

ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ ДАЛЬНОБОЙЩИКИ

ТРАНСПОРТНЫЕ САМОЛЕТЫ ПРИ ВСЕЙ СВОЕЙ УНИВЕРСАЛЬНОСТИ ИМЕЮТ ДО СИХ ПОР ЧЕТКОЕ РАЗДЕЛЕНИЕ НА ВОЕННЫЕ И ГРАЖДАНСКИЕ ТИПЫ. МИРОВОЙ РЫНОК ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОЙ АВИАЦИИ ОРИЕНТИРУЕТСЯ НА ЗАКУПКУ «ГРУЗОВИКОВ» НОВОЙ ПОСТРОЙКИ. НАИБОЛЬШИМ СПРОСОМ ЗДЕСЬ ПОЛЬЗУЮТСЯ МАШИНЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ МАССОЙ 20–30 ТОНН.

КИРИЛЛ ВЕКШИН

Общие тенденции на рынках как военно-транспортной, так и гражданской грузовой авиации в настоящее время сложились примерно одинаковые: после спада, возникшего в начале 2000-х годов, сейчас наблюдается устойчивый рост. Вот только причины спадов и подъемов у гражданских и военных были совсем разными. Гражданский сектор транспортной авиации, как и пассажирские авиaperевозки, пострадал от терактов в США 11 сентября 2001 года. Лишь через несколько лет объем воздушных грузоперевозок вновь начал расти. А сектор военно-транспортной авиации, как и всей военной авиации, испытал кризис после окончания холодной войны и значительного сокращения заказов основных военных ведомств мира. Однако локальные военные конфликты начала 2000-х годов и изменившиеся условия использования вооруженных сил в них потребовали не только восполнения парка военно-транспортной авиации, но и разработки новых специфических проектов.

Что объединяет сегодня оба сектора рынка грузовых авиaperевозок, так это требование повысить экономичность и экологичность самолетов. Резкий рост цен на нефть беспокоит не только гражданских коммерческих, но и государственных военных перевозчиков. Использование же одних и тех же авиамаршрутов и появление аэродромов совместного базирования диктует одни и те же требования по шумности и объемам выбросов вредных веществ как для гражданских, так и для военных машин.

Хотя, по сути, самолеты для перевозки грузов должны были бы быть одни и те же, военные и гражданские транспортные самолеты, как ни парадоксально, в значительной степени разные. Лишь в специфическом и небольшом секторе сверхтяжелых транспортных самолетов одни и те же машины служат и военным, и гражданским пользователям. Однако это связано именно с узостью сектора, существование которого остается пока достаточно проблематичным и напрямую зависимым от заказов министерств обороны крупнейших стран и альянсов. Небольшая часть легких военно-транспортных самолетов тоже имеет коммерческие версии. Однако даже самые эффективные военные самолеты в условиях коммерческого рынка авиaperевозок проигрывают более дешевым в эксплуатации грузовым модификациям пассажирских лайнеров.

По оценкам военных экспертов Центрального НИИ ВВС РФ, после окончания холодной войны задачи военно-транспортной авиации существенно изменились. Сегодня лишь США и Китай ориентируются на переброску по воздуху больших воинских контингентов с тяжелым вооружением, включая основные боевые танки массой до 60 тонн. Однако потребность в высадке в зоне боевых действий или в тылу противника воздушных десантов с бронетанковой техникой существенно сократилась. Из-за этого перестали быть столь необходимыми тяжелые самолеты. Вместе с тем выросла потребность в переброске небольших контингентов для выполнения миротворческих операций или действий в конфликтах низкой интенсивности. Такие боевые подразделения, как правило, вооружены легкими боевыми машинами. Переброску подобных контингентов осуществляют самолеты среднего класса.

ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ ВОЗРОСЛА ПОТРЕБНОСТЬ В ПЕРЕБРОСКЕ НЕБОЛЬШИХ КОНТИНГЕНТОВ ДЛЯ ДЕЙСТВИЙ В КОНФЛИКТАХ НИЗКОЙ ИНТЕНСИВНОСТИ. ТАКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПРОЩЕ ВЫПОЛНЯТЬ С ПОМОЩЬЮ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫХ САМОЛЕТОВ СРЕДНЕГО КЛАССА



КОНКУРЕНТЫ

Еще одна особенность рынка военно-транспортной авиации — крайне ограниченный типаж представленных на нем самолетов. Это связано с тем, что наиболее удачные конструкции имеют достаточно длительный жизненный цикл. Продолжительность некоторых проектов от начала разработки до полной утилизации может составлять до 100 лет. Причем корпуса некоторых экземпляров военно-транспортных самолетов живут по 50 лет. Эта специфика объясняется высокой стоимостью разработки при сравнительно ограниченных потребностях большинства государств.

ТЯЖЕЛОВОЗЫ Военно-транспортные самолеты решают два типа задач. Прежде всего они предназначены для переброски войск при проведении боевых или миротворческих операций. В России эту функцию называют еще «решением задач военно-транспортной авиации». Кроме того, такие самолеты служат для повседневного обеспечения войск в удаленных и труднодоступных регионах (такая функция в вооруженных силах РФ именуется «решением задач транспортной авиации военных округов»). Чтобы иметь возможность решать и те, и другие задачи, военные заказчики предъявляют к военно-транспортным машинам противоречивые требования. Они должны иметь большой грузовой люк с опускаемым трапом (рампой) в хвостовой или носовой частях фюзеляжа. Кроме того, военно-транспортная машина должна иметь усиленное шасси и хорошую маневренность на земле. Эти качества особенно необходимы в условиях использования коротких взлетно-посадочных полос с некачественным покрытием, в том числе грунтовым или снежным. Помимо прочего, на такой машине должен быть бортовой комплекс связи и обороны, позволяющий действовать в прифронтовой полосе и за линией фронта при высадке десанта.

Единой системы классификации военно-транспортных самолетов в мире не существует. В России исторически сложилась система, согласно которой самолеты грузоподъемностью менее 10 тонн считаются легкими, от 10 до 40 тонн — средними, от 40 до 100 тонн — тяжелыми, свыше 100 тонн — сверхтяжелыми. По данным МАК «Ильюшин», сегодня в мире эксплуатируется около 4250 воен-

но-транспортных самолетов. Из них большая часть — около 1900 машин (44% парка) — приходится на средние самолеты марок Lockheed Martin C-130 (США), Ан-12 (РФ—Украина) и Transall C-160 (Франция—Германия). Легкие рамповые машины составляют 37% мирового парка (около 1560 единиц). Этот класс самый разнообразный. В него входят украинские Ан-26, Ан-32 и Ан-72/74, испанские EADS-CASA C-212, CN-235 и C-295, итальянские Alenia G222 и C-27J, канадские Havilland Canada DHC-4 и DHC-5. Тяжелых военно-транспортных самолетов в мире около 630 единиц (15%). Они представлены лишь тремя моделями — Ил-76/78, Lockheed Martin C-141 Starlifter и Boeing C-17 Globemaster. И лишь 160 рамповых самолетов (4%) в мире могут перевозить грузы свыше 100 тонн. Сверхтяжелые машины представлены лишь двумя моделями — Lockheed Martin C-5 Galaxy и Ан-124 «Руслан». Причем половина из перечисленных моделей всех классов уже не производится, но продолжает эксплуатироваться.

В каждом из классов военно-транспортных самолетов реальные перспективы на рынке имеют не более двух-четырех моделей. Способностями к проектированию и серийному производству тяжелых и средних машин на этом рынке на сегодня реально обладают лишь США, Европа, Россия (во взаимодействии с Узбекистаном), Украина и Китай (последний серийно производит машины среднего класса на базе советского Ан-12Б).

По прогнозу американской консалтинговой фирмы Teal Group Corporation, на рынке военно-транспортных самолетов в среднесрочной перспективе продолжится тенденция к росту. В ближайшие десять лет объемы продаж в мире, за исключением Китая (из-за его закрытости ситуация там не поддается прогнозированию), составят около 600 машин. Их суммарная стоимость оценивается примерно в \$48 млрд. Из этих денег, по данным Teal Group, на продаже легких машин придется около 10%, средних — 36%, а тяжелых и сверхтяжелых — более 54% за счет очень высокой стоимости каждой такой машины.

В классе сверхтяжелых военно-транспортных машин ни одна на сегодня не производится серийно. Лишь единицы Ан-124-100 «Руслан» (максимальная грузоподъемность 120

тонн) могут быть модернизированы на ульяновском ЗАО «Авиастар-СП» и киевском заводе «Авиант» в вариант Ан-124-100М-150 (150 тонн). В ближайшие годы на «Авиастар-СП», видимо, дособерут из оставшегося задела две машины, а также будут вести ремонт 124-х и — в случае принятия решения ВВС — их переделку в гражданскую версию Ан-124-100 (см. стр. 36). В том же классе наравне с «Русланами» продолжают эксплуатироваться самолеты C-5 Galaxy, которые уже не производятся (их грузоподъемность 118,3 тонны, в 1968–1989 годах собрана 131 машина), и единственный экземпляр самого большого транспортного самолета Ан-225 «Мрия» (250 тонн, собран в 1984–1988 годах).

В тяжелом классе военно-транспортных самолетов серийное производство, видимо, сохранит только семейство российских Ил-76. В своем классе эта машина (в зависимости от модификации ее грузоподъемность составляет 47–60 тонн) стала бесспорным лидером продаж: с начала ее серийной сборки в 1973 году Ташкентское авиационное производственное предприятие имени Чкалова (ТАПО) выпустило более 850 таких машин разных модификаций, из которых больше 120 пошло на экспорт. Правда, развал СССР негативно сказался на производственном потенциале ТАПО: сегодня на заводе, вероятно, будут лишь достраиваться машины из оставшегося с прошлого десятилетия задела; сборка самолетов более современной версии Ил-476 начнется на «Авиастар-СП» (см. стр. 37). Правда, массовых закупок этих самолетов не ожидается. Единственным крупным заказчиком может оказаться Китай, если «Рособоронэкспорту» удастся перезаключить так и не вступивший с российской стороны в силу контракт 2005 года на 34 военно-транспортных Ил-76МД и четыре самолета-заправщика Ил-78МК. Остальные потенциальные покупатели (в первую очередь Венесуэла и Индия) если и будут брать самолеты, то сравнительно небольшими партиями. Российские ВВС вообще не планируют приобретать новые машины этого типа и проводят сейчас ремоторизацию старых 76-х. Предполагаются штучные закупки гражданской версии самолета коммерческими заказчиками: сейчас ТАПО выполняет контракт на поставку компании «Волга-Днепр» трех Ил-76ТД-90ВД.

В том же классе компания Boeing производит самолет C-17 Globemaster (максимальная грузоподъемность 77,5 тонны). На сегодня заказано 208 машин, из которых уже построена 181. Программа C-17 оказалась самой дорогостоящей в области военно-транспортной авиации: на нее было израсходовано \$15,5 млрд. Прорабатывался вариант коммерческой версии самолета BC-17. Интерес к закупке таких машин проявляли компании Global HeavyLift и Cargo Forge, специализирующиеся на крупногабаритных перевозках. Однако из-за слишком высокой стоимости самолета (ВВС США закупили C-17 по \$236,7 млн) решение о запуске даже в мелкую серию гражданской версии так и не было принято. После завершения строительства C-17 для военных заказчиков линия их сборки будет, скорее всего, закрыта в середине 2009 года.

ПОПУЛЯРНЫЕ СЕРЕДНЯЧКИ Среди средних военно-транспортных самолетов настоящим бестселлером стал американский C-130 Hercules. Впервые эта машина

авиaperевозчиков военными приводит в целом к сближению требований к военно-транспортным и коммерческим грузовым самолетам. Тем самым сокращается интерес к специализированным военным машинам. В настоящее время разработка любого военно-транспортного самолета сразу предусматривает создание коммерческих версий. Кроме того, продолжается практика использования проек-

тов пассажирских самолетов для конвертирования их в машины чисто военного назначения. По такой схеме, например, создаются лайнеры для дозаправки в воздухе истребителей и стратегических самолетов. Одним из наиболее успешных новых подобных проектов стала конвертация европейских машин Airbus A310 и A330 в заправщики MRTT. В 2001–2005 годах четыре A310MRTT (берет на борт ➔



ГРАЖДАНСКИЕ «ПРИЗЫВНИКИ»

Рост стоимости военно-транспортных самолетов и снижение требований к их боевым свойствам привели к парадоксальному эффекту: для переброски войск повсеместно началось использование арендованных воздушных судов, которые принадлежат коммерческим компаниям или иностранным вооруженным силам. Так, самолеты Ан-124-100, принадлежащие

частным российским и украинским перевозчикам, активно используются для переброски военных контингентов США, Великобритании и ряда других государств в Афганистан, на Средний Восток, в африканские страны. Последнее десятилетие стала очевидной тенденция формирования глобального рынка воздушных перевозок в интересах вооруженных сил. Наиболее ярким примером этого стала программа SALIS (Stra-

tegic Airlift Interim Solution) по перевозке грузов в интересах НАТО и Евросоюза. В декабре 2004 года Агентство по материально-техническому снабжению при НАТО (NAMSА) и компания Ruslan SALIS GmbH, представляющая интересы российской группы компаний «Волга-Днепр» и украинской компании «Авиалинии Антонова», заключили трехлетний контракт объемом €600 млн на аренду самолетов Ан-124-100

«Руслан» для перевозки грузов по заказу НАТО и ЕС. Контракт вступил в силу в марте 2005 года и сразу предусматривал возможность его пролонгации. Сегодня российская и украинская стороны отработывают по просьбе NAMSА предложения по продлению сотрудничества. Ан-124-100 более десяти лет также успешно эксплуатируется в рамках миротворческих военных операций ООН. Подобное использование гражданских