

ВИШЕНАМЕНСКИ БОРБЕНИ АВИОНИ

СКУПА АЛИ  
ТРАЖЕНА РОБА

Трговина вишенаменским борбеним авионима једна је од најпрофитабилнијих грана војне индустрије. Уговори о набавци често превазилазе бројку од милијарду америчких долара. То је, само по себи, довољан разлог за жестоку тржишну борбу. За такву утакмицу данас су способне само индустријски и војно најразвијеније државе.

Свега десетак земаља у свету данас производи и продаје вишенаменске борбене авионе. Неке од њих их самостално пројектују и производе – САД, Француска, Русија и Шведска, док се Немачка, Велика Британија, Италија и Тајван за тако скупе пројекте удружују или користе туђе технологије. У Кини и Индији вишенаменски борбени авиони су још у прототипским фазама, али у будућности и они могу постати интересантни земљама "трећег света".

Мали је број земаља које купују такве авионе. Стручњаци оцењују да су томе допринели распад СССР-а, јер је некада важио за главног војног снабдевача сиромашнијих земаља, крај Хладног рата и економска криза у земљама источне Европе, које су имале снажна и бројна ваздухопловства. Томе ваља додати и смањивање одбрамбених буџета широм света, те измену безбедносну слику. Не треба сметнути са ума ни стално осавремењивање борбених летелица чија је цена неминовно порасла. Стога је на тржишту тешко пронаћи вишенаменски борбени авион чија је цена нижа од 25 милиона долара.

Износ комплетног уговора, међутим, далеко је већи од збира цене купљених авиона. У њега ваља урачунати почетни комплет резервних делова, алате за одржавање, симулаторе, преобуку људства и набавку убојних средстава, која коштају стотине хиљада долара. Зато су уговори који обухватају испоруку преко двадесетак авиона прави "бинго" за компаније које их производе.

## ■ ФИНАНСИЈСКИ КРИТЕРИЈУМ

Тренутно на тржишту има неколико категорија вишенаменских борбених авиона, који се могу разврстати према оквирној цени. Кажемо "оквирној" јер она зависи од броја авиона који се купује, нивоа опреме, начина плаћања – новцем, робом, индустријском кооперацијом – али и политичких, односно војних прилика које владају у земљи која их купује.

У прву групу спадају авиони чија се вредност креће од 25 до 35 милиона долара (подела је на основу података из часописа AEROSPACE AMERICA, из марта 2005. године). Типични представници су F-16, *мираж 2000*, *грипен* и *херијер*. Статистички подаци из осамдесетих и деведесетих година прошлог века, али и с почетка деценије, говоре да је то најпродаванија категорија борбених авиона за коју се одлучило 26 купаца. Другу групу чине авиони чија

Најскупљи вишенаменски борбени авион данашњице  
F/A-22 рaptor (Снимео Локид Мартин)

је цена од 36 до 45 милиона долара – F/A-18 А/В/С/Д и Су-27/30. Њих је набавило девет купаца. Авиони F-15 и торнадо, који коштају више од 45 милиона спадају међу најскупље вишенаменске борбене авионе.

Судећи по последњој генерацији борбених авиона којима се опремају најбогатије земље, очито је да произвођачи нису обраћали превише пажње на продукцију "јефтинијих" модела. Тако F/A-18Е/Ф кошта око 50 милиона долара, *јурофајтер* (Eurofighter) и *рафал* (Rafale) око 60 милиона, а очекивана цена ултрамодерног F/A-22 *рaptor* креће се од 80 до 100 милиона долара. Осим двомоторне концепције, на њихову цену утичу квалитетна електронска опрема и наоружање, које се према нашим мерилима граниче са научном фантастиком.

Маркетиншки експерти појединих великих компанија, попут Жана Франсоа Барта из Дасоа (Dassault), тумачили су појаву скупљих авиона као резултат наде у укупан индустријски раст, а тиме и куповну моћ потенцијалне клијентеле. То се, осим у земљама које су их развиле и произвеле, није догодило. Страним тржиштем и даље доминирају једномоторни авиони F-16. Он се производи од 1978. године и досада је испоручен у више од 4.300 примерака. Значајан успех бележи и шведски СААБ који у промоцији и продаји *грипена* наступа заједнички са британским BAE Systems. И даље је актуелан француски *мираж 2000* који у савременијој "одори" проналази нове купце, додуше у мањим серијама. Бразил је прошле године од Француске, за 85 милиона евра, купио 12 половних *миража 2000*. Веће серије су, помало нелогично, резервисане за моделе који, како је претходно речено, много коштају. То су F/A-22, F/A-18Е/Ф, *јурофајтер* и *рафал*. Ти авиони су западног порекла, а њихов развој је започео још у време Хладног рата. Одбрамбени прорачуни су у том периоду били далеко већи, а и број авиона планиран за серијску производњу. Карактеристичан је пример авион F/A-22 *рaptor*. Првобитна замисао је била да USAF прими 749 ловаца тог типа. Током протекле деценије, због смањења буџета, али и недостатка потребе за једним таквим суперловцем, број је сведен на 277 авиона. Затим је авион из ловца модификован у ловца бомбардера (уместо F-22 сада је F/A-22), а пре годину дана је поново смањен његов број на 179 авиона. Како је само Тајван због војнополитичког окружења и реалних потреба заинтересован за набавку тог авиона, *рaptor* ће се тешко сврстати у ред профитабилних пројеката. Слична је судбина задесила и наручене авионе *јурофајтер*, F/A-18Е/Ф и *рафал*. Ниједан од њих, сем *јурофајтера* кога је наручила Аустрија, није продат купцима ван земаља произвођача.

Приступ је другачији у перспективном програму JSF (Joint Strike Fighter). Са пројектованом ценом од 40 милиона долара и понуђеним квалитетом тај би авион могао да превазиђе успех F-16. Процењује се да би наредних деценија његова производња достигла 3.000 примерака. Израђиваће се у конвенционалној и морнаричкој верзији, али и са могућношћу вертикалног поле-

*Шведски грипен је постигао велики извозни успех пласманом у Јужноафричку Републику, Мађарску и Чешку. Да ли су на реду Румунија и Бугарска?*

## ИСКУСТВА ИЗ ОКРУЖЕЊА

За авионе чија је цена од 25 до 35 милиона долара у протеклих неколико година одлучиле су се многе земље у транзицији (каква је и наша), које не желе да се одрекну сопственог ваздухопловства. Са мањим бројем купљених авиона (10-20) оне задржавају ингеренцију над властитим ваздушним простором, те се та услуга не препушта снажнијим комшијама. Задржава се, такође, контакт са модерним технологијама, у којима предњачи борбена авиација, а у највећем броју случајева се компензацијама ангажује властита индустрија. Такав приступ ће, поред Мађарске и Чешке, вероватно следити Бугарска и Румунија, у којима се ускоро очекује расписивање тендера. Сличне ставове заступа и Хрватска, која без обзира на америчке препоруке, намерава да задржи борбену авиацију.



*Јурофајтер је заједнички производ Велике Британије, Немачке, Италије и Шпаније. За куповину тог авиона се одлучила и Аустрија.*





*Захваљујући квалитету али и политичким околностима, Сухој ће по први пут продати авионе Мексику и Венецуели*

тања и слетања. Пројекат финансира још десетак држава које JSF сматрају за потенцијалну замену F-16. Удруживање се реализује такозваним Security Cooperation Partner програмом у који су укључени Велика Британија, Канада, Данска, Холандија, Аустралија и Турска. За њега је заинтересован и Израел, мада је амерички председник Буш својевремено суспендовао његово учешће због војне сарадње са Кином.

#### ■ СУХОЈЕВ ПРОБОЈ

Иако на Истоку не постоје слични кооперативни програми, чињеница је да се и његово тржиште спрема да "прогута" велики број борбених авиона који ће се у будућности произвести. Индија и Кина, на пример, развијају властите програме, али паралелно набављају руске МиГ-ове и сухоје. Индија већ планира набавку 126 вишенаменских борбених авиона (поред развоја лаког ловца ЛЦА и лиценцне производње Су-30 МКИ), док је Кини потребно најмање 400 вишенаменских борбених авиона који ће заменити застареле ловце J-7. Делимично решење Кинезима представља домаћи ловац J-10 који је, како тврде бројни показатељи, настао на бази израелског лавија, али са руском погонском групом "позајмљеном" са Су-27/30. Неки западни извори процењују да се тај авион тренутно налази у фази предсеријске производње. Део потреба попуњаваће се лиценцном производњом Су-27 (локална ознака J-11) и куповином Су-30МКК. Кина и Индија су на тај начин удахнуле ветар у једра посрнулој руској авио-индустрији. Тако је, сходно потписаним уговорима, Сухој наставио усавршавање Су-27/30 пласиравши га Индонезији и Малезији. Назиру се и аранжмани са Алжиром, Мексиком и Венецуелом. Иако нема значајнијих порубина од домаћег ваздухопловства, Сухој се нада да ће убудуће преузети 20 одсто тржишта вишенаменских борбених авиона.

Реномирана агенција Тил група (Teal Group) сматра да ће од 2005. до 2014. године бити произведено 3.000 вишенаменских борбених авиона. Узлазни тренд потврђује да су, без обзира на



Фото SAAB

*Уз савремене борбене авионе обавезно се купују и комплексни симулатори лета*

цену, они и даље тражена роба. Њихова вредност износиће око 150 милијарди долара, што представља помак у односу на претходну декаду. Зато је реално очекивати жестоку борбу за сваки део тог колача. ■

Мр Славиша ВЛАЧИЋ