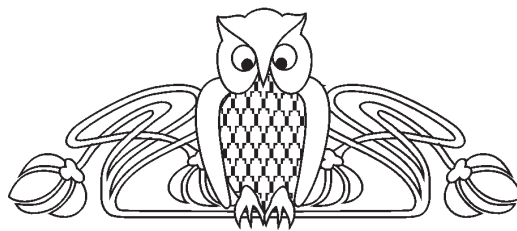




Научная статья

УДК 323.2

Экстрарациональный компонент государственной политики в отрасли авиастроения России



И. И. Кузнецов , 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 просп., д. 51/21

Кузнецов Игорь Иванович, доктор политических наук, ¹профессор кафедры истории и теории политики факультета политологии; ²ведущий научный сотрудник отдела политической науки, politbum@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0003-0274-8728>

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

Аннотация. В статье представлен сравнительный анализ экстрарациональной составляющей выработки и реализации государственной политики в отрасли авиастроения в советский период и в современной России. Отмечены основные концептуальные составляющие экстрарационального блока государственной отраслевой политики, а также обозначены основные используемые акторами выработки и принятия решений инструменты и механизмы популяризации отрасли среди населения. Несмотря на широкий перечень соответствующих инструментов, задействованных с целью обеспечения поддержки развития авиастроительной отрасли среди населения и роста интереса к сфере среди молодежи, сделан вывод о недостаточности работы по данному направлению в контексте создания произведений массовой культуры, популяризации сферы через образы исторических и современных героев.

Ключевые слова: экстрарациональные факторы, государственная политика, авиастроение

Для цитирования: Кузнецов И. И., Петрова Ю. В. Экстрарациональный компонент государственной политики в отрасли авиастроения России // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Социология. Политология. 2024. Т. 24, вып. 4. С. 443–450. <https://doi.org/10.18500/1818-9601-2024-24-4-443-450>, EDN: MOVJSC

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

Article

Extra-rational component of state policy in the Russian aircraft industry

I. I. Kuznetsov , Iu. V. Petrova

Lomonosov Moscow State University, GCP-1 Leninskiye Gory, Moscow 119991, Russia

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

Igor I. Kuznetsov, politbum@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0003-0274-8728>

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

Abstract. The article presents a comparative analysis of the extra-rational component of the development and implementation of state policy in the aviation industry in the Soviet period and in modern Russia. The main conceptual components of the extra-rational block of state sectoral policy are noted, as well as the main tools and mechanisms used by actors in decision-making to popularize the industry among the population. Despite the wide range of relevant tools used to support the development of the aircraft industry among the population and the growing interest in the field among young people, it is concluded that there is insufficient work in this area in the context of creating works of mass culture, popularizing the field through the images of historical and modern heroes.

Keywords: extra-rational factors, government policy, aircraft industry

For citation: Kuznetsov I. I., Petrova Iu. V. Extra-rational component of state policy in the Russian aircraft industry. *Izvestiya of Saratov University. Sociology. Politology*, 2024, vol. 24, iss. 4, pp. 443–450 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1818-9601-2024-24-4-443-450>, EDN: MOVJSC

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



Исследование государственной политики в современной России не только представляет большой интерес с позиции возможностей политической науки находить адекватное понимание функциональности соответствующих институтов и практик, но и дает некоторые основания для рационализации принимаемых решений (особенно в сфере долгосрочных и затратных проектов, касающихся промышленного, наукоемкого производства). В этой связи обращение к российскому опыту развития авиастроения представляется крайне важным.

Осмысление экстраординарного компонента выработки и принятия управленческих решений становится одним из наиболее активно развивающихся направлений политической науки. Ценности и установки лиц, принимающих решения, общий цивилизационный и социокультурный контекст реализации отраслевой государственной политики все чаще становятся предметом изучения отечественных политологов.

В соответствии с классификацией профессора А. И. Соловьева экстраординарный блок является одной из пяти ключевых составляющих государственной политики (наряду с такими блоками, как политический, управленческий, организационно-кадровый и финансово-экономический) и предполагает учет социокультурных особенностей, оказывающих влияние на выработку и реализацию государственной политики [1]. К тому же при осмыслении экстраординарного компонента госполитики важными являются как учет ценностных ориентаций общества, так и представления лиц, принимающих решения. Так, например, профессор А. А. Дегтярев выделяет следующие экстраординарные факторы, влияющие на принятие управленческих решений: индивидуальные и групповые интересы, ценности и установки, эмоции и обычаи и т.д. [2]. Особое место в структуре рассматриваемого блока государственной политики занимают макрополитические переменные: как отмечает профессор В. И. Якунин, «учет цивилизационных и социокультурных параметров общественного развития дает больше оснований для планирования и осуществления долгосрочных стратегий развития российского общества, конструирования будущего при помощи инструментов государственной политики» [3, с. 9].

Рассмотрение экстраординарной составляющей государственной политики релевантно для любой отрасли, авиастроение в этой связи не является исключением: особое место отрасли в советский период, значимый инфраструк-

турный задел и острое социальное значение в актуальных условиях обращают внимание на необходимость анализа реализуемой государственной политики в рассматриваемой отрасли, а учет экстраординарных факторов служит необходимым условием формирования комплексного представления о ситуации в отечественном авиастроении в целом.

Таким образом, экстраординарная составляющая государственной политики в отрасли авиастроения связана, с одной стороны, с ценностными установками ведущих акторов политико-управленческого процесса, опосредующими видение стратегии развития отрасли. С другой стороны, она предполагает учет представлений населения о рассматриваемой сфере: насколько значимой является отрасль в общественном сознании, какие цели и ориентиры перед ней стоят. Стоит также отметить, что экстраординарный компонент любой отраслевой политики в нашей стране может быть адекватно представлен только с опорой на анализ исторического опыта становления. Ведь формирование управления сложными техническими устройствами, где задействованы большие финансовые, материальные, кадровые ресурсы, неизбежно выводит на проблематику дальнейшего функционирования «человеко-машинных» систем, в которых происходит основной производственный процесс. И здесь значительную роль играет то, как само общество оценивает перспективы внедрения и использования новых технологий, какие долгосрочные социальные, экономические и иные эффекты могут быть ожидаемы (в том числе и для оправдания сверхусилий в наращивании масштабов и темпов модернизации производства).

Экстраординарный компонент отрасли авиастроения в России тесно связан с осмыслением советского наследия: выдающихся достижений и мировых успехов советских авиастроителей, научно-технического и кадрового потенциала отрасли, глобальных планов развития аэрокосмической сферы. В этом контексте ведущим запросом к отраслевым управленцам становится ориентир на повторение успехов советского периода и выход в число бесспорных стран-лидеров в научно-технологической сфере, авиации и авиастроении в частности. Говоря о реализации инфраструктурных проектов, В. И. Якунин отмечает довлеющую политическую составляющую данного процесса: «...это делает принятие решений в данной сфере чрезвычайно ценностно нагруженным процессом: то, как происходит принятие решения о ее раз-



витии, в соответствии с какими критериями происходит выбор альтернатив, во многом раскрывает конкретные целевые и ценностные установки политической системы и ее акторов» [4, с. 36]. Таким образом, важным аспектом стратегического планирования в отрасли авиастроения становятся социокультурные особенности российского общества и некоторые закономерности общественного развития. В данном контексте следует обратить внимание на опыт Советского Союза по имплементации значимых для имиджа отрасли проектов.

Советский период. Популяризация авиации и авиастроения традиционно входила в число приоритетов отраслевого развития и в Российской империи, и в Советском Союзе, и в современной России. Подобный подход ориентирован на привлечение населения к участию в развитии сферы как в финансово-экономическом аспекте (привлечение частных инвестиций), так и в организационно-кадровом (работа на предприятиях авиационной промышленности).

Начало XX в. в отечественном авиастроении характеризуется повышенным вниманием к воздухоплаванию, возможностям его применения в военном деле и решении проблемы транспортной доступности в большой Российской империи – стране территориально протяженной, где многие ее части (особенно окраины) по-прежнему оставались на периферии экономического освоения. Император Николай II лично был знаком с выдающимися авиаконструкторами (И. И. Сикорским, Н. Е. Жуковским, Д. П. Григоровичем и др.), взял под покровительство Всероссийский аэроклуб (1909), при нем строились первые отечественные авиационные заводы, создавался новый род войск – дальняя авиация. Император был крайне заинтересован в развитии российской авиации и стремился этому содействовать. Все это позволило в относительно короткий срок качественно нарастить количество производимой авиатехники, что в последующем сыграло немаловажную роль в ряде войсковых операций Первой мировой войны. Да и в целом популяризация авиационной тематики стала основой для модернизации страны (по крайней мере, производственных систем, создания новых авиационных профессий и обеспечения нового уровня профессиональной подготовки).

Отметим, что даже Революция 1917 г. и Гражданская война не отменили этого вектора: большевистскому правительству авиация была также крайне необходима и в сфере военного дела, и в своей гражданской ипостаси. Интерес-

но, что для нового руководителя государства, В. И. Ленина, авиация была предметом личного интереса. Об этом свидетельствовала еще Н. К. Крупская: в годы эмиграции Ильич любил наблюдать за полетами французских авиаторов, интересовался возможностями авиатехники в Жювизи (аэродром под Парижем). Еще в октябре 1917 г. в Петрограде по его инициативе был создан первый советский авиаотряд. А в январе 1918 г. в беседе с членом Всероссийской коллегии по управлению воздушным флотом республики М. П. Строевым интересовался возможностью применения авиации в народном хозяйстве и заявил, что Советская страна должна иметь мощный воздушный флот, который можно было бы использовать и в строительстве новой жизни [5, с. 4]. В сложных условиях Гражданской войны в Советской России был создан Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ), который стал настоящим центром авиационной науки, местом «притяжения» талантливых ученых, конструкторов, изобретателей, испытателей техники. Главными фигурами в этом институте стали ведущие специалисты, «отцы российской авиации» Н. Е. Жуковский и С. А. Чаплыгин.

В период 1920–1930-х гг. до самой Великой Отечественной войны широкое распространение получили такие методы популяризации и развития интереса населения к авиации, как организация авиационных парадов, проведение соревнований авиационной техники, перелеты на агитсамолетах и организация рекордных перелетов, развитие сети кружков авиалюбителей и проведение любительских соревнований, сбор средств на развитие воздушного флота через структуру Общества содействия обороне, авиационному и химическому строительству (ОСОАВИАХИМ) и пр. Задачи, которые приходилось решать за относительно короткое время, были грандиозны по масштабу.

1. В условиях внешней политической и экономической блокады и непризнания молодой советской государственности необходимо было наладить выпуск современной авиационной техники. Задача осложнялась серьезными ограничениями в возможностях использовать передовые технологии металлического самолетостроения, необходимостью освоения производства авиадвигателей, создания приборной базы, а также отсутствием необходимого станочного парка и компетентных рабочих и инженеров.

2. Пришлось почти с нуля создавать систему подготовки авиационных и авиатехнических кадров, формировать научные коллекти-



вы, конструкторские бюро, творческие команды, способные быстро и эффективно решать сложные вопросы. Во многом это было связано с использованием потенциала системы образования Российской империи, но этот задел не всегда был доступен (отъезд известных специалистов в эмиграцию, прерывание контактов с европейскими коллегами).

3. Авиация в Российской империи была доступна в основном представителям правящих классов, преимущественно дворянства, либо лицам, получившим хорошее техническое образование в ведущих вузах страны (Московский, Санкт-Петербургский, Киевский университеты, Московское Высшее техническое училище и др.). Новое советское общество строилось на отказе от сословных, имущественных, национальных ограничений. Это потребовало постоянно формировать и поддерживать интерес молодых людей к получению инженерной специальности, занятию авиацией, парашютизмом и планеризмом.

Создание Общества друзей воздушного флота (ОДВФ) в 1923 г. было призвано популяризовать авиацию, творчество в сфере создания и эксплуатации авиационной техники, пилотажное мастерство и парашютизм. Позднее, уже в составе ОСОАВИАХИМа (с 1927 по 1948 г.), эта работа постоянно расширялась, вовлекая сотни тысяч молодых людей, заинтересованных проявить себя или построить карьеру в авиации, авиастроении.

Обеспечение широкого потока молодых людей в авиацию было связано с созданием мощной сети авиаклубов под эгидой ОДВФ, а позднее – ОСОАВИАХИМа. В периодике приводятся следующие цифры. X съезд ВЛКСМ, который состоялся в апреле 1936 г., рассматривал среди прочих вопрос шефства комсомола над авиационным движением в стране и фиксировал в одном из отчетов, что в стране работают 122 аэроклуба (каждые четверо курсантов (учлетов) этих клубов из пяти были комсомольцы). Но уже к 1 января 1940 г. в СССР действовали 205 таких клубов [6]. Конечно, руководители советских ВВС обращали самое пристальное внимание на этот кадровый резерв, а с 1938 г. учебный состав военно-воздушных сил РККА стали комплектовать только из числа выпускников аэроклубов. Это давало возможность экономить время на первоначальной летной подготовке, вести более серьезный отбор и специализацию курсантов, обеспечивать мощный профессиональный резерв на случай войны.

Причем аэроклубы давали серьезную начальную подготовку не только пилотов и техников, но и парашютистов, которые затем составили часть воздушно-десантных войск, диверсионно-разведывательных подразделений Красной Армии, спецотрядов, забрасываемых с началом Великой Отечественной войны в тыл врага. Сеть аэроклубов была создана по всей стране, что во многом за счет массовости и одновременно стандартизации подготовки обеспечило постоянный поток летно-технических кадров начального уровня. Собирабельный образ учлета того времени: учась в школе, посещает авиамodelьную секцию, осваивает теоретическую подготовку, закрепляя материал курсов математики, физики, химии. Затем – планеризм, азы техники пилотирования, аэродинамики, повышение собственных компетенций наряду с привыканием к полувоенной дисциплине авиаклуба. Наконец учлет-курсант пересаживается на учебный самолет, совершает первый полет с инструктором, затем набирает необходимый налет часов, обретает крайне необходимый опыт самостоятельного пилотирования (как гласил советский плакат того времени: «От модели – к планеру, с планера – на самолет!»). Далее могли быть варианты развития карьеры: от учебы в военно-учебных заведениях ВВС или гражданского воздушного флота до получения инженерной специальности в авиационной сфере (строительство летательных аппаратов, конструирование двигателей, вооружения, приборов и т.д.). Если в 1936 г. курсантами школ ВВС РККА стали 176 выпускников аэроклубов, то в 1937 г. это число выросло до 5760, а в 1938-м – до 14 106 человек! [6].

Популярность летной профессии – следствие не только целенаправленной работы в сфере образования. Плакатное искусство, песни, кино, литература, радиопрограммы – все было ориентировано на продвижение статуса летного дела, его важности для Советского государства. Подчеркивалась неразрывная связь этой сферы с наукой и передовым производством, технологиями, способными дать новое качество жизни. Для многих поколений советских юношей и девушек роман В. А. Каверина «Два капитана» (первый том был опубликован в журнале «Костер» 1938–1940), дважды экранизированный уже после Великой Отечественной войны (1955, реж. В. Венгеров; 1976, реж. Е. Карелов) стал для многих настольной книгой. Образ Сани Григорьева, осиротевшего мальчика из провинциального городка, добившегося осу-



ществления своей мечты и ставшего полярным летчиком несмотря на все испытания и трудности, встававшие на его пути, вдохновлял советских пионеров и комсомольцев.

По-видимому, неслучайно, что дети многих советских, партийных руководителей выбирали себе в качестве профессии авиацию. В. И. Сталин, выпускник прославленной Качинской авиашколы, стал летчиком-истребителем; Л. Н. Хрущев летал на бомбардировщике в Советско-финскую войну и на истребителе в период Великой Отечественной (погиб на фронте в 1943 г.); брат советского наркома Анастаса Ивановича Микояна – известный авиаконструктор, создатель МиГов Артем Иванович Микоян, дети наркома – пилоты: Степан Анастасович Микоян (советский летчик-испытатель, Герой Советского Союза, 1922–2017), Владимир Анастасович Микоян (погиб под Сталинградом в сентябре 1942 г.), Алексей Анастасович Микоян – заслуженный военный летчик (1922–1985); сын высокопоставленного советского военного, Председателя Реввоенсовета и Наркомвоенмора СССР М. В. Фрунзе, воспитанник К. Е. Ворошилова (был приемным сыном в семье маршала) летчик Тимур Михайлович Фрунзе (погиб на фронте в 1942 г.); летчиком был сын члена Военного совета Западного фронта Н. А. Булганина – Лев Николаевич Булганин (1925–1975). Труд пилотов высоко ценился не только в военное время. Высшая степень отличия – звание Героя Советского Союза – было учреждено в апреле 1934 г. Первой семеркой награжденных мужчин были летчики-«челюскинцы» (спасатели пассажиров и экипажа парохода «Челюскин», зажатого полярными льдами), первой женщиной – В. С. Гризодубова, установившая несколько мировых рекордов дальности и командовавшая полком дальней авиации в Великую Отечественную войну. На памяти всех советских людей легендарные герои перелета через Северный полюс в Америку В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков, А. В. Беляков. Высшей степенью романтизации летной профессии были публичные репрезентации деятельности летчиков-испытателей: именно они «учили» новые машины летать, «доводили» передовые виды авиатехники до серийного производства. Среди таких отметим В. П. Чкалова, В. К. Коккинаки, М. М. Громова, Амет-Хана Султана.

Таким образом, Советское государство активно поддерживало интерес общества к развитию авиации, стимулируя к получению соответствующего образования и построению

карьеры способных к этому молодых людей и девушек, продвигало на радио, в печати и кино образы романтических «военлетов» и испытателей. Почеркнем, что здесь слова не расходились с делами – карьеры детей высшей партийной элиты яркий тому пример.

В поле массовой культуры экстрарациональный компонент государственной политики развития отечественной авиации наиболее ярким образом проявился в кинематографе. Среди классических советских картин – «Истребители» (1939, реж. Э. Пенцлин), «Валерий Чкалов» (1941, реж. М. Калатозов), «Небесный тихоход» (1946, реж. С. Тимошенко), экранизация «Повести о настоящем человеке» Б. Н. Полевого 1946 г., в которой рассказывается о подвиге летчика Алексея Маресьева (одноименный фильм 1948, реж. А. Столпер); «Цель его жизни» (1958, реж. А. Рыбаков), «Балтийское небо» (1961, реж. В. Венгеров), «Им покоряется небо» (1963, реж. Т. Лиознова), авиационная кинокомедия «Беспокойное хозяйство» (1946, реж. М. Жаров); фильм, снятый по одноименной повести В. Кунина «Хроника пикирующего бомбардировщика» (1967, реж. Н. Бирман), рассказывающий о фронтовой авиации в годы Великой Отечественной войны; фильм Леонида Быкова 1973 г. «В бой идут одни «старики»» о работе летчиков-истребителей; фильм 1981 г. «В небе «ночные ведьмы»» о буднях женского 46-го гвардейского ночного бомбардировочного авиационного полка¹, кинокартина «Торпедоносцы» (1983, реж. С. Аранович) и др. При этом подвиги пилотов в годы Великой Отечественной войны и по сей день остаются предметом интереса в российском кино (из относительно недавних картин можно отметить «Истребители» (сериал 2013, реж. А. Мурадов), «Девятаев» (2021, реж. Т. Бекмамбетов, С. Трофимов), «Летчик» (2012, реж. Р. Давлетьяров). Отметим, что художественные достоинства новых российских картин, их сценарные решения зачастую вызывают серьезные вопросы и острые дискуссии.

В 1951 г. было создано Всесоюзное добровольное общество содействия армии, авиации и флоту СССР (ДОСААФ СССР) – наследник ОСОАВИАХИМа. Организация активно включилась в популяризацию авиации, в том числе через реализацию программ подготовки профильных кадров – в сфере авиамоделирования, обслуживания техники, парашютного спорта и

¹ Режиссер данного фильма Е. А. Жигуленко воевала в составе 46-го гвардейского авиаполка и была удостоена высшей награды – Золотой Звезды Героя Советского Союза.



др. Успехи советских инженеров, в том числе в авиакосмической сфере, дополнительно стимулировали интерес общества к профильным направлениям развития. Роль этой организации в развитии отечественного авиастроения и авиации в целом трудно переоценить. Достаточно вспомнить, что в разные годы послевоенного периода ДОСААФ СССР руководили такие прославленные военные специалисты, как А. И. Покрышкин и Д. Д. Лелюшенко, а с аэродромов клубов начинали свой путь в небо советские космонавты Ю. А. Гагарин, Г. Т. Береговой, В. Н. Быковский, В. В. Терешкова, А. А. Леонов и др.

Современный период. Для современной России характерна лишь некоторая преемственность развития авиастроительной отрасли с советского периода, что проявляется и на экстраординарном уровне. Ведущими механизмами популяризации отрасли выступают хорошо зарекомендовавшие себя в советский период инструменты: показательные выступления отечественных пилотажных групп на массовых мероприятиях; участие авиатехники в парадах к Дню Победы в ряде регионов; проведение выставок и экспозиций в музеях, посвященных авиационной тематике.

Усилия массовой культуры в плане привлечения общественного внимания к авиастроению в новейший период истории выглядят, конечно, иначе: сегодня уже нет такого размаха в фильмах, плакатах, песнях, популяризирующих эту сферу творчества. Дело не только в воз-

можностях творцов (художников, писателей, режиссеров и др.) создать привлекательные образы. Предположим, такие артефакты культуры могут быть сегодня созданы. Но призывы, подобные комсомольским акциям 1930-х гг., вряд ли найдут сегодня поддержку. В том числе и потому, что среди образов успеха и примеров, достойных подражания, в современном российском обществе практически нет авиаторов, конструкторов, испытателей. Не много и тех, кто серьезно был бы ориентирован на производственную сферу в целом, что требует довольно длительной профессиональной подготовки (как минимум – получения соответствующего высшего технического образования!) и не гарантирует успех.

Одним из широко используемых в мировой практике и реализованных в России средств поддержки и развития имиджа национальной авиации и авиастроения является организация масштабных и доступных к посещению широкому кругу лиц авиасалонов и авиашоу. Одной из целей проводимых, как правило, раз в два года мероприятий является презентация актуальных достижений сферы и организация продаж продукции авиапрома. Выставки длятся несколько дней, посещение части из которых доступно для представителей бизнес-сообщества, части – для всех желающих.

Как следует из статистики, публикуемой организаторами авиасалонов (данные взяты за 2018–2019 гг., предшествующие пандемии COVID-19) (таблица), мировым лидером по количеству посещений является Международный авиаци-

Ведущие мировые авиасалоны: общая информация и статистика посещения

Название авиасалона	Годы проведения	Частота проведения	Количество посетителей
Paris Air Show Le Bourget (Международный авиационно-космический салон Ле Бурже, Франция)	1908 – н.в.	Раз в 2 года	317 000 чел. (2019)
ILA Berlin Air Show (Международная авиа- и аэрокосмическая выставка в Берлине, Германия)	1909 – н.в.	Раз в 2 года	180 000 чел. (2018)
The Farnborough International Airshow (Авиасалон Фарнборо, Великобритания)	1948 – н.в.	Раз в 2 года	79 000 чел. (2018)
FIDAE (Международный авиационный и аэрокосмический салон, Чили)	1980 – н.в.	Раз в 2 года	120 000 чел. (2018)
Dubai Airshow (Международный авиационный салон, Дубай, ОАЭ)	1989 – н.в.	Раз в 2 года	84 000 чел. (2019)
Международный авиационно-космический салон «МАКС» (Россия)	1993 – н.в.	Раз в 2 года	579 000 чел. (2019)
Aero India (Международный авиационный и аэрокосмический салон, Индия)	1996 – н.в.	Раз в 2 года	140 000 чел. (2019)
Airshow China (Международная выставка-салон авиационной и аэрокосмической промышленности, Китай)	1996 – н.в.	Раз в 2 года	450 000 чел. (2018)



онно-космический салон «МАКС», который проводится раз в два года в г. Жуковском Московской области. Отечественная выставка по количеству посетителей превосходит аэрокосмические шоу в Китае, Франции, Германии, Индии, Чили, ОАЭ и Великобритании, что является свидетельством высокого интереса россиян к сфере авиации и авиастроения.

Несмотря на массовый характер проводимых мероприятий, безусловным недостатком экстрарационального блока реализации государственной политики в отрасли авиастроения на современном этапе является отсутствие системного подхода. Так, рассматриваемые мероприятия в меньшей степени задействуют поле массовой культуры: в советской литературе и кинематографе успехи отечественной авиации были представлены значительно шире. В данном контексте необходимо учитывать, что эффективное использование ресурсов массовой культуры имеет значимый потенциал для коррекции жизненных стратегий молодежи [7], что особенно важно для развития кадрового потенциала рассматриваемой сферы. По-видимому, необходимо искать возможности новых подходов к профориентационной работе еще в школе, используя наработки советского времени. В то же время слепое копирование советского опыта, который показал свою эффективность в иных социально-экономических условиях и был уникальной формой ответа на вызовы современности, не приведет к успеху. Нужна новая государственная стратегия, опирающаяся на научные исследования динамики общественного сознания, представляющая мотивы и устремления современной молодежи.

Определенные возможности развития интереса к авиации и авиастроению предлагаются Министерством обороны Российской Федерации: в числе прочей деятельности ведомство занимается организацией массовых мероприятий военной направленности, в том числе Международного военно-технического форума «АРМИЯ», Армейских международных игр, показательных выступлений авиационных групп высшего пилотажа и т.д. На базе ДОСААФ России (Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту России) на 2024 г. функционируют более 100 авиационных организаций и учреждений² [2]. Еще одним актором популяризации авиации является Всероссийское военно-патриотическое общественное

² Структура ДОСААФ России. URL: <https://www.dosaaf.ru/about/structure/> (дата обращения: 14.08.2024).

движение «Юнармия», реализующее совместные проекты с соответствующими структурами Армии России и Объединенной авиастроительной корпорации³ [3].

Таким образом, экстрарациональная составляющая государственной политики в отрасли авиастроения сопряжена, с одной стороны, с ценностными установками ведущих акторов политико-управленческого процесса, а с другой – со стремлением сохранить преемственность с лучшими достижениями советской науки и техники, что активно проявляется в общественном запросе. Здесь наблюдается заметное рассогласование: ориентиры формирования рыночной модели отечественного авиастроительства с высокой международной кооперацией уже не могут восприниматься как реалистичные в условиях жестких санкций, а способности воспроизвести советскую традицию развития авиации, основанную на идеологической мотивации, массовое вовлечение молодежи в военно-технические виды спорта и творчество в сложившейся модели социализации выглядят крайне сомнительно.

Несмотря на широкий спектр предпринимаемых акторами государственной политики мер по стимулированию интереса граждан России к сфере авиастроения, вовлечению представителей молодого поколения в потенциальный кадровый резерв предприятий рассматриваемой отрасли, данная работа представляется недостаточной. В арсенале инструментов повышения вовлеченности и осведомленности населения о развитии авиации и авиастроения в России практически полностью отсутствуют механизмы, связанные с использованием потенциала массовой культуры, что было характерно для советского периода. В данном контексте значимым является обращение к социокультурным основаниям развития авиастроения в России: факторам, ранее обеспечивавшим высокую поддержку отрасли со стороны населения, интерес и вовлеченность граждан в реализуемые в отрасли проекты и мероприятия. Задействование арсенала массовой культуры – литературы, кинематографа, музыки, видеоигр – может повысить интерес молодых людей к отрасли авиации и авиастроения, позитивно скажется на развитии кадрового потенциала сферы.

³ ОАК и военно-патриотическое движение «Юнармия» заключили Соглашение о сотрудничестве. URL: <https://uacrussia.ru/ru/DDoS01/70e73dd0/press-center/news/oak-i-voenno-patrioticheskoe-dvizhenie-yunarmiyazaklyuchili-soglashenie-sotrudnichestve> (дата обращения: 14.08.2024).



Список литературы

1. Соловьев А. И. Принятие и исполнение государственных решений : учеб. пособие. М. : Аспект-Пресс, 2017. 496 с.
2. Дегтярев А. А. Методологические подходы и концептуальные модели в интерпретации политических решений (I) // Полис. Политические исследования. 2003. № 1. С. 159–170. <https://doi.org/10.17976/jpps/2003.01.14>
3. Якунин В. И. Процессы и механизмы формирования государственной политики в современном российском обществе : дис. ... д-ра полит. наук. М., 2007. 365 с.
4. Якунин В. И. Роль инфраструктурных проектов в современной государственной политике // Политическая наука. 2017. Спецвып. С. 15–40.
5. Фрайман А. Л. Владимир Ильич Ленин и создание советской авиации // Гражданская авиация. 1962. № 4. С. 3–11.
6. Трофимов А. Молодежь, на самолет! URL: <https://histrf.ru/read/articles/molodezh-na-samolet> (дата обращения: 17.08.2024).
7. Белов С. И., Кузнецов И. И. Развлекательные и просветительские предпочтения молодежи как ресурс политической социализации // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Социология. Политология. 2024. Т. 24, вып. 2. С. 196–200. <https://doi.org/10.18500/1818-9601-2024-24-2-196-200>, EDN: ANQMKR

Поступила в редакцию 23.08.2024; одобрена после рецензирования 09.09.2024; принята к публикации 25.09.2024; опубликована 29.11.2024

The article was submitted 23.08.2024; approved after reviewing 09.09.2024; accepted for publication 25.09.2024; published 29.11.2024