

УДК 332.025

**ТАТЕВОСЯН ГЕОРГ МАРТИНОВИЧ**

к.э.н., ведущий научный сотрудник ФГБУН Центральный экономико-математический институт РАН, e-mail: tatevos@cemi.rssi.ru

**МАГОМЕДОВ РУСЛАН ШАРАПУТДИНОВИЧ**

ведущий инженер ФГБУН Центральный экономико-математический институт РАН, e-mail: rrmagomedov@cemi.rssi.ru

## ОПЫТ РЕАЛИЗАЦИИ ОТРАСЛЕВЫХ ПРОГРАММ ВО ФРАНЦИИ 1960–1970-Х ГОДОВ

**Аннотация. Предмет.** В настоящей статье приводится обзор программ промышленного развития, которые были реализованы в высокотехнологичных и традиционных отраслях экономики Франции в 1960-1970-х годах. Данные программы являлись инструментом реализации политики «национальных чемпионов», преследующей цель достижения экономической и технологической независимости, а также повышения национальной обороноспособности. Основное внимание уделено изучению организационно-экономического механизма этих программ, способов взаимодействия государства и бизнеса при реализации их мероприятий, а также их влиянию на внутриевропейскую интеграцию. **Метод.** В ходе данного исследования применялись общенаучные методы исследования (сравнительно-исторический и логический), позволившие на основе использования фактологического материала провести контент-анализ структуры организационно-экономического механизма рассмотренных программ. **Результаты.** Проведенный анализ показал, что отраслевые программы Франции в рассмотренный период внесли значительный вклад в повышение международной конкурентоспособности и технологической независимости французской промышленности, одновременно играя роль функциональной основы усиления внутриевропейской интеграции. Показано, что организационно-экономический механизм программ был построен на принципах государственно-частного партнерства, формирующих у частных предпринимателей устойчивые нормы поведения в обмен на предлагаемые государством стимулы. **Область применения.** Применение программно-целевых методов управления на базе системного подхода является эффективным способом решения проблем социально-экономического развития. Анализ зарубежного опыта разработки и реализации программ социально-экономического развития может оказаться полезным в целях совершенствования отечественной теории и практики государственного программирования и бюджетного реформирования, направленных на достижение стратегических целей социально-экономического развития России. **Выводы.** Рассмотренные программы носили конвенциональный характер: их положительные результаты были по большей части достигнуты благодаря соблюдению взаимных интересов и обязательств государства и бизнеса.

**Ключевые слова:** программа, проект, государственно-частное партнерство, организационно-экономический механизм.

---

**TATEVOSYAN GEORG MARTINOVICH**

Candidate of Economic Sciences, Leading Research Associate of FSBIS Central Economic-Mathematical Institute of the RAS, e-mail: tatevos@cemi.rssi.ru

**MAGOMEDOV RUSLAN SHARAPUTDINOVICH**

Lead Engineer of FSBIS Central Economic-Mathematical Institute of the RAS, e-mail: rrmagomedov@cemi.rssi.ru

## EXPERIENCE OF IMPLEMENTATION OF INDUSTRY PROGRAMS IN FRANCE IN 1960S – 1970S

**Abstract. Subject.** The present manuscript lists a review of programs of industrial development that were implemented in high tech and traditional industries of the economy of France in the 1960-1970s. These programs were instruments of implementation of the policy of "national champions" that was pursuing the goal of achieving the economic and technological independence, as well as improving the national defence potential. The main attention has been given to studying the organizational-economic mechanism of these programs, ways of interaction of the state and business when implementing their arrangements, as well as to their impact on the intra-European integration. **The method.** In the course of this study general scientific methods of research were used, such as the comparative-historical and logical methods that allowed, based on using the actual data material, to complete the content analysis of the structure of the organizational-economic mechanism of the programs discussed. **The results.** The analysis performed showed that the industry programs in France during the period studied made a significant contribution into increasing the international competitiveness and technological independence of French manufacturing at the same time playing the role of the functional foundation of strengthening the intra-European integration. It has been shown that the organizational-economic mechanism of programs was built on the principles of state-private partnership forming standard practices of behaviour among private entrepreneurs in exchange for the stimuli offered by the state. **The area of application.** Application of the result-oriented methods of management based on a systemic approach is an effective way of solving problems of social-economic development. The analysis of foreign experience of developing and implementing programs of the social-economic development may be useful in order to improve the domestic theory and practice of state programming and budget reform directed towards achieving strategic goals of the social-economic development of Russia. **The conclusions.** The programs discussed had a conventional character: their positive results were mostly achieved through following mutual interests and obligations of the state and business.

**Keywords:** a program, a project, state-private partnership, an organizational-economic mechanism

**Введение.** В последнее время в российском экономическом сообществе заметно возрос интерес к вопросам, связанным с внедрением в практику государственного управления на федеральном, субфедеральном и местном уровнях государственных (муниципальных) программ (далее — ГП). Начало данному процессу было положено принятием Программы<sup>1</sup> Правительства РФ по повышению эффективности бюджетных расходов на период до 2012 года [4], одной из главных целей которой являлось «... обеспечение более тесной увязки стратегического и бюджетного планирования ...». При этом задача повышения бюджетной эффективности в данном документе рассматривалась в качестве «составной части эффективности деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления». В соответствии с определением ГП<sup>2</sup> данным [3] ее мероприятия, которые разрабатывают и реализуют органы исполнительной власти, направлены на «достижение приоритетов и целей государственной политики в сфере социально-экономического развития и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации».

В связи с этим представляется целесообразным изучение зарубежного опыта (на примере Франции) в реализации отраслевых программ 1960-1970-х годов, направленных на развитие высокотехнологичных и модернизацию традиционных отраслей, имеющих стратегический характер для социально-экономического развития Франции, особенно на фоне обострения внутриевропейской конкуренции и технологического отставания от США.

Выбор Франции не случаен, поскольку в данной стране традиционно высокими являются как величина, так и уровень культуры присутствия государства в экономике.

Анализ французского опыта в сфере государственного управления промышленным развитием представляет особый интерес для развития российской теории и практики государственного программирования по следующим основаниям. Во-первых, начиная с Первой мировой войны Франция последовательно проводила политику огосударствления, т. н. «этатизацию»

<sup>1</sup> Распоряжение Правительства РФ от 30.06.2010 № 1101-р (ред. от 07.12.2011) «Об утверждении Программы Правительства РФ по повышению эффективности бюджетных расходов на период до 2012 года».

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 02.08.2010 № 588 (ред. от 17.07.2015) «Об утверждении Порядка разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации».

целых отраслей экономики. Во-вторых, с приходом к власти в 1958 году правительства де Голля доктриной, определяющей как внутреннее социально-экономическое развитие, так и внешнеполитический курс Франции, становится «дирижизм» (от франц. «diriger» — управлять, руководить), провозглашающий укрепление национального суверенитета и независимости на основе внутренних источников развития [5, с. 13]. В итоге современная Франция является страной с развитой системой долгосрочного экономического программирования, в которой социально-экономическое развитие происходило в рамках четырех- или пятилетних планов. И, наконец, в-четвертых, происходившие в рассматриваемый период структурные изменения французской экономики испытывали серьезное влияние развивающейся региональной (внутриевропейской) интеграции.

Все вышеперечисленное, очевидно, является весьма актуальным для современной России, поскольку: в российской экономике высока доля государственной собственности; в связи с ростом международной напряженности, введением санкций, падением цен на углеводородные энергоносители и девальвацией национальной валюты назрела необходимость в смене модели экономического развития с ориентацией на импортозамещение и внутренние источники роста; проводимый в рамках бюджетной реформы курс на «опрограммирование» бюджетов всех уровней бюджетной системы РФ выдвигает требование повышения качества разработки и реализации государственных программ с учетом эффективности участия России в ряде региональных и экономических интеграционных объединений (СНГ, Евразес, ШОС, БРИКС, АСЕАН).

В качестве объекта настоящего исследования выбраны французские национальные программы 1960-1970-х годов развития высокотехнологичных (проект «Конкорд» и план «Калькюль») и традиционных (черная металлургия и судостроение) отраслей экономики.

Цель исследования заключается в изучении организационно-экономического механизма данных программ, понимаемого как принципы, инструменты (меры государственной поддержки) и механизмы взаимодействия государства и бизнеса.

Детализация рассматриваемых программных мероприятий преследует цель изучения механизмов обратной связи при возникновении проблем их реализации. Показано, что на основе принципа обратной связи происходит корректировка общего курса промышленной политики.

Также уделено внимание специфике программных мероприятий в традиционных и высокотехнологичных отраслях экономики в зависимости от характера решаемых ими задач и их общественной значимости.

### **Проект создания сверхзвукового пассажирского авиалайнера «Конкорд»**

Исходя из необходимости преодоления сложившегося после завершения Второй мировой войны технологического отставания Великобритании и Франции от США, правящими кругами этих стран во второй половине 1950-х годов были инициированы национальные программы разработки сверхзвукового пассажирского авиатранспорта.

В октябре 1956 года по инициативе Королевского авиационного центра (Royal Aircraft Establishment) в штаб-квартире Министерства поставок, гражданской авиации и транспорта в Лондоне состоялось совещание с участием представителей 13 британских авиапромышленных предприятий. Целью данного мероприятия являлась выработка стратегии развития гражданского авиастроения. В качестве государственной поддержки производителям авиапрома были выплачены компенсации убыточным проектам на общую сумму 140 млн долл.

5 ноября 1956 года в г. Фарнборо, в штаб-квартире Королевского авиационного центра, состоялось первое совещание Комитета по созданию сверхзвукового транспортного авиатранспорта (Supersonic Transport Aircraft Committee) с участием представителей правительства, бизнеса и авиаперевозчиков. Главная цель Комитета — подготовка исследовательского отчета, обосновывающего осуществимость разработки и целесообразность производства сверхзвукового пассажирского авиалайнера, призванного составить конкуренцию американским дозвуковым пассажирским авиалайнерам Boeing-707 и DC-8.

Подготовленный в начале 1959 года отчет во многом был основан на трудах выдающегося немецкого специалиста по аэродинамике Дитриха Кюхеманна (Dietrich Kuchemann), утверждавшего, что разработка сверхзвукового пассажирского авиалайнера с тонким дельтовидным крылом вполне возможна. Впоследствии перед смертью Кюхеманн вспоминал, что

«единственным "грязным" (rubbish) местом отчета, по поводу которого он испытывал угрызения совести, была оценка величины издержек разработки проекта» [11, р. 74]. Более того, следует отметить, что отчет не содержал оценки социальных последствий данного проекта. Этому во многом способствовало отсутствие в Великобритании законодательства о свободе информации, благодаря чему секретность и анонимность являлись основными средствами для достижения правительственных решений, которые в противном случае едва прошли бы общественную экспертизу.

Одной из основных причин жизнеспособности проекта в Великобритании являлось его мощное политическое лобби, что обеспечило преемственность в отраслевом министерстве сторонников проекта в течение всего времени его подготовки и реализации. Вместе взятые они представляли собой команду единомышленников, критикующих Казначейство за узкое понимание национальных интересов Британии и его попытки дать проекту исключительно коммерческую оценку [11, р. 77].

Возглавив в 1960 году Министерство гражданской авиации, Питер Торникрофт (Peter Torneuroft) сделал США предложение о сотрудничестве, но американцы отклонили его, так как сомневались в технической осуществимости британского проекта. Следует отметить, что в ту пору тремя крупнейшими авиапроизводителями США (Boeing, Lockheed Martin, McConnell Douglas) осуществлялись собственные разработки сверхзвукового пассажирского авиалайнера. Но в отличие от Великобритании и Франции, где данному проекту был придан статус национальных программ, американские компании сосредоточили свои усилия на разработке новых поколений дозвуковых пассажирских самолетов, а работы по «сверхзвуку» осуществлялись на уровне лабораторий. Также следует упомянуть, что общественные слушания по проекту «Боинга», предусматривающему разработку титанового сверхзвукового пассажирского авиалайнера вместимостью 250 пассажиров, развивающего скорость 3 маха (3000 км/ч), привели к его сворачиванию в 1971 году [11, р. 79].

Это обстоятельство явилось дополнительным стимулом к англо-французскому сотрудничеству. 29 ноября 1962 года в Лондоне было заключено Англо-французское соглашение о разработке сверхзвукового авиалайнера (Supersonic Aircraft Agreement), предусматривающее равное участие партнеров в расходах по проекту, оцениваемых в 150–170 млн ф. ст.

Уникальность соглашения заключалась в том, что оно содержало положение, согласно которому в случае выхода одного из участников из соглашения в одностороннем порядке, он был обязан возместить все издержки по разработке проекта, понесенные другим участником [16, р. 81]. Более того, соглашение не содержало определения максимальной величины совокупных издержек, а также условий переоценки и прекращения проекта, являясь фактически безотзывным обязательством [14]. Решающую роль в заключении соглашения сыграла новая политика Франции под руководством Ш. де Голля, направленная на самостоятельный политический и экономический курс, не зависящий от США.

Проект «Конкорд» был завершен в 2003 году. Его результатом явилось производство 16 серийных экземпляров, из которых в коммерческой эксплуатации находилось 14 единиц, разделенных поровну между национальными перевозчиками Англии (British Airways) и Франции (Air France). При этом имели место: увеличение (по сравнению с первоначально заявленной оценкой) срока разработки самолета с 8 до 14 лет; удорожание стоимости разработки самолета со 150–170 млн ф. ст. до 1,2 млрд ф. ст.; удорожание стоимости серийного самолета с 10 млн долл. (в ценах 1970 года) до 72 млн долл. (в ценах 1980 года) [14, с. 150].

В итоге проект был признан коммерчески несостоятельным. Выделяются три группы причин: политические, технические, маркетинговые.

Политическая ангажированность проекта, соображения национального престижа, стремление посредством совместной реализации обеспечить вхождение в Общий рынок привели к тому, что интересы экономической эффективности отошли на задний план, а колоссальные расходы на проект послужили для Британии своего рода платой за вступление в Общий рынок.

Технические проблемы происходили из существенной разницы между целями гражданской и военной авиаций. Если для последней скорость являлась важнейшей характеристикой, обеспечивавшей превосходство в бою, то для гражданской авиации стратегическими ориентирами

являлись комфорт и безопасность полетов, экономичность и экологичность, особенно в части предельно допустимого уровня шума. Технические решения давались очень тяжело. Так, например, увеличение массы авиалайнера требовало увеличения мощности двигателя, что, в свою очередь, встречало сопротивление со стороны требования уменьшения шума.

Удорожание объяснялось следующими факторами: 1/3 — инфляция, 1/5 — переоценка из-за ошибок в первоначальных расчетах; 1/3 — дополнительные конструкторские задачи, связанные со структурой контрактов с разработчиками [9, с. 148].

Коммерческий провал проекта «Конкорд» был также связан со слабым маркетингом, начиная со стадии формирования прогноза сбыта и заканчивая практикой заключения договоров. Прогноз продаж в 150–500 авиалайнеров к 1970 году не оправдался. Отзыв предварительных заказов не предусматривал штрафных санкций, тогда как американские авиапроизводители вели работу с потенциальными клиентами, выясняя их предпочтения, и приступали к производству при наличии твердого обещания покупки.

Представляется, что наиболее важным фактором коммерческого провала проекта «Конкорд» было ошибочное мнение о стратегии развития гражданского самолетостроения, в соответствии с которым предполагалось создать новый «сверхзвуковой» рынок, основываясь только на одном конкурентном преимуществе — скорости. При этом не были учтены факторы уменьшения стоимости авиаперевозки, повышения комфорта, являющиеся существенными для среднего класса, ставшего основным потребителем рынка пассажирских авиаперевозок. В результате проект не создал нового рынка, а претендовал на сегмент уже существующего, испытывая серьезную конкуренцию со стороны новых поколений дозвуковых авиалайнеров.

Тем не менее было бы ошибочным подходить к оценке данного проекта с точки зрения лишь экономической эффективности [20]. Отрицательные коммерческие результаты «Конкорда»-проекта являются ничтожной платой за существенные достижения «Конкорда»-межгосударственной программы, а именно:

- улучшение англо-французских дипломатических отношений и расширение функциональной основы общеевропейской интеграции;
- возрастание национального (и общеевропейского) престижа;
- технологический задел (были приобретены уникальные компетенции, а также разработаны технологии, на которые существовал отложенный спрос);
- дальнейшее успешное развитие европейской гражданской авиации (концерн Aerospatiale, в который вошла Sud Aviation, вместе со Spesma являются основными участниками Airbus Group), в результате которого удалось составить серьезную конкуренцию Boeing;
- возрастание доли экономической и технологической независимости и, следовательно, устойчивости французской экономики.

### **Проект создания счетно-решающих устройств (план «Калькюль»)**

В 1950-е годы компьютерная отрасль во Франции в отличие от Великобритании была развита слабо, а власти не придавали ее развитию особого значения. Как результат, в конце 1950-х годов производство универсальных компьютеров во Франции было разделено между тремя компаниями: французским филиалом IBM, Machines Bull и SEA [9, с. 152]. В это же время в США стартовали проекты по созданию суперкомпьютера, в первую очередь для военных нужд, и государство щедро субсидировало эти проекты ввиду их высокой затратности. Во Франции аналогичный проект осуществлялся компанией Machines Bull, крупнейшим французским производителем компьютеров, выпустившей в 1960 году полностью за счет собственных средств инновационную модель суперкомпьютера Gamma 60. Субсидирование разработки суперкомпьютеров, в первую очередь в США и Великобритании, было основано на убеждении, что они создают технологическую базу для производства многоцелевых компьютеров с высоким потенциалом коммерческих продаж. Но так как французские власти не придавали развитию компьютерной индустрии особого значения, Machines Bull, не имеющая ни средств для развития проекта, ни линейки продуктов для коммерциализации передовых технологий, стала испытывать серьезные финансовые затруднения [8, с. 153].

В 1964 году произошел ряд событий, заставивших изменить политику властей. Сначала американская компания General Electric (GE) приобрела компанию Machines Bull, занимав-

шую второе (после IBM) место по объему национальных продаж, несмотря на безуспешные попытки правительства Франции расстроить сделку путем поощрения поглощения Bull двумя французскими компьютерными компаниями. Объединенная GE-Machines Bull сняла с производства две модели, принадлежавшие Machines Bull. Затем компания IBM выпустила семейство компьютеров System 360, что угрожало усилить ее доминирующие позиции в мире. Окончательная точка в вопросе о создании независимой национальной компьютерной отрасли Франции была поставлена решением правительства США блокировать продажу двух суперкомпьютеров модели Control Data 6600 Французской атомной энергетической комиссии (ФАЭК) с целью предотвращения развития французского проекта создания водородной бомбы [9, с. 195].

Ответом на данные события стал четырехлетний (1966–1971 годы) правительственный План развития компьютерно-информационных технологий (Plan Calcul, далее — План), частью которого являлось создание независимой национальной компьютерной индустрии и связанных с ней научно-исследовательских и образовательных мероприятий. Для реализации заложенных в Плане целей был специально создан аппарат Уполномоченного по информатике (Délégué à l'Informatique) с прямым подчинением премьер-министру. В его задачи входило создание национальной компьютерной компании на основе частного капитала, ее финансирование и обеспечение преференциальных закупок [10, с. 75–76]. В результате объединения трех подразделений компаний — Compagnie Generale d'Electricite (CGE), CSF и Schneider — была создана компания Compagnie Internationale pour l'Informatique (далее — СИ).

Правительством также были предприняты шаги по обеспечению СИ национальным поставщиком электронных компонентов. С этой целью был разработан очередной План развития электронных компонентов (Plan Composant), в соответствии с которым субсидии стали доступны для производителя полупроводников (компания Cosem, являвшейся подразделением CSF). Контроль над Cosem позже приобрела Thomson, в результате чего была образована Sescosem — «национальный чемпион» в производстве полупроводников, представлявшем жизненно важный сектор электронной промышленности.

Кроме того, правительство создало компанию по производству периферийных устройств (Système et Peripheriques Associé aux Calculateurs, SPERAC), учредило правительственную лизинговую компанию для финансирования закупок продукции СИ, а также Национальный исследовательский институт в сфере информатизации и автоматизации (Institut de Recherche d'Informatique et d'Automatisme, IRIA).

Основной принцип плана «Калькюль», равно как и других гранд-проектов эпохи де Голля, заключается в «наступательном протекционизме» [11, с. 14]. В соответствии с последним «суверенное государство создает способы аккумуляции научных и финансовых ресурсов. Оно предоставляет будущим национальным чемпионам гранты, обеспечивает рынок сбыта посредством государственных закупок и предотвращает иностранное проникновение».

Ж. Помпиду в период своего президентства (1969–1974 годы) в целом поддерживал промышленную политику, начатую де Голлем, но проявлял больший прагматизм и был менее одержим идеей независимости Франции от США.

К 1971 году цели плана «Калькюль» были далеки от реализации: СИ все еще имела очень маленькую долю национального рынка, на котором доминировала IBM. Производство компьютеров по большей части было основано на заимствованных технологиях, все еще не удалось наладить производство полностью совместимой линейки продуктов.

Для обновления ассортимента продукции была необходима дальнейшая государственная поддержка, что и было обеспечено в рамках второй очереди плана «Калькюль» (1971–1975 годы). В это время появилась возможность решения проблемы внутриевропейскими силами. Немецкая Siemens присутствовала в отрасли со своими компьютерами, но к началу 1960-х годов они устарели, и их доля на немецком рынке не превышала и 5 %.

В 1964 году Siemens подписала лицензионное соглашение и договор о поставке с американской RCA и начала продавать ее модель Spectra под своим именем. Однако после того, как в 1971 году IBM представила обновленную версию своей модели System 360, RCA решила уйти из отрасли, и Siemens обратилась к СИ как к альтернативному поставщику. Более того, Siemens обратилась к правительству Франции с планом о партнерстве, к которому позже при-

соединилась голландская Philips.

Этот альянс, названный Unidata, выглядел многообещающим с точки зрения европейской кооперации, но с самого начала его работе мешали разногласия партнеров в организационно-стратегических вопросах.

Возможным решением могла бы стать реорганизация альянса в самостоятельную компанию, но так как французская доля в такой компании не могла бы превысить 25 %, это было неприемлемо для правительства Франции. Тогда правительство и бизнес-сообщество Франции решили возобновить переговоры с Bull с целью выхода на американский рынок, чему способствовало следующее развитие событий. Владеющая последней General Electric не сочла для себя возможным конкурировать с IBM и в 1970 году, получив одобрение французского правительства, продала свое компьютерное подразделение, включая Bull, другой американской компании Honeywell. Последняя выразила готовность участвовать в новой французской компании, в которой большинство голосов принадлежит французам. В соответствии с Соглашением, подписанным в 1975 году (в пору президентства Ж. Д'Эстена), был сформирован союз СИ — Honeywell — Bull (далее — СНВ), в котором Honeywell владела 47 % акций, а оставшаяся доля принадлежала правительству Франции и CGE (двое других акционеров — СИ, Thomson и Shneider — покинули компанию). В результате Unidata распалась в декабре 1975 года.

Администрация Ж. Д'Эстена согласилась поддерживать альянс в течение 4 лет, надеясь на его дальнейшую самостоятельность. Промышленная политика в целом в этот период была сфокусирована на:

- концепции рыночных ниш (la politique des créneaux), т. е. поиске тех секторов, где французские компании имели реальную возможность завоевать значимую долю мирового рынка;
- стимулировании производственной кооперации с американскими компаниями, например, в производстве полупроводников.

Так, вместо того чтобы всецело полагаться на Thomson, правительство ввело в отрасль новых игроков (например, Matra — конкурент Thomson в производстве военной электроники и St Gobain — крупная промышленная группа, основной производитель стекла и промышленных материалов, для которой это была новая отрасль с лучшими возможностями роста), часть из которых создали совместные предприятия с американскими производителями.

Промышленная политика администрации Ж. Д'Эстена была больше сконцентрирована на НИР, проводимых в государственных исследовательских институтах, на финансировании коммерческих прототипов, государственных закупках [12, с. 41].

Продолжению либерализационных преобразований в промышленной политике Франции помешал кризис 1973–1974 годов. Так, несмотря на прогресс, достигнутый в первые годы существования альянса СНВ, разногласия между акционерами, возникшие в 1979 году, угрожали существованию компании, что заставило правительство вмешаться. Решением стал вывод из альянса компании CGE как основного неправительственного акционера и ее замены компанией St Gobain. Расчет был в том, чтобы повысить этим способом коммерческую жизнеспособность проекта. Однако вскоре после появления St Gobain последовало резкое сокращение доходов, вызвав необходимость дальнейшей государственной поддержки.

В 1981 году в ходе реструктуризации национальной промышленности, предпринятой администрацией новоизбранного президента Франции Ф. Миттерана, государство приобрело контрольный пакет акций в СНВ, и уже переименованная компания СИ-Bull стала единственным игроком одной из 12 национализированных отраслей французской промышленности.

В 1986 году, после того как Honeywell продала свой компьютерный бизнес во Франции своему партнеру Bull, доля последней в компании СИ-Bull возросла до 61,5 %. Кроме того, СИ-Bull заполучила клиентскую базу Honeywell.

Неформальная политика преференциальных государственных закупок продукции компании СИ, предусмотренная 1-м этапом плана «Калькюль», была продолжена гарантированными правительственными закупками в качестве основного элемента его 3-го этапа (1976–1980 годы). В 1970-х годах получила дальнейшее продолжение Программа развития производства компонентов для электронной промышленности, что выразилось в существенной финансовой поддержке национального «чемпиона» в области производства полупроводников — компании Sescosem. В 1977 году, после того как в Японии стартовал национальный проект по развитию

производства больших интегральных схем, Франция запустила подобную четырехлетнюю программу (Plan Circuits Intègres).

Оценивая результаты напряженных и многолетних усилий правительства Франции в компьютерной индустрии, следует признать, что они все же были довольно скромными. Так, в период 1972–1980 годов доля IBM на французском рынке уменьшилась незначительно, с 58 % до 52 %, тогда как аналогичный показатель для СНВ в 1980 году составлял 31 %.

Значительное влияние на достижение поставленных в плане «Калькюль» целей оказала реакция французского общества на внедрение информационных технологий. Дело в том, что второй этап плана (1971 год) предполагал автоматизацию публичного сектора и проникновение компьютерной обработки данных на все уровни экономики и общества. Это вызвало мощный общественный резонанс и привело к созданию в ноябре 1974 года знаменитой Французской национальной комиссии по обработке данных (информатике) и гражданским свободам (Commission National de l'Informatique et des Libertes, CNIL). В результате развитие информационных технологий во Франции, начиная с 1970 года, происходило на фоне совершенствования национального законодательства в сфере защиты персональных данных и информационной безопасности [13], что, вероятно, негативно отразилось на реализации целей плана «Калькюль» в части государственных закупок компьютеров для публичного сектора. План «Калькюль» был реализован, но получил во Франции разные, в том числе противоречивые, оценки. Французская пресса оценивала результаты его реализации как успешные в отношении военной продукции и неудачные — в отношении гражданской [2].

В целом в отношении плана «Калькюль» вполне справедливы следующие выводы [15]:

– в отраслях с распыленной структурой конечных пользователей и минимальным влиянием на них государства французский вариант промышленной политики посредством «гранд-проектов» не оправдался;

– обнаружилось несоответствие целей государства, заинтересованного в развитии суперкомпьютера для военных нужд, с интересами частных фирм, нацеленных на коммерческий вариант;

– организационно-экономическим механизмом плана «Калькюль» не было предусмотрено использование функциональных барьеров, позволявших защищать национальные фирмы от сверхмощных компаний США, что значительно повлияло на его экономическую эффективность.

### **Национальная программа поддержки судостроительной отрасли**

После окончания Второй мировой войны встал вопрос о рационализации отраслевой структуры экономик стран Западной Европы. На этот процесс значительное влияние оказали политические мотивы. Последнее объясняет значительные масштабы государственного вмешательства в экономику. Государственное регулирование было направлено на изменение межсекторных направлений инвестиций и размещение трудовых ресурсов (labor deployment). На региональном уровне изменения в отраслевой структуре и условиях предложения рабочей силы должны были стимулировать работодателей к применению стратегий, обеспечивающих стабильное предложение рабочей силы, тем самым решая проблему занятости в регионе [14, с. 9].

Первые послевоенные годы во Франции были отмечены резким ростом промышленного производства. В период 1949–1963 годов ежегодные темпы прироста промышленного производства составляли 5,3 %, что было сопоставимо с периодом промышленного бума накануне Первой мировой войны и периодом 1924–1929 годов, предшествовавшим Мировому экономическому кризису 1929 года.

В то же время рост промышленного производства происходил в условиях дефицита рабочей силы. Так, в период 1946–1949 годов численность рабочей силы в стране увеличилась только на 1,6 % — с 19,4 до 19,7 млн чел.

В особом положении оказалась судостроительная промышленность. После окончания Второй мировой войны эта традиционная отрасль французской экономики еще долго находилась в состоянии депрессии. Отрасль была представлена многочисленными слабыми, неконкурентоспособными фирмами. Высоки были издержки производства, отсутствовали средства на проведение научных исследований.

Особое значение судостроительной промышленности для Франции имеют исторические корни. На протяжении длительного исторического периода сила и мощь французского государства в значительной степени были неразрывно связаны с развитием его военного и торгового флота. Поэтому начиная с первой половины XVII века судостроение становится одним из главных объектов заботы государства [19].

Промышленная политика Франции в судостроительной отрасли характеризовалась двумя этапами. Сразу после войны правительство предоставило отрасли кредиты на реконструкцию разрушенных верфей. Далее судостроительная промышленность стала одним из основных бенефициаров первого национального модернизационного плана и получила щедрую помощь от государства в виде субсидий с целью повышения ее конкурентоспособности. Это позволило производителям отрасли реализовать свои модернизационные планы и привлечь дополнительную рабочую силу для развития путем улучшения условий трудовых договоров. В период 1948–1960-х годов объем производства в отрасли (тоннаж спущенных на воду судов) увеличился втрое, существенно выросла численность занятых [14, с. 9]. На второй стадии промышленной политики, начатой в 1960 году, государство прекратило субсидирование некоторых компаний с целью стимулирования реорганизации отрасли посредством слияний и ликвидаций.

К 1968 году число верфей в отрасли было сокращено с 16 до 8. В этом же году для поддержки отрасли правительство заключило договор с отраслевой ассоциацией, предполагающий совместные усилия по ее развитию. В результате реформирования отрасли на предприятиях были увеличены и стабилизированы уровни объемов производства, а также достигнута продуктовая стандартизация, что сделало возможным заключение долгосрочных трудовых договоров со специалистами и более глубокое по сравнению с прошлым внутрифирменное разделение труда.

Государство взяло на себя ряд обязательств [2]. Прежде всего, правительство обязалось организовать слияние всех мелких фирм в две мощные компании, способные решать проблемы технического прогресса. Правительство пообещало обеспечить отрасль государственными заказами и оказать помощь в проведении научно-исследовательских работ. Важной гарантией было установление твердых цен на продукцию отрасли.

Прямая помощь судостроителям со стороны государства заключалась в обязательстве покрывать издержки производства продукции в виде субсидий в размере 10 %. Были установлены льготы посредством освобождения от налогов на поставки материалов и оборудования для судостроительной промышленности. Были обещаны льготные кредиты.

Судостроители со своей стороны обязались увеличить производство и экспорт, не уменьшать занятость в отрасли.

Государство не только выполнило свои обязательства в полном объеме, но и оказало дополнительную помощь отрасли. Было профинансировано 16 % издержек производства вместо обещанных 10 %.

Программа была выполнена, традиционная отрасль спасена и потом уже вошла в колею нормальной работы.

### **Программа повышения конкурентоспособности черной металлургии**

Французское индикативное планирование заметно повлияло на послевоенное развитие сталелитейной промышленности (далее — СЛП). Государством были предприняты усилия по ее реорганизации, сопровождаемые в период 1949–1962 годов финансовой помощью и ценовым контролем.

Во Франции сталелитейная промышленность была объявлена приоритетной отраслью экономики и в обмен на государственные займы побуждалась, а иногда и принуждалась, следовать директивам правительства в сфере ценообразования, регионального развития и модернизации.

Отличительной особенностью взаимоотношений государства и власти во французской СЛП в рассматриваемый период являлся принцип «государственного контроля без государственной собственности» [18, с. 504–507]. Как следствие, во Франции вплоть до середины 1960-х годов цены на готовую продукцию СЛП и, соответственно, рентабельность были одни-

ми из самых низких в ЕОУС при высоком уровне долговой нагрузки. Ценовой контроль был компенсирован низкопроцентными правительственными займами на развитие. В рамках Первого национального плана Франции 1947–1952 годов («план Моне»), предусматривавшего реорганизацию и модернизацию СЛП, в отрасль были инвестированы значительные средства, большая часть из которых была обеспечена государственными кредитами в рамках Плана Маршалла. В период 1948–1956 годов около 75 % компаний отрасли принимали участие в слияниях и поглощениях. Эти активные реструктуризационные процессы, происходившие накануне образования Европейского объединения угля и стали (ЕОУС годы) и вплоть до образования ЕЭС (годы), были направлены на достижение французскими компаниями конкурентоспособности по отношению к более производительным и более крупным немецким компаниям.

Тем не менее в период рецессии, в начале 1960-х годов, СЛП Франции все еще страдала от серьезных структурных проблем, что порождало сомнения в достижении ею международной конкурентоспособности.

Интенсивность и масштаб правительственных мер по реорганизации СЛП Франции возросли в 1966 году, когда в докладе отраслевой ассоциации предпринимателей было отмечено значительное отставание Франции от своих конкурентов в производительности и размерах предприятий.

Переговоры между СЛП и правительством, в которых отраслевая торгово-промышленная ассоциация играла лидирующую роль, завершились принятием пятилетнего комплексного Плана реорганизации СЛП (le Plan Professionnel, 1966–1971), целью которого являлось повышение эффективности и, соответственно, международной конкурентоспособности отрасли. Необходимость государственного вмешательства обосновывалась в плане следующими причинами:

– СЛП — стратегическая отрасль промышленности, обеспечивающая поставки в другие важные сектора экономики страны;

– СЛП обеспечивает значительную долю занятости отдельных районов страны;

– реорганизация СЛП требует таких значительных инвестиций, которые не под силу компаниям отрасли в силу высокой долговой нагрузки.

В период действия плана в СЛП было инвестировано 1,212 млрд долл., из которых 574 млн долл. (47,4 %) было профинансировано посредством займов, предоставленных правительственным Фондом социально-экономического развития (Fonds de Development Economique et Social, (FDES), учреждено в 1948 году). В соответствии с планом процентная ставка составляла 3 % в течение первых пяти лет и 4 % — в течение оставшегося срока кредита. Следует отметить, что целью Фонда являлось финансирование инвестиций, предусмотренных пятилетними планами развития. Причем на долю сектора «промышленность и услуги» приходилось чуть более 7 % от общих расходов, из которых доля СЛП увеличивалась от менее 30 % в 1948 году до 44 % к середине 1970-х годов [19, с. 344–350].

О повышенном внимании французского правительства к СЛП также свидетельствует тот факт, что ее доля в правительственной кредитной программе в 1960–1970-е годы превышала долю валового выпуска СЛП в ВВП Франции (в 1974 году, соответственно, более 3 % и 2,1 %).

Кроме того, с 1958 года для французских экспортеров действовала экспортная субсидия, представлявшая собой положительную разницу при переучете векселей стальных экспортеров на 1,5 % ниже нормального уровня. Несмотря на то, что первоначально это являлось временной и чрезвычайной мерой в ответ на политический и экономический кризис 1958 года, впоследствии она была увеличена и распространена также на внутренних поставщиков, несмотря на активное противодействие Европейской комиссии.

После окончания плана в 1971 году основная часть финансовой помощи правительства СЛП была направлена на единственный проект — строительство комбината листового проката в Фор-сюр-Мер и европорта «Юг» (Europort South), являвшегося крупнейшим морским портом Франции. Проект «вырос» из намерения компании Sacilor, крупнейшего производителя стали в Лотарингии, построить на побережье завод. Французское правительство, занятое комплексной программой промышленного развития Средиземноморского района с центром в

Марселе, добилось от компании размещения завода на юге. Когда Sacilor начала испытывать серьезные финансовые трудности вследствие рецессии 1970–1971 годов, правительство совместно с ассоциацией производителей стали убедили другого крупного производителя, компанию Usinor, принять участие в предприятии.

В период 1971–1975 годов объем инвестиций в СЛП составил около 4 млрд долл., что более чем в 3 раза превысило аналогичный показатель в период 1966–1970 годов (в 2,3 раза — в постоянных ценах), из которых на проект в Фор-сюр-Мер было затрачено 1,6 млрд долл. (40 %). Правительство предоставило заем в размере 385 млн долл. непосредственно компании Solmer и по 83,5 млн долл. — родительским компаниям на модернизацию их заводов на севере Франции и в Лотарингии. Компании Solmer также был предоставлен 25-летний заем по ставке 6,75 % в год, что соответствовало условиям по более краткосрочным кредитам в евродолларах для первоклассных банков в 1970–1971 годы. Более того, Solmer была освобождена от уплаты НДС и местных налогов, она также приобрела участок под промышленную застройку ниже рыночной стоимости.

В 1976 году СЛП получила правительственные займы на сумму 300 млн долл. по ставке 9,75 % годовых, что является базисной ставкой Фонда для всех заемщиков.

Совокупный объем инвестиций в СЛП в период 1948–1975 годов составил 8,4 млрд долл., из которых на долю заимствований из Фонда пришлось 1,5 млрд долл. (17,7 %). Около 3 млрд долл. было привлечено частными финансовыми группами, которые были созданы либо тесно связаны с различными торговыми ассоциациями СЛП. Так, существенная доля инвестиций была профинансирована посредством выпуска облигаций, эмитированных сталелитейными компаниями в сотрудничестве с Группой металлургической промышленности (Groupement de l'Industrie Siderurgique). Эта частная организация была учреждена в 1946 году и состояла из 50 обогатительных и металлургических компаний, на которые приходилось 95 % продаж в отрасли. В сфере финансов одной из ее функций являлось предоставление компаниям отрасли гарантий под привлекаемые у финансовых учреждений займы. Но ее основной функцией являлось размещение облигационных займов на рынках капитала. Деятельность данной организации способствовала распределению риска среди компаний с различным уровнем финансовой устойчивости.

Французское государство полностью выполнило свои обязательства по финансированию программы. Это, в свою очередь, способствовало привлечению значительных финансовых средств частных компаний, занятых в отрасли. Все-таки небогатые отечественные компании всех своих обязательств не выполнили. Предприниматели вложили в программу меньше 60 % от намеченного. Тем не менее программа в целом была достаточно успешно реализована.

В результате оснащения предприятий новейшей техникой существенно повысилась производительность труда. Это позволило при сокращении занятости в черной металлургии достигнуть намеченного уровня объема производства. Следует отметить, что, хотя производительность труда во Франции существенно возросла, в середине 1960-х годов затраты труда на производство 1 т стали в Западной Германии, основного конкурента Франции, были существенно ниже (9,9 ч/1т против 12,5 ч/1т).

Тем не менее относительно скромные успехи французов, подкрепленные серьезными мерами государственной поддержки, все-таки позволили металлургической отрасли сосуществовать с более конкурентоспособными странами БЕНИЛЮКС и ФРГ.

Благодаря реорганизации СЛП Франции к 1980 году более 70 % национального объема производства стали было сосредоточено в двух крупнейших компаниях — Usinor и Sacilor [19].

Оценивая результаты реализации рассмотренных государственных программ Франции в традиционных отраслях экономики, необходимо отметить, что:

– посредством программ развития государство создает национальную корпоративную систему как систему взаимодействующих хозяйствующих субъектов, для чего инициирует диалог с отраслевыми ассоциациями;

– посредством различных форм финансовой поддержки государство стимулирует процессы реорганизации хозяйствующих субъектов с целью достижения эффектов экономии от масштаба, скорости и координации, что способствует достижению лучшей управляемости хозяй-

ственными процессами;

– правительственная финансовая помощь может быть расценена как компенсация снижения рентабельности отрасли ввиду ее высокой социальной значимости и значительного мультипликационного эффекта, оказываемого на смежные отрасли;

– государственная поддержка традиционных отраслей представляет собой синтез промышленной, региональной политики и социальной политики в сфере занятости.

В целом развитие промышленной политики Франции в послевоенный период было последовательным и носило эволюционный характер [1,12]. Основными целями первого, восстановительно-модернизационного, этапа (1946 — сер. 1950-х годов) было восстановление:

1. Продовольственной безопасности.

2. Производственной инфраструктуры и разрушенных производственно-технологических связей в восьми ключевых отраслях промышленности. Большую роль на данном этапе играли мероприятия по повышению производительности труда и стимулированию предприятий к реорганизации посредством слияний. Технологическая политика в этот период была основана на заимствованиях.

И только успешно завершив фазу восстановления, на фоне благоприятной макроэкономической конъюнктуры стал возможен переход ко второй стадии (1960–1970-е годы) структурных преобразований в промышленности Франции, направленной на повышение ее конкурентоспособности и преодоление технологической зависимости от США.

#### Литература

1. Зоидов К. Х. *Экономическая эволюция и эволюционная экономика*. — М.: ИПР РАН. — 2003. — 156 с.
2. Кузнецов В. И. *Механизм государственно-монополистического регулирования французской экономики*. М.: Наука. 1979. — 286 с. Зоидов К. Х. *Экономические кризисы: причины, последствия, пути преодоления*. — М.: ИПР РАН. — 2004. — 208 с.
3. *Постановление Правительства РФ от 02.08.2010 № 588 «Об утверждении Порядка разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации»*.
4. *Распоряжение Правительства РФ от 30.06.2010 № 1101-р «Об утверждении Программы Правительства РФ по повышению эффективности бюджетных расходов на период до 2012 года»*.
5. Сироткин В. Г. *История Франции: Пятая Республика: Учеб. пособие для вузов по спец. «История»*. — М.: Высш. шк., 1989. — 199 с.
6. Талапина Э. В. *Правовая защита персональных данных во Франции // Право. Журнал Высшей школы экономики*. — 2012. — № 4. — С. 152–162.
7. Cohen E. *Industrial Policies in France: The Old and the New. Journal of Industry, Competition and Trade, December. 2007. Vol. 7. Issue 3. P. 213–227*.
8. Смирнов А. В. *Задача прогнозирования спроса на пассажирские авиaperезовозки*. // *Научный вестник МГТУ ГА / серия Менеджмент, экономика, финансы*. — 2006. — № 104. — С. 146–152.
9. Flamm K. *Creating the Computer: Government, Industry and High Technology. USA, Washington: Brookings Institution Press. 1988. 282 p.*
10. *French Shipbuilding Industry / Официальный сайт GlobalSecurity.org [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.globalsecurity.org/military/world/europe/fr-shipbuilding.htm>, свободный*. — Загл. с экрана.
11. Gillman P. *Supersonic Bust: The Story of the Concorde. The Atlantic Monthly, Digital edition, January, 1977, volume 239, No. 1. P. 72–81. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.theatlantic.com/past/docs/issues/77jan/gillman.htm>; <http://www.theatlantic.com/past/docs/issues/77jan/gillman2.htm>, свободный*. — Загл. с экрана.
12. *History of steelmaking / Официальный сайт компании ArcelorMittal [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.arcelormittalinfrence.com/our-business/historyofsteelmaking.aspx?sc\\_lang=en](http://www.arcelormittalinfrence.com/our-business/historyofsteelmaking.aspx?sc_lang=en), свободный*. — Загл. с экрана.
13. Leonard B. *U.S. industrial competitiveness: a Comparison of Steel, Electronics and Automobiles. USA, Darby: Diane Publishing. 1981. 208 p.*
14. Lorenz E. H. *Labor supply and the employment strategies of French and British shipbuilders (1890 to 1970) / Working paper No. 132, January, 1990: Kellogg Institute (at the University of Notre Dame), South Bend, USA. 36 p. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://kellogg.nd.edu/publications/workingpapers/WPS/132.pdf>, свободный*. — Загл. с экрана.
15. Meny Y., Wright V., Rhodes M. *The Politics of Steel: Western Europe and the Steel Industry in the Crisis Years (1974–1984)*. Berlin, New York: Walter de Gruyter. 1986. 820 p.
16. Owen G. *Industrial policy in Europe since the Second World War: What has been learnt? / ECIPE occasional paper, No. 1, 2012. Belgium, Brussels, 59 p. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ecipe.org/app/uploads/2014/12/OCC12012-revised.pdf>, свободный*. — Загл. с экрана.
17. Sandholtz W. *High-Tech Europe: The Politics of International Cooperation. USA, Oakland: University of California Press. 1992. 340 p.*
18. *The United States steel industry and its international rivals: trends and factors determining international competitiveness / Staff Report of the Bureau of Economics to the U.S. Federal Trade Commission, november,*

- 1977, 600 p. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.ftc.gov/sites/default/files/documents/reports/u.s.steel-industry-and-its-international-rivals-trends-and-factors-determining-international/197711steelindustry.pdf>, свободный. — Загл. с экрана.
19. Watkins T. *The Concorde Supersonic Transport* / Официальный сайт Университета штата Калифорния в Сан Хосе [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.sjsu.edu/faculty/watkins/concorde.htm>, свободный. — Загл. с экрана.
20. Woolley P. K. *A cost-benefit analysis of the Concorde project*. *Journal of Transport Economics and Policy*. 1972. Vol. 6. No. 3. P. 225–239.
21. Ziegler J. N. *Governing ideas: strategies for innovation in France and Germany*. USA, Ithaca (NY): Cornell University Press. 1997. 255 p.

### References:

1. The Russian Federation governmental prescription No. 1101-p (30.06.2010) «On adoption of the RF governmental program On improving the efficiency of the budgetary expenditures till the year of 2012».
2. The RF governmental resolution No. 588 (02.08.2010) «On adoption the Procedures of elaboration, implementation and efficiency estimate of the RF governmental programs».
3. Sirotkin V. G. *The history of France: The Fifth Republic* / V. G. Sirotkin. Moscow: High school. 1989. 199 p.
4. Gillman P. *Supersonic Bust: The Story of the Concorde* / P. Gillman // *The Atlantic Monthly* digital edition. 1977. Volume 239 (January). No. 1. P. 72–81. [An electronic resource]. Access mode: <http://www.sjsu.edu/faculty/watkins/concorde.htm>, free. Heading from the screen.
5. Watkins, T. *The Concorde Supersonic Transport* / T. Watkins. – The University of California in San Hose [An electronic resource]. Access mode: URL: <http://www.sjsu.edu/faculty/watkins/concorde.htm>, free. Heading from the screen.
6. Smirnov A. V. *The problem of forecasting the demand on the passenger air traffic* / A. V. Smirnov // *Scientific bulletin of MGTU GA: Management, Economics and Finance series*. 2006. No. 104. P. 146–152.
7. Woolley P. K. *A cost-benefit analysis of the Concorde project*. / P. K. Woolley // *Journal of Transport Economics and Policy*. 1972. Vol. 6. No. 3. P. 225–239.
8. Flamm K. *Creating the Computer: Government, Industry and High Technology* / K. Flamm. Washington: Brookings Institution Press. 1988. 282 p.
9. Leonard B. *U. S. industrial competitiveness: a Comparison of Steel, Electronics and Automobiles* / B. Leonard. Darby: Diane Publishing, 1981. 208 p.
10. Sandholtz W. *High-Tech Europe: The Politics of International Cooperation* / W. Sandholtz. Oakland: University of California Press. 1992. 340 p.
11. Owen G. *Industrial policy in Europe since the Second World War: What has been learnt?* / G. Owen // *ECIPE occasional paper*. 2012. No. 1. Belgium, Brussels. 59 p. [An electronic resource]. Access mode: <http://www.ecipe.org/app/uploads/2014/12/OCC12012-revised.pdf>, free. Heading from the screen.
12. Ziegler J. N. *Governing ideas: strategies for innovation in France and Germany* / J. N. Ziegler. - USA, Ithaca (NY): Cornell University Press, 1997. 255 p.
13. Talapina E. V. *The legal safety of data in France*. / E.V. Talapina // *Law: The High school of economics' journal*. 2012. No. 4. P. 152–162.
14. Kuznetsov V. I. *The mechanism of state-monopolistic control of the French economy* / V. I. Kuznetsov. M.: Science. 1979. 286 p.
15. Cohen E. *Industrial Policies in France: The Old and the New* / E. Cohen // *Journal of Industry, Competition and Trade*. 2007. Vol. 7 (December). Issue 3. P. 213–227.
16. Lorenz E. H. *Labor supply and the employment strategies of French and British shipbuilders (1890 to 1970)* / E. H. Lorenz // *Working paper № 132 (January) of the Kellogg Institute (at the University of Notre Dame)*. USA, South Bend, 1990. 36 p. [An electronic resource]. Access mode: <https://kellogg.nd.edu/publications/workingpapers/WPS/132.pdf>, free. Heading from the screen.
17. *French Shipbuilding Industry* / *The GlobalSecurity.org* [An electronic resource]. Access mode: <http://www.globalsecurity.org/military/world/europe/fr-shipbuilding.htm>, free. Heading from the screen.
18. Meny Y., Wright V., Rhodes M. *The Politics of Steel: Western Europe and the Steel Industry in the Crisis Years (1974-1984)* / Y. Meny, V. Wright, M. Rhodes. - Berlin, New York: Walter de Gruyter. 1986. 820 p.
19. *The United States steel industry and its international rivals: trends and factors determining international competitiveness*. / *Staff Report of the Bureau of Economics to the U.S. Federal Trade Commission*. 1977. November. 600 p. [An electronic resource]. Access mode: <https://www.ftc.gov/sites/default/files/documents/reports/u.s.steel-industry-and-its-international-rivals-trends-and-factors-determining-international/197711steelindustry.pdf>, free. Heading from the screen.
20. *History of steelmaking* / *ArcelorMittal Company* [An electronic resource]. Access mode: [http://www.arcelormittalinfrence.com/our-business/historyofsteelmaking.aspx?sc\\_lang=en](http://www.arcelormittalinfrence.com/our-business/historyofsteelmaking.aspx?sc_lang=en), free. Heading from the screen.
21. Zoidov K. Kh. *Economic crises: causes, consequences, ways of overcoming*. M.: MEI RAS. 2004. 208 p.
22. Zoidov K. Kh., *Economic evolution and evolutionary Economics*. M.: MEI RAS. 2003. 156 p.