

УДК 330.341.1:629.7(045)

*В.В. Матвеев***ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ РЕГИОНОВ И РЕАЛИЗАЦИЯ СТРАТЕГИИ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ**

Статья посвящена оценке возможных последствий от применения политики санкций со стороны ряда стран на состояние экономики России и регионов, которые входят в её состав. Динамика и качество структурных изменений ВВП России в течение текущего столетия не привели к принципиальным изменениям в национальной экономике. Экономическое развитие страны происходило в соответствии с правилами, которые сложились ещё в эпоху советского периода истории. В результате любые оценки социально-экономических перспектив России объективно ограничены существующим потенциалом национальной экономики. Следовательно, требуется разработка принципиально новых концепций экономического роста, цель – обеспечение конкурентоспособности российской экономики. Однако это невозможно на существующей технологической базе, именно по данной причине негативные последствия политики санкций оказались достаточно большими и привели к развитию кризисных процессов в ряде отраслей и регионов. Наглядно это можно наблюдать в отраслях, связанных с производством гражданских самолётов и осуществлением воздушных перевозок пассажиров. Причиной кризисной ситуации в гражданском авиапроме России в частности является использование импортных самолётов для осуществления гражданских авиаперевозок. Гражданское авиастроение в России в исторической перспективе ожидают достаточно сложные времена, и надеяться на быстрое получение желаемых результатов нет никаких оснований, что в целом окажет негативное влияние на развитие экономики в тех регионах России. Для восстановления гражданского авиапрома в России заново организовать или возобновить множество предприятий, расположенных в разных регионах.

*Ключевые слова:* экономические санкции, импортозамещение, структурные изменения, экономика региона, гражданское авиастроение.

DOI: 10.35634/2412-9593-2023-33-5-799-808

Проблема обеспечения современного устойчивого экономического роста и улучшение показателей качества жизни населения являются для современной России задачами стратегического значения. Современная социально-экономическая ситуация в России в значительной степени определяется весьма жёсткой политикой санкций со стороны США, стран Западной Европы и некоторых других стран. Причём эта политика будет ужесточаться и дальше: «Страны G7 рассматривают вопрос введения запрета на экспорт в Россию почти всех товаров, сообщило агентство Kyodo со ссылкой на источники в правительстве Японии. Государства – члены G7 уже прекратили экспорт в Россию широкого ряда товаров, которые могут быть использованы в военных целях. По словам источника Kyodo, страны могут распространить запрет на подержанные автомобили, шины, косметические товары и одежду» [1].

Аналогичную информацию сообщает информационное агентство Bloomberg: «Министерство юстиции США ищет новые способы пресечь уклонение России от санкций, сосредоточив внимание на зарубежных инвестиционных консультантах, хедж-фондах, юридических фирмах и управляющих частными инвестициями, которые ранее избегали проверки. Оперативная группа использует ряд новых и секретных тактик для выявления и судебного преследования компаний и отдельных лиц, скрывающих активы богатых россиян». Скорее всего, политика санкций не коснётся лекарств и сельскохозяйственной продукции [2].

Можно утверждать, не опасаясь ошибиться, что существующие проблемы в экономике России являются чрезвычайно серьёзными. Всё это крайне негативно влияет на развитие социально-экономической ситуации внутри России. Благоприятная внешнеэкономическая конъюнктура (неожиданный значительный рост цен на энергоносители) в начале нулевых годов позволила добиться ошеломительного роста ВВП России: от 4,8 трлн руб. в 1999 г. до 41,3 в 2008 году. В 2009 г. под влиянием мирового экономического кризиса имеет место снижение объёма ВВП до 38,8 трлн руб., однако уже в следующем году он вырос до 46,3 трлн руб. Затем объём ВВП возрастает ежегодно и составляет 153,4 трлн руб. в 2022 году [3].

Однако если рассматривать динамику ВВП России в процентах роста, то становится ясно, что динамика этого показателя является весьма противоречивой. В период 1999–2008 гг. этот показатель имеет положительное значение: максимум в 2000 г. (плюс 10 %), минимум в 2002 г. (плюс 4,7 %). Затем следует резкий провал в 2009 г. – минус 7,8 %. В течение 2010 по 2014 гг. темпы роста ВВП изменяются от 4,5 % в 2010 г. до 0,7 % в 2014 году. Затем отрицательные значения темпов роста ВВП были в 2020 г. (– 2,7 %) и в 2021 г. (– 2,1 %). Согласно прогнозам Министерства экономического развития Российской Федерации, в 2023 г. снова минус 3,2 % [3].

Затем в 2024-м и 2025-м годах показатель темпов роста ВВП станет положительным и будет ежегодно прибавлять 2,6 %. Как подчеркнули в Министерстве экономического развития РФ: «Прогнозный сценарий подразумевает ускоренную адаптацию страны к изменившимся внешним условиям. Для этого в ближайшие годы власти намерены сосредоточиться на импортозамещении и переориентации экспортных потоков, обеспечении технологического суверенитета, а также стимулировании предпринимательской активности и развитии финансовой системы» [4].

Однако здесь следует признать, что динамика и качество тех изменений в структуре ВВП, которые имели место в течение текущего столетия, не носят принципиального стратегического характера. Можно утверждать, что экономическое развитие страны происходило в соответствии со старыми лекалами. По этой причине любые оценки социально-экономических перспектив России объективно ограничены тем потенциалом экономического развития, который имеет место здесь и сейчас. Это требует разработки принципиально иных концепций экономического роста. Но при любом варианте таких стратегий, их конечная цель только одна – это обеспечение конкурентоспособности российской экономики. Однако, в свою очередь, это невозможно на существующей технологической базе, которая во многом не соответствует современным требованиям. Эксперты ВШЭ отнесли Россию к «опаздывающим производителям» по уровню развития передовых технологий. Страна лидирует только в идущих на спад секторах: ядерные технологии и вооружения [5].

В настоящее время не вызывает никаких дискуссий тот факт, что в качестве ключевого фактора высоких темпов роста российской экономики в 2000–2004 гг. выступила благоприятная конъюнктура мировых цен на нефть. Так, в 1999 г. среднегодовая цена на нефть марки Brent на спотовом рынке (за баррель, в долларах США) составляла 17,97. Уже в следующем году – 28,50. Затем мировые цены на нефть выросли в 2008 г. до 97,26. Только в 2009 г. в связи с мировым кризисом цена снизилась до 61,67. Но уже в течение 2011–2012 гг. она превышала уровень в 111 долларов США за баррель [6].

В течение всего периода благоприятных цен на нефть никаких принципиальных изменений в национальной экономике России не произошло. Это позволяет констатировать весьма печальный факт: при отсутствии принципиальных изменений в российской экономике невозможно обеспечить желаемые показатели экономического роста и перехода в некой перспективе в число наиболее развитых национальных экономик мира. Не является секретом, что современный этап развития мировой экономики определяется тем, насколько восприимчива к инновациям национальная экономика. Никаких иных вариантов развитие мировой конъюнктуры не допускает в принципе. Авторы монографии «Будущее России: инерционное развитие или Инновационный прорыв (долгосрочный сценарный прогноз)» утверждают: «Инновационное развитие в широком его понимании состоит в поиске эффективного сочетания усилий по развитию и укреплению ресурсной базы технологических и продуктовых инноваций с осуществлением разнообразных институциональных и организационно-хозяйственных инноваций, <...>, а также социально-экономические условия, стимулирующие прогрессивные структурно-технологические изменения собственно производства. Очевидно, что структурно-технологическая модернизация российской экономики сдерживается не только качественными характеристиками новых технологий и научных разработок, но и социально-экономическими факторами, формирующими параметры спроса на инновации» [7, с. 31].

Действительно, об инновационном прорыве можно вести речь только в том случае, если его результатом будет выпуск конкурентоспособной на мировых рынках продукции.

Очевидно, что инновационные процессы сопровождают цивилизацию на всех этапах её развития. Причём появление новых инноваций означает не только накопление знаний и практического опыта, совершенствуются общественно-политические и научно-производственные формы взаимодействия между всеми участниками производства: фирмы, регионы, государство.

Можно и нужно вести речь об ожесточённой гонке за глобальные преимущества в области инноваций. Особо следует отметить, что речь идёт не столько о накоплении дополнительных сбереже-

ний или капитала, сколько об улучшении существующих или создании совершенно новых продуктов, процессов, услуг и бизнеса, т. е. инновациях, которые в конечном итоге стимулируют долгосрочный экономический рост национальной экономики и повышение уровня жизни её населения.

С целью повышения уровня своей конкурентоспособности в области инноваций, многие страны были вынуждены разработать и реализовать на практике продуманную и конструктивную национальную инновационную политику, направленную на повышение способности компаний и организаций становиться более инновационными, а значит продуктивными.

В резюме «The Atlantic Century II. Benchmarking EU & U.S. Innovation and Competitiveness» отмечается: США и страны ЕЭС продолжают терять свои позиции в гонке за глобальное инновационное преимущество. В качестве вывода резюме содержит вывод о том, что если эти страны не изменят свою экономическую политику, то общий тренд их развития станет нисходящим. Для восстановления глобальной инновационной конкурентоспособности необходимо обеспечить развитие наиболее инновационных отраслей: ИТ, робототехника, нанотехнологии, биотехнологии и бизнес высокого уровня услуг, сохраняя при этом выпуск в высокоэффективных и конкурентоспособных традиционных отраслях [8].

Появление и развитие теории инноваций связано с именами двух выдающихся экономистов: J. Schumpeter и Н.Д. Кондратьев. J. Schumpeter является автором базовой работы по инновационной деятельности и инновационному предпринимательству: «Теория экономического развития», впервые опубликованной в 1911 году. В ней рассматривается стратегическая роль нововведений для обеспечения эффективного поступательного экономического развития. По его мнению, именно предприниматель во многом предопределяет саму возможность практического использования инноваций, т. к. постоянно ведёт поиск «новых комбинаций факторов производства» [9, с. 142]. J. Schumpeter утверждал, что только инновации могут быть триггером экономического роста. Он трактовал инновацию как какое-то изменение, конечной целью которого могут быть новые потребительские товары, средства производства и транспорта, формы организации производства в промышленности. Инновации позволяют решать задачи, которые ранее были недоступны для решения, а также находить более эффективные варианты решения по сравнению с применявшимися ранее.

В любом случае инновации нарушают сложившуюся систему равновесия социально-экономических систем, что, в конечном итоге, создаёт условия для экономического роста. При этом следует помнить, что если экономический рост вызван значительными и/или принципиальными новшествами, то всегда будут акторы, которые получают от этих изменений значительную выгоду, либо, наоборот, много проигрывают от подобного сценария развития ситуации. Экономический рост будет иметь место до тех пор, пока инновации не станут обыденным элементом. Итогом этих процессов будет восстановление ситуации экономического равновесия до появления новых инноваций.

Теория J. Schumpeter тесно взаимосвязана с теорией длинных волн российского экономиста Н.Д. Кондратьева [10], который обосновал идею о наличии в экономике не только среднесрочных (8-11 лет) и коротких (3-4 года) волн, но и больших циклов развития длительностью в 48-55 лет.

Н.Д. Кондратьев доказывал, что в основе больших циклов находятся процессы обновления долговременных элементов основного капитала, которые, в свою очередь, определяются принципиальными изменениями в технике, технологиях, новых источников энергии и новых видов сырья. Процессы качественных изменений в экономике, по мнению Н.Д. Кондратьева, происходят не плавно, а скачками. Происходит наложение всех трёх циклов («волн») экономического развития друг на друга. В зависимости от фазы большого цикла (понижательной или восходящей) изменяется характер и глубина фаз среднесрочных и коротких промышленных циклов.

Цикличность экономического развития определяется тем, что воспроизводство постоянных элементов капитала осуществляется неравномерно. В течение некоторого периода времени производство осуществляется в хорошо известных технологических рамках. Однако появление новых технологий, которые являются итогом научных открытий, принципиально изменяют ситуацию. Происходит замена технологий, которая носит взрывной характер. Опоздавшие могут навсегда оказаться на обочине экономического развития и роста.

Здесь можно вспомнить промышленную революцию второй половины XVIII века или информационную революцию конца XX столетия. В обоих случаях появляются новые лидеры (страны и фирмы), а кто-то оказывается в стане аутсайдеров.

Для нас весьма интересной является теория диффузии инноваций Т. Hägerstrand [11]. Данная теория представляет собой значительный шаг вперёд в рассмотрении проблем территориального развития и размещения на этой территории различных производств. В основе этих процессов – создание и распространение инноваций. В данной теории идёт речь о волнообразном характере распространения инноваций. По его мнению, каждая генерация инноваций проходит через четыре стадии: возникновение, диффузия, накопление, насыщение.

Нельзя не упомянуть теорию регионального жизненного цикла, в которой производство товаров рассматривается как процесс, состоящий из четырёх стадий: появление нового изделия, увеличение его производства, насыщение рынка, уменьшение величины спроса вплоть до полного прекращения производства. Хотя не исключён вариант, что этап насыщения рынка может быть весьма длительным по времени.

Стадия появления и начало продвижения до потребителей инновационных продуктов наиболее эффективна в больших городах. Здесь проживает большинство потенциальных покупателей. Тут размещается большинство фирм, которые могут быть заинтересованы в использовании данного новшества. Например, начало производства светокопировальной техники.

В то же время весьма спорным является утверждение, что, скорее всего, наиболее благоприятные условия могут быть найдены на наименее развитых территориях в форме технопарков, технополисов, наукоградов. Опыт создания и развития Силиконовой долины в США впечатляет, но вполне возможны иные варианты развития территории.

Весьма интересной является теория полюсов роста, авторство которой принадлежит французскому экономисту Ф. Реггoux [12]. Он считал, что формирование полюсов экономического роста происходит на тех территориях, которые выступают в качестве центров притяжения для сосредоточения там именно тех предприятий, где используются инновационные технологии и производятся новые по своим эксплуатационным характеристикам товары. Такие центры характеризуются высокими темпами роста по сравнению с другими территориями. Как ни странно это звучит, но в XVIII веке в качестве такого центра выступал Урал, где были сосредоточены предприятия чёрной металлургии, что позволило Российской империи в течение нескольких десятилетий выступать в качестве лидера по выплавке чугуна в Европе. Об этом идёт речь в работах J. Boudeville, который доказывал, что в качестве полюсов роста, наряду с предприятиями, которые относятся к лидирующим отраслям национальной и/или мировой экономики, в обязательном порядке следует вести речь о конкретных территориях, где инновации используются наилучшим образом [13].

В настоящее время наибольший интерес вызывает концепция национальных инновационных систем (НИС), возникновение которой относится к 80–90-м гг. прошлого столетия. Авторами данной концепции считаются С. Freeman (1987) [14], В. Lundvall (1992) [15] и R. Nelson (1993) [16]. В концепции НИС особое внимание обращается к процессам накопления знаний и обучения. При этом подчёркивается особая роль институционального фактора, т. к. от него во многом зависит весь процесс создания инноваций и последующего их использования в реальном производстве.

Необходимо отметить стратегическое значение процесса создания новых знаний и системы обучения для формирования и функционирования эффективной инновационной системы. Главная трудность экономики Советского Союза и современной России определяется тем, что процессы создания и распространения инноваций зависят от степени эффективности соответствующих институтов. В первую очередь – это вузы, НИИ, КБ. Действительно, процесс формирования инновационной идеи, и её последующего воплощения на практике требует нестандартного мышления, умения видеть то, что другие не замечают. Здесь огромная роль принадлежит организации системы образования.

Кроме того, в любой стране имеет место собственная система общественных институтов (юридические законы, традиции, исторический опыт). Кстати, для больших по площади стран (США, Германия, Китай) характерны большие различия между территориями. Например, Бавария и Саксония в Германии, или Север и Юг Китая.

По мнению R. Nelson «национальная инновационная система – это система институтов, взаимодействие которых определяет инновационное поведение хозяйствующих субъектов» [16]. В. Lundvall ведёт речь о том, что НИС включает в свой состав те элементы и связи, которые возникают в процессе создания и распространения экономически выгодных знаний и нововведений [15]. Вполне естественно, что вслед за концепцией НИС возникла и получила развитие концепция региональных инновационных систем (РИС). Получила признание точка зрения о том, что с определенного момента

регионы начали играть значительную роль в мировой инновационной экономике, чем государства. Действительно, продуманная государственная политика, направленная на развитие конкретного региона, способна принести большие результаты по сравнению с, как правило, весьма абстрактными государственными программами развития. О стратегической важности целенаправленного влияния на регионы указывал С. Edquist: государственная инновационная политика – это процесс выбора приоритетов (регионов, отраслей, технологий) [17].

Необходимо отметить, что для каждой страны характерна собственная индивидуальная модель НИС. Варианты её реализации зависят от проводимой государством экономической политики, состоянием правовых институтов, уровнем развития науки, соответствием используемых технологий требованиям инновационного развития, историческим прошлым, менталитетом населения, идеологией, учёт положительного опыта наиболее развитых стран. При этом определяющим фактором становления и развития любой НИС являются процессы создания новых знаний и их доступность для практической реализации.

По мнению автора, на начальных этапах становления и развития НИС значительная роль принадлежит государству, которое должно способствовать процессам создания новых знаний и их перемещению в область практического применения. Государство должно внимательно отслеживать то, каким образом происходят данные процессы, и своевременно вносить изменения в нормативно-правовую базу. В случае необходимости государство достаточно жёстко наказывает нарушителей «правил игры». Кроме этого государство оказывает значительную информационную помощь, способствует созданию благоприятной кредитной среды. Именно по такому варианту шло формирование и развитие НИС в Японии, Южной Корее, Китае, Тайване. В дальнейшем роль государства начинает уменьшаться, что вполне естественно, т. к. участники инновационных процессов уже достаточно твёрдо стоят на ногах и имеют точное представление о своих целях, ресурсах, проблемах. Хотя и в этом случае государство остаётся весьма активным участником данных процессов на случай возникновения кризисных ситуаций. Концепция НИС получила официальное признание на заседании Европейского совета в Лиссабоне в 2000 г.: «Быстрые и ускоряющиеся темпы изменений означают, что Союзу необходимо действовать сейчас, чтобы использовать все преимущества открывающихся возможностей. Отсюда необходимость для Союза установить четкую стратегическую цель и согласовать сложную программу создания инфраструктуры знаний, расширения инноваций и экономических реформ, а также модернизации систем социального обеспечения и образования» [18].

По многим причинам экономика России не смогла перейти к инновационной модели развития. Именно об этом идёт речь в докладе НИУ ВШЭ «Россия на рынках передового производства», в котором отмечается, что передовые производства (ПП) сконцентрированы всего в нескольких странах мира, и вход новых стран на рынки ПП закрыт или существенно ограничен. Кроме того, что особенно важно для России, развивающиеся и переходные экономики могут навсегда отстать от промышленно развитых стран. Опыт предыдущих промышленных революций показывает, что страны, которые раньше других отреагируют на технологические вызовы, смогут претендовать на «экономическое чудо» [19, с. 8]. Экономика страны, как и 30 лет назад, находится в высокой степени зависимости от сырьевого сектора и пребывает на периферии инновационных процессов.

В этих условиях регулярное усиление санкций требует формирования и реализации политики, конечная цель которой – это не только новое качество экономического развития страны и входящих в её состав регионов, это принципиальное сокращение зависимости от импортных поставок. Однако реализация на практике этих целей затрудняется различными факторами. И.Н. Попова и Т.Л. Сергеева отмечают: «Больше всего проблем возникает в тяжёлой промышленности, что обусловлено несколькими причинами. Во-первых, в России отсутствует накопленная научно-техническая база. Во-вторых, финансирования, выделенного на разработку отстающей отрасли, было недостаточно. В-третьих, быстро увеличить производство было невозможно, поскольку присутствовала зависимость от импорта, местами доходящая до 90 %. В-четвертых, не все предприниматели были готовы к переходу на отечественный товар» [20, с. 76].

В идеале политика импортозамещения предполагает создание и производство таких отечественных товаров, которые не просто заменяют собой импортные товары. Они должны быть конкурентоспособными по сравнению с импортными изделиями по качеству, дизайну и прочим составляющим элементам. Начало производства таких товаров может свидетельствовать о процессах, конечная цель которых – достижение технологической независимости.

В статье А.В. Овчинниковой отмечается: «В период кризиса для снижения рисков любой природы необходимо пассивировать формирование и реализацию эффективного государственного курса, направленного на генерирование стратегических действий, связанных с локализацией перспективных производств в регионах, требующей финансового, кадрового, ресурсного, институционального обеспечения. Конечная цель такой политики – устойчивый рост региональной экономики субъектов, входящих в состав государства» [21, с. 1001].

Возможные достижения и неудачи политики импортозамещения в России можно отследить по развитию ситуации в гражданском авиастроении.

В Советском Союзе функционировало значительное количество авиазаводов, которые были расположены: Воронеж, Иркутск, Казань, Киев, Комсомольск-на-Амуре, Москва, Самара (бывший Куйбышев), Саратов, Ташкент, Ульяновск, Харьков. И это неполный список. У каждого завода было большое количество поставщиков. Это положительно влияло на развитие экономики региона. Однако ситуация стала достаточно быстро изменяться в худшую сторону уже в конце 80-х гг. прошлого столетия. В результате гражданская авиация России в основном использует изделия двух фирм: Airbus и Boeing. После введения политики санкций становится ясно, что тяжёлая ситуация сложилась в гражданском авиапроме и отрасли гражданских авиаперевозок. Это привело к принятию Министерством промышленности и торговли РФ Приказа № 3103 от 26 июля 2022 г. «Об утверждении плана мероприятий по импортозамещению в отрасли гражданского авиастроения Российской Федерации на период 2024 года». О степени важности данной проблемы говорит тот факт, что данным Приказом были отменены четыре более ранних Приказа, один из которых датируется 2 августа 2021 года.

Согласно Приказу по многим наименованиям продукции предполагается до 2024 года, т. е. всего за полтора года, принципиально изменить ситуацию и полностью отказаться от импортных комплектующих. Особенно впечатляют намерения по производству авиационного двигателя ПД-14, где доля отечественной продукции от нуля в 2020 г. должна возрасти до 90-100 %, а также авиационному двигателю ПД-8, где изменения должны составить с 10-15 до 100 %.

Считается, что в случае успешной реализации данная весьма смелая программа импортозамещения в гражданском авиапроме позволит России вернуться на мировой рынок гражданских самолётов. Основным инвестором выступает Фонд национального благосостояния (ФНБ). В целом на покупку авиатехники предполагается потратить 274,9 млрд руб. Из них 5,5 млрд руб. – это средства Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК). Все остальное поступит из ФНБ. Предполагается выпуск облигаций с минимальной доходностью 1,5 % годовых. Полученные от продажи ценных бумаг деньги, лизинговые компании потратят на покупку авиационной техники, которую впоследствии передадут компаниям-перевозчикам [22].

Однако необходимо отметить, что после падения производства гражданских самолётов в России в 90-е гг. XX века столь быстро изменить ситуацию к лучшему представляет собой очень сложную для решения задачу.

Таблица 1

### Производство гражданских самолётов в России (штук)

год	1992	1993	1994	1995	1996	1998	2005	2008	2010
штук	81	72	31	20	5	13	6	9	12

Таблица составлена по данным: [https://kapital-rus.ru/articles/article/hronika\\_pikiruyuschego\\_aviaproma/](https://kapital-rus.ru/articles/article/hronika_pikiruyuschego_aviaproma/)

Начиная с 2011 г. по 2021 г., объём производства гражданских самолётов колеблется в диапазоне от 27 до 46 изделий в год, что явно недостаточно для такой огромной по территории страны как Россия. Однако здесь надо отметить, что два года были исключением в лучшую сторону: 2013 год – 102 штуки и 2014 – 97 штук. После объявления политики санкций по отношению к России после февраля 2022 г., объём производства самолётов резко снижается до 12 машин (10 SuperJet-100 и 2 военно-транспортных Ил-76). Положение дел вернулось к 2008 г., когда было произведено 9 самолётов.

О степени критичности ситуации позволяет судить следующая информация: самолёт SSJ100 примерно на 70 % состоит из импортных комплектующих. Его салон разработало итальянское дизайн-бюро Pininfarina. Французский концерн Safran поставлял около 28 % комплектующих: 25 % приходилось на двигатель и 3 % – на шасси, авионику и другие компоненты. Двигатели Sam146 по-

ставляло совместной предприятие Safran и Объединенной двигателестроительной корпорации (входит в «Ростех») PowerJet. Они производились на площадке «ОДК-Сатурн» в Рыбинске [23].

Следует помнить, что развитие гражданского авиастроения в течение многих лет занимало подчинённое положение по отношению к производству военных самолётов. Первым массовым гражданским самолётом в стране был Ли-2, который выпускался по лицензии американской фирмы Douglas (модель DC-3). Двигатель самолёта – АШ-62ИР является развитием двигателя М-25. Однако и этот авиационный двигатель, который выпускался в СССР в течение многих лет, является производным от американского двигателя Wright R-1820-F3 семейства Wright Cyclone. Затем этот двигатель и более продвинутые его варианты устанавливались на других моделях пассажирских самолётов СССР.

Выпуск первых отечественных моделей гражданских самолётов начинается после Второй мировой войны: Ил-12 (начало эксплуатации в 1947 г.) и Ил-14 (1954 г.). Первый реактивный пассажирский самолёт Ту-104 – это гражданский вариант стратегического бомбардировщика Ту-16. За ним последовал Ту-114 – это версия Ту-95. Реактивные Ил-62, Ту-154, Ту-134 – это уже чисто гражданские машины. К сожалению, Як-42 (выпущено 187 штук) и Ил-86 (106 штук) оказались последними гражданскими машинами СССР. Обе модели были разработаны в середине 70-х гг. XX века. После них не было ни одной разработки, которая соответствовала требованиям эффективной эксплуатации. Таким образом, переход Аэрофлота и частных авиакомпаний России после развала СССР на эксплуатацию западных моделей самолётов был вполне ожидаемым и объективно обусловленным итогом развития ситуации из-за отсутствия в тот период времени современных и эффективных в использовании.

Согласно статистике Минтранса РФ, к 20 апреля 2022 г. парк коммерческих самолетов всех российских авиакомпаний насчитывал 1287 единиц. Больше трёх четвертей самолётов большой пассажирской авиации – это машины иностранного производства. На долю Airbus в конце 2021 г. приходилось 298 самолётов, Boeing – 236, прочих самолетов иностранного производства (Embraer и пр.) – 23. При этом следует помнить, что 78 самолётов иностранного производства арестованы по требованиям лизингодателей. Это означает, что всего в российской «основной пассажирской авиации» сейчас только 723 самолета. Самолётов российского производства – 157 из 723 или 21,7 %. Из них 136 машин, или 86 % – это «Сухой Суперджет» (SSJ-100). Это означает, что «российская» часть авиапарка также сильно зависит от поставок иностранных комплектующих. Средний возраст пассажирских самолётов коммерческих авиакомпаний составляет около 10,5 лет [24].

В этой тяжёлой ситуации строить оптимистичные прогнозы на быстрое преодоление зависимости от западного авиапрома представляются излишне оптимистичными и совсем необоснованными. Это особенно важно знать и понимать, т. к. процесс создания самолёта от зарождения идеи до запуска в серийное производство занимает период времени в среднем от 5 до 10 лет.

Таблица 2

**Продолжительность разработки гражданских самолётов**

Модель самолёта	Ил-62	Ту-154	Як-42	Boeing 737	Boeing 747	Boeing 787	Airbus A300	Airbus A340	Airbus A380
Начало разработки	1960	1963	1972	1979	1966	2001	1967	1981	1993
Первый полёт	1963	1968	1975	1984	1969	2009	1972	1991	2005
Начало эксплуатации	1967	1972	1980	1984	1970	2011	1974	1993	2007

Таблица составлена по данным: <http://www.airwar.ru>

Россия – это очень большая по территории страна. Здесь особенно нужны самолёты с большой дальностью полёта. Кстати, она составляла для Ту-114 – 9700 км; Ил-62 – 10000 км. Ни Sukhoi Superjet 100 (3050 – 4 600 км), ни MC-21 (3050 – 4600 км) не соответствуют этому требованию.

После введения санкций аналитики американского инвестбанка Jefferies Group допускали, что до весны 2023 года коммерческие самолёты в России смогут некоторое время летать без сбоев. Затем им потребуется капитальное обслуживание, которое, как правило, проводится раз в шесть лет (средний возраст самолетов в парке у «Аэрофлота» – 6,8 года). Из-за отсутствия необходимых компонентов самолеты выведут из строя [25].

Имели место менее радикальные прогнозы. Специалисты по авиационной отрасли из ИВА отмечали, что российским авиакомпаниям хватит запчастей до августа 2022 года, после чего они начнут заниматься «каннибализмом»: разбирать имеющиеся самолеты на комплектующие [26].

Ожидания ИВА оправдались. В августе российские авиакомпании действительно начали разбирать самолеты, чтобы обеспечить себя запчастями. В частности, «Аэрофлот», по данным источников Reuters, взял детали с одного самолета Airbus A350, одного Sukhoi Superjet 100 и с нескольких самолетов Boeing 737 и Airbus A320 [27].

Комплексная программа развития авиаотрасли до 2030 года предполагает, что доля отечественных самолетов в парках российских компаний превысит 80 %. Для нужд гражданской авиации в ближайшие годы планируется поставить 1036 самолетов, в том числе около 500 воздушных судов для замены Boeing и Airbus.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Ф. Борисов считает: «Нужно понимать, что самолеты делают люди, а не деньги. Для того, чтобы выпустить самолет, нужны кадры и оборудование. Оборудование либо закупается за рубежом, что в условиях тотальных санкций крайне сложно, либо его делают в России. А на подготовку инженера уходит пять лет плюс несколько лет практики, на подготовку техника – два-три года, их сейчас большой дефицит. Другие отрасли тоже сейчас требуют инженеров и техников, конкуренция между отраслями будет серьезной. Так что все это потребует очень серьезных и целенаправленных государственных вложений, и государству придется определить приоритеты» [28].

Таким образом, гражданское авиастроение в России в исторической перспективе ожидают достаточно сложные времена, и надеяться на быстрое (в течение 3-5 лет) получение желаемых результатов нет никаких оснований, что в целом окажет негативное влияние на экономику регионов.

Таким образом, можно сделать вывод, что политика импортозамещения не является каким-то редко используемым вариантом государственной экономической политики. К ней прибегало достаточно много государств на различных этапах своего развития. Однако реальные шансы на то, что политика импортозамещения позволит в достаточно короткие сроки решить проблему организации производства собственной конкурентоспособной в сравнении с мировыми образцами продукции, невелики. Это объясняется тем, что политика импортозамещения не может быть слишком долгой, а её конечный результат зависит от множества факторов.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Kyodo подтвердило обсуждение G7 полного запрета экспорта в Россию // РБК. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/64420fa39a794706b14ba8c9> (дата обращения: 22.04.2023).
2. US Expands Hunt for Russian Sanctions Evaders to Their Financial Advisers. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-04-21/russian-sanctions-us-expands-search-for-evaders-to-advisers-hedge-funds?srd=premium-europe> (дата обращения: 22.04.2023).
3. ВВП России по годам: 1991 – 2023. URL: <http://global-finances.ru/vvp-rossii-po-godam/> (дата обращения: 22.04.2023).
4. Глава МЭР представил прогноз социально-экономического развития России на 2023–2025 гг. URL: [https://finance.rambler.ru/markets/49385724/?utm\\_content=finance\\_media&utm\\_medium=read\\_more&utm\\_source=copylink](https://finance.rambler.ru/markets/49385724/?utm_content=finance_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink) (дата обращения: 22.04.2023).
5. Эксперты предупредили о риске для России «навсегда отстать» в технологиях. URL: [https://www.rbc.ru/technology\\_and\\_media/13/04/2021/607478fc9a794731d03611ab](https://www.rbc.ru/technology_and_media/13/04/2021/607478fc9a794731d03611ab) (дата обращения: 22.04.2023).
6. Цена на нефть марки Brent по годам: 1983 – 2023. URL: <http://global-finances.ru/tsena-na-neft-marki-brent-pogodam/> (дата обращения: 24.04.2023).
7. Ивантер В.В., Кузык Б.Н. Будущее России: инерционное развитие или инновационный прорыв? М.: Институт экономических стратегий, 2005. 144 с.
8. The Atlantic Century II. Benchmarking EU & U.S. Innovation and Competitiveness. URL: <https://d1bcsfjk95uj19.cloudfront.net/files/2011-atlantic-century-exec-summary.pdf> (дата обращения: 24.04.2023).
9. Шумпетер Й. Теория экономического развития: (Исследование предпринимательской прибыли, капитала, кредита, процента и цикла конъюнктуры) / Пер. с нем. В.С. Автономова и др. М.: Прогресс, 1982. 455 с.
10. Кондратьев Н.Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения. Избранные труды. М.: ЗАО "Издательство "Экономика", 2002. 767 с.
11. Хегерstrand Т. Диффузия инноваций как пространственный процесс. М.: Прогресс, 1993. 94 с.
12. Перру Ф. Экономическое пространство: теория и приложения // Пространственная экономика. 2007. № 2. С. 77–93.
13. Boudeville J. Problems of regional economic planning // Edinburg: Edinburg U.P. 1966. 192 p.
14. Freeman C. Technical Innovation, Diffusion, and Long Cycles of Economic Development // The long-wave debate. Berlin: Springer. 1987. pp. 295–309.

15. Lundvall B. (1992) User-producer relationships, national systems of innovation and internationalisation // National systems of innovation: Towards a theory of innovation and interactive learning. London: Pinter Publishers, pp. 45–67.
16. Nelson R. (1993) National Innovation Systems: A Comparative Analysis. Oxford: Oxford University Press, 1993. 560 p.
17. Edquist C. Reflections on the systems of innovation approach // Science a. publ. policy. Guildford, 2004. Vol. 31, No. 6. P. 485–489.
18. Lisbon European Council 23 and 24 March 2000. Presidency Conclusions. URL: [https://www.europarl.europa.eu/summits/lis1\\_en.htm#4](https://www.europarl.europa.eu/summits/lis1_en.htm#4) (дата обращения: 25.04.2023).
19. Россия на рынках передового производства [Текст]: докл. к XXII Апр. междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества, Москва, 13–30 апр. 2021 г. / Ю.В. Симачев (рук. авт. кол.), А.А. Федюнина, М.А. Юревич и др.; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2021. 112 с.
20. Попова И.Н., Сергеева Т.Л. Импортзамещение в современной России: проблемы и перспективы // BENEFICIUM. 2022. № 2(43). С. 73–84.
21. Овчинникова А.В. Основные положения методологии исследования динамики изменений в пространственной локализации отраслей экономики и определения приоритетов регионального развития // Вестн. Удм. ун-та. Сер. Экономика и право. 2022. Т. 32, вып. 6. С. 1001–1008.
22. Авиапром берет своё. URL: <https://expert.ru/expert/2023/08/aviaprom-beret-svoe/> (дата обращения: 02.05.2023).
23. ОАК оценила импортзамещение Superjet 100 в 50 млрд рублей. URL: <https://www.aex.ru/news/2022/6/22/245157/> (дата обращения: 03. 05. 2023).
24. Статистика Минтранса: сколько у России сейчас самолетов и каких. URL: <https://www.atorus.ru/news/press-centre/new/59791.html> (дата обращения: 04.05. 2023).
25. Whitley A. Russian Air Travel Could Disappear as Planes Aren't Serviced. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-03-15/russian-air-travel-could-disappear-as-planes-aren-t-serviced> (дата обращения: 04.05.2023).
26. Aeroflot Is Back to the Future as Sanctions Ground Its Ambitions. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-05-22/aeroflot-is-back-to-the-future-as-sanctions-ground-its-ambitions?sref=cus85deZ> (дата обращения: 04.05.2023).
27. Reuters узнал, что авиакомпании России разбирают самолеты на запчасти. URL: <https://www.rbc.ru/business/09/08/2022/62f18ffd9a794705d41d2c22> (дата обращения: 04. 05. 2023).
28. «Каннибализм» и 500 самолетов: как будет жить авиаотрасль до 2030 года. URL: <https://trends.rbc.ru/trends/industry/635808a49a7947d955f33c28> (дата обращения: 04. 05. 2023).

Поступила в редакцию 06.07.2023

Матвеев Владимир Валентинович, доктор экономических наук, профессор,  
ведущий научный сотрудник  
Удмуртский филиал Института экономики УрО РАН  
426004, Россия, г. Ижевск, ул. Ломоносова, 4  
E-mail: [mtv956@yandex.ru](mailto:mtv956@yandex.ru)

*V.V. Matveev*

#### INNOVATIVE DEVELOPMENT OF REGIONAL ECONOMY AND IMPLEMENTATION OF IMPORT SUBSTITUTION STRATEGY

DOI: 10.35634/2412-9593-2023-33-5-799-808

The article is devoted to assessing the possible consequences of the application of the policy of sanctions by a number of countries on the state of the economy of Russia and the regions that are part of it. The dynamics and quality of structural changes in Russia's GDP during the current century have not led to fundamental changes in the national economy. The economic development of the country took place in accordance with the rules that were established in the era of the Soviet period of history. As a result, any assessment of Russia's socioeconomic prospects is objectively limited by the existing potential of the national economy. Consequently, the development of fundamentally new concepts of economic growth is required, the goal is to ensure the competitiveness of the Russian economy. However, this is impossible on the existing technological base, and it is for this reason that the negative consequences of the sanctions policy turned out to be quite large and led to the development of crisis processes in a number of industries and regions. This can be clearly observed in industries related to the production of civil aircraft and the implementation of air transportation of passengers. The reason for the crisis situation in the civil aviation industry of Russia, in particular, is the use of imported aircraft for civil air transportation. The civil aircraft industry in Russia in the historical perspective is facing quite diffi-

cult times, and there is no reason to hope for a quick achievement of the desired results, which in general will have a negative impact on the development of the economy in those regions of Russia. In order to restore the civil aviation industry in Russia, it is necessary to reorganize or renew many enterprises located in different regions.

*Keywords:* economic sanctions, import substitution, structural changes, regional economy, civil aircraft industry.

Received 06.07.2023

Matveev V.V., Doctor of Economics, Professor, Leading Researcher  
Udmurt Branch of the Institute of Economics, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences  
Lomonosova st., 4, Izhevsk, Russia, 426004  
E-mail: [mtv956@yandex.ru](mailto:mtv956@yandex.ru)