

**МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
имени М.В. ЛОМОНОСОВА**

На правах рукописи

Петрова Юлия Владимировна

**Приоритеты государственной политики в отрасли
отечественного гражданского авиастроения**

Специальность 5.5.3. Государственное управление и отраслевые политики

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата политических наук

Москва – 2025

Диссертация подготовлена на кафедре истории и теории политики факультета политологии МГУ имени М.В.Ломоносова.

Научный руководитель *Кузнецов Игорь Иванович,*
доктор политических наук, доцент

Официальные оппоненты *Федякин Алексей Владимирович,*
доктор политических наук, профессор,
заведующий кафедрой «История»
Академии базовой подготовки
Российского университета транспорта

Курочкин Александр Вячеславович,
доктор политических наук, доцент,
и.о. декана факультета политологии,
профессор кафедры российской политики
Санкт-Петербургского государственного университета

Знаменский Дмитрий Юрьевич,
кандидат политических наук, доцент,
доцент кафедры государственного
управления и политических технологий
Института государственного управления и права
Государственного университета управления

Защита диссертации состоится «9» сентября 2025 г. в 16 часов 00 минут на заседании диссертационного совета МГУ.055.1 Московского государственного университета имени М.В.Ломоносова по адресу: 119234, Ломоносовский проспект д. 27 корп. 4, МГУ, учебный корпус «Шуваловский», ауд. Г-622.

E-mail: dissovet.msu@mail.ru

С диссертацией можно ознакомиться в отделе диссертаций Научной библиотеки МГУ имени М.В. Ломоносова (Ломоносовский просп., д. 27) и на сайте: <https://dissovet.msu.ru/dissertation/3502>

Автореферат разослан «___» июля 2025 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета МГУ055.1
кандидат исторических наук, доцент



М.Г. Абрамова

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. Отрасль гражданского авиастроения традиционно рассматривается как одно из условий национальной безопасности России, источник инновационных идей и технических решений, средство формирования и поддержания имиджа страны, как отрасль, обладающая наукоемкими технологиями и значительным кадровым потенциалом. Развитие отрасли авиастроения и авиации служит реализации таких целей национального развития, закрепленных соответствующим указом Президента России от 2024 года, как обеспечение технологического лидерства Российской Федерации, развитие устойчивой и динамичной экономики¹; вносит свой вклад в реализацию ряда национальных проектов; служит обеспечению связности территории страны в логике Стратегии пространственного развития РФ на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года².

В данной связи примечателен опыт предшествующих десятилетий успешного развития отрасли гражданского авиастроения, когда «вхождение в ряд авиастроительных держав СССР стало важной вехой на пути превращения Советского Союза в одно из ведущих государств планеты, выступавшего в качестве не объекта, но субъекта мировой политики»³. Тем не менее, начиная с 1990-х гг, отечественная авиационная промышленность переживает управленческий, финансово-экономический и организационно-кадровый кризис, сопряженный как с частичной потерей научно-технического потенциала и спадом производства, так и со снижением престижа авиационной сферы, что сказывается и на имидже России в мировом пространстве.

Высокий уровень политической нестабильности, ведение торговых войн и введение санкционных режимов, трансформация мировой финансовой

¹ Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2024 № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // Собрание законодательства Российской Федерации. 13.05.2024. № 20. Ст. 2584.

² Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.12.2024 № 4146-р «Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года» // Собрание законодательства Российской Федерации. 06.01.2025. № 1.

³ Мухин М.Ю. Авиапромышленность СССР в 1921-1941 годах. М.: Наука, 2006. С. 3.

архитектуры, кризис системы глобального регулирования и существенное сжатие рынка авиаперевозок ввиду пандемии COVID-19 – факторы, в последние десятилетия значительно снизившие экономическую составляющую развития отрасли гражданского авиастроения в пользу политической.

Данные обстоятельства, тем не менее, не сокращают социальное значение авиационной промышленности в современной России (обеспечение логистической связности территории страны, в т.ч. труднодоступных населенных пунктов; обеспечение занятости населения, сохранение высококвалифицированных кадров и развитие технологий; освоение Арктической зоны и др.). Кроме того, по оценкам исследователей Института народнохозяйственного прогнозирования РАН, в отрасли авиастроения мультипликативный эффект с учетом влияния импорта составляет 1,32 (без учета – 2,11), что значительно превышает показатели ряда других ключевых секторов экономики⁴. Развитие данной сферы, с учетом наличия серьезной опытно-конструкторской и производственной базы советского времени, накопленного кадрового потенциала и наличия современных отечественных разработок, сможет не только сформировать условия для производства продукции гражданского авиастроения, но и даст значительный импульс развитию смежных отраслей.

Таким образом, в рамках исследования предполагается изучение стратегий, предлагаемых различными акторами, а также механизмов принятия управленческих решений в целях реализации государственной политики в отрасли гражданского авиастроения. В связи с широким спектром задач, решаемых государственной политикой в сфере гражданского авиастроения, представляется необходимым привлечение подходов и методов современной политической науки в рамках определения приоритетов развития данной отрасли, поиска методологии прикладного политического анализа государственной отраслевой политики.

⁴ Широков А.А., Янговский А.А. Оценка мультипликативных эффектов в экономике. Возможности и ограничения // Всероссийский экономический журнал ЭКО. 2011. № 2 (440). С. 40-58.

Степень научной разработанности проблемы

Изучение государственной политики в отрасли гражданского авиастроения носит междисциплинарный характер и предполагает обращение к широкому корпусу научных работ политологического, экономического, исторического, социологического и других направлений, представленных в отечественной и зарубежной литературе; синтез различных научных подходов для более комплексного понимания специфики политико-управленческого процесса и учета многообразия факторов, влияющих на него.

В данном контексте следует отметить работы отечественных исследователей, всесторонне охватывающие теорию процесса принятия и исполнения политико-управленческих решений, особенности выработки и реализации государственной политики, – труды А.А. Дегтярева⁵, Г.Л. Купряшина⁶, В.В. Лобанова⁷, О.В. Михайловой⁸, И.Б. Орлова⁹, Л.В. Сморгунуова¹⁰, А.И. Соловьева¹¹, С.С. Сулакшина¹², В.И. Якунина¹³ и др.

Значимым аспектом изучения государственной отраслевой политики является вопрос выбора и постановки приоритетов – ключевых направлений развития, целей и задач государственной политики на средне- и долгосрочную перспективу. С опорой на работы М.С. Гусева¹⁴, В.Н. Лексина¹⁵, Б.Н.

⁵ Дегтярев А.А. Современные принципы диагностики в методологии прикладного анализа публично-государственной политики: комплексный подход // Казанский социально-гуманитарный вестник. 2018. № 2 (31). С. 28-32.

⁶ Купряшин Г.Л. Модернизация государственного управления. Институты и интересы. М.: Издательство Московского университета. 2012. 312 с.

⁷ Лобанов В.В. Государственное управление и общественная политика. СПб.: Питер. 2004. 448 с.

⁸ Михайлова О.В. Сетевые альянсы как механизм трансляции ценностей в государственном управлении // Государственное управление. Электронный вестник. 2017. № 62. С. 137-155.

⁹ Орлов И.Б. Современные теоретические и методологические доктрины (модели) государственной политики и управления // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2013. № 4 (30). С. 95-104.

¹⁰ Сморгунуов Л.В. Сетевой подход к политике и управлению // Полис: Политические исследования. 2001. № 3. С. 103-112; Сморгунуов Л.В. Политическая онтология цифровизации и государственная управляемость. М.: Аспект Пресс. 2022. 351 с.

¹¹ Соловьев А.И. Политика и управление государством: очерки теории и методологии. М.: Аспект Пресс, 2021. 252 с.

¹² Сулакшин С.С., Погорелко М.Ю., Репин И.В. Источники и основания государственных политик в России. М.: Научный эксперт, 2010. 224 с.

¹³ Якунин В.И., Сулакшин С.С., Багдасарян В.Э., Орлов И.Б., Строганова С.М. Качество и успешность государственных политик и управления. Серия «Политическая аксиология». М.: Научный эксперт, 2012. 496 с.

¹⁴ Гусев М.С. Стратегия экономического развития России – 2035: пути преодоления долгосрочной стагнации // Проблемы прогнозирования. 2023. № 2 (197). С. 18-29.

¹⁵ Лексин В.Н. Стратегическое целеполагание в структуре государственного управления // Проблемы теории и практики управления. 2017. № 5. С. 8-20.

Порфирьева¹⁶, А.А. Широва¹⁷ важно отметить наличие двух ключевых измерений проблематики изучения приоритетов государственной отраслевой политики.

Во-первых, понятие приоритетов государственной политики тесно связано со стратегическими целями развития. Речь идет о согласованных с актуальными условиями и стратегическими направлениями развития государства, ориентированных на долгосрочную перспективу ключевых целях государственной отраслевой политики, которые находят закрепление в принятых на государственном уровне профильных стратегиях, концепциях, программах, проектах, указах и т.д., в речах лиц, принимающих решения, в общественно-политическом дискурсе. Во-вторых, приоритеты государственной политики с течением времени могут трансформироваться под влиянием различных факторов (актуальных условий, позиций игроков, управленческих решений, располагаемых ресурсов и т.д.). Таким образом, с исследовательской точки зрения важно обращать внимание на отношение декларируемых и закреплённых в стратегических документах приоритетов к реальной государственно-управленческой практике, к ходу реализации государственной отраслевой политики, в т.ч. в отношении конкретных результатов, которые удастся достичь.

Государственная политика в отрасли гражданского авиастроения в значительной степени публична, а в процессе выработки и принятия решений участвует значительное количество различных государственных и негосударственных акторов, что ставит вопрос о механизмах их взаимодействия в процессе формирования и реализации государственной политики на

¹⁶ Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Социально-экономические приоритеты устойчивого развития арктического макрорегиона России // Экономика региона. 2017. № 4. С. 985-1004.

¹⁷ Широков А.А. Развитие российской экономики в среднесрочной перспективе: риски и возможности // Проблемы прогнозирования. 2023. № 2 (197). С. 6-17.

политической арене. В этой связи следует отметить работы Л.В. Сморгунова¹⁸, А.И. Соловьева¹⁹, А.Ю. Сунгурова²⁰.

В процесс выработки, принятия и реализации государственных решений включены не только имеющие официальную статусную аффилиацию с государством лица, но и представители отдельных корпоративных структур, а также носители частных интересов, в т.ч. резиденты зарубежных стран. В этом контексте отдельного внимания заслуживают научные труды, посвященные изучению неформальных практик выработки и принятия управленческих решений в государственной политике: работы М.Н. Афанасьева²¹, В.Я. Гельмана²², В.В. Волкова²³, А.И. Соловьева²⁴, А.Е. Конькова²⁵, А.В. Леденевой²⁶, Е.Ю. Мелешкиной²⁷, О.В. Михайловой²⁸ и др.

Изучение государственной политики в отдельных отраслях требует учета специфики политико-управленческого процесса в различных сферах. В то же время, в отечественной научной литературе работ, фокусирующих внимание на конкретных отраслевых политиках, представлено не много. Среди исследований – работы Г.А. Борщевского²⁹, С.И. Колесникова³⁰ (здравоохранение); В.И.

¹⁸ Публичная политика: институты, цифровизация, развитие: коллективная монография / Под ред. Л.В. Сморгунова. М.: Аспект Пресс, 2018. 384 с.

¹⁹ Соловьев А.И. Фронтальные зоны публичной политики // Политическая наука. 2021. № 3. С. 183-204.

²⁰ Сунгуров А.Ю. Публичная политика: развитие зарубежных и российских исследований // Политическая наука. 2022. № 3. С. 80-99.

²¹ Афанасьев М.Н. Клиентелизм и российская государственность. М., 1997. 301 с.

²² Гельман В.Я. Politics versus policy: технократические ловушки постсоветских преобразований. СПб.: Издательство Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2017. 38 с.

²³ Волков В.В. Силовое предпринимательство, XXI век. Экономико-социологический анализ. СПб.: Издательство Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2020. 360 с.

²⁴ Соловьев А.И. Агенты и механизмы политического господства, или как правит «выигрышная» коалиция // Полис. Политические исследования. 2024. №2. С. 96-117; Соловьев А.И. Политические инновации: очевидные смыслы и неочевидность реальности // Полис. Политические исследования. 2023. №5. С. 120-140.

²⁵ Коньков А.Е. Латентные механизмы в публичном пространстве государственной политики: подходы и интерпретации // Вестник Московского государственного областного университета. 2021. № 4; Соловьев А.И., Коньков А.Е. Латентные механизмы формирования государственной политики. М.: Аспект Пресс, 2024. 96 с.

²⁶ Ledeneva A.V. Can Russia modernise?: sistema, power networks and informal governance. Cambridge University Press, 2013. 327 p.

²⁷ Мелешкина Е.Ю. Государственная состоятельность постсоветских территориальных политий // Сравнительная политика. 2012. №1 (7). С. 118-132.

²⁸ Михайлова О.В. Сети в современном государственном управлении: конфигурации и механизмы координации // Политическая наука. 2021. № 4. С. 14-30.

²⁹ Борщевский Г.А. Государственная отраслевая политика и эффективность государственной службы (на примере отрасли здравоохранения) // Управленческое консультирование. 2018. № 9 (117). С. 11-28.

³⁰ Колесников С.И., Перхов В.И., Песенникова Е.В. О формировании общественно-частной модели организации медицинской помощи в России // АСТА BIOMEDICA SCIENTIFICA, 2021. Т. 6. № 3. С. 216-226; Демчук А.Л., Капицын В.М., Каратеев А.Ю., Колесников С.И., Емельянова Н.Н., Дашкина И.В., Пашин М.М. Возможности

Якунина³¹, А.А. Горбунова³² (транспорт); А.В. Федякина и коллектива авторов Российского университета транспорта (МИИТ) (космос)³³; Д.Ю. Знаменского³⁴ (наука и технологии); Я.И. Кузьмина, В.А. Мау, О.А. Нестерчука³⁵, Д.С. Сусловой³⁶ (образование); А.В. Сергеева (политика в сфере физической культуры); М.И. Камаловой³⁷ (молодежная политика) и др.), М.В. Вилисова³⁸, Ю.В. Синяка³⁹ и др. (топливно-энергетический комплекс РФ).

Отдельный интерес представляют работы, посвященные изучению реализации государственной политики в условиях санкционного режима и кризиса авиационной сферы, вызванного пандемией COVID-19⁴⁰. В их числе – труды, ориентированные на изучение состояния и перспектив российской авиационной промышленности, анализ механизмов и практик противостояния санкционному давлению (работы Е.А. Борковой, М.В. Карповой и Е.Э.

количественного анализа взаимосвязи тяжести пандемии COVID-19 и институциональных характеристик стран мира // АСТА BIOMEDICA SCIENTIFICA, 2021. Т. 6. № 6-2. С. 133-144.

³¹ Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: ЗАО «Издательство “Экономика”», 2006. 432 с.

³² Горбунов А.А. Железнодорожный транспорт в геополитической стратегии России. М.: Инфра-М, 2007. 371 с.

³³ Космическая политика государства: общеисторические тенденции и российские приоритеты: учебное пособие / ред. А.В. Федякин. Москва: Проспект. 2023. 368 с.

³⁴ Знаменский Д.Ю. Научно-техническая политика России в условиях внешнеполитического давления: историко-политологический анализ // Вопросы истории. 2023. № 11-1. С. 126-135.

³⁵ Нестерчук О.А. Государственная политика современной России в области высшего профессионального образования: тенденции и механизмы реализации: Дис. ... док. полит. наук. М., 2009.

³⁶ Сулова Д.В. Формирование государственной политики России в сфере высшего профессионального образования (проблемы и практики): дис. ... к.полит. наук. МГУ имени М.В. Ломоносова. Москва, 2010.

³⁷ Камалова М.И., Соловьев А.И. Государственная молодежная политика: проблемы и траектории развития в современной России // Государственное управление. Электронный вестник. 2020. № 83 [Электронный ресурс] // URL: http://e-journal.spa.msu.ru/vestnik/item/83_2020kamalova_solovyev.htm (дата обращения: 10.02.2021)

³⁸ Вилисов М.В., Назарова Ю.А. «Зеленая экономика» в контексте государственной политики постсоветских стран // Российский экономический журнал. 2018. № 1. С. 81-92.

³⁹ Синяк Ю.В. Топливо-энергетический комплекс России: возможности и перспективы // Проблемы прогнозирования. 2013. № 1. С. 4-21.

⁴⁰ Курочкин А.В., Сморгун Л.В., Кулакова Т.А., Морозова С.С., Мальцева Д.А., Никифоров А.А., Пашкус В.Ю. Политика инновационного развития российских регионов в условиях санкционного режима функционирования экономики. СПб.: ООО «Издательство РХГА», 2019. 152 с.; Кузнецов И.И., Комплеев А.В., Телин К.О., Филимонов К.Г. Стратегии западных санкций: от сдерживания социально-экономического развития до формирования новой конфигурации международных институтов // Вестник Московского университета. Серия 12: Политические науки. 2018. № 5. С. 7-33; Володенков С.В., Сидорович А.В., Щербинин А.И., Манойло А.В., Федорченко С.Н. Новые субъекты и технологии государственной политики: актуальная практика и перспективы // Журнал политических исследований. Т. 5. № 1. С. 65-91; Материалы всероссийской научной онлайн-конференции с международным участием «Государственная политика в контексте глобальных вызовов современности» (к 10-летию кафедры государственной политики факультета политологии МГУ имени М.В. Ломоносова), МГУ имени М.В. Ломоносова, 20 ноября 2020 и др.

Котелковой⁴¹, Е.А. Ефремовой⁴², В.В. Ключкова и С.С. Критской⁴³, Е.А. Капогузова⁴⁴, В.В. Лапушкина⁴⁵, А.И. Тихонова и В.Д. Артющик⁴⁶). В то же время, вопросы формирования и реализации государственной политики в сфере промышленного производства наукоемкой продукции остаются мало исследованными.

Применительно к оценке реализации государственной политики непосредственно в отрасли гражданского авиастроения в России существует ряд работ прикладного содержания. В частности, М.Г. Евдотьевой и И.В. Данилиным проведено сравнительное исследование реализации государственной политики в отрасли гражданского авиастроения на примере России и Бразилии⁴⁷. В работах О.О. Смирновой и Ю.В. Симоновой раскрыта практика долгосрочного стратегического планирования в современной России⁴⁸. Частично механизмы реализации государственной политики в отрасли гражданского авиастроения отражены в работах специалистов профильной индустрии⁴⁹.

Интерес также представляют работы историков авиации, предлагающие оригинальный взгляд на развитие политико-управленческих процессов в отрасли

⁴¹ Карпова М.В., Котелкова Е.Э., Боркова Е.А. Текущее положение и перспективы развития авиационной промышленности в условиях санкций // Экономика и бизнес: теория и практика. 2022. №12-1. С. 153-158.

⁴² Ефремова Е.А. Санкции в аэрокосмической промышленности на сегодняшний день // Вестник УМЦ. 2019. № 3 (24). С. 10-15.

⁴³ Ключков В.В., Критская С.С. Прогнозирование влияния экономических санкций на развитие российской авиационной промышленности // Проблемы прогнозирования. 2017. № 6. С. 58-68.

⁴⁴ Капогузов Е.А. Импортотависимость российской гражданской авиационной промышленности // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2022. № 58. С. 58-76.

⁴⁵ Лапушкин В.В. Особенности и перспективы развития российского гражданского авиастроения в условиях санкционного давления со стороны стран Запада. Вестник университета. 2024. № 8. С. 69-76.

⁴⁶ Артющик В.Д., Тихонов А.И. Производство перспективных авиационных двигателей семейства ПД – важный результат политики импортозамещения в авиационной промышленности // Московский экономический журнал. 2022. №1. С. 379-389.

⁴⁷ Данилин И.В., Евдотьева М.Г. Международная кооперация в гражданском авиастроении России в условиях санкций // Мировая экономика и международные отношения. 2018. №. 8. С. 88-96.

⁴⁸ Смирнова О.О., Симонова Ю.В. Отраслевые стратегии как основной элемент промышленной политики Правительства РФ и обеспечения экономической безопасности // Контурь глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2015. №5 (37). С. 33-41.

⁴⁹ Тихонов А.И. Модель комплексной реализации концепции импортозамещения в инновационной среде (на примере авиационного двигателестроения) // Вестник Московского авиационного института. 2015. № 3. С. 146-153; Соболев Л.Б. К вопросу реструктуризации Объединенной авиастроительной корпорации // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2018. №3. С. 411-426; Мантуров Д. В., Калачанов В. Д. Экономическое обоснование основных направлений организации производства наукоемкой продукции в промышленности России (на примере авиационной промышленности) // Организатор производства. 2012. №4.

гражданского авиастроения в советский период: работы М.Ю. Мухина⁵⁰, Н.Г. Бодрихина⁵¹, А.М. Вайлова⁵², П.Д. Дузя⁵³, А.Ю. Каратеева⁵⁴, Г.В. Костырченко⁵⁵, А.Н. Пономарева⁵⁶, Д.А. Соболева⁵⁷ и др., где авторы сконцентрировались на анализе отдельных составляющих выработки и реализации государственной отраслевой политики.

Изучение государственной политики в отрасли авиастроения в зарубежных странах также находится в фокусе внимания различных исследовательских направлений. Так, среди зарубежных авторов распространен политэкономический подход к концептуализации и практической реализации государственной политики в сфере гражданского авиастроения в странах мира (так, в данной логике представлены работы Д. Вертези, М. Дугана, Д. Левина, Ф. Фэ и др.)⁵⁸. В ряде работ государственная политика в отрасли авиастроения рассматривается как пример государственной инновационной политики (труды С. Бреши, Ф. Малерба, Д. Смита, М. Чжана и др.)⁵⁹, а также, учитывая специфику развития западных авиапромышленных концернов, в контексте реализации ими корпоративной политики (работы Д. Робертса, А. Певзнера, Дж. Френсиса)⁶⁰.

Особое внимание теме развития авиации и авиастроения в России уделяется в зарубежной литературе в последние годы. В частности,

⁵⁰ Мухин М.Ю. Авиапромышленность СССР в 1921-1941 годах // М.: Наука. 2006. 320 с.

⁵¹ Бодрихин Н.Г. Туполев. М.: Молодая гвардия, 2011. 455 с.

⁵² Вайлов А.М. Российские гении авиации первой половины XX века. М.: 2017. 256 с.

⁵³ Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России (июль 1914 г. – октябрь 1917 г.) М.: Машиностроение. 1986. 368с.

⁵⁴ Каратеев А.Ю. Авиационные инженеры в России и СССР. Подготовка кадров в 1909–1945 гг. М.: АИРО-XXI, 2013. 368 с.

⁵⁵ Костырченко Г.В. Наркомат авиационной промышленности накануне и в годы Великой Отечественной войны, 1939-1945 гг.: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. М., 1987. 199 с.

⁵⁶ Пономарев А.Н. Советские авиационные конструкторы. М.: Воениздат, 1990. 320 с.

⁵⁷ Соболев Д.А. История самолетов мира. М.: «Русское авиационное общество» (РУСАВИА). 2001. 680 с.

⁵⁸ Vértessy D. Interrupted Innovation: Emerging economies in the structure of the global aerospace industry // Universitaire Pers Maastricht. 2011. 309 p.; Dougan M. A political economy analysis of China's civil aviation industry. Routledge, 2016. 264 p.; Levine D. A. The Dragon Takes Flight: China's Aviation Policy, Achievements, and International Implications. Brill, 2015. 273 p.; Fai F. Sectoral Systems of Learning in Late Industrialising Nations. A study of the Chinese Civil Aviation Industry // Materials of DRUID Conference. Spain, 2013. P. 1-35.

⁵⁹ Breschi S., Malerba F. Sectoral innovation systems: technological regimes, Schumpeterian dynamics, and special boundaries. London. 1997. P. 130-156; Smith D. J., Zhang M. Linking, leveraging and learning: sectoral systems of innovation and the development of China's commercial aerospace industry // Global Business and Economics Review. 2014. № 4. P. 349-368.

⁶⁰ Roberts D.C. Entering the Civil Aircraft Industry: Business Realities at the Technological Frontier. Dog Ear Publishing, 2017. 180 p.; Francis J. G., Pevzner A. F. Airbus and Boeing: Strengths and limitations of strong states // Political Science Quarterly. 2006. № 4. P. 629-651.

исследователи из КНР анализируют санкционные механизмы давления на российскую авиастроительную отрасль в период с 2014 года, а также вводимые РФ контрсанкции⁶¹. Еще одно направление – оценка потенциала развития авиатранспортного сектора Евразии, переориентации логистических потоков в связи с закрытием для гражданской авиации неба над Украиной и югом России^{62,63}.

Анализ степени разработанности темы работы позволяет сделать вывод, что на сегодняшний день государственная политика в отрасли отечественного гражданского авиастроения еще не стала объектом специального политологического исследования. Значительная часть исследований проведена и опубликована представителями экономической и исторической специальностей, однако обобщающих работ, посвященных анализу формирования и реализации государственной политики в рассматриваемой сфере с позиции политической науки, недостаточно.

Цель и задачи исследования

Цель исследования – определить приоритеты государственной политики Российской Федерации в отрасли гражданского авиастроения на основе анализа исторического опыта и современной системы государственного управления как арены взаимодействия акторов, участвующих в выработке и реализации отраслевой государственной политики.

Задачи исследования:

1. Определить теоретико-методологические основы изучения государственной политики в отрасли гражданского авиастроения, обосновать и предложить авторское определение государственной политики в отрасли гражданского авиастроения.

⁶¹ Dapeng L., Gan R. Study on the Legitimacy of Aviation Sanctions and Countersanctions in the Conflict Between Russia and Ukraine // Journal of Beijing University of Aeronautics and Astronautics (Social Sciences Edition). 2024.

⁶² Akbarli A., Öndeş E., Gezer D. & Açikel B. The Impact of the Ukraine-Russia Conflict on the Aviation Sector: February-May 2022 // Journal of Aviation. 2022. № 6. Pp. 346-354.

⁶³ Walker R.D. For International Aviation, Russia-Ukraine War Ushers in an Era of Cost, Risk, and Uncertainty // New York University Journal of International Law and Politics. 2024. Vol. 56. № 2. Pp. 37-51.

2. Обозначить структуру государственной политики в отрасли гражданского авиастроения в Российской Федерации на современном этапе: выделить политическую, управленческую, организационно-кадровую, финансово-экономическую и экстраординарную составляющие государственной политики в отрасли гражданского авиастроения в современной России;

3. Определить этапы формирования и развития отрасли гражданского авиастроения в период с 1910-х по 2020-е гг., обозначив приоритеты и выявив основные особенности формирования и реализации государственной политики в рассматриваемой сфере на каждом временном промежутке;

4. Выделить ключевые составляющие преемственности развития отрасли гражданского авиастроения на различных этапах;

5. Обозначить основные факторы развития отрасли гражданского авиастроения России на современном этапе;

6. Определить роль и место России в развитии мировой авиационной промышленности на современном этапе;

7. Рассмотреть опыт зарубежных стран в реализации государственной политики в отрасли гражданского авиастроения;

8. Выделить возможные направления развития отрасли гражданского авиастроения в России в среднесрочной перспективе.

Объект и предмет исследования

Объект исследования – государственная политика в отрасли гражданского авиастроения России.

Предмет исследования – содержание государственной политики в отрасли гражданского авиастроения в современной России, совокупность факторов, определяющих развитие авиационной промышленности гражданского назначения, а также механизмы и практики формирования и реализации государственной политики в данной отрасли.

Хронологические рамки исследования

Хронологические рамки исследования предполагают изучение механизмов и практик формирования и реализации государственной политики в отрасли гражданского авиастроения в России в период начала становления отрасли в 1910-е гг. в Российской Империи, развития в советский и современный российский периоды вплоть до 2024 года.

Гипотеза исследования

На протяжении всего современного этапа развития отрасли гражданского авиастроения в современной России обнаруживается значительная преемственность в формировании и реализации государственной отраслевой политики с советского периода. Советская управленческая система, созданная и адаптированная под условия XX столетия, продолжает оставаться институциональной основой развития отрасли гражданского авиастроения в России XXI века, характеризуемого иными социально-политическими и экономическими условиями, что ставит вопрос о проявлении «эффекта колеи». Таким образом, гипотезой исследования является предположение, что в текущий момент времени отечественная отрасль гражданского авиастроения переживает процесс трансформации, ориентированный на отказ от практик предшествующего развития отрасли в советский период, что проявляется на политическом, управленческом, финансово-экономическом, организационно-кадровом и экстраординарном уровнях.

Научная новизна исследования

На основе анализа нормативно-правовых источников и политико-управленческой практики раскрыто содержание государственной политики в отрасли гражданского авиастроения в Российской Федерации по пяти ключевым блокам — политическому, управленческому, организационно-кадровому, финансово-экономическому и экстраординарному. Определены специфика государственной политики в отрасли гражданского авиастроения в России, а также обозначены необходимые условия ее реализации.

Разработана методология анализа государственной отраслевой политики, сочетающая методы исторического, институционального и неинституционального подходов. Предложенная рамка и инструменты исследования апробированы на примере государственной политики в отрасли гражданского авиастроения в современной России, однако могут быть применимы для анализа других видов государственной политики, выделяемых по институционально-отраслевому критерию.

В ходе работы были выделены основные подходы к периодизации развития отрасли гражданского авиастроения, представленные в научной литературе, а также предложено новое деление на этапы с опорой на оценку политико-управленческих отраслевых процессов в период с начала XX века по 2024 г. В рамках нового подхода к периодизации были выделены следующие основания: условия реализации государственной политики в отрасли гражданского авиастроения; основной приоритет развития отрасли; основной субъект развития отрасли; роль частных предпринимателей; отношения между организациями-авиапроизводителями; взаимодействие с зарубежными авиапроизводителями; положение науки, инновационное развитие; кадровая политика; массовое гражданское участие.

В рамках изучения зарубежного опыта выработки и реализации государственной политики в отрасли гражданского авиастроения были привлечены в т.ч. зарубежные базы EBSCO, Springer, CNKI, доступные в ИНИОН РАН. Ряд подготовленных зарубежными исследователями статей были введены в научный оборот в России впервые.

Теоретическая и практическая значимость исследования

Теоретическая значимость работы связана с разработкой комплексного исследовательского подхода к анализу государственной политики в отрасли гражданского авиастроения, основанного на сочетании исторического, институционального и неинституционального подходов. Схема анализа может быть применена при изучении других государственных отраслевых политик.

Практическая значимость работы обусловлена тем, что результаты исследования, в т.ч. агрегированные статистические данные, могут быть использованы представителями власти при принятии управленческих решений, ориентированных на развитие отраслей гражданского авиастроения и авиации в России. Кроме того, предложенный исследовательский подход к анализу государственной отраслевой политики может применяться в образовательном процессе при подготовке специалистов по направлению «Политология», «Менеджмент» и др.

Теоретико-методологические основания исследования

Государственная политика в отрасли гражданского авиастроения рассматривается в работе в рамках классического политико-административного подхода, что предполагает анализ формирования государственной политики, определения ее целей и приоритетов как результата взаимодействия различных акторов и субсистем – носителей определенных ценностей и интересов, – включенных в единую иерархическую систему. В то же время, система государственного отраслевого управления рассматривается в работе в том числе и в рамках сетевой теории: государство выступает ключевым, однако не единственным актором политико-управленческого процесса, а значимое воздействие на выработку и принятие государственных решений оказывают отечественные и зарубежные профильные корпорации, представители групп интересов, а также отдельные влиятельные игроки, преследующие частные цели. Фактором является и гражданское участие – готовность и способность россиян принимать участие в процессе определения приоритетов развития отечественного авиастроения и авиации, наличие сформулированного запроса на трансформацию отрасли.

Опорой исследования стали также институциональный подход (в рамках проведения анализа нормативно-правовых актов, регулирующих развитие отрасли, выявления роли и функций профильных формальных институтов) и неинституциональный подход (с целью выявления дополнительных факторов, оказывающих влияние на принятие решений в данной отрасли).

Кроме того, исследование опирается на сравнительный и исторический подходы. В работе представлено кросс-темпоральное сравнение с целью определения этапов формирования и развития отрасли гражданского авиастроения в период с 1910-х по 2020-е гг. и исследования опыта развития отрасли гражданского авиастроения на современном и советском этапах. В рамках проведения сравнительного исследования, в т.ч. в контексте определения роли и места России в развитии мировой авиационной промышленности на современном этапе, активно использовался метод анализа статистических данных (включая ежегодные отчеты о деятельности предприятий отрасли гражданского авиастроения, «Объединенной авиастроительной корпорации», в качестве источника привлекались высказывания (выступления, совещания, интервью) лиц принимающих решения (Президента РФ, представителей Правительства РФ, Министерства промышленности и торговли РФ, Министерства транспорта РФ, Росавиации, ведущих авиакомпаний страны, представителей профильных научно-исследовательских центров, опытно-конструкторских бюро и производственных предприятий и др.). Кроме того, использовался метод анализа исторических документов, биографий, мемуаров ведущих специалистов авиационной промышленности, авиаторов (в частности, биографии А.Н. Туполева, С.В. Ильюшина; мемуары А.С. Яковлева, А.И. Шахурина; работы Л.Л. Кербера, Б.Е. Чертока, А.И. Покрышкина и других свидетелей времени. Данные источники имеют значительную долю субъективизма, однако частично и «изнутри» отражают политико-управленческий процесс в отрасли.

Положения, выносимые на защиту

1. Государственную политику в отрасли гражданского авиастроения можно определить, как совместную и целенаправленную деятельность власти и общества по постановке целей развития авиационной промышленности с учетом ценностных ориентиров вовлеченных в процесс акторов, находящую отражение в нормативных правовых актах, государственных программах и стратегиях. В современной России ведущая роль при формировании стратегий долгосрочного

развития отрасли отведена политическому центру, в первую очередь – Президенту РФ и представителям лидерской субсистемы.

2. Выработка и реализация государственной политики в отрасли гражданского авиастроения идет в значимой степени в рамках открытого пространства конкуренции различных игроков. Государство является влиятельным, однако не единственным актором процесса, значимую роль играют представители профильных корпораций, отечественных и зарубежных финансово-промышленных групп, отдельные влиятельные игроки, продвигающие собственные интересы. В этом контексте особое место занимает способность акторов воздействовать на общественное мнение, участвовать в формулировании и артикуляции официальной позиции власти по вопросам, связанным с развитием гражданского авиастроения и авиации в России. При этом, несмотря на то, что дискуссия о целях и приоритетах отраслевой государственной политики идет в публичном пространстве, механизмы ее формирования носят как открытый для общества, так и скрытый, неформальный, недекларируемый характер.

3. На протяжении постсоветского этапа развития отрасли гражданского авиастроения в России обнаруживается значительная преемственность в условиях формирования и реализации государственной отраслевой политики с советского периода. Современная авиационная промышленность сегодня сталкивается с рядом традиционных для отрасли проблем (характерных для этапов становления и развития отечественного авиапрома и зачастую успешно решаемых в предыдущие периоды). Среди таких проблем – значительное преобладание разработки и выпуска техники военного назначения над гражданским (характерно для всего периода развития отрасли); трудно преодолеваемая зависимость от иностранных комплектующих и технологий, ведущая к срыву программ разработки и серийного выпуска техники (период до 1930-х гг. и с 1990-х гг.); сложные геополитические условия развития, ограничивающие возможности международной кооперации и экспорта

продукции (кроме периода 1990-х гг.); недостаток отечественных разработок в сфере двигателестроения и авионики (период до 1930-х гг. и с 1990-х гг.) и др.

4. Несмотря на то, что условия формирования и реализации государственной политики в отрасли гражданского авиастроения остаются сложными, текущий вектор государственной отраслевой политики в сфере гражданского авиастроения в значимой степени отвергает предшествующий опыт развития отрасли в советский период. Это подтверждает гипотезу исследования о том, что в настоящий момент времени отечественная отрасль гражданского авиастроения переживает процесс трансформации. Этот процесс связан с отказом от практик советского этапа развития, что проявляется на политическом, управленческом, финансово-экономическом, организационно-кадровом и экстрарациональном уровнях. Так, внутренняя острая конкуренция конструкторских бюро перестала рассматриваться в качестве основы научно-технического развития в отрасли; минимизирована включенность в процесс принятия решений государственного уровня ведущих специалистов отрасли (как в составе экспертно-консультационных советов, так и в качестве государственных служащих); отсутствует ориентация на популяризацию отрасли в молодежной среде посредством организации масштабных программ дополнительного образования и пр.

5. Мировая авиационная промышленность с 1970-х гг. идет по пути интернационализации производства, развития специализации ряда стран в разработке и выпуске номенклатуры комплектующих для лайнеров ведущих мировых производителей. Подобный подход обусловлен растущей капиталоемкостью и наукоемкостью профильных производств, а также связан со стремлением ведущих авиапроизводителей к увеличению собственной доли на рынке сбыта в развивающихся странах. В данном контексте активизация взаимодействия России с дружественными странами по пути развития совместных производственных программ становится одним из ключевых приоритетов развития отрасли в среднесрочной перспективе

Апробация исследования. Основные положения и выводы диссертационного исследования были представлены в 6 научных статьях (объемом 6,14 р.л. / авторский вклад – 5,57 п.л.), включая 4 статьи, опубликованные в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных к публикации материалов для защиты в диссертационном совете МГУ по специальности и отрасли науки (объемом статей – 5,45 п.л. / авторский вклад – 4,88 п.л.).

Кроме того, апробация результатов исследования состоялась в период с 2019 по 2024 гг. на всероссийских и международных конференциях⁶⁴.

Структура диссертации

Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих восемь параграфов, заключения, библиографического списка, включающего 270 наименований, и шести приложений. Общий объем исследования – 210 страниц.

⁶⁴ Петрова Ю.В. Специфика отечественного и зарубежного подходов к изучению государственной политики в отрасли гражданского авиастроения // Материалы Международного молодежного научного форума «ЛОМОНОСОВ-2024» / М.: МОО СИПНН Н.Д. Кондратьева, 2024. [Электронный ресурс] // URL: https://lomonosov-msu.ru/archive/Lomonosov_2024/data/32288/171829_uid107396_report.pdf (0,1 п.л.); Петрова Ю.В. Влияние актуального геополитического конфликта на выработку и реализацию политики импортозамещения в отрасли гражданского авиастроения России // Материалы Международного молодежного научного форума «ЛОМОНОСОВ-2022». М.: МАКС Пресс, 2022 [Электронный ресурс] // URL: https://lomonosov-msu.ru/archive/Lomonosov_2022/data/25656/143750_uid107396_report.pdf (0,1 п.л.); Петрова Ю.В. Роль инновационных научно-технологических центров в развитии отрасли гражданского авиастроения в России // Материалы Международного молодежного научного форума «ЛОМОНОСОВ-2021». М.: МАКС Пресс, 2021 [Электронный ресурс] // URL: https://lomonosov-msu.ru/archive/Lomonosov_2021/data/22447/131080_uid107396_report.pdf (0,1 п.л.); Петрова Ю.В. Развитие малой авиации как задача социальной политики РФ: опыт регионов // Сборник научных трудов по результатам V Международного фестиваля саратовской юридической науки / Под общ. ред. С.А. Белоусова; ФГБОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия». Саратов: Изд-во ФГБОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия», 2020. 612 с. С. 415-416. (0,1 п.л.); Петрова Ю.В. Цифровизация в отрасли гражданского авиастроения: основные акторы и институты // Гуманитарное знание и искусственный интеллект: стратегии и инновации: 4-й молодежный конвент УрФУ: материалы междунаро. конф. 26 марта 2020 года. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2020. 1092 с. С. 681-683 // URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_44471475_46979653.pdf https://urgi.urfu.ru/fileadmin/user_upload/common_files/Sbornik_po_itogam_IV_Mezhdunarodnogo_molodezhnogo_konventa_2020_24.12.2020.pdf (0,1 п.л.); Петрова Ю.В. Венчурное финансирование и ГЧП как инструменты инновационной политики в отрасли гражданского авиастроения // Материалы Международного молодежного научного форума «ЛОМОНОСОВ-2020». М.: МАКС Пресс, 2020 [Электронный ресурс] // URL: https://lomonosov-msu.ru/archive/Lomonosov_2020/data/19391/113086_uid107396_report.pdf (0,1 п.л.).

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **Введении** обосновывается актуальность исследования государственной политики в отрасли отечественного гражданского авиастроения, описывается степень научной разработанности проблемы, определяются объект и предмет, цель и задачи диссертационного исследования, формулируется гипотеза и научная новизна, подчеркиваются его теоретическое и практическое значение, формулируются положения, выносимые на защиту.

Первая глава «Теоретико-методологические основы изучения государственной политики в отрасли гражданского авиастроения» посвящена теоретическому осмыслению государственной политики в отрасли гражданского авиастроения с привлечением научно-теоретических подходов современной политической науки, дана характеристика механизмов ее выработки и реализации.

В первом параграфе «Концептуализация государственной политики в отрасли гражданского авиастроения» с привлечением современной научной литературы, а также с обращением к институциональному и неинституциональному подходам формулируется определение государственной политики в отрасли гражданского авиастроения. Государственная политика в отрасли авиастроения рассматривается как арена конкурентных взаимоотношений широкого спектра акторов, что проявляется как на политическом, так и на административном уровне.

Во втором параграфе «Структура государственной политики в отрасли гражданского авиастроения в Российской Федерации» представлен анализ государственной политики в отрасли отечественного гражданского авиастроения с опорой на пять базовых блоков отраслевой политики, выделяемых А.И. Соловьевым: политический, управленческий, финансово-экономический, организационно-кадровый и экстраординарный. Подобный подход позволяет обратить внимание на комплексный характер отраслевой государственной политики: так, говоря о политическом блоке, важно отметить,

что развитие авиационной промышленности отвечает как задачам обеспечения национальной безопасности страны, так и актуальным национальным целям развития РФ.

Особая роль в рассматриваемой политико-управленческой системе закрепляется за Президентом РФ как должностным лицом, определяющим основные направления внутренней и внешней политики государства. При этом, в рамках организационно-кадрового блока выделяются и другие акторы, оказывающие влияние на развитие отрасли. На управленческом уровне развитие сферы регулируется рядом отраслевых документов. В то же время, профильной стратегии на текущий момент не принято, частично приоритеты развития авиационной сферы представлены в актуальной Стратегии пространственного развития и в Комплексной программе развития авиатранспортной отрасли РФ до 2030 года, однако документы очень ограниченно охватывают цели и задачи, которые стоят перед авиационной промышленностью. В рамках финансово-экономического блока выстроена система финансирования отрасли с подавляющей ролью бюджетных средств, при этом приоритет отдается авиации военного назначения. Особое место в рассматриваемой отрасли занимает экстраординарный блок государственной политики, объединяющий социокультурные особенности, влияющие на реализацию государственной политики в авиационной промышленности.

Таким образом, несмотря на то, что государственная политика России в отрасли гражданского авиастроения в рамках рассматриваемых блоков выстроена в единую систему, ключевой проблемой является отсутствие четких ориентиров в выработке и реализации ее приоритетов. Это проявляется на политическом уровне в отсутствии профильного стратегического документа, а далее затрагивает все остальные блоки реализации государственной политики в отрасли гражданского авиастроения.

Вторая глава «Направления государственной политики отечественного гражданского авиастроения: исторический опыт и современное состояние» посвящена изучению процесса формирования и

реализации государственной политики в отрасли гражданского авиастроения, обозначены исторические этапы развития отрасли гражданского авиастроения с 1910-х гг. по н.в., выявлены основные особенности формирования и реализации государственной политики в рассматриваемой сфере.

В первом параграфе «Исторические этапы формирования и реализации государственной политики в отрасли гражданского авиастроения», с опорой на научные работы, представлено несколько подходов к периодизации развития гражданского авиастроения в России, а также предложен подход, предполагающий выделение этапов в соответствии с особенностями выработки и реализации государственной политики в рассматриваемой отрасли: до 1917 г.; 1917 – первая половина 1920-х гг.; вторая половина 1920-х – 1939 гг.; 1939 – 1945 гг.; 1945 – середина 1950-х гг.; середина 1950-х – 1960-е гг.; 1970-е – 1991 гг.; 1991 – 2001 гг.; 2001 – н.в. В рамках параграфа рассмотрены исторические этапы развития отрасли до 1991 года.

Во втором параграфе «Современный этап реализации государственной политики в отрасли гражданского авиастроения» раскрыты особенности формирования и реализации государственной политики в отрасли гражданского авиастроения на современном этапе (с 1991 по 2024 гг.). Представлен анализ нормативно-правовых актов, задающих рамку развития отрасли гражданского авиастроения.

Несмотря на широкую нормативно-правовую базу, задающую ключевые показатели развития отрасли, конечное достижение целевых показателей, как правило, не становится предметом обсуждения в отраслевых институтах. Кроме того, важно подчеркнуть отсутствие документов долгосрочного стратегического планирования развития отрасли гражданского авиастроения с учетом рассмотрения как ресурсных возможностей отрасли, так и рисков, которые опосредуют ее развитие на современном этапе.

В третьем параграфе «Преемственность развития отрасли гражданского авиастроения в России с начала XX века по н.в.» представлены выводы по результатам сравнительного анализа государственной политики в

отрасли гражданского авиастроения в период с начала XX века по 2024 г. На протяжении всего современного этапа развития отрасли гражданского авиастроения в современной России обнаруживается значительная преемственность в формировании и реализации государственной отраслевой политики с советского периода. В параграфе обозначены ключевые элементы преемственности отраслевых политико-управленческих систем современной России и Советского Союза (на различных этапах существования) по пяти блокам государственной политики.

При этом, текущий вектор государственной отраслевой политики в сфере гражданского авиастроения в значимой степени отвергает предшествующий опыт развития отрасли. Процесс трансформации, который сегодня проходит авиационная промышленность, связан с отказом от практик советского этапа развития, что проявляется на политическом, управленческом, финансово-экономическом, организационно-кадровом и экстраординальном уровнях.

В третьей главе **«Перспективы развития отрасли гражданского авиастроения в России»** с привлечением актуальной научной литературы и статистических данных рассмотрены ключевые направления развития отрасли гражданского авиастроения с учетом геополитической обстановки, перспектив международной кооперации и развития собственных производственных возможностей отечественной авиационной промышленности.

В первом параграфе **«Роль и место России в развитии мировой авиационной промышленности гражданского назначения»** рассмотрено участие российских авиапроизводителей в глобальных производственных и логистических цепочках. Отечественный авиапром гражданского назначения в современной российской истории традиционно придерживался общемировой практики международной кооперации, специализации и интернационализации производства. В текущих условиях, с 2022 года наблюдается стремление к полному импортозамещению в отрасли гражданского авиастроения: переходу к полному циклу производства продукции, что, как предполагается, найдет реализацию в производстве самолетов SSJ-100 New, MC-21, Ил-114-300 и др.

При этом, на текущий момент Россия занимает скромное место на рынке производства и экспорта продукции авиапрома, а значение отечественных производителей в мировой системе производства падает. Доля РФ в экспорте продукции авиастроения (как военного, так и гражданского назначения) не превышает 0,5% от общемировых объемов экспорта в стоимостном выражении, по этому показателю Россия занимает позицию в четвертом десятке рейтинга стран-экспортеров авиапрома.

Во втором параграфе «Зарубежный опыт реализации государственной политики в отрасли гражданского авиастроения» рассмотрен опыт стран-лидеров мировой авиационной промышленности, а также перспективы заимствования и использования в российской практике зарекомендовавших себя подходов, практик и инструментов развития авиационной промышленности.

В условиях дуополии и интернационализации отрасли наблюдается ограниченное количество стратегий развития национального авиастроения странами мира: ведущую роль играют США и страны Европы (прежде всего, Франция, Великобритания, Германия), осуществляющие финальную сборку лайнеров брендов Boeing и Airbus; периферийную – государства мира, включенные в глобальные многоуровневые производственные цепочки.

Международной кооперации при производстве продукции авиационной промышленности гражданского авиастроения предшествовало взаимодействие стран в военной сфере. После 1970-х гг., практика, связанная с автономным развитием национальных систем производства авиапродукции гражданского назначения, не была реализована: при производстве лайнеров значимая доля компонентов производится отдельными компаниями-подрядчиками, базирующимися в различных странах мира. Зарубежный опыт развития национального авиастроения свидетельствует о необходимости международной кооперации в сфере гражданского авиастроения, что важно как для производства, так и для сбыта товара.

В третьем параграфе «Прогнозные сценарии развития отрасли гражданского авиастроения в России в среднесрочной перспективе»

рассмотрены перспективы развития отрасли отечественного гражданского авиастроения на период ближайших 7-10 лет, что представляется целесообразным в связи с устареванием парка лайнеров отечественных авиакомпаний.

Анализ зарубежного опыта, учет темпов развития отрасли, а также контекста последних лет позволяет обозначить ряд возможных базовых сценариев развития отрасли авиастроения в России в среднесрочной перспективе – на ближайшие 7-10 лет: (1) Снятие санкционного режима, возвращение к покупке техники ведущих зарубежных производителей; (2) Международная кооперация с дружественными странами с перспективой выхода на экспорт, организация серийного производства лайнеров. Прямые инвестиции и производство по лицензии; (3) Регрессивное импортозамещение (замещение импорта устаревшими технологиями), организация стапельного производства лайнеров; (4) Организация полного цикла импортозамещения с опорой на современные технологии через значительные инвестиции в научно-технологическую и производственную сферу.

Для прогнозирования вероятности реализации того или иного сценария предложено обратить внимание на группы факторов, опосредующие развитие авиастроения в современной России. Среди них: политическая вероятность (в т.ч. геополитические факторы, определяющие перспективы международной кооперации и торговли; наличие политической воли; характер актуального государственного дискурса и др.); экономическая целесообразность (в условиях рыночной экономики – объем необходимых финансовых ресурсов для реализации сценариев; перспективы достижения точки безубыточности и т.д.); производственные возможности (готовность и возможности производственных и научно-технологических предприятий к реализации сценариев).

Обозначенные сценарии являются «идеальными типами». В действительности вероятнее всего реализация гибридного сценария, связанного, с одной стороны, с перспективами международной кооперации с

дружественными странами, с другой – с реализацией собственных программ импортозамещения.

В **Заключении** сформулированы основные выводы исследования и определены перспективы дальнейшей разработки темы изучения государственной политики в отрасли гражданского авиастроения.

В результате проведения сравнительного анализа практики выработки и реализации государственной политики на различных этапах было выявлено, что современная отечественная авиационная промышленность сегодня сталкивается с рядом традиционных для отрасли проблем (характерных для этапов становления и развития отечественного авиапрома и зачастую успешно решаемых в предыдущие периоды). В то же время, текущий вектор государственной отраслевой политики в сфере гражданского авиастроения отвергает предыдущий опыт, что подтверждает гипотезу исследования: внутренняя острая конкуренция конструкторских бюро перестала рассматриваться в качестве основы научно-технического развития в отрасли; минимизирована включенность в процесс принятия решений государственного уровня ведущих специалистов отрасли (как в составе экспертно-консультационных советов, так и в качестве государственных служащих); отсутствует ориентация на популяризацию отрасли в молодежной среде посредством организации масштабных программ дополнительного образования и пр. Таким образом, исследование опыта преодоления проблем отрасли предыдущих десятилетий может стать основой для ее развития в будущем.

Несмотря на широкую нормативно-правовую базу, задающую ключевые показатели развития отрасли, конечное достижение целевых показателей, как правило, не становится предметом обсуждения в отраслевых институтах, что ставит под вопрос, с одной стороны, адекватность предлагаемых в документах целей, задач и показателей развития отрасли, с другой стороны – эффективность управления отраслью гражданского авиастроения на современном этапе. Кроме того, в актуальных геополитических условиях и в условиях общего спада в авиационной сфере, связанного с пандемией коронавируса 2020-2021 гг.,

необходимо подчеркнуть отсутствие документов долгосрочного стратегического планирования развития отрасли гражданского авиастроения с учетом рассмотрения как ресурсных возможностей отрасли, так и рисков, которые опосредуют ее развитие.

Анализ развития отрасли гражданского авиастроения в России позволяет сделать вывод о наличии вызовов, которые не смогут найти решения в краткосрочной перспективе (амортизация и устаревание парка воздушных судов, нехватка комплектующих, низкие темпы производства продукции авиапрома). При этом, в среднесрочной перспективе выходом может стать реализация сценария, связанного, с одной стороны, с перспективами международной кооперации с дружественными странами в рассматриваемой сфере, с другой – с реализацией собственных программ импортозамещения.

Кроме того, на текущий момент в процесс выработки и реализации государственной политики в незначительной степени включены акторы, чье участие в данном процессе могло бы способствовать повышению качества принятия политико-управленческих решений в данной сфере. Речь идет об экспертном сообществе (ведущих специалистах отрасли, конструкторах предприятий, исследователей-теоретиков и т.д.), а также о регионах РФ, заинтересованных в создании новой авиационной техники (как для развития профильных производств, так и с целью обеспечения внутрирегионального транспортного сообщения). Выработка механизмов включения данных акторов в структуру принятия решений также является перспективным направлением развития исследования.

III. ПУБЛИКАЦИИ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Основные положения, результаты и выводы диссертационного исследования опубликованы в 6 научных работах общим объемом 6,14 п.л. (авторский вклад – 5,57 п.л.).

Статьи, опубликованные в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных для защиты в диссертационном совете МГУ имени М.В. Ломоносова по специальности и отрасли наук:

1. Кузнецов И.И., Петрова Ю.В. Экстраординарный компонент государственной политики в отрасли авиастроения России // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия Социология. Политология. 2024. Т. 24. № 4. С. 443-450. (1,13 п.л. / авторский вклад – 0,57 п.л.). ИФ РИНЦ – 0,724 (EDN: MOVJSC).
2. Петрова Ю.В. Организационная структура управления отраслью гражданского авиастроения в советское и российское время: особенности динамики // Российский социально-гуманитарный журнал. 2024. №3. URL: <https://www.evestnik-mgou.ru/jour/article/view/1442> (1,44 п.л.). ИФ РИНЦ – 0,918 (EDN: JINIKD).
3. Петрова Ю.В. Российский и западный подходы к изучению государственной политики в отрасли авиастроения: сравнительный анализ // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия Социология. Политология. 2024. Т. 24. № 1. С. 106-112. (1,13 п.л.). ИФ РИНЦ – 0,724 (EDN: QRWQLU).
4. Петрова Ю.В. Развитие гражданской авиации в регионах Дальневосточного федерального округа: политико-управленческий аспект // Вестник Московского Университета. Серия 12. Политические науки. 2023. № 5. С. 52-73. (1,75 п.л.). ИФ РИНЦ – 0,475 (EDN: JDLKLY).

Статьи в иных изданиях:

5. Петрова Ю.В. Страны-участницы ШОС в системе мирового рынка гражданского авиастроения: развитие взаимодействия в период санкций и торговых войн // Взаимодействие регионов стран-участниц ШОС: проблемы, тренды, перспективы. Modern History: партийно-политическая, духовная история и общественные движения в странах Запада и Востока: сборник материалов Международной научно-практической конференции (г. Уфа, 17-18 октября 2019 г.). Вып. XVIII. / Отв. ред. Р.Р. Тухватуллин. Уфа: РИЦ БашГУ, 2019. 296 с. С. 182-189 (0,5 п.л.).

6. Петрова Ю.В. Развитие воздухоплавания в учении о ноосфере В.И. Вернадского // SCHOLA-2020: Сборник научных статей факультета политологии Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова / Под ред. А.Ю. Шутова и А.А. Ширинянца. Сост. М.С. Зверева, А.В. Мырикова, А.А. Ширинянц, подг. текстов М.С. Зверева, А.В. Мырикова. М.: Издательство Московского университета, 2020. 464 с. С. 166-169. (0,19 п.л.).