

РАЗРЕШЕНИЕ НА РЕЭКСПОРТ: ИНСТРУМЕНТ КОНТРОЛЯ ДЛЯ ЭКСПОРТЕРА

ЛЕБЕДЕВ К.К., СТ. АНАЛИТИК ИФИ, 21 января 2010 г.

Уже в этом году "Рособоронэкспорт" может закончить исполнение контракта на поставку 100 единиц авиационных двигателей РД-93¹, подписанного еще в 2006 г. В 2009 г. была завершена отгрузка первой партии (57 ед.) и достигнута договоренность относительно поставки остальных 43 двигателей стоимостью свыше 100 млн долл. Новый контракт на поставку еще 100 двигателей находится в стадии подготовки и планируется к подписанию весной текущего года.

Целесообразны ли подобные сделки, и каковы их возможные эффекты для экспортера, импортера и третьих стран?

JF-17 производится по лицензии в Пакистане, и по контракту, подписанному с КНР, эта страна получит 150 самолетов данного типа. Таким образом, сегодня Россия поставляет авиадвигатели для самолетов своего потенциального конкурента (КНР), пусть и на "небогатые" рынки стран третьего мира². Кроме того, комплектация российскими двигателями истребителей, которые покупает Пакистан, настораживает соседнюю Индию, опасаящуюся изменения военно-стратегического баланса в регионе.

Не секрет, что Китай от закупок готовых образцов вооружений и военной техники (ВиВТ) перешел к приобретению и освоению технологий. В КНР уже производят российские истребители Су-27³, и для своего нового истребителя J-10 Китай закупает российские двигатели АЛ-31ФН, которые устанавливаются на истребители семейства "Сухого". Не приведет ли освоение авиационных технологий к тому, что КНР начнет сокращать объемы импорта ВиВТ и станет конкурентом России на рынках стран Африки и Азии за счет российских же технологий?

¹ Двигатель РД-93, устанавливаемый на китайские истребители JF-17 "Тандер" (также известные, как FC-1), представляет собой экспортный вариант двигателя РД-33, которыми в России комплектуется МиГ-29.

² Кроме Пакистана, Россия санкционировала реэкспорт РД-93 в Бангладеш, Нигерию, Египет, Алжир и Саудовскую Аравию. Последняя вряд ли воспользуется китайскими предложениями: во-первых, Саудовская Аравия вполне платежеспособна и может позволить себе ВиВТ значительно более высокого уровня, а во-вторых, эта страна является традиционным потребителем американских вооружений.

³ В декабре 1996 г. между Россией и Китаем было подписано соглашение, согласно которому в КНР на заводе в Шеньяне будет произведено в общей сложности 200 самолетов Су-27СК.

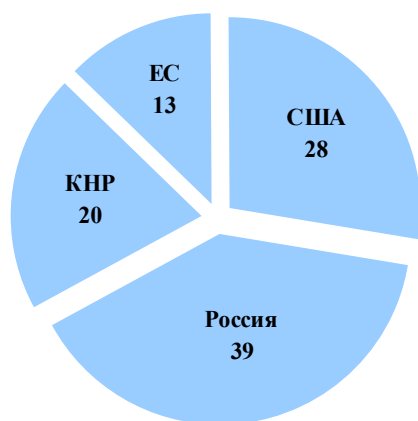
По-видимому, такие опасения все же напрасны. Как показывает практика, столь сложные технологии Китая пока не даются. Напротив, реэкспорт самолетов с российскими двигателями позволит России осуществлять жесткий контроль за объемами поставок китайских самолетов и влиять на боеспособность армий получателя. В случае возникновения каких-либо спорных ситуаций поставки авиадвигателей из России будут заблокированы, и истребители JF-17 и J-10 останутся без конкурентоспособных силовых установок. Это не позволит им конкурировать с российскими машинами даже в странах третьего мира, что и подтвердил проигранный китайцами тендер в Мьянме⁴.

В свою очередь, для Индии поставки РД-93 фактически не имеют значения. Пусть и с российскими силовыми установками, но в Пакистан поставляются самолеты более низкого класса и технологического уровня, чем те, которые поставляет в Индию Россия (модификации МиГ-29 и Су-30МКИ поколения 4+).

Таким образом, поставки авиадвигателей и их реэкспорт выгодны России и не изменят баланса сил в регионе.

Вместе с тем не стоит недооценивать экспортные амбиции Китая, который в период 2010-2013 гг. может занять третье место на мировом рынке боевой авиации.

Крупнейшие поставщики боевой авиации в 2010-2013 гг., %



Источник: АРМС-ТАСС

⁴ Тендер стоимостью 400 млн евро на поставку 20 истребителей для национальных ВВС выиграла российская самолетостроительная корпорация "МиГ". Конкурентами МиГ-29 выступали китайские истребители J-10 и FC-1.

Значительный вес КНР на мировом рынке истребителей объясняется прежде всего ценовым фактором. Если цена МиГ-29 составляет в среднем 25 млн долл., F-16 – около 40 млн долл., то стоимость JF-17 – всего около 15 млн долл. Для небогатых стран третьего мира дешевизна может быть важнее технологического уровня машин, что создаст предпосылки для потери российской доли мирового рынка. Несмотря на нынешнее превосходство России, сравнительно благоприятная обстановка может резко измениться в случае снятия торгового эмбарго ЕС, блокирующего поставки ВиВТ в КНР. Тогда освоение в Китае европейских авиационных технологий может значительно ускориться, что создаст китайским самолетам дополнительные конкурентные преимущества.