

Секция «Политизация неполитических сфер в современном мире: тренды и технологии»

Отечественное авиастроение в поле публичной политики: многообразие акторов и их интересов

Научный руководитель – Кузнецов Игорь Иванович

Петрова Юлия Владимировна

Сотрудник

Институт научной информации по общественным наукам РАН, Москва, Россия

E-mail: julieespe@gmail.com

Авиастроение является одной из отраслей реального сектора экономики, при рассмотрении и анализе функционирования которой в полной мере справедливо использование категорий экономической науки: баланса спроса и предложения, стремления к достижению предприятиями точки безубыточности, организации производственного цикла и т.д. [1], [7], [8]. В то же время, многообразие акторов и их интересов, широкий спектр механизмов их взаимодействия в процессе формирования и реализации государственной политики ставит вопрос о необходимости рассмотрения отрасли авиастроения с привлечением подходов и методов современной политической науки.

В первую очередь, речь идет о различии понятий государственной политики и управления, что находит отражение в работах А.А. Дегтярева, Г.Л. Купряшина, Л.В. Сморгунова, А.И. Соловьева и др. В частности, А.А. Дегтярев, связывая государственную политику с реализацией общественных интересов, предлагает к использованию термин «публично-государственная политика» [2]. А.И. Соловьев обозначает пять уровней взаимосвязи политики и управления [5], а И.Б. Орлов подчеркивает размывание границы между политикой и управлением в процессе включения политических сетей в процесс государственного управления [3]. Таким образом, государственную политику в отрасли авиастроения необходимо рассматривать не только с привлечением экономических подходов, но и с позиции политической науки, обращение к инструментарию которой необходимо по ряду причин.

Во-первых, в процессе выработки и реализации управленческих решений в отрасли авиастроения принимают участие различные акторы, как формальные, так и неформальные игроки. Государство является ведущим, однако не единственным субъектом политико-управленческого процесса, в котором значимую роль также играют профильные корпорации (как российские, так и зарубежные), представители различных групп интересов, частные лица.

Во-вторых, значимым фактором формирования и реализации государственной политики в отрасли авиастроения выступает гражданский интерес – общественный запрос на те или иные приоритеты государственной политики, вовлеченность в процесс ее выработки и реализации [6]. В этой связи значимое место занимает способность и возможность акторов влиять на общественное мнение с целью воздействия на государственную политику в отрасли [5].

Таким образом, рассмотрение отрасли авиастроения в логике экономической науки справедливо, однако не достаточно без привлечения подходов и методов политической науки. Процесс выработки и принятия управленческих решений не всегда опосредован логикой максимизации прибыли предприятий, а конкуренция игроков редко носит чисто рыночный характер.

Источники и литература

- 1) Афан А.И. Особенности становления и этапы развития мирового рынка гражданского авиастроения // Вестник МГИМО. 2017. № 1 (52). С. 227-238.

- 2) Дегтярев А.А. Принятие решений в публичной политике и государственном управлении: роли и параметры // Политическая наука: Ежегодник 2007. Российская ассоциация политической науки. М.: 2008. С. 272-299.
- 3) Орлов И.Б. Современные теоретические и методологические доктрины (модели) государственной политики и управления // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2013. № 4 (30). С. 95-104.
- 4) Соловьев А.И. Политика и управление: когнитивные основания взаимосвязи // Вестник Московского университета. Серия 21. Управление (государство и общество). 2005. № 3. С. 36-49.
- 5) Соловьев А.И. Политические инновации: очевидные смыслы и неочевидность реальности // Полис. Политические исследования. 2023. №5. С. 120-140.
- 6) Соловьев А.И. Политические инновации: очевидные смыслы и неочевидность реальности // Полис. Политические исследования. 2023. №5. С. 120-140.
- 7) Eriksson S. Globalization and changes of aircraft manufacturing production/supply-chains – the case of China // International Journal of Logistics Economics and Globalization. 2011. Vol. 3. №1. Pp. 70-83.
- 8) Vértesy D. Interrupted Innovation: Emerging economies in the structure of the global aerospace industry // Universitaire Pers Maastricht. 2011. 309 p.