

УДК 321.022

**Бутаков П.В.**

*Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова  
119991, г. Москва, Ленинские горы, д. 1, Российская Федерация*

## РЕАЛИЗАЦИЯ КРУПНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ КАК ЧАСТЬ СОВРЕМЕННОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ

### АННОТАЦИЯ

В данной статье рассматривается место реализации крупных инфраструктурных проектов в системе инструментов государственной промышленной политики. Анализируются воззрения на данную проблематику как классиков экономико-политической мысли, так и современных исследователей. Даётся краткий анализ мирового опыта реализации крупных инфраструктурных проектов и их влияния на промышленное развитие. Делается вывод, что реализация крупных инфраструктурных проектов является важной составляющей частью государственной промышленной политики.

### КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

государственная промышленная политика, крупные инфраструктурные проекты, индустриализация, экономическое развитие.

**P. Butakov**

*Lomonosov Moscow State University  
1, Leninskie Gory, Moscow 119991, Russian Federation*

## IMPLEMENTATION OF LARGE INFRASTRUCTURE PROJECTS AS A PART OF MODERN STATE INDUSTRIAL POLICY OF RUSSIA

### ABSTRACT

This article describes the place of large infrastructure projects in the system of the state industrial policy. The views on this issue of both the classics of economic and political thought and of contemporary researchers are analyzed. A brief analysis of the world experience in the implementation of large infrastructure projects and their impact on the industrial development is given. It is concluded that the implementation of large infrastructure projects is an important part of the state industrial policy.

### KEY WORDS:

state industrial policy, large infrastructure projects, industrialization, economic development.

Одной из актуальных задач, стоящих перед Российской Федерацией в настоящее время, является создание современного высокотехнологического промышленного комплекса, обеспечивающего устойчивый экономический рост и состояние хозяйственной независимости. Отсутствие самодостаточного промышленного комплекса делает государство беззащитным перед внутренними и внешними угрозами национальной безопасности [1, с. 50]. Исходя из этого, задача формирования государственной промышленной политики, адекватной современным реалиям, является одной из ключевых для политической науки.

Под промышленной политикой подразумевается комплексное воздействие государства на экономическую деятельность с целью создания (воссоздания) и успешного функционирования промышленного сектора народного хозяйства, способного в полной мере обеспечить потребности населения и состояние национальной безопасности и характеризующегося высоким технологическим уровнем, диверсифицированностью и конкурентоспособностью [4].

Отказ от активной промышленной политики при проведении структурных реформ в России в 90-х гг. XX в. обусловил существенные деиндустриализацию и примитивизацию реального сектора экономики [16, с. 211]. Реакцией научно-экспертного сообщества на угрозы национальной безопасности, вызванной потерей хозяйственного суверенитета, стал поиск моделей государственной промышленной политики, адекватной рыночной экономике, при этом позволяющей проводить реиндустриализацию на новом технологическом укладе. Примером международной экспертной площадки, объединяющей ряд крупных экспертов, стал Московский экономический форум, проводящийся ежегодно [7]. Среди принимавших в нём участие – Р.С. Гринберг, Ю.Ю. Болдырев, С.Д. Бодрунов, А.В. Бузгалин, Р.И. Нигматулин, В.И. Якунин и др.

Государство обладает многочисленным арсеналом методов промышленной политики [2, с. 50], однако вопрос места реализации крупных инфраструктурных проектов в системе формируемой промышленной политики Российской Федерации остаётся дискуссионным. Рядом исследователей, стоящих на позициях нелиберальной направленности [18], подвергается сомнению необходимость реализации крупных инфраструктурных проектов. В качестве контраргументов выдвигаются тезисы большой стоимости, экономической некупаемости, вероятного превышения бюджета на стадии реализации, а также коррупционных рисков.

Термин «инфраструктура» был введён в науку в 1943 г. американским учёным П. Розенштейном-Роданом, предложившим следующее определение: инфраструктура – это совокупность всех условий окружающей среды, необходимых для того, чтобы частная промышленность была в состоянии сделать «первый рывок» [21, р. 202]. Известный исследователь территориального планирования А.Е. Пробст определил следующие функции инфраструктуры: 1) фундамент для развития отраслей хозяйства; 2) база, обслу-

живающая отрасли производства и обеспечивающая их функционирование и развитие; 3) база для дальнейшего хозяйственного освоения территорий и создания на них соответствующих производственно-территориальных комплексов [17]. В федеральном законе от 31 декабря 2014 г. № 488-ФЗ «О промышленной политике» дано следующее определение промышленной инфраструктуры – совокупность объектов недвижимого имущества, объектов транспортной инфраструктуры и коммунальной инфраструктуры, необходимых для осуществления деятельности в сфере промышленности [12]. В комплексе инфраструктуры можно выделить следующие базовые компоненты: транспортную инфраструктуру, энергетическую инфраструктуру, а также телекоммуникационные сети и информационные технологии.

Инфраструктурные проекты – это инвестиционные проекты, направленные на создание, модернизацию и расширение объектов инфраструктуры. В качестве особой категории инфраструктурных проектов выделяют т. н. крупные инвестиционные проекты, или мегапроекты, т. е. инфраструктурные проекты стоимостью более 1 млрд. долларов, которые привлекают большое общественное внимание или затрагивают политические интересы из-за существенных прямых и косвенных последствий для общества, окружающей среды и государственного бюджета [8, с. 180].

Мировой опыт реализации крупных инфраструктурных проектов свидетельствует, что не экономика вытягивает инфраструктуру, а инфраструктура – экономику [20, с. 200]. Примеры влияния реализуемых инфраструктурных проектов на промышленное и социальное развитие прослеживаются на материале как отечественного, так и зарубежного опыта.

Идея строительства транссибирской магистрали не встретила однозначной поддержки среди современников. Известно высказывание генерала Андреевича, выражающее мнение широкого ряда экспертов того периода: «сибирская железная дорога ... бесполезная для 999 из 1000 человек местных обывателей, безусловно вредна для государства». Однако реализованный проект Транссиба определил дальнейшее освоение и развитие Сибири и Дальнего Востока, а также позволил сохранить единство страны во время Гражданской войны. По сегодняшний день население на территории этого макрорегиона тяготеет к районам прохождения железной дороги.

Успех первых пятилеток в СССР связан с созданием энергетической инфраструктуры согласно плану ГОЭЛРО (Государственная электрификация России). ГОЭЛРО была комплексным планом развития не только энергетической отрасли, но и всего народного хозяйства. Мощность построенных электростанций составила в 1935 г. 4076 тыс. кВт при плане 1750 тыс. кВт и начальных мощностях 189 тыс. кВт (по состоянию на 1913 г.) План ГОЭЛРО был выполнен на 233% [15]. В итоге к началу Великой Отечественной войны Советский Союз превратился в страну, способную производить любой вид промышленной продукции, доступной в то время человечеству [2, с. 280].

Имеется мировой опыт создания территориальных государственных корпораций для инфраструктурного развития макрорегионов в Соединённых Штатах Америки. Примером может являться крупнейшая американская государственная корпорация территориального развития – Администрация реки Теннесси (Tennessee Valley Authority), созданная Франклином Рузвельтом в 1933 г. Целью этой корпорации были инвестиции в инфраструктуру долины и её быстрая модернизация. В середине XX в. в долине реки Теннесси за государственный счёт был создан мощнейший гидроэнергетический кластер, изменивший облик этих некогда аграрных районов юга США [3, с. 220].

В современном мире примером положительного влияния крупных инфраструктурных проектов на макроэкономическое развитие является впечатляющий экономический рост Китайской Народной Республики. Если в России с начала 2000-х гг. объём инвестиций в инфраструктуру составляет 1–2% ВВП, то в Китае этот показатель составляет до 8–10% [22]. Значительная часть этих средств идёт на развитие сети высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ). Если к началу 2000-х гг. в КНР полностью отсутствовали линии ВСМ, то к 2011 г. Китай стал мировым лидером по протяжённости ВСМ, а к 2016 г. протяжённость китайских ВСМ превысила суммарную протяжённость во всех странах мира и составила 22 тыс. км [13].

Развитие ВСМ даёт впечатляющий мультипликативный эффект. По оценкам экспертов, в России на каждый вложенный в ВСМ рубль экономика получит 1,48 рубля [14]. В настоящее время в Российской Федерации отсутствуют выделенные линии для высокоскоростного железнодорожного движения. Среди стран с развитой железнодорожной сетью Россия в настоящее время является, пожалуй, единственной осуществляющей полномасштабные перевозки на совмещённой инфраструктуре [10, с. 35]. Формирование в России выделенной сети ВСМ предусмотрено Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 г., а также Прогнозом социально-экономического развития страны до 2030 г. Согласно Генеральной схеме развития сети железных дорог России, предполагается строительство 4253 км линий ВСМ и 6942 км линий скоростных магистралей. Строительство новой железнодорожной магистрали Москва – Казань протяжённостью 770 км с максимальной скоростью движения до 400 км/ч является первым этапом организации высокоскоростного движения в России. Реализация проекта позволит удовлетворить растущий спрос населения семи регионов России: Москвы, Московской, Владимирской, Нижегородской областей, Республики Чувашии, Республики Марий Эл и Республики Татарстан. Реализация проектов ВСМ позволит получить экономические и социальные эффекты не только в железнодорожном транспорте, но и в других отраслях экономики [19, с. 132].

Несмотря на дефицит инфраструктурных инвестиций, в современной России реализован ряд крупных инфраструктурных проектов, что позволяет сделать вывод об их влиянии на промышленное развитие. Была создана ин-

фраструктура для проведения саммита «Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество» (АТЭС) в 2013 г. во Владивостоке, XXII Олимпийских и XI Паралимпийских зимних игр 2014 г. в г. Сочи, построена железнодорожная ветка Обская – Бованенково и др. К крупным инфраструктурным проектам современной России можно отнести: развитие порта Усть-Луга; прокладку нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО) и др. Проводится расшивка узких мест Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, строится транспортный переход через Керченский пролив и т. д.

Организация XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 г. в г. Сочи стала одним из наиболее масштабных инфраструктурных проектов в России за последние 20 лет [6, с. 18]. Были не только построены непосредственно спортивные объекты, но и модернизирована инфраструктура огромного региона, включающего в себя юг Краснодарского края. Олимпиада явилась мощным фактором экономического роста, а также создания рабочих мест.

Другим значимым инфраструктурным проектом современной России является портово-промышленный кластер Усть-Луга. Основой проекта является порт Усть-Луга, а его драйвером – Усть-Лужский индустриальный парк, где основными инвесторами станут предприятия по глубокой переработке углеводородов, а сателлитные компании будут являться звеньями их производственных цепочек. В индустриальном парке планируется кластерное размещение групп взаимосвязанных предприятий, использующих как сырьевые грузопотоки порта Усть-Луга, так и продукты их глубокой многоступенчатой переработки, в том числе предприятий сектора полимеров. Усть-Лужский индустриальный парк создаёт предпосылки для превращения этой территории в крупнейший международный производственно-логистический центр в Северо-западном регионе России. Значение указанного мегапроекта объясняется выгодным географическим положением и сочетанием как транспортно-логистической, так и производственной деятельности. Реализация проекта позволит обеспечить дополнительный социально-экономический эффект за счёт объединения инфраструктуры морского порта, транспортно-логистических и промышленных предприятий [9].

Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. поставлена задача развития транспортной инфраструктуры в регионе с целью обеспечения лидерства России в транспортном использовании Арктики. Крупнейшим проектом в России по добыче, производству и поставкам сжиженного природного газа является «Ямал СПГ» (проектируемая мощность составляет 16,5 млн. тонн в год на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения). В рамках реализации проекта создаётся транспортная инфраструктура, включающая морской порт и аэропорт Сабетта, расположенные на северо-востоке полуострова Ямал. Создаваемый международный транспортно-инду-

стриальный узел станет основной движущей силой для развития Северного морского пути и всей центральной части Арктики [11, с. 90]. Строительство нового морского порта Сабетта уже обеспечивает работой 650 предприятий из 55 регионов России [5]. В результате реализации указанного проекта ожидается существенная активизация Северного морского пути.

Краткий анализ мирового исторического и современного опыта реализации крупных инфраструктурных проектов показывает, что современная экономика представляет собой систему хозяйствования, эффективное функционирование и инновационное развитие которой обеспечивается состоянием её инфраструктуры. Несмотря на существенные риски (которые минимизируются качеством государственного управления), реализация крупных инфраструктурных проектов является действенным инструментом государственной промышленной политики.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Бутаков П.В. Кредитно-финансовое регулирование в промышленной политике Российского государства // Россия 2030 глазами молодых учёных. М.: Научный эксперт, 2012. С. 50–56.
2. Бутаков П.В. Национальная промышленная политика России: история идей и практические шаги // Вестник Российской нации. 2010. № 5–6. С. 269–284.
3. Бутаков П.В. Определение оптимальной организационно-правовой формы субъекта государственной арктической политики как задача для комплексного инфраструктурного развития Российской Федерации // Философия хозяйства. 2015. № 6. С. 218–221.
4. Бутаков П.В. Необходимость применения активной промышленной политики в условиях современной России [Электронный ресурс] // Ломоносов–2010: материалы Международного молодёжного научного форума. М.: МАКС Пресс, 2010. 1 элэрон. опт. диск (CD-ROM).
5. Выступление Губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрия Николаевича Кобылкина на Коллегии Минэнерго России 2017 [Электронный ресурс]. URL: <https://minenergo.gov.ru/node/7723> (дата обращения: 11.11.2017).
6. Жуков А.Н. Мегапроектирование как инструмент реализации стратегии социально-экономического развития южного федерального округа: возможности и ограничения // Научные ведомости. Серия: История. Политология. Экономика. Информатика. 2011. Вып. 19. № 13 (108). С. 15–21.
7. Итоговые материалы Московского экономического форума – 2016. 25 лет рыночных реформ в России и мире. Что дальше? [Электронный ресурс]. URL: [http://me-forum.ru/materials/Materials\\_MEF\\_2016.pdf](http://me-forum.ru/materials/Materials_MEF_2016.pdf) (дата обращения: 11.11.2017).
8. Кекелева С.В. Мегапроект как инструмент реализации инновационного подхода в социально-экономическом развитии России // Социальные и гуманитарные знания. 2016. Т. 2. № 3. С. 178–186.

9. Макрушина Е.А. Роль портово-промышленного кластера Усть-Луги в пространственном развитии региона // *Науковедение: интернет-журнал*. 2016. Т. 8. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-portovo-promyshlennogo-klastera-ust-lugi-v-prostranstvennom-razvitii-regiona> (дата обращения: 11.11.2017).
10. Мишарин А.С. Развитие скоростного и высокоскоростного сообщения в Российской Федерации. М.: Всероссийский институт научной и технической информации РАН, 2014. 298 с.
11. Негреева В.В. Абаркина Д.В. Ямал СПГ: новые риски и возможности Российского ТЭК в Арктике // *Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент*. 2016. № 4. С. 88–94.
12. Федеральный закон от 31.12.2014 № 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации» // *Российская газета*. 2015. 12 янв.
13. Отправление каждые 84 сек.: китайские поезда движутся со скоростью Китая // *Жэньминь жибао онлайн*. 2017. 20 окт. URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1020/c31518-9282754.html> (дата обращения: 11.11.2017).
14. Оценка крупных инфраструктурных проектов Задачи и решения: доклад Центра стратегического развития, 2013 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.rzd.ru/dbmm/download?col\\_id=121&id=71716&load=y&vp=1](http://www.rzd.ru/dbmm/download?col_id=121&id=71716&load=y&vp=1) (дата обращения: 11.11.2017).
15. План электрификации РСФСР: доклад VIII съезду Советов Государственной комиссии по электрификации России. 2-е изд. М., 1955. 660 с.
16. Постиндустриализм. Опыт критического анализа / В.И. Якунин и др. М.: Научный эксперт, 2012. 288 с.
17. Пробст А.Е. Проблемы размещения социалистической промышленности. М.: Экономика, 1982. 215 с.
18. Фливбьорг Б., Брузелиус Н., Ротенгаттер В. Мегапроекты и риски: Анатомия амбиций. М.: Альпина Паблишер, 2014. 288 с.
19. Якунин В.И. В будущее России – с высокой скоростью. М.: Научный эксперт, 2012. 216 с.
20. Якунин В.И. Не экономика вытягивает инфраструктуру, а инфраструктура экономику // *Экономика для человека: социально-ориентированное развитие на основе прогресса реального сектора: материалы Московского экономического форума* / под ред. П.С. Гринберга, К.А. Бабкина, А.В. Бузгалина. М.: Культурная революция, 2014. С. 200–203.
21. Rosenstein-Rodan P.N. Problems of Industrialisation of Eastern and South-Eastern Europe // *The Economic Journal*. 1943. Vol. 53. No. 210/211. P. 202–211.
22. Russia's Infrastructure at the Crossroad – The Key to Modernization // *US-RBC White Paper*. Washington DC, 2010. P. 8–9.

## REFERENCES

1. Butakov P.V. [Financial regulation in the industrial policy of the Russian state]. In: *Rossiya 2030 glazami molodykh uchenykh* [Russia 2030 through the eyes of young scientists]. Moscow, Scientific expert Publ., 2012, pp. 50–56.
2. Butakov P.V. [The national industrial policy of Russia: history of ideas and practical steps]. In: *Vestnik Rossiiskoi natsii* [Bulletin of the Russian Nation], 2010, no. 5–6, pp. 269–284.



3. Butakov P.V. [Determination of the optimum organizational-legal form as the subject of the state Arctic policy as a challenge for integrated infrastructure development of the Russian Federation]. In: *Filosofiya khozyaistva* [Philosophy of the economy], 2015, no. 6, pp. 218–221.
4. Butakov P.V. [Necessity of active industrial policy in modern Russia]. In: *Lomonosov–2010: materialy Mezhdunarodnogo molodezhnogo nauchnogo foruma* [Lomonosov–2010: materials of the International youth scientific forum], Moscow, MAKS Press Publ., 2010. 1 CD-ROM.
5. *Vystuplenie Gubernatora Yamalo-Nenetskogo avtonomnogo okruga Dmitriya Nikolaevicha Kobylkina na Kollegii Minenergo Rossii 2017* [The speech of Dmitry Kobylkin, Governor of the Yamalo-Nenets Autonomous district, at the Collegium of the Ministry of energy, 2017]. Available at: <https://minenergo.gov.ru/node/7723> (accessed: 11.11.2017).
6. Zhukov A.N. [Megaproduction as an instrument of realization of the socio-economic development strategy in the Southern Federal district: possibilities and limitations]. In: *Nauchnye vedomosti. Seriya: Istoriya. Politologiya. Ekonomika. Informatika* [Scientific bulletins. Series: History. Political science. Economy. Computer science], 2011, vol. 19, no. 13 (108), pp. 15–21.
7. *Itogovy materialy Moskovskogo ekonomicheskogo foruma – 2016. 25 let rynochnykh reform v Rossii i mire. Chto dal'she?* [Summarizing materials of the Moscow economic forum, 2016. 25 years of market reforms in Russia and the world. What is next?]. Available at: [http://me-forum.ru/materials/Materials\\_MEF\\_2016.pdf](http://me-forum.ru/materials/Materials_MEF_2016.pdf) (accessed: 11.11.2017).
8. Kekeleva S.V. [The mega-project as a tool of realization of the innovative approach in economic and social development of Russia] In: *Sotsial'nye i gumanitarnye znaniya* [Social and Humanitarian Knowledge], 2016, vol. 2, no. 3, pp. 178–186.
9. Makrushina E.A. [The role of the port-industrial cluster in Ust-Luga in the spatial development of the region]. In: *Naukovedenie: internet-zhurnal* [Science studies: an Internet journal], 2016, vol. 8, no. 2. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-portovo-promyshlennogo-klastera-ust-lugi-v-prostranstvennom-razvitii-regiona> (accessed: 11.11.2017).
10. Misharin A.S. *Razvitie skorostnogo i vysokoskorostnogo soobshcheniya v Rossiiskoi Federatsii* [The development of high-speed services in the Russian Federation]. Moscow, All-Russian Institute for Scientific and Technical Information of the RAS Publ., 2014. 298 p.
11. Negreeva V.V., Abarkina D.V. [Yamal LNG: new risks and opportunities of Russian fuel and energy complex in the Arctic] In: *Nauchnyi zhurnal NIU ITMO. Seriya: Ekonomika i ekologicheskii menedzhment* [Scientific journal of NIITMO. Series: Economics and Environmental Management], 2016, no. 4, pp. 88–94.
12. [Federal law dated 31.12.2014 no. 488-FZ "On industrial policy in the Russian Federation"]. In: *Rossiiskaya gazeta*, 2015, January 12.
13. [Departing every 84 sec.: Chinese trains are moving at the speed of China]. In: *Zhen'min' zhibao online*, 2017, October 20. Available at: <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1020/c31518-9282754.html> (accessed: 11.11.2017).
14. *Otsenka krupnykh infrastrukturykh proektov Zadachi i resheniya: doklad*



*Tsentra strategicheskogo razvitiya*, 2013 g. [Assessment of large infrastructure projects Challenges and solutions: Report of the Center for strategic development, 2013]. Available at: [http://www.rzd.ru/dbmm/download?col\\_id=121&id=71716&load=y&vp=1](http://www.rzd.ru/dbmm/download?col_id=121&id=71716&load=y&vp=1) (accessed: 11.11.2017).

15. *Plan elektrifikatsii RSFSR: doklad VIII s'ezdu Sovetov Gosudarstvennoi komissii po elektrifikatsii Rossii* [The plan of electrification of the RSFSR: Report of the VIII Congress of the Soviets of the State Commission for electrification of Russia]. Moscow, 1955. 660 p.

16. Yakunin V.I. et al. *Postindustrializm. Opyt kriticheskogo analiza* [Post-industrialism. Experience of critical analysis]. Moscow, Scientific expert Publ., 2012. 288 p.

17. Probst A.E. *Problemy razmeshcheniya sotsialisticheskoi promyshlennosti* [Accommodation problems of socialist industry]. Moscow, Economy Publ., 1982. 215 p.

18. Flivb'org B., Bruzelius N., Rotengatter V. *Megaproekty i riski: Anatomiya ambitsii* [Megaprojects and risks: Anatomy of ambition]. Moscow, Al'pina Publisher Publ., 2014. 288 p.

19. Yakunin V.I. *V budushchee Rossii – s vysokoi skorost'yu* [In the future of Russia – with a high speed]. Moscow, Scientific expert Publ., 2012. 216 p.

20. Yakunin V.I. [Not the economy pulls the infrastructure and the infrastructure of the economy]. In: Grinberg R.S., Babkin K.A., Buzgalin A.V., eds. *Ekonomika dlya cheloveka: sotsial'no-orientirovannoe razvitie na osnove progressa real'nogo sektora: materialy Moskovskogo ekonomicheskogo foruma* [Economics for humans: socially-oriented development based on the progress of the real sector: proceedings of the Moscow economic forum]. Moscow, Cultural revolution Publ., 2014, pp. 200–203.

21. Rosenstein-Rodan P.N. Problems of Industrialisation of Eastern and South-Eastern Europe. In: *The Economic Journal*, 1943, vol. 53, no. 210/211, pp. 202–211.

22. Russia's Infrastructure at the Crossroad – The Key to Modernization. In: *USRBC White Paper*. Washington DC, 2010, pp. 8–9.

## ДАТА ПУБЛИКАЦИИ

Статья поступила в редакцию 16.11.2017

Статья размещена на сайте: 29.01.2018

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

*Бутаков Павел Владимирович* – аспирант кафедры государственной политики факультета политологии Московского государственного университета имени Ломоносова; e-mail: butakov-pavel@mail.ru

*Pavel V. Butakov* – postgraduate student at the Department of Political Science, Lomonosov Moscow State University; e-mail: butakov-pavel@mail.ru

**ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ / FOR CITATION**

Бутаков П.В. Реализация крупных инфраструктурных проектов как часть современной государственной промышленной политики // Вестник Московского государственного областного университета (электронный журнал). 2018. № 1. URL: [www.evestnik-mgou.ru](http://www.evestnik-mgou.ru)

Butakov P.V. Implementation of large infrastructure projects as a part of modern state industrial policy. In: *Bulletin of Moscow Region State University (e-journal)*, 2018, no. 1. Available at: [www.evestnik-mgou.ru](http://www.evestnik-mgou.ru)