

# САНКЦИОННАЯ ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ГРАЖДАНСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ В СОВЕТСКИЙ И РОССИЙСКИЙ ПЕРИОД: ОБЩЕЕ И ОСОБЕННОЕ

Ю. В. Петрова

*Институт научной информации по общественным наукам Российской академии наук  
(ИНИОН РАН)*

Поступила в редакцию 18 июля 2025 г.

**Аннотация:** рассмотрена история введения санкций в отношении отечественной авиационной промышленности гражданского назначения в период с 1910-х по 2020-е гг. В результате проведенного сравнительно-исторического исследования сделан вывод о ведущей роли геополитического фактора в развитии авиапрома в СССР и России. Отмечена необходимость повышения качества стратегического планирования в отрасли авиастроения на долгосрочную перспективу, а также внедрения в систему управления отраслью ранее доказавших свою эффективность советских практик, ориентированных на существенное повышение доли производимых в стране комплектующих в рамках программ импортозамещения; интенсификацию направления исследований и разработок в области авиастроения; взаимодействие с дружественными странами, в первую очередь постсоветского пространства, в производстве авиатехники.

**Ключевые слова:** санкции, санкционная политика, гражданская авиационная промышленность, импортозамещение.

**Abstract:** the article examines the history of the introduction of sanctions against the Russian civil aviation industry in the period from the 1910s to the 2020s. As a result of the conducted comparative historical research the leading role of the geopolitical factor in the development of the aviation industry in the USSR and Russia is stated. The article concludes the need to improve the quality of strategic planning in the aviation industry via the introduction into the industry management system of previously proven to be efficient Soviet practices aimed at significantly increasing the share of components produced in the country within the framework of import substitution programs; intensification of research and development in the field of aircraft engineering; interaction with friendly countries, primarily post-Soviet, in the production of aircraft.

**Key words:** sanctions, sanctions policy, civil aviation industry, import substitution.

Российская авиационная промышленность в целом и гражданского назначения в частности в последнее десятилетие столкнулась с введением ряда санкций со стороны стран Запада, что в значительной степени сказалось на темпах роста, научном и технологическом потенциале отрасли в кратко- и среднесрочной перспективе. В данном вопросе наблюдается определенная преемственность геополитических условий функционирования отрасли в советский период, что ставит вопрос о важной роли «тропы зависимости» в развитии отечественной авиационной промышленности, в том числе в контексте введения в отношении профильных предприятий санкций со стороны «недружественных стран».

Изучению санкционной политики в отношении российской промышленности в своих работах уделя-

ют внимание политологи и исследователи международных отношений С. А. Афонцев [1], В. И. Бартенев [2], А. П. Портанский [3], В. А. Силаева [4], И. Н. Тимофеев [5], И. И. Кузнецова, А. В. Комплеев, К. О. Телин, К. Г. Филимонов [6] и др. При этом развитие отрасли авиастроения в условиях геополитической конкуренции находится в фокусе внимания преимущественно экономистов А. А. Охапкина и В. В. Клочкива [7] (Институт имени Н. Е. Жуковского), А. А. Барабаевой и В. О. Федоровой [8] (Сибирский государственный университет науки и технологий имени академика М. Ф. Решетнева) и др. Акцент в рассматриваемых работах делается, как правило, на экономических эффектах вводимых рядом стран в одностороннем порядке ограничительных мер в отношении отрасли российского авиастроения, их влиянии на торговлю и финансовый сектор отечественной экономики.

При этом представляется необходимым обратить внимание и на политическую составляющую вводи-

мых ограничений. Как отмечает И. Н. Тимофеев, в основе экономических санкций – политическая природа, они «используются в международных отношениях как инструмент господства и навязывания воли одних стран другим» [9]. Коллектив авторов из МГУ имени М. В. Ломоносова уточняют, что экономические санкции в отношении России являются инструментом сдерживания, переформатирования системы международного разделения труда, режимов безопасности и т. д. [6].

В данном контексте, несмотря на существенные различия между экономическими системами СССР и современной России («плановой» и «рыночной» соответственно), на протяжении отечественной истории обнаруживаются значительные сходства в геополитических условиях развития отрасли гражданского авиастроения.

#### **Советский период: от международной кооперации в отрасли авиастроения к суверенному развитию в условиях санкций**

Отрасль авиастроения в России получила развитие в 1910-е гг.: созданный на частные средства задел в годы Первой мировой войны удалось переориентировать на производство техники военного назначения: к тому моменту в стране функционировало десять самолестроительных заводов, шесть двигателестроительных и два пропеллерных [10, с. 21]. Важно, что в довоенное время авиастроителями была сделана ставка на тесное взаимодействие с европейскими производителями: был организован обмен опытом, шла закупка иностранных комплектующих. В годы Первой мировой войны наблюдались значительные проблемы с поставками техники: так, три четверти авиационной техники, поступившей на русско-германский фронт, производилось на отечественных заводах (однако строились в основном самолеты иностранных марок, а обилие типов самолетов и их частая смена на отдельных заводах значительно затрудняли производство) [11, с. 73–74]. Как отмечает историк авиации Д. А. Соболев, в данный период «в России научились делать только планеры самолетов и пропеллеры» [12, с. 30]. В это же время остро стал вопрос о необходимости серьезного сокращения зависимости отечественной промышленности от зарубежных производителей: «Опыт снабжения и ремонта материальной части авиации, полученный в ходе Первой мировой войны, убедительно показал, что нельзя было надеяться на поставки авиационной техники из-за границы» [13, с. 170].

Подтвердил заданный тренд на создание суверенной авиационной промышленности и опыт Великой Отечественной войны. Развитие авиационной науки и организация опытно-конструкторских

предприятий в 1920-е гг., индустриализация и последующий переход экономики на военные рельсы позволили серьезно сократить зависимость авиационной промышленности Советского Союза от западных стран. Так, если в 1920-е гг. в распоряжении гражданской авиации насчитывался 81 % иностранных самолетов и 19 % советских, то уже к 1935 г. иностранные машины были полностью заменены отечественными [14, с. 119] (которые, тем не менее, в техническом отношении зачастую отставали от зарубежных аналогов). Комплексное развитие гражданское авиастроение получило уже в послевоенные годы с запуском программ разработки и производства пассажирской, малой и транспортной авиатехники гражданского назначения. Тем не менее, в рассматриваемый период значительная часть техники, производимой в СССР, была «клонирована» с западных образцов или в отдельных случаях существенно доработана с учетом материально-технической базы отечественного авиастроения, для которой в довоенные годы были характерны слабая механизация, низкая степень оснащенности производств станками, проблема с материалами (переход от деревянных несущих конструкций к металлам, в том числе кольчугалюминию, недостаточно высокие темпы освоения технологий точного машиностроения, приборостроения). Ключевыми примерами здесь в первую очередь являются самолеты военного назначения (У-1, И-7, Ту-4), однако и ряд серий гражданских самолетов производились с «оглядкой» на аналоги (например, Ли-2, созданный на основе приобретенной СССР у США лицензии на выпуск Douglas DC-3; а также выпущенный в серию в 1950-х гг. Ил-18, напоминающий модель Douglas DC-4).

В послевоенные годы 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 [15]. 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 Советского Союза к западным технологиям двойного назначения. Организация прекратила свое существование в 1994 г., а в 1996 г. рядом стран мира, в том числе Россией, были заключены Вассенаарские соглашения – режим ограничения экспорта, направленный на предупреждение поставок технологий в «государства-изгои» («rogue states») [16].

### Санкции в отношении отечественной авиационной промышленности гражданского назначения на современном этапе

С распадом Советского Союза и сменой приоритетов в вопросах экономического развития Россия утратила значительный научно-исследовательский, производственный и кадровый потенциал, необходимый для конкурентного развития сферы авиастроения. В то же время отказ от автономного развития отрасли в пределах страны стал фактором постепенного встраивания отечественной профильной промышленности в мировую систему. Так, наступивший после распада СССР «момент однополярности» вынудил постсоветские страны, включая Россию, переориентировать экономику на новые рынки и встроиться в новые производственные цепочки в условиях новой системы миропорядка, характеризуемой ужесточившейся конкуренцией за влияние и ресурсы в духе Realpolitik [17]. Подобный подход обеспечил запуск совместных с зарубежными странами проектов в сфере авиастроения в 2000–2010-е гг., в первую очередь – разработки и производства лайнера SSJ-100 (самолет примерно на 70 % состоит из иностранных комплектующих, однако сборка была организована в России) [18]. Но, попытка выхода России на мировой рынок с самолетом SSJ-100 не была успешной, частично – в связи с отсутствием у лайнера значимых конкурентных преимуществ по сравнению с аналогами, частично – в связи с использованием нерыночных методов конкурентной борьбы со стороны ведущих производителей авиатехники, в том числе «конкуренции стандартов» [19], ограничивающей возможности других компаний по выходу на мировой рынок.

В то же время с введением в отношении российской промышленности санкций в 2014 г. и их ужесточением после 2022 г. авиационная промышленность России была вынуждена переориентироваться на отказ от ряда производимых в недружественных странах комплектующих, была организована работа по производству лайнеров отечественного производства – лайнера МС-21, импортозамещенной версии SSJ-100 и самолета Ил-114-300. Однако в 2024 г. сроки поставок авиатехники были перенесены на 2025–2026 гг. [20].

Важно и то, что на уровне стратегического планирования, в рамках утверждения в 2014 г. государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» [21] не был в должной степени учтен геополитический фактор, а в качестве ключевого приоритета рассматривался сценарий развития международной кооперации и экспорт. При этом новые условия, как отмечают А. А. Охапкин и В. В. Клочков, повышают требования к качеству стратегического планирования, «поскольку в условиях жестких ограничений в реальном вы-

ражении планировать приходится уже не в агрегированных стоимостных показателях, а более конкретным и детализированным образом, непосредственно учитывая реальные номенклатуры конечной и промежуточной продукции, производственного оборудования, профессий и квалификаций работников, и т. п.» [7]. Так, помимо обусловленных санкциями технологических ограничений отрасль авиастроения в современных условиях сталкивается со значительным дефицитом специалистов, занятых на предприятиях, связанных с авиапромышленностью.

Важно и то, что современная Россия столкнулась с постепенным разрывом производственных цепочек с постсоветскими странами, предприятия которых в советский период и вплоть до начала 2010-х гг. были ориентированы на тесное взаимодействие с российскими в создании ряда лайнеров. В первую очередь речь идет о производственных комплексах Украины (создание самолетов линейки «Ан») и Узбекистана (производство ближнемагистрального пассажирского самолета Ил-114, серийное производство транспортного самолета Ил-76). На момент 2024 г. задел для сотрудничества по данным направлениям утрачен, производство авиатехники соответствующей номенклатуры лишь частично перенесено на российские заводы.

В заключение отметим, что геополитические обстоятельства, ведущие к введению в отношении российской авиационной промышленности санкций, являются неотъемлемым фактором развития отрасли в XX–XXI вв. и, соответственно, требуют учета при формировании стратегии развития отечественной авиапромышленности. Отдельные периоды ориентации отрасли авиастроения в России на международную кооперацию, как правило, не продолжительны и завершаются с началом вооруженного противостояния с западными странами, что дополнительно подчеркивает значимость сохранения устойчивого вектора на суворенное развитие авиастроения в России.

Кроме того, как в советский, так и современный российский период отечественная авиационная промышленность поставлена в условия необходимости обеспечения внутреннего рынка авиаперевозок (в послевоенный период в СССР речь шла об организации полного цикла разработки и производства продукции авиационной промышленности гражданского назначения; в 2020-е гг. остро стоит вопрос как серийного производства лайнеров с доминирующей долей компонентов отечественного производства, так и организации производства комплектующих для замены компонентов техники зарубежного производства, находящейся в парке российских авиакомпаний). Важно и то, что в Советском Союзе системное развитие авиастроительной отрасли было ориентировано на полный цикл разработки, производства и обслужи-

вания техники. В современных российских условиях, в связи с технологическим усложнением процесса создания лайнера и общей переориентацией отрасли на международную кооперацию, отечественное авиастроение сместило фокус с разработки и производства на обслуживание эксплуатируемой техники.

Схожесть геополитических условий развития авиастроения в современной России и СССР обращает внимание на необходимость внедрения в систему управления отраслью ранее доказавших свою эффективность советских практик, ориентированных на существенное повышение доли производимых в стране комплектующих в рамках программ импортозамещения; интенсификации направления исследований и разработок в области авиастроения; взаимодействия с дружественными странами в производстве авиатехники.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Афонцев С. А. Политические парадоксы экономических санкций / С. А. Афонцев // Журнал Новой экономической ассоциации. – 2022. – № 3 (55). – С. 193–198.
2. Бартенев В. И. Международная помощь и санкционное давление : геометрия взаимного влияния / В. И. Бартенев // Полис. Политические исследования. – 2022. – № 6. – С. 23–37.
3. Портанский А. П. Импортозамещение : проблемы понимания политики и ее целей / А. П. Портанский // Международная экономика. – 2021. – № 8. – С. 578–588.
4. Силаева В. А. Эффективность санкций в международной политике / В. А. Силаева // Вестник МГИМО-Университета. – 2021. – Т. 14, № 4. – С. 136–153.
5. Тимофеев И. Н. Политика санкций в меняющемся мире : теоретическая рефлексия / И. Н. Тимофеев // Полис. Политические исследования. – 2023. – № 2. – С. 103–119.
6. Комплеев А. В. Стратегии западных санкций : от сдерживания социально-экономического развития до формирования новой конфигурации международных институтов / А. В. Комплеев, И. И. Кузнецов, К. О. Телин, К. Г. Филимонов // Вестник Московского университета. Сер. 12: Политические науки. – 2018. – № 5. – С. 7–33.
7. Охапкин А. А. Проблемы стратегического планирования развития российского гражданского авиастроения и гражданской авиации в современных условиях / А. А. Охапкин, В. В. Клочков // Материалы XIV Всероссийского симпозиума / под ред. Г. Б. Клейнера. – М. : ЦЭМИ РАН, 2023. – С. 178–184.
8. Федорова В. О. Развитие авиационной промышленности в условиях санкций / В. О. Федорова, А. А. Ба-баева // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2022. – Т. 3. – С. 786–788.
9. Тимофеев И. Н. Экономические санкции как политическое понятие / И. Н. Тимофеев // Вестник МГИМО-Университета. – 2018. – № 2. – С. 26–42.
10. Вайлов А. М. Российские гении авиации первой половины XX века / А. М. Вайлов. – М. : Алгоритм, 2017. – 256 с.
11. Яковлев А. С. Цель жизни. Записки авиаконструктора / А. С. Яковлев. – М. : АлексB, 2016. – 673 с.
12. Соболев Д. А. История отечественной авиапромышленности. Серийное самолетостроение, 1910–2010 гг. / Д. А. Соболев. – М. : Русское авиационное общество (РУСАВИА), 2011. – 432 с.
13. Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России (июль 1914 г. – октябрь 1917 г.) / П. Д. Дузь. – М. : Машиностроение, 1986. – 368 с.
14. Пономарев А. Н. Советские авиационные конструкторы / А. Н. Пономарев. – М. : Воениздат, 1990. – 320 с.
15. Кириченко Э. В. Экспортный контроль как инструмент внешней политики США / Э. В. Кириченко // США и Канада : экономика, политика, культура. – 2015. – № 10. – С. 40–52.
16. Oettinger P. H. National Discretion : Choosing COCOM's Successor and the New Export Administration Act / P. H. Oettinger // American University International Law Review. – 1994. – Vol. 9, № 2. – P. 559–595.
17. Якунин В. И. Устойчивость государственных систем на постсоветском пространстве : контуры теоретической модели / В. И. Якунин, И. И. Кузнецов, М. В. Вилисов // Контуры глобальных трансформаций : политика, экономика, право. – 2020. – Т. 13, № 4. – С. 6–33.
18. Импортозамещенный «Суперджет» совершил первый полет // Forbes.ru. – URL: <https://www.forbes.ru/tekhnologii/495421-importozamesennyj-superdzent-soversil-pervuj-polet> (дата обращения: 20.06.2024).
19. Варюхина Е. В. Моделирование влияния национальной стандартизации на duополистическую конкуренцию на рынке гражданской авиационной техники / Е. В. Варюхина, В. В. Клочков // Журнал экономической теории. – 2020. – Т. 17, № 4. – С. 859–873.
20. ОАК сдвинула сроки поставок новых гражданских самолетов // РБК. – URL: <https://www.rbc.ru/business/01/03/2024/65e0655c9a79477520fd4836> (дата обращения: 20.06.2024).
21. Об утверждении государственной программы «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы» : постановление Правительства Рос. Федерации от 15 апреля 2014 г. № 303 // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 12.05.2014. – № 19. – Ст. 2413.

Институт научной информации по общественным наукам Российской академии наук (ИННОН РАН)

Петрова Ю. В., младший научный сотрудник отдела политической науки

E-mail: iuliiaapeetrova@gmail.com

Institute of Scientific Information for Social Sciences of the Russian Academy of Sciences (INION RAN)

Petrova Yu. V., Junior Researcher of the Political Science Department

E-mail: iuliiaapeetrova@gmail.com