



Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Социология. Политология. 2024. Т. 24, вып. 1. С. 106–112

Izvestiya of Saratov University. Sociology. Politology, 2024, vol. 24, iss. 1, pp. 106–112

<https://soziopolit.sgu.ru>

<https://doi.org/10.18500/1818-9601-2024-24-1-106-112>, EDN: QRWQLU

Научная статья

УДК 321.01



Российский и западный подходы к изучению государственной политики в отрасли авиастроения: сравнительный анализ

Ю. В. Петрова

¹Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова, Россия, 119991, г. Москва, ГСП-1, Ленинские горы, д. 1

²Институт научной информации по общественным наукам Российской академии наук, Россия, 117418, г. Москва, Нахимовский проспект, д. 51/21

Петрова Юлия Владимировна, ¹аспирант кафедры истории и теории политики; ²младший научный сотрудник отдела политической науки, iuliapetrova@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-8778-9010>

Аннотация. В статье представлен сравнительный анализ российского и западного (североамериканского и европейского) подходов к изучению государственной политики в отрасли авиастроения. Рассмотрены ключевые работы отечественных и зарубежных авторов, посвященные анализу государственной политики в авиационной промышленности, определен контекст проведения исследований, а также их основные направления, описано актуальное состояние практики изучения государственной политики в отрасли авиастроения в России и западных странах. По итогам работы сделан вывод об исторически сложившихся различиях в подходах отечественных и зарубежных авторов к исследованию государственной политики в отрасли авиастроения. Так, если для западной исследовательской традиции характерно отнесение проблематики государственной политики в отрасли авиастроения к предметному полю экономической науки, то в отечественной практике проявляется переход рассматриваемой проблематики от исторической науки к экономической (по направлению решения прикладных задач). Кроме того, для российских исследователей вопрос развития авиационной промышленности, как правило, лежит в политико-социальной плоскости (отрасль служит обеспечению связности территории страны, мобильности населения, расширению логистических возможностей грузоперевозок, освоению пространств Арктической зоны и др.). Больше внимания уделяется политико-управленческим, социальным и геополитическим факторам развития отрасли.

Ключевые слова: авиастроение, авиационная промышленность, государственная политика, отраслевая политика

Для цитирования: 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, вып. 1. С. 106–112. <https://doi.org/10.18500/1818-9601-2024-24-1-106-112>, EDN: QRWQLU

Статья опубликована на условиях лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0)

Article

Russian and Western approaches to the study of state policy in the aircraft industry: Comparative analysis

Iu. V. Petrova

Lomonosov Moscow State University, GSP-1 Leninskie Gory, Moscow 119991, Russian

Institute of Scientific Information for Social Sciences RAS, 51/21 Nakhimovsky Ave., Moscow 117418, Russia

Iuliia V. Petrova, iuliapetrova@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-8778-9010>

Abstract. The article presents a comparative analysis of Russian and Western (North American and European) approaches to the study of public policy in the aircraft industry. The key works of Russian and foreign authors devoted to the analysis of state policy in the aviation industry are considered, the context of research is determined, as well as their main directions, the current state of the practice of studying state policy in the aviation industry in Russia and Western countries is described. Based on the results of the work, a conclusion is made about the historically established differences in the approaches of domestic and foreign authors to the study of state policy in the aviation industry. While the Western research tradition is characterized by the attribution of the problems of state policy in the aviation industry to the subject field of economics, then in Russian practice the transition of the considered problems from historical science to economics (in the direction of solving applied problems) is manifested. In addition, for Russian researchers, the issue of the development of the aviation industry lies in the political and social sphere (the industry aims to ensure the connectivity of the country's territory, the mobility of the population, the expansion of logistics opportunities for cargo transportation, the development of the Arctic zone, etc.). More attention is paid to the political and managerial, social and geopolitical factors of the development of the industry.

Keywords: aircraft industry, aviation industry, government policy, sectoral policy



For citation: Petrova Iu. V. Russian and Western approaches to the study of state policy in the aircraft industry: Comparative analysis. *Izvestiya of Saratov University. Sociology. Politology*, 2024, vol. 24, iss. 1, pp. 106–112 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1818-9601-2024-24-1-106-112>, EDN: QRWQLU

This is an open access distributed under the terms of Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY 4.0)

Тема изучения государственной политики в отрасли авиастроения (основных политико-управленческих подходов, акторного состава, соотношения государственного и корпоративного секторов, перспективы развития технологических новаций и пр.) получает большую актуальность в связи с политико-экономическими обстоятельствами, оказывающими воздействие на развитие авиапромышленного комплекса в России в период с 2014 г. и далее, – сокращением связей между представителями отечественного и зарубежного авиастроения, ограничением импорта в Россию зарубежных технологий и комплектующих, сужением перспектив экспорта продукции отечественного авиапрома в зарубежные страны и т.д. При этом исследовательские подходы, равно как и стратегии развития авиационной промышленности в странах мира, различаются. В данном контексте представляется интересным исследовать сходства и различия основных подходов к изучению государственной политики в отрасли авиастроения в России, США и странах Европы: определить как контекстуальные различия, так и содержательное наполнение исследовательских моделей, а также рассмотреть динамику сближения и расхождения ключевых исследовательских стратегий и предметного поля исследований.

В то же время представляется необходимым обозначить ряд методологических и содержательных особенностей, требующих учета при анализе истории и современного состояния изучения государственной политики в отрасли авиастроения. Во-первых, в работе предлагается использовать термины «государственная политика» и «государственное управление» в качестве синонимов, несмотря на отсутствие в академическом сообществе консенсуса относительно этого вопроса. В данном контексте государственную политику в отрасли авиастроения можно определить как целенаправленную деятельность по постановке и реализации целей преобразования отрасли авиастроения с учетом ценностных ориентиров власти, находящую отражение в нормативных правовых актах, государственных программах и стратегиях.

Во-вторых, развитие авиастроения гражданского назначения неразрывно связано с авиационной промышленностью военной сферы (зачастую речь идет о единых институцио-

нальных структурах управления авиационной промышленностью и общей производственной базе, тиражируемых научно-технических решениях и кадровом потенциале), поэтому мы предлагаем обратить внимание на работы, связанные с изучением авиастроения и в гражданской, и в военной сферах.

Отечественный опыт изучения государственной политики в отрасли авиастроения. Анализ отечественной историографии по вопросу формирования и реализации государственной политики в отрасли авиастроения показывает, что несмотря на заинтересованность Советского государства в создании и развитии отечественной авиационной промышленности, вплоть до второй половины XX столетия отсутствуют попытки анализа развития авиапрома. В то же время в послевоенные годы осмысление государственной политики в отрасли авиастроения естественным образом идет преимущественно в разрезе оценки положения отрасли в период Великой Отечественной войны (рассматриваются предпосылки и процесс создания и развития авиационной промышленности военного назначения, вопрос подготовки кадров, отдельные политико-управленческие моменты) (см., например, работы В. А. Анфилова [1], Н. А. Вознесенского [2], И. Э. Чутко [3], В. С. Шумихина [4] и др.).

Как пишет историк А. С. Степанов, в конце 30-х – начале 40-х гг. XX столетия «многочисленные публикации, относящиеся к различным аспектам данной темы, прежде всего – к чисто военным, стали появляться практически одновременно или следом за соответствующими военно-политическими событиями, но они базировались на весьма скудной базе источников и имели, как правило, четко выраженную пропагандистскую направленность» [5, с. 8]. Это в целом коррелирует с основными приоритетами развития авиастроительной сферы в Советском государстве, когда ее гражданский сегмент получил дополнительный стимул к развитию лишь в конце 1950-х – начале 1960-х гг.

В то же время нельзя обойти вниманием работы, основанные на желании и возможности авторов дать оценку формированию и реализации государственной политики в отрасли авиастроения «изнутри» (в частности, речь идет о мемуарах А. С. Яковлева [6], А. И. Шахурина



[7]; работах Л. Л. Кербера [8], А. И. Покрышкина [9]; биографиях, содержащих интервью А. Н. Туполева [10], С. В. Ильюшина [11] и других свидетелей времени. Наличие таких работ является безусловной чертой советского этапа изучения государственной политики в сфере авиастроения. В данном контексте особый интерес представляет книга «Цель жизни. Записки авиаконструктора» (первое издание – 1969 г.) А. С. Яковлева [6], который в период с 1940 по 1946 г. являлся заместителем наркома авиационной промышленности по опытному самолетостроению, в 1946 г. занимал должность заместителя министра авиационной промышленности.

В 1960-е гг. в самиздате получила распространение работа конструктора Л. Л. Кербера (под псевдонимом Г. А. Озеров) «Туполевская шарага» о работе ЦКБ-29 НКВД, в которой дана оценка практике создания и функционирования опытно-конструкторского бюро, сотрудниками которого являлись заключенные авиаконструкторы и авиаинженеры [8, с. 8].

В позднесоветское время в связи с расширением источниковой базы исследований после XX съезда КПСС начинает формироваться новая исследовательская традиция публикации работ в научной, а не публицистической форме, а в исследовании развития отечественной авиационной промышленности активно проявляет себя институциональный подход. Так, например, историк авиации П. Д. Дузь связывает сравнительно позднее начало развития авиастроения в России с особенностями политического режима Российской империи. Как подчеркивает исследователь, причиной сравнительно позднего развития воздухоплавания и авиации в России был «самодержавно-полицейский строй, опасавшийся революционеров в технике не меньше, чем революционеров в экономике и политике» [12, с. 247–248]. Кроме того, в работах П. Д. Дузя приведен анализ зависимости развития воздухоплавания и авиации в России от общего технико-экономического уровня развития страны и от ее связей с иностранными государствами.

1970–1980-е гг. также ознаменовались выходом ряда биографий ведущих авиационных конструкторов. В частности, доктор технических наук, генерал-полковник авиации А. Н. Пономарев в 1977 г. опубликовал в рамках одной книги не только биографии ведущих деятелей отрасли (автор был близко знаком со многими авиационными конструкторами), но и восстановил хронологию и дал оценку развития авиации и авиастроения в советский период, выдвинув в качестве одного из ключевых тезисов своей работы суждение о ведущей роли пар-

тии и правительства в развитии отрасли на всех этапах существования СССР [13, с. 13].

С 1990-х гг., с вводом новых архивных документов и деидеологизацией науки, появляются работы современных историков авиации и авиационной промышленности, предлагающих оригинальный взгляд на развитие политико-управленческих процессов в отрасли гражданского авиастроения в советский период. Так, историк авиации М. Ю. Мухин наряду с экономической и социальной сторонами развития отрасли авиастроения обращает внимание и на историю государственных учреждений, проводя анализ административных переустройств механизма управления авиапромом [14].

В это же время появляются монографии, в которых авиация и авиационная промышленность рассматриваются в рамках единой системы, испытывающей на себе влияние как эндогенного, так и экзогенного характера. Здесь можно упомянуть исследование А. С. Степанова, который рассматривал отечественную авиацию периода 1938–1941 гг. как «систему, состоящую из определенных взаимосвязанных элементов – воздушных сил и авиапромышленности, включающую в себя производственную и научно-исследовательскую сферы, а ее развитие – как процесс, находящийся под влиянием различных факторов» (внешнеполитических, экономических, социальных и военных) [5, с. 60].

Интересен также подход к оценке государственной политики в авиационной отрасли со стороны представителей технической сферы. В частности, кандидат технических наук, ведущий научный сотрудник отдела истории техники и технических наук Института истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова РАН Д. А. Соболев в своих работах, в отличие от вышеназванных современников, не стремится к выделению отдельных этапов развития отрасли в советский период с опорой на анализ политико-управленческих стратегий государства в рассматриваемой отрасли, отдавая предпочтение ориентации на хронологию внедрения научно-технологических новаций при создании техники [15].

Примечательны также исследования, предметом которых является узкий спектр вопросов. В частности, кандидат исторических наук А. Ю. Каратеев опубликовал монографию, посвященную подготовке авиационных инженеров в России и СССР в 1909–1945 гг. [16], в которой обратил особое внимание на государственное управление подготовкой инженеров в советский период, выделив в качестве предмета своего исследования деятельность основных ак-



торов подготовки специалистов в рассматриваемой сфере – высших учебных заведений, государственных и партийных органов, частных лиц.

Таким образом, методологической основой исследований данного периода ставится принцип системности, т. е. изучения исторических событий, явлений, фактов и феноменов не изолированно друг от друга, а в совокупности. Кроме того, предпринимаются успешные попытки систематизации научного знания в части систематизации и классификации работ в сфере авиации и авиационной промышленности, обсуждения релевантности привлечения тех или иных источников и т.д.

Выделение государственной политики в отрасли гражданского авиастроения в качестве отдельного направления исследований (разделение авиационной промышленности гражданского и военного назначения) становится задачей нового этапа развития исследований в рассматриваемой сфере. Кроме того, в отличие от работ советского времени, значительное внимание уделяется экономической составляющей развития гражданского авиастроения (в работах до 2014 г. зачастую поднимаются вопросы международной кооперации и экспорта в сфере разработки, производства, продажи и последующего технического обслуживания продукции авиационной промышленности; вопросы реорганизации системы управления отраслью по пути повышения эффективности и др.). После 2014 г. появляются работы, посвященные оценке устойчивости отечественной авиационной промышленности в условиях санкций, больше внимания уделяется вопросам стратегического отраслевого управления, исследуются возможности и ограничения реализации политики импортозамещения.

Так, применительно к оценке реализации государственной политики непосредственно в отрасли гражданского авиастроения в России существует ряд работ прикладного содержания. В частности, старшие научные сотрудники ИМЭМО РАН М. Г. Евдотьева и И. В. Данилин предлагают сравнительное исследование реализации государственной политики в отрасли гражданского авиастроения на примере России и Бразилии в контексте организации экспорта произведенных в рассматриваемых странах региональных самолетов. Как отмечают исследователи, отсутствие успехов российского проекта SSJ связано с «незрелостью инновационной системы, недоработанностью и в целом недостаточной прозрачностью механизмов финансирования и инвестирования, некоторыми технологическими недоработками в рамках

проекта SSJ, а также низкой эффективностью продаж, которые не удалось органично увязать со стратегией партнерств с зарубежными авиахолдингами и развитием международной кооперации» [17, с. 179].

В статье заместителя Председателя Правительства РФ, министра промышленности и торговли РФ кандидата экономических наук Д. В. Мантурова и профессора МАИ доктора экономических наук В. В. Клочкова сделан вывод о дефиците системного стратегического видения перспектив развития авиации и смежных отраслей с учетом качественных изменений технологических, социально-экономических, экологических, политических и других факторов [18, с. 11].

Профессор кафедры экономики инноваций и управления проектами МАИ доктор технических наук Л. Б. Соболев в своих работах рассматривает процесс формирования структуры управления отраслью авиастроения в современной России. В частности, при оценке отечественной модели реформирования отрасли авиастроения в 2000-х гг. он отмечает наличие преемственности с отдельными советскими управленческими практиками, что проявляется в интеграции отраслевых предприятий в единую систему, а также в формировании «сверху» (усилиями государства и под государственным контролем) монополистических холдингов. В то же время обнаруживается разница между порядком распределения ресурсов внутри данных организаций: конкурентный – в советское время; договорной – в современной российской практике [19, с. 9].

Таким образом, история изучения государственной политики в отрасли авиастроения в России берет начало в середине XX в. с первыми трудами специалистов, которые непосредственно работали на предприятиях авиационной промышленности и стремились дать оценку принимаемым в рамках отрасли политико-управленческим решениям. Развитие авиапрома (в том числе как результат реализации государственной политики в данной сфере) становится предметом системного исследования лишь к 1970–1980-м гг. в работах историков авиации и авиационной промышленности, что связано как с появлением достаточного количества источников по теме, так и с деидеологизацией гуманитарной науки. Традиционно в отечественной литературе государственная политика в отрасли гражданского авиастроения рассматривается лишь как одна из составляющих государственной политики в авиапромышленной сфере, приоритет в последней отдается



исследованиям авиапрома военного назначения. Несколько иная ситуация наблюдается в последние десятилетия, когда на первый план в рамках профильных исследований выходят отдельные прикладные аспекты развития отрасли, характерные в том числе и исключительно в контексте производства продукции гражданского назначения. Таким образом, с течением времени исследовательская задача в рамках изучения государственной политики в отрасли авиастроения начинает сводиться к решению прикладных задач (перспективы международной кооперации в контексте создания новых самолетов; минимизация ущерба от санкций и пандемии; обеспечение транспортных перевозок в труднодоступные части страны и пр.), при этом не освещенным в научных трудах остается вопрос преемственности развития авиастроения советского и современного российского периодов, отсутствуют работы с комплексным анализом советской базы авиастроения и перспектив ее использования, слабо освещается роль экстраординарной составляющей в формировании и принятии политико-управленческих решений. Системные исторические исследования, затрагивающие вопросы государственной политики и управления в рассматриваемой сфере (что было характерно для 1970-х – начала 2000-х гг.), сменяются прикладными работами экономистов.

Западный опыт изучения государственной политики в отрасли авиастроения. Обращаясь к анализу опыта изучения государственной политики в сфере авиастроения в западных странах, следует отметить различия в подходе российских и североамериканских и европейских исследователей к рассматриваемой проблеме. Авиационная промышленность – науко- и капиталоемкая отрасль, в любой стране требующая значительного государственного участия (как в финансировании, так и в организации процесса подготовки кадров, регулирования представленности продукции на внутреннем рынке и ее экспорта). В то же время авиастроение в СССР и в западных странах (США и страны Европы) развивалось в различных условиях – плановой и рыночной экономики соответственно. В этой связи изучение государственной политики в отрасли авиастроения велось в рамках не исторической или политической науки, а экономической. На преобладание экономической составляющей при оценке предмета над социальной или политической указывает и выбор терминологии. Так, например, зачастую для обозначения гражданского авиастроения используется термин «commercial aircraft (building)» (коммерческое авиастроение).

Для западных работ в целом в контексте анализа государственной политики в отрасли авиастроения характерна апелляция к конкретным механикам повышения эффективности авиастроительного производства, которая в своей основе имеет политэкономическую теорию эндогенного экономического роста. Задачей государства, таким образом, становится стимулирование повышения эффективности производств за счет создания такой экономической системы, которая бы обеспечивала: обучение специалистов, в том числе на базе производств (К. Эрроу) [20]; «перелив знаний» между фирмами-производителями (П. Ромер) [21]; передачу социокультурных знаний и навыков в результате трансфера технологий (М. Левин) [22]; передачу «явных» и «неявных» знаний (Х.-Дж. Стинхьюс и Е.-Дж. де Брюйн) [23].

В данном контексте интересно рассмотреть коллективную монографию «The Global Commercial Aviation Industry» («Глобальная индустрия коммерческой авиации»), представленную в 2015 г. профессором экономической географии Бизнес-школы в Йёнчёпинге (Швеция, Jönköping International Business School) С. Эрикссоном и профессором управления и международного бизнеса Колледжа бизнеса Гавайского Тихоокеанского университета (США, College of Business, Hawaii Pacific University) Х.-Дж. Стинхьюсом [24]. Уникальность и разнородность авторского коллектива дает возможность реализовать цель исследования – представить комплексный обзор мировой индустрии коммерческой авиации и авиастроения с учетом выделяемого исследователями «географического элемента». Несмотря на разнообразие профессиональной специализации авторов и решаемых в рамках работы задач, можно обозначить некоторые черты, демонстрирующие общность подхода исследователей и, соответственно, характеризующие сложившийся в западной науке подход.

Так, общим для исследователей является суждение о том, что развитие авиастроения возможно только в рамках международной кооперации (опять же – в том числе идущее от ранее описанного политэкономического подхода, постулирующего необходимость обеспечения глобального «перелива знаний»). Так, Д. Вертези выделяет две ключевые стратегии развития авиапромышленных предприятий в странах мира на современном этапе. Первая стратегия предполагает реализацию полного цикла создания продукции в рамках одной страны. Ее в разное время придерживались Япония, Китай и Индонезия, однако коммерческого успеха дан-



ная стратегия достигла лишь при создании ориентированного на конкретную рыночную нишу бразильского Embraer. Вторая стратегия (более предпочтительная) предполагает интернационализацию производства, локализацию создания компонентов продукции авиапромышленного комплекса в разных странах, организацию сложной цепочки поставок и совместные опытно-конструкторские разработки [25].

Таким образом, зарубежных исследователей занимает вопрос международной кооперации в контексте создания авиационной техники: по мере развития отрасли, повышения ее капиталоемкости и наукоемкости, стремления ключевых авиапромышленных предприятий к выходу на новые рынки развивающихся стран получают развитие научные работы, предлагающие оценку потенциала стран по направлению их инкорпорации в производственные цепочки и цепочки сбыта продукции (это особенно актуально для развивающихся экономик: Индии и Китая, Малайзии, Индонезии, Сингапура и др.).

Кроме того, следует рассмотреть работы зарубежных исследователей, содержащие наиболее оригинальные подходы к анализу формирования и реализации государственной политики в сфере авиастроения (и в промышленной сфере в целом) в России и Советском Союзе.

Так, немецкий историк, советолог С. Шаттенберг в книге «Инженеры Сталина: жизнь между техникой и террором в 1930-е годы» (2002 г., российский перевод опубликован в 2011 г.) обратила внимание на жизненный путь рядовых советских инженеров в 1930-е гг. (в том числе в выборку вошли два авиаконструктора – А. С. Яковлев, Т. Б. Кожевникова), описала их стремление к научному и творческому поиску, осветила общественные настроения того времени [26, с. 228].

В работе «Команда Сталина. Годы опасной жизни в советской политике» (2015 г., российский перевод опубликован в 2021 г.) американский советолог Ш. Фицпатрик проводит оценку роли лидерской подсистемы, сложившейся вокруг И. В. Сталина, в принятии политико-управленческих решений [27].

Наиболее полное зарубежное исследование государственной политики в отрасли гражданского авиастроения современной России представлено в вышеназванной коллективной монографии «The Global Commercial Aviation Industry» («Глобальная индустрия коммерческой авиации», 2015 г.): в статье за авторством С. Эрикссона и А. Лозано «Гражданское авиастроение в России и Украине. Стратегическая

трансформация и перспективы» опубликованы результаты исследования о взаимозависимости комплексов авиационной промышленности России и Украины. Безусловным приоритетом работы стран по данному направлению авторам представляется обеспечение конкурентоспособности продукции авиапрома на мировом рынке, при этом политический аспект взаимодействия двух государств (статья написана в 2015 г.) оговаривается (в контексте возможной, но не обязательной переориентации Украины на западный рынок), но не учитывается в качестве ограничения развития отрасли [28].

Таким образом, для работ западных исследователей характерен примат экономики в развитии авиастроения над политической и социальной сферой. В оценке государственной политики в отрасли гражданского авиастроения авторы полагаются на количественные показатели производства, скорости достижения предприятиями авиационной промышленности «точки безубыточности», эффективности выстраивания цепочек поставок и др.

Говоря о России, зарубежные авторы непременно обращают внимание на значимую роль государства в развитии национальной промышленности, однако роль последнего в создании самостоятельной национальной промышленности сводится к попытке найти баланс между экономической выгодой игроков рынка, а не к обеспечению независимости промышленного производства, прежде всего, для внутривосточного спроса.

Итак, подведем итог. Несмотря на то, что развитие авиастроения в Советском Союзе, США и Европе шло параллельно и хронологически одновременно, содержание и методы отраслевой государственной политики имели значительные различия. Так, западные исследования в большей степени ориентированы на решение экономических прикладных задач, в связи с чем гражданское направление в большей степени отделено от авиастроения в целом; подчеркивается его коммерческая ориентация. Обратная ситуация наблюдается в России, где в рамках исследований, как правило, не происходит разделения гражданского и военного авиастроения.

Для российских исследователей вопрос развития авиационной промышленности в основном лежит в политико-социальной плоскости (отрасль служит обеспечению связности территории страны, мобильности населения, расширению логистических возможностей грузоперевозок, освоению пространств Арктической зоны и др.). Больше внимания уделя-



ется политико-управленческим, социальным и геополитическим факторам развития отрасли.

В то же время в отечественной литературе представлено крайне мало сравнительных межстрановых исследований (кроме работ, посвященных оценке сил сторон в военных конфликтах), что связано как с отсутствием в открытом доступе статистических данных в достаточном объеме в советский период, так и с отставанием современной российской авиационной промышленности гражданского назначения от западных представителей отрасли, что делает сравнение формирования и реализации государственной политики в авиастроительной сфере в России и за рубежом нерелевантным. В свою очередь, в западной литературе широкое распространение получают исследования государственной политики в отрасли авиастроения развивающихся стран в контексте перспектив усиления международной кооперации в сфере, релокации производств, занятия новых растущих рынков.

Список литературы

1. Анфилов В. А. Бессмертный подвиг. Исследование кануна и первого этапа Великой Отечественной войны. М. : Наука, 1971. 544 с.
2. Вознесенский Н. А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М. : Госполитиздат, 1948. 192 с.
3. Чутко И. Э. Красные самолеты. 2-е изд. М. : Политиздат, 1979. 128 с.
4. Шумихин В. С. Советская военная авиация 1917–1941. М. : Наука, 1986. 284 с.
5. Степанов А. С. Развитие советской авиации в предвоенный период (1938 год – первая половина 1941 года). М. : Русский фонд содействия образованию и науке, 2009. 421 с.
6. Яковлев А. С. Цель жизни. Записки авиаконструктора. М. : Политиздат, 1969. 624 с.
7. Шахурин А. И. Крылья Победы. 3-е изд., доп. М. : Политиздат, 1990. 320 с.
8. Озеров Г. А. Туполевская шарага. 2-е изд. Frankfurt/M. : Посев, 1973. 125 с.
9. Покрышкин А. И. Познать себя в бою. СПб. : ДЕАН, 2014. 328 с.
10. Бодрихин Н. Г. Туполев. М. : Молодая гвардия, 2011. 455 с.
11. Чуев Ф. И. Ильюшин. М. : Молодая гвардия, 2010. 288 с.
12. Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России (период до 1914 г.). М. : Машиностроение, 1981. 272 с.
13. Пономарев А. Н. Советские авиационные конструкции. 3-е изд., испр. и доп. М. : Воениздат, 1990. 320 с.
14. Мухин М. Ю. Авиапромышленность СССР в 1921–1941 годах. М. : Наука, 2006. 320 с.
15. Соболев Д. А. Хроника советской гражданской авиации. 1918–1941 гг. М. : Русские Витязи, 2019. 328 с.
16. Каратеев А. Ю. Авиационные инженеры в России и СССР. Подготовка кадров в 1909–1945 гг. М. : АИРО-XXI, 2013. 368 с.
17. Евдотьева М. Г. Сравнительный анализ отраслевых инновационных систем: Россия и Бразилия на рынке региональных самолетов // Вестник МГИМО-Университета. 2018. № 3 (60). С. 179–197. <https://doi.org/10.24833/2071-8160-2018-3-60-179-197>
18. Мантуров Д. В., Клочков В. В. Методологические проблемы стратегического планирования развития российской авиационной промышленности // Электронный журнал «Труды МАИ». 2012. Вып. 53. URL: <https://trudymai.ru/upload/iblock/224/organizatsionnye-aspekty-formirovaniya-strategii-razvitiya-rossiyskogo-aviastroeniya-i-otraslevoy-nauki.pdf?lang=ru&issue=59> (дата обращения: 12.09.2023).
19. Соболев Л. Б. Горизонтальная интеграция или конгломерация? // Экономический анализ: теория и практика. 2015. № 24 (423). С. 2–11.
20. Arrow K. J. The Economic Implications of Learning by Doing // The Review of Economic Studies. 1962. Vol. 29, iss. 3. P. 155–173. <https://doi.org/10.2307/2295952>
21. Romer P. The origins of endogenous growth // Journal of Economic Perspectives. 1994. Vol. 8, iss. 1. P. 3–22. <https://pubs.aeaweb.org/doi/pdfplus/10.1257/jep.8.1.3>
22. Levin M. Technology transfer as a learning and development process: an analysis of Norwegian programmes on technology transfer // Technovation. 1993. Vol. 13, iss. 8. P. 497–518. [https://doi.org/10.1016/0166-4972\(93\)90065-4](https://doi.org/10.1016/0166-4972(93)90065-4)
23. Steenhuis H.-J., de Bruijn E. J. Developing countries and the aircraft industry: Match or mismatch // Technology in Society. 2001. Vol. 23, iss. 4. P. 551–562. [https://doi.org/10.1016/S0160-791X\(01\)00036-7](https://doi.org/10.1016/S0160-791X(01)00036-7)
24. The global commercial aviation industry / ed. by S. Eriksson, H.-J. Steenhuis. London : Routledge, 2015. 405 p. <https://doi.org/10.4324/9780203582022>
25. Vétesy D. The contours of the global commercial aircraft manufacturing industry // The global commercial aviation industry / ed. by S. Eriksson, H.-J. Steenhuis. London : Routledge, 2015. P. 1–33.
26. Шамтенберг С. Инженеры Сталина: Жизнь между техникой и террором в 1930-е годы. М. : РОССПЭН, 2011. 478 с.
27. Фицпатрик Ш. Команда Сталина. Годы опасной жизни в советской политике. М. : Изд-во Ин-та Гайдара, 2021. 528 с.
28. Lozano A., Eriksson S. The commercial aircraft industry in Russia and Ukraine. Strategic transformation and prospects // The global commercial aviation industry / ed. by S. Eriksson, H.-J. Steenhuis. London : Routledge, 2015. P. 297–317.

Поступила в редакцию 07.11.2023; одобрена после рецензирования 15.11.2023; принята к публикации 25.11.2023
The article was submitted 07.11.2023; approved after reviewing 15.11.2023; accepted for publication 25.11.2023