»). Політика щодо транс'європейської транспортної мережі є комплексом заходів, скерованих на розвиток транспортної інфраструктури ЄС, який запроваджується з кінця 80-х років минулого століття. Останні зміни до цієї політики були зроблені у 2010 р. Мета транс'європейської транспортної мережі – збудувати комплексну єдину мультимодальну систему транспортної інфраструктури, яка б об'єднувала всі країни ЄС та всі види транспорту, при цьому була нешкідливою для навколишнього середовища, безпечною для життєдіяльності людей, високоінтелектуальною і використовувала всі найсучасніші ІТ технології. Орієнтовно така мережа буде збудована до 2050 р., а попередні результати досягнуті до 2030 р.

2. Програма Marco Polo [1], націлена на розв'язання проблем із заторами та пробками у дорожній інфраструктурі, а також зменшення негативного впливу дорожньої інфраструктури на екологію за рахунок переведення частини вантажів на інші види транспорту (короткі морські перевезення, залізничний транспорт та внутрішні річні сполучення). Така політика нарощує ефективність доставки вантажів за рахунок зменшення простоїв, розвантаження ключових магістралей, оптимального використання існуючого потенціалу ЄС, що в цілому підвищує інвестиційну привабливість ЄС, а також його окремих регіонів. Заходи програми Marco Polo охоплюють діяльність у сфері вантажів, логістики, а також споріднених сферах. Перший етап програми завершено у 2010 р., другий планується завершити у 2013 р.

Розроблення нових механізмів фінансування великих інфраструктурних проектів набуває вагомий динаміки в ЄС. Розблокування потенціалу приватних фінансів в ЄС засновується на покращенні нормативно-правової бази для застосування інноваційних фінансових інструментів. Нові фінансові інструменти як, наприклад, ініціатива ЄС з проектних облігацій [2], підготовлені для фінансування великих інфраструктурних проектів (насамперед ініціативи TEN-T, програми Marco Polo та ін.), а також для підтримки інших сучасних форм фінансування, таких як державно-приватне партнерство (ДПП).

Відповідно до законодавства ЄС [3] не існує окремої системи регулювання проектів ДПП. Водночас існує законодавство, яке регулює окремі аспекти їхньої діяльності. У за-

конодавстві України [4] Закон про державно-приватне партнерство прийнято 1.07.2010 р. Відповідно до ст. 4 Закону, до сфер застосування ДПП відносяться, серед іншого, будівництва та/або експлуатації автошляхів, доріг, залізниць, злітно-посадкових смуг на аеродромах, мостів, шляхових естакад, тунелів і метрополітенів, морських і річкових портів та їх інфраструктури.

При здійсненні ДПП відповідно до Закону можуть укладатися договори про концесію, спільну діяльність, розподіл продукції або інші договори. Іноземні суб'єкти господарської діяльності та суб'єкти господарювання України користуються рівними правами щодо участі у державних закупівлях. Державна підтримка здійснення ДПП може надаватися: шляхом надання державних гарантій, гарантій Автономної Республіки Крим та місцевого самоврядування; шляхом фінансування за рахунок коштів державного чи місцевих бюджетів та інших джерел згідно із загальнодержавними та місцевими програмами; а також в інших формах, передбачених законом.

Окремо слід зупинитись на механізмі рефінансування гарантій. Цей інструмент використовується, коли кредитори не здатні забезпечити за прийнятними цінами еквівалентне грошовим потокам ДПП фінансування впродовж життєвого циклу контракту ДПП. Таке гарантування допомагає вирішити проблеми, які виникли під час фінансової кризи та нових банківських регуляторних вимог, котре підвищило вартість та дефіцитність довгострокового комерційного фінансування. За допомогою цих інструментів уряд зобов'язується виплачувати кредиторам борги у разі, якщо компанія ДПП не може рефінансувати свої зобов'язання при настанні строку їхнього погашення. Крім того, якщо компанія ДПП здатна рефінансувати свій борг, проте за більш високими процентами, уряд має покрити цю різницю. Прикладом такої схеми рефінансування гарантій може бути ініціатива Фламандського уряду (регіону в Бельгії) у 2009 р. Державні гарантії можуть надаватися безпосередньо компанії ДПП без додаткових угод з кредиторами або інвесторами.

Гарантії доходу або використання – типовий механізм для транспортних ДПП. Згідно з цим типом гарантій, держава, як гарант ДПП, гарантує компанії ДПП певний рівень використання (наприклад, рівень трафіку на проектах платних автошляхів) або доходу (наприклад, якщо доходи від трафіку впадуть нижче певного рівня, уряд компенсує таке падіння). Таки гарантії надають менше захисту, ніж прямі гарантії по кредитах, адже все одно залишається ризик дефолту за кредитом через нестачу оборотних коштів.

Гарантована мінімальна вартість послуг. Згідно з цим механізмом уряд гарантує, що він на регулярній основі платитиме фіксовані платежі компанії ДПП впродовж етапу експлуатації, і вони не впадуть нижче певного рівня, безвідносно до показників роботи ДПП. Кредитори компанії

<sup>1</sup> Транспортні компоненти інфраструктури TEN-T складається з доріг, залізної дороги і внутрішніх водних мереж, морські шляхи і морські порти, внутрішні водні порти, аеропорти та інші точки зв'язування різних типів мереж (мультимодальність).

## СОЦІАЛЬНО-ТРУДОВІ ПРОБЛЕМИ

ДПП оберігають це зобов'язання держави як гарантії для свого кредиту або його частини, адже навіть низькі показники роботи ДПП за таких умов, або припинення контракту ДПП не призведе до втрати цих платежів. Такий тип гарантування використовують уряди Німеччини та Франції.

Субсуверенні гарантії кредитоспроможності використовуються для кредитного розширення гарантів за контрактами ДПП, які не відносяться до центральних органів влади. За такими гарантіями, якість облігацій субсуверенних емітентів стає еквівалентною державним облігаціям. У випадку дефолту субсуверена, центральний уряд втручається і бере на себе його зобов'язання. Кредитне розширення, яке здійснюється за рахунок залучення гарантій від субсуверена може покращити умови фінансування для компанії ДПП: за рахунок покращення кредитного рейтингу знижується вартість запозичень. Такий тип гарантій використовувався Італійським урядом.

Для підвищення реалізації інвестиційного потенціалу автотранспортних компаній шляхом розбудови відповідної транспортної інфраструктури в ЄС було розроблено такі фінансові інструменти як:

– Проектні облігації ЄС [5] були запропоновані ЄК у відповідь на зазначені проблеми з метою розблокування інвестиційних можливостей приватного капіталу (на основі підтримки коштами Європейського інвестиційного банку) для великих інфраструктурних проектів. Сутність цієї ініціативи полягає в тому, що починаючи з 2014 р. ЄК у партнерстві з ЄІБ надаватиме позики і/або гарантії на підтримку облігацій, які випускатимуть проектні компанії для фінансування інфраструктурних проектів. Для цілей запровадження цієї ініціативи використовується технологія проектного фінансування, відома як «кредитне розширення». Облігації, на які розповсюджується програма проектних облігацій (яким надані додаткові гарантії або кредити в рамках цієї ініціативи) стануть новим класом активів, для якого підвищиться якість боргу завдяки додатковому кредитуванню та гарантіям, що дозволить інвесторам диверсифікувати свої вкладення. Такі активи матимуть досить високий кредитний рейтинг для залучення довгострокових інституційних інвесторів, перш за все пенсійних фондів та страхових компаній. Європейська Комісія очікує, що міжнародні рейтингові агентства видадуть кредитні рейтинги цим інструментам на рівні А або АА (за версією Standard & Poor's і Fitch).

– Інструмент гарантування позик для проектів TEN-T (LGTT) [6] був започаткований у 2008 р. з метою сприяння ширшій участі приватного сектора у фінансуванні транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). LGTT дозволяє перекладати значну частину ризику, пов'язаного з попитом у проєктах ДПП на концесійній основі впродовж ранніх років експлуатування проєкту. LGTT покращує здатність компанії-учасника ДПП обслуговувати «старший<sup>2</sup>» борг у початковий період експлуатування проєкту. Інструмент значно підвищує кредитну якість старшого боргу, і таким чином сприяє зниженню плати за ризик для старших кредиторів проєкту.

– Risk Sharing Financial Facility (RSFF) [7]. Інвестиції у дослідження, розробки та інновації визначені ключовим фактором підвищення конкурентоспроможності та забезпечення довгострокового економічного зростання й зайнятості в Європі, підвищення регіональної інвестиційної привабливості ЄС. З метою посилення цього вектору, у тому числі на дослідження й інноваційні розробки у сфері інфраструктури, ЄК та ЄІБ створили Фінансовий інструмент розподілу ризиків (Risk Sharing Finance Facility, RSFF). RSFF – це інноваційна система, створена для поліпшення доступу до боргового фінансування для приватних компаній і державних інституцій, сприяючи діяльності в області дослідження, розробок та інновацій.

– Фонд «Маргарита» [8] заснований спільно ЄІБ та партнерами для підтримки інвестицій в екологічні інфраструктурні проєкти у транспорті та енергетиці. Цільові кошти Фонду становлять 1,5 млрд євро (з яких 700 млн євро було використано під час першої фази функціонування Фонду до березня 2010 р.). У наступній фазі мобілізації капіталу інші інституційні інвестори (приватні та державні) можуть долучитися до Фонду. Крім цього, ключові спонсори Фонду започаткували ініціативу з боргового фінансування у розмірі 5 млрд євро, з метою надання довгострокових коштів у борг тим проєктам, в які інвестує Фонд «Маргарита». Цей Фонд готувався як модель подальшого аналогічного співробітництва між приватними та державними фондами ЄС, який комбінує ринкові принципи діяльності, виконуючи, разом із тим, завдання підтримки державних ініціатив.

Висновки. Ідентифікація механізмів підвищення регіональної інвестиційної привабливості вітчизняних АТП ґрунтується на пріоритетах розвитку транспортної галузі України. Згідно до основних напрямів реалізації Транспортної стратегії України на період до 2020 р.[10], ключовим пріоритетом визначено інтеграцію вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем. Це зокрема передбачає реалізацію завдань:

- забезпечення розвитку експорту транспортних послуг, ефективного використання транзитного потенціалу, підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг;
- приєднання та забезпечення виконання міжнародних транспортних конвенцій та угод;
- гармонізацію вітчизняного законодавства з транспортним законодавством ЄС;
- забезпечення співробітництва з ЄС з метою розвитку міжнародних транспортних коридорів та осей, визначених Групою високого рівня Європейської Комісії;
- забезпечення експлуатаційної сумісності транспортних мереж України та сусідніх держав;
- укладення двосторонніх угод про транспортне сполучення між Україною та державами – членами ЄС.

<sup>2</sup> Старший борг – борг, який має пріоритет перед іншими борговими зобов'язаннями, і який у випадку неплатоспроможності боржника погашається раніше інших боргів

В цьому зв'язку в Україні доцільно запровадити нові механізми фінансування проектів в автотранспортному секторі, а саме запровадження проектних облігацій; інструментів гарантування позик для проектів, які фінансуються з бюджету; застосувати механізми розподілу ризиків, а також розробити вузькоспеціалізовані фінансові фонди для розбудови автотранспортної інфраструктури. Застосування таких заходів дозволить розблокувати потенціал приватних фінансів для проектів національного автотранспортного сектору. Нові фінансові інструменти забезпечать фінансування великих інфраструктурних автотранспортних проектів, а також для підтримають інші сучасні форми фінансування, зокрема – державно-приватне партнерство. Зазначені заходи сприятимуть результативній адаптації в Україні прогресивного європейського досвіду у формуванні та розширенні інвестиційного потенціалу автотранспортних компаній.

### Список використаних джерел

1. European Commission. Marco Polo [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/index_en.htm)
2. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions and the National Parliaments/ – 19/10/2010/ – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0700:FIN:EN:PDF>
3. On Public-Private Partnerships and Community Law on Public Procurement and Concessions. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions and the National Parliaments – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0569:FIN:EN:PDF>

4. Закон України «Про державно-приватне партнерство» № 2404-VI від 01.07.2010 р. – [Електронний ресурс] – режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2404-17>

5. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions International Parliaments. The EU Budget Review. Brussels. 19/10/2010 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0700:FIN:EN:PDF>

6. State Guarantees in PPPs. A Guide to Better Evaluation and Management – May 2011. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.eib.org/epoc/resources/epoc-state-guarantees-in-ppps-public.pdf>

7. Sharing risk in research, development & innovation (RSFF). European Investment Bank/ [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.eib.org/products/rsff/index.htm>

8. Sourcebook for PPPs in TEN-Transport / European PPP expertise centre (EPEC) European Investment Bank/ [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.eib.org/epoc/resources/guide-to-guidance-in-ten-transport.pdf>

9. Europe's leading public financial institutions launch «Marguerite», the 2020 European Fund for Energy, Climate Change and Infrastructure European Investment Bank/ [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.eib.org/about/press/2009/2009-242-europes-leading-public-financial-institutions-launch-marguerite-the-2020-european-fund-for-energy-climate-change-and-infrastructure.htm>

10. Розпорядження Кабінету міністрів України «Про схвалення транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20.09.2010 № 2174-р [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2174-2010-%FO>

І.А. ДЖАЛЛАДОВА,  
професор,  
О.О. ВАСЕЧКО,  
професор,  
Д.І. МАНЦУРОВ,  
І.А. ПЕРЕЖОГІНА

## Статистичне забезпечення державної політики подолання кризових явищ в економіці

*Стаття присвячена проблемним питанням розробки концептуальних засад аналізу впливу інновацій на темпи економічного зростання. Відповідні розрахунки використані для розроблення державної стратегії розвитку національної економіки України та антикризових заходів.*

*Статья посвящена проблемным вопросам разработки концептуальных основ анализа влияния инноваций на темпы экономического развития. Соответствующие*

*расчеты использованы для разработки государственной стратегии развития национальной экономики Украины и антикризисных мероприятий.*

*The article is devoted to crucial aspects of the development of the analysis of the innovations' influence to the economic growth conceptual basis. For these purposes corresponding models that might be used for the development of the government strategy dedicated to the*