



приводит к тому, что сам процесс миграции, или «миграция как таковая», как процесс, протекающий в определенных условиях и приводящий к определенным результатам, остается за пределами такого анализа.

В ходе исследования появляется вопрос: что такое миграция как процесс? В данном случае вопрос задан не о том, как субъекты осуществляют перемещение, а о сути действия. В таком случае миграция как действие неотделима от субъектов, с помощью которых она осуществляется, но и не тождественна им. Здесь речь идет, на наш взгляд, об осуществлении соответствующей функции миграции – перемещения с постепенным приращением знаний и опыта. Поиск и достижение цели являются основными ценностями, определяющими путь мигранта. Путь в этом случае представляет собой особый опыт, можно даже сказать, миграционный опыт в расширении местности как условия жизнедеятельности.

Чтобы понять миграцию рабочей силы как функцию (способ действия), надо рассмотреть ту реальную систему, внутри которой эта функция осуществляется, – систему отношений «человек мигрирующий и местность, путь». Местность населяют жители, а не мигранты. Это территориально определенные совокупности людей, которые получают и отдают мигрантов при наличии определенных причин и условий. Следует подчеркнуть, что объектом миграции является конечная цель пути. Это могут быть не только государство, регион, город, рабочее место, но и сам человек в мире. Поэтому понять миграцию можно только через исследование способа ее действия в системе «мир человека – человек в мире».

Трансформационные процессы в глобальной экономике в целом и в российской экономике в частности приводят не только к изменениям в природе миграции, ее содержания, но и к услож-

нению связей между самой категорией и формами ее реализации.

Таким образом, миграция – это перемещение человека не просто как «особого» ресурса, а интеллектуально-информационного ресурса. В этом смысле мобильность человеческого капитала становится равнозначной мобильности финансового капитала. Игнорирование этого обстоятельства выливается в «примитивизацию» миграции как социально-экономической категории. В концептуализации миграции ее сущность постоянно разворачивает себя через многообразие форм, причем по мере усложнения общественного развития связь между сущностью миграции и формами становится все более многослойной.

### Примечания

- 1 См.: Моисеенко В. М. Динамика миграционной активности населения в современной России // Вестник Моск. ун-та. Сер. 6. Экономика. 2001. № 4. С. 65.
- 2 Многоязычный демографический словарь. М., 1964. С. 70–71.
- 3 См.: Немерюк Е. Е. Миграция и рынок труда в современном российском обществе. Саратов, 2006. С. 47.
- 4 Доброхотов А. Л. Категория бытия в классической западноевропейской философии. М., 1986. С. 104.
- 5 Луман Н. Понятие риска // Теория и история экономических и социальных систем. Вып. 5. 1994. С. 145.
- 6 См.: Артемьев А. В. Человеческий капитал как фактор экономического роста. URL: <http://diss.rsl.ru/diss/07/0800/070800030.pdf> (дата обращения: 26.01.2012).
- 7 См.: Судова Т. Л. Человеческий капитал в наукоемкой экономике. СПб., 2001.
- 8 См.: Гурьева Л. С. Адаптация в условиях безработицы: механизм поведения потенциальных безработных // Вестник РГНФ. 1996. № 2. С. 43.

УДК 316.334.52 (470+571)

## СВОЕОБРАЗИЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СОВРЕМЕННОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНОВ В РОССИИ

Т. И. Трубицына

Саратовский государственный университет  
E-mail: oberttb@yandex.ru

В статье раскрыты основные характеристики функционирования социальной инфраструктуры в регионах современной России. Выделено своеобразие этого процесса, в том числе роль государственного управления и хозяйствования предприятий.

**Ключевые слова:** условия инфраструктуры, малые и крупные предприятия инфраструктуры, финансовое воздействие, криминализация инфраструктуры, роль государства.



### The Functional Originality of Modern Social Infrastructure in Russian Regions

T. I. Trubitsina

The main functional characteristics of social infrastructure in modern Russian regions are disclosed in the article. The originality of this



process is separated out and also includes the role of public and economic management of enterprises.

**Key words:** conditions of infrastructure, small and large enterprise infrastructures, financial impact, infrastructural criminalization, role of government.

Определяя будущее развитие экономики страны, нужно найти направления изменения социальной инфраструктуры, гипотетически определить возникновение ее новых форм и результативность этих процессов. Находясь перманентно в состоянии изменения, социальная инфраструктура региона зависит от политических, экономических, социальных и иных условий, существующих в реальности.

Наличие определенных условий в регионе не исключает, а предполагает возможность множественности развития инфраструктуры в нем. Это зависит от той конкретной системы управления, которая складывается в каждом регионе, на предприятиях, расположенных в региональном пространстве. Иначе говоря, путь движения инфраструктуры в регионе не единственный, формы и способы функционирования социальной инфраструктуры в этой системе многообразны. Идет постоянный поиск, моделирование, эксперимент. Это множество возможного функционирования инфраструктуры не бесконечно. Управляющие субъекты должны отыскать наиболее приемлемые характеристики, формы, способы для целей определенного региона и его населения. Одной из форм, возникающих как воплощение определенных условий функционирования социальной инфраструктуры региона, является связь в нем малых и крупных предприятий. Социальная инфраструктура региона существует в виде малых и крупных предприятий, реализующих свою деятельность территориально в данном регионе.

В настоящее время инфраструктурные предприятия и организации, как правило, оформлены в виде акционерных компаний различного вида. Это определяет усложнение их взаимодействия по горизонтали и вертикали в регионе. При этом малые предприятия нередко являются составными частями крупных предприятий одного вида инфраструктуры региона. Возникает множество направлений взаимодействия: крупные предприятия инфраструктуры взаимодействуют друг с другом. Внутри крупных предприятий идет взаимодействие их структурных элементов – малых предприятий данного объединения. Малые предприятия взаимодействуют друг с другом, с крупными предприятиями инфраструктуры региона. Схематично такое взаимодействие можно представить как сложную систему связей, формирующих реальные процессы социального производства и социального потребления в регионе.

В таком взаимодействии важнейшими условиями являются: конкуренция между предпри-

тиями инфраструктуры за рубль потребителя услуг, конкуренция между этими предприятиями за возможность распространения своего влияния на другие регионы как выход в межрегиональную конкуренцию; возможность диверсификации предприятий инфраструктуры в регионе и в других регионах как предложение своих услуг на межрегиональном рынке. Крупные предприятия инфраструктуры при этом не могут существовать только на региональном рынке. Они стремятся завоевать экономическое пространство других регионов, выходя на межрегиональные рынки. В настоящее время происходят такие сложные процессы в системе оказания услуг жилищно-коммунального хозяйства (ЖКХ), которые нередко оказываются криминальными.

Взаимодействие малых предприятий сосредоточивается главным образом на определенной территории региона в целом или территории частей региона. Крупные предприятия инфраструктуры развиваются как диверсифицированные, предоставляющие инфраструктурные услуги по множеству направлений, множества видов, стремящиеся охватить ряд производственных отраслей и территории не одного, а нескольких регионов. Взаимодействие малых предприятий инфраструктуры региона мобильно, подвижно по сравнению с крупными предприятиями. Но последние более агрессивны в своей политике захвата сфер влияния, что нередко происходит на фоне ухудшения предоставляемых инфраструктурных услуг, их унификации без учета специфики регионов. В настоящее время в России только 10% малых предприятий сосредоточено в сфере производства, а 90% находятся в сферах различных видов инфраструктуры, причем значительная часть таких предприятий предоставляет разного рода социальные услуги. Экспертным путем мы определили, что в системах социальной инфраструктуры регионов сосредоточено примерно 50% малых предприятий страны. Особое значение для достижения успеха в их функционировании имеет степень технического, интеллектуального оснащения таких инфраструктурных предприятий региона.

Взаимодействие крупных и малых предприятий социальной инфраструктуры региона основывается на неравенстве технико-технологического их оснащения. Малые предприятия не всегда ищут самостоятельную сферу хозяйствования. Оказание ими инфраструктурных услуг в регионе бывает намного выгоднее в сфере влияния крупных инфраструктурных предприятий региона при сохранении хозяйственной самостоятельности такими малыми предприятиями. Крупные предприятия региональной инфраструктуры стремятся закрепиться на территории региона, в иных регионах, куда они смогли проникнуть как хозяйствующие субъекты или как собственники, укрепить свое монопольное



положение. В прежней хозяйственной системе СССР взаимодействие предприятий социальной инфраструктуры регионов нередко определялось наличием градообразующих производств. Именно их потребности производственного назначения обслуживала производственная региональная инфраструктура, а потребности работников производственного предприятия, членов их семей обслуживала социальная инфраструктура предприятия, которой принадлежали либо самому производственному предприятию, либо региону. Иначе говоря, базой социальной инфраструктуры в определенном регионе являлось градообразующее производственное предприятие. Именно оно было ответственно за развитие инфраструктуры в регионе для обеспечения своих собственных нужд, а также нужд работников и членов их семей.

В настоящее время такой основы социальной инфраструктуры в регионе не существует, поскольку производственные предприятия не могут и не хотят экономически обеспечивать всего необходимого набора инфраструктурных услуг. Возникают межпроизводственные сервисные организации, обслуживающие определенные инфраструктурные потребности ряда производств. Социальная же инфраструктура региона вообще почти полностью оторвалась от такой основы, как работники предприятий и члены их семей. В настоящее время либо социальная инфраструктура создается в регионе на рыночной основе в виде экономически и организационно самостоятельных предприятий, продавая свои услуги различным организациям, населению, региону как хозяйствующей единице, либо очень крупные предприятия создают ограниченный набор социальных инфраструктурных организаций только для своих работников, не заботясь о населении региона. Примерами такого подхода к социальной инфраструктуре являются подобные организации в газо- и нефтедобывающих регионах, возле предприятий, расположенных сравнительно автономно в каком-то более крупном регионе (например, вокруг атомной электростанции, в районе Саратовского подшипникового завода и т. д.). На наш взгляд, взаимодействие малых и крупных предприятий инфраструктуры в регионе нуждается в постоянном регулировании, согласовании. Нужен региональный центр, формирующий это взаимодействие и, соответственно, финансовую поддержку инфраструктурных предприятий со стороны производств, расположенных на территории региона. Существующие в настоящее время программы развития инфраструктуры регионов ограничены. Они, как правило, сосредоточивают свое внимание на некоторых социальных нуждах населения и на обеспечении инвестиционных процессов. Такой подход узок, он не вбирает в себя различные виды социальной инфраструк-

туры региона. Поэтому не могут обеспечиваться ни производственные, ни социальные потребности регионального хозяйствования. Программы обеспечения функционирования социальной инфраструктуры региона должны решать задачу создания равных стартовых условий хозяйствования для всех предприятий и равных стартовых условий для жизнедеятельности населения региона. В настоящее время законодательный разноречивый, правовой нигилизм на местном уровне не позволяют нормально развивать инфраструктуру региона.

Условием современного функционирования социальной инфраструктуры региона является самоорганизация этого процесса, наряду с предложенной выше регулирующей ролью центра. В этом нет противопоставления, поскольку самоорганизация оказания инфраструктурных услуг в регионе определяется возможностями рыночных процессов по территории, получением прибыли, возможностью инвестирования этой прибыли в развитие организаций социальной инфраструктуры. Центр управления социальной инфраструктурой региона может направлять функционирование структуры на развитие региона в целом, на улучшение в нем социальной обстановки. В этом проявится синергетический подход к проблеме функционирования объектов социальной инфраструктуры. Важна не сила административного управляющего воздействия, а умение определять векторы организаций социальной инфраструктуры в регионе как совместного их существования. При этом должно происходить согласование развития инфраструктуры, осуществляться резонансное управление.

Условием успеха функционирования социальной инфраструктуры в регионе является его технико-технологическая и социальная развитость. Один из показателей степени такой развитости – размер бюджетных доходов на душу населения в регионе. Этот показатель важен потому, что разрыв в бюджетной обеспеченности между богатыми и бедными регионами в России достигает десятков раз. Наиболее обеспеченные регионы имеют на душу населения более 95 тыс. руб., бедные же регионы имеют всего 6,5–7,4 тыс. руб. бюджетных доходов в год. Естественно, такой разрыв не позволяет создавать равные условия для функционирования социальной инфраструктуре региона. По Конституции России граждане страны, где бы они ни жили (Москва, Дагестан, Поволжье и т. д.), имеют равные гарантии обеспечения социальных условий жизнедеятельности. Поэтому федеральный центр берет на себя роль диспетчера, выравнивающего бюджетную обеспеченность в различных регионах страны. Так, в 2011 г. общий объем финансовой помощи регионам из федерального бюджета (по всем видам такой помощи совокупно) составил почти 1 трлн рублей. Но это порождает иждивенче-



ство у регионов, получающих дотации, и недо-вольство у регионов-доноров. Получается, чем больше регион зарабатывает денег, тем больше у него забирает федеральный бюджет для перераспределения в другие регионы. На этой основе современное эффективное развитие социальной инфраструктуры в регионах невозможно.

Еще хуже складывается ситуация в дотационных регионах, поскольку их зависимое финансовое положение не стимулирует собственного развития социальной инфраструктуры. Регион, во-первых, привыкает жить на федеральные деньги, а не зарабатывать их, не заботиться о собственном хозяйствовании, собственном населении. Во-вторых, при улучшении ситуации в регионе немедленно сокращается размер дотаций, что не стимулирует развития его экономики – производства, социальной инфраструктуры.

Во многих регионах нет предприятий, которые бы обеспечивали его развитие в целом: такие предприятия исчезли, а на дотации новые аналогичные предприятия не создашь. Это тем более нереально, что все подобные предприятия сейчас находятся в частной собственности. Обострилось данное положение в монорегионах страны. Поэтому при помощи бюджетного перераспределения не создашь государственных условий стимулирования развития социальной инфраструктуры регионов. Думается, что определенным выходом из такой ситуации может стать создание объектов межрегионального бизнеса, развивающего социальную инфраструктуру в разных сопряженных регионах. Не всегда эти попытки успешны. Известен (неудачный пока) опыт создания ассоциации, пытавшейся оказывать коммунальные услуги в разных регионах страны. В течение двух лет осуществлялся такой эксперимент в стране по регионам, но в 2005 г. большинство регионов отказалось от услуг этой ассоциации. Сейчас многие регионы заключают договоры на оказание некоторых услуг коммунальной инфраструктуры с энергетическими компаниями. Жизнь покажет, был ли удачным такой выбор. Но экспериментирование необходимо, иначе качественных сервисных коммунальных услуг не смогут получать ни население, ни фирмы. Пока же, по оценкам экспертов, низкая бюджетная обеспеченность регионов России нарастает (в 2004 г. в 11 регионах, в 2006 г. – в 20, а в 2010 г. уже почти в половине регионов страны). Низкой бюджетная обеспеченность населения региона считается тогда, когда доля собственных доходов в общих расходах бюджета региона составляет менее 40%.

Государство стимулирует развитие производства в регионах, что сопровождается ростом социальной инфраструктуры на таких территориях. Очень крупным подобным проектом является развитие Нижнего Приангарья, где будет завершено строительство Богучанской

ГЭС, крупного алюминиевого завода и целлюлозно-бумажного комбината. Во Владимирской области существует программа реконструкции исторического центра Владимира, ориентированная на развитие инфраструктуры туристической отрасли. В Саратовской области осуществляется развитие дорожного строительства, создание завода «Северсталь». В рейтинге инвестиционного потенциала Саратовская область уже шесть лет стабильно занимает 20-е место среди всех регионов России и 6-е место в Приволжском федеральном округе. Общее экономическое состояние региональных экономик является базовым условием для функционирования и развития социальной инфраструктуры. Сопоставление статистических данных по ряду регионов Поволжья позволяет сделать вывод не только о возможностях развития их социальной инфраструктуры, но и о реалиях выхода услуг регионов на межрегиональный рынок, что обеспечит воздействие на развитие этой инфраструктуры не только региональных условий данной территории, но и условий других регионов. Это происходит потому, что современные рыночные условия позволяют переносить экономическое состояние одного региона на рынок услуг социальной инфраструктуры других, участвующих в межрегиональном рыночном обмене.

Для развития социальной инфраструктуры важны показатели индекса потребительских цен, индекса реальных денежных доходов населения. Индекс потребительских цен в Приволжском федеральном округе в первой половине 2011 г. был 105%, что является равным значением такого индекса в целом по России.

Иностранный капитал осуществляет вложения в социальную инфраструктуру, дающую быструю отдачу. Значительные вложения за последние годы в Саратовскую область сделал капитал, принадлежащий самарским собственникам. Немало вложено и московского капитала. Это означает, что для экспансии капитала в региональную инфраструктуру существенное значение имеет политическая обстановка в регионе. В Саратовской области появилась некоторая организационная стабильность хозяйствования. Это привело к новой ситуации в инфраструктуре области, когда особенностью позитивного функционирования социальной инфраструктуры является политическая и организационная стабильность хозяйствования на территории, обеспечиваемая местной властью.

Однако различия в притоке капитала, различия в размере средней заработной платы по регионам и т. д. обнаруживают негативные синергетические эффекты воздействия региональных условий на функционирование социальной инфраструктуры. Очень часто экспансия капитала из других регионов провоцирует отрицательные эффекты хозяйствования значительного числа местных предприятий и негативно сказывается



на социальной инфраструктуре данного региона. В этом смысле весьма поучительна экспансия самарского капитала в Саратовскую область в 2003–2005 гг. Эта экспансия декларировала цели развития Саратовской области как в производственной, так и в социальной сфере. Некоторая часть самарского капитала под административным влиянием бывшей в то время губернаторской команды Саратовской области была вынуждена не вредить развитию территориального хозяйствования. Например, компания СОК сумела скупить контрольный пакет акций мощнейшего предприятия «Волгомост», которое базировалось в Саратовской области, но является предприятием федерального значения и, соответственно, осуществляет работы на всей территории страны. Первоначально компания СОК декларировала стремление развивать эту компанию, но действия ее были таковы, что большинство экспертов усомнилось в этой благородной идее. Под воздействием правительства СОК пришлось реализовывать декларируемые намерения. Но за ее работой постоянно следили общественность и соответствующие органы Саратовской области, чтобы реальные действия компании и декларируемые намерения были одинаковы. Иначе говоря, социальная инфраструктура предприятий, входящих в сферу влияния компании СОК на саратовской территории, постоянно требовала определенных административных рамок и управленческого воздействия регионального правительства. Эта ситуация отражала именно тот факт, что социальная инфраструктура не функционирует позитивно, ориентируясь на интересы территории, куда вкладывается капитал, и на интересы населения данной территории.

Требуется непрерывная корректировка действий капитала в интересах региона властными административными структурами данной территории. При этом, если происходит изменение вида деятельности фирмы, оказывающей инфраструктурные услуги социального характера, необходимо не менее чем за 6–12 месяцев извещать о будущем закрытии такого инфраструктурного предприятия. При выдаче административной властью региона разрешительных документов на деятельность предприятия нового собственника, на использование им нового объекта собственности нужно вписывать в такие документы специальные инфраструктурные обременения. Эти положения позволяют иметь определенный переходный период.

Современное хозяйствование в огромной степени зависит от качества и количества инфраструктурных услуг. Мы бы даже назвали это «инфраструктурной революцией» (приходящей на смену промышленной революции), существование которой обеспечивает новыми подходами всю деятельность региона и социальную жизнедеятельность населения. Важную роль при этом должны играть соответствующие

правовые нормы, неукоснительно исполняемые всеми участниками хозяйственных процессов. Велико значение разного рода судов, которые должны объективно, а не предвзято разбираться в ситуации, не сводя ее только к хозяйственному спору субъектов. Поэтому нужны и законодательные изменения в местном и федеральном законодательстве.

Социальная инфраструктура регионов функционирует во времени и пространстве. Это означает, что одни и те же предприятия инфраструктуры в разных регионах не только взаимодействуют различно, но и имеют разные результаты такого взаимодействия с учетом времени его осуществления. Если бы заранее при оформлении прав собственности была учтена деятельность инфраструктурных предприятий на будущий достаточно длительный период, скоординирована деятельность производителей и поставщиков инфраструктурных услуг, не оказался бы столь негативным результат от отрицательных действий нового собственника инфраструктурных предприятий. Иначе говоря, необходимо постоянно учитывать прямое и обратное влияние на участников регионального хозяйствования всей цепочки взаимосвязанных последствий существования инфраструктур. Вполне приемлем кластерный анализ функционирования социальной инфраструктуры региона. Поэтому реальным становится не любой набор взаимодействий объектов социальной инфраструктуры региона, а только тот, который обеспечивают позитивное развитие кластера в целом.

Особое значение для понимания функционирования социальной инфраструктуры в регионах имеет уровень развития в них теневой экономики. Это необходимо учитывать потому, что около 90% населения страны имеют теневые дополнительные доходы. Значительная часть оборота социальных услуг оказывается теневыми способами. Доходы от такого оборота не учитываются официально, не поступают в бюджеты, не могут воздействовать на социальную сферу, социальную инфраструктуру. По данным МВД страны, доля теневой экономики в России составляет примерно 45–50%. Это означает, что и в каждой региональной экономике примерно то же самое соотношение. Наиболее сложной проблемой при этом является необходимость сокращения криминализации и коррумпированности экономики регионов. Математически такое взаимодействие объектов социальной инфраструктуры можно оценить следующим образом: радиус его не может быть больше, чем произведение осуществления элементов социальной инфраструктуры. Общей формой в таком взаимодействии может быть определенный вид стимулирования роста заработной платы работников социальной инфраструктуры региона, действенный только для конкретного времени. Для продолжения функционирования объектов социальной инфраструктуры региона



нужен поиск новых подходов. Иначе возможен перелив рабочей силы, капитала. В этом случае инфраструктура нормально развиваться не будет. Предназначение управляющих субъектов региона заключается в поиске наиболее приемлемых для данного момента форм и других параметров функционирования социальной инфраструктуры региона.

Крупные предприятия социальной инфраструктуры могут предоставлять свои услуги другим регионам, продавая их на межрегиональных рынках. Малые инфраструктурные предприятия участвуют в межрегиональном рыночном обмене

в случае высокой технологичности, работы как информационной организации. Тогда и другие регионы могут покупать такие услуги, хотя предоставляются они малыми предприятиями определенного региона. Следовательно, социальные инфраструктуры выходят на рынок, продают свои услуги на межрегиональных рынках не в силу того, большие или малые по размеру предприятия, а в зависимости от степени современности технологии, применения информационных технологий. Поэтому уровень технико-технологической развитости региона определяет специфику функционирования рассматриваемой инфраструктуры.

УДК 316.334.2 (470+571)

## НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ СОВРЕМЕННОГО РОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА

З. М. Дыльнова

Саратовский государственный университет  
E-mail: BegininalA@info.sgu.ru

В статье рассматриваются особенности модернизационных процессов в экономике и социальной сфере российского общества.

**Ключевые слова:** модернизация, запаздывающая модернизация, экономика, социальная сфера.

### Some Problems of Social and Economic Modernization of the Modern Russian Society

Z. M. Dylnova

The paper considers peculiarities of modernization processes in the economy and social sphere of the Russian society.

**Keywords:** modernization, late modernization, economy, social sphere.

При анализе состояния и тенденций развития российского общества за последние четверть века широко используются различные термины, такие как «перестройка», «обновление», «реформирование», «трансформация», «переходное общество», «кризисное развитие» и ряд других. В последнее время большинство социологов, исследовавших социальные перемены, сконцентрировали свое внимание на процессах модернизации, и тем самым понятие «модернизация» вышло на первый план. Поэтому есть необходимость более детально в нем разобраться.

Справочная и научная литература дает огромное количество толкований термина «модернизация». Не вдаваясь в пересказ разного рода значений данного понятия, отметим лишь,



что модернизация обозначает сложную совокупность перемен, происходящих в каждой части общества и направленных на совершенствование общественной системы в целом. Модернизация включает постоянные перемены в экономике, политике, образовании, социальной сфере, культуре, экологии, в сфере традиций и религиозной жизни общества. Некоторые из них меняются раньше других, но все они в той или иной мере подвержены изменениям.

Естественно, что в данном случае нас интересует процесс модернизации в социально-экономической области жизни современного российского общества.

В научной литературе появилась своеобразная летопись современного этапа российской модернизации:

2006 г. – созданы Российская венчурная компания (РВК) и Российский инвестиционный фонд информационно-коммуникационных технологий; утверждена государственная программа «Создание в Российской Федерации технопарков в сфере высоких технологий».

Июль 2007-го – постановлением правительства создана Российская корпорация нанотехнологий (Роснано); принят Закон «О российской корпорации нанотехнологий».

Август 2007-го – утверждена ФЦП «Развитие инфраструктуры nanoиндустрии в Российской Федерации» на 2008–2010 годы».

Февраль 2008-го – первый вице-премьер РФ Д. А. Медведев, выступая на Красноярском экономическом форуме, сформулировал четыре