

ПРИЛОЖЕНИЕ №2

к заявлению о лишении ученой степени №OutMON1517

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА А

№	Хорева Т.В. (диссертация, 2013)	С.А. Измалкова, Т.А Головина, И.Л. Фаустова, И.А. Тронина, С.С. Елецкая (Управление инфраструктурными проектами, 2012)
1	<p>Стр. 11</p> <p>1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ПРИ ФОРМИРОВАНИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ</p> <p>1.1 Проблемы и приоритетные направления модернизации инфраструктуры региональной экономики</p> <p>В современных условиях в России, чтобы избавить экономику от сырьевой зависимости, использовали институциональный, инфраструктурный, отраслевой и секторальный подходы к формированию инновационной экономики, по признакам, что страна становится способной производить конкурентоспособный инновационный продукт и постепенно снижать крайне опасную зависимость от добычи и экспорта нефти и газа, так и не появилось.</p> <p>Возможно, это происходит потому, что до сих пор слишком мало уделяется внимания принципиально важному аспекту инновационного развития – региональному. Требуется принципиально новый подход к пониманию сути инновационного развития и, следовательно, – к формированию политики, направленной на создание и коммерциализацию новых продуктов и процессов.</p>	<p>Стр. 7</p> <p>1. ВОПРОСЫ МОДЕРНИЗАЦИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ И ЕЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ</p> <p>1.1 Современное состояние и ключевые проблемы инновационного развития региональной экономики</p> <p>В современных условиях в России, чтобы избавить экономику от сырьевой зависимости, использовали институциональный, инфраструктурный, отраслевой и секторальный подходы к формированию инновационной экономики, но признаков, что страна становится способной производить конкурентоспособный инновационный продукт и постепенно снижать крайне опасную зависимость от добычи и экспорта нефти и газа, так и не появилось.</p> <p>Возможно, это происходит потому, что до сих пор слишком мало уделяется внимания принципиально важному аспекту инновационного развития – региональному. Требуется принципиально новый подход к пониманию сути инновационного развития и, следовательно, – к формированию политики, направленной на создание и коммерциализацию новых продуктов и процессов.</p>
2	Стр. 11	Стр. 7

	<p>Региональная инновационная политика должна формироваться в тесной связи с проводимой на той или иной территории промышленной политикой. И в этом смысле для регионов России существует три сценария развития:</p> <p>1) повышение доли сырьевого сектора в производстве валового регионального продукта, что фактически означает ухудшение структуры экономики;</p> <p>2) поддержание структуры экономики, сложившейся в</p>	<p>Региональная инновационная политика должна формироваться в тесной связи с проводимой на той или иной территории промышленной политикой. И в этом смысле для регионов России существует три сценария развития:</p> <p>1) повышение доли сырьевого сектора в производстве валового регионального продукта, что фактически означает ухудшение структуры экономики;</p> <p>2) поддержание структуры экономики, сложившейся в</p>
3	<p>Стр. 12</p> <p>3) реструктуризация или технологическая модернизация региональной экономики в результате создания (или приобретения) новых, передовых технологий, внедряемых в производство региональными компаниями.</p> <p>Развиваясь по первому сценарию, регион может увеличивать валовый региональный продукт, сохранив акцент на эксплуатации природных ресурсов и развитии их первичной переработки. Этот сценарий не предполагает качественного сдвига в сторону инновационной экономики. Условно его можно назвать колониальным: он не позволяет региону накапливать собственные ресурсы для решения социально-экономических задач. Очевидно, что такой сценарий развития возможен только для регионов, обладающих развитым сырьевым сектором.</p>	<p>Стр. 7-8</p> <p>3) реструктуризация или технологическая модернизация региональной экономики в результате создания (или приобретения) новых, передовых технологий, внедряемых в производство региональными компаниями.</p> <p>Развиваясь по первому сценарию, регион может увеличивать валовой региональный продукт, сохранив акцент на эксплуатации природных ресурсов и развитии их первичной переработки. Этот</p> <hr/> <p>8</p> <p>сценарий не предполагает качественного сдвига в сторону инновационной экономики. Условно его можно назвать колониальным: он не позволяет региону накапливать собственные ресурсы для решения социально-экономических задач. Очевидно, что такой сценарий развития возможен только для регионов, обладающих развитым сырьевым сектором.</p>
4	Стр. 15-16	Стр. 10-11

	<p>Реализация региональной инновационной стратегии должна быть направлена на:</p> <ul style="list-style-type: none"> – координацию усилий по созданию инновационной инфраструктуры; – развитие инновационного предпринимательства; – улучшение взаимодействия региональных администраций с существующими компонентами инновационной инфраструктуры: научно-исследовательскими и образовательными центрами, инновационной инфраструктурой, инфраструктурой финансирования инноваций, инновационными компаниями [61]. <p style="text-align: right;">16</p>	<p>Реализация региональной инновационной стратегии должна</p> <hr/> <p style="text-align: right;">11</p> <p>быть направлена на:</p> <ul style="list-style-type: none"> – координацию усилий по созданию инновационной инфраструктуры; – развитие инновационного предпринимательства; – улучшение взаимодействия региональных администраций с существующими компонентами инновационной инфраструктуры: научно-исследовательскими и образовательными центрами, инновационной инфраструктурой, инфраструктурой финансирования инноваций, инновационными компаниями [13].
5	<p>Стр. 17:</p> <p>Региональная инфраструктура – совокупность недвижимого имущества, состоящего из одного или нескольких отдельных объектов и (или) технологических комплексов, предназначенных для обеспечения деятельности транспорта, энергетики, социальной сферы, коммунального хозяйства или электросвязи в регионе, в том числе: объекты транспортной инфраструктуры, объекты энергетической инфраструктуры, объекты инфраструктуры социальной сферы, объекты коммунальной инфраструктуры</p>	<p>Стр. 13:</p> <p>Инфраструктура – совокупность недвижимого имущества, состоящего из одного или нескольких отдельных объектов и (или) технологических комплексов, предназначенных для обеспечения деятельности транспорта, энергетики, социальной сферы, коммунального хозяйства или электросвязи, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> – объекты транспортной инфраструктуры; – объекты энергетической инфраструктуры; – объекты инфраструктуры социальной сферы; – объекты коммунальной инфраструктуры [5].
6	<p>Стр. 19</p>	<p>Стр. 13-14</p> <p>От уровня развития региональной инфраструктуры региона зависит и эффективность производства в территории. Региональная инфраструктура влияет на социальную и политическую обстановку.</p>

	<p>человеческих ресурсов. От уровня развития региональной инфраструктуры зависит и эффективность производства на территории. Региональная инфраструктура влияет на социальную и политическую обстановку. Чем выше уровень развития инфраструктуры, тем быстрее в регион приходят инвестиции, прибывает рабочая сила, ускоряется экономическое развитие, улучшаются жизнь и здоровье людей. И наоборот, чем ниже уровень развития инфраструктуры, тем медленнее или с большими издержками развивается производство, тем ниже уровень жизни людей. Также уровень развития инфраструктуры региона играет важную роль в создании имиджа территории, что в свою очередь влияет и на инвестиционную привлекательность региона.</p> <p>Проблемы развития региональной инфраструктуры объединяются, в основном, в две группы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - проблемы, связанные с чисто экономическим подходом к развитию региона (остаточный принцип в подходе к развитию), то есть недостаток финансирования; - проблемы, связанные с плохой координацией управления и эксплуатации объектов инфраструктуры из-за многоотраслевого состава инфраструктуры - отсутствие системы, организационно обеспечивающей 	<p>Чем выше уровень развития инфраструктуры, тем быстрее в регион приходят инвестиции, прибывает рабочая сила, ускоряется экономическое развитие, улучшаются жизнь и здоровье людей. И наоборот, чем ниже уровень развития инфраструктуры, тем медленнее или с большими издержками развивается производство, тем ниже уровень жизни людей. Также уровень развития инфраструктуры региона играет важную роль в создании имиджа территории. Что в свою очередь влияет и на инвестиционную привлекательность региона.</p> <p>Особенно актуальны проблемы построения региональных инфраструктур для России в настоящее время, в силу наличия проблем в политической, экономической и социальной сферах жизни общества в большинстве территорий.</p> <p>Проблемы развития инфраструктуры объединяются, в основном, в две группы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - проблемы, связанные с чисто экономическим подходом к развитию региона (остаточный принцип в подходе к развитию); - проблемы, связанные с плохой координацией управления и эксплуатации объектов инфраструктуры из-за многоотраслевого состава инфраструктуры.
7	Стр. 23-24	<p>Стр. 21</p> <p>Инфраструктурные проекты могут быть федерального, регионального и муниципального уровней. Несколько взаимосвязанных инфраструктурных проектов образуют комплексный инфраструктурный проект.</p> <p>Инфраструктурный проект федерального уровня – проект по созданию (реконструкции) отдельного объекта инфраструктуры или технологического комплекса инфраструктуры, в случае если в соответствии с проектным соглашением специализированной проектной организацией передаются права владения и пользования имуществом, являющимся собственностью Российской Федерации, и общий объем инвестиций, необходимый для реализации проекта, превышает 5 млрд рублей.</p>

	<p>Авторская классификация инфраструктурных региональных проектов представлена на рисунке 1.3.</p> <p>Как представлено на рисунке 1.3., инфраструктурные проекты могут быть федерального, регионального и муниципального уровней. Несколько взаимосвязанных инфраструктурных проектов образуют комплексный инфраструктурный проект.</p> <p>Инфраструктурный проект федерального уровня – проект по созданию (реконструкции) отдельного объекта инфраструктуры или технологического комплекса инфраструктуры, в случае если в соответствии с проектным соглашением специализированной проектной организации передаются права владения и пользования имуществом, являющимся собственностью Российской Федерации, и общий объем инвестиций, необходимый для реализации проекта, превышает 5 млрд. рублей.</p> <hr/> <p style="text-align: center;">24</p>	
8	<p>Стр. 24</p> <p>Инфраструктурный проект регионального уровня – проект по созданию (реконструкции) отдельного объекта инфраструктуры или технологического комплекса инфраструктуры, в случае если в соответствии с проектным соглашением специализированной проектной организации передаются права владения и пользования имуществом, являющимся собственностью субъекта Российской Федерации, и общий объем инвестиций, необходимый для реализации проекта, превышает 1 млрд. рублей.</p> <p>Инфраструктурный проект муниципального уровня – проект по созданию (реконструкции) отдельного инфраструктурного объекта или технологического комплекса инфраструктуры, в случае если в</p>	<p>Стр. 21</p> <p>Инфраструктурный проект регионального уровня – проект по созданию (реконструкции) отдельного объекта инфраструктуры или технологического комплекса инфраструктуры, в случае если в соответствии с проектным соглашением специализированной проектной организации передаются права владения и пользования имуществом, являющимся собственностью субъекта Российской Федерации, и общий объем инвестиций, необходимый для реализации проекта, превышает 1 млрд. рублей.</p> <p>Инфраструктурный проект муниципального уровня – проект по созданию (реконструкции) отдельного инфраструктурного объекта или технологического комплекса инфраструктуры, в случае если в</p>
9	Стр. 25	Стр. 21

	<p>технологического комплекса инфраструктуры, в случае если в соответствии с проектным соглашением специализированной проектной организацией передаются права владения и пользования имуществом, являющимся собственностью муниципального образования, и общий объем инвестиций, необходимый для реализации проекта, превышает 50 миллионов рублей [10].</p> <p>Развитие региональной инфраструктуры требует длительной, кропотливой работы и большого участия государства и государственных учреждений в этом процессе. Растущее социально-экономическое неравенство регионов становится серьезным препятствием для дальнейшего развития всей российской экономики. Имеющиеся различия по уровню обеспеченности природными и другими ресурсами не могут оправдывать подчас колоссального разрыва регионов в уровне жизни, доходах, качестве социальной инфраструктуры и т.д. Наоборот, региональные особенности должны быть использованы как сильные стороны и уникальные преимущества в ранжировании территорий на основе инновационной модели.</p>	<p>созданию (реконструкции) отдельного инфраструктурного объекта или технологического комплекса инфраструктуры, в случае если в соответствии с проектным соглашением специализированной проектной организацией передаются права владения и пользования имуществом, являющимся собственностью муниципального образования, и общий объем инвестиций, необходимый для реализации проекта, превышает 50 миллионов рублей [5].</p> <p>Стр. 18</p> <p>Развитие региональной инфраструктуры требует длительной, кропотливой работы и большого участия государства и государственных учреждений в этом процессе.</p> <p>Растущее социально-экономическое неравенство регионов становится серьезным препятствием для дальнейшего развития всей российской экономики. Имеющиеся различия по уровню обеспеченности природными и другими ресурсами не могут оправдывать подчас колоссального разрыва регионов в уровне жизни, доходах, качестве социальной инфраструктуры и т.д. Наоборот, региональные особенности должны быть использованы как сильные стороны и уникальные преимущества в развитии территорий на основе инновационной модели.</p>
10	<p>Стр. 46</p>	<p>Стр. 44</p> <p>Наиболее актуальными проблемами в области развития инфраструктурных проектов на основе механизмов государственно-частного партнерства являются:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Неразвитость законодательной базы. <p>Часто в литературе о ГЧП в России пишут о неразвитости законодательной базы, отсутствии необходимых законов и подзаконных актов. Например, указывается на то, что в российских законах и нормативных актах отсутствует само определение ГЧП.</p> <p>Лишь в Санкт-Петербурге и некоторых регионах принятые соответствующие законы о ГЧП. Федеральное законодательство включает лишь отдельные нормы о ГЧП, в основном взаимоотношения власти и бизнеса регулируются подзаконными нормативными правовыми актами (указами Президента РФ и постановлениями Правительства РФ), когда утверждаются федеральные целевые программы с элементами ГЧП. Главная проблема – дефицит процессуальных норм, без которых трудно</p> <p>Стр. 45:</p>

	<p>Итак, наиболее актуальными проблемами в области развития инфраструктурных проектов на основе механизмов государственно-частного партнерства являются следующие:</p> <p>1. Неразвитость законодательной базы. Часто в литературе о ГЧП в России пишут о неразвитости законодательной базы, отсутствии необходимых законов и подзаконных актов. Например, указывается на то, что в российских законах и нормативных актах отсутствует само определение ГЧП.</p> <p>Лишь в Санкт-Петербурге и некоторых регионах приняты соответствующие законы о ГЧП. Федеральное законодательство включает лишь отдельные нормы о ГЧП, в основном взаимоотношения власти и бизнеса регулируются ползаконными нормативными правовыми актами (Указами Президента РФ и постановлениями Правительства РФ), когда утверждаются федеральные целевые программы с элементами ГЧП. Главная проблема – дефицит процессуальных норм, без которых трудно обеспечить нормальную реализацию ГЧП и защиту интересов его участников.</p> <p>Одна из проблем заключается в том, что законодательная база ГЧП в России все еще слабая, несмотря на существование Закона о концессиях. Необходимо ввести ГЧП в правовое поле. Государство, если оно</p>	<p style="text-align: right;">45</p> <p>обеспечить нормальную реализацию ГЧП и защиту интересов его участников.</p> <p>Одна из проблем заключается в том, что законодательная база ГЧП в России все еще слабая, несмотря на существование Закона о концессиях. Необходимо ввести ГЧП в правовое поле. Государство, если оно действительно заинтересовано в ГЧП, должно в какой-то</p>
11	Стр. 47	Стр. 45

	<p style="text-align: right;">47</p> <p>действительно заинтересовано в ГЧП, должно в какой-то форме провозгласить и утвердить принципы ГЧП, которые закрепляют основные правила взаимодействия государства и бизнеса в совместных проектах. Эти принципы должны повысить предсказуемость поведения партнеров, определить правила согласования и учета взаимных обязательств, преодоления разногласий, оценки и разделения рисков. Иначе говоря, государство должно однозначно признать бизнес как равноправного партнера со всеми вытекающими отсюда последствиями. Также необходимо утвердить цели, сферы и правовые формы ГЧП.</p> <p>Первым экспериментом государственно-частного партнерства в России были соглашения о разделе продукции. Сейчас вышел закон о концессионных соглашениях.</p> <p>Необходим закон о ГЧП, в котором будет прописана система партнерских отношений, система регулирования государственных общественных институтов, и четко определены риски и госгарантии. Если частная компания построила дорогу, она должна быть отдана ей на откуп, например, на 20 лет. И все это время компания отвечает за ее качество. Но компания должна быть уверена, что в течение этого периода она будет получать платежи или иметь налоговые льготы в</p>	<p>если оно действительно заинтересовано в ГЧП, должно в какой-то форме провозгласить и утвердить принципы ГЧП, которые закрепляют основные правила взаимодействия государства и бизнеса в совместных проектах. Эти принципы должны повысить предсказуемость поведения партнеров, определить правила согласования и учета взаимных обязательств, преодоления разногласий, оценки и разделения рисков. Иначе говоря, государство должно однозначно признать бизнес как равноправного партнера со всеми вытекающими отсюда последствиями. Также необходимо утвердить цели, сферы и правовые формы ГЧП.</p> <p>Первым экспериментом государственно-частного партнерства в России были соглашения о разделе продукции. Сейчас вышел закон о концессионных соглашениях.</p> <p>Необходим закон о ГЧП, в котором будет прописана система партнерских отношений, система регулирования государственных общественных институтов, и четко определены риски и госгарантии. Если частная компания построила дорогу, она должна быть отдана ей на откуп, например, на 20 лет. И все это время компания отвечает за ее качество. Но компания должна быть уверена, что в течение этого периода она будет получать платежи или иметь налоговые льготы в</p>
12	Стр. 121	Стр. 88

	<p>Кроме того, особое внимание должно быть уделено реализации обеспечивающих мероприятий в сфере развития инфраструктурных проектов на принципах государственно-частного партнерства. В рамках данного раздела должны быть приведены мероприятия, направленные на формирование необходимых предпосылок развития механизмов государственно-частного партнерства, включая:</p> <ul style="list-style-type: none"> – развитие механизмов предоставления консультационной помощи по вопросам использования механизмов государственно-частного партнерства; – формирование экспертно-консультационных советов по развитию механизмов государственно-частного партнерства в субъектах Российской Федерации, утверждение ежегодных планов деятельности экспертно-консультационных советов по развитию механизмов государственно-частного партнерства; – утверждение плана проведения консультаций с участием представителей бизнеса по вопросам повышения конкурентоспособности, 	<p>5.4. Направления реализации обеспечивающих мероприятий в сфере развития инфраструктурных проектов на принципах государственно-частного партнерства</p> <p>В рамках данного раздела регионального плана должны быть приведены мероприятия, направленные на формирование необходимых предпосылок развития механизмов государственно-частного партнерства, включая:</p> <ul style="list-style-type: none"> – развитие механизмов предоставления консультационной помощи по вопросам использования механизмов государственно-частного партнерства; – формирование экспертно-консультационных советов по развитию механизмов государственно-частного партнерства в субъектах Российской Федерации, утверждение ежегодных планов деятельности экспертно-консультационных советов по развитию механизмов государственно-частного партнерства; – утверждение плана проведения консультаций с участием представителей бизнеса по вопросам повышения
13	<p>Стр. 121</p> <p>выявления и устранения административных барьеров, препятствующих ведению предпринимательской деятельности;</p> <p>утверждение порядка опубликования на официальном Интернет-сайте субъекта Российской Федерации информации о разрабатываемых нормативных правовых актах и реализуемых мероприятиях в сфере государственно-частного партнерства;</p> <p>– формирование и развитие механизмов мониторинга государственно-частного партнерства;</p> <p>– реализация мероприятий, связанных с подготовкой и переподготовкой кадров по вопросам государственно-частного партнерства;</p> <p>– проведение научно-исследовательских работ, связанных с анализом лучшей практики реализации механизмов государственно-частного</p>	<p>Стр. 89</p> <p>конкурентоспособности, выявления и устранения административных барьеров, препятствующих ведению предпринимательской деятельности;</p> <p>– утверждение порядка опубликования на официальном Интернет-сайте субъекта Российской Федерации информации о разрабатываемых нормативных правовых актах и реализуемых мероприятиях в сфере государственно-частного партнерства;</p> <p>– формирование и развитие механизмов мониторинга государственно-частного партнерства;</p> <p>– реализация мероприятий, связанных с подготовкой и переподготовкой кадров по вопросам государственно-частного партнерства;</p> <p>– проведение научно-исследовательских работ, связанных с анализом лучшей практики реализации механизмов государственно-частного партнерства в России и за рубежом;</p>

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА Б

№	Хорева Т.В. (диссертация, 2013)	Евдокимов В.Д. (диссертация, 2010)
1	Стр. 64	Стр. 16 К уникальным технологиям относятся изобретения и другие научно-технические разработки, защищенные патентами содержащие ноу-хау, что делает невозможным их использование конкурирующими организациями. Данные технологии обладают новизной, наивысшим техническим уровнем, могут быть использованы в производстве на условиях исключительной монополии. Такие технологии создаются в результате НИОКР и изобретательской деятельности специалистов. При определении цены уникальной технологии на рынке учитывается ее способность создавать максимальную дополнительную прибыль ее покупателю.
2	Стр. 64	Стр. 17 Данные технологии обладают новизной, наивысшим техническим уровнем, могут быть использованы в производстве на условиях исключительной монополии. Такие технологии создаются в результате НИОКР и изобретательской деятельности специалистов. При определении цены уникальной технологии на рынке учитывается ее способность создавать максимальную дополнительную прибыль ее покупателю.
3	Стр. 17	Стр. 18 К прогрессивным технологиям принадлежат разработки, обладающие новизной и технико-экономическими преимуществами по сравнению с технологиями-аналогами, используемыми потенциальными покупателями новой технологии и их конкурентами. В отличие от уникальной технологии, обладающей абсолютным превосходством над любой технологией в соответствующей отрасли, преимущества прогрессивной технологии имеют относительный характер. Прогрессивность той или иной технологии может проявляться в границах отдельных стран, различных фирм, в разных условиях ее применения. Указанные технологии не защищаются патентами и не обладают ярко выраженным ноу-хау, но достаточно высокие производственные преимущества, обеспечиваемые такими технологиями, гарантируют их покупателям получение дополнительной прибыли.

Традиционные технологии	<p>Включают разработки, отражающие средний уровень производства, достигнутый большинством производителей продукции в данной отрасли. Такая технология не обеспечивает ее покупателю значительных технико-экономических преимуществ и качество продукции по сравнению с аналогичной продукцией ведущих производителей, и рассчитывать на дополнительную, сверх средней, прибыль в данном случае не приходится. Ее преимуществами для покупателя являются сравнительно невысокая стоимость и возможность приобретения проверенной в производственных условиях технологии. Традиционная технология создается, как правило, в результате устаревания и широкого масштабного распространения прогрессивной технологии. Продажа такой технологии обычно осуществляется по ценам, компенсирующим продавцу издержки на ее подготовку и получение средней прибыли.</p>	<p>Традиционная (обычная) технология представляет собой разработки, отражающие средний уровень производства, достигнутый большинством производителей продукции в данной отрасли. Такая технология не обеспечивает ее покупателю значительных технико-экономических преимуществ и качество продукции по сравнению с аналогичной продукцией ведущих производителей, и рассчитывать на дополнительную, сверх средней, прибыль в данном случае не приходится. Ее преимуществами для покупателя являются сравнительно невысокая стоимость и возможность приобретения проверенной в производственных условиях технологии.</p>
-------------------------	---	---

Стр. 19

Традиционная технология создается, как правило, в результате устаревания и широкого масштабного распространения прогрессивной технологии. Продажа такой технологии обычно осуществляется по ценам, компенсирующим продавцу издержки на ее подготовку и получение средней прибыли. Морально устаревшая технология относится к разработкам, не

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА В

№	Хорева Т.В. (диссертация, 2013)	Барышников М.С. (диссертация, 2011)
1	Стр. 104:	<p>Стр. 72:</p> <p>Согласно предложенной модели первая группа показателей характеризует потенциал образовательной среды в регионе и включает следующие оценки:</p> <ul style="list-style-type: none"> - численность организаций, выполняющих исследования и разработки; - численность персонала, занятого исследованиями и разработками; - организации, ведущие подготовку аспирантов, докторантов; - количество динамично развивающихся вузов; - количество подготовленных специалистов в области инновационного менеджмента; - количество инновационно-технологических центров трансфера технологий;

	<p>Согласно предложенной модели первая группа показателей характеризует потенциал образовательной среды в регионе и включает следующие оценки:</p> <ul style="list-style-type: none"> - численность организаций, выполняющих исследования и разработки; - численность персонала, занятого исследованиями и разработками; - организации, ведущие подготовку аспирантов, докторантов; - количество динамично развивающихся вузов; - количество подготовленных специалистов в области инновационного менеджмента; - количество инновационно-технологических центров трансфера технологий. <p>Вторая группа показателей предназначена для того, чтобы измерять и оценивать развитие человеческого фактора и включает следующие индикаторы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - число исследователей с ученой степенью; - участие в программах по переподготовке и повышению квалификации; - широкое владение иностранными языками; 	<p>Стр. 74:</p> <p>Вторая группа показателей предназначена для того, чтобы измерять и оценивать развитие человеческого фактора и включает следующие индикаторы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - число исследователей с ученой степенью; - участие в программах по переподготовке и повышению квалификации; - широкое владение иностранными языками;
--	--	---

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА Г

№	Хорева Т.В. (диссертация, 2013)	«Обход Волгограда» презентуется на Общероссийском форуме (https://krivoe-zerkalo.ru/node/5851.html , 2011)
1	<p>Стр. 26</p> <p>26</p> <p>деградации важных направлений инфраструктуры перевозок. На протяжении всех последних лет ее характерной чертой является быстрое физическое и моральное устаревание, диспропорции в развитии, в размещении объектов, ограниченность финансирования, слабость рыночных механизмов регулирования отрасли, вследствие чего затруднено участие в развитии транспортной инфраструктуры частного капитала. Острая необходимость в инвестиционных ресурсах для решения транспортных проблем страны, ее регионального развития выдвигает на первый план задачу привлечения бизнеса к реализации государственной транспортной политики.</p>	<p>На протяжении всех последних лет ее характерной чертой является быстрое физическое и моральное устаревание, диспропорции в развитии, в размещении объектов, ограниченность финансирования, слабость рыночных механизмов регулирования отрасли, вследствие чего затруднено участие в развитии транспортной инфраструктуры частного капитала.</p> <p>Реализация транспортной стратегии России подразумевает широкое использование инструментов государственно-частного партнерства с целью решения проблемы полного, своевременного, бесперебойного и качественного удовлетворения быстрорастущего спроса на транспортные услуги. Без внедрения рыночных правил и механизмов в функционирование транспортно-логистической инфраструктуры трудно рассчитывать на рост конкурентоспособности российских компаний данной сферы, полноценное включение страны в систему международных транспортных коридоров и в целом на динамичный экономический рост и социальное развитие территорий.</p> <p>Острая необходимость в инвестиционных ресурсах для решения транспортных проблем страны, ее регионального развития выдвигает на первый план задачу привлечения бизнеса к реализации государственной транспортной политики.</p>