

ТЕМА

# ЕСТЬ ЛИ В РОССИИ «БОЛЬШАЯ СТРАТЕГИЯ»?

Руслан ПУХОВ

Вопрос о наличии в РФ так называемой большой стратегии весьма интересен. На Западе традиционно укоренено мнение о наличии у российского руководства неких глубоко продуманных, целеустремленных и всеобъемлющих стратегических замыслов, определяющих внешнеполитическое и военное строительство на длительную перспективу.

ДОЛГОСРОЧНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ВЫГЛЯДИТ КАК ЗИГЗАГИРОВАНИЕ МЕЖДУ ДЕКЛАРИРУЕМЫМИ ЗАДАЧАМИ И СУРОВОЙ РЕАЛЬНОСТЬЮ



ТЕНДЕНЦИИ

## РОСОБОРОНЭКСПОРТ: СП С ИНДИЕЙ

ОАО «Рособоронэкспорт» примет участие в создании российско-индийского совместного предприятия по производству снарядов к реактивным системам залпового огня (РСЗО) «Смерч» для индийской армии.

Рособоронэкспорт совместно с ОАО «НПО «Сплав» и Управление артиллерийских заводов Департамента оборонного производства Министерства обороны Индии 27 августа подписали в Нью-Дели Меморандум о сотрудничестве в области организации на территории Индии производства и послепродажного обслуживания реактивных снарядов к российской РСЗО «Смерч». В соответствии с достигнутыми договоренностями технологии производства реактивных снарядов будут полностью переданы создаваемому совместно российско-индийскому предприятию.

В своей работе обе стороны должны руководствоваться действующим законодательством Российской Федерации и Республики Индия и принять все меры для защиты информации и материалов, содержащих конфиденциальные сведения. Подписание Меморандума о создании СП по производству снарядов к РСЗО «Смерч» подтверждает тот факт, что военнотехническое сотрудничество Индии и России базируется на масштабных проектах и взаимном доверии, дружбе и геополитическом стратегическом партнерстве самого высокого уровня.

Сегодня обе страны по-прежнему и на взаимовыгодной основе укрепляют сложившиеся межгосударственные отношения.

## АUT VINCIERE, АUT MORI

или КРИТЕРИИ  
ВЫЖИВАЕМОСТИ БОЕВЫХ  
БРОНИРОВАННЫХ МАШИН  
В СОВРЕМЕННЫХ ВООРУЖЕННЫХ КОНФЛИКТАХ

В российском экспертном сообществе в последнее время стали появляться высказывания о недостаточной проработанности у нас проблемы анализа потерь боевых бронированных машин на поле боя. Между тем тезис о неизбежности потерь в ходе любого боестолкновения неоспорим. Так какие же критерии выживаемости можно сформулировать сегодня, проанализировав историю вопроса?



Читай материал на стр. 07

## РЕЙТИНГИ «ВЕРТОЛЕТОВ РОССИИ»

Два международных рейтинговых агентства – Fitch и Moody's впервые присвоили вертолетостроительному холдингу «Вертолеты России» кредитные рейтинги.

В частности, Fitch Ratings присвоил компании долгосрочный кредитный рейтинг BB+, а Moody's Investors Service оценил ее кредитоспособность на уровне Ba2. Прогноз по обоим рейтингам стабильный.

Присвоение кредитных рейтингов является свидетельством признания российской компании в качестве лидера вертолетостроительного сектора. Как полагают эксперты, это свидетельствует о прочном финансовом положении холдинга. Полученные рейтинги позволяют продолжать курс разумной финансовой политики, которая расширяет возможности по привлечению финансирования и повышает привлекательность компании в глазах потенциальных инвесторов. При присвоении рейтингов агентства учитывали следующие факторы: высокая обеспеченность холдинга заказами, широкий продуктовый ряд, сильные позиции на основных рынках, а также государственная поддержка, оказываемая «Вертолетам России» как стратегически важному предприятию.

Результаты опроса посетителей сайта [www.vpk-news.ru](http://www.vpk-news.ru)

Согласны ли вы с тем, что разногласия по внешнеполитическим вопросам между Бараком Обамой и Миттом Ромни носят тактический, а не стратегический характер?



ДА 82%  
НЕ ЗНАЮ 8%  
НЕТ 10%

ПОДПИСНЫЕ ИНДЕКСЫ: КАТАЛОГИ «РОСПЕЧАТЬ» – 25933, «ПОЧТА РОССИИ» – 60514

ЭСКИЗНЫЙ ПРОЕКТ  
ТЯЖЕЛОЙ РАКЕТЫ

Федеральное государственное унитарное предприятие «Государственный космический научно-производственный центр имени М. В. Хруничева» (ГКНПЦ) стало единственным участником конкурса на разработку эскизного проекта космического ракетного комплекса тяжелого класса на базе ракеты «Ангара».

Соответственно ГКНПЦ и стал победителем. Конкурс на подготовку проекта тяжелого носителя был объявлен Роскосмосом в начале августа, заявки на участие принимались до 28 августа, а победителей намечали объявить 6 сентября. Однако к последнему сроку принятия заявок устроители получили только одну – от ГКНПЦ. В итоге центр определен в качестве исполнителя на создание эскизного проекта космического ракетного комплекса тяжелого класса. По условиям тендера, победитель должен подготовить материалы проекта к 31 мая 2013 года.

Бе-200 для МИНОБОРОНЫ

Объединенная авиационная корпорация (ОАК) намерена подписать контракт с МО РФ на поставку восьми самолетов-амфибий данного типа до конца 2012 года.

В настоящее время корпорация ведет активную работу по подготовке к подписанию соглашения. По плану самолеты поступят в распоряжение военного ведомства в течение 2014–2016 годов. Пока единственным эксплуатантом Бе-200 является МЧС. Многофункциональный самолет-амфибия имеет полностью герметичный фюзеляж, что позволяет ему решать задачи, которые не может выполнить ни один другой летательный аппарат. Базовая конфигурация Бе-200 предназначена для тушения пожаров водой или огнегасящими жидкостями с воздуха. Амфибия может брать на борт до 12 тонн воды.

«СЕРНА» И «ДЮГОНЬ»  
ДЛЯ «МИСТРАЛЕЙ»

Строящиеся для ВМФ России десантные вертолетоносные корабли-доки (ДВКД) типа «Мистраль» могут быть оснащены указанными танко-десантными катерами отечественного производства.

Однако окончательное решение на этот счет пока не принято. В настоящее время изучаются различные варианты размещения на российских ДВКД десантных средств. По своим массогабаритным показателям «Серна» и «Дюгонь» полностью подходят для данных десантных кораблей. Никаких проблем по их применению нет и никакой задержки по срокам ввода в строй ДВКД не предвидится. Озвученная в СМИ проблема с катерами, как полагают эксперты, абсолютно надуманна. В вопросе выбора типа десантных катеров для ДВКД нет никакой спешки и вполне достаточно времени для того, чтобы сделать правильный выбор. Рособоронэкспорт и Минобороны РФ ведут переговоры по катерам с французской компанией DCNS. Танко-десантный катер «Серна» проекта 11770: длина – 25,8 метра, водоизмещение без груза – 61 тонна. Танко-десантный катер «Дюгонь» проекта 21820: длина – 45 метров, водоизмещение – 280 тонн.

«СЕВЕРОВИНСК» ВЫХОДИТ В МОРЕ

Главная многоцелевая атомная подводная лодка (с крылатыми ракетами МПЛАТРК) четвертого поколения «Северодвинск» проекта 885 типа «Ясень» в ноябре текущего года будет проходить государственные испытания в море.

По их итогам госкомиссия в декабре должна подписать акт о приеме подлодки в состав Военно-морского флота России. В настоящее время «Северодвинск» после прохождения очередного этапа заводских ходовых испытаний (ЗХИ) в море находится на Севмаше, где, как сообщили источники в ОПК, ведется плановая стрелька его торпедных аппаратов. В середине сентября субмарина в четвертый раз в текущем году выйдет в море для продолжения ЗХИ. Для вооружения «Северодвинска» уже изготовлены три крылатые ракеты «Калибр» в варианте с дальностью стрельбы более 2500 километров. Сверхзвуковой вариант ракеты с ядерной или обычной боевой частью на пути к надводной или береговой цели меняет траекторию по высоте и по курсу, причем скорость полета головной части после отделения от ракеты еще больше возрастает и приближается к гиперзвуковой. Это высокоточное сверхзвуковое оружие, предназначенное главным образом для борьбы с авианосцами. В соответствии с подписанными Минобороны и ОСК контрактами в рамках Госпрограммы вооружения до 2020 года должно быть построено семь МПЛАТРК типа «Северодвинск», в том числе шесть по усовершенствованному проекту 885М.

ИСПЫТАН РАКЕТНЫЙ  
КОМПЛЕКС «КЛАБ-К»

Концерн «Моринформсистема-Агат» провел бросковые испытания контейнерного комплекса ракетного оружия «Клуб-К» (Club-K) с ракетой Х-35УЭ для поражения надводных целей.

Программа бросковых испытаний выполнена полностью. Специалисты оценивают их как успешные. В ближайшее время пройдут аналогичные тесты комплекса «Клуб-К» с ракетами «Калибр» в вариантах с дальностью применения до 300 километров – 3М-54Э (для надводных целей) и 3М-14Э (для наземных объектов). Проведенные проверки еще раз показали, что заказчиком предлагается не модель или макет, а действующий контейнерный комплекс ракетного оружия, позволяющий фактически превратить любое судно в ракетный рейдер. Комплекс демонстрировался на международных выставках и вызвал большой интерес у зарубежных заказчиков. «Клуб-К» размещается в стандартном железнодорожном контейнере. Обнаружить его можно только во время пуска ракет, когда комплекс приводится в боеготовое состояние. В другое время внешне – это обычный железнодорожный (стандартный 20- и 40-футовый морской) контейнер. Работы над контейнерным ракетным комплексом NLOS-LS для СВ США прекращены в 2011 году, однако продолжаются в интересах ВМС.

МОСКВА НЕ ВЕРНЕТСЯ К ПРЕЖНЕМУ ДОВСЕ

Возврата к старому Договору об обычных вооруженных силах в Европе (ДОВСЕ) быть не может, заявил МИД РФ. «Сейчас вроде бы всем ясно, что возврата к старым схемам нет и быть не может, что речь должна идти о принципиально новой договоренности, учитывающей современные реалии. Тем не менее вновь выдвигаются необоснованные упреки. Фактически нас обвиняют в том, что мы не желаем действовать в ущерб своим интересам», — говорится в сообщении МИДа. Так российское внешнеполитическое ведомство отреагировало на опубликованный 31 августа Госдепом США доклад «О соблюдении международных соглашений в области контроля над вооружениями, нераспространения и разоружения за 2011 год» и отдельные доклады по соблюдению ДОВСЕ, Конвенции о запрещении химического оружия (КЗХО) и нового Договора о СНВ. «В своем докладе Госдепартамент США продолжает сетовать на несоблюдение Россией Договора об обычных вооруженных силах в Европе. Наш мораторий от 2007 года на выполнение обязательств по этому договору назван неправильным шагом, хотя сама американская сторона в лице ее прежней администрации сделала все, чтобы не оставить нам иного выбора, —

подчеркивает МИД РФ. — Все это не может не породить сомнений в искренности получаемых из Вашингтона заверений в готовности совместно с Россией вести дело к согласованию всех вопросов, касающихся обычных вооружений в Европе, на взаимоприемлемой основе». Министерство иностранных дел России также обращает внимание на то, что в докладе упоминается как нерешенный вопрос российское военное присутствие в Молдавии и Грузии. «Если наши американские коллеги вновь собираются влести конфликтную тематику в канву новых переговоров об обычных вооружениях, то они заведомо обрекают их на провал. Тем более если в основе переговорных позиций США будет оставаться непризнание новых политических реалий в Кавказском регионе», — констатировал МИД. «В целом считаем контрпродуктивной очередную публикацию доклада Госдепартамента, в котором к России предъявляются застарелые претензии. Исходим из того, что вопросы, возникающие в процессе выполнения соглашений в области контроля над вооружениями, разумнее разрешать в рамках экспертных двусторонних консультаций, где нельзя от делаться голословными утверждениями», — отмечается в сообщении.



БРАЗИЛЬСКИЙ ПАРК Ми-35 ПОПОЛНИЛСЯ

Очередные три вертолета Ми-35М производства предприятия «Роствертол», входящего в холдинг «Вертолеты России», приняты представителями ВВС Бразилии. Парк Ми-35 составляет теперь девять единиц. Еще три вертолета планируется передать бразильским ВВС до конца текущего года. Контракт на поставку Бразилии 12 Ми-35М стоимостью 150 миллионов долларов был подписан в конце 2008-го. Шесть из 12 машин поставлены в январе 2010 года. Ми-35М являются экспортной модификацией ударного вертолета Ми-24, широко применявшегося в Афганистане. В Бразилии вертолеты имеют обозначение АН-2 «Сейбр» (Sabre). Ми-35М используются бразильцами для быстрого реагирования на угрозы и обеспечивают присутствие воинских сил в восточной части дельты реки Амазонки, у границ Венесуэлы и Колумбии, действуя совместно с разведывательными самолетами «Эмбраер». В этой части дельты Амазонки расположена основная зона базирования транснациональных наркосиндикатов и проходят главные маршруты наркотрафика. Светотехническое оборудование кабины Ми-35М адаптировано под очки ночного видения российского и западного производства. Вертолет оснащен двигателями ВК-2500 с улучшенными характеристиками при работе на больших высотах, а лопасти несущего винта изготовлены из композиционного материала, что повышает летно-технические характеристики винтокрылой машины.

ПРОФЕССИЯ



АЛЬТЕРНАТИВЫ КОМПЛЕКТОВАНИЮ  
ТАНКОВЫХ ВОЙСК КОНТРАКТНИКАМИ  
СЕГОДНЯ НЕТ

В условиях резкого сокращения танковых войск существенно уменьшилось число специалистов, необходимых для их укомплектования. В то же время проблемы повышения качества подготовки танкистов не решены и даже усугубились в связи с сокращением срока прохождения военной службы по призыву. Система по-прежнему ориентирована на массовую подготовку специалистов недостаточной квалификации. Существуют ли сегодня реальные способы разрешения противоречий между уровнем сложности танка и качеством подготовки специалистов?

Василий ТРУШИН

В числе основных причин падения уровня подготовки танкистов по сравнению с Советской армией — продолжительность военной службы по призыву. В рамках одного года срок подготовки

танкистов в учебных центрах сокращен до трех месяцев. Эта программа разрабатывалась для подготовки специалистов в военное время. Расчет шел на то, чтобы дать обучаемым только самые общие знания и минимально необходимые практические навыки применения вооружения танка и его эксплуатации. Ни о каком глубоком освоении специальности говорить не приходилось ввиду крайне ограниченного времени на подготовку. Только «взлет и посадка».

СКУДНЫЙ ОПЫТ

Практика показывает: подготовить танкового специалиста высокого класса за три месяца достаточно проблематично. Вчерашние школьники осваивают боевую машину только в самом общем виде. Не каждый командир танка успевает усвоить назначение всех элементов управления (кнопок, рычагов, переключателей, тумблеров), а их в танке около 220, не говоря уже о знании устройства машины.

За время пребывания в учебном центре курсант-наводчик и курсант-командир танка выполняют по две стрельбы штатным снарядом — всего шесть снарядов, курсант-механик-водитель приобретает практический стаж 250 километров.

После обучения новоиспеченные танковые специалисты становятся в строй воинских частей постоянной готовности. В этих условиях на офицеров стрелковых подразделений ложится дополнительная нагрузка: они вынуждены выполнять учебно-боевые задачи с недостаточной подготовленностью личным составом, одновременно со слаживанием экипажей и подразделений учить подчиненных элементарным практическим навыкам, совершенствовать их индивидуальную подготовку. Все уже смирились, что многие операции, которые должны выполняться командирами танков, выполняются офицерами.

За оставшееся время (восемь месяцев) наводчик выполняет еще четыре стрельбы штатным снарядом (по три снаряда) и уходит в запас с общим настрелом 20 снарядов. Механик-водитель получает практику вождения 330 километров, общий стаж вождения к концу службы составляет 580 километров. Это в идеале, при высочайшей

степени выполнения планов боевой подготовки.

Существующие нормы только приближаются к тем, которые были в Советской армии при двухгодичном сроке службы военнослужащих срочной службы. В то же время количество тактических учений (в том числе с боевой стрельбой), а также танкострелковых тренировок, практических занятий на технике сокращается в два раза. Следовательно, и практического опыта они приобретают меньше.

В этих условиях разрешить противоречие между уровнем сложности танка и качеством подготовки специалистов можно двумя способами.

КОНТРАКТ ИЛИ «МЫЛЬНИЦА»

Первый способ — упростить танк. Разработать простую и надежную боевую машину с кнопочным управлением. Чтобы ее мог эксплуатировать специалист, имеющий самое общее представление об устройстве и принципах работы вооружения и механизмов танка. Не все же фотографии работают с профессиональными камерами. Некоторые и «мыльницами» пользуются. Другое дело, что «мыльницей» качественного снимка не сделаешь, а танк третьего поколения не одолеет танк четвертого. Значит, придется брать противника количеством, наращивать танковый парк. Снова замкнутый круг. Путь регресса танковых войск неприемлем.

Второй — повышение качества подготовки танкистов. Но с военнослужащими, проходящими военную службу по призыву, эту задачу не решить. Не помогут ни интенсификация боевой учебы, ни улучшение методов проведения занятий, ни массовое внедрение тренажеров в боевую подготовку. Добиться этого можно только посредством полного перевода танковых войск, а точнее, специалистов, которые сидят «за броней», на контрактный способ комплектования.

В целом военнослужащий, проходящий в танковых войсках военную службу по контракту, более выгоден государству, чем призывник, по целому ряду причин.

Подготовленный специалист-контрактник обеспечивает высокую боеспособность экипажа, что позволяет более полно реализовать боевые возможно-

сти танка как оружия. С точки зрения боевой эффективности танковая рота, укомплектованная подготовленными специалистами, по боевым возможностям примерно сопоставима с двумя танковыми ротами, укомплектованными военнослужащими срочной службы. В боевых действиях первая будет потреблять в два раза меньше боеприпасов, ГСМ, меньше нести потери, выполняя те же боевые задачи.

Немаловажен и тот факт, что при годичной службе военнослужащих по призыву у нас только 70 процентов танкистов проходят военную службу в боевых подразделениях. 30 процентов специалистов выходят из учебных центров. Фактически из трех военнослужащих два обеспечивают боевую готовность, а один находится на учебе и только готовится к выполнению этой задачи. Такая организация прохождения военной службы затратна и неэффективна.

При переходе на комплектование танковых войск контрактниками и прохождении ими военной службы в среднем в течение трех — пяти лет доля танкистов, проходящих обучение, снизится до 10–15 процентов, что более рационально и приемлемо.

ПРЕДОТВРАЩЕННЫЙ УЩЕРБ

Необходимо учитывать такой критерий, как предотвращенный ущерб. Опыт показывает, что более трети всех поломок и неисправностей обусловлено неправильной (по сути неграмотной) эксплуатацией боевых машин. Основная причина — недостаточная техническая подготовка и отсутствие опыта эксплуатации у военнослужащих, проходящих службу по призыву. При стоимости современного танка 1–1,5 миллиона долларов каждая поломка и вывод из строя двигателя, ствола пушки, приборов прицеливания и наведения обходятся государству в копеечку.

Контрактник способен эксплуатировать боевую машину более грамотно. Можно привести следующий пример. В учебной танковой дивизии должности инструкторов-механиков комплектовались прапорщиками и солдатами-срочниками. Первые весьма часто доводили машину (Т-64) до капитального ремонта без замены двигателя, при отпарке танка на завод капитального ремонта они своим ходом засажали на же-

МЕЖДУНАРОДНЫЙ  
ВОЕННО-МОРСКОЙ  
САЛОН

INTERNATIONAL  
MARITIME  
DEFENCE  
SHOW

26-30 июня 2013  
РОССИЯ  
Санкт-Петербург

- ЭКСПОЗИЦИОННО-ВЫСТАВОЧНЫЙ РАЗДЕЛ
- ДЕМОНСТРАЦИЯ ВООРУЖЕНИЯ И ТЕХНИКИ
- КОНГРЕССНО-ДЕЛОВОЙ РАЗДЕЛ
- VIP-ПЕРЕГОВОРЫ
- ПОСЕЩЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ

Устроитель

3АО «Морской Салон»

www.navalshow.ru

«ЧЕРЕЗ СОТРУДНИЧЕСТВО - К МИРУ И ПРОГРЕССУ!»

ЛЕТНИЕ КАНИКУЛЫ  
В ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ЦЕХАХ



Сертификаты о прохождении практики, трудовые книжки и первую зарплату получили 78 школьников, прошедших практику на новосибирском авиазаводе «Сухого» (НАПО им. В. П. Чкалова), сообщает пресс-служба компании «Сухой». Учащиеся подшефных школ объединения Дзержинского района и Оби́рского авиационного кадетского корпуса работали распределителями работ, архивариусами, помогли в цехах. Кроме того, они

побывали в заводском музее, встречались с ветеранами производства, молодыми специалистами, летчиками-испытателями. Помимо первой зарплаты школьники получили материальное поощрение от городской службы занятости. Система временного трудоустройства существует в НАПО три года. Число учащихся, желающих поработать в летние месяцы на предприятии, растет. В 2010-м их было 38. В этом году о желании пройти практику заявили более 200 человек, поэтому для определения лучших в школах проводился конкурс. Производственная практика школьников в объединении является частью работы в рамках Научно-производственного образовательного кластера авиастроения Новосибирской области. Он создан в 2011 году НАПО им. В. П. Чкалова при поддержке администрации Новосибирской области и Минобрнауки РФ, объединив в единую концепцию учебные программы Государственного профессионального технического училища № 1, Новосибирского авиационного технического колледжа (НАТК) и факультета летательных аппаратов Новосибирского государственного технического университета (НГТУ). В основу консорциума лег принцип непрерывности подготовки кадров на начальном, среднем и высшем уровнях профессионального образования. Для реализации этой идеи в перечисленных учебных заведениях были пересмотрены и приведены в соответствие с нуждами производства учебные программы, введен ряд новых предметов. Лекции студентам читают иностранные специалисты и ведущие сотрудники НАПО. Курсовые и дипломные проекты учащиеся готовят, основываясь на знаниях и опыте, полученных во время обязательной производственной практики в авиастроительном объединении. В подшефных объединениях общеобразовательных школах проводится работа по профессиональной ориентации учащихся. Ее цель — показать привлекательность и престиж профессий авиационной отрасли.

УЧЕНИЯ НАЧАЛИСЬ С МОЛИТВЫ

Личный состав и военная техника российской военной базы (РВБ) в Армении отпраздновали к месту проведения учений Коллективных сил оперативного реагирования (КСОР) ОДКБ «Взаимодействие-2012». Более 100 военнослужащих и около 30 единиц боевой и специальной техники будут доставлены к месту проведения учений железнодорожным транспортом. Перед началом марша помощник командира РВБ по работе с верующими военнослужащими

архимандрит Андрей Вац провел молебен с благословением воинов на доблестные ратные дела и освятил боевую технику. Командиру соединения на время проведения учений вручена икона святой мученицы царицы Александры одноименного гарнизонного храма. Совместные оперативно-тактические учения КСОР ОДКБ пройдут в Армении с 15 по 19 сентября. Основной темой их будет отработка совместных действий объединенной группировки войск стран — участниц

ОДКБ. Ранее сообщалось, что в маневрах «Взаимодействие-2012» на полигоне Баграмян в Армении примут участие около двух тысяч человек. На учения придут воинские контингенты и формирования сил специального назначения и оперативных групп Армении, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, России и Таджикистана, а также представители Международного комитета Красного Креста, международные наблюдатели ООН, ОБСЕ, СНГ. Мероприятие планировалось провести в период с 3 по 8 сентября, но сроки перенесены по просьбе армянской стороны по техническим причинам.

лезнодорожную платформу. Солдаты-срочники, которые менялись каждые полтора года, не всегда доводили машины и до среднего ремонта. То есть один и тот же двигатель при эксплуатации его прапорщиком проходил в два раза больше, чем у солдата-срочника. Если учесть, что цена двигателя составляет 10 процентов от стоимости танка, выгода весьма существенная.

Ну и, конечно, жизнь экипажа в бою во многом зависит от умения его членов быстро устранять технические неисправности и отказы.

По надежности отдельных агрегатов и механизмов (двигатель, коробка передач, ходовая часть, системы управления) современные танки, безусловно, лучше, чем Т-34. Но в них установлено огромное количество систем, механизмов, приборов, датчиков, которых на Т-34 просто не было, и каждый из них несет дополнительную вероятность отказа, что снижает общую надежность боевой машины.

При любом отказе (пушки, пулемета, механизма заряжания, системы управления огнем, двигателя и т. д.) экипаж, находясь в бронированном пространстве, может рассчитывать только на себя. Необходимые знания, навыки и умения по нахождению неисправности, устранению причины отказа можно приобрести только в процессе эксплуатации танка, боевой работы экипажа или, как говорят, «через руки». Их невозможно получить из учебной литературы.

Контрактник за три – пять лет успевает приобрести эти навыки, военнотружачий, проходящий военную службу по призыву в течение одного года, – нет.

Таким образом, альтернативы комплектованию танковых войск военнотружачими, проходящими военную службу по контракту, сегодня у нас нет.

#### КРОВНАЯ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ

Каким же может быть порядок прохождения службы в танковых войсках экипажем боевой машины, укомплектованным военнотружачими, проходящими военную службу по контракту?

Кандидаты на должности механика-водителя или наводчика орудия подписывают контракт и в течение шести – девяти месяцев проходят подготовку в учебном подразделении. Такой срок обучения соответствует уровню сложности современных танков и позволяет готовить квалифицированных специалистов. Причем это время отводится только на овладение специальностью, в него не входит прохождение начальной военной подготовки или курса молодого бойца. Затем после успешно сданного экзамена танковые специалисты слу-

жат в боевых подразделениях в течение как минимум трех лет.

Продолжительность обучения кандидатов на должности командиров танков должна составлять не менее шести месяцев. В ходе обучения большое внимание должно уделяться привитию им лидерских качеств, навыков руководителя и воспитателя. После успешной сдачи экзаменов и заключения нового контракта выпускники служат в должности командиров танков не менее трех лет.

Кандидатов на должность командиров танков целесообразно отбирать из числа механиков-водителей или наводчиков-операторов, имеющих опыт службы не менее полутора лет. Не каждый в силу определенных свойств личности пригоден к руководству танковым экипажем, обладает лидерскими качествами, может сплотить экипаж и руководить им в ходе боевых действий. Далеко не все могут командовать, будучи при этом прекрасными исполнителями.

Отбор должен осуществляться командирами танковых бригад, танковых батальонов, в которых они проходят службу. После освоения программы подготовки и сдачи экзаменов новоиспеченные командиры танков возвращаются именно в свои подразделения. Только при таком подходе командиры подразделений будут кровно заинтересованы отобрать и направить на обучение достойных кандидатов, а не выполнить очередную разрядку сверху.

И здесь еще раз хотелось бы подчеркнуть важность отбора личного состава. Он может быть организован, если армия будет способна выигрывать конкуренцию на рынке труда, привлечь и удержать в армии умного, здорового, дисциплинированного и перспективного гражданина.

Прежде всего необходимо заинтересовать людей, создать соответствующие условия для службы и жизни. Это достойное и стабильное денежное содержание, а кроме того, солидные выплаты по окончании контракта; интенсивная и ритмичная боевая подготовка, нормированный рабочий день, а не «начучная система выжимания пота»; качественное медицинское обслуживание; определенные гарантии государства по получению высшего образования. И наконец, нормальные жилищные условия. Не загонять контрактника в кубрик наскоро перестроенной казармы, а дать возможность молодому парню хотя бы после двух лет службы создать семью, привести жену, растить детей. Вопросы социальной привлекательности военной службы – особая тема, и решать их в связи с возможным переходом к комплектованию танковых войск контрактниками придется рано или поздно.

## НОВЫЕ АСУ ДЛЯ РВСН

В Ракетные войска стратегического назначения (РВСН) поступают автоматизированные системы боевого управления (АСБУ) ракетно-ядерным оружием четвертого поколения, заявил официальный представитель РВСН полковник Вадим Коваль. «Эта новинка, помимо решения традиционных задач по доведению приказов, сбору докладов и контролю боеготовности пусковых установок, обеспечивает автоматизированную смену планов применения и оперативное переключивание ракет», – сказал он. «Тракты доведения приказов и сбора докладов данной системы образованы проводными, радио- и спутниковыми каналами связи и обладают необходимой живучестью и помехозащищенностью», – уточнил Коваль. При этом обеспечивается доведение приказов непосредственно до пусковых установок, минуя промежуточные звенья, в том числе в условиях ядерного воздействия и радиоэлектронного подавления. «В каждом комплексе аппаратуры, созданной с использованием новой отечественной элементной базы, обеспечивается трехкратное резервирование системы связи и передачи данных, а поиск неисправностей в аппаратуре локализован с точностью до типового элемента, подлежащего замене», – рассказал представитель РВСН. По его данным, новая автоматизированная система боевого управления РВСН станет частью такой же системы Вооруженных Сил. «Наряду с обеспечением централизованного боевого управления она позволит организовать информационное сопряжение с аналогичными системами других видов и родов войск», – пояснил полковник. – При этом органы военного управления РВСН будут получать необходимую информацию для оперативного принятия решения по организации действий подчиненных войск».

## ПЕНТАГОН ИСПЫТАЛ VIPER STRIKE

Испытания высокоточной планирующей бомбы GBU-44/E Viper Strike успешно прошли в американском штате Нью-Мексико, сообщает американский портал Defence Professionals.

В ходе двухдневных испытаний высокоточная бомба с лазерным наведением поразила восемь целей, двигавшихся на высокой скорости. «Способность поражать цели, движущиеся на большой скорости, – это прорывное военное достижение», – говорит руководитель программной разработки бомбы Том

Бин. Первые испытания проводились с многоцелевого самолета Cessna Caravan. Следующие планируются с транспортного самолета морской пехоты США KC-130J Harvest Hawk. Вес бомбы – чуть менее 20 килограммов, она управляется с помощью GPS и полуактивной головки наведения. Компания-разработчик MBDA утверждает, что бомба обладает высокой маневренностью и низкой шумностью и может использоваться для поражения как стационарных, так и движущихся целей на земле и в воздухе.

## «ФОРПОСТ» К ЭКЗАМЕНАМ ГОТОВ

Уральский завод гражданской авиации (УЗГА, Екатеринбург) проведет в октябре-ноябре испытания беспилотников «Форпост», собранных по израильской лицензии.

«Первые беспилотники уже произведены на нашем предприятии. Испытания назначены на октябрь 2012 года. Надеемся, они пройдут успешно и в ноябре этого года Вооруженные Силы получат первый беспилотный летательный аппарат российского производства», – сказал генеральный директор УЗГА Вадим Бадеха. Он уточнил, что использование БЛА позволит повысить эффективность проведения операций и снизить их стоимость. Испытания проведут на базе в Нижнем Тагиле. «Мы надеемся, что к выставке вооружения в 2013 году у нас будет не только испытанный образец, но и техника, которую мы покажем в действии, у нас запланированы полеты в связке с использованием другой боевой техники», – отметил Бадеха. Беспилотник «Форпост» может находиться в воздухе 18 часов. Радиус действия – 250 километров. Стоимость комплекса – 600 миллионов рублей, летного часа – пять тысяч рублей. Оснащен двигателем Jabiru 2200 мощностью 80 лошадиных сил. Максимальная взлетная масса – 454 килограмма, полезной нагрузки – 100 килограммов, запаса топлива – 99 килограммов. В состав целевого оборудования беспилотников входят две видеокамеры, а также инфракрасное оборудование, обеспечивающее применение аппаратов в ночное время. Аппарат «Серчер» («Искаатель») имеет двухбалочную аэродинамическую схему с толкающим воздушным винтом и трехколесным с носовой стойкой шасси. Ранее сообщалось, что по контракту с израильской компанией IAI завод будет осуществлять сборку по лицензии беспилотного комплекса «Форпост» с тремя летательными ап-



паратами «Серчер». Израильский беспилотник оснащен посадочным гаком. Он взлетает с полосы с твердым покрытием. При посадке используется система аэродинамических тормозных барабанами для тросов. Уральский завод гражданской авиации занимается капитальным и восстановительным ремонтом самолетов и вертолетов, выполняет их сервисное обслуживание в межремонтный период. Предприятие подконтрольно структурам объединенной промышленной корпорации «Оборонпром».

#### ПОДРОБНОСТИ



Коллаж: Андрей Селиух

# ОТСТУПЛЕНИЕ БЕЗ СПЕКУЛЯЦИЙ

## О «НАТОВСКОМ МОНСТРЕ» НА РОДИНЕ ИЛЬИЧА

Вялотекущий скандал вокруг логистического центра альянса вот уже около года то утихает, то вспыхивает с новой силой. Одни говорят, что база НАТО – безусловное зло и ее размещение на нашей территории равноценно предательству национальных интересов, противоречит Конституции России. Другие объясняют факт ее наличия выгодным приобретением для экономики.

Олег ФАЛИЧЕВ

#### ИСТОРИЯ ВОПРОСА

Если американцы начнут вывод своих войск из Афганистана (что намечается в перспективе), то им позарез потребуются надежные пути отхода. Таковых после резкого обострения отношений между США и Пакистаном, а также декларации бескомпромиссной борьбы с движением «Талибан» остается не так уж много. Потому и встал так остро вопрос о транзите через российскую территорию нелегальных грузов Международных сил содействия безопасности (International Security Assistance Force – ISAF). Его предполагается осуществлять комбинированным способом с задействованием железнодорожного и воздушного транспорта. Ульяновск, находящийся на середине пути между Европой и Азией, подходит как нельзя лучше. Хотя окончательно этот вопрос на уровне правительств еще не решен. Но зададимся вопросом: зачем это нужно России и каковы условия транзита?

Базовой для решения вопросов транзита является резолюция Совета Безопасности ООН № 1386 от 2001 года, призывающая оказывать ISAF необходимую помощь, включая предоставление разрешений на пролет самолетов и транзит.

На саммите Совета Россия – НАТО в Лиссабоне 20 ноября 2010 года оформлены договоренности о распространении упрощенного порядка (как для обычных коммерческих грузов) на железнодорожный транзит нелегальных грузов ISAF из Афганистана.

В соответствии с поручением президента Российской Федерации № К-3038 от 9 августа 2011 года Министерством иностранных дел РФ совместно с ФТС, Минтрансом и ФСБ в прошлом году начата работа по подготовке упрощенного порядка транзита через российскую территорию (наземным и воздушным транспортом). Министерством иностранных дел сформирована делегация, включающая помимо представителей указанных структур (от Минтранса – это сотрудники Департамента международного сотрудничества, Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта, Росавиации, представитель министерства в Брюсселе), работников ОАО «РЖД» и группы компаний «Волга-Днепр».

Заместитель председателя правительства Дмитрий Rogozin поручил сформировать межведомственную рабочую группу под руководством прежнего министра транспорта Игоря Левитина для решения вопросов организации комбинированного (мультимодального) транзита.

Практические вопросы осуществления транзита рассмотрены в рамках экспертных консультаций с представителями Международного секретариата НАТО, которые состоялись 24 мая 2011 года в Москве, 22 июля 2011 года в Брюсселе, 22 марта 2012 года в Риге. Был обсужден спектр вопросов осуществления транзита грузов ISAF нелегального характера из Афганистана и в эту страну через российскую территорию, в том числе вопросы безопасности, таможенного оформления грузов, транскорроу маршрутов, возможностей аэропортов, а также вопросы экспедирования грузов по территории Российской Федерации.

#### КОНКРЕТНЫЕ РЕШЕНИЯ

Для вывоза грузов из Афганистана существуют три основных маршрута: южный (автомобильным транспортом до пакистанского порта Карачи в Персидском заливе), центральный (через Иран и порты Кавказа и Турции в Европу), северный (авиационным транспортом до аэропорта «Ульяновск-Восточный», далее автомобильным транспортом до железнодорожной станции Верхняя Терраса, затем контейнерными поездами до латвийского порта Рига). В настоящее время в качестве наиболее приемлемого рассматривается именно последний. По итогам российско-натовских консультаций предварительно согласована следующая трассировка маршрута: аэропорт «Ульяновск-Восточный» авиационным транспортом – автомобильным транспортом до железнодорожной станции Железнодорожная – поездом в Ригу.

При проработке трассы были учтены имеющиеся в Афганистане ограничения по прямым воздушным схемам доставки грузов, заключающиеся в плохом развитии аэродромной сети (только четыре аэродрома имеют взлетно-посадочные полосы с искусственным покрытием длиной более трех километров, что является необходимым для осуществления взлетов-посадок тяжелых транспортных самолетов типа «Боинг-747» или Ан-124) и недостаточном оборудовании в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО). К тому же большинство крупнейших международных авиаконцернов в настоящее время не осуществляет регулярных грузовых рейсов в Афганистан по причине существующих угроз для безопасности полетов.

Предлагавшийся первоначально наводками Волгоград в качестве пункта перегрузки контейнеров с железнодорожного на воздушный транспорт был российской стороной отклонен по соображениям внутренней безопасности, а также невыполнения условий для приема тяжелой транспортной авиации в местном аэропорту. Взамен предложили упомянутый российский «Ульяновск-Восточный», который был назван российским перевозчиком ОАО «Волга-Днепр» в качестве оптимального варианта перевалочного пункта при доставке грузов по мультимодальной схеме транзита. Учитывались наличие железнодорожного терминала и складов временного хранения на территории аэропорта, таможенное сопровождение грузов на этапах перегрузки.

На экспертном уровне вопросы развития северного маршрута также были обсуждены в ходе международной встречи на тему «Трансформация северного маршрута в коммерческий проект – возвращение ради Афганистана», которая состоялась 7–8 мая 2012 года в Риге. В мероприятии приняла участие российская делегация из представителей ОАО «РЖД», ОАО «Трансконтейнер», групп компаний «Волга-Днепр» и концерн «Союзвнештранс». По информации представителей НАТО, основной задачей альянса при транспортировке грузов для Афганистана является в том числе снятие напряженности на южном маршруте. Основной грузовой путь через Пакистан с использованием морского порта Карачи с 2008 года испытывает серьезные ограничения, связанные с безопасностью и регулярностью осуществления перевозок. Эскалация внутри- и внешнеполитической напряженности в Пакистане, повышение активности движения «Талибан», включая рост партизанских атак на колонны автотранспортных средств, ставят под угрозу функционирование всего южного маршрута. Кроме того, определенный риск представляет напряженность ситуации, связанной с Ираном, и ее возможная эскалация, что также затрудняет использование порта Карачи для доставки грузов в Афганистан.

Одновременно секретариат НАТО ведет переговоры с государствами Центральной Азии о возможности осуществления транзита грузов через их территории железнодорожным транспортом. До настоящего времени они не увенчались успехом. Вывоз грузов из Афганистана планируется завершить в 2014 году. Необходимо отметить, что в настоящее время возможности доставки грузов в Афганистан весьма ограничены вследствие географического положения – отсутствия выхода к морю. Ближайший порт в Персидском заливе – Карачи – отстоит на 500 километров, транспортная инфраструктура развита слабо.

#### ГАРАНТИИ БЕЗОПАСНОСТИ

В ходе консультаций МИДа РФ с руководством НАТО нашей стороной была заявлена следующая позиция по выполнению комбинированного транзита грузов по российской территории. Первое: грузы должны проходить процедуру таможенного транзита с соблюдением условий, установленных нормативными документами Таможенного союза и законодательством РФ. Второе: на перевозимые грузы должен быть представлен официальный сертификат по согласованной форме, подтверждающий номенклатуру, количество и цель перемещения. Третье: в транспортном средстве перевозятся грузы, указанные в сертификате. Четвертое: операции с грузами производятся в присутствии должностных лиц наших таможенных органов.

По мнению Минтранса России, данный комбинированный способ позволит предоставить возможность российским транспортным компаниям и аэропорту «Ульяновск-Восточный» увеличить объемы международных перевозок и получить дополнительные финансовые средства для своего развития, будет способствовать развитию города в качестве современного мультимодального логистического центра.

Сегодня НАТО использует услуги четырех официальных экспедиторов, имеющих контракт на два года (действие завершается в 2013-м). Каждая партия товара отгружается одним из выбранных экспедиторов. Груз оформляется как национальный, то есть в документах указывается национальная принадлежность груза, при этом экспедитор везет груз «от двери до двери». В качестве субподрядчика с российской стороны рассматривается группа компаний «Волга-Днепр» в партнерстве с предприятиями – поставщиками услуг на железнодорожном и автомобильном участках маршрута. В настоящее время к консультациям также привлечена компания «Союзвнештранс», одна из ведущих отечественных фирм комплексного транспортно-экспедиторского обслуживания грузов, многие годы работающая на афганском направлении.

Специалистами НАТО подготовлены образцы документации на английском и русском языках, которая будет оформляться на каждый перевозимый контейнер (подробный перечень товаров и их цена). Предполагается, что груз станут сопровождать накладной от единого экспедитора.

Всего из Афганистана необходимо вывезти более 100 тысяч контейнеров, и, по информации представителей альянса, большую часть грузов – именно по северному маршруту с использованием авиационного транспорта.

Во исполнение имеющихся поручений в части, касающейся тарификации перевозок грузов НАТО транзитом по российским железным дорогам, Минтрансом в установленном порядке предложено компаниям – участникам Договора о Международном железнодорожном транзитном тарифе (далее МТТ) внести соответствующие изменения в МТТ, распространив сферу его деятельности на комбинированные перевозки, учитывающие также авиационный и железнодорожный транспорт. Участниками Договора о МТТ внесенное предложение в целом поддержано, были внесены соответствующие изменения. Железнодорожная станция Верхняя Терраса, расположенная в черте города Ульяновска, включена в перечень транзитных станций российских железных дорог.

Одновременно МИДом РФ по согласованию с заинтересованными органами исполнительной власти в правительство внесен пакет документов, оформляющих изменения в постановление правительства РФ от 28.03.2008 № 219 «О порядке наземного транзита через территорию Российской Федерации вооружения, военной техники и военного имущества, следующих в адрес Международных сил содействия безопасности в Исламской Республике Афганистан и в обратном направлении». Основные поправки касаются возможности использования при осуществлении транзита грузов авиационного транспорта наряду с автомобильным и железнодорожным. По информации российских дипломатов зафиксировать соответствующие обязательства между РФ и НАТО предполагается посредством обмена письмами министра иностранных дел РФ и генерального секретаря НАТО.

#### НА ПЕРСПЕКТИВУ

Сейчас российской стороной ставится вопрос о возможности переориентирования транзита грузов на российский порт Усть-Луга (Лужская губа Финского залива) вместо Риги, а также об определении российской компании на северном маршруте в качестве не субподрядчика, а одного из официальных экспедиторов НАТО. Пока переговоры по данному вопросу приняли вялотекущий характер.

Таким образом, работа идет довольно серьезная. Причем она ведется с прицелом на перспективу, а не только на период вывода войск США из Афганистана. Логистический центр, который создается в Ульяновске, получит дополнительные конкурентные преимущества, а значит (в будущем), и мировое признание. Потом он может использоваться для транзита коммерческих товаров из Юго-Восточной Азии в Европу и перевозки грузов ООН. По словам Дмитрия Rogozina, тут недопустимо появление какого-то бы ни было иностранного персонала, тем более натовских солдат. Кроме того, Россия получит полную информацию о перевозимом товаре и сможет точно контролировать сам процесс вывоза войск НАТО из Афганистана. Все перевозчики будут исключительно российские, а товары – проходить процедуру досмотра. Без этих прав российской стороны ни о каком транзите через нашу территорию говорить не приходится. Для России это вопрос национальной безопасности.

Другая сторона вопроса – создать условия для больших логистических транспортных коридоров, эффективно использовать территорию страны, ее протяженность, географическое расположение между Европой и Азией так, чтобы Запад и Восток привыкли возить свои товары через Россию. На этом можно зарабатывать хорошие деньги. Так, стоимость транзита одного натовского контейнера, по некоторым данным, составляет около 20 тысяч долларов. Более того, в мире, по словам Rogozina, идет борьба локтями и зубами за самую возможность таких перевозок и никто нам не хотел отдавать такой транзит. «Главное для нас – экономический интерес. Так что не надо заниматься спекуляциями и придумывать страшилки для легковых обывателей», – подвел итог Дмитрий Rogozin. – Нам крайне важно реализовывать свои национальные интересы, максимально использовать преимущества географического положения страны, ее размеры для создания новых транспортных коридоров».