

Секция «Политические конфликты в цифровом обществе: тенденции развития и способы разрешения»

Влияние актуального геополитического конфликта на выработку и реализацию политики импортозамещения в отрасли гражданского авиастроения России

Научный руководитель – Кузнецов Игорь Иванович

Петрова Юлия Владимировна

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет политологии, Кафедра истории и теории политики, Москва, Россия

E-mail: iuliiapetrova@gmail.com

Политика импортозамещения в сфере гражданского авиастроения активно реализуется в России с первых западных секторальных санкций, последовавших за обострением геополитической ситуации в 2014 г. В то же время, события начала 2022 г. и введение новых санкций, затрагивающих авиационную сферу (приостановка предоставления услуг по поддержке российских авиакомпаний и прекращение поставок самолетов и запчастей со стороны Airbus, Boeing и Embraer), ставят перед отраслью гражданского авиастроения РФ новые задачи, вытекающие из необходимости обеспечения логистической связности территории страны в условиях возможного выхода из состава флота российских авиакомпаний лайнеров зарубежного производства.

Реализация данных задач остается затрудненной, несмотря на значительные достижения последних лет по направлению импортозамещения. В частности, в марте 2015 г. Минпромторгом РФ был издан приказ «Об утверждении плана мероприятий по импортозамещению в отрасли гражданского авиастроения РФ», предполагающий значительное сокращение иностранных комплектующих при производстве отечественной техники. Новый проект российского авиапрома - пассажирский самолет МС-21 - стал уникальным примером форсированной разработки и производства отечественных аналогов комплектующих лайнера. После отказа Японии от поставок углеродного волокна для производства силовых элементов планера самолета российские ученые «ХимпромИнжиниринг» сумели создать материал для изготовления крыла лайнера с аналогичными функциональными свойствами; пермским конструкторским бюро «ОДК-Авиадвигатель» и производителем АО «ОДК-Пермские моторы» были разработаны и изготовлены первые со времен СССР отечественные двигатели для лайнера гражданской авиации - ПД-14. Также в октябре 2020 г. Минпромторг РФ объявил об отказе ряда иностранных производителей от поставок комплектующих для отечественных лайнеров по ранее заключенным контрактам, риском чего также является необходимость прохождения финальным продуктом повторной международной сертификации, требующей вложения дополнительных финансовых средств и времени [1].

В данном контексте релевантным становится изучение опыта развития гражданского авиастроения в СССР, который самостоятельно обеспечивал себя авиационной техникой в режиме схожих отраслевых ограничений. Одним из факторов, стимулирующих переход СССР к политике ориентации на собственные ресурсы и технологии при развитии наукоемких отраслей промышленности, стало формирование США механизма экстерриториального применения своих национальных правил экспортного контроля [2]. В 1949 г. был создан Координационный комитет по многостороннему экспортному контролю стратегических товаров в социалистические страны (КОКОМ) – неформальный орган, объединивший страны НАТО с целью ограничения доступа СССР к западным технологиям

двойного назначения [4]. Сегодня США также продолжают оказывать влияние на возможности РФ по импорту высокотехнологичной.

В то же время, несмотря на научно-технологические достижения отрасли последних лет и наличие преимуществ в условиях промышленного развития России и СССР, на текущий момент более 80% лайнеров российских авиакомпаний - импортного производства [3]. Кроме того, в сложившейся мировой системе разделения труда и при современном уровне развития науки и технологий, в целом, остается под вопросом возможность реализации Россией самостоятельных проектов в сфере авиастроения. Так, например, в документах долгосрочного планирования от 2017 г. (в «Стратегии развития авиационной промышленности РФ на период до 2030 г.» и «Стратегии развития экспорта гражданской продукции авиационной промышленности РФ на период до 2025 г.»), приоритет развития авиационной промышленности отдается модели «Конкурентного роста» ввиду «развития все более интенсивной международной кооперации в отрасли». Данный подход, в целом, широко распространен и опирается на констатацию усиления международной специализации в рамках цепочки поставок [5].

В этой связи в долгосрочной перспективе при текущем внешнеполитическом курсе страны представляется абсолютным приоритетом наращивание собственных возможностей производства наукоемкой продукции полного цикла производства, что представляется необходимым для поддержания мобильности внутри страны. В то же время, актуальная ситуация и мировой опыт развития авиационной промышленности демонстрируют, что международная кооперация остается необходимым условием организации успешной работы авиапрома. В этой связи перспективным представляется взаимодействие с западными профильными производителями, в т.ч. с КНР, как крупным производителем авиационной техники, а реализация совместных проектов может получить новый импульс к развитию, что в текущих условиях является не столько экономическим обстоятельством, сколько политическим.

Источники и литература

- 1) 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.
- 2) Кириченко Э.В. Экспортный контроль как инструмент внешней политики США // США и Канада: экономика, политика, культура. 2015. № 10. С. 40-52.
- 3) На чем российские авиакомпании будут летать после запрета поставок Airbus [Электронный ресурс] // РБК, 26.02.2022 // URL: <https://www.rbc.ru/business/26/02/2022/6218bf3d9a7947a5bed5b1ab>
- 4) Oettinger P.H. National Discretion: Choosing COCOM's Successor and the New Export Administration Act // American University International Law Review. 1994. № 2. С. 559-595.
- 5) Vertesy D. The contours of the global commercial aircraft manufacturing industry // The Global Commercial Aviation Industry. Routledge, New York. 2015. Pp. 1-32.