**СОДЕРЖАНИЕ**

Список принятых сокращений

Введение

Глава 1. Промышленная политика как предмет управления развитием экономической политики в России

1.1 Законодательное обеспечение российской промышленной политики

1.2 Основные исторические модели промышленной политики.

1.3 Задачи и принципы промышленной политики России

Глава 2. Проект «Урал промышленный - Урал полярный» - основа программы развития транспортного комплекса в Тюменской области

2.1 Анализ программы проекта

2.2 Характеристика субъектов управления проектом

2.3 Работа администрации ЯНАО по выполнению проекта

2.4 Совершенствование нормативной базы в части уточнения функций и ответственности координатора комплексных инвестиционных проектов

Заключение

Список источников и литературы

**Список принятых сокращений**

РФ - Российская Федерация

#### ВС - Верховный Суд

Бюл. - Бюллетень

Бюл. ВС РФ - Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации

#### ВКС - Вестник Конституционного Суда Российской Федерации

РГ - Российская газета

САПП РФ - Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации

СЗ РФ - Собрание законодательства Российской Федерации

**ВВЕДЕНИЕ**

Стремление государства к постепенному переходу в качественно новое состояние, с доминированием "новой экономики", должно сопровождаться, прежде всего, активной государственной политикой, направленной на использование нашего основного и наиболее перспективного потенциала для развития — научных знаний. Именно от того, насколько нам удастся обратить на пользу этот потенциал, и будет зависеть ответ на вопрос о том, какое же место займет Россия в быстро меняющемся и противоречивом мире; Кризис и его последствия предоставляют нам уникальную возможность для радикального совершенствования основополагающей законодательной базы, регламентирующей отношения "труд-общество" с целью восстановления труда как приоритетной ценности и основного источника экономического развития государства. Для обеспечения выпуска конкурентной на мировом рынке продукции необходимо радикальное переоснащение основных отраслей промышленности и их инфраструктуры. Учитывая огромную капиталоемкость современных технологий, решение этой задачи в ближайшие 5-10 лет вряд ли возможно в принципе. Отсюда следует необходимость в концентрации ограниченных ресурсов на главных направлениях. Такими направлениями, безусловно, являются сфера науки и оборонно-промышленный комплекс, в котором сосредоточен основной научный и технологический потенциал, являющийся необходимым условием для экономического развития страны; Эффективное применение развиваемых в мире "общих" технологий 5-го и 6-го поколений весьма жестко связано с необходимостью использования современных информационных технологий во всех "иных" сферах деятельности, включая исследования, разработку, производство товаров, маркетинг, использование их и утилизацию. В свою очередь, это предполагает необходимость создания и развития современных систем управления и повышения доверия к используемой информации. Это в полной мере касается и необходимости формирования и использования баз знаний и применения современных методов доступа к ним, а так же использование современных методов принятия решений, опирающихся на базы знаний, как на государственном, так и на корпоративном уровнях управления: Принятие на государственном уровне концепции промышленной политики и неуклонное следование ей стало бы реальным свидетельством стремления властных структур содействовать развитию реальной экономики. И это вполне отвечало бы национальным интересам.

Основным методом реализации промышленной политики служит предоставление ограниченному числу участников национальной экономики дополнительных ресурсов, которые могут быть использованы для осуществления инвестиций. С этой точки зрения комплекс мер, направленных на изъятие части рентного дохода из добывающих отраслей посредством налогообложения и распределение их через бюджет в другие отрасли экономики на основе того или иного критерия (например, принадлежность к «новой экономике») может рассматриваться как пример промышленной политики.

Выбор в пользу подобной промышленной политики или отказа от нее чрезвычайно актуален для современной России. Альтернативой активной промышленной политике в форме перераспределения рентных доходов является развитие финансовой инфраструктуры экономики и улучшение инвестиционного климата, повышающее привлекательность обрабатывающих отраслей экономики. Оба варианта сопряжены со специфическими проблемами и рисками и характеризуются различной эффективностью в зависимости от рассматриваемого периода времени. Перераспределение ресурсов из добывающих отраслей в обрабатывающие может послужить основой для резкого ускорения экономического роста, но одновременно сопряжено с рисками, характерными для активной промышленной политики в целом. Кроме того, такая стратегия может служить основой экономического роста исключительно в краткосрочном периоде.

Иными словами, такое перераспределение не гарантирует устойчивости экономического роста. Устойчивое развитие – это эколого-социо-экономическое развитие, характеризующееся стабильной положительной динамикой промышленных объемов с замкнутыми циклами ресурсопользования, что обеспечивает повышение удовлетворение материальных, духовных потребностей и социальное развитие в условиях сохранения экологического равновесия. В свою очередь, акцент на последовательном развитии финансовой инфраструктуры и совершенствовании инвестиционного климата сопряжен с меньшими рисками и характеризуется большей эффективностью в долгосрочном периоде, однако такая стратегия не может обеспечить радикального ускорения темпов экономического роста.

Объект исследования – основа реализации федеральной программы развития транспортного комплекса в Тюменской области.

Предмет исследования – транспортный комплекс как фактор устойчивого развития Тюменской области.

Целью дипломной работы является изучение основ реализации федеральной программы развития транспортного комплекса в Тюменской области.

Сформулированные цели определили необходимость решения следующих задач:

- рассмотреть теоретические и законодательные основы реализации проекта;

- определить ход реализации проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный» в различных регионах-участниках проекта;

- рассмотреть методы совершенствования нормативной базы в части уточнения функций и ответственности координатора комплексных инвестиционных проектов;

- выявить перспективы социально-экономического развития России.

Методами в работе являются следующие: – аналитический метод (используется при анализе литературы и нормативно-правовых актов), статистический и логический методы, методы сравнительного анализа и обобщения.

Нормативно-методическую базу исследования составляют нормативные акты России, показатели регионального развития экономики.

Теоретическую базу исследования составляют труды таких ученых как В. Завадникова, В.Н. Княгинина, А.Д. Некипелова, В.Н. Гаврилова, В.И. Волошина, Е.Б. Ленчук, А. Калина и др.

Работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка использованной литературы.

**ГЛАВА 1. Промышленная политика как предмет управления развитием ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ в России**

**1.1 Законодательное обеспечение российской промышленной политики**

Мировой опыт прошлого века дает многочисленные примеры различных (как минимум трех) типов промышленной политики: экспортно-ориентированной (создание условий для роста экспорта определенных видов продукции), внутренне ориентированной (защита внутреннего рынка и обеспечение экономической самодостаточности) и (менее распространенной и не столь явно выраженной модели) стратегической промышленной политики, направленной на ограничения использования собственных естественных и не воспроизводимых ресурсов (нефть, лес, экология и т.п.).

Примерами первого типа могут служить Корея 60-х-80-х годов и другие "тигры" ЮВА, Китай 80-х т 90-х годов, отчасти Япония, Индия 90-х, Чили 70-х и 80-х. Ко второму типу относятся Индия 60х - 80-х годов, Франция 50-х - 70-х, Япония, Китай, США (в части политики в сельском хозяйстве), СССР и в определенной степени Россия. Примерами третьего типа промышленной политики могут служить действия США, стран ОПЕК[[1]](#footnote-1).

Этот список может быть существенно расширен, поскольку в определенные периоды практически все страны, так или иначе, использовали инструменты промышленной политики (часто не называя ее так) для решения проблем отдельны, важных для них секторов и отраслей.

Оценивать результаты использования такого инструмента как промышленная политика, задача сложная и неблагодарная, поскольку, как минимум предполагает ответ на вопрос: а что было бы, если бы политика была другой?".

Корея, например, смогла решить задачу индустриализации страны и сумела найти место в мировом разделении труда. Однако вопрос о том, в какой степени этот результат был достигнут за счет замедления процессов демократизации, в какой мере эта политика определила относительно низкую производительность труда и привела к созданию известной конгломератной структуры экономики, которая по мнению многих предопределила кризис конца 90-х годов остается открытым.

Аналогичная по направлению политика индустриализации в Индии, но в большей степени ориентированная на внутренний рынок, по большому счету завершилась неудачей. Промышленная политика Франции в послевоенный период позволила восстановить и сохранить многие отрасли промышленности (автомобилестроение, авиастроение, атомную энергетику и т.д.) и, хотя была по существу признана неэффективной и отвергнута, обеспечила Франции "свое" место в объединенной Европе. Того же, однако, добилась Германия, "не замеченная" в активной промышленной политике.

Большинство исторических примеров относится к "индустриальной" эпохе, однако и новейшая экономическая история знает примеры промышленной политики.

Яркими примерами являются государственная политика реструктуризации металлургии во Франции в 80-е годы, политика Индии в области развития сектора "оффшорного" программирования в 90-е годы, развитие индустрии информационных технологий в Ирландии.

Особняком в этом ряду стоит, безусловно, политика Китая, в которой причудливым образом объединены политика институциональных реформ, традиционных методов привлечения иностранных инвестиций, так и элементы промышленной политики[[2]](#footnote-2).

Не делая никаких окончательных заключений, отметим, что политика, ориентированная на развитие экспорта, оказывалась успешной чаще, чем политика, направленная на развитие производства для внутренних нужд.

Безусловно, страна не всегда использует тот или иной тип стратегии в "чистом" виде, возможно сочетание стратегий. В любом случае исходной предпосылкой любой промышленной политики является выбор приоритетов. Формирование приоритетов возможно и "сверху", от государства и "снизу" - от бизнеса. Практика показывает, что формирование приоритетов снизу по конкретным областям более эффективно. Чем выше степень конкретизации приоритетов, тем проще предложить инструменты для его реализации и оценить эффекты. В вырожденном случае промышленная политика может быть направлена на решение проблем даже не отрасли, а отдельной фирмы. Однако масштабная промышленная политика, как правило, основана на "встречном" движении, диалоге бизнеса и власти (Япония, Корея). Институты правового регулирования промышленной политики подразделяются на три категории. Первую составляют те институты, действиями которых производится разработка форм и правовое регулирование промышленной политики. Состав институтов этого рода в различных странах постоянен, хотя роль и значение каждого из них различаются. Парламент как орган законодательной власти далеко не всегда утверждает государственную промышленную политику, придавая ей тем самым определенный юридический статус. Например, в США Сенат лишь заслушивает ежегодный доклад по этому предмету, который готовится и представляется Департаментом обороны в качестве своего предусмотренного законом ежегодного доклада Сенату. В России промышленная политика в качестве элемента, составляющего направления внешней и внутренней политики, может в своей основной части согласно ст.80, п.3 Конституции[[3]](#footnote-3) Российской Федерации основополагаться главой государства, для которого определять основные направления внутренней и внешней политики составляет конституционную обязанность.

По поводу промышленной политики в последнее время ведется немало дискуссий, и в концептуальном плане определилось несколько направлений. Главное среди них, как уже отмечалось, связано с развитием инновационной экономики (основанной на энерго- и материалосберегающих технологиях с использованием информационных и сетевых ресурсов), с подъемом обрабатывающей промышленности. Суть ее изложена в правительственной среднесрочной программе социально-экономического развития[[4]](#footnote-4).

В качестве второго направления можно выделить программу Торгово-промышленной палаты РФ. В ней промышленная политика рассматривается ”как система мер, направленных на развитие национальной экономики с использованием новейших технологий и продуктов с высокой степенью обработки, современных информационных и других услуг”. Ее авторы остаются в рамках либеральной концепции рынка, в которой главная роль отводится частному сектору и предпринимательской деятельности. Но при этом предлагается принять программу государственных регулирующих мер в сфере промышленной политики, направленных в том числе на увеличение налогообложения естественных монополий, создание специального ссудного фонда для инновационной деятельности, сокращению вывоза отечественного капитала и т.д. Программа ТПП ориентируется прежде всего на интересы бизнеса: в ней не упоминается о необходимости обеспечить эффективное использование и расширенное воспроизводство рабочей силы, накопление человеческого капитала.

В научно-профессиональном сообществе сформировалось представление по поводу системы приоритетов государственной промышленной политики. Немало тех, кто убежден, что она должна отличаться от приоритетов компаний и инвестиционных банков, для которых максимизация прибыли является, по сути, основной задачей. Роль государства не следует сводить лишь к предоставлению кредитов для реализации перспективных проектов: расширение его участия в развитии всех отраслей народного хозяйства должно включать и меры по формированию, воспитанию нового поколения промышленных рабочих и специалистов с опережающим уровнем знаний.

Сторонники ”территориального” подхода к промышленной политике считают, что в ближайшее время необходимо сосредоточить усилия на преодолении неравномерности в промышленном развитии регионов, вовлечении в промышленное развитие всех субъектов Федерации, объединенных в макрорегионы единого экономического пространства. Речь идет о формировании ”замкнутых” технологических производств, не зависящих от иностранных конкурентов и ориентированных на внутренний рынок. Активную конкуренцию, по их мнению, надо поддерживать в пределах рынка собственной страны.

Есть и совсем нетривиальные предложения. Так, В. Мау считает, что на современном этапе в ”условиях экономической неопределенности следует отказаться от промышленной политики в традиционном смысле этого слова. Назначение победителей в рыночной экономике принципиально невозможно”[[5]](#footnote-5). Приоритетом государства, по его мнению, должны стать вложения в человека, а именно - в образование и здравоохранение. Реальный спрос этих отраслей способен стимулировать развитие новых производств в смежных секторах[[6]](#footnote-6).

При всех различиях в определении сути промышленной политики следует иметь в виду, что она не может обойтись без мер государственного регулирования в трех основных областях: обновление технологий, использование финансовых ресурсов и формирование нового поколения специалистов и промышленных рабочих. При выработке основных направлений промышленной политики должны быть увязаны интересы человека, промышленных предприятий и государства. Только тогда можно рассчитывать на развитие человеческого капитала и его эффективную отдачу. К тому же надо иметь в виду, что человеческий капитал основан не только на физическом состоянии здоровья, уровне образования, профессиональной подготовке, мобильности, культуре и других личностных качествах. Его отдача возрастает в благоприятной социальной среде, которая, помимо производственного комфорта, включает и климат доверия, уверенность во взаимной выгоде социального партнерства. Именно такая атмосфера благоприятна для мобилизации ”морального ресурса”. Недоучет социальной составляющей в модернизации производства, управлении и в трудовых отношениях может свести на нет все усилия по внедрению технических инноваций[[7]](#footnote-7).

С этими проблемами столкнулись многие страны в период структурной перестройки хозяйства в 60-70-х годах и в период ускоренного экономического роста в 80-90-х годах.

Промышленная политика страны всегда затрагивает собой вопросы не только внутренней, но и внешней политики, и при этом не исчерпывается сугубо экономическими проблемами и задачами. Среди институтов разработки, регулирования, и осуществления промышленной политики существенное значение принадлежит структурам гражданского общества, а именно разного рода предпринимательским, промышленным, инженерным, научным ассоциациям, без которых любые государственные номинации промышленной политики не обретают легитимности и, как правило, не могут быть исполняемы.

Таким образом, институтообразующая основа для промышленной политики трояка: во-первых, это органы государственной власти, прежде всего законодательной и исполнительной, во-вторых, это субъекты гражданского общества, в третьих, это все институционализированные отраслевые и специальные виды политики, т.е. сформулированные в явной форме или осуществляемые в порядке профессиональной практики и административно-правовых обычаев, как-то политика национального развития, международная политика, экономическая политика, в ее числе, по меньшей мере, три – политика макроэкономических индикаторов, социально-экономическая политика, микроэкономическая политика (иначе политика развития бизнеса и предпринимательства). Особо отметим демографическую, социальную, информационную, научно-техническую политики, а также политику федеративных отношений, а также собственно промышленную политику и другие виды политики, осуществляемые доктринально или фактически в течение прошлых лет. Все они порознь или совокупно имеют существенное институционное значение для формирования и реализации промышленной политики. Обратим внимание, что названная нами трехчленная экономическая политика может включить в свой состав промышленную политику, и такое включение будет само по себе политическим выбором, который будет состоять в том, чтобы подчинить политику, правовое регулирование и практику промышленной безопасности, а также экологической безопасности в части техногенных аварий и катастроф экономическим критериям и интересам. Это весьма частое явление российской, а ранее советской, политики государственного и промышленного управления[[8]](#footnote-8).

Равным образом, попытка дать дефиницию, тем более юридическую дефиницию, промышленной политики всегда будет являться определенным политическим действием, которое будет устанавливать приоритеты такой политики и исходные, и конечные субъекты формулирования и легитимации как промышленной, так и всякой другой политики. Поэтому на первых этапах легального установления промышленной политики большее значение имеет состав и последовательность решений и согласований различных организационных институтов при формулировании политики, нежели поиск и узаконение какого-либо ее определения.

Третий из приведенных вариантов не предполагает какой-либо официальной промульгации подготовленного проекта промышленной политики Президентом России. Он совершает акт декларативного, но не юридического признания, как и законодательная власть, принимает не федеральный закон, устанавливающий конкретные меры промполитики на очередной период, а лишь постановление о политическом одобрении, и передают в орган общественной власти по торгово-промышленным делам.

Такое декларативное или, иначе, идеологически-ценностное одобрение промышленной политики вовсе не означает, что эта политика не будет получать реализацию в юридической форме федеральных законов, указов президента, постановлений правительства по конкретным ее целям, задачам и проблемам. Такое квазинормативное постулирование промышленной политики необходимо в связи с принципиальной сложностью ее как системы взаимосвязи и взаимообуславливания иных отраслевых и специальных политик. Эти отношения связи институтов отраслевых и специальных политик друг с другом также должны быть процедурированы в виде стратегий, в которых упорядочиваются эти конкретные политики по их роли и месту во взаимном содействии целедостижению. Состав конкретных политик, образующих стратегии, представлен в ограниченном виде. Решение о выборе любого по количеству и составу конкретных политик и о последовательности приоритетов опосредования реализации этих политик друг другом в составе политики национального развития само по себе является политическим решением и образует предмет стратегии национального развития, включающей в себя названные политики. Здесь стратегия полагается как институт, объемлющий государственную политику в целом и включенные в ее состав конкретные отраслевые и специальные политики[[9]](#footnote-9).

Как отраслевые и специальные политики, так и институт общей политики национального развития, по способу предусмотренных целей и реализуемых императивов целедостижения могут подразделяться на определенные типы политики, различаемые по критерию активности. Если государство по общей и специальным политикам реализует определенный модус активности в стратегиях опосредования реализации политик, то это образует основу для возвышения активности политики и продвижения к политике могущества в данной отраслевой или специальной сфере или в целом для политики национального развития страны.

Неформулирование какой-либо отраслевой политики само образует акт политического выбора и является политикой. На примере состава Совета по промышленной политике и предпринимательству при Правительстве Российской Федерации, утвержденного постановлением № 9121 , можно увидеть, каковы были приоритеты фактической промышленной политики в 90-е годы. Персональный состав членов Совета персонифицирует собой эти приоритеты - это экспорт углеводородного сырья. Так, Постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 г. № 912 утверждено Положение о Совете по промышленной политике и предпринимательству при Правительстве Российской Федерации. В его нормах промышленная политика как институт не получает никакой конкретизации. Состав секций Совета широко затрагивает предмет регулирования: «Первоначально секции Совета организуются по следующим направлениям: проблемы промышленности в условиях рыночной экономики; развитие банковской и биржевой деятельности; развитие торгово-посреднической деятельности; развитие малого бизнеса; развитие инвестиционной деятельности и совместных предприятий; образование и исследования в области предпринимательства; развитие предпринимательства среди молодежи; проблемы регионального развития, прогнозирования и информационного обеспечения российского предпринимательства.» Тем не менее, даже при столь начальной проработке очевидно, что промышленная политика понималась как институт, охватывающий все основные элементы экономической и предпринимательской, а также образовательной политик, соотнося их друг с другом[[10]](#footnote-10).

Страна, в смысле государство и его гражданское общество, не сразу обретает способность разрабатывать и осуществлять определенную промышленную политику. Такая способность – результат определенной институционной эволюции государства, его права, и поэтому далеко не в каждый период своего развития государство способно разрабатывать и проводить какую-либо промышленную политику. Проведение промышленной политики - это достижение индустриального и научно-промышленного, а также социально-экономического развития страны. К тому же, эта способность может утрачиваться, как это имело место в СССР в его последнее десятилетие. Тогда фактически в форме пятилетних планов постулировалось продолжение сложившихся тенденций изменений, происходящих в отраслях экономики. Это продолжение тенденций провозглашалось развитием и осуществлением главных задач пятилеток и т.н. генеральной линии тогдашней партии. Нынешний отказ от планирования национального развития под видом провозглашения курса на либерализацию разных экономических отношений свидетельствует о том, что данная неспособность усугубилась. Неспособность вырабатывать и осуществлять стратегические изменения в стране, будь то государственный аппарат или общество, экономика, проявляется прежде всего в наиболее управляемой в любой стране части, той, без управляемости которой нет оснований говорить о наличии какой либо практики управления стратегическим развитием в государстве. Имеется в виду управление реформированием государственного аппарата, а именно, проведением административной реформы таким образом, чтобы возникали какие-либо существенные обновления государственно-административной системы. Их пока нет.

Вопреки распространенному либеральному воззрению на экономику и государство, отрицающему саму возможность разработки государством промышленной политики, современная экономика развитых стран регулируется не только посредством национальной промышленной политики, но также и посредством наднациональных императивов такой политики. Примером может служить Европейский союз, которому лишь в 70-е годы удалось создать правовое регулирование для процедур формирования промышленной политики и выработать императивы этой политики в Европейском сообществе. В настоящее время, как пишет российский ученый И.И.Бороздин, – цель промышленной политики Европейского союза состоит в укреплении и обновлении промышленной базы европейских государств и изменении ее структуры для увеличения доли внутреннего потребления продукции передовых отраслей за счет собственного производства и улучшения конкурентоспособности западноевропейских товаров на мировых рынках[[11]](#footnote-11).

Государственная промышленная политика, по нашему мнению, может быть определена как опирающееся на законоустановленные формы влияние государства на целеформирование промышленного развития субъектов предпринимательской деятельности, действующих на территории страны, а также на территориях сопредельных стран.

Несмотря на отсутствие официально задекларированной промышленной политики фактически в нашей стране есть промышленная политика и она осуществляется. Промышленная политика в известной степени пролоббирована естественными монополиями и организациями среднего и малого бизнеса с высокой скоростью оборота капитала. Эта промышленная политика как политика первично-передельного и начально-индустриального развития России, совершаемого преимущественно средним и малым бизнесом, была вербализирована в споре с автором сих строк британскими профессорами в 1989 году, когда ему довелось организовывать первый семинар по приватизации в СССР, проходивший в Москве и тогдашнем Ленинграде, с помощью Лондонской школы бизнеса. Запад еще тогда предусмотрел для нас развитие как страны со средним и малым бизнесом и разукрупнение крупных корпораций. Это говорилось прямо и непосредственно, например, проф. Д. Чамберсом. И, в принципе, это благополучно, вопреки всяческим противодействиям осуществлялось и осуществляется в течение 15 лет. Нет оснований полагать возможность выхода из колеи этой политики. Определенные успехи реализации такой стратегии экономического развития и промышленной политики есть. Сейчас дискутируются вопросы и подготавливается разукрупнение крупных компаний, в том числе РАО ЕЭС, Газпрома, например. Так что все это дело продвигается в соответствии с целями, которые постепенно достигаются.

В нашей стране уже есть законодательство и юридические определения промышленной политики, но это субъектное законодательство. Федерального закона о промышленной политике нет. Тем не менее, на федеральном уровне в действующем законодательстве институт промышленной политики не представлен как юридически сформулированный институт. Есть основания говорить о нем как о складывающемся правовом институте, поскольку императивы или, по меньшей мере, диспозитивные ориентиры промышленной политики имеются или устанавливаются, одни в явном, другие в неявном виде в статьях административного, гражданского, антимонопольного, налогового, бюджетного законодательств, а также в программах социально-экономического развития. Отметим Федеральный закон от 26 июля 1995 г. №115-ФЗ «О государственном прогнозировании и программах социально-экономического развития Российской Федерации», на основании которого разработана и реализуется Программа социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу (2003-2005 годы), утвержденная распоряжением Правительства РФ от 15 августа 2003 г. № 1163-р[[12]](#footnote-12).

В отличие от федерального уровня, субъекты Российской Федерации, по крайней мере, промышленно развитые, уже придали институту промышленной политики законный юридический характер, как скажем, г. Москва и Московская область, где не только действуют титульные законы по этому предмету, но и разрабатываются и осуществляются утверждаемые Постановлениями Правительств соответствующие положения и программы в отношении промышленной политики. В настоящее время 29 субъектов федерации приняли свои законы о промышленной политике, что насчитывает совокупно с актами об изменениях и дополнениях в эти законы 50 документов.

Вводятся примерно одинаковые дефиниции промышленной политики. Промышленная политика города Москвы, скоординированный комплекс - система мер органов власти города, направленных на законодательное, экономическое, информационное, организационно-распорядительное регулирование промышленной деятельности, учитывающее промышленную политику органов федеральных субъектов промышленной деятельности. Это определение - одно из наиболее развитых в стране определений промышленной политики. С другой стороны, это определение слабо юридическое. Юридическое определение должно быть таково, чтобы с помощью такой дефиниции можно было установить факт разработки и исполнения промышленной политики - была реализована политика государственным органом или нет.

В настоящее время в России реализуется федеральная целевая программа "Модернизация транспортной системы России 2002-2010 годы».

Модернизация транспортной системы относится к приоритетным задачам государственного регулирования в Российской Федерации и должна в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации обеспечить благоприятные условия для развития экономики и социальной сферы страны.

Целью Программы является повышение сбалансированности, эффективности и безопасности транспортной системы, обеспечивающей жизненно важные интересы страны.

Для достижения указанной цели необходимо решить следующие основные целевые задачи:

- совершенствование и развитие опорной транспортной сети;

- обеспечение гарантированной доступности транспортных услуг для населения и хозяйствующих субъектов;

- повышение конкурентоспособности транспортной системы России и обеспечение реализации транзитного потенциала страны;

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;

- улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте.

Данные целевые задачи имеют, в первую очередь, четко выраженную социальную направленность и являются основной отличительной особенностью новой редакции Программы

Реализацию Программы предусматривается осуществить в два этапа. На первом этапе (2002-2007 годы) развитие транспортной системы будет ориентировано на более эффективное использование имеющихся мощностей, приоритетные проекты этого этапа достаточно конкретизированы и должны стать основой для формирования бюджетного доклада на 2006-2008 годы. На втором этапе (2008-2010 годы) должно быть обеспечено ускоренное развитие транспортной системы, направленное на значительное повышение эффективности и качества транспортного обслуживания, как это предусмотрено "Стратегией развития транспорта до 2010 года".

Указанные выше цели и основные задачи Программы являются общими для всей транспортной системы России.

С учетом специфики подпрограмм они конкретизируются следующим образом.

На железнодорожном транспорте предусматривается:

- поэтапное обновление и модернизация основных производственных фондов, повышение безопасности движения и качественного обеспечения платежеспособного спроса на перевозки пассажиров и грузов;

- внедрение информационно-управляющих систем, модернизация устройств автоматики, телемеханики, связи и энергоснабжения;

- расширение полигона электрификации с доведением доли грузооборота, осуществляемого с применением электротяги, до 83,5 процента;

- увеличение среднего веса и средней участковой скорости грузовых поездов соответственно до 4025 тонн (брутто) и 44,2 км/час;

- усиление железнодорожных подходов к существующим и строящимся морским портам;

- рационализация взаимодействия с другими видами транспорта, развитие мультимодальных перевозок и совершенствование информационного обеспечения.

Для решения поставленных в подпрограмме задач должны быть осуществлены следующие основные мероприятия:

- построены или реконструированы 1,7 тыс. км железнодорожных линий, построены 2,7 тыс. км дополнительных главных путей;

- электрифицированы 3,4 тыс. км железнодорожных линий;

- построены или и модернизированы устройства автоблокировки на 1,4 тыс. км железнодорожных линий;

- железнодорожному транспорту общего пользования поставлены более 700 пассажирских и 200 грузовых электровозов, 1120 секций грузовых и маневровых тепловозов, 360 секций пассажирских тепловозов, 170 тыс. грузовых вагонов;

- модернизированы 2000 грузовых и пассажирских электровозов, 4500 секций магистральных и маневровых тепловозов, почти 48 тыс. грузовых вагонов.

Необходимое внимание должно быть уделено развитию высокоскоростного пассажирского движения на направлениях международных транспортных коридоров.

В дорожном хозяйстве предусматривается: - увеличить протяженность автомобильных дорог общего пользования (в действующей классификации) до 611,1 тыс. км и дорог высших (I и II) категорий до 36 тыс. км (соответственно на 12,5 тыс. км. и 2,9 тыс. км. по сравнению с уровнем 2003 года);

- довести удельный вес протяженности федеральных автодорог, соответствующих нормативным требованиям, с 39 до 55 процентов, территориальных дорог - с 20 до 30 процентов;

- снизить количество ДТП из-за дорожных условий по сравнению с уровнем 2000 года на 12 процентов;

- увеличить по сравнению с уровнем 2000 года среднюю скорость движения транспортных потоков на федеральных, территориальных и муниципальных дорогах соответственно на 10 процентов, 7 процентов и 5 процентов;

- обеспечить сохранность существующей дорожной сети, приоритетное выполнение работ по ее содержанию, ремонту и модернизации.

Для достижения поставленных в подпрограмме задач должны быть осуществлены следующие мероприятия:

- построены, реконструированы или модернизированы 6,1 тыс. км федеральных, 43,7 тыс. км территориальных и 8,1 тыс. км муниципальных автомобильных дорог;

- более 3,1 тыс. населенных пунктов должны быть обеспечены постоянной связью по дорогам с твердым покрытием;

- отремонтированы (в том числе капитально) 45,3 тыс. км федеральных, 197 тыс. км территориальных и 137 тыс. км муниципальных автомобильных дорог.

В области гражданской авиации предусматривается: - обеспечение конкурентоспособности российских авиапредприятий на мировом авиатранспортном рынке за счет повышения безопасности, качества и экономической эффективности перевозок в результате модернизации и переоснащения парка воздушных судов их современными типами, развитие на этой основе региональных перевозок и авиации общего назначения, доведение доли современных воздушных судов в структуре реализуемой провозной мощности до 60-65 процентов;

- совершенствование опорной сети аэропортов федерального значения, включая формирование 7-9 межрегиональных аэропортов - хабов, модернизацию крупных пересадочных узлов, внедрение современных технологий и новых типов наземной техники;

- повышение эффективности государственного регулирования деятельности по обеспечению функционирования и развития гражданской авиации.

Для достижения поставленных задач необходимо осуществить следующие основные мероприятия:

- оказание государственной поддержки приобретению и модернизации воздушных судов, в результате которой поставки в авиакомпании России магистральных и региональных самолетов нового поколения и новых вертолетов различных типов, разрабатываемых и производимых в Российской Федерации, составят не менее 563 единиц;

- осуществление модернизации по требованиям Международной организации гражданской авиации парка действующих магистральных самолетов в количестве 600 единиц;

- проведение реконструкции взлетно-посадочных полос, рулёжных дорожек, перронов, мест стоянки в 45 аэропортах, включая аэропорты Московского авиаузла (Домодедово, Шереметьево, Внуково), Пулково, Новосибирск, Красноярск, Хабаровск и другие;

- осуществление замены светосигнального оборудования на 30 аэродромах;

- обеспечение уровня безопасности полетов и авиационной безопасности функционирования гражданской авиации, в соответствии с мировыми стандартами.

В области организации воздушного движения намечается: - обеспечение заданного уровня безопасности воздушного движения в соответствии с международными требованиями;

- удовлетворение потребностей отечественных и зарубежных авиакомпаний в аэронавигационном обслуживании и использовании воздушного пространства при увеличении интенсивности полетов на 5 процентов в год;

- снижение экономических потерь пользователей воздушного пространства и эксплуатационных расходов предприятий, обеспечивающих аэронавигационное обслуживание;

- повышение эффективности решения задач национальной безопасности;

- интеграция национальной системы организации воздушного движения в европейскую и мировую аэронавигационные системы.

Для достижения указанных задач необходимо:

- провести модернизацию технического обеспечения воздушных трасс, районов аэродромов и нижнего воздушного пространства, сформировав при этом 7 укрупненных районных центров организации воздушного движения и осуществив плановую замену 324 комплектов технических средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в районе аэродромов;

- модернизировать сеть авиационной электросвязи, в том числе заменить оборудование в 21 центре коммутации сообщений, создать 7 приемо-передающих центров сети передачи данных "воздух-земля" в диапазоне высоких частот и 3 центра обработки данных "воздух-земля";

- создать и внедрить интегрированную многоуровневую систему планирования воздушного движения.

На морском транспорте предусматривается: - улучшение материально-технической базы отрасли, приведение ее в соответствие с требованиями развивающейся российской экономики и внешней торговли, а также мировыми стандартами за счет обновления и пополнения морского торгового флота, атомного ледокольного флота, реконструкции существующих и создания новых перегрузочных мощностей в морских портах, развития систем, обеспечивающих навигационное обслуживание и безопасность судоходства, развития соответствующих учебных заведений;

- увеличение переработки грузов в российских морских портах с 270 до 540 млн. тонн в год и общего тоннажа транспортного флота, контролируемого Россией, с 12 до 17 млн. тонн;

- улучшение взаимодействия морского транспорта со смежными видами транспорта и грузовладельцами;

- повышение доли отечественных морских портов в обеспечении переработки российских внешнеторговых грузов до 90 процентов;

- повышение уровня безопасности мореплавания и экологической безопасности на морском транспорте, надежности гидротехнических сооружений в морских портах;

- снижение среднего возраста судов под российским флагом с 20 до 14 лет.

Для достижения поставленных в подпрограмме задач должны быть осуществлены следующие мероприятия:

- суммарная пропускная способность российских морских портов увеличена на 370 млн. тонн в год;

- морской транспортный флот пополнен 167 судами суммарным дедвейтом 7,5 млн. тонн, обеспечивающий флот - 84 судами различного назначения.

На внутреннем водном транспорте намечается:

- улучшение материально-технической базы внутреннего водного транспорта, приведение ее в соответствие с требованиями развивающейся российской экономики и современными стандартами - обновление и пополнение транспортного флота внутреннего и смешанного (река-море) плавания, реконструкция существующих речных и устьевых портов;

- усиление взаимодействия внутреннего водного транспорта со смежными видами транспорта и грузовладельцами.

Для достижения этих целей предприятиям внутреннего водного транспорта должны быть поставлены 166 грузовых судов общей грузоподъемностью 860 тыс. тонн и 7 скоростных пассажирских судов.

Должно быть также осуществлено строительство и проведена реконструкция перегрузочных комплексов в речных портах общей перегрузочной мощностью 12,3 млн. тонн.

На внутренних водных путях будет осуществлено:

- повышение пропускной способности внутренних водных путей на направлении международного транспортного коридора "Север-Юг" и направлениях завоза грузов на Крайний Север;

- обеспечение стабильного и надежного функционирования внутренних водных путей и гидротехнических сооружений;

- обновление флота государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства для проведения путевых работ, обслуживания судоходной обстановки, обеспечения экологических требований и др.;

- развитие инфраструктуры внутренних водных путей в интересах судоходства, энергетики, водоснабжения городов и других населенных пунктов, сельского хозяйства, а также поддержания экологического равновесия;

- проведение реконструкции системы технологической связи.

Для достижения поставленных в подпрограмме задач должны быть осуществлены следующие мероприятия:

- введена в строй вторая нитка Кочетовского шлюза, позволяющая увеличить пропускную способность на тысячекилометровом участке водного пути вдвое;

- введена в строй вторая нитка Нижне-Свирского шлюза, позволяющая увеличить пропускную способность участка водного пути в 2,5 раза;

- начато строительство нового гидроузла на участке р. Волга Нижний Новгород - Городец;

- реконструированы 3 камеры шлюзов Беломорско-Балтийского канала и 9 агрегатов на насосных станциях Волго-Донского канала;

- построены 4 земснаряда, 21 самоходное судно технического флота и 4 судна экологического назначения.

На пассажирском транспорте общего пользования предусматривается:

- совершенствование структуры парков пассажирских транспортных средств, модернизация и улучшение их технико-эксплуатационных характеристик;

- повышение темпов обновления парков подвижного состава наземного городского пассажирского транспорта с 8,6 до 10,8 процента, а метрополитенов - с 1,6 до 3,4 процента.

Для достижения поставленных в подпрограмме задач должны быть осуществлены следующие мероприятия:

- с использованием механизмов бюджетного субсидирования процентных ставок и лизинговых платежей для пассажирского транспорта общего пользования поставлено 7,5 тыс. единиц транспортных средств;

- в общей сложности поставлено 48 тыс. новых автобусов, 4,5 тыс. троллейбусов, 1,3 тыс. трамваев и почти 1,1 тыс. вагонов метро;

- в 68 городах внедрены системы диспетчерского управления движением пассажирским транспортом общего пользования.

В области обеспечения безопасности дорожного движения и экологической безопасности автомобильного транспорта предусматривается:

- реализация мероприятий по предупреждению опасного поведения участников дорожного движения;

- совершенствование требований, касающихся конструктивной и эксплуатационной безопасности транспортных средств, и механизмов их реализации;

- совершенствование правового, информационного, организационного и технического обеспечения контрольно-надзорной деятельности;

- повышение эффективности аварийно-спасательных работ и оказания экстренной медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

- снижение показателя тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий на 25 процентов и показателя транспортного риска на 7 процентов по сравнению с уровнем 2000 года;

- увеличение протяженности дорог, обустроенных системой обнаружения и оповещения о дорожно-транспортных происшествиях, до 19 тыс. км;

- увеличение доли эксплуатируемого парка автотранспортных средств, соответствующего национальным экологическим требованиям, с 65 до 85 процентов, а соответствующего международным требованиям в части выбросов загрязняющих веществ (EURO 3 и выше) - с 0 до 9-10 процентов;

- увеличение доли моторных топлив, соответствующих международным требованиям, с 0,8 до 10-12 процентов.

В области совершенствования системы информатизации на транспорте предусматривается:

- внедрение единых нормативных правовых и организационно-технических стандартов, правил и систем информационного взаимодействия участников транспортного процесса и органов государственного управления;

- совершенствование системы информационного взаимодействия видов транспорта;

- обеспечение прозрачной информационной среды для инвесторов и участников транспортного процесса;

- осуществление оперативного контроля параметров состояния и работы транспорта, имеющих государственную и социальную значимость.

В области формирования международных транспортных коридоров предусматривается:

- согласованное развитие объектов российской транспортной инфраструктуры, обеспечивающее интеграцию евроазиатских транспортных систем;

- увеличение объемов перевозок транзитных грузов с 39 до 75-84 млн. тонн, в том числе контейнеров - со 110 до 300-400 тыс. TEU;

- увеличение перевозок пассажиров в международном сообщении вне стран СНГ до 34-40 млн. человек в год;

- освоение новых секторов внутреннего и международного рынков транспортных услуг, транспортное обеспечение приграничного сотрудничества;

- гармонизация российских законодательных и нормативных правовых актов с международными нормами.

Для достижения этих целей в рамках реализации соответствующих подпрограмм должны быть осуществлены следующие мероприятия:

- реконструированы 35 международных аэропортов, построены или модернизированы 4,7 тыс. км автомобильных дорог;

- построены или реконструированы 20 железнодорожных станций;

- построены (реконструированы) терминалы в морских и речных портах общей мощностью соответственно 225 и 12 млн. тонн грузов в год.

В рамках реализации подпрограммы "Международные транспортные коридоры" должны быть построены мультимодальные терминальные комплексы мощностью 71 млн. тонн грузов в год.

В Уральском федеральном округе транспорт обеспечивает как функционирование развитых промышленных регионов Урала и юга Западной Сибири, так и обслуживание северных регионов Тюменской области, в том числе и районов нового освоения. Главной транспортной артерией округа является формируемый евро-азиатский коридор "Транссиб", важную роль играет Северный морской путь.

Приоритет в оценке эффективности Программы отдается показателям общественной эффективности, поскольку они позволяют наиболее полно оценить экономические последствия ее реализации.

Для оценки экономической эффективности используется показатель интегрального эффекта - суммарный чистый дисконтированный доход в ценах 2001 года за период жизненных циклов всех проектов Программы, начиная с 2002 года.

Общественная эффективность Программы в виде суммарного чистого дисконтированного дохода оценивается в 3,5 трлн. рублей.

Коммерческая эффективность Программы составляет 486 млрд. рублей. Бюджетная эффективность Программы оценивается в размере 225 млрд. рублей.

Модернизация транспортной системы позволит создать дополнительные рабочие места для более, чем 200 тыс. человек в транспортной отрасли и обеспечить работой более 2 млн. человек в смежных отраслях экономики (машиностроении, строительстве и др.).

Таким образом, в настоящее время на основании законодательства РФ субъекты федерации разрабатываются и работают программы, основные направления, положения промышленной политики.

**1.2 Основные исторические модели промышленной политики**

В последнее время все более актуальной, и это подтверждается дискурсом, в котором участвуют промышленная, научная, политическая общественность, федеральные промышленные министерства, становится проблема разработки осмысленной промышленной политики в Российской Федерации. С чем связано обострение внимания к этому вопросу? Десятилетний период экономических реформ в стране осуществлялся по модели примата финансовых инструментов. Ставилась практически единственная задача финансовой стабилизации, как условия массированного притока в экономику России иностранного и частного капитала. Одновременно решались задачи институциональных преобразований форм собственности, либерализации внешнеэкономической деятельности. Задач экономического роста, активной промышленной политики как таковых не ставилось. По крайней мере, они являлись даже не второстепенными. В значительной степени перечисленные проблемы в той или иной мере за прошедшее время решены. Однако ни Президент страны в своих официальных выступлениях, ни бизнес, ни население не могут быть удовлетворены темпами и перспективами экономического роста. Ограничивая предмет анализа и последующих предложений промышленностью, промышленным развитием, промышленной политикой, необходимо иметь в виду, что речь идет о сфере национального производства материальных благ, материального продукта[[13]](#footnote-13). Это ограничение не противоречит проблеме исторической стадии постиндустриальной модернизации страны, поскольку информатизация промышленности, нарастание доли интеллектуально емкого продукта (интеллектуальной собственности) в структуре производства, модернизация промышленности входят в систему целей и ценностей в предлагаемых подходах. Нет противоречия и с миссией государственного управления т.к. в неразрывном контексте предлагаемого рассмотрения находятся вопросы социальной и гуманитарной ответственности государства, вопросы национальной безопасности, логика политического выбора страны последнего десятилетия – рыночной экономики, вхождения страны в мировую экономику.

Что же такое промышленная политика? Здесь сталкиваются два подхода. Один - радикально-либеральный заключается в том, что никакой промышленной политики как таковой в национальной экономике быть не должно. Отраслевые пропорции, проблемы перелива капитала межсекторального, межрегионального, многие другие проблемы должны решаться на стыке спроса и предложения в процедурах саморегуляции рынка. Это крайняя позиция. Она вряд ли выглядит убедительно, хотя бы потому, что сами механизмы и институты рыночной экономики в российском случае далеко еще не являются зрелыми и в полной мере функционирующими и сами должны быть предметом активного регулирования и поддержки. Второй подход тяготеет к традициям огосударствленной экономики, ведомственного администрирования, исключительно бюджетного дотационного механизмов. Очевидно, что такой подход также далек от требований жизни. Более взвешенной, хотя также не оптимальной позицией является узкое понимание промышленной политики как структурного маневра, т. е. определенных усилий, направленных на перелив капитала из одной отрасли в другую. Промышленную политику иногда сводят к внутриотраслевому подходу в регулировании отдельных секторов промышленного производства. Это характерно в частности для отраслевых министерств. Так разработаны программы и стратегии развития автопрома, металлургической промышленности, лесопромышленного комплекса, медицинской промышленности, инновационного развития. Но этот подход также не выглядит эффективным. Причина в том, что он даже не ставит проблемы универсального управленческого характера, имеющей отношение в равной степени к разным отраслям промышленности. Именно той основной проблемы, которая является самой острой в российской промышленной повестке дня. Тут важно упомянуть один принцип. Не надо искать потерянный кошелек под фонарем, где светло и удобно. Надо искать там, где кошелек потерян. Промышленная политика, как набор мер и действий, должна отвечать на проблемы и вызовы реального промышленного состояния и развития. Не стенать по поводу, не теоретизировать или упражняться в изобретательстве абстрактных идей по схеме «в огороде бузина», а давать решения наиболее острых реально существующих проблем промышленного развития, а также механизмы их реализации. В истории на примерах целого ряда индустриально и постиндустриально развитых стран было видно, что активная промышленная политика решает двойственную задачу. С одной стороны, задачу конъюнктурной модернизации экономики путем решения ее самых острых текущих проблем и стимулирования экономического роста. А с другой стороны, задачу определения долговременной стратегии экономического развития страны. Значит, говоря серьезно о промышленной политике, мы должны иметь в виду пакет взаимосвязанных документов, включающий следующие: концепцию промышленной политики (идейные ориентиры); программу промышленной политики (набор и порядок решений, мер и действий), пакет проектов нормативно-правовых актов по ее осуществлению (реализация государственно-управленческих решений). Если спросить руководителей промышленных предприятий России, каковы основные проблемы, с которыми они сталкиваются, то ответ будет в большинстве случаев касаться одного и того же. Отсутствия оборотных и инвестиционных средств. Действительно, проблема номер один функционирования промышленности в России – это неотлаженность в новых условиях механизма воспроизводства. Межсекторальный перелив капитала из банковского в промышленный сектор неэффективен и не работает. Недостаточно так называемых длинных денег, учетные ставки кредитования на финансовом рынке существенно выше, чем реальная рентабельность в промышленности. Не вовлекаются накопления населения. Не решая вопрос о механизме воспроизводства, невозможно говорить о дальнейшем управляемом развитии отраслевых пропорций и промышленности в целом. Это и есть задача номер один. Целый круг проблем входит в сферу управления макроэкономическими факторами. Имеют ли эти вопросы отношение к реальной промышленной политике? На наш взгляд, самое непосредственное. Невозможно заставить банк кредитовать рискованное предприятие или кредитовать предприятие с учетными ставками ниже, чем ставка доходности в иных доступных банку кредитно-финансовых операциях. Рынок есть рынок. Здесь необходимы довольно существенные базовые экономические решения. Вопрос о промышленной политике не узок, он вызывает к жизни вопрос о новых ориентирах макроэкономического управления в стране. Это в каком-то смысле точка поворота. Заниматься только финансовой стабилизацией и институциональным реформированием или заниматься этим в том числе и во имя экономического роста! Конечно, здесь сталкиваются разные идеологические линии. Например, так называемых либералов и дирижистов. Вероятно, крайние, зачастую догматические позиции не стоит принимать к руководству. Стоит же принимать во внимание новые реалии. Более сложные, чем крайние точки зрения. Например, то, что субъектами промышленной политики выступают уже не только органы государственного управления. Но и крупный бизнес, у которого есть достаточно мощные корпоративные интересы, возникает ответственность за целые регионы и обстановку в них, есть потребность в выходе на мировые рынки и в поддержке собственным государством этой деятельности, есть интеллектуальные ресурсы. В качестве субъектов промышленной политики очень активно начинают выступать регионы. Можно сказать, что они даже опережают федеральное правительство в изменении своих управленческих ориентиров. В десятках субъектов Российской Федерации, таких, как, например, Свердловская, Тульская, Пермская области, Башкортостан и других, уже разработаны стратегии и программы промышленной политики соответствующего региона, и в тех пределах и с теми ресурсами, которыми эти регионы располагают, они пытаются поменять вектор развития на устойчивый промышленный рост. Очень важным субъектом промышленной политики выступают крупные промышленные ассоциации и союзы, такие, как Российский союз промышленников и предпринимателей, Торгово-промышленная палата, отраслевые объединения. Диалог федерального правительства и субъектов промышленной политики, которые зачастую выступают одновременно и объектом этой политики, должен быть построен на новых основаниях. Новым является то, что сам вопрос построения этого диалога также является предметом промышленной политики, которая должна быть рефлексивной, т. е. чувствительной к потребностям реальной промышленности, а не только к теоретическим или доктринальным посылам. Есть реальный пример обсуждения правительством с ведущими нефтяными компаниями экспортных квот российских нефтяных поставок на мировые рынки в периоды обострения конфликтов стран-потребителей нефтяных ресурсов и стран-производителей. В этом диалоге российские нефтяные компании выступали как партнер, как равноправный соучастник переговоров с правительством. Правда, данный диалог строился на основе доброй воли тех и других, и ни прав, ни обязанностей с той или другой стороны нигде не зафиксировано. На наш взгляд и по опыту развитых стран, в России также необходим специальный федеральный закон о взаимоотношениях российских промышленных союзов и объединений с федеральным правительством по тем вопросам, которые входят в сферу ответственности тех или иных промышленных союзов. Есть вторая, не менее важная и принципиальная проблема предлагаемой промышленной политики. Созданный в 90-е годы в стране государственный правовой и экономико-управленческий механизм по факту не включает в себя набора эффективных инструментов управления и реализации промышленной политики. Таковы, к сожалению, последствия излишне либеральных подходов, забвения принципов национальных интересов. Как видим, мы вынуждены от узкой постановки проблемы промышленной политики перейти к более масштабной задаче восстановления, точнее реконституирования государственного правового механизма регулирования проблем промышленной политики. О чем тут идет речь? Конечно, не об администрировании, хотя в сфере деятельности казенных предприятий или государственных унитарных предприятий оно необходимо как частный случай. Речь идет о методах государственно-правового регулирования, с помощью которых можно решать перечисленные проблемы промышленной политики в рыночных условиях. Это экономические и финансовые методы, включая лизинг, кредитование, гарантирование, валютное и инвестиционное регулирование, механизмы субсидирования. Это налоговые методы, имея в основном в виду специальные, стимулирующие налоговые режимы, вопросы амортизационной политики, целевых отчислений на поддержку науки, недропользования, подготовки кадров, решения сопутствующих социальных проблем. Это таможенные тарифные и нетарифные методы регулирования. Вопросы тарифной политики по услугам естественных монополий. Вопросы банковского регулирования, стимулирующего межсекторальный перелив капитала. Существует и возможность институциональных подходов. Таких, как создание новых инвестиционных инструментов при использовании пенсионных, страховых фондов, целевых бюджетных фондов, стимулирующих развитие промышленности. Могут получить развитие специальные операции на фондовых рынках, позволяющие через эмиссию ценных бумаг, выпуски облигационных займов заимствовать финансовые ресурсы для промышленности. Это методы эффективного управления государственным имуществом в промышленности. Оно будет всегда в сфере обороны, специальных задач государства, для казенных и государственных унитарных предприятий, равно как и для предприятий смешанного капитала. Это бюджетно-законодательные методы, которые включают в себя федеральные и региональные целевые программы, целевые адресные федеральные законы. Наконец, это и административные методы, такие, как государственное управление, деятельность специально уполномоченных органов регулирования, координации, консалтинга. Снова подчеркнем необходимость упомянутого выше механизма обеспечения диалога промышленного предпринимательства и государственной власти. Но сама возможность активного и динамичного применения перечисленных методов находится в зависимости от кастрированного государственного правового управленческого поля. Это наследие необходимо и, подчеркнем, возможно исправить. Среди других важных проблем, которые лежат в повестке дня российской промышленной политики, кроме упомянутых двух основных проблем восстановления или реинституализации механизма воспроизводства и механизма управления, есть и ряд более частных проблем. Изношенность основных фондов, низкое качество продукции и производительность труда, неприемлемая фондоемкость, технологическая отсталость. Они ведут к низкой конкурентоспособности российской промышленной продукции и на внутреннем и на внешнем рынках. В российском экспорте низка доля продукции обрабатывающих отраслей, слаб и не имеет стимулирующего характера спрос на внутреннем рынке, нет целенаправленных и эффективных механизмов импортозамещения. Структура российской промышленности утяжелена, недостаточна доля производства продукции конечного потребления, доминируют топливно-сырьевые сектора, добывающая промышленность. Отсутствуют государственно-правовые и экономические механизмы поддержки экспорта, решения региональных проблем, сопутствующих промышленным социальных проблем, механизмов гармонизации структурных отраслевых пропорций. Основа российского экспорта, как и в целом российской экономики, - сырьедобывающие отрасли, к сожалению, перешли в режим невоспроизводимого по разведанным запасам основных месторождений полезных ископаемых недропользования. Слабо развита инфраструктура, отсутствуют современные навыки сбыта и сервиса. Слабы менеджмент и финансовая дисциплина, неоптимальна структура промышленности по величине предприятий - крупных, крупнейших и малых, средних. Несбалансирована с промышленной экономикой тарифная политика естественных монополий. Российская промышленность все больше теряет инновационный характер, утрачивается научно-технический потенциал ее воспроизводства. По каждой из этих частных проблем необходимо и, конечно, существует свое конкретное решение, свои способы регулирования, стимулирования развития и реструктуризации. Главное, чтобы не была забыта ни одна конкретная проблема и для каждой было предложено решение. Набор этих решений и составляет существенную часть промышленной политики. Можно ли считать, что российское правительство подошло к пониманию необходимости выработки и реализации активной промышленной политики и приступило к ним? По-видимому, еще нет. Основополагающим документом, которым руководствуются денежные власти и финансово-экономический блок российского правительства, является стратегия развития Российской Федерации до 2010 года. В этом масштабном документе, состоящем из более чем 350 страниц, вопросу промышленной политики посвящен подраздел объемом 5 страниц. Наверное, неслучайны те проблемы в экономическом развитии страны, с которыми она сейчас сталкивается. Эффект девальвации рубля иссякает, на высоких сырьевых ценах, как видно, далеко не уедешь. Здесь нет необходимости упреков в чей-то адрес, но есть необходимость консолидации практических, интеллектуальных, государственных, управленческих и творческих ресурсов крупного бизнеса, промышленных ассоциаций и союзов для того, чтобы совместными усилиями выработать эффективную промышленную политику России.

**1.3 Задачи и принципы промышленной политики России**

Промышленная политика – это согласованная система законодательных, административных, финансово-экономических государственных решений и мер, позволяющих управлять развитием промышленности в стране в соответствии с поставленными целями такого развития[[14]](#footnote-14).

Промышленная политика - стратегия, образ действий, направленных на развитие и повышение эффективности промышленного производства, конкурентоспособности предприятий и продукции, обеспечение занятости населения.

В широком смысле, промышленная политика также включает и меры по обеспечению справедливой конкуренции, развитию регионов, расширению кооперации и специализации производства, стимулированию эффективности и содействию внедрению новых технологий. В узком смысле, промышленная политика может быть нацелена на поддержку конкретных отраслей, производств и отдельных проектов.

Промышленная политика может формироваться или корректироваться как реакция на те или иные острые хозяйственные и макроэкономические проблемы - увеличение экспорта, снижение инфляции и проч. Идентификация потенциальных угроз и возможностей, открывающихся перед конкретными секторами промышленности, также является составной частью процесса выработки промышленной политики.

Заметную роль в промышленной политике многих стран играют меры по обеспечению конкурентоспособности национальных отраслей и предприятий на мировом рынке и поддержка экспорта. Среди практических инструментов промышленной политики можно выделить в этой связи налоги и таможенные пошлины. Важным инструментом международной кооперации в промышленности являются свободные экономические зоны, получившие широкое распространение в странах Юго-Восточной Азии.

Составной частью промышленной политики в России, как и в других странах, является приватизация и национализация промышленных предприятий с целью повышения их эффективности и др.

Все большее значение приобретает такой элемент промышленной политики, как антимонопольное регулирование, поскольку предприятия-монополисты, не имеют достаточно мощных стимулов к развитию и снижению производственных затрат.

Различают два основных подхода к формированию промышленной политики. Первый подход предусматривает активное и непосредственное вмешательство государства в экономику в форме государственных субсидий, адресных заданий, льгот, ограничений и т.п. Данный подход весьма характерен для Франции, Японии и других европейских стран. Второй подход не предусматривает воздействия на определенные предприятия или отрасли, а ориентирован на создание определенной “окружающей экономической среды”, то есть регулирование косвенными методами. Такой политики придерживаются, по преимуществу, в США, где программы государственного кредитования экономики незначительны и осуществляются, преимущественно в форме гарантий по частным кредитам.

В России в 90-е годы промышленная политика претерпевала коренные повороты - от жесткой централизации к чисто “либеральной” модели, не предусматривающей существенного вмешательства государства.

Все более ключевым аспектом промышленной политики становится определение пропорций между двумя группами производств, различающихся долей добавленной стоимости. Первую группу образуют, товары с низкой долей добавленной стоимости, производство которых основано на несложных технологиях и использовании низкоквалифицированной рабочей силы. Такие предприятия, чтобы выжить в условиях конкуренции, должны снижать цены и издержки или менять профиль. Другую группу образуют наукоемкие товары с высокой долей добавленной стоимости, для производства которых требуется больше капитала и высококвалифицированная рабочая сила. Соотношение этих групп является одной из основных характеристик развития промышленности.

Критерии краткосрочной финансовой отдачи не являются ключевыми при формировании промышленной политики. Стержнем промышленной политики является поддержка глубинных, долгосрочных процессов перестройки промышленности на современной технологической основе. С этой целью разрабатываются целевые научно-технические программы, создаются совместные внедренческие центры, объединяющие научные организации и промышленные предприятия, научные парки и т.п.

Важной составной частью промышленной политики является поддержка малого бизнеса, который создает около одной трети промышленной продукции и образует благоприятную среду для разного рода инноваций, без которых невозможно развитие.

В рамках экономической политики, проводимой в современном мире, выделяются две основных сферы[[15]](#footnote-15):

1. Макроэкономическая политика, подразумевающая регулирование хозяйственных процессов на национальном уровне.

2. Промышленная политика, направленная на достижение конкретных стратегических целей на отраслевом и корпоративном уровне.

Национальная промышленная политика — комплекс мер государственного регулирования экономических процессов на отраслевом и корпоративном уровне, направленный на стимулирование инновационной активности, структурной перестройки экономики и экономического роста.

Заблуждения относительно промышленной политики

1. Промышленная политика — это всегда поддержка лоббистов, особенно крупного бизнеса — "поддержка сильных".

2. Промышленная политика — это всегда раздача бюджетных средств.

3. Промышленная политика — это любая политика, направленная на развитие экономики.

Две модели промышленной политики

1. "Жесткая" промышленная политика:

Ставит своей целью создание и развитие отраслей экономики, определенных как приоритетные.

2. "Мягкая" промышленная политика:

Ориентирована на содействие росту конкурентоспособности национальных компаний-производителей.

"Жесткая" промышленная политика

Имеет ярко выраженные мобилизационные черты и предполагает:

Опору на бюджетное субсидирование и кредитование предприятий приоритетных отраслей.

Развитые механизмы косвенного субсидирования компаний за счет манипуляций с валютным курсом, регулирования цен на сырье и энергию, тарифов естественных монополий.

Протекционистский курс во внешней торговле, направленный на создание "тепличных" условий для национальных производителей и привлечение прямых иностранных инвестиций, мотивированных заинтересованностью во избежание высоких тарифов.

"Мягкая" промышленная политика

Ориентирована на содействие росту конкурентоспособности национальных производителей.

На поддержку инвестиционных проектов, позволяющих частному бизнесу повысить уровень эффективности.

Проекты, поддерживаемые в рамках промышленной политики

1. Инфраструктурные проекты.

2. Инновационные проекты.

Инфраструктурные проекты

Дают позитивный эффект не только для компании-инвестора, но и для компаний, условия деятельности которых улучшаются благодаря улучшению:

Транспортной инфраструктуры (включая портовую и трубопроводную).

Информационной инфраструктуры (включая системы спутниковых и оптико-волоконных коммуникаций).

Образовательной и научно-технической инфраструктуры (системы ВУЗовского и профессионально-технического образования во взаимосвязи с научными учреждениями).

Социальной и коммунальной инфраструктуры (обеспечение жизнедеятельности населенных пунктов, в которых размещены хозяйственные объекты).

Инновационные проекты

Ориентированы на закрепление страны в перспективных нишах мировых рынков. Могут преследовать две основные цели:

Создание в рамках отечественной экономики цепочек добавленной стоимости, "на выходе" которых — конкурентоспособный по мировым стандартам продукт.

Встраивание отечественных компаний в глобальные цепочки добавленной стоимости (с участием зарубежных компаний), но не в качестве поставщиков материального и интеллектуального "сырья", а в качестве продавцов высокотехнологичного продукта и профессиональных услуг.

Принципы промышленной политики

Национальный характер промышленной политики:

Промышленная политика должна вырабатываться на основе тесного взаимодействия органов власти, представителей бизнес-сообщества и экспертного сообщества.

Ориентация на объективные потребности экономики:

Отбор проектов для поддержки должен осуществляться в соответствии с четко определенными направлениями повышения конкурентоспособности производителей.

Прозрачность критериев поддержки проектов:

Критерии отбора проектов (объем производимой добавленной стоимости, динамика прироста выпуска, экспорта и занятости, снижение издержек) должны быть четко определены и не допускать двусмысленного толкования.

Целостность системы промышленной политики:

Мероприятия промышленной политики должны быть логически связаны друг с другом и с другими мероприятиями экономической политики.

Принципы промышленной политики

Поддержка инновационного и инвестиционного процесса мерами налоговой и кредитной политики (инвестиционные налоговые кредиты, режим ускоренной амортизации, создание специализированных кредитных фондов, частичное субсидирование процентной ставки по коммерческим займам).

Предоставление государственных заказов на высокотехнологичную продукцию и проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок (НИОКР) при условии, что рыночный потенциал финансирования соответствующих проектов недостаточен.

Предоставление инвесторам, осуществляющим долгосрочные проекты, гарантий от неблагоприятного изменения экономического законодательства и цен, находящихся под контролем государства (таких, как тарифы на услуги естественных монополий).

Стимулирование экспорта продукции путем обеспечения доступа к кредитным фондам, возврата части налогов, уплаченных на стадии производства продукции, и юридической поддержки экспортеров в случае их дискриминации на внешних рынках, а также при прохождении процедур международной сертификации их продукции.

Задачи промышленной политики

Создание эффективных механизмов защиты национальных производителей от некорректных торговых практик конкурентов, в т.ч. в сфере контроля за качеством товаров и услуг, и использования торговых марок (брендов).

Развитие финансовой и банковской инфраструктуры, отвечающей потребностям бизнеса в кредитных ресурсах.

Совершенствование системы валютного регулирования в части, касающейся валютных операций национальных компаний, экспортирующих готовую продукцию и импортирующих сырье, материалы, оборудование и технологии.

Диверсифицированный подход к утверждению ввозных и вывозных таможенных пошлин, предполагающий льготный режим в отношении импорта критически важных видов сырья и оборудования и отмену экспортных пошлин на наукоемкую продукцию.

Направления региональной промышленной политики:

Принятие мер в сфере компетенции региональных органов власти.

Идентификация направлений совершенствования промышленной политики на национальном уровне.

Результаты региональной промышленной политики:

Прямые: повышение конкурентоспособности региональных производителей.

Косвенные: рост благосостояния жителей региона и налоговой базы региональных бюджетов.

Остановимся на факторах формирования и реализации промышленной политики.

Для современной промышленной политики экономически развитых стран характерно отсутствие жестких отраслевых приоритетов, вследствие прежде всего высокодиверсифицированной структуры бизнеса. Поэтому в качестве главного адресата промышленной политики все чаще выступают сформировавшиеся в той или иной стране корпоративные структуры. Именно здесь все в возрастающей степени концентрируются ресурсы общенационального развития: профессиональные кадры (маркетологи, топ-менеджеры), управленческая компетенция, передовые технологии и финансовые ресурсы.

В современной промышленной политике важная роль принадлежит корпоративному управлению. Корпоративное управление - это сложная система взаимоотношений между фирмами и другими экономическими субъектами, предпринимательская среда которых регулируется законами о корпорациях, правилами в области регулирования выпуска и использования ценных бумаг, инвестиций, процедурами функционирования фондового рынка, стандартами бухгалтерского учета и налоговыми законами. Корпоративное управление влияет на решения инвесторов и стратегию фирм в области рисков, новых технологий и инвестиций в “человеческий капитал”, которые в свою очередь воплощаются в соответствующих потоках капитала и размещении ресурсов.

Важным элементом национальной промышленной политики является повышение значения невещных инвестиций (intangible investment). Инвестиции играют ключевую роль в адаптации и долговременном росте промышленности. Структура инвестиций в современных условиях претерпевает существенные изменения, поскольку возрастающее значение в эффективной деятельности фирм приобретают новые технологии, знания, профессиональная подготовка работающих, организация бизнеса и программное обеспечение.

Можно сказать, что с экстремальной концепцией государственной промышленной политики в рыночной экономике с позиции: правительство лучше знает (“government knows best”), в том числе как эффективнее разместить ресурсы, не согласен бизнес. С экстремальной концепцией бизнеса: нам не нужна государственная промышленная политика, промышленная стратегия бизнеса - наиболее эффективна, несогласно государство.

Эволюция от государственной отраслевой к национальной промышленной политике конкурентоспособности на основе стратегического взаимодействия государства и бизнеса на условиях равноправного партнерства есть тот ориентир, к которому стремится в настоящее время большинство стран.

В то же время многими специалистами признается тот очевидный факт, что каждая страна характеризуется своеобразными и неповторимыми историческими, общественно-экономическими, природными, этническими и иными характеристиками, что влияет, в том числе, на особенности и традиции проводимой государством в них экономической политики, в частности применительно к задачам развития промышленности. Признавая это положение, следует в то же самое время отметить важность выявления общих черт различных промышленно-развитых стран мира в их государственной политике по отношению к промышленности. Это позволяет лучше понять факторы такой политики и оценить степень общности и дифференциации процессов ее трансформации на новейшем этапе, оценить доминирующие тенденции на будущее. Как и всякое обобщение, выделение регионов со специфической промышленной политикой является продуктом абстрагирования от имеющих место национальных особенностей той или иной страны и поэтому в определенной мере страдает условностью.

Региональная политика в Российской Федерации - законодательно оформленная система правовых, организационных, институциональных и финансово-экономических мер, определяющих деятельность федеральных органов государственной власти, их территориальных органов, органов государственной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления, объединений бизнеса и иных институтов гражданского общества, направленная на достижение целей и решение задач политического, экономического и социального развития регионов в соответствии с основными направлениями внутренней и внешней политики государства[[16]](#footnote-16). В приложении 1 представлен Комплекс мер по реализации Концепции совершенствования региональной политики в Российской Федерации.

Базовой целью региональной политики в Российской Федерации является обеспечение сбалансированного социально-экономического развития субъектов РФ. Это предполагает, с одной стороны, сокращение различий в уровне социально-экономического развития субъектов РФ. С другой стороны - обеспечение баланса между наращиванием экономического потенциала субъектов РФ и обеспечением комфортной среды обитания для населения, созданием равных возможностей для граждан РФ независимо от места проживания в реализации своих социальных и экономических прав и удовлетворении потребностей.

Для достижения этой цели применение инструментов региональной политики должно быть сконцентрировано на организации согласованных действий федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления по созданию максимально благоприятных условий для развития экономики субъектов РФ и муниципалитетов, прежде всего, путем привлечения частных инвестиций и повышению качества и доступности бюджетных услуг, что в совокупности составляет основу для роста уровня и качества жизни населения и социально-экономического развития государства в целом.

В условиях федеративного устройства государства и самостоятельности местного самоуправления особого внимания заслуживают механизмы управления социально-экономическими процессами на федеральном, региональном и местном уровнях, обеспечивающие единство целей, задач и действий всех органов публичной власти. Это потребует решения задачи совершенствования федеративных отношений и местного самоуправления, прежде всего, путем завершения разграничения полномочий органов государственной власти и органов местного самоуправления и выстраивания системы их надлежащего исполнения. Это позволит в значительной мере реализовать еще одну стратегическую цель региональной политики - формирование эффективного и компактного государства.

На федеральном уровне процесс территориального планирования, занимающего ключевое место в системе стратегического планирования, так и не начат. Как следствие, в отсутствие ориентиров со стороны федерального центра на региональном и местном уровнях работа по подготовке и утверждению документов территориального планирования ведется крайне медленно. В совокупности это существенно сдерживает планирование и реализацию частных инвестиционных проектов, деловую активность в регионах.

17 января 2008 г. подписано распоряжение Правительства Российской Федерации об утверждении проекта и финансировании разработки проектно-сметной документации на меридиональную железнодорожную линию ст. Полуночное (Свердловская область) — ст. Обская — Салехард (Ямало-Ненецкий автономный округ). Приказом Минфина России от 28 января 2008 г. №17Н разработка проектной документации проекта « Урал Промышленный — Урал Полярный» включена в бюджетную классификацию. Определен размер бюджетных расходов в сумме 4,163 млрд. рублей на 2008 год в соответствии с утвержденной бюджетной росписью.

Законодательные аспекты, регулирующие промышленную политику в РФ, в реализации межнационального проекта «Урал промышленный - Урал Полярный» являются:

- Федеральная целевая программа "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)" разработана во исполнение распоряжения Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2001 г. № 232-р[[17]](#footnote-17).

Программа содержит перечень, характеристики и механизм реализации мероприятий по развитию транспортной системы страны на период до 2010 года, необходимых для ее устойчивой и эффективной работы и предусматривающих согласованное развитие всех видов транспорта общего пользования как составных частей единой транспортной системы.

Модернизация транспортной системы страны рассматривается как первый этап реализации стратегической цели государственной транспортной политики и первостепенная задача в области транспорта, решение которой создаст предпосылки для расширения внутренних и внешних хозяйственных связей и возможностей использования населением всех видов сообщений, а также для привлечения на транспортные коммуникации России транзитных перевозок третьих стран.

**Итак**, разработка и реализация Программы позволят комплексно подойти к развитию наземных, водных и воздушных транспортных систем, обеспечить их согласованное развитие и функционирование, соответственно, более эффективное использование финансовых и материальных ресурсов. Процесс модернизации транспортной системы России окажет существенное влияние на социально-экономическое развитие всех регионов России.

Резюмируя вышесказанное, можно сделать следующие выводы: государственная промышленная политика не является исключением. Поэтому необходимо спрогнозировать ее последствия. К сожалению, в практике российского управления чаще всего ограничиваются прогнозом в виде экспертных оценок, в лучшем случае инерционным прогнозом, которые не дают уверенных оценок развития. Вместе с тем, за последние 40 лет сформировалось и получило широкое распространение в мире новое направление в прикладной экономике, позволяющее найти подходы к решению широкого круга задач, относящихся, в основном, к государственному регулированию экономики.

**ГЛАВА 2. ПРОЕКТ «УРАЛ ПРОМЫШЛЕННЫЙ - УРАЛ ПОЛЯРНЫЙ» - ОСНОВА ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ**

**2.1 Анализ программ проекта**

Проект «Урал Промышленный – Урал Полярный» уникален по всем параметрам. Аналогов ему в современной России нет. Проект реализуется на территории сразу двух субъектов Российской Федерации – Югры и Ямала, а заинтересованы в нем как минимум еще четыре региона Уральского федерального округа.

Источниками финансирования проекта УП-УП предполагаются:

- Инвестиционный фонд - 105 млрд.руб.;

- субъекты Уральского федерального округа - 79,1 млрд.руб.;

- средства частных инвесторов - 359,7 млрд.руб.



Рис. 1.1. Источники финансирования проекта УП-УП

Особенностью проекта стало то, что в нем сочетаются интересы государства и бизнеса в лице крупных компаний.

Эта заинтересованность имеет простое объяснение.

Помимо того, что проект «Урал Промышленный - Урал Полярный» отвечает общим для всех интересам, для каждой из участвующих сторон в нем есть свои преимущества и перспективы.

Кроме первоочередного развития транспортной и энергетической инфраструктуры, подробного геологического изучения недр, комплексного освоения месторождений и создания современных производств, необходимо своевременно опережающими темпами создавать социальную инфраструктуру. Только на территории Березовского района автономного округа при реализации проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный» может быть создано свыше 60 тысяч рабочих мест, с семьями это количество увеличится более чем до 150 тысяч человек. Необходимо обеспечить этих людей современным жильем, отвечающим всем требованиям, создать социальную инфраструктуру (школы, больницы, культурные учреждения, места отдыха, сервисные предприятия). Это требует взаимодействия работы органов власти всех уровней, органов местного самоуправления и инвесторов.

Конечно, основой развития экономики является транспортная доступность сырья и рынков сбыта. Поэтому в первую очередь необходимо создать транспортную и энергетическую инфраструктуры, провести более подробное геологическое изучение недр Приполярного и Полярного Урала. В настоящее время идет разработка проектной документации для строительства железной дороги. На эти цели из Инвестиционного фонда РФ выделено 4,2 млрд. рублей, 2,3 млрд. рублей – средства ОАО «Корпорация Урал Промышленный – Урал Полярный». До конца этого года планируется закончить разработку проекта строительства железной дороги. В I квартале 2009 года предполагается согласовать этот проект с заинтересованными федеральными министерствами и ведомствами и приступить к строительству железнодорожной линии «Полуночное–Обская».

Для разработки проектной документации немецкой компанией «DBInternational » и ОАО «Корпорация Урал Промышленный – Урал Полярный» создано совместное предприятие ООО «Уралстройтехнологии». Железная дорога проектируется с применением новой информационной технологии управления проектами. Использование немецкого инновационного метода DB-I и новейшей для России информационной платформы Share Point позволяет значительно повысить качество и сократить сроки проектных работ, в дальнейшем и строительство других объектов транспортной инфраструктуры. Одновременно с железной дорогой по восточному склону Урала планируется строительство автомобильной дороги «Агириш–Обская» протяженностью 795 км, большая часть которой пройдет по территории Югры. Автомобильная дорога свяжет несколько населенных пунктов и станцию Обская.

С 2000 года реализуется проект по производству минеральных добавок для сельского хозяйства, фильтров для очистки воды, лекарственного препарата «Климонт» из цеолита. В городе Нягань идет строительство предприятия по производству продукции из высокочистого кварцевого концентрата для светотехнической, электронной, волоконно-оптической отраслей экономики. Сырье поставляется из уникальных месторождений особо чистого кварца, которые находятся на Приполярном Урале, в Березовском районе. Планируемый срок ввода всех мощностей – 2010 год.

В июне 2008 года Территориальная энергетическая компания приступила к реализации инвестиционного проекта по строительству Няганьской ГРЭС. Это стало возможным благодаря принятию предложений правительства Ханты-Мансийского автономного округа по корректировке соглашения о сотрудничестве, которое заключено между Югрой, Ямалом, Тюменской областью и РАО «ЕЭС России». Первые два энергоблока мощностью по 400 МВт планируется запустить в эксплуатацию в 2010–2011 годах. Всего до 2020 года предусматривается ввод восьми блоков общей мощностью 3 200 МВт.

По предварительным расчетам в будущем здесь можно построить крупные ТЭЦ на угле общей мощностью до 4 800 МВт, что позволит не только полностью закрыть все энергопотребности наших северо-западных территорий, но и продавать избыток электроэнергии за пределы округа. Также на Приполярном Урале предусматривается строительство железорудного горно-обогатительного комбината мощностью 3 млн тонн руды в год, меднорудного горно-обогатительного комбината – 2 млн тонн руды в год, трех угледобывающих разрезов общей мощностью 19,5 млн тонн угля в год. Планируется организовать глубокую, безотходную лесопереработку мощностью до 100 тыс. куб. м в год.

ОАО «Корпорация Урал Промышленный – Урал Полярный», учредителями которого на паритетных началах являются Ямало-Ненецкий, Ханты-Мансийский автономные округа и Тюменская область, заключило семь соглашений общей инвестиционной емкостью более 175 млрд. рублей. Например, соглашения с ОАО «Челябинский электрометаллургический комбинат» на освоение месторождений хромитов на сумму свыше 10 млрд. рублей, с ЗАО «Альянс Групп» о финансировании геологоразведочных работ и освоения месторождений бурых углей на сумму более 12 млрд. рублей, а также последующем строительстве электростанции стоимостью 73 млрд. рублей, с ГПК «Север» на геологическое изучение, разведку и добычу медно-цинковых руд Северо-Сосьвинского месторождения на сумму около 10 млрд. рублей и другие.

При реализации всех проектов по освоению Приполярного Урала предусматривается использовать самые передовые методы и технологии. Создание горнопромышленных районов является одной из множества новаций, применяемых для реализации проекта «Урал Промышленный — Урал Полярный», среди которых уникальные технологии проектирования и строительства железнодорожных линий, предложения по площадному лицензированию участков недр и экспресс-технологиям поиска и оценки месторождений, механизмы управления и реализации инвестиционных проектов.

Специалистами изучаются технологии производства электроэнергии на когенерирующих установках, предложенные красноярскими и чешскими разработчиками. Эти технологии также являются инновационными.   
При реализации мега-проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный» стоит задача снижения расходов бюджетов всех уровней при одновременном увеличении доли частных инвестиций. На первом этапе освоения уже заложено более 2 млрд. рублей в бюджете автономного округа на геологическое изучение территории. Бюджетные средства вкладываются в проектирование железной дороги, ее строительство. Строительство автодороги также будет финансироваться преимущественно за счет бюджетных средств.

Основными акционерами являются три субъекта РФ: Тюменская область, ХМАО-Югра и ЯНАО — по 32,67% акций, а также фонд стратегических исследований и инвестиций УрФО — 2 %. Уставной капитал общества составляет 300 млн. рублей.

Работа над реализацией проекта ведется сразу по трем основным направлениям: подготовка документов для оформления заявки в Инвестиционный фонд РФ, разработка стратегии развития УрФО, а также формирование федеральной целевой программы по комплексному развитию Севера Урала.

**Итак**, «Урал Промышленный – Урал Полярный» – сложный проект, который объединяет на единой инфраструктурной основе разнородные локальные проекты, существенно различающиеся по срокам реализации и продолжительности, при этом сам он рассчитан на длительную эксплуатацию. И тут необходим комплексный, сбалансированный подход.

**2.2** **Характеристика субъектов управления проектом**

Для управления проектом и синхронизации всех его процессов образовано открытое акционерное общество «Корпорация Урал Промышленный — Урал Полярный», основными акционерами которого являются: Тюменская область, Ханты-Мансийский автономный округ, Челябинская область и Ямало-Ненецкий. В целях определения стратегии развития Корпорации и проекта создан Попечительский совет, состоящий из полномочного представителя Президента Российской Федерации в УрФО – Петра Латышева, губернатора Тюменской области Владимира Якушева, губернатора Ханты-Мансийского автономного округа — Югры Александра Филипенко, губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа Юрия Неелова. Председатель наблюдательного совета ОАО «Корпорация Урал Промышленный — Урал Полярный» Виктор Басаргин. Генеральный директор ОАО «Корпорация Урал Промышленный — Урал Полярный» Олег Демченко.

Для успешной реализации в правительстве Югры специально создан Департамент развития Приполярного Урала. *Основная задача* вновь образованной структуры — реализация единой государственной инвестиционной, промышленной, научно-технической политики при комплексном освоении Приполярного и Полярного Урала.

Департамент развития Приполярного Урала Ханты-Мансийского автономного округа - Югры является исполнительным органом государственной власти Ханты-Мансийского автономного округа - Югры, осуществляющим реализацию государственной политики и исполнение государственных полномочий в комплексном промышленном освоении Приполярного и Полярного Урала на территории Ханты-Мансийского автономного округа - Югры, а также функции по координации деятельности организаций, участвующих в комплексном промышленном освоении Приполярного и Полярного Урала на территории Ханты-Мансийского автономного округа - Югры.

Структура представлена на схеме 2.1.

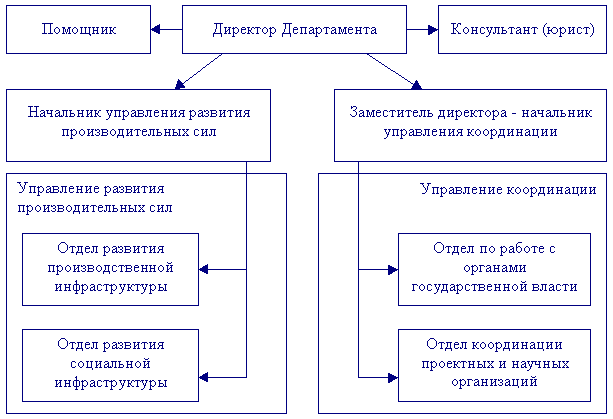


Схема 2.1.

Департамент развития Приполярного Урала Ханты-Мансийского автономного округа - Югры является исполнительным органом государственной власти Ханты-Мансийского автономного округа - Югры, осуществляющим реализацию государственной политики и исполнение государственных полномочий в комплексном промышленном освоении Приполярного и Полярного Урала на территории Ханты-Мансийского автономного округа - Югры, а также функции по координации деятельности организаций (всех организационно-правовых форм), участвующих в комплексном промышленном освоении Приполярного и Полярного Урала на территории Ханты-Мансийского автономного округа - Югры.

Департамент подчиняется Правительству Ханты-Мансийского автономного округа - Югры. В своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, и иными правовыми актами Российской Федерации, Уставом (Основным законом) Ханты-Мансийского автономного округа - Югры, законами Ханты-Мансийского автономного округа - Югры, и иными правовыми актами автономного округа. Департамент не является юридическим лицом, имеет бланки со своим наименованием, печати и штампы.

Местонахождение Департамента по адресу: 628012, Ханты-Мансийский автономный округ - Югра, Тюменская область, г. Ханты-Мансийск, ул. Мира, 14А.

Основными задачами Департамента являются:

- Реализация совместно с заинтересованными исполнительными органами государственной власти автономного округа единой государственной инвестиционной, промышленной, научно-технической политики при комплексном промышленном освоении Приполярного и Полярного Урала на территории Ханты-Мансийского автономного округа - Югры.

- Взаимодействие и координация при осуществлении государственной политики с федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления в комплексном промышленном освоении Приполярного и Полярного Урала.

- Содействие созданию правовых и экономических условий для обеспечения эффективного освоения Приполярного Урала.

- Разработка и организация исполнения целевых и комплексных программ автономного округа, направленных на освоение Приполярного Урала.

- Формирование и реализация механизмов государственной поддержки деятельности, направленной на опережающее развитие транспортной, энергетической инфраструктуры, средств связи, телекоммуникаций и минерально-сырьевой базы Приполярного Урала.

- Разработка и реализация мероприятий, направленных на развитие производственной и социальной инфраструктуры в районах Приполярного Урала.

- Содействие созданию условий для сохранения экологии и среды обитания коренных малочисленных народов севера при комплексном промышленном освоении Приполярного Урала.

Департамент в соответствии с законодательством, а также для осуществления задач, осуществляет следующие полномочия:

- Взаимодействует в установленном порядке в пределах компетенции Департамента с исполнительными органами государственной власти и органами местного самоуправления муниципальных образований автономного округа, организациями, а также должностными лицами и гражданами.

- Готовит, согласовывает и представляет в установленном порядке проекты нормативных правовых актов автономного округа по вопросам, отнесенным к ведению Департамента.

- Осуществляет исполнение законодательства Российской Федерации и автономного округа, распоряжений Губернатора автономного округа, Правительства автономного округа, заместителя Губернатора - руководителя Администрации Губернатора автономного округа по вопросам, отнесенным к компетенции Департамента.

- Участвует в разработке проектов соглашений, договоров Ханты-Мансийского автономного округа - Югры с другими субъектами Российской Федерации, федеральными органами исполнительной власти, хозяйствующими субъектами по вопросам, находящимся в ведении Департамента, содействует выполнению обязательств, предусмотренных данными соглашениями, договорами.

- Представляет в Думе автономного округа по поручению Губернатора автономного округа, Правительства автономного округа вопросы, отнесенные к компетенции Департамента.

- Проводит конференции, семинары, совещания, организует выставки, другие мероприятия по вопросам, отнесенным к ведению Департамента.

- Принимает участие в конференциях, семинарах, совещаниях, выставках и других мероприятиях по вопросам, касающимся деятельности Департамента.

- Привлекает в установленном порядке на договорной основе (в рамках утвержденных ассигнований бюджета) научные организации, ученых, специалистов к решению задач и реализации функций, относящихся к ведению Департамента.

- Создает в установленном порядке рабочие группы и комиссии, научно-консультативные и экспертные советы с привлечением представителей других исполнительных органов государственной власти автономного округа, организаций в установленном порядке.

- Представляет Губернатору, Правительству автономного округа заключения по вопросам, относящимся к ведению Департамента.

- Вносит в установленном порядке предложения Губернатору и в Правительство автономного округа о создании, реорганизации, ликвидации структурных подразделений Департамента.

- Департамент вправе запрашивать и получать от отраслевых исполнительных органов государственной власти автономного округа, иных государственных органов и органов местного самоуправления муниципальных образований автономного округа, организаций информацию, документы и материалы, необходимые для осуществления задач, возложенных на Департамент, передавать в установленном порядке информацию указанным органам и организациям.

- Департамент по решению Правительства автономного округа курирует государственные предприятия, участвующие в реализации проекта “Урал Промышленный - Урал Полярный”.

Управление Департаментом осуществляется директором, который назначается на должность и освобождается от должности Губернатором автономного округа по представлению заместителя Губернатора - руководителя Администрации Губернатора автономного округа.

Директор Департамента руководит деятельностью Департамента., а также распределяет функциональные обязанности между заместителем директора Департамента, начальником управления и иными руководителями подразделений Департамента.

Финансирование деятельности Департамента осуществляется за счет средств бюджета автономного округа, предусмотренных в Управлении делами Губернатора автономного округа.

Тема государственно-частного или частно-государственного партнерства (ГЧП) в течение последних лет часто звучит на высоком государственном уровне, активно обсуждается среди политиков, чиновников, предпринимателей, экспертов, входит в тексты официальных программ и нормативных правовых актов. Вместе с тем отечественный опыт ГЧП мало систематизируется и исследуется.

В настоящее время в России ГЧП осуществляется в следующих формах:

1. Заключение договоров о реализации проектов, в которых в качестве равноправных партнеров, каждый со своим вкладом в проект, участвуют: с одной стороны — структуры государственной (или муниципальной) власти, с другой — частные компании[[18]](#footnote-18).

Такие проекты могут реализовываться на основании концессионных соглашений, соглашений о разделе продукции, арендных, инвестиционных и иных форм договоров, в которые включаются особые условия об участии государственной (муниципальной) стороны со своим объемом обязательств и прав в рамках проекта и о распределении прав на создаваемые в ходе проекта объекты, продукцию и услуги.

**Таким образом**, для управления и контроля за ходом реализации проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный» создан управляющий и контролирующий орган - Департамент развития Приполярного Урала Ханты-Мансийского автономного округа - Югры, основными задачами которого являются реализация совместно с заинтересованными исполнительными органами государственной власти автономного округа единой государственной инвестиционной, промышленной, научно-технической политики при комплексном промышленном освоении Приполярного и Полярного Урала на территории Ханты-Мансийского автономного округа - Югры.

**2.3 Работа администрации ЯНАО по выполнению проекта**

Изучение проблемы, поставленной нами в ходе написания работы, предусматривает анализ следующих основных функций власти:

Аналитическая функция: оценка ситуации в ходе реализации проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный».

Прогностическая функция: к чему стремимся?

Планирующая функция: на основании каких документов?

Институциональная функция – какие новые структуры созданы для решении проблемы?

Контрольная функция: что делается для реализации программы.

Рассмотрим эти функции более подробно на примере деятельности администрации ЯНАО по выполнению проекта.

*Аналитическая*. В тесном взаимодействии и сотрудничестве с аппаратом Уральского федерального округа и Министерством регионального развития РФ в рамках разработки регионального раздела «Концепции долгосрочного социально-экономического развития России до 2020 года» подробно обоснована необходимость включения в Концепцию развития практически всей территории автономного округа. Территорию ЯНАО можно рассматривать как 4 зоны опережающего развития с 2 транспортно-логистическими узлами. Первая и абсолютно новая для экономики Ямала - «Горнодобывающая зона Полярного Урала». Вторая - «Ямальская газодобывающая зона», охватывающая полуостров Ямал и часть шельфа Карского моря. Обе зоны ориентированы на перспективное развитие транспортно-логистического узла в окружной столице - древнем городе российского Севера - Салехарде. Третья - Уренгойская газодобывающая зона с транспортно-логистическим центром в столице российского газа - Новом Уренгое. И четвертая - Юго-восточная нефтедобывающая зона.

*Прогностическая*. Стратегия определяет основные цели социально-экономического развития Ямала (рис. 2.3.).

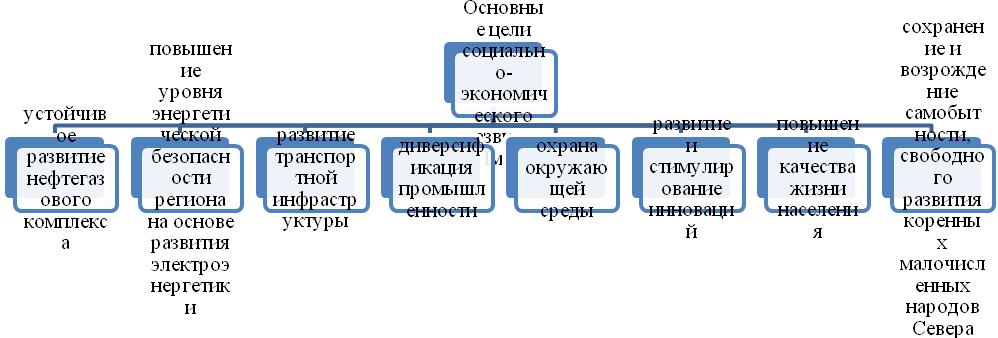


Рис. 2.3. Основные цели социально-экономического развития Ямала

Но, в конечном итоге, основной целью этой масштабной работы является повышение качества жизни населения ЯНАО, повышение уровня социальной защищенности северян.

Освоение поистине уникальной для России ресурсной базы Ямала базируется на крупнейших инфраструктурных проектах и, в первую очередь, на таких, как «Урал промышленный - Урал Полярный».

*Планирующая*. Осуществляемая в стране экономическая реформа и переход на структурный сдвиг от сырьевой направленности в сторону развития перерабатывающих и наукоемких инновационных отраслей предъявляет новые требования ко всем стадиям и аспектам управления экономикой и качественному обоснованию стратегии развития территории. При этом значительно возрастает роль региональных предпрограммных исследований. В соответствии с таким пониманием задачи администрацией ЯНАО было принято решение о разработке «Стратегии социально-экономического развития Ямало-Ненецкого автономного округа на период до 2020 г», «Схемы территориального планирования ЯНАО», а затем и «Схемы развития и размещения производительных сил ЯНАО». Разрабатываемые планы, программы, стратегии развития отраслей и муниципальных образований согласованы основополагающими документами и выбранным стратегическим курсом развития округа. Важно то, что на пространственную схему реализации крупных инвестиционных проектов и программ территории накладывается схема транспортных коммуникаций, разрабатываются модели градостроительной деятельности, создаётся схема развития производительных сил территории.

Научно обоснованное, увязанное со стратегией социально-экономического развития региона, рациональное использование территории опирается на схему территориального планирования, которая позволит четко представлять структуру пространственной организации ЯНАО, реализовывать приоритетные направления хозяйственной деятельности и ключевые точки приложения инвестиций в экономику. Стратегия развития ЯНАО, схема размещения производительных сил, схема территориального развития - это «три кита» региональной экономики, три взаимосвязанных стратегических документа, определяющие не только основные направления социально-экономического развития региона, но и тесную взаимосвязь с экономикой России и соседних субъектов, входящих в Уральский федеральный округ.

Так, 7.11.2008 года в Салехарде завершило свою работу Совещание по реализации проекта «Урал промышленный – Урал Полярный». По его итогам губернатор Ямала Юрий Неелов и гендиректора корпорации «УП-УП» Олег Демченко подписали соглашение о сотрудничестве.

*Институциональная*. Принято решение о создании филиала ОАО «Корпорация Урал промышленный – Урал Полярный» на территории Харпского горнопромышленного района. Отметим, что это не первый филиал корпорации «УП-УП» на Ямале. Также в Салехарде по улице Чубынина, дом 14 зарегистрирован первый филиал и два дочерних предприятия корпорации «Урал промышленный – Урал Полярный» - ООО - «Урал промышленный – Полярный №7» и «Урал промышленный – Полярный №8» с уставным капиталом в 250 тыс. рублей каждое.

*Контрольная*. Органами государственной власти ЯНАО проводится активная работа по созданию условий для привлечения инвестиций в экономику региона. Ямал входит в пятерку лидеров по объемам инвестиций в основной капитал. В 2007 г. объем инвестиций составил 269,5 млрд. руб. (на 34,6% выше уровня 2006 г.). Стабильное развитие экономики позволяет Ямалу занимать одно из лидирующих мест по объему финансовых поступлений в бюджетную систему РФ. По итогам за 2007 г. ЯНАО находится на 4-м месте по объему налоговых платежей, поступивших в бюджетную систему России[[19]](#footnote-19).

С Правительством Ханты-Мансийского автономного округа — Югры и администрацией Ямало-Ненецкого автономного округа достигнуты соглашения по формированию новых форм пространственного развития производительных сил горнопромышленных районов.

ОАО «Сибирский научно-аналитический центр» входит в состав Группы компаний «СибНАЦ» и является одним из ведущих в стране научно-исследовательских предприятий в области топливно-энергетического комплекса.

ОАО «СибНАЦ» выполняет полный спектр сервисных услуг, начиная с анализа геолого-геофизического материала и заканчивая технико-экономическим обоснованием целесообразности разработки месторождений, анализом экологических и экономических факторов. По основным направлениям деятельности предприятие выполняет работы для ведущих нефтегазовых компаний и независимых недропользователей. На протяжении ряда лет компания является генеральным подрядчиком администрации ЯНАО по выполнению комплекса научно-исследовательских работ, связанных с геологическим изучением недр, составлением годовых и долгосрочных программ развития минерально-сырьевой базы округа, формированием «Территориального банка данных».

Совместно с администрацией ЯНАО Центр реализует уникальный проект по созданию Единой комплексной информационной системы управления территорией округа, охватывающей сферы недропользования, природопользования, инфраструктуры и имущества, социальные, экономические и правовые вопросы. Центр принимал участие в разработке стратегии развития нефтегазодобывающей отрасли Западной Сибири и Российской Федерации на период до 2030 года и стратегии развития транспортной инфраструктуры УрФО, подготовке обоснования инвестиций проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный». В 2007 году создана объемная геологическая модель строения недр Западно-Сибирской провинции и уточнен ее ресурсный потенциал по нефти, газу и конденсату. Первоочередным районом для проектирования выбран Харпский горнопромышленный район (ЯНАО). Здесь на первом этапе запланировано строительство 8 горно-обогатительных комплексов, которые выйдут на полную мощность к 2015 г. Это позволит обеспечит годовую производительность: хромовых руд — 1,6 млн.т ,что полностью покроет потребности России в данном виде сырья, фосфоритов — 150 тыс.т — 100%-ное покрытие потребностей сельского хозяйства Урала и юга Западной Сибири, медных руд — 42,3 тыс.т — 20% потребностей уральской промышленности, а также значительные объемы железных руд и нерудных полезных ископаемых. Налоговые поступления от Харпского горнопромышленного района в федеральный и региональный бюджеты составят на первом этапе освоения соответственно 1,1 и 2,0 млрд. руб. в год[[20]](#footnote-20).

По расчетам науки в горнопромышленных районах достигается экономия средств за счет капиталоемкости (до 10%), строительства промышленных зданий (5%), сокращения протяженности автодорог к промышленным объектам (15%), сокращения числа железнодорожных выводов (20%) и т. д. В целом, сокращение затрат на инфраструктуру составит не менее 3,7 раза.

В настоящее время на 72% выполнено проектирование железнодорожной магистрали Полуночное-Обская, на 95% проектирование железнодорожной линии Обская-Салехард-Надым. Первая часть проектной документации передана в Главгосэкспертизу в декабре 2008 года. Достигнуто соглашение с Минприроды России о разработке нового Комплексного плана по развитию минерально-сырьевой базы "Урал промышленный - Урал Полярный" на 2010–2015 годы с увеличением финансирования до 4 млрд рублей. В части создания энергетической инфраструктуры обосновано строительство 6 электростанций и линий электропередач. К настоящему времени завершается строительство Ноябрьской парогазовой станции (уже вложено более 3 млрд. рублей), сооружение линии электропередачи 400 км в широтном направлении Надым-"Полярный", а также линий, соединяющих в одну энергосистему локальные системы городов Салехард, Лабытнанги, объекты Харпского горнопромышленного района.

По данным отчета ОАО «Корпорация Урал промышленный — Урал полярный» за 2008 год, общий объем инвестиций в проект должен составить 543,8 млрд. рублей, средства должны поступать за счет трех источников финансирования: Государственного Инвестиционного фонда РФ, частных инвесторов и бюджетов регионов УрФО. А на конец 2008 года имеются следующие цифры: на 72% завершено проектирование железнодорожной магистрали Полуночное — Обская, и на 95% проектирование железнодорожной линии Обская — Салехард — Надым. Сокращение сроков проектных работ при проектировании железнодорожных линий проекта «Урал Промышленный — Урал Полярный» стало возможным при использовании инновационных методов компании DB-International — информационной платформы Share Point, новейшей для России технологии. Полевой сезон 2007-2008 гг. был использован максимально, выполнен необходимый объем аэросъемочных, камеральных и полевых работ, инженерно-геологические и инженерно-гидрометеорологические изыскания.

**2.4 Совершенствование нормативной базы в части уточнения функций и ответственности координатора комплексных инвестиционных проектов**

Институто-образующая основа для промышленной политики трояка: во-первых, это органы государственной власти, прежде всего законодательной и исполнительной, во-вторых, это субъекты гражданского общества, в третьих, это все институционализированные отраслевые и специальные виды политики, т.е. сформулированные в явной форме или осуществляемые в порядке профессиональной практики и административно-правовых обычаев, как-то политика национального развития, международная политика, экономическая политика, в ее числе, по меньшей мере, три – политика макроэкономических индикаторов, социально-экономическая политика, микроэкономическая политика (иначе политика развития бизнеса и предпринимательства). Особо отметим демографическую, социальную, информационную, научно-техническую политики, а также политику федеративных отношений, а также собственно промышленную политику и другие виды политики, осуществляемые доктринально или фактически в течение прошлых лет. Все они порознь или совокупно имеют существенное институционное значение для формирования и реализации промышленной политики. Обратим внимание, что названная нами трехчленная экономическая политика может включить в свой состав промышленную политику, и такое включение будет само по себе политическим выбором, который будет состоять в том, чтобы подчинить политику, правовое регулирование и практику промышленной безопасности, а также экологической безопасности в части техногенных аварий и катастроф экономическим критериям и интересам. Это весьма частое явление российской, а ранее советской, политики государственного и промышленного управления[[21]](#footnote-21). Как показывает опыт, инвестиционные проекты не отвечают современным требованиям с точки зрения оценки уровня руководства объектами инвестирования, реального инвестиционного риска. Обоснование экономической эффективности проектов выполняется, главным образом, по критерию срока окупаемости, не учитывающего предельные затраты и предельные доходы в течение всего срока "жизни" проекта и поэтому дающего далеко не полное представление об истинной доходности последнего.

Попытки освоить в российских условиях другие рыночные методы оценки эффективности инвестиционных проектов трудно считать успешными, поскольку в основном они сводятся к тиражированию этих методов без учета экономических реалий в нашей стране. То есть требуется критическая оценка возможностей и адаптация этих методов к российским экономическим условиям. Наиболее остро стоит задача адаптации весьма распространенного в инвестиционном проектировании в западных странах метода, основанного на расчете дисконтированной чистой стоимости, и доведения адаптированного метода до методического уровня.

Насущными остаются вопросы повышения реалистичности инвестиционных проектов. В условиях нестабильности российской экономики, налоговой политики, внесения частых изменений в нормативно-правовые акты эти вопросы требуют своего решения.

Для обеспечения дальнейшего прироста объема инвестиций необходимо воздействие дополнительных факторов долгосрочного воздействия, обеспечивающих повышение надежности и эффективности инвестиций в российскую экономику.

Повышение сохранности и эффективности использования инвестиций возможно посредством введения Правительством законодательно-нормативных документов, регулирующих и регламентирующих инвестиционную деятельность в России. Действия Правительства, направленные на обеспечение дополнительных гарантий для инвесторов в сохранности и эффективности использования инвестиционных ресурсов позволят повысить инвестиционную привлекательность российских проектов и инвестиционный рейтинг страны, а также обеспечат повышение эффективности реализации проектов, в том числе, и за счет использования инвестиционного фонда Российской Федерации.

Значительное снижение возможных убытков от реализации рисков инвестиционных проектов возможно за счет введения регламентированного процесса управления рисками. Данный процесс обеспечит своевременное выявление негативных факторов, оценку совокупности их влияния на эффективность проекта, предвосхищающее реагирование на неблагоприятные события, снижение возможных убытков и повышение инвестиционной привлекательности Российской экономики.

В целях совершенствования нормативной правовой базы, повышения надежности и эффективности российских инвестиционных проектов инвестиционной привлекательности страны, участники Парламентских слушаний, прошедших 11 апреля 2007 года в г.Москва рекомендовали Правительству Российской Федерации:

1. Осуществить анализ действующей нормативной правовой базы в сфере инвестиционной деятельности и сопряженного с ней законодательства на предмет выработки предложений по ее совершенствованию.

2. Разработать Федеральный Закон, направленный на регулирование деятельности по оценке и управлению рисками инвестиционных проектов, включая механизм страхования.

3.Разработать Стандарт по управлению рисками, регламентирующий процедуры по выявлению рисков, оценке уровня их влияния на показатели финансовой эффективности проекта, разработке методов реагирования на риски, средств контроля за эффективностью мероприятий, повышению прозрачности отчетности.

4. Ввести процедуру сертификации российских компаний на соответствие Стандарту по управлению рисками.

5. Включить в состав требования ФСФР РФ, предъявляемых к эмитентам эмиссионных ценных бумаг, требование об обязательной сертификации системы управления рисками.

6. Разработать методику оценки рисков инвестиционных проектов.

7. Ввести процедуру оценки риска и требования к страхованию при проведении отбора инвестиционных проектов, претендующих на предоставление государственной поддержки (госгарантий), финансируемых из средств Инвестиционного Фонда Российской Федерации, Федерального или Регионального бюджетов.

8. Разработать и утвердить диапазоны допустимых уровней риска для реализации инвестиционных проектов.

9. Рассмотреть возможность создания ежегодной публичной площадки для обсуждения проблем управления рисками в сфере прямых инвестиций в экономику России при проектировании, финансировании и реализации венчурных, промышленных и строительных проектов.

**Таким образом**, современная экономика России переживает ответственный этап в своем развитии, когда важным является развитие не столько отдельных направлений хозяйствования, сколько целых ее групп, отраслей. Это безусловно предполагает необходимость серьезных капиталовложений, причем практически во все основные области производства и торговли. Учитывая важность такой задачи, большое значение здесь имеет проведение единой государственной политики, направленной на организацию и привлечение в нашу страну инвестиций, координация в деятельности всех государственных и муниципальных служб в выработке и осуществлении единой общенациональной инвестиционной политики. Именно поэтому значительная часть инвестиционного законодательства представлена публичными правилами и нормами. Государство, регулируя инвестиционные процессы в стране, использует различные формы и методы воздействия на субъектов инвестиционной деятельности. Так, в частности, оно напрямую управляет государственными инвестициями; вводит системы налогов с дифференцированием налоговых ставок и льгот; предоставляет финансовую помощь в виде дотаций, субсидий, субвенций, бюджетных ссуд на развитие отдельных территорий, отраслей, производств; проводит финансовую и кредитную политику, политику ценообразования (в том числе выпуская в обращение ценные бумаги) путем соответствующей амортизационной политики. Кроме того, государство устанавливает условия пользования землей и другими природными ресурсами; контролирует соблюдение государственных норм и стандартов, а также следит за соблюдением правил обязательной сертификации; применяет антимонопольные мероприятия, организует приватизацию объектов государственной собственности, в том числе объектов незавершенного строительства; а также проводит экспертизу инвестиционных проектов. При этом по приоритетным направлениям развития народного хозяйства инвесторам и другим участникам инвестиционной деятельности Правительство РФ, республик в составе РФ определяются особые льготные условия, которыми, в частности, могут быть установление специальных экономических зон для инвестиций, таких, например, как зон с особым режимом организации предпринимательской деятельности и льготным налогообложением.

**Подведем итоги.** Реализация проекта Проект «Урал промышленный — Урал полярный» за четыре года со времени его возникновения, продвигается крайне медленными темпами. Как нами было сказано выше, проект был разработан еще в 2005 году, и предполагает создание индустриально-инфраструктурного комплекса на базе освоения природно-сырьевых ресурсов Приполярного и Полярного Урала и строительства ключевых элементов опорной транспортной и энергетической инфраструктуры[[22]](#footnote-22).

Государственные и федеральные органы должны действовать в соответствии с закрепленными за ними функциями.

Аналитическая функция: сегодня важно, чтобы в этот глобальный проект вошел не только крупный, но и малый бизнес. Проект может стать пятым национальным, когда к его реализации присоединится и малое предпринимательство, и общественные организации, в том числе политические.

Прогностическая функция: комплексное освоение территорий должно идти по модели, принципиально отличной от той, что использовалась в прошлом веке. Тогда сначала строилось градообразующее предприятие, не важно — горнодобывающее, металлургическое или оборонное: все равно сначала возникала промзона. Сейчас именно из-за этого подхода мы имеем целый ряд проблемных территорий. Так вот, при реализации «УП — УП» нужно перевернуть эту пирамиду. Освоение территории должно идти в соответствии с новыми урбанистическими принципами. Сначала проектировать поселения, например поселки городского типа, такими, чтобы в них стало комфортно жить: чтобы было где отдохнуть после работы, можно было бы рожать и не стоять несколько лет в очереди в детские сады и школы, хватало бы объектов здравоохранения.

Планирующая функция: для реализации проекта созданы ряд нормативных документов, как на государственном, так и на региональном и муниципальном уровнях.

Институциональная функция – для решения определенных в проекте проблем созданы государственные и коммерческие структуры, такие как Департамент развития Приполярного Урала Ханты-Мансийского автономного округа, целью которого реализация единой государственной инвестиционной, промышленной, научно-технической политики при комплексном освоении Приполярного и Полярного Урала.

Контрольная функция: государственными и региональными властями проводится контроль за реализацией проекта.

**Заключение**

Государственная промышленная политика должна включать элементы социального регулирования, направленного на пробуждение социальной активности и формирование работника нового типа. Главные достижения в экономике будут определяться человеком труда, его включенностью в решение общенациональных задач.

Экономическая политика в централизованной плановой экономике почти полностью укладывалась в понятие промышленной политики, поскольку основным инструментом являлся маневр государственными капитальными вложениями для решения проблемы продуктовых дефицитов. Неудивительно, что призывы к активной промышленной политике в первой половине 90-х годов (а в значительной степени и до сих пор) воспринимались как призыв к реанимации системы централизованного планирования. Негативное восприятие усиливалось тем, что инициаторами и идеологами промышленной политики часто выступали "традиционные" экономисты ("государственники") и экономисты "левого толка". Промышленные лобби (в частности, ВПК) видели в лозунгах промышленной политики возможность "выбить" из государства поддержку и дотации, что, естественно, приводило к противостоянию сторонников макро-стабилизации (что было в тот период практически тождественно политике сокращения государственных расходов) и сторонников сохранения и усиления государственной поддержки отдельных отраслей, часто выступавших под лозунгами промышленной политики. В результате на протяжении 90-х годов важность промышленной политики неоднократно декларировалась на всех уровнях, разрабатывались государственные концепции и программы, однако реальные действия по их реализации отсутствовали или противоречили этим декларациям.

Реализация проекта «Урал промышленный — Урал Полярный» позволит добиться существенных положительных изменений в экономике страны в целом, а также решить ряд стратегически важных для УрФО задач. В частности, создать новую горнорудную базу, способную обеспечить потребности всей отечественной промышленности в среднем до 2050 года. Благодаря этому произойдет ликвидация импортозависимости по основным стратегически важным природным ресурсам. Экономический эффект от снижения цен на сырье и металлы не только повысит конкурентоспособность металлургических производств, но и может быть направлен на модернизацию машиностроительного комплекса Урала, который получит дополнительную загрузку за счет роста потребностей в технике и оборудовании.

Реализация национального проекта позволит также обеспечить оптимальную транспортную схему в регионах, составляющих основу энергетической безопасности России. Наряду с развитием железнодорожных и автомобильных дорог, произойдет и активизация морской деятельности в арктической зоне. Будут созданы экономические возможности для развития инфраструктуры Северного морского пути, в том числе в целях его транзитного использования Европейским и Азиатско-Тихоокеанским сообществами.

Все эти факторы сыграют существенную роль в процессе усиления экономической интеграции субъектов Российской Федерации — участников проекта и укрепления единого экономического пространства. В конечном итоге проект «Урал промышленный — Урал Полярный» способен стать мощной ресурсной «подпиткой» для решения задачи увеличения валового внутреннего продукта страны. По расчетам экспертов, уже к 2010 году, благодаря реализации проекта, внутренний региональный продукт ЯНАО увеличится в 2,7 раза, в ХМАО — в 2,5 раза, в Свердловской и Челябинской областях к 2015 году — в три раза. Прирост валового продукта России к 2010 году должен составить 38 процентов.

Резюмируя вышесказанное, можно сделать следующие выводы: государственная промышленная политика не является исключением. Поэтому необходимо спрогнозировать ее последствия. К сожалению, в практике российского управления чаще всего ограничиваются прогнозом в виде экспертных оценок, в лучшем случае инерционным прогнозом, которые не дают уверенных оценок развития. Вместе с тем, за последние 40 лет сформировалось и получило широкое распространение в мире новое направление в прикладной экономике, позволяющее найти подходы к решению широкого круга задач, относящихся, в основном, к государственному регулированию экономики.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Федеральный закон «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» в ред. от 02.01.2000г. № 22.
2. Федеральный закон «Об иностранных инвестициях в РФ» №160 от 9.07.99г.
3. Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 N 145-ФЗ (принят ГД ФС РФ 17.07.1998) (ред. от 02.02.2006) // Собрание законодательства РФ, 03.08.1998, N 31, ст. 3823.
4. Налоговый кодекс Российской Федерации часть первая от 31 июля 1998 г. N 146-ФЗ и часть вторая от 5 августа 2000 г. N 117-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации от 3 августа 1998 г. N 31 ст. 3824 и от 7 августа 2000 г. N 32 ст. 3340.
5. «О федеральной целевой программе "Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)» Постановление РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 " //
6. Закон Ямало-Ненецкого автономного округа от 3 декабря 2007 г. N 111-ЗАО "Об окружной целевой программе "Культура, язык, традиционный образ жизни коренных малочисленных народов Севера Ямало-Ненецкого автономного округа на 2008 - 2011 годы"
7. Распоряжение Губернатора Ханты-Мансийского автономного округа от 6.10.2000 № 515-рг "Об освоении минеральных ресурсов Приполярного Урала".
8. Постановление Правительства Ханты-Мансийского автономного округа от 27.12.2000 № 127-п. "О первоочередных мероприятиях по формированию производственной инфраструктуры на территории Северного и Полярного Урала".
9. Распоряжение Губернатора Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 01.06.2005 № 210-рг "О разработке концепции и программы комплексного промышленного освоения Приполярного Урала на основе опережающего развития транспортной и энергетической инфраструктуры".
10. Закон Ханты-мансийского автономного округа - Югры от 02.12.2005 № 117-оз (ред. от 20.07.2007) "О программе Ханты-Мансийского автономного округа - Югры "Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог Ханты-Мансийского автономного округа - Югры" на 2006-2010 годы." (принят Думой Ханты-Мансийского автономного округа - Югры 22.11.2005).
11. Распоряжение Правительства Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 11.04.2006 № 146-рп "О разделе "Недропользование" концепции комплексного промышленного освоения Приполярного Урала на основе опережающего развития транспортной и энергетической инфраструктуры".
12. Постановление Губернатора Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 04.08.2006 № 105 (ред. от 17.05.2007) "О создании Департамента развития Приполярного Урала Ханты-Мансийского автономного округа - Югры".
13. Постановление Правительства Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 31.08.2006 № 203-п "Об утверждении положения о Департаменте развития Приполярного Урала Ханты-Мансийского автономного округа - Югры".
14. Постановление Правительства Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 14.09.2007 № 232-п "Об утверждении территориальной программы геологического изучения недр на территории Ханты-Мансийского автономного округа - Югры за счет средств бюджета автономного округа на 2007-2009 годы".
15. Постановление Правительства Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 01.03.2007 № 54-п "О реестре приоритетных инвестиционных проектов Ханты-Мансийского автономного округа - Югры на 2007 год и среднесрочную перспективу до 2011 года".
16. Распоряжение Правительства Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 06.04.2007 № 93-рп "О концепции развития энергетики Приполярного Урала на базе местных углей Северо-Сосьвинских месторождений".
17. Распоряжение Губернатора Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 24.04.2007 № 160-рг "О координации и взаимодействии исполнительных органов государственной власти Ханты-Мансийского автономного округа - Югры при разработке и реализации государственной политики в комплексном промышленном освоении Приполярного и Полярного Урала на территории Ханты-Мансийского автономного округа - Югры".
18. Закон Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 20.07.2007 № 105-оз "О внесении изменений в Закон Ханты-Мансийского автономного округа - Югры "О программе Ханты-Мансийского автономного округа - Югры "Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог Ханты-Мансийского автономного округа - Югры" на 2006-2010 годы." (принят Думой Ханты-Мансийского автономного округа - Югры 12.07.2007).
19. Закон Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 16.10.2007 года № 136-оз "О программе Ханты-Мансийского автономного округа - Югры "Государственная поддержка подготовки и (или) реализации приоритетных инвестиционных проектов Ханты-Мансийского автономного округа - Югры на 2007-2011 годы" (принят Думой Ханты-Мансийского автономного округа - Югры 28.09.2007 г.).
20. Распоряжение Правительства РФ от 17.01.2008 года № 21-р "О внесении изменений в Распоряжение Правительства РФ от 18 августа 2007 года № 1082-р".
21. Распоряжение Губернатора Ханты-Мансийского автономного округа - Югры 30.06.2008 года № 303-рг "О научно-практической конференции "Развитие Приполярного Урала Ханты-Мансийского автономного округа - Югры".
22. Соглашение о сотрудничестве между Правительством Ханты-Мансийского автономного округа - Югры и ОАО "Корпорация Урал Промышленный - Урал Полярный" от 22 августа 2008 года".
23. Распоряжение Правительства Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 10.09.2008 № 378-рп "О рабочей группе по реализации Соглашения о сотрудничестве между Правительством Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и ОАО "Корпорация Урал Промышленный - Урал Полярный".
24. Распоряжение Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 7 ноября 2008 г. № 485-рп "О рабочей группе по вопросам развития государственно-частного партнерства в сфере инфраструктурных и иных социальных экономически значимых проектов автономного округа".
25. Указ Президента РФ от 2.07.2005 №733 «Вопросы взаимодействия и координации деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и территориальных органов федеральных органов исполнительной власти» //СЗ РФ. – 2005. – Ст. 1213.
26. Приказ Министерства экономического развития Российской Федерации, Министерства финансов Российской Федерации от 6 ноября 2008 г. N 381/123н "О признании утратившим силу приказа Минэкономразвития России и Минфина России от 23 мая 2006 г. N 139/82н "Об утверждении Методики расчета показателей и применения критериев эффективности инвестиционных проектов, претендующих на получение государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации".
27. Комплексный план геологоразведочных работ по развитию минерально-сырьевой базы Северного, Приполярного и Полярного Урала на 2006-2009 годы» (среднесрочная программа) // Недвижимость и инвестиции. Правовое регулирование. – 2006. - № 21. – Январь. – С. 34-56.
28. Абакумова Г. 200 миллионов на Север. Южный Урал станет акционером корпорации "Урал промышленный - Урал Полярный //Российская газета. – 2008. Южный Урал №4620 от 25 марта 2008 г.
29. Алексеев А. Кризис на Урал не пустили. Проект "УП-УП" получил одобрение правительственной комиссии // Российская газета. - Федеральный выпуск №4771. - 2008 (14.10).
30. Васильева Ю. В Якутске подсчитали миллиарды инвестиций, которые будут вложены в региональные мегапроекты // Российская Бизнес-газета. – 2008. - №671. – 16.09.
31. Вахрин П. И. Инвестиции: Учебник для студ. вузов, обуч. по экон. спец. / П.И. Вахрин. – М.: Дашков и К\*, 2008.
32. Велетминский И. Урал меняет полярность //Российская газета. – 2008. - № 4677. – 5 июня 2008 г.
33. Виленский П.Л., Лившиц В.Н., Смоляк С.А. Оценка эффективности инвестиционных проектов. – М.: Дело, 2009.
34. Головин В. Грандиозно!.. Но и реально. Реализация проекта "Урал Промышленный - Урал Полярный" превратит Уральский федеральный округ в самый динамично развивающийся регион страны //Российская газета. – 2008. - № 4740. – 29 (август).
35. Доклад «О механизме взаимодействия федеральных и региональных органов исполнительной власти при разработке программ комплексного социально-экономического развития регионов» // Вестник совета по национальной конкурентоспособности «Стратегия и конкурентоспособность». 2006. № 7 (10). С. 51-63.
36. Долгов В. Лицом к северу // "Российская газета" - Урал №4575. - 30 января. - 2008.
37. Дубова Н. Управление проектами. // ITeam - технологии корпоративного управления: [http://www.iteam.ru/articles.php?pid=6&tid=2&sid=39&id=385, 17.02.2003]
38. Завьялова В. Путин успокоит инвесторов «Урала Промышленного» // www.uralpolit.ru/89/econom/ural\_prom/id\_114896.html
39. Завьялова В. Россель: Мы не можем финансировать такие мегапроекты, как «УП-УП» //www.uralpolit.ru/89/econom/ural\_prom/id\_122620.html
40. Иванов Г.И. Инвестиции: сущность, виды, механизмы функционирования. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2006.
41. Концептуальные основы формирования и реализации проекта «Урал промышленный – Урал Полярный». /Под общей редакцией академика А.И.Татаркина. - М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2007. - 361 с.
42. Кузьмин В. Вспышки надежды на волне падений // Российская газета. - Федеральный выпуск №4574. – 2008 .- 29.01.
43. Латышев П. Пространство эффективности //Российская газета. – 2008. - № 35 (4592). – С. 4.
44. Методы и модели управления проектами в металлургии. / Лебедев А.С., Ваулинский Е.С., Власов С.А., Смирнов В.С. - Синтег, 2001.
45. Николаев А.И. Государственно-частное партнерство в РФ: экономическое содержание и правовое обеспечение // Недвижимость и инвестиции. Правовое регулирование. - № 1-2 (30-31). – Июль. – 2007.
46. Татаркин А.И., Павлов Б.С. Социально-экономические оценки и жизненные планы населения в условиях промышленного освоения северных территорий России. – М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2007. - 272 с.
47. Тейт К., Мартин П. Управление проектами. – СПб.: Питер, 2005. - 234 с.
48. Фатеев А. Рывок в будущее // Российская газета. - Федеральный выпуск №4797. – 2008. – 21.11.
49. Шиляева И. Винниченко собирает первое совещание по «УП –УПу» //www.uralpolit.ru/89/econom/ural\_prom/id\_125109.html
50. Ясин Е. В складчину с государством // Российская газета. - Федеральный выпуск №3631. – 2004. - 17 ноября.

1. Дубенецкий Я.Н. Активная промышленная политика: безотлагательная необходимость // Пробл. прогнозирования. - 2003. - N 1. - С.3-17. [↑](#footnote-ref-1)
2. Зелтынь А.С. Государственная промышленная политика в рыночных экономиках // ЭКО. - 2003. - N 3. - С.42-60. [↑](#footnote-ref-2)
3. Конституция Российской Федерации: Принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. // Российская газета. 1993. 25 декабря. [↑](#footnote-ref-3)
4. Карачаровский В. Как преодолеть "низкотехнологическое равновесие" // Российский экономический журнал. - 2005. - N 9-10. - С.41-56. [↑](#footnote-ref-4)
5. Плышевский Б. О промышленной политике // Экономист. - 2004. - N 9. - С.3-16. [↑](#footnote-ref-5)
6. Промышленная политика в России в XXI веке. – М.: Медиа-пресс, 2004. - С. 65. [↑](#footnote-ref-6)
7. Дубенецкий Я.Н. Активная промышленная политика: безотлагательная необходимость // Пробл. прогнозирования. - 2003. - N 1. - С.3-17. [↑](#footnote-ref-7)
8. Сулакшин С. Как сформировать и реализовать государственную промышленную политику? (О новом реформационном проекте торгово-промышленной палаты РФ) // Рос. экон. жур. - 2003. - N 7. - С.3-8. [↑](#footnote-ref-8)
9. Цыгичко А. Важнейший приоритет промышленной политики // Экономист. - 2001. - N 2. - С.13-21. [↑](#footnote-ref-9)
10. Храбров С.А. Промышленная политика и реструктуризация промышленного производства: Автореф. дис. ...канд. экон. наук / С.-Петерб. гос. ун-т экономики и финансов. - СПб., 1997. – С. 4-5. [↑](#footnote-ref-10)
11. Анисимов В. Реализация муниципальной промышленной политики (методологические и методические вопросы) // Рос. экон. журн. - 2002. - N 9. - С.30-44. [↑](#footnote-ref-11)
12. Программа социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу (2003-2005 годы), утвержденная распоряжением Правительства РФ от 15 августа 2003 г. № 1163-р. [↑](#footnote-ref-12)
13. Бляхман Л. Глобализационное измерение реформы и задачи промышленной политики / Л.Бляхман, М.Кротов // Рос. экон. журн. - 2001. - N 3. - С.12-23. [↑](#footnote-ref-13)
14. Губанов С. Промышленная политика и государство // Экономист. - 2004. - N 7. - С.3-14. [↑](#footnote-ref-14)
15. Зелтынь А.С. Государственная промышленная политика в рыночных экономиках // ЭКО. - 2003. - N 3. - С.42-60. [↑](#footnote-ref-15)
16. Василенко В.А. Основные принципы достижения устойчивого развития в регионе// Регион: проблемы планирования и управления. - Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2006. - Гл. 9. - С. 336-382. [↑](#footnote-ref-16)
17. Федеральная целевая программа "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)" разработана во исполнение распоряжения Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2001 г. № 232-р. [↑](#footnote-ref-17)
18. Доклад «О механизме взаимодействия федеральных и региональных органов исполнительной власти при разработке программ комплексного социально-экономического развития регионов» // Вестник совета по национальной конкурентоспособности «Стратегия и конкурентоспособность». 2006. № 7 (10). С. 51-63. [↑](#footnote-ref-18)
19. Алексеев А. Кризис на Урал не пустили. Проект "УП-УП" получил одобрение правительственной комиссии // Российская газета. - Федеральный выпуск №4771. - 2008 (14.10). [↑](#footnote-ref-19)
20. Виленский П.Л., Лившиц В.Н., Смоляк С.А. Оценка эффективности инвестиционных проектов. – М.: Дело, 2009. – С. 76. [↑](#footnote-ref-20)
21. Сулакшин С. Как сформировать и реализовать государственную промышленную политику? (О новом реформационном проекте торгово-промышленной палаты РФ) // Рос. экон. жур. - 2003. - N 7. - С.3-8. [↑](#footnote-ref-21)
22. Фатеев А. Рывок в будущее // Российская газета. - Федеральный выпуск №4797. – 2008. – 21.11. [↑](#footnote-ref-22)