Деньгов В.В.

канд. экон. наук, доцент,

доцент СПбГУ

Тулякова И.Р.

канд. экон. наук, доцент,

доцент СПбГУ

ПОЗИЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РОССИЙСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ НА МИРОВЫХ РЫНКАХ ВОЕННО-МОРСКОЙ ТЕХНИКИ

Исторически Россия со времен Петра 1 была одной из ведущих морских держав. Еще в ХХ веке в советский период Россия была сильна и в гражданском и в военном судостроении. Сейчас позиции одного из ведущих производителей в гражданском судостроении практически утеряны. Но в области военного кораблестроения Россия продолжает удерживать лидирующие позиции.

ВМТ является одним из самых распространенных и продаваемых в мире продуктов военного назначения. За период 2011-2018 гг. всеми участниками рынка ВМТ было экспортировано продукции на сумму 71601,7 млн. долл., причем БНК на 35824,0 млн. долл., (50,03 % от всех продаж), катеров и малых десантных кораблей на 20205,8 млн. долл. (28,22 %) и ПЛ на 15571,9 млн. долл., (21,75 %). Основными поставщиками различных категорий военно-морского вооружения являются Россия, Франция и Германия. Только эти страны производят и продают все категории военного кораблестроения. Еще одна группа экспортеров – это такие страны, которые способны производить и продавать только определенные виды ВМТ (Австралия, Нидерланды, Швеция и др.). США производят ВМТ больше всех, но в основном для внутренних нужд.

Разные информационные агентства используют отличающиеся методики подсчета стоимости вооружений. Но тем не менее, хотя статистики разных агентств показывают разные цифры, они при этом выявляют схожие тренды. Так, при обращении к данным СИПРИ для анализа ситуации на рынке ВМТ за тот же период 2011-2018 гг. мы получили сильно отличающиеся от данных ЦАМТО по абсолютным величинам цифры. Но тренды оказались схожими.

Анализ за 30-летний период выявил специализация некоторых стран на поставках именно продукции кораблестроения. Это Германия, Южная Корея и Австралия. Экспорт Швеции и Китая почти на четверть состоит из ВМТ. Объем экспорта России по категории военные корабли в общем объеме экспорта всех видов ВВТ составил 10,8 %.

Рынки различных категорий вооружения сильно отличаются по степени ограничения конкуренции, так как на каждом сегменте присутствует различное количество поставщиков. На рынке подводных лодок их насчитывается не более 10, на рынке боевых надводных кораблей около 30, и большое количество производителей создают катера и малые десантные корабли. Наличие малого числа поставщиков ПЛ связано с тем, что только несколько стран в мире обладают научно-техническим и промышленным потенциалом для разработки и строительства ПЛ. Сложным продуктов являются и боевые надводные корабли, но здесь гораздо больше экспортеров. Популярным, наименее сложным продуктом на рынке ВМТ выступают малые десантные корабли и катера.

На протяжении второй половины ХХ в. и до начала XXI основными партнерами России были Китай и Индия. Поставки вооружений в эти страны, в том числе и военно-морской техники, продолжаются и на настоящий момент. Особенностью отношений с этими странами является стремление импортеров покупать не готовую продукцию, а лицензии на ее изготовление. Учитывая успехи эти стран, особенно Китая, в построении собственного военного производства, можно прогнозировать уход этих стран из-под российских поставок и превращение их в конкурентов на мировом рынке. Появление новых экспортеров на рынке сильно обостряет конкуренцию, способно уменьшить доли нынешних лидеров.

За последние 20 лет два покупателями российской ВМТ стали Вьетнам, Алжир, Египет, Словения, Южная Корея и др. По данным СИПРИ за последние 20 лет они закупали у РФ все виды военных кораблей.

Несмотря на ведущие позиции РФ на мировом рынке ВМТ, стабильность этого положения во многом зависит от того, будут ли в ближайшее время решены проблемы российской судостроительной отрасли. В стране принята «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года» и «Программа кораблестроения до 2050 года». Эти документы определяют основные направления государственной политики в области судостроения.

Согласно «Стратегии», существует три возможных сценария для судостроительной отрасли. Развитие отрасли зависит от состояния экономики в целом и от поддержки государства.

Пессимистичный или консервативный сценарий осуществится в случае замедления роста экономики, вызванного снижением цен на нефть, сохранением высокого уровня инфляции, высокого курса доллара, низкого уровня финансирования со стороны государства, что в целом негативно отразится на отрасли в целом.

Инновационный сценарий предполагает стабильное развитие отрасли на фоне устойчивого развития российской экономики и нейтрального уровня участия государства.

Целевой сценарий или оптимистичный состоится при ускоренном росте экономики, эффективном государственном регулировании, что приведет к развитию и росту судостроения в целом, конкурентоспособности продукции и экспорта.