

ОБЩЕРОССИЙСКАЯ
ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА

ВПК

№ 17 (535)

14–20 мая 2014 года

Выходит по средам



ПОСТРАДАЮТ И РОССИЯ, И УКРАИНА

Но ущерб незалежной от сворачивания ВТС будет куда как большим 05

ВАЖНЕЙШИЙ
ИНСТРУМЕНТ
ГОСУДАРСТВА

Ядерное оружие остается выгодным и политически действенным рычагом 07



ЮБИЛЕЙНЫЙ ГОД КОНЦЕРНА

«Вега» — яркая звезда отечественных высоких технологий 09

ОБОЮДООСТРЫЙ МЕЧ
САНКЦИЙ

Запреты Запада послужат стимулом развития импортозамещающей базы России 11

ТЕМА

Василий БУРЕНОК,
президент РАРАН,
доктор технических наук,
профессор,
заслуженный деятель
науки РФ

ГОТОВНОСТЬ
К ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ
ВОЙНЕПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ
СИСТЕМЫ ВООРУЖЕНИЯ ВС РФ
ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ
СОВРЕМЕННЫМ УГРОЗАМ

Продолжение на стр. 02

ПРОИЗВОДСТВО
БУДЕТ ЛОКАЛИЗОВАНО

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) готова локализовать производство компонентов для самолетов Ан-148 и Ил-76 в России в случае возникновения проблем с украинскими поставщиками.

В реализации программы 2014 года по производству самолетов ОАК не видит рисков, а в программе 2015-го надо искать компромиссное решение. Украина поставляет компоненты по двум проектам — узкофюзеляжного пассажирского лайнера Ан-148 и военно-транспортного самолета Ил-76-МД-90А (Ил-476). Но поставки не носили исключительный характер. В частности, для Ан-148 с Украины поставляли крыло. Документацию и все непосредственные технологии ОАК имеет для самостоятельного развертывания данного производства и просто опиралась на преимущества разделения труда. Но в случае проблем с определенными временными и финансовыми ресурсами задача по производству крыла в России будет решена, как и с Ил-476. Контракт на поставку Минобороны РФ 39 военно-транспортных самолетов новой модификации Ил-76МД-90А на общую сумму 140 миллиардов рублей был подписан в октябре 2012 года. Авиационный комплекс имени Ильюшина планирует передать военному ведомству в этом году минимум один самолет, а в 2015-м — два.

и все непосредственные технологии ОАК имеет для самостоятельного развертывания данного производства и просто опиралась на преимущества разделения труда. Но в случае проблем с определенными временными и финансовыми ресурсами задача по производству крыла в России будет решена, как и с Ил-476. Контракт на поставку Минобороны РФ 39 военно-транспортных самолетов новой модификации Ил-76МД-90А на общую сумму 140 миллиардов рублей был подписан в октябре 2012 года. Авиационный комплекс имени Ильюшина планирует передать военному ведомству в этом году минимум один самолет, а в 2015-м — два.

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ
ОТРАСЛИ ПОВЫСИТСЯ

Созданному в составе Ростеха холдингу «Объединенная приборостроительная корпорация» предстоит решить ряд проблем.

«Вега», «Созвездие», «Системы управления» и ФГУП «ЦНИИ ЭИСУ», вошедшие в состав нового холдинга, по меркам отечественной радиоэлектроники достаточно успешные предприятия. Однако их конкурентоспособность на международном рынке практически сводится к нулю не только по технологическому и качественному уровню производимой продукции, но и по общим экономическим показателям. В числе основных проблем — низкий уровень взаимодействия головных организаций и предприятий холдинга, отсутствие системы единого стратегического планирования, большое количество рекламаций, низкое качество продукции, значительный объем дублирования, отсутствие единой стратегии в технологическом развитии. В составе компаний есть низкодоходные (9) и убыточные (6) предприятия. Если выработка по чистой прибыли в мире в среднем составляет пять тысяч долларов на человека, то на «Созвездии» этот показатель не превышает 2,24, а на «Веге» — 0,86. На более 20 предприятиях корпорации выработка на одного работника ниже среднеотраслевого уровня и в разы меньше, чем по отрасли в мире. Основу холдинга составили концерны «Созвездие» и «Вега», компания «Системы управления» и Центральный научно-исследовательский институт экономики, информатики и систем управления и 53 профильные организации в их составе, акции которых были переданы Ростеху в качестве

имущественного вклада РФ. Указом президента России все эти предприятия исключены из перечня стратегических, а ФГУП «Центральный научно-исследовательский институт экономики, информатики и систем управления» будет предварительно преобразовано в ОАО. Также правление Ростеха приняло решение о передаче в прямое управление нового холдинга МКБ «Компас» и НПП «Радиосвязь». Основное направление работы концерна радиостроения «Вега» — радиолокационные комплексы авиационного, наземного и космического базирования. В частности, разработан радиолокационный комплекс самолета А-50 — воздушного судна дальнего радиолокационного обнаружения и управления. «Созвездие» в интересах ВС РФ разрабатывает и производит автоматизированные системы управления и связи тактического звена, системы вычисления, принятия решений, радиоэлектронной борьбы и другую специальную технику. «Системы управления» занимаются созданием систем и комплексов управления. Концерн «Автоматика» специализируется на проблемах информационной безопасности, разработке и производстве технических средств и систем засекреченной связи, защищенных информационно-телекоммуникационных систем, а также систем автоматизированного управления специальным назначением. МКБ «Компас» занимается разработкой и производством бортовой навигационной аппаратуры для Военно-воздушных и космических сил. НПП «Радиосвязь» разрабатывает системы и аппаратные комплексы передачи данных, тропосферной, спутниковой связи и навигации.

ТЕНДЕНЦИИ

НОВЫЙ СТАРЫЙ
МИРЗАПАД СТОЛКНУЛСЯ С ВЫЗОВАМИ,
ПРЕОДОЛЕТЬ КОТОРЫЕ СЕЙЧАС НЕСПОСОБЕН

Евгений САТАНОВСКИЙ,
президент Института
Ближнего Востока



Читайте материал на стр. 02

Кризис на Украине продемонстрировал реальность обострения военно-политического противостояния в Европе, которое с момента распада Югославии оставалось в сфере теории. Политика экспансии западного сообщества на постсоветском пространстве, направленная на «сдерживание России в ее естественных пределах», встретила с ответом в той форме, к которой те, кто ее обосновал и на протяжении четверти века проводил в жизнь, оказались явно не готовы.

США ПРИОСТАНАВЛИВАЮТ
ПРИБОРЕТЕНИЕ РОССИЙСКИХ ЖРД

Суд США издал постановление, согласно которому приостанавливается приобретение российских жидкостных ракетных двигателей (ЖРД) для компании «Юнайтед лонч эллайнс» (ULA — United Launch Alliance).

Об этом говорится в подписанном 30 апреля судьей Сьюзан Брэден распоряжении Федерального претензионного суда США (United States Courts of Federal Claims) за номером 14-354С. Распоряжение обязывает «Юнайтед лонч эллайнс» и ВВС США воздержаться от приобретения продукции или проведения различных выплат НПО «Энергомаш», а также другим государственным, корпоративным и частным организациям, подчиненным вице-премьеру РФ Дмитрию Рогозину. Подобное постановление принято в результате судебного иска компании

«Спейс-Экс» (SpaceX), которая стремится опротестовать решение ВВС США о выдаче ULA контракта на проведение 36 запусков. Временный запрет продлится до принятия решения Министерством финансов, Министерством торговли и Государственным департаментом США о том, что контракты на закупку и соответствующие выплаты не противоречат каким-либо прямым или косвенным образом американскому законодательству. Рогозин был включен президентом США Обамой в список лиц, которые подвергаются санкциям в связи с украинским кризисом. Обоснование этой меры дано генеральным директором «Спейс-Экс» Элоном Маском 25 апреля на пресс-конференции, на которой объявили об иске к ULA. «Одним из лиц, ответственных за российскую космическую

программу, является Дмитрий Рогозин, который уже включен в санкционный список», — сообщил Маск. «Это выглядит очень странным. Зачем нам посылать миллионы долларов, отчисляемых американскими налогоплательщиками, в Россию, которая в настоящее время проявляет агрессивные действия по отношению к Украине? Трудно поверить в то, что Рогозин не имеет какой-либо личной выгоды от этих сделок», — продолжил он и призвал разобраться в сложившейся ситуации. В свою очередь Рогозин считает, что в ближайшее время его деятельности в сфере космоса будут ставиться определенные помехи. «Они думают, что я деньги от продажи наших двигателей с госпредприятия себе забираю», — написал вице-премьер. Он пригрозил США возможными трудностями в обеспечении доставки американских астронавтов на МКС: «Проанализировав санкции против нашего космопрома, предлагаю США доставить своих астронавтов на МКС с помощью батута». Санкции касаются российского ЖРД РД-180, который компания «Юнайтед лонч эллайнс» применяет для ракет-носителей (РН) «Атлас-5» (Atlas V) на протяжении 20 лет. По мнению экспертов, в ближайшей перспективе документ не окажет влияния на ULA. По словам ее представителей, компания располагает двухгодичным запасом ЖРД РД-180 и может отдавать предпочтение РН «Дельта-4» (Delta IV). Но в случае продолжения санкций компании понадобится большое количество двигателей РД-180, что потребует эффективного решения проблемы. На данный момент какой-либо альтернативы РД-180 для применения в РН «Атлас-5» не существует.



ПАКИСТАН ВНЕСЛИ В СПИСОК

Пакистан внесен в список стран, куда Россия может поставлять продукцию военного назначения. Пакистанская сторона уже проявляет заинтересованность в больших транспортных вертолетах типа Ми-26. Кроме того, Пакистан интересуют высокоточное оружие, артиллерия, средства ПВО, дальнебойные и управляемые снаряды. В настоящее время крупнейшими поставщиками военной продукции Исламабаду являются Китай и США. Россия, по данным открытых источников, в период с 1996 по 2010 год поставила Пакистану около 70 транспортных вертолетов типа Ми-17/Ми-171.



ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ «ИРКУТА»

Чистая прибыль ОАО «Корпорация «Иркут» по итогам 2013 года по международным стандартам финотчетности (МСФО) выросла на 16,7 процента — до 1,166 миллиарда рублей (999,156 млн руб. за 2012-й).

Выручка корпорации за 2013 год увеличилась на 27 процентов — до 60,695 миллиарда рублей. Чистый долг «Иркута» на 31 декабря 2013-го составил

14,896 миллиарда рублей, что на семь процентов ниже аналогичного показателя 2012 года. Позитивные результаты были достигнуты благодаря росту поставок multifunctional истребителей Су-30СМ и учебно-боевых самолетов Як-130 по государственному оборонному заказу, а также четкому выполнению обязательств по экспортным контрактам.

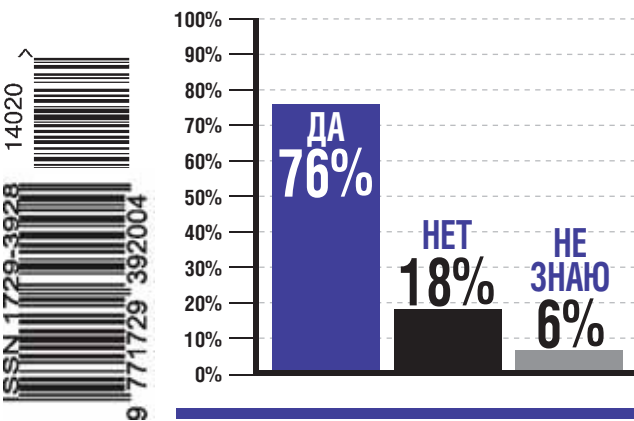
«ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ
СУХОГО» ТЕРПЯТ УБЫТОК

Компания «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС, входит в ОАК) недосчиталась почти 5,735 миллиарда рублей по итогам первого квартала 2014 года.

Выручка ГСС выросла на 71 процент — до 2,44 миллиарда рублей. В то же время себестоимость продаж увеличилась более чем на 88 процентов — почти до 3,146 миллиарда. Валовый убыток вырос в 2,8 раза — до 705 миллионов рублей. Коммерческие расходы сократились почти в 1,7 раза — до 18,6 миллиона, управленческие расходы уменьшились на четыре процента и составили около 186 миллионов рублей. Долгосрочные обязательства компании с конца 2013 года выросли на 47 процентов — до 75,259 миллиарда рублей. В частности, по статье «Заемные средства» на 31 марта 2014-го значится более 69 миллиардов рублей. Краткосрочные обязательства снизились почти на 28 процентов и составили 37,868 миллиарда рублей. Итого баланс компании — 95,862 миллиарда рублей.

Результаты опроса посетителей сайта www.vpk-news.ru

Согласны ли вы с тем, что Вашингтон стремится вовлечь Россию в долгую и изнурительную войну на Украине, чтобы тем самым подорвать ее экономику, ослабить влияние на мировые дела и лишить Старый Свет надежного торгового партнера?





РЕАЛИИ

На фоне последних политических событий на Украине вопрос продолжения военно-технического сотрудничества с Российской Федерацией, без сомнения, нуждается в прояснении. С одной стороны, есть договорные обязательства между различными субъектами (предприятиями оборонно-промышленного комплекса, государственными посредниками) двух стран. Кроме того, есть налаженные кооперационные цепочки производства вооружения и военной техники. Помимо этого нельзя забывать об участии ряда украинских предприятий в обеспечении обороноспособности Российского государства.

Наталья ПЕЧОРИНА

Пока за скобками дискуссии остаются вопросы морально-этического плана. Возможно ли военно-техническое сотрудничество с государством, которое называет партнера агрессором во всех возможных закоулках международной арены? Приобретает остроту этот вопрос и в связи с отношением нынешних киевских властей к русскоязычному населению востока: сограждан из этих регионов называют сепаратистами, против них ведутся «антитеррористические» операции.

ТЕНДЕНЦИИ К СОКРАЩЕНИЮ

Традиция сотрудничества между оборонно-промышленными предприятиями Украины и Российской Федерации стала естественным продолжением функционирования единого хозяйственного организма, которым был военно-промышленный комплекс (ВПК) СССР. Сразу после развала Союза и последующего за ним обального разрыва кооперационных связей свое место в бывшем «общем машиностроении» удержали в основном те предприятия, которые имели достаточные производственные запасы и складские запасы, а также сохранили подрядчиков и субподрядчиков на территории бывшего «нерушимого».

Если в 1996 году связи с Россией поддерживали 262 украинских предприятия и организации оборонно-промышленного комплекса почти из 1500 предприятий ВПК бывшего Советского Союза, расположенных на территории Украины, то ныне таких осталось всего 156. При этом только 43 украинских предприятия из их числа представлены на экспортных рынках.

В 1994 году Россия занимала первое место по размерам экспорта военной продукции с Украины, который составил 620 миллионов долларов, это более 68 процентов от общей суммы украинского экспорта товаров военного назначения, а доля аналогичного российского импорта на Украину превысила 74 процента и равнялась 70,9 миллиона долларов.

Спустя пятнадцать лет картина радикально поменялась. По информации госкомпании «Укрспецэкспорт», в 2010 году объемы средств от торговли с Россией сократились до 63,9 миллиона долларов, а РФ опустилась по этому показателю на пятое место после Китая, Ирака, Индии и Азербайджана. Если учесть, что общий объем торгово-посреднической деятельности «Укрспецэкспорта» и его дочерних предприятий составил около миллиарда долларов, то для Украины российская доля в военно-техническом сотрудничестве опустилась ниже 10 процентов. Такой ситуации не могли предположить даже наиболее скептически настроенные эксперты. В 2013-м динамика объемов военно-технического сотрудничества лишь продолжала сокращаться: по информации Госкомстата Украины, внешне-торговый товарооборот с Россией упал еще на 15 процентов по сравнению с 2012 годом.

Эти события происходили на фоне риторики о расширении военно-технического сотрудничества двух стран после прихода к власти Виктора Януковича в 2010-м. Парадоксально, но со сменой лидера государства объемы сотрудничества только сократились.

Несмотря на тенденцию к сокращению, система производственной кооперации все-таки продолжала работу в непростых политических и экономических условиях 2014 года. Новые политические реалии, изменившие властное лицо Украины, поначалу никак не отразились на сотрудничестве в области ОПК. Малопредсказуемый сценарий полного разрыва кооперационных соглашений

ТУМАННЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА



МАЛОПРЕДСКАЗУЕМЫЙ СЦЕНАРИЙ ПОЛНОГО РАЗРЫВА КООПЕРАЦИОННЫХ СВЯЗЕЙ В СФЕРЕ ВТС МЕЖДУ РОССИЕЙ И УКРАИНОЙ СТАЛ ОБРЕТАТЬ РЕАЛЬНОСТЬ

стал обретать реальность начиная с марта. В условиях существенной зависимости от России в производственном и финансовом секторе Украина взяла курс на резкое ухудшение любых отношений с РФ.

Апофеоз – так называемая борьба с агрессором. Сначала она велась в Крыму, а затем в связи с изменением территориально-государственного статуса полуострова уже на материковой Украине.

После назначения Юрия Терещенко врио гендиректора госконцерна «Укроборонпром» он заявил о полном временном прекращении военно-технического сотрудничества с Россией.

Насколько это возможно на практике – спорный вопрос. Раздел «Форс-мажор» любого контракта не выдержит объяснения об отказе в поставках (то есть выполнения обязательств по договору) в связи с «агрессией» против Крыма или Украины. Более того, в случае судебного разбирательства факт военных действий России против Украины придется доказывать, и в суде будет сложно привести (пока во всяком случае) хотя бы один удовлетворительный факт таких действий. Единственным юридическим выверенным вариантом может быть отказ от пролонгирования соглашения (если оно долгосрочное).

Тем не менее выдача разрешений на поставку в РФ продукции военного назначения пока приостановлена. Но как это часто бывает в украинском варианте, поставки блокируются только частично (или не для всех). Потому что «Укроборонпром» в течение только апреля дважды опровергал, вероятно, инсинуации о том, что поставки продукции военного и двойного назначения в Россию продолжаются.

По словам Терещенко, мораторий на поставки в РФ продукции военного и двойного назначения является осознанным решением украинского государства в условиях существующего состояния двусторонних отношений.

Украинские предприятия, видимо, уже ощутили на себе последствия «албанской войны». Накануне майских праздников при личной поддержке премьер-министра Украины изыскали средства на погашение задолженности по заработной плате на предприятиях «Укроборонпрома». За предоставленные услуги по ремонту военной техники из суммы 160 миллионов гривен (около 1,6 миллиона долларов) средства получили государственное предприятие (ГП) «Конотопский авиаремонтный завод «Авиакон», ГП «Львовский государственный авиационно-ремонтный завод», ГП «Луцкий ремонтный завод «Мотор», ГП «Государственное киевское конструкторское бюро «Луч» и другие предприятия.

ЧТО БЫЛО

Сотрудничество предприятий ОПК Украины и России велось практически во всех сферах производства боевой техники. Украинская сторона была больше ориентирована на экспорт продукции, однако не могла отказаться и от импорта изделий и услуг российских производителей.

Например, российские специалисты осуществляли авторское сопровождение мо-

дернизации истребителей МиГ-29, в частности включение системы 23СМ в облик модернизированного самолета МиГ-29 ВВС Украины. Кроме того, в кооперации с ОАО «Московское машиностроительное предприятие им. Чернышова» и ОАО «Российская самолетостроительная корпорация «МиГ» на ГП «Мотор» (город Луцк) освоен капитальный ремонт авиационного двигателя РД-33-2С, проводилось авторское сопровождение эксплуатации и ремонта двигателей АЛ-21-Ф3, АЛ-31Ф и их покупных агрегатов. Такие же механизмы сотрудничества работали и в отношении вопросов сопровождения эксплуатации, ремонта, продления ресурса и модернизации вертолетов Ми-24 на ГП «Авиакон» (город Конотоп), самолетов марки Су. Нетрудно заметить, что работы по этим направлениям приводили к созданию конкурентных для российской продукции образцов на внешних рынках.

Однако приблизительное соотношение украинского экспорта в Россию и российского на Украину пока еще остается как 65–70 процентов к 30–35. Пожалуй, наиболее зависимым от РФ остается авиакосмический сегмент. В сфере ракетно-космического сотрудничества заметно, что украинские специалисты заняты производством носителей для пусковых услуг преимущественно по проектам, где доля России, как правило, ключевая. Государственное космическое агентство Украины (ГКАУ) по итогам 2012 года сообщало, что на экспорт в Россию пришлось 84 процента или более 260 миллионов долларов. При этом основной экспортной статьей были ракетно-космическая продукция по программам «Морской старт», «Наземный старт», «Днепр» и продукция специального назначения – системы управления для ракет-носителей (РН) «Союз», «Протон», а также системы стыковки «Курс». При этом в РН «Зенит-3SL» и «Зенит-3SLБ», используемых в этих проектах, имеется порядка 72 процентов российских комплектующих.

Результаты 2013 года подведены пока лишь предварительно. Однако уже сейчас руководство ГКАУ считает, что в отрасли произошел спад на 25–30 процентов. Основной причиной является резкое падение производства на днепропетровских ГП «Производственное объединение «Южный машиностроительный завод» (ПО «Южмаш») и в конструкторском бюро «Южное» (КБ «Южное»), основой доходов которых остается производство носителей. Однако вследствие аварии при пуске РН «Зенит» по программе «Морской старт» на завод вернули две уже принятые заказчиком ракеты для дополнительных проверок. Динамику падения не смогли спасти остальные предприятия отрасли, такие как «Хартрон», «Киевприбор», «Коммунар» и другие, которые продемонстрировали обычный рост производства в пределах одного – пяти процентов. По словам главы ГКАУ Юрия Алексева, по договоренности с Министерством обороны России на 2014 год планировалось проведение трех запусков конверсионной ракеты «Днепр». Каждый такой пуск приносит украинской стороне пять – семь миллионов долларов. Состо-

ятся ли эти пуски в свете нынешней позиции Киева по приостановлению ВТС с Россией? В похожей, если не в худшей ситуации может оказаться дочерняя компания «Укрспецэкспорт» – ГП «Укроборонсервис». В настоящее время у компании имеется рамочный контракт на изготовление и поставку 24 РН «Зенит» по программе «Наземный старт». Заказчиком выступает российское федеральное государственное унитарное предприятие (ФГУП) «Центр эксплуатации объектов наземной космической инфраструктуры». Первая РН должна быть поставлена в августе 2014-го. Контракт действует до 2020 года, однако его выполнение будет зависеть от того, насколько станет активен мировой рынок пусковых услуг. А теперь еще – насколько для украинской стороны будет принципиален запрет на оборонное сотрудничество с Россией.

Другой важный совместный проект – сопровождение эксплуатации и коммерческое использование межконтинентальных баллистических ракет, созданных в советское время в Днепропетровске. Так, АО «Гарантсеравис» (город Киев) ежегодно осуществляет ремонт и техническое обслуживание приборов и блоков изделия А18М для РВСН РФ.

С Украины также поставляются в Россию комплектующие и ведутся работы для ракетно-космической техники. Их осуществляют казенное предприятие «Арсенал» (город Киев), «Хартрон-Аркос Лтд» (город Харьков), государственное научно-производственное предприятие «Коммунар» (город Харьков), ГП «Производственное объединение «Киевприбор».

В сфере авиационства широко известно о делящемся без малого 25 лет совместном проекте по разработке и производству среднего военно-транспортного самолета Ан-70 с винтовентиляторными двигателями Д-27. К сожалению, сегодня большинство перечисленных работ свернуто либо не достигло своей конечной цели.

Более успешно продвигается сотрудничество в области авиационного двигателестроения. Ведущую роль в этой сфере играет украинское АО «Мотор Сич», обеспечивающее своими поставками практически все вертолетные предприятия и функционирование ремонтных мощностей по восстановлению самолетных двигателей семейств Д-36, Д-18Т, АЛ-20 и АЛ-24, а также оснащению вертолетов Ми двигателями украинского производства. В частности, в 2012 году все семь Ми-26 нового производства получили запорожские двигатели. Из 246 вновь произведенных Ми-28Н, Ми-35, Ка-32А11ВС, Ка-31 и Ми-8 (Ми-17) 230, то есть 93,5 процента, также были оснащены 460 новыми запорожскими силовыми установками.

Не меньшей известностью пользовался проект возможной покупки российской стороной недостроенного ракетного крейсера проекта 11641 «Украина». Стороны регулярно обсуждали возможность испытаний и реализации в третьей стране, приведения в экспортное состояние, отвечающее международным ограничениям, объема работ, необходимых для его достройки, порядок и сроки работ, но к конкретной договоренности так и не пришли.

Военно-техническое сотрудничество Украины и Российской Федерации, несмотря на значительный спад в течение последних двадцати лет, остается необходимым для оборонно-промышленных комплексов обеих государств. Несмотря на программы импортозамещения, реализуемые по обе стороны границы, полностью замкнуть производственные циклы выпуска продукции военного назначения не удалось ни Украине, ни России.

Ключевым продолжает оставаться сотрудничество в области производства самолетных, вертолетных и корабельных силовых установок, ракет-носителей, авиационных управляемых ракет, радиолокационной техники, агрегатного оборудования и средств авионики, обеспечивающих устойчивое и взаимовыгодное функционирование производств, сложившихся еще во времена СССР. Кроме того, существует и продолжает развиваться ряд совместных проектов в области авиационства, ракетно-космической техники, а также авиационного и корабельного двигателестроения, радиоэлектронного оборудования и точного машиностроения и приборостроения.

В настоящее время это может сыграть критическую роль в свете продолжающихся на Украине событий, которые способны прервать и без того сокращающийся поток товаров военного и двойного назначения, что в свою очередь может отрицательно сказаться на выполнении гособоронзаказа российскими предприятиями, особенно в авиационной и двигателестроительной сфере, а также повлиять на выполнение некоторых внешнеэкономических контрактов Рособоронэкспорта и Ростеха.

ПРОИЗВОДСТВО ИСТРЕБИТЕЛЕЙ В КИТАЕ ИДЕТ С ТРУДОМ

Официальный представитель КНР недавно предоставил информацию, согласно которой производство истребителей «Цзянь-15» (J-15) и «Цзянь-16» (J-16) сталкивается с рядом трудностей.

Об этом сообщает журнал «Канва зйшн дифенс». По сведениям экспертов, массовое производство этих истребителей в 2013 году не осуществлялось. Сборка «Цзянь-11В» (J-11В) также скорее всего не проводилась. Ранее аналитики «Канва зйшн дифенс» делали похожие прогнозы, основанные на спутниковых снимках завода китайской компании «Шеньян», сделанных в мае 2012-го, на которых был обнаружен только один истребитель «Цзянь-11В». Вероятной причиной этого эксперты считают проблемы, возникшие с авиадвигателями WS-10А китайского производства. Ранее ВМС Народно-освободительной армии Китая (ВМС НОАК) отказались от этой силовой установки на истребители «Цзянь-15» до того, как будет обеспечено высокое качество серийных авиадвигателей. Вместо WS-10А ВМС НОАК затребовали установку российских высокотемпературных турбореактивных двухконтурных двигателей (ТРДД) АЛ-31Ф. Вопрос выбора силовой установки для истребителя «Цзянь-16» на данный момент также является актуальным и широко обсуждается в ВВС НОАК. По мнению представителей этого вида войск, наиболее оптимальный вариант – оснащение самолета ТРДД АЛ-31Ф. Однако, как считают эксперты, после начала серийного производства «Цзянь-15» и «Цзянь-16» возникнут проблемы с недостатком этих силовых установок. Согласно отзывам китайских источников проблемы с авиадвигателем WS-10А возникают постоянно. «НОАК не может дальше терпеть сложившуюся ситуацию», – сообщают они. «На заводе-производителе количество WS-10А, присланных для ремонта, превышает объем новой продукции. Даже в том случае, если будет принято решение о производстве этих силовых установок вне зависимости от отрицательных отзывов, они не пройдут приемку НОАК», – пожаловались официальные представители КНР. По их сведениям, производитель WS-10А не установил еще полный комплекс причин многочисленных отказов. В настоящее время истребителями «Цзянь-11В» с китайскими силовыми установками оснащено как минимум пять авиационных полков ВВС НОАК. Эксперты отмечают, что существенное количество авиадвигателей этих самолетов было отправлено на завод-производителя для ремонта. Ряд самолетов «Цзянь-11В» оснащен российскими ТРДД АЛ-31Ф, на которые нареканий не поступало. Когда WS-10А были переданы в строевые части, производитель указал: они предоставлены для испытаний, и вследствие этого посчитал, что все недостатки, которые будут выявлены в ходе эксплуатации, не станут критическими. Эксперты полагают, что отрицательную роль в области авиационного двигателестроения играет отсутствие значительной конкуренции между предприятиями оборонно-промышленного комплекса КНР. Даже в том случае, если наблюдаются проблемы, связанные с качеством двигателя, Центральная военно-промышленная комиссия КНР рекомендует ВВС НОАК применять китайские авиадвигатели с целью экономического стимулирования производителя. Китайские источники также сообщают, что ВВС НОАК не могут полностью перейти на российские ТРДД АЛ-31Ф в связи с нехваткой этих силовых установок. Россия, по сведениям «Канва зйшн дифенс», рассматривает применение АЛ-31Ф на истребителях «Цзянь-11В» как незаконное, потому что двигатели первоначально предназначались для установки на 48 самолетов Су-27СК (часть из них на данный момент выведена из состава ВВС НОАК), 95 «Цзянь-11»/«Цзянь-11А» и 28 Су-27УБК. В ранее заключенный российский-китайский контракт по совместному производству Су-27СК была включена статья и о производстве ТРДД АЛ-31Ф. В настоящее время стороны не производят совместно эти истребители. Первоначально предполагалось, что Россия не будет в дальнейшем осуществлять сборку истребителей с Китаем. Однако после начала переговоров о вероятных поставках в КНР истребителей Су-35 представители РФ планируют, по сведениям «Канва зйшн дифенс», вернуться к производству АЛ-31Ф для Китая. Таким образом, с юридической точки зрения российские двигатели АЛ-31Ф можно применять только в самолетах «Цзянь-11»/«Цзянь-11А» и Су-27СК. Тем не менее РФ отнеслась достаточно положительно к их установке на «Цзянь-11В» и «Цзянь-15». По мнению «Канва зйшн дифенс», если бы речь шла о применении американских авиадвигателей на китайских истребителях, санкции со стороны США последовали бы незамедлительно. Ранее российско-китайское военно-техническое сотрудничество затрагивало поставки авиадвигателей АЛ-31ФН. Однако из-за своей конструкции они не могут быть установлены на истребители «Цзянь-11В», «Цзянь-15» и «Цзянь-16». Это потребует внесения существенных изменений в конструкцию самолетов. Эксперты приходят к выводу, согласно которому установка российских ТРДД АЛ-31Ф на «Цзянь-11В» и «Цзянь-15» не сможет решить кардинальных проблем китайской авиационной промышленности. После начала массового производства «Цзянь-15» и «Цзянь-16» КНР придется устанавливать силовые установки WS-10А собственного производства до подписания нового контракта с Россией на поставку ТРДД АЛ-31Ф. Проблемы с WS-10А существенно осложняют развитие производства истребителей «Цзянь-15» и «Цзянь-16». Именно поэтому, как считают эксперты, сборка этих самолетов в 2013 году была очень ограниченной.



ИНДИЯ ПРОДОЛЖИТ РАБОТУ ПО СОЗДАНИЮ САМОЛЕТОВ ДРЛО И У

Военно-воздушные силы Индии и государственная Организация оборонных исследований и разработок DRDO (Defence Research and Development Organisation) не могут прийти к единому мнению по вопросу развития индийских самолетов дальнего радиолокационного обнаружения и управления (ДРЛО и У). Об этом сообщил американский еженедельник «Дифенс ньюс». ВВС Индии в настоящее время считают наиболее предпочтительным из вариантов приобретение самолетов ДРЛО и У зарубежного производства, в то время как DRDO настаивает на необходимости индийской разработки РЛС для этих самолетов. Ранее DRDO объявила общий тендер на приобретение самолета для установки аппаратуры бортовой РЛС (БРЛС) индийского производства. По словам представителя ВВС страны, решение этого вопроса новым правительством, которое будет назначено после майских выборов, отложено не будет. Однако учитывая тот факт, что

предполагаемая к установке БРЛС на данный момент существует только в виде чертежей, проект, как считают эксперты, вряд ли будет завершен ранее 2020 года, который назначен датой его окончания. ВВС Индии в настоящее время остро нуждаются в дополнительных 10 самолетах ДРЛО и У и не намерены ждать завершения локальных разработок. По словам источника в военно-воздушных силах страны, у Министерства обороны, возможно, будет запрошена отмена всей программы. «Самолеты ДРЛО и У в количестве 10 единиц необходимы для выполнения задач в особых районах и будут принимать участие в сетевых операциях. Ожидается, что эта авиатехника сможет эффективно функционировать в местах развертывания», – проинформировал источник в ВВС Индии. На данный момент индийские ВВС имеют в своем распоряжении три самолета ДРЛО и У, которые представляют собой БРЛС «Фалкон» (Phalcon), приобретенные у Израиля и установленные на российских

военно-транспортные самолеты (ВТС) Ил-76. В прошлом году министр обороны Индии Аракпарамбил Антони, который всегда выражал поддержку DRDO и государственному оборонно-промышленным компаниям, одобрил локальную программу создания самолета ДРЛО и У. «Учитывая, что шансы находящейся у власти политической группировки победить на парламентских выборах в Индии невелики, новое руководство вряд ли будет выдавать оборонные заказы государственным предприятиям, включая DRDO, так просто, как это делает министр Антони», – ответил военный эксперт Нитин Мехта. Центр авиационных систем САВ (Centre for Airborne Systems), научно-исследовательский институт, входящий в состав DRDO и предлагающий разработку аппаратуры ДРЛО и У, недавно объявил конкурс на поставку шести самолетов с необходимыми изменениями для их переоборудования в систему ДРЛО и У. Представители САВ рассказали, что эти самолеты должны будут нести антенну БРЛС диаметром 10 метров. Вместе с тем более полной информации об этой антенне на данный момент нет. Представитель DRDO заявил, что программа по созданию самолета ДРЛО и У типа AWACS является ответвлением индийской программы по разработке бортовой аппаратуры дальнего радиолокационного обнаружения и управления АEW&C (Airborne Early Warning and Control) для модернизированного пассажирского авиалайнера ERJ-145.

ISSE

INTEGRATED SAFETY & SECURITY EXHIBITION

КРУПНЕЙШАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ВЫСТАВКА ПО БЕЗОПАСНОСТИ

VII международный салон

КОМПЛЕКСНАЯ
БЕЗОПАСНОСТЬ
2014

Москва,
Всероссийский выставочный центр,
павильоны № 75 и № 69
20 - 23 мая

www.isse-russia.ru

Тематические разделы

Пожарная
безопасность

Средства
спасения

Техника
охраны

Безопасность
границы

Защита
и оборона

Промышленная
безопасность

Комплексная безопасность
на транспорте

Ядерная и радиационная безопасность

Информационные
технологии

Экологическая
безопасность

Медицина
катастроф