

Тимоненков Р.П.

АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВАРИАНТЫ МОДЕРНИЗАЦИИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ МОБИЛЬНЫХ СИЛ ВС США

В 1996 году специалисты Бюджетной комиссии Конгресса США разработали и предложили на рассмотрение правительства пять альтернативных вариантов модернизации стратегических мобильных сил ВС США (СМС). Все пять вариантов, в том числе и правительственный план, предусматривают дальнейшее развитие СМС, закупки новых самолетов, кораблей, вооружений и техники для складов наземного и морского базирования, привлечение к переброскам самолетов и кораблей по программам CRAF (Civil Reserve Air Fleet) и VISA (Voluntary Intermodal Sealift Agreement). Но, в то же время, данные варианты имеют и существенные отличия как от правительственного плана модернизации СМС, так и между собой.

Первый вариант включает в себя дальнейшие закупки транспортных самолетов С-17, но до уровня только 72-х машин вместо 120-ти, планировавшихся правительством США ранее. Взамен сокращения объема воздушных перевозок предлагается увеличение объема вооружения и техники, складированных на дополнительно закупленном корабле-складе класса LMSR (Large, Medium-Speed Roll-on/Roll-off Ship). Каждый корабль такого класса способен перевозить 11400 т. грузов, в то время как один самолет С-17 рассчитан на перевозку только около 75 т. грузов. Дальнейшие расчеты показали, что для того чтобы перебросить 11400 т. грузов из США в район Персидского залива 38-ми – 52-м самолетам С-17 потребуется столько же времени, сколько затратит на переход от о. Диего-Гарсия в этот район одно судно-склад класса LMSR, включая время его разгрузки (11–12 суток). С учетом лучшей приспособленности судов для перевозки грузов больших линейных размеров, а самолетов для перевозки тяжелых компактных трехмерных грузов, одно судно-склад, бесспорно, сможет заменить собой 48 самолетов С-17 по объему доставок в первые две-три недели возникновения регионального конфликта. Первый вариант предполагает заблаговременное складирование на судне класса LMSR наиболее тяжелых и объемных грузов (тягачи, трейлеры, бронетехника, инженерное вооружение) общим весом до 11400 тонн, что составляет приблизительно 14-19% от веса всех грузов, перебрасываемых в первые 2-3 недели возникновения регионального конфликта[1]. Оценочная стоимость этого варианта, включая закупку дополнительного судна-склада и дополнительного комплекта техники и вооружений для хранения на нем, составит (за период с 1998 по 2020 г.) на 18,2 млрд. долл. меньше стоимости плана модернизации СМС, предлагаемого правительством США[2].

Второй вариант предусматривает дальнейшую закупку самолетов С-17 до 72-х единиц вместо планируемых правительством 120-ти с одновременным увеличением объемов наземного заблаговременного складирования оружия и техники в Южной Корее и районе Персидского залива. В этом случае МО США придется закупить два дополнительных комплекта вооружений и техники, но, с другой стороны не понадобится закупать дополнительный корабль-склад класса LMSR, а техника сможет прибывать в районы конфликта непосредственно из мест складирования. Оценочная стоимость второго варианта, включая постройку и оборудование складов, закупку двух дополнительных комплектов вооружения и техники, затрат на их охрану и содержание составит за период с 1998 по 2020 г. на 16,8 млрд. долл. меньше стоимости правительственного плана модернизации СМС[3].

Третий вариант рассматривает возможность закупки МО США разных типов транспортных самолетов с сохранением при этом теоретического объема грузов, перевозимых 120-ю самолетами С-17. Данный вариант предусматривает закупку 72-х самолетов С-17 и 30-ти широкофюзеляжных самолетов С-33 (военная модификация самолетов "Боинг-747-400"). Самолет С-33 обладает большей грузоподъемностью по сравнению с самолетом С-17, но последний способен перевозить больше крупногабаритных грузов, т.к. обладает увеличенными по высоте и ширине грузовыми дверями и люками. По третьему варианту МО США будет в последующий период приобретать ежегодно только восемь самолетов С-17, вместо планируемых 15-ти, что увеличит их среднюю себестоимость, но оценочная стоимость всего варианта за период с 1998 по 2020 год будет на 8,4 млрд. долл. ниже стоимости правительственного плана модернизации[4].

Четвертый вариант предусматривает закупку 140 самолетов С-17 вместо 120-ти и сокращение одного судна-склада с комплектом оружия и техники. Этот вариант является прямой противоположностью первому варианту. Ожидается, что увеличение количества самолетов С-17 на 7% повысит теоретический объем воздушных перевозок, но при этом оценочная стоимость этого варианта за период с 1998 по 2020 г. возрастет на 6,3 млрд. долл. по сравнению с планом модернизации СМС, предлагаемым правительством США[5].

Пятый вариант состоит в сокращении закупки самолетов С-17 до 72-х, но с приобретением при этом одного дополнительного транспортного судна-склада класса LMSR для доставки грузов с территории США в ходе развития регионального конфликта. По сравнению с судами-складами, постоянно базирующимися в Индийском океане, транспортные суда-склады должны преодолевать большие расстояния до районов возникновения конфликтов, затратив, соответственно, больше времени на доставку грузов, нежели, например, предусматривает при равном соотношении сил доставки грузов первый вариант. Однако этот вариант, по мнению военных аналитиков, наиболее практичен и, к тому же, наиболее экономичен. Оценочно данный вариант за период с 1998 по 2020 г. будет стоить на 18,9 млрд. долл. меньше правительственного[6].

При обсуждении достоинств, недостатков и возможностей каждого из пяти приведенных выше альтернативных вариантов модернизации СМС по сравнению с правительственным планом, военные аналитики США наиболее подробно старались осветить три основных проблемы:

- насколько полно тот или иной вариант отвечает требованиям по переброске войск, вооружений и техники, в том числе и негабаритной, при участии США одновременно в одном или двух региональных конфликтах;
- насколько гибким окажется тот или иной вариант модернизации СМС в случае участия США в локальных конфликтах;
- полностью ли каждый из вариантов удовлетворяет требования по проведению специальных авиационно-транспортных операций.

До сентября 2001 года в США был наиболее затребован сценарий вовлечения страны в два почти одновременно развивающихся региональных конфликта, а именно: на Корейском полуострове и в Персидском заливе. Исходя из ожидаемых возможностей по переброске войск и грузов в первые две-три недели в Персидский залив, при условии продолжения перебросок для поддержания ведения боевых действий на Корейском полуострове, и был оценен каждый альтернативный вариант по сравнению с административным.

Рассматривая все варианты, военные аналитики США пришли к выводу, что варианты один и два, направленные на увеличение объемов заблаговременного морского и наземного складирования вооружений и тяжелой техники, смогут увеличить объем перебросок не более чем на 3100 тонн. Это означает увеличение расчетного количества грузов, доставляемых воздушным путем, в соответствии с правительственным планом, всего лишь примерно на 3%. Варианты три, четыре и пять, безусловно, проигрывают правительственному плану по объемам перевозок на начальном этапе зарождения второго конфликта. В третьем варианте использование широкофюзеляжных самолетов С-33 может быть сильно затруднено или вовсе невозможно в случае перегруженности аэродромов, повреждения их взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек. Поэтому, ожидается уменьшение всего объема грузоперевозок, по сравнению с вариантом использования 120-ти самолетов С-17, примерно на 4%. Четвертый вариант предусматривает задействование 140 самолетов С-17. Однако дополнительные самолеты не смогут по прошествии двух-трех недель перекрыть недостаток того объема грузов, который был бы доставлен в район второго конфликта судном-складом класса LMSR, что приведет к потере около 2% от общего объема грузов, перевозимых в соответствии с планом правительства США. Уменьшением объемов переброски грузов по сравнению с планируемыми на 7% обладает вариант пять, полагающий как сокращение количества транспортных самолетов, так и использование дополнительного транспортного судна-склада класса LMSR[7].

Следует оговориться, что в настоящее время военные аналитики КНШ ВС США настойчиво рекомендуют МО США приобретение и оборудование в ближайшем будущем в качестве склада одного судна класса LMSR или двух меньших сухогрузов класса "Ro-Ro". Однако МО США пока не торопится рассмотреть эти рекомендации и выделить под них бюджетные средства. В случае же, если официальные лица МО последуют рекомендуемому плану, дополняющему ранее одобренный, такие альтернативные варианты модернизации СМС, как первый, второй и пятый станут наименее предпочтительными, так как возможности административного плана стратегических перебросок еще более возрастут.

Немаловажным критерием модернизации СМС является их приспособленность к переброскам негабаритных грузов транспортными самолетами. Термин "негабаритный" употребляется в ВС США для описания наибольших (по линейным размерениям) грузов, которые могут перевозиться воздушным путем только самолетами С-17 или С-5. В настоящее время МО США планирует перевозить по воздуху намного меньше негабаритных грузов, однако многие военные аналитики уверены в том, что обладание большим количеством самолетов, способных перебрасывать такие грузы, является очень важным преимуществом, т.к. позволяет доставлять в район конфликта подразделения, вооруженные тяжелой техникой, как единое целое.

Расчеты, проведенные американскими военными специалистами, показали, что только четвертый вариант способен увеличить возможности СМС по транспортировке негабаритных грузов по сравнению с правительственным планом. Ожидается, что увеличение количества самолетов С-17 до 140 единиц, позволит доставить на 26% негабаритных грузов больше расчетного количества в первые же двадцать дней перебросок при возникновении конфликта на Корейском полуострове[8]. Такие же результаты можно было бы ожидать и от третьего варианта, но предусматриваемое этим вариантом использование самолетов С-33 снизит объемы доставок негабаритных грузов в первые три недели конфликта на 1% по сравнению с расчетной величиной, т.к. самолеты этого типа не способны перевозить большинство видов негабаритных грузов. Принятие первого, второго и пятого вариантов привело бы уже к 6% снижению объемов доставок по отношению к объему, предполагаемому планом правительства при эксплуатации 120-ти самолетов С-17, вместо 72-х в соответствии с этими вариантами[9].

Несмотря на то, что термин "негабаритный" означает груз больших линейных размеров, доставляемый воздушным путем только самолетами С-17 и С-5, было бы несправедливо не дать оценку другим способам переброски этих грузов, заменяющим их доставку воздушным путем. Возникновение любой конфликтной ситуации предполагает вероятность ее развития от локального до глобального масштабов, поэтому принятие за основу первого или второго вариантов (воздушные перевозки и заблаговременное наземное и морское складирование) может привести к тому, что командованию ВС США, в ходе развития регионального

конфликта, придется принимать решение, сколько и какие именно подразделения понадобятся перебросить в первую очередь. Следовательно, на время, требуемое для принятия такого решения, произойдет задержка задействования всей системы перебросок, а при его принятии такое решение уже невозможно будет быстро отменить. Варианты три и четыре (увеличение количества транспортных самолетов) обладают большей гибкостью в случае каких-либо изменений в планах перебросок, но только до тех пор, пока не начнутся переброски тяжелых вооружений.

Некоторые элементы СМС более подвержены противодействию со стороны вероятного противника, чем другие. Безусловно, для противодействия переброскам первоочередными целями противника станут аэродромы и порты, но многие страны мира имеют больше аэродромов, чем портов, поэтому противостоять воздушным перевозкам намного труднее. Кроме того, большая концентрация грузов на судах-складах и наземных складах делает их для противника наиболее привлекательными и уязвимыми целями.

Правительство США считает, что в мире остается еще очень много регионов при возникновении локальных конфликтов, в которых будут задействованы подразделения ВС США. При этом СМС столкнется с проблемами, отличными от проблем, решаемых в региональных конфликтах, например, малое количество аэродромов или полная изоляция района конфликта противником, что и происходит в настоящее время в Афганистане. Исходя из этого, аналитики МО США производят расчеты объема грузов и времени, затрачиваемого на воздушные переброски в зависимости от количества задействованных самолетов С-17, для четырех типов операций: миротворческие, гуманитарные, эвакуационные, операции по установлению мира и правопорядка. Согласно этим расчетам, для первых трех типов операций понадобится привлечение не более 40 самолетов С-17, т.е. и правительственный план и все пять альтернативных вариантов модернизации СМС удовлетворяют требования к воздушным переброскам. Однако операция по установлению мира и правопорядка, например такая, проводившаяся в Боснии в 1997 году, предъявляет уже другие требования, т.к. для защиты войск в боевых столкновениях требуется, и как можно скорее, тяжелая бронированная техника. По этой причине расчетное количество самолетов С-17, необходимых для проведения такого типа операций возрастает до 72-х – 86-ти [10]. К сожалению, большинство информации о методах проведения упомянутых выше операций со стороны МО США является закрытой, поэтому более глубоких их анализ с точки зрения использования СМС не представляется возможным.

Далее остановимся на требованиях, предъявляемых к СМС при проведении ВС США специальных военно-транспортных операций. Для проведения соответствующих расчетов аналитики МО США рассматривают в первом случае парашютное десантирование бригады сухопутных войск (СВ) США численностью 2500 человек в полном снаряжении на территорию, удаленную от континента. По мнению официальных лиц МО, для этой цели будет достаточно задействовать 100 самолетов С-17, а командование СВ США настаивает на том, что потребуется 120 самолетов этого типа. Такое расхождение во мнениях объяснимо тем, что реально ВС США проводили очень малое количество парашютно-десантных операций, а если и проводили, то со времен Вьетнамской войны только в западном полушарии - в Гренаде в 1983 году и Панаме в 1989 году. До сих пор американское военное руководство считает проведение такого типа операций в высшей степени нежелательным событием.

Во втором случае рассматривается использование самолетов С-17 для ведения внутритеатровых перебросок негабаритных грузов при условии выполнения плана межтеатровых перебросок на 50%. Для этой цели могут быть выделены одна-две эскадрильи, т.е. от 24 до 48 самолетов С-17. Такой шаг, безусловно, замедлит скорость переброски грузов в район конфликта из США и, по расчетам специалистов МО США, потребует привлечения 86-ти самолетов С-17 и 30-ти самолетов С-33 [11]. В свою очередь, командование сухопутных войск США отдает предпочтение использованию только самолетов С-17 и считает, что замедление межтеатровых перебросок недопустимо, а во избежание этого предлагает закупку 14 дополнительных самолетов С-17 для нужд внутритеатровых перебросок негабаритных грузов.

И, наконец, в качестве специальной операции рассматривается "прямая доставка" грузов, подразумевающая под собой перелеты транспортных самолетов из США не на тыловые аэродромы, а на ближайшие к линии фронта аэродромы. При использовании самолетов в таком варианте в МО США считают достаточным воздушный флот, состоящий из 72 самолетов С-17 и 30-ти С-33, хотя по причинам, уже упомянутым выше, вариант использования 120-ти самолетов С-17 является более предпочтительным по скорости доставки грузов.

Следовательно, основываясь на этих данных, можно сделать заключение о том, что первый, второй, третий и пятый варианты, предусматривающие использование только 72-х самолетов С-17, не удовлетворяют требования, предъявляемые к проведению специальных военно-транспортных операций. Однако, следует отметить довольно низкую вероятность проведения ВС США такого рода операций, т.к. парашютно-десантная операция признается крайне нежелательной, а две другие легко заменяются традиционными способами доставки грузов по схеме: США - основные тыловые авиабазы в регионе конфликта - непосредственно район конфликта.

Помимо этих альтернативных планов, в апреле 2001 года авиастроительный концерн "Локхид-Мартин" объявил о начале разработок для строительства многофункционального транспортно-заправочного самолета по программе "Большой транспортный самолет будущего" (Future Large Airlifter - FLA). Концерном на программу выделено 100 млн. долл., а появление первого серийного образца танкера-транспорта ожидается уже к 2015 году. По сравнению с ныне действующими транспортными самолетами С-5, С-17, С-141,

требования, предъявляемые создателями к многофункциональному транспортному самолету будущего, заключаются в:

- обеспечении экономии топлива на 15%;
- повышении грузоподъемности на 30%;
- уменьшении собственного веса на 25%.

Кроме того, перспективный широкофюзеляжный самолет должен иметь: грузовой отсек в виде параллелограмма с поперечным сечением 4х4 метра, усиленное шасси, уменьшающее его давление на грунт, увеличенную заправку топливом для выполнения дозаправочных операций, радиоэлектронное оборудование будущего, дальность полета около 23000 км.

По расчетам руководства концерна "Локхид-Мартин" уже к 2017 году самолеты этого типа придут на замену самолетам С-5, С-130, КС-135[12].

Подводя итоги проведенного рассмотрения разработанных в 90-х годах планов модернизации СМС ВС США, необходимо отметить следующее.

Во-первых, аналитики МО США подразделяют крупномасштабный региональный конфликт на три фазы:

- остановка продвижения войск противника;
- снижение боевой мощи войск противника непрерывными атаками;
- крупномасштабное наступление для окончательной победы над противником.

Однако, в первой фазе конфликта при ситуации, когда атака противника окажется молниеносной и неожиданной, основная роль будет отводиться воздушным переброскам, вторым по значимости станет предварительное морское и сухопутное складирование и далее переброски морским путем. Именно такая последовательность перебросок использовалась ВС США в ходе войны в Персидском заливе и используется в настоящее время при проведении антитеррористической операции "Несгибаемая свобода".

Во-вторых, в начале 2001 года аналитики МО США провели компьютерное моделирование четырех сценариев возникновения и развития региональных конфликтов:

- конфликт на Корейском полуострове;
- конфликт в Персидском заливе;
- конфликт на Корейском полуострове, с последующим за ним через небольшой промежуток времени конфликтом в Персидском заливе;
- конфликт в Персидском заливе, с последующим за ним через небольшой промежуток времени конфликтом на Корейском полуострове.

Заключением этого моделирования стал вывод о том, что уже при возникновении одиночного конфликта в Персидском заливе американские ВС будут испытывать недостаток в объеме стратегических перебросок. Избежать этого станет возможным, только закупив дополнительное количество тяжелых транспортных самолетов, либо увеличив силы предварительного морского базирования на один корабль-склад класса LMSR или два меньших корабля класса "Ro-Ro", дающих прирост объема складирования на 11400 тонн. Дальнейшие исследования показали, что если решение об увеличении объемов предварительного морского складирования вступит в силу, то объемы воздушных перебросок в первой фазе двух почти одновременных конфликтов в Корее и Персидском заливе в размере 49,4 млн. тонно-миль в день, обеспечиваемые СМС в настоящее время, будут достаточны. Этот же объем перебросок будут способны обеспечить и планируемые правительством США к закупке 120 самолетов С-17, а в случае активации программы CRAF он возрастет до 49,7 млн. тонно-миль в день[13].

В-третьих, для перебросок грузов морским путем аналитики МО США считают достаточным флот в составе 19-ти судов класса LMSR и 36-ти судов класса "Ro-Ro" с временным привлечением к перевозкам до шестнадцати контейнеровозов по программе VISA[14]. Ожидается, что средняя величина пассажиро-грузоперевозок составит около 5000 тысяч тонн в день в первые тридцать суток возникновения конфликта в Корее и столько же в первые пятнадцать суток возникновения второго, почти одновременного с первым, конфликта в Персидском заливе[15].

В-четвертых, основываясь на расчетных величинах, приведенных выше, для успешного проведения первой фазы военной операции в случае вторжения Ирака в Кувейт или Саудовскую Аравию, МО США планировали перебросить в этот регион полную тяжелую армейскую дивизию с бронетехникой в течение двух-трех недель. Опыт войны в Персидском заливе 1990-1991 годов показал, что эта задача выглядит более чем амбициозно, т.к. полная переброска 24-ой механизированной пехотной дивизии США в Кувейт заняла более 47-и суток[16].

В-пятых, для проведения операций по поддержанию мира, гуманитарных и эвакуационных операций специалисты отдела планирования МО США считают достаточным воздушный флот в составе 40 самолетов С-17. Для проведения более масштабной и связанной с риском для жизни военнослужащих операций по установлению мира и правопорядка специалисты полагают достаточными воздушные переброски 72–86-ю самолетами С-17[17].

Все расчеты американских аналитиков производились, однако, без учета ряда важных обстоятельств, способных значительно снизить скорость и объемы стратегических перебросок ВС США в район регионального конфликта. Одним из важнейших критериев проведения перебросок является

предопределение с высокой вероятностью места и времени возникновения конфликта с последующим быстрым принятием решения на начало стратегических перебросок. Специалисты отдела планирования министерства обороны США полагают, что они будут заранее обладать информацией о назревающем конфликте. Вместе с тем, террористические акты в США 11 сентября 2001 года и все последующие за ними события, если и не опровергают эту точку зрения, то делают ее спорной, т.к. понадобилось время не только для принятия решения на переброски для обеспечения военной операции, но и **время для определения противника как такового.**

Поэтому стратегические переброски в рамках операции "Несгибаемая свобода" начались только 21 сентября 2001 года. Кроме того, данный критерий значительно зависим и от политических решений правительства США. Примером этому служит то, что о большой концентрации ВС Ирака на границе с Кувейтом администрации США стало известно задолго до 2 августа 1990 года, но в высших политических кругах сочли это проявлением попытки устрашения Кувейта с целью снизить его квоту добычи нефти, что оказалось ошибочным решением.

С весьма оптимистичных позиций в своих расчетах аналитики отнеслись и к таким факторам, как высокая степень профессиональной готовности резервистов – летчиков и моряков, быстрое привлечение самолетов и кораблей по программам CRAF и VISA, высокая готовность основных и промежуточных авиабаз, аэродромов, портов к приему-отправке грузов, их техническому и другим видам обеспечения. И, наконец, в расчет вообще не брались такие факторы, как плохие погодные условия, противодействие переброскам со стороны противника и начало двух конфликтов в разных регионах мира одновременно.

Тем не менее, за два последних десятилетия 20-го века стратегическим мобильным силам стало отводиться важное место в структуре американских вооруженных силах, их развитие значительно ускорило, они претерпели качественные изменения за счет ширококомасштабных закупок авиационной и другой техники, кораблей, совершенствования инфраструктуры и организации управления. Такое внимание к СМС, способным оказать существенное влияние на обеспечение национальных интересов США в любом регионе мира, представляется закономерным и обоснованным.

Очередным подтверждением важности создания и использования СМС ВС США в условиях быстроменяющейся военно-политической обстановки, в свете претензий США на мировое господство, стало проведение операции "Несгибаемая свобода" по уничтожению баз террористов в Афганистане. Итоги контртеррористических действий ВС США, вполне вероятно, внесут новые коррективы в разработанные планы модернизации СМС, что, однако, не снижает важности рассмотрения уже пройденного этими силами пути развития и результатов разработки планов их совершенствования.

Источники и литература

1. Williams C. and Thomas W. R. Moving U.S. Forces: Options for Strategic Mobility. - Washington D.C.: Congressional Budget Office, 1995. - P.18.
2. Ibid.
3. Ibid. - P. 20.
4. Ibid. - P. 21-22.
5. Ibid. - P. 24.
6. Ibid. - P. 25.
7. Ibid.
8. Ibid. - P. 27-28.
9. Ibid.
10. Lund J. and Berg R. An Assesment of Strategic Airlift Operational Efficiency. - Santa Monica: RAND, 1996. - P.46.
11. Ibid. - P. 49.
12. Gregory B. Tanker-transport // Armed Forces Journal International. - 2001. - April. - P. 17-19.
13. Kassing D. Strategic Mobility in the Post-Cold-War Era. - Santa Monica: RAND, 1994. - P.116.
14. O'Hanlon M. Beyond the Desert Storm Framework. - Washington D.C.: Brooking Institution, 1995. - P. 48-49.
15. Ibid. - P. 52.
16. Gebicke M. C-17 Globemaster. - Washington D.C.: U.S. General Accounting Office, 1997. - P.14.
17. O'Hanlon M. Beyond the Desert Storm Framework. - P. 52.