

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

мендовали себя в ходе операции, и Дели начал готовить грандиозный контракт на закупку 126 Mirage 2000-5 на замену парка устаревающих МиГ-21. Однако позже идея прямой закупки трансформировалась в тендер, условия которого несколько раз изменялись. В конечном итоге в этот конкурс включились все производители современных истребителей, и сейчас в нем принимают участие машины от сверхлегкого Gripen до тяжелого Super Hornet. Ирония заключается еще и в том, что производство самих Mirage 2000-5 уже остановлено, линия по их сборке консервируется, а Франция предлагает теперь на тендер более современный, но и более дорогой Rafale.

Не добившись пока революционных успехов в сегменте авиационной техники, Франция, однако, подписала в 2005 году крупный контракт стоимостью €1300 млн на поставку в Индию шести неатомных подводных лодок (НАПЛ) Scorpene. Нельзя сказать, что эта сделка заключена однозначно в ущерб интересам России: индийский флот оперирует десятью российскими дизель-электрическими подводными лодками (ДЭПЛ) класса Kilo, причем две из них были поставлены уже в постсоветское время. Кроме того, с 1999 года реализуется программа их глубокой модернизации, в ходе которой лодки получают на вооружение ракетный комплекс Club-S. Но ясно, что после прихода французов будущее российского присутствия в этом сегменте становится более неопределенным. Более того, сейчас сложилась ситуация, когда тендерные процедуры в индийской системе закупок практически парализованы из-за постоянных коррупционных скандалов. Поэтому индийские военные покупают все новые партии вооружений, контракты по которым уже имелись в прошлом, например Су-30МКИ, ОБТ Т-90С, УТС Hawk. Если положение дел не изменится, вполне логично ожидать новую закупку Scorpene в дополнение к уже законтрактованным шести единицам.

Успех сопутствовал лодкам Scorpene еще в двух случаях, где покупатель вполне мог бы выбрать российские субмарины, — в Чили и Малайзии. Причем если чилийцы до сих пор не закупили российское оружие, чем и можно объяснить их выбор в пользу нероссийского предложения, то Малайзия с 1994 года входит в число крупных импортеров нашей техники. Впрочем, решение малайзийских ВМС можно объяснить именно тем фактом, что за Россией Куала-Лумпур зарезервировал авиационную составляющую своей военной мощи, а военно-морские контракты достаются европейским корабелям.

Латинская Америка стала в середине 2000-х годов регионом, где произошло прямое конкурентное столкновение российских и французских экспортеров. ВВС Бразилии проводили тендер на закупку 12 современных истребителей общей стоимостью \$700 млн, на который «Сухой» предлагал Су-35, а Dassault — Mirage 2000. И хотя российское предложение было объявлено лучшим по своим техническим параметрам, в силу финансовых ограничений и по политическим соображениям Бразилия в 2005 году отложила проведение конкурса. В ожидании возобновления тендера было принято временное решение закупить всего за \$57 млн 12 Mirage 2000С из наличного состава ВВС Франции. В целом на бразильском рынке, который по мере ускорения экономического роста этой страны становится все более привлекательным, Франция обладает бесспорным преимуществом перед Россией, которое проистекает из тесных связей между французской и бразильской авиационной промышленностью. Несмотря на более слабые позиции, Россия сохраняет определенные шансы в тендере на закупку большой партии ударных и транспортно-десантных вертолетов. Слишком высокая стоимость продукции Eurocopter оставляет для российских вертолетостроителей шанс получить хотя бы часть контракта. В нашу пользу работает и то обстоятельство, что русские вертолеты в Южной Америке неплохо известны и завоевали хорошую репутацию среди местных эксплуатантов.

ОДНОЙ ИЗ ФОРМ СОТРУДНИЧЕСТВА СТАНОВИТСЯ ЗАКУПКА ФРАНЦУЗСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ. СОПЕРНИКОМ ФРАНЦИИ МОГ БЫТЬ ИЗРАИЛЬ, НО ОН ЗАВИСИМ В СВОЕЙ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ ОТ США

↑ ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



СРАВНЕНИЕ ФРАНЦУЗСКОГО И РОССИЙСКОГО ЭКСПОРТА ВООРУЖЕНИЙ В ПОСТОЯННЫХ ЦЕНАХ В 2006 ГОДУ (€ МЛРД)

ИСТОЧНИК: РАСЧЕТЫ ВЫПОЛНЕНЫ ГЛАВНЫМ РЕДАКТОРОМ ЖУРНАЛА «ЭКСПОРТ ВООРУЖЕНИЙ» ДМИТРИЕМ ВАСИЛЬЕВЫМ СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ ВВ.

ПОЛЕ БОЯ — СЕВЕРНАЯ АФРИКА

В середине текущего десятилетия сложились условия для столкновения российско-французских интересов в Северной Африке. Благодаря высоким ценам на нефть и газ Ливия и Алжир резко повысили свою платежеспособность. Кроме того, в Алжире после более чем десяти лет борьбы с исламскими радикалами внутриполитическая ситуация несколько стабилизировалась, а Ливия вышла из международной изоляции.

В марте 2006 года Россия и Алжир подписали серию контрактов на общую сумму более \$7 млрд по широкой номенклатуре различной военной техники. «Оборонный» пакет сопровождался рамочными соглашениями о сотрудничестве в других сферах экономики — газовой, ядерной и области железнодорожного транспорта. Российско-алжирское сближение вызвало озабоченность Франции, имеющей в Алжире жизненно важные интересы в энергетической и этнодемографической областях. Энергетическая безопасность Франции в значительной степени зависит от поставок алжирского газа. В стране проживают сотни тысяч выходцев из Алжира, а общая численность мусульман превышает 5 млн человек, или 10% населения страны. Алжирский прорыв России, ставший проявлением заметного усиления Москвы, по настоящему озаботил западные страны и вызвал их интенсивное противодействие. Вновь избранный президент Франции Николя Саркози, финансирование предвыборной кампании которого велось в том числе и из фондов военных компаний, одну из своих первых поездок совершил именно в Алжир. Ему же принадлежит идея создания Средиземноморского союза, которая выглядит как начало адаптации Франции к своему неизбежному арабо-мусульманскому будущему. Весьма вероятно, что, опираясь на франкофильскую традицию некоторых алжирских элитных групп, французские внешнеполитические службы внесли свой вклад в провакцию кризиса с российскими истребителями МиГ-29СМТ. Подписанный в марте 2006 года контракт предусматривал поставку 34 истребителей МиГ-29СМТ/УБТ на сумму \$1,3 млрд. Поставки в соответствии с этим контрактом начались в декабре того же года, но весной 2007 года, когда заказчику уже было поставлено 15 машин, алжирские ВВС сначала прекратили платежи по контракту, а затем потребовали возвратить истребители в Россию. Поскольку внятных претензий к машинам алжирская сторона, подписавшая ранее акты их приемки, не сформулировала, напрашивается вывод, что проблема носит сугубо политический характер.

В настоящее время все еще неясно, останется ли кризис вокруг МиГ-29 локальным эпизодом или похожие проблемы возникнут и с другими контрактами. Некоторые выводы о степени французского участия в деле с МиГ-29СМТ можно будет сделать, когда станет ясно, какие истребители алжирские ВВС закупят вместо МиГ-29СМТ. Неясно также, какой выбор сделает алжирская сторона в секторе надводных кораблей класса фрегат. В СМИ появлялись сообщения и об интересе к российским фрегатом проекта 11356, и к французским FREMM.

Российско-французское соперничество имеет место и в Ливии. Эта страна также находится в зоне особого внимания

нового президента Франции. Известно, что Париж прилагал активные усилия для продвижения на ливийский рынок истребителей Rafale и ударных вертолетов Tigre. По сообщениям французских СМИ, Ливия уже заказала во Франции тактические ракеты на сотни миллионов евро. Россия тоже ведет переговоры о заключении с ливийцами комплексного соглашения, аналогичного алжирскому, правда, меньшего масштаба. Состав возможного пакета: истребители Су-30МК2, МиГ-29СМТ, системы противовоздушной обороны (ПВО) и подводные лодки. Таким образом, противостояние со всей определенностью наблюдается по крайней мере в секторе истребительной авиации. Причем продажа в Алжир или Ливию становится для Dassault тем более настоятельной необходимостью, что до сих пор Rafale проигрывал все международные конкурсы, причем даже на таком традиционном французском рынке, как Марокко. ВВС этой страны предпочли закупить американские F-16, причем поражение Dassault тем более унижительно, что истребители предполагалось поставить в счет французского кредита.

СОТРУДНИЧЕСТВО

Одновременно с конкуренцией российские и французские компании с начала 1990-х годов нащупывают, и небезуспешно, возможности для сотрудничества. Широкое распространение получили случаи интеграции французских электронных систем и двигателей на предлагаемые на экспорт российские авиационные платформы. Одним из первых примеров сотрудничества такого рода стал проект учебно-тренировочного самолета МиГ-АТ. Первоначально на этой машине использовались французские двигатели Larzac компании Snecma и бортовое оборудование фирмы Sextant Avionique. Проект не получил развития, поскольку российские ВВС предпочли конкурирующую яковлевскую машину Як-130. Кроме того, в РСК МиГ в последние годы прорабатывается новое техническое лицо МиГ-АТ с российскими двигателями АЛ-55 или РД-1700 и с бортовым оборудованием, унифицированным с Як-130. Однако остается небольшой шанс, что МиГ-АТ может быть востребован на внешнем рынке, и тогда французское участие в проекте снова может стать актуальным.

В 1990-е годы была предпринята попытка реализовать и обратную схему, по которой уже российский двигатель предполагалось установить на французскую авиационную платформу. Речь идет о проекте ремоторизации истребителей Mirage F1 российскими двигателями РД-33. Один истребитель Mirage F1AZ ВВС ЮАР получил российский мотор

ФРАНЦИЯ НА ТРАДИЦИОННЫХ ИЛИ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ РОССИЙСКИХ РЫНКАХ ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ В 1997–2006 ГОДАХ (МЛН ЕВРО 2006 ГОДА)

| СТРАНА | СТОИМОСТЬ КОНТРАКТОВ, 1997–2006 | СТОИМОСТЬ ПОСТАВОК, 1997–2006 |
|-----------------|---------------------------------|-------------------------------|
| ОАЭ | 7525 | 8346 |
| САУДСКАЯ АРАВИЯ | 4448 | 7823 |
| ГРЕЦИЯ | 4044 | 1566 |
| ИНДИЯ | 3507 | 1528 |
| МАЛАЙЗИЯ | 1909 | 437 |
| КНР | 686 | 381 |
| БРАЗИЛИЯ | 541 | 448 |
| ИНДОНЕЗИЯ | 408 | 283 |
| АЛЖИР | 246 | 108 |
| КИПР | 277 | 310 |
| ВЕНЕСУЭЛА | 228 | 206 |
| ИРАН | 83 | 14,4 |
| РОССИЯ | 43 | 36 |

ИСТОЧНИК: ДОКЛАД DELEGATION GENERALE POUR L'ARMEMENT В АДРЕС НАЦИОНАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ ФРАНЦИИ ЗА 2006 ГОД.

и активно демонстрировался на авиасалонах. Рассматривалась и возможность оснащения этих машин российским радаром и интеграции российских ракет Р-73. По всей видимости, программа была задумана в середине 1990-х в ожидании отмены санкций против Ирака и Ливии, ВВС которых имели в своем составе десятки Mirage F1. Надежды эти не оправдались, и программа была заморожена.

Наиболее масштабным и весьма успешным проектом с участием французских компаний стало создание истребителя Су-30МКИ, в состав бортового оборудования которого включены системы визуализации производства Thales и навигационное оборудование компании Sagem. При создании вариантов этой машины, предназначенных для мусульманских Малайзии и Алжира, номенклатура французских систем значительно расширилась, поскольку они заменили еще и израильские элементы. Так, в состав бортового оборудования предназначенных для королевских ВВС Малайзии истребителей Су-30МКМ были введены французские системы индикации на фоне лобового стекла, подвесной оптико-электронный контейнер лазерного целеуказания Damocles и круглосуточная оптико-электронная пилотажно-навигационная система NAVFLIR корпорации Thales. Также компания составляет нацеленную систему целеуказания Topsight для пилотов палубных истребителей МиГ-29К, которые будут составлять основу авиагруппы будущего индийского авианосца Vikramaditya (бывший российский авианесущий крейсер «Адмирал Горшков»), а позднее и авианосцев IAC (Indigenous Aircraft Carrier) собственной индийской постройки.

Еще одной формой сотрудничества между Россией и Францией в сфере военного производства постепенно становится закупка французского оборудования и технологий в интересах российских Вооруженных сил. В ряде секторов военного производства отставание России уже настолько велико, что проблему можно решать только путем закупок импортного оборудования и лицензий на его производство. В этой области естественным соперником Франции становится Израиль, который имеет отличные предложения в сегменте беспилотных летательных аппаратов, электронных и оптических систем, вооружения и оборудования для контртеррористической борьбы и военных действий в зоне городской застройки. Однако Израиль чрезвычайно зависим в своей военно-технической политике от США, и далеко не всегда может принимать суверенные решения. В этой ситуации Франция становится почти безальтернативным источником некоторых технологий. Известно, например, что корпорация Thales передает лицензию контейнера Damocles на Уральский оптико-механический завод (УОМЗ). В первых сообщениях на эту тему говорилось, что УОМЗ произведет по лицензии контейнеры для малайзийских истребителей Су-30МКМ. Однако для 18 Су-30МКМ требуется всего пять-шесть контейнеров, и передача лицензии под такую партию не имеет смысла. Значит, основным заказчиком Damocles, вероятнее всего, станут российские ВВС. Есть основания полагать, что и тепловизоры Catherine будут устанавливаться не только на Т-90С, предназначенных для Индии и Алжира, но и на танках российской армии.

Наконец, теоретически можно представить, что когда-нибудь Россия и Франция дорастут и до совместной разработки и производства вооружений и техники на основе принципа разделенного партнерства. Сейчас российские компании аккумулируют опыт реализации таких программ с Индией — это проекты среднего транспортного самолета МТА и истребителя пятого поколения. Наверное, говорить о возможности совместной разработки боевых систем пока рано. Но европейско-российские (при ведущей роли французов) или трехсторонние европейско-российско-индийские проекты по созданию некоторых видов обеспечивающих систем не выглядят совсем уж нереалистичными уже сегодня. Речь может идти о самолетах военно-транспортной авиации в легком и среднем классе, и о транспортно-десантных вертолетах нового поколения, особенно в тяжелом классе. ■