



Екатерина Константиновна ФРОЛОВА,
старший преподаватель кафедры предпринимательского и корпоративного права Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), кандидат юридических наук ek.frolova2019@yandex.ru 125993, Россия, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 9

Актуальные проблемы правового регулирования развития авиационной промышленности в условиях трансформации глобальных рынков¹

Аннотация. В статье анализируются проблемы правового регулирования авиационной промышленности в России, вызванные как внешними факторами (критическая зависимость от импортных технологий и комплектующих, ущерб от санкций, введенных недружественными иностранными государствами и их союзами), так и внутренними (длительный срок производства воздушных судов, устаревание производственной инфраструктуры, отсутствие системы послепродажного обслуживания). Автор приходит к выводу, что дальнейшее развитие авиастроения зависит от взвешенной государственной политики, эффективности применения мер государственной поддержки, направленных на импортозамещение и локализацию производства, а также от соответствующего целям государственного регулирования использования правовых инструментов, позволяющих привлечь частные инвестиции, в том числе иностранные.

Ключевые слова: авиастроение, авиационная промышленность, санкции, промышленная политика, трансформация, инвестиционный договор, промышленный кластер, совместное предприятие.

DOI: [10.17803/2311-5998.2023.108.8.040-050](https://doi.org/10.17803/2311-5998.2023.108.8.040-050)

Ekaterina K. FROLOVA,

Senior lecturer

*of the Department of Entrepreneurial and Corporate Law
of the Kutafin Moscow State Law University (MSAL),*

Cand. Sci. (Law)

ek.frolova2019@yandex.ru

9, ul. Sadovaya-Kudrinskaya, Moscow, Russia, 125993

Actual problems of legal regulation of the development of the aviation industry in the context of the transformation of global markets

Abstract. The article highlights the problems of legal regulation of the aviation industry in Russia, caused by both external (critical dependence on imported technologies and components, damage from sanctions imposed by unfriendly foreign states and their unions) and internal factors (long time

¹ Исследование выполнено в рамках программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030».

for aircraft production, outdated production infrastructure, lack of an after-sales service system). The author comes to the conclusion that the further development of the Russian aircraft industry depends on a balanced state policy, the effectiveness of the state support measures aimed at import substitution and localization of production, as well as on the use of legal instruments that meet the goals of state regulation to attract private investment, including foreign ones.

Keywords: aircraft, aviation industry, sanctions, industrial policy, transformation, investment agreement, industrial cluster, joint venture.

*В память о Мазине Леониде Борисовиче,
одном из основателей АО «ХС-Наука»,
первого российско-американского предприятия
по производству теплообменников
для гражданской авиации,
моем наставнике и друге*

В любой стране мира авиационная промышленность является одной из стратегически важных, высокотехнологичных и наукоемких отраслей реального сектора экономики. За последние десятилетия в силу глобализации мировой экономики международное промышленное сотрудничество в сфере самолетостроения достигло максимального развития. Его основой выступает производственная кооперация: производители из разных стран осуществляют совместную деятельность с целью создания отдельных видов продукции, имеющей строго адресное назначение и составляющей компоненты конечной продукции². Так, всемирно известная авиастроительная корпорация Boeing сотрудничает более чем с 12 тыс. поставщиков по всему миру³.

Однако начиная с 2014 г., когда иностранные государства и их союзы стали вводить односторонние санкции в отношении российских лиц, что затронуло целые отрасли экономики, включая авиастроение и его финансирование, а после начала Россией специальной военной операции в феврале 2022 г. достигло невероятных масштабов, а также в связи с ограничениями и запретами на полеты, введенными в 2020 г. вследствие распространения новой коронавирусной инфекции COVID-19, ситуация в авиационной промышленности стала меняться как для отечественных авиационных промышленных предприятий, так и для зарубежных авиационных корпораций. В настоящее время на глобальном рынке авиационной продукции наблюдаются перемены, вызванные существенными трансформациями в экономических отношениях ввиду расширения списка недружественных

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В
РЕАЛЬНОМ СЕКТОРЕ ЭКОНОМИКИ



² Подробнее см.: Денисов Д. Д. Развитие международных кооперационных связей в самолетостроении // Вестник Оренбургского государственного университета. 2013. № 8 (157). С. 19—23.

³ URL: <https://www.boeing.com/features/2020/07/diverse-suppliers-bring-big-value-to-boeing-and-their-communities.page#:~:text=the%20boeing%20supplier%20network%20stretches,approximately%20850%20are%20women%20downed> (дата обращения: 04.07.2023).

иностранных государств, ужесточения вводимых ими санкционных режимов и введения ответных ограничительных мер Российской Федерацией⁴.

Санкции и напряженная внешнеполитическая ситуация в мире повлекли за собой значительный ущерб для российской авиастроительной отрасли в силу ее критической зависимости от импортных технологий и комплектующего оборудования и преобладания в летном парке российских авиакомпаний лайнеров зарубежного производства. Вместо ранее принятой стратегии на обновление авиапарка теперь в фокусе внимания — поддержание работоспособности имеющихся судов, импортозамещение и скорейший поиск новых поставщиков комплектующего оборудования.

Зарубежные авиастроительные корпорации тоже понесли значительные потери в связи с введенными санкциями: потеряли прибыльный российский рынок, квалифицированных специалистов после закрытия инженерных центров и сворачивания совместных проектов, оказались под угрозой лишения ключевого для авиастроения сырья — титана и алюминия.

Так, в авиационном производстве доля титана превышает 50 %⁵, а самый крупный его поставщик — российское предприятие «ВСМПО-Ависма» — до февраля 2022 г. обеспечивало 65 % потребности в титане европейской корпорации Airbus, до 35 % потребностей американской корпорации Boeing и 100 % бразильской авиастроительной корпорации Embraer⁶. Как таковых санкций на закупку российского титана не было введено, однако Boeing прекратил закупать его в марте 2022 г., Airbus заявил о постепенном отказе от него в течение нескольких месяцев.

В России находится одно из самых крупных месторождений и другого важнейшего для авиастроения металла — алюминия, разработкой которого занимается ПАО «ОК Русал». В отношении алюминия не были введены санкции, однако США ввели пошлину в размере 200 % на продукцию, произведенную из алюминия, выплавленного или отлитого в России⁷. Любой производитель продукции, в которой использован российский алюминий, при экспорте своей продукции в США вынужден заплатить двойную пошлину.

Зарубежные авиационные корпорации, конечно, намерены заменить российских поставщиков сырья, но надо учитывать, что на мировом рынке образуется дефицит данных металлов, поскольку каждый поставщик должен быть сертифицирован по международным авиационным стандартам, а процесс сертификации альтернативных поставщиков обычно затягивается на годы.

Это внешние проблемы, но российское авиастроение сталкивается и с другими трудностями: длительный срок строительства воздушного судна, зависимость

⁴ Подробнее см.: Рязанова А. Р. Санкционный режим экономической деятельности: понятие и правовая природа // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2022. № 12. С. 206—207.

⁵ URL: <https://naukatehnika.com/titan-zhiznenno-vazhen.html?ysclid=lnb0pwmaq849298018> (дата обращения: 04.07.2023).

⁶ URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/12/02/953409-aviakontsern-otkazhet-sy-titana?ysclid=lnajetaa9509253900> (дата обращения: 04.07.2023).

⁷ URL: <https://lenta.ru/articles/2023/03/13/rsl200/?ysclid=lnb2qtcb7871883192> (дата обращения: 04.07.2023).

от заемных средств, устаревание производственного оборудования и судов, отсутствие системы послепродажного обслуживания. Выход из кризиса и дальнейшее развитие российского авиастроения зависит от разумной экономической политики и эффективности применения мер государственной поддержки, реализуемой в двух ключевых направлениях — импортозамещение и локализация производства.

Государственную политику в сфере авиастроения определяет Комплексная программа развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года⁸ (далее — Комплексная программа). Основу правового регулирования авиационной деятельности составляют Воздушный кодекс РФ⁹ и Федеральный закон от 08.01.1998 № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации»¹⁰. В подзаконных нормативных правовых актах, регулирующих авиационную деятельность, особое место занимают Федеральные правила использования воздушного пространства¹¹ и Федеральные авиационные правила¹². К иным подзаконным актам относятся указы Президента РФ¹³, многочисленные постановления Правительства РФ, акты федеральных органов исполнительной власти по отдельным вопросам авиастроения. Кроме того, существует достаточно объемная международная система регулирования авиационной деятельности, устанавливающая требования к безопасности гражданской авиационной техники в силу ее трансграничного применения¹⁴.

В настоящее время Россия занимает сильные позиции на глобальном рынке авиационной техники военного и специального назначения, чего нельзя сказать о гражданской авиации. В Комплексной программе поставлена довольно амбициозная и трудновыполнимая в современных реалиях задача — поставить 1 036 самолетов для нужд гражданской авиации в срок до 2030 г.

Первая трудность при реализации данной цели связана с тем, что практически любая авиационная техника является продукцией двойного назначения: ее

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В
РЕАЛЬНОМ СЕКТОРЕ ЭКОНОМИКИ



⁸ Распоряжение Правительства РФ от 25.06.2022 № 1693-р «Об утверждении комплексной программы развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года» // С3 РФ. 2022. № 27. Ст. 4877.

⁹ Воздушный кодекс РФ от 19.03.1997 № 60-ФЗ // С3 РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

¹⁰ С3 РФ. 1998. № 2. Ст. 226.

¹¹ См., например: постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // С3 РФ. 2010. № 14. Ст. 1649.

¹² См., например: приказ Минтранса России от 18.06.2003 № 147 «Об утверждении Федеральных авиационных правил “Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения”» // Российская газета. 2003. № 200.

¹³ Указ Президента РФ от 11.06.2016 № 285 «О Комиссии при Президенте Российской Федерации по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС» // С3 РФ. 2016. № 25. Ст. 3791.

¹⁴ Махитко В. П. Государственное регулирование и рынок в авиастроении : учебное пособие. Ульяновск, 2008. С. 8.

можно устанавливать и на гражданский самолет, и на военный, в связи с чем на нее распространяются правила экспортного контроля со стороны как Российской Федерации, так и иностранных государств, если при ее разработке и производстве использованы иностранные технологии¹⁵.

Этот аспект, а также стратегическое значение авиастроения для экономики России послужили причиной введения иностранными государствами блокирующих и секторальных санкций в отношении российских физических и юридических лиц, осуществляющих деятельность в авиастроении. Так, блокирующие санкции США предусматривают заморозку активов лиц и запрещают американским компаниям и гражданам совершать операции с имуществом с заблокированными лицами, внесенными в список SDN (Specially Designated Nationals And Blocked Persons List)¹⁶. Секторальные санкции США в отношении российского авиастроения ограничивают доступ компаний российского финансового, оборонного и энергетического секторов к американским рынкам капитала, сделки с долговыми обязательствами и акциями¹⁷.

Вторая трудность заключается в том, что в период до 2030 г. выполнять полеты российским авиакомпаниям все-таки нужно, при этом эксплуатируя импортные самолеты, которые они массово приобретали до 2014 г. с использованием относительно удобных лизинговых схем¹⁸.

Обозначенные трудности представляют собой некие «очаги острой боли» отечественной авиационной отрасли, которые необходимо нивелировать, прежде чем выстраивать взвешенную систему государственного регулирования. Так, Правительством РФ были приняты следующие антисанкционные меры:

- введены временные правила исполнения обязательств российских авиакомпаний и организаций перед иностранными компаниями по договорам на приобретение, аренду, лизинг авиационной техники¹⁹,

¹⁵ Фролова Е. К. Продукция двойного назначения как объект экспортного контроля: проблемы правового регулирования в РФ и США // Проблемы экономики и юридической практики. 2017. № 4. С. 75—80.

¹⁶ Specially Designated Nationals And Blocked Persons List (SDN) Human Readable Lists (treasury.gov) // URL: <https://ofac.treasury.gov/specially-designated-nationals-and-blocked-persons-list-sdn-human-readable-lists> (дата обращения: 04.07.2023).

¹⁷ Российские компании включены в Sectoral Sanctions Identifications (SSI) List (treasury.gov) // URL: <https://ofac.treasury.gov/consolidated-sanctions-list-non-sdn-lists/sectoral-sanctions-identifications-ssi-list> (дата обращения: 04.07.2023).

¹⁸ Капогузое Е. А. Импортозависимость российской гражданской авиационной промышленности // Вестник Томского государственного университета. Серия : Экономика. 2022. № 58. С. 66.

¹⁹ Постановление Правительства РФ от 11.04.2022 № 635 «О порядке исполнения обязательств, предусмотренных пунктами 1 и 2 Указа Президента Российской Федерации от 1 апреля 2022 г. № 179 “О временном порядке исполнения финансовых обязательств в сфере транспорта перед некоторыми иностранными кредиторами”» // СЗ РФ. 2022. № 16. Ст. 2677.

— установлен запрет на приостановку сертификатов эксплуатанта из-за финансовых проблем или по заявлению иностранных собственников воздушных судов из недружественных стран²⁰;

— дано разрешение продолжать эксплуатировать самолеты, взятые в лизинг или аренду у иностранных компаний²¹ и др.

Тем не менее нужно понимать, что данных мер недостаточно, и российские авиакомпании для поддержания работоспособности имеющихся судов разбирают другие суда на запчасти²².

Согласно Комплексной программе государственное регулирование авиастроения в настоящее время направлено на реализацию программ импортозамещения и локализации производства.

В 2015 г. Минпромторгом России был разработан первый план мероприятий по импортозамещению в отрасли гражданского авиастроения. В 2022 г. был утвержден новый план на период до 2024 г.²³

В ПАО «ОАК», одной из крупнейших интегрированных структур в авиационной промышленности, сейчас разрабатываются такие новые самолеты, как Ил-114-300, Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100), МС-21, Ил-96-300 и совместный российско-китайский проект самолета CR929²⁴. Однако полного импортозамещения в данных проектах пока не достигнуто: в рамках международной кооперации их планировалось комплектовать оборудованием от лучших мировых производителей: например, SSJ 100 — системой дистанционного управления и системой жизнеобеспечения Liebherr Aerospace, МС-21 — двигателем Pratt and Whitney, системой кондиционирования воздуха Hamilton Sundstrand.

Другой проблемой для реализации программы по импортозамещению в авиастроении является отсутствие собственной, не зависящей от зарубежных производителей системы разработки, производства и послепродажного обслуживания гражданских самолетов.

²⁰ Постановление Правительства РФ от 13.06.2023 № 975 «О внесении изменений в пункт 5 приложения № 12 к постановлению Правительства Российской Федерации от 12 марта 2022 года № 353» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru>, 14.06.2023.

²¹ Постановление Правительства РФ от 19.03.2022 № 412 «Об утверждении особенностей исполнения договоров финансовой аренды (лизинга), договоров аренды иностранных воздушных судов, используемых для полетов лицами, указанными в пункте 3 статьи 61 Воздушного кодекса Российской Федерации, авиационных двигателей в 2022—2024 годах» // С3 РФ. 2022. № 13. Ст. 2074.

²² В СМИ такую практику назвали «каннибализацией» самолетов (URL: <https://www.rbc.ru/politics/16/01/2023/63c474fe9a79479fdbca90e0e?ysclid=1jobbvsf7s874606554> (дата обращения: 04.07.2023); Капогузов Е. А. Указ. соч. С. 70).

²³ Приказ Минпромторга России от 26.07.2022 № 3103 «Об утверждении Плана мероприятий по импортозамещению в отрасли гражданского авиастроения Российской Федерации на период до 2024 года» // СПС «КонсультантПлюс». Документ опубликован не был.

²⁴ Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) (uacrussia.ru) // URL: <https://www.uacrussia.ru/> (дата обращения: 04.07.2023).



Так, для ПАО «Иркут», производящего в основном истребители, реализация проекта по производству гражданского самолета МС-21 объективно сложна. Связь военного и гражданского производства ПАО «Иркут» привела к тому, что разработки МС-21 попали под секторальные санкции еще до начала специальной военной операции²⁵. «Новикомбанк» — опорный банк госкорпорации «Ростех», финансовый партнер программы по созданию МС-21 — тоже попал под санкции.

Спорна и система управления в российском авиастроении: выйти на рынок новому поставщику авиационного оборудования, не входящему в интегрированную структуру, крайне затруднительно.

Для обеспечения импортозамещения в авиационной промышленности и в целом технологического суверенитета России требуются значительные капиталовложения. Правительством РФ уже выделено более 237 млрд руб. на реализацию проектов в сфере авиастроения в 2023 г.²⁶ В частности, на расширение производства воздушных судов, авиационных двигателей, приборов и агрегатов в 2023 г. будет направлено 5 млрд руб.²⁷, что позволит компенсировать до 50 % расходов авиапредприятий на погашение кредитов.

Однако рассчитывать исключительно на государственное финансирование для достижения такой цели, как технологический суверенитет России в сфере авиастроения, совершенно недальновидно. В механизме правового регулирования инвестиционной деятельности есть действенные инструменты для привлечения частных инвестиций, которые необходимо распространить и на авиационную промышленность, чтобы обеспечить ее развитие.

В действующем законодательстве установлены различные виды так называемых инвестиционных договоров, на основе которых осуществляется инвестиционная деятельность. Вопрос об их правовой природе является дискуссионным. Чаще всего инвестиционный договор рассматривают как собирательную категорию, обозначающую многочисленные договоры с участием инвестора, в том числе относящиеся к разным известным типам (видам) гражданских договоров, предусмотренных ГК РФ²⁸.

В целях локализации производства предусмотрен механизм заключения специального инвестиционного контракта (далее — СПИК) между инвесторами и РФ

²⁵ Капогузов Е. А. Указ. соч. С. 70.

²⁶ Кабмин выделил более 237 млрд рублей на проекты по авиастроению в 2023 году // URL: <https://tass.ru/ekonomika/17066803?ysclid=lj1l62yx6w971169336> (дата обращения: 04.07.2023).

²⁷ Распоряжение Правительства РФ от 18.02.2023 № 398-р «О направлении Минпромторгу России бюджетных ассигнований на финансовое обеспечение мероприятий, направленных на развитие авиационной промышленности, для предоставления в 2023 году из федерального бюджета субсидии в виде имущественного взноса в Государственную корпорацию по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции "Ростех"» // СЗ РФ. 2023. № 9. Ст. 1536.

²⁸ Подробнее см.: Публично-частное партнерство в России и зарубежных странах: правовые аспекты / С. А. Белов, Е. В. Гриценко, Д. А. Жмулина [и др.] ; под ред. В. Ф. Попондупуло, Н. А. Шевелевой. М. : Инфотропик Медиа, 2015 ; Лисица В. Н. Инвестиционное право / Новосибирский нац. исслед. гос. ун-т. Новосибирск, 2015.

(субъектами РФ) (ст. 16 Федерального закона от 31.12.2014 № 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации»²⁹). При заключении СПИК инвестору предоставляются льготы и преференции, которые гарантируют стабильные условия ведения бизнеса. Законом предусмотрены определенные требования к инвесторам, в том числе к объему инвестиций.

В 2022 г. в законодательство о СПИК были внесены изменения, предусматривающие возможность продления срока СПИК, внесения в него изменений или его расторжения, в случае если реализации данного инвестиционного проекта препятствуют введенные иностранным государством (союзом государств) односторонние санкции, в том числе в случае неисполнения (ненадлежащего исполнения) третьими лицами обязательств в отношении инвестора, промышленного предприятия и иных привлеченных лиц³⁰. Кроме того, были смягчены требования к инвестиционным проектам, по которым можно заключить СПИК: исключены требования по экспорту промышленной продукции и диверсификации поставок.

Иными соглашениями с участием публично-правовых образований являются соглашения о разделе продукции, концессионные соглашения, соглашения о государственно-частном партнерстве, о муниципально-частном партнерстве, о защите и поощрении капиталовложений. В них устанавливаются все условия инвестиционной деятельности, в том числе обязательства сторон, гарантии их обеспечения, ответственность сторон за нарушение условий инвестиционного соглашения. Данные договорные конструкции, оформляющие государственно-частное партнерство, позволяют государству на конкурсной основе выбрать надежного частного инвестора, который сможет помочь решить многие проблемы, при этом находясь под контролем государства. Частный инвестор, в свою очередь, будет рассчитывать на стабильность законодательства, защиту от национализации, долгосрочное сотрудничество и получение прибыли, пусть и в долгосрочной перспективе.

Другим инструментом, известным инвестиционному праву, является создание специальных кластеров³¹. В доктрине отмечают, что практика функционирования инновационных и промышленных кластеров показывает их эффективность: они синхронизируют деятельность многих акторов, которые объединены географически, что позволяет создать синергетический эффект, а аккумулирование поддержки на определенных точках дает возможность им развиваться опережающими темпами; развивается и сфера сопутствующих услуг³². Так, для реализации инвестиционных проектов в авиационной промышленности, для активизации инновационной деятельности по разработке новых конструкторско-технологических

²⁹ С3 РФ. 2015. № 1 (ч. I). Ст. 41.

³⁰ Постановление Правительства РФ от 16.07.2015 № 708 «О специальных инвестиционных контрактах для отдельных отраслей промышленности» // С3 РФ. 2015. № 30. Ст. 4587.

³¹ Такая возможность предусмотрена ст. 3 Федерального закона от 31.12.2014 № 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации»; ст. 2 Федерального закона от 22.07.2005 № 116-ФЗ «Об особых экономических зонах в Российской Федерации» (С3 РФ. 2005. № 30 (ч. II). Ст. 3127).

³² Актуальные проблемы предпринимательского права : учебник / отв. ред. И. В. Ершова. М. : Проспект, 2021. С. 395 (авторы главы — И. В. Ершова, А. Ю. Петраков).



решений могут использоваться специальные авиастроительные промышленные кластеры. Кластерный подход можно использовать вначале точечно, например, создать промышленный кластер по развитию малой авиации, которая, в свою очередь, имеет такие конкурентные преимущества, как небольшой размер воздушного судна, несложная эксплуатация, низкое потребление топлива, недорогие сервисное обслуживание и ремонт.

Очевидно, что построить новый современный самолет можно, только объединив последние достижения науки и техники, разработанные в разных странах мира. Воздушное судно — давно уже интернациональный продукт.

Для реализации данной идеи еще в 1990—2000-х гг. стали создаваться совместные предприятия, например: АО «ХС-Наука» (создано американской компанией Hamilton Sundstrand и российским ПАО НПО «Наука»), Ural Boeing Manufacturing (UBM) (российско-американская компания с равными долями Boeing и «ВСМПО-Ависма»), компания Powerjet (совместное предприятие российского АО «ОДК-Сатурн» и французской компании Safran Engines), а также входящие в структуру ПАО «ОАК» российско-итальянская компания Super Jet International S.p.A, российско-индийская компания Multirole Aircraft Limited, российско-китайская компания CRAIC³³. Судьба указанных совместных предприятий после февраля 2022 г. различна³⁴.

Подобные совместные проекты имеют положительный эффект: позволяют достичь высокого качества производимой продукции за счет совместных новых технологических разработок и решения возникающих при этом проблем, повышают конкурентоспособность российских производственных компаний, созданных с иностранным участием, на международном рынке и открывают им новые рынки сбыта.

В современных реалиях, с учетом необходимости международной кооперации в авиастроении, надлежит переориентировать вектор сотрудничества на другие страны, в частности на Индию, ЮАР, Турцию, Индонезию, Малайзию, где достаточно развито авиастроение и где можно осуществить локализацию производства комплектующего оборудования и компонентов авиационной техники, например, путем создания совместных производственных предприятий. Но пока в Минпромторге России заявляют лишь о том, что такая кооперация возможна³⁵, не обозначая ни конкретные государства, ни конкретные компании, очевидно, в силу риска введения в отношении них санкций.

³³ Подробнее см.: Базикова И. В. Состояние и перспективы развития российского экспорта гражданской авиационной техники : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.14. М., 2020. С. 135—147.

³⁴ См.: Совместное предприятие Boeing и «ВСМПО-Ависма» приостановило работу на фоне санкций // URL: <https://tass.ru/ekonomika/17046037?ysclid=ljpl1pwm4w261414554> (дата обращения: 04.07.2023) ; Источник сообщил о прекращении обслуживания компанией PowerJet двигателей для SSJ100 (interfax.ru) // URL: <https://www.interfax.ru/business/832211> (дата обращения: 04.07.2023).

³⁵ Минпромторг не исключил кооперации в авиастроении с дружественными странами // РИА Новости, 22.03.2022. URL: <https://ria.ru/20220322/aviastroenie-1779465113.html?ysclid=lj1ma3jjnz277791647> (дата обращения: 04.07.2023).

При создании совместных предприятий в области авиационной промышленности необходимо учитывать ограничения и запреты, установленные Федеральным законом от 29.04.2008 № 57-ФЗ «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства»³⁶. Сделки и иные юридические факты, подпадающие под требования указанного Закона, подлежат предварительному согласованию с Правительственной комиссией по контролю за осуществлением иностранных инвестиций. В случае выявления факта несоблюдения этих требований по иску уполномоченного органа государственной власти будут применены, например, последствия недействительности ничтожной сделки, лишение иностранного инвестора права голоса на общем собрании акционеров (участников) хозяйственного общества, имеющего стратегическое значение (ст. 15 названного Закона). Подобные требования в текущей кризисной ситуации в авиастроении нужно пересмотреть как минимум по отношению к странам — членам Евразийского экономического союза, а также к ряду иных государств.

Таким образом, в настоящее время авиационная промышленность как никогда сталкивается с различного рода проблемами, вызванными внешними и внутренними факторами. Эффективное развитие отрасли может быть обеспечено путем использования инструментов, направленных на привлечение частных инвестиций: заключения инвестиционных договоров, создания специализированных авиационных кластеров и совместных предприятий с лидерами авиастроения из дружественных стран.

Развитие собственного производства авиационной продукции позволит России стать ближе к достижению технологического суверенитета. Для решения обозначенной задачи требуется комплексный системный подход, который еще только предстоит сформировать. Представляется, что он должен быть основан на сотрудничестве государства, промышленных предприятий и представителей науки для выбора оптимальной модели государственного регулирования авиастроения.

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКАЯ
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В
РЕАЛЬНОМ СЕКТОРЕ ЭКО-
НОМИКИ



БИБЛИОГРАФИЯ

1. Актуальные проблемы предпринимательского права : учебник / отв. ред. И. В. Ершова. — М. : Проспект, 2021. — 448 с.
2. Базикова И. В. Состояние и перспективы развития российского экспорта гражданской авиационной техники : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.14. — М., 2020. — 186 с.
3. Денисов Д. Д. Развитие международных кооперационных связей в самолетостроении // Вестник Оренбургского государственного университета. — 2013. — № 8 (157). — С. 19—23.
4. Калогузов Е. А. Импортозависимость российской гражданской авиационной промышленности // Вестник Томского государственного университета. — Серия : Экономика. — 2022. — № 58. — С. 58—76.

³⁶ С3 РФ. 2008. № 18. Ст. 1940.

5. Лисица В. Н. Инвестиционное право / Новосибирский нац. исслед. гос. ун-т. — Новосибирск, 2015. — 568 с.
6. Махитко В. П. Государственное регулирование и рынок в авиастроении : учебное пособие. — Ульяновск, 2008. — 241 с.
7. Публично-частное партнерство в России и зарубежных странах: правовые аспекты / С. А. Белов, Е. В. Гриценко, Д. А. Жмулина [и др.] ; под ред. В. Ф. Пондопуло, Н. А. Шевелевой. — М. : Инфотропик Медиа, 2015. — 528 с.
8. Рязанова А. Р. Санкционный режим экономической деятельности: понятие и правовая природа // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). — 2022. — № 12. — С. 205—214.
9. Фролова Е. К. Продукция двойного назначения как объект экспортного контроля: проблемы правового регулирования в РФ и США // Проблемы экономики и юридической практики. — 2017. — № 4. — С. 75—80.