



УДК 947.085(471.324)
ГРНТИ 78.09.20

ИТОГИ И УРОКИ НОВЕЙШЕЙ ИСТОРИИ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РФ И КНР В ОБЛАСТИ САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ



*В.В. ГАГИН, кандидат исторических наук
ВУНЦ ВВС «ВВА имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина»
(г. Воронеж)*

Успехи или убытки приносит России ВТС между РФ и КНР в последние годы? На примере военной авиации в статье дается краткий анализ определенного баланса плюсов и минусов той или иной сделки с необходимым учетом и их военно-политической актуальности, дающих серьезные последствия в международных отношениях.

Ключевые слова: военно-техническое сотрудничество; совместные разработки; контрафакт; прибыль; военно-промышленный комплекс; экспорт.

RESULTS AND LESSONS OF CONTEMPORARY HISTORY OF MILITARY- TECHNICAL COOPERATION OF RUSSIA AND CHINA IN THE FIELD OF AIRCRAFT

*V.V. GAGIN, Candidate of Historical Sciences
MESC AF «N.E. Zhukovsky and Y.A. Gagarin Air Force Academy» (Voronezh)*

Success or loss brings the Russian military-technical cooperation between Russia and China in recent years? For example, if consider military aviation this article provides a brief analysis of a balance of pros and cons of a particular transaction, with the necessary accounting and their military and political relevance, giving serious consequences in international relations.

Keywords: military-technical cooperation; joint development; counterfeit; income; military-industrial complex; export.

После многолетнего перерыва военно-техническое сотрудничество (ВТС) между Россией и Китаем возобновилось лишь в 1990 г. Оно основывается на положениях межправительственного Соглашения о военно-техническом сотрудничестве, подписанном 24 ноября 1992 г., и Меморандуме о понимании между правительствами России и КНР о военно-техническом сотрудничестве, который был подписан 18 декабря 1992 г.

РФ и КНР осуществляют кооперацию, совместную разработку, передачу технологий, что позволяет наращивать объемы сотрудничества в области военной авиации. КНР интересуется технологиями и самой новой техникой – той, которая только начинает поступать на вооружение ВВС России.



Автор статьи сопровождает китайскую делегацию во время визита в Военно-воздушную академию

Также ВТС в этой области между Китаем и РФ развивается по другим многочисленным направлениям, включая подготовку китайских военных специалистов: в российских вузах обучаются военнослужащие Китая, в российских учебных центрах проходят обучение летчики и расчеты противовоздушной обороны. Расширяется обмен военными делегациями, взаимными визитами, проводятся совместные учения.

Многие отечественные специалисты считают, что достигнутый на сегодняшний день уровень российско-китайских отношений в военной и военно-технической области, в том числе и в области военной авиации, отвечает современным потребностям обеспечения национальной безопасности Российской Федерации и Китайской Народной Республики.

Однако в настоящее время интенсивно обсуждается вопрос: чего больше в военно-техническом сотрудничестве РФ и КНР в области военной авиации для России – пользы или вреда?

На первый взгляд, pro и contra составляют определенный баланс, однако необходимо учитывать и политическую актуальность той или иной сделки и их (сделок) последствия в международных отношениях – они быстро меняются. Соответственно, могут (и весьма динамично) изменяться и наши оценки: то, что еще 1-2 года назад казалось очень полезным и необходимым, в настоящий момент объективно представляется для нас чуть ли не вредительством, и наоборот. И все же, Россия и ее ВПК, при умелом управлении процессом ВТС, способны от него только выиграть.

В 1991–1997 гг. в КНР было поставлено 50 самолетов-истребителей Су-27 (в том числе 38 единиц Су-27СК и 12 единиц Су-27УБК) на сумму порядка 1,7 млрд. долларов (по взаимной договоренности сторон содержание сделок, включая их стоимость, не разглашается; в СМИ приводились лишь оценочные данные). В 2000–2001 гг. поставлено 38 многоцелевых истребителей Су-30МК по контракту 1999 г. на сумму порядка 1,5 млрд. долларов. В период 2000–2002 гг. Китаю в рамках погашения госдолга РФ были поставлены 28 единиц Су-27УБК. В 2003 г. выполнен второй поставочный контракт на 38 единиц Су-30МК. Осенью 2004 г. завершена поставка 24 единиц самолетов Су-30МК2 для китайских ВМС. В общей сложности в Китай с 1991 г. по 2012 г. было поставлено 178 самолетов-истребителей семейства Су-27/Су-30, в том числе 38 одноместных истребителей Су-27СК, 40 двухместных учебно-боевых Су-27УБК, 76 многоцелевых истребителей Су-30МК и 24 самолета-истребителя Су-30МК2.

Кроме того, в 1996 г. Китай приобрел лицензию на выпуск 200 истребителей Су-27СК без права реэкспорта в третьи страны. Стоимость этой сделки составила около



2,5 млрд. долларов. Сборка истребителей осуществлялась на авиастроительном заводе в Шэньяне (провинция Ляонин), построенном по российскому проекту, основное его оборудование – также российского производства. К концу 2007 г. из российских машинокомплектов было собрано 105 самолетов. От оставшихся 95 комплектов для сборки Су-27СК Китай отказался, создав собственную версию этого самолета-истребителя Shenyang J-11. С учетом собранных по лицензии 105 Су-27СК, общее количество истребителей марки «Су» в Китае составляет 283 машины. Россия поставляла в КНР запчасти и вооружение к самолетам и предоставляла помощь по обслуживанию и ремонту авиационной техники.

В 1993 г. Россия экспортировала в Китай десять военно-транспортных самолетов Ил-76М. В 2005 г. был подписан контракт на покупку еще 34 самолетов Ил-76 и четырех самолетов-заправщиков Ил-78 общей стоимостью порядка 1,5 млрд. долларов. Заказ не был выполнен из-за проблем с изготовлением самолетов на Ташкентском авиационном производственном объединении (ныне – Ташкентский механический завод, Узбекистан), стороны вели переговоры о пересмотре условий сделки. В конце 2011 г. Россия и Китай договорились о поставках трех бывших в эксплуатации самолетов Ил-76МД, в 2012 г. число машин было увеличено до десяти. Они приобретались «Рособоронэкспортом» в России и модернизировались в Белоруссии.

Наиболее крупные недавние программы военно-технического сотрудничества касаются поставок из России в Китай авиационных двигателей разных моделей (РД-93, Д-30КП-2, АЛ-31Ф) [1].

В результате КНР не только закупает у России готовую технику и оборудование, но создает на их базе новые образцы конкурентоспособных летательных аппаратов.

Военной промышленности Китая удалось разработать многоцелевой истребитель J-16, который по многим параметрам аналогичен российскому современному боевому самолету Су-35. Истребитель J-16 был разработан корпорацией Shenyang (Shenyang Aircraft является крупнейшим производителем военных самолетов в Китае) на базе самолета J-11BS, который в свою очередь является дальнейшим развитием Су-30МКК. Самолет получил тактико-технические характеристики самолетов поколения 4++. Основная проблема нового китайского самолета – это двигатель, так как национальные разработки имеют не высокий ресурс и надежность. Далее Китай решил развивать свой собственный самолет, основанный на российских технологиях, и прекратил импорт Су-30МКК / МК2 после создания китайского самолета J-16.

Впервые информация о J-16 появилась в 2013 г. и, по сообщениям китайских средств массовой информации, на данный момент уже изготовлено около 40 самолетов данного типа [2].

Та же ситуация и с тяжелым самолетостроением. Кроме прямых закупок военно-транспортных самолетов Ил-76, КНР последовательно реализует свою программу развития военно-транспортной авиации. В Китае вплотную подошли к серийному производству тяжелого ВТС. Как заявил в интервью изданию «Наньфан дэйли» (Nanfang Daily) авиационный эксперт, старший полковник (в прошлом главный летчик-испытатель программы J-10) Сюй Юнлин, по своей грузоподъемности Y-20 аналогичен тяжелым военно-транспортным самолетам признанных мировых лидеров. Его создание обеспечит Китаю возможность проецировать военную силу в нужные регионы мира.

До недавнего времени наиболее «вместительным» транспортным самолетом в КНР являлся «Юнь-8» (его прототип – советский Ан-12) грузоподъемностью 20 т. По этому показателю новый «Юнь-20» значительно превосходит своего предшественника и может войти в пятерку крупнейших ВТС мира. Первое место в мире по грузоподъемности на протяжении многих лет удерживает Ан-124 «Руслан» российско-украинского производ-



Китайский истребитель J-7 – пиратская копия советского МиГ-21Ф13

ства, способный перевозить до 150 т. Второе и третье места занимают американские военно-транспортные самолеты С-5 и С-17 грузоподъемностью 120 т и 76 т соответственно. Борьба за 4 место может развернуться между «Юнь-20» и российским транспортным самолетом Ил-76МД-90А (Ил-476), надеются китайские эксперты. Грузоподъемность последнего, по предварительным оценкам, составляет около 52 т. У «Юнь-20» этот показатель может составлять от 40 т до 66 т. В настоящее время Китай исследует экспортный потенциал Y-20.

Самолеты, состоящие на вооружении ВВС НОАК, в подавляющем большинстве скопированы с советских и российских прототипов, а также изготовлены по российской лицензии или спроектированы с помощью специалистов РФ. Некоторые перспективные разработки реализованы «комбинированным» способом.

Яркий пример такой комбинации – Hongdu L-15 – китайский учебно-боевой самолет. Разработка сверхзвукового учебно-боевого самолета L-15 была начата в начале 2000-х гг. совместно с российским ОКБ Яковлева и украинским ЗМКБ «Прогресс». Российское КБ предоставило техническую документацию на самолет Як-130, а украинское – поставило двигатели ДВ-2 для испытания прототипов. В 2004 г. широкой публике была впервые продемонстрирована модель L-15 на авиашоу в Чжухае. В 2006 г. опытный образец самолета выполнил свой первый полет. Благодаря модернизации, маневренность L-15 улучшилась до уровня истребителей третьего поколения, а по скороподъемности самолет не уступает американскому F-16 и французскому Mirage 2000.

1 мая 2012 г. Ян Липин, главный экономист компании Hongdu Aviation Industry Group, заявил про контракты на поставку L-15 в страны Латинской Америки и Африки. В 2012 г. зарубежным заказчикам планировалось поставить не менее 12 L-15. Таким образом, Украина и Китай вытеснили РФ с рынка легких штурмовиков. Сборка будет проводиться на мощностях одесского предприятия «Одесавиаремсервис» концерна «Укроборонпром». Этот самолет оснащен украинским двигателем, который ранее поставлялся для ныне приостановленного российского проекта Як-130. Теперь вместо РФ украинские двигатели покупают два крупнейших потребителя: это завод их лицензионной сборки в КНР, где они выходят под маркой WJ, а также завод китайской компании Hongdu в Пакистане, который собирает прототип L-15 Lift – самолет L8 под местной маркой Karakorum 8.

Легкие штурмовики имеют боевую нагрузку до 3 т и предназначены для ракетных ударов по поверхности не в рамках полномасштабных войн, а локальных боевых действий малой интенсивности. Секрет популярности самолетов этого класса на мировом рынке заключается в том, что параллельно с локальными боевыми операциями они выполняют функцию основного учебно-боевого самолета (УБС) для подготовки пилотов. А непревзойденность УБС в локальных антитеррористических операциях малой ин-



тенсивности (дешевизна и многофункциональность) делает их самой востребованной моделью военной авиатехники. В 2015 г. неудовлетворенный спрос мирового рынка на самолеты класса «легкие штурмовики-УБС» составлял 2500 единиц и оценивался в среднем от 75 млрд. долларов. Этот сегмент рынка авиатехники продолжает стремительно расти из-за слишком ограниченного клуба основных производителей. Сейчас в него входят пять компаний из Великобритании, Италии, Чехии, КНР и Южной Кореи. России, к сожалению, вероятно придется покинуть этот клуб (из-за срыва целого ряда поставок в 2011-2015 гг.).

В 2015 г. неудовлетворенный спрос мирового рынка на самолеты класса «легкие штурмовики-УБС» составлял 2500 единиц и оценивался в среднем от 75 млрд. долларов.

Потребность ВКС РФ в самолетах Як-130 составляет 225 единиц. Из-за невозможности наладить серийное производство спроектированного на Украине авиадвигателя и истощения собственных складских запасов моторов Россия вынуждена отодвигать сроки ранее заключенных внешних контрактов. В минувшем году, например, России пришлось приостановить контракт на поставку самолетов этой марки в Сирию. Он предусматривал поставку в 2014–2015 гг. 36 самолетов под кредит на сумму 550 млн. долларов. Годом ранее, в 2013 г., по той же причине был аннулирован контракт на поставку Ливии восьми самолетов этой марки на сумму 50 млн. долларов. И это далеко не единственные случаи. Портфель внешних заказов РФ в секторе производства легких штурмовиков теперь формируют только две страны – Алжир и Беларусь. Они согласны покупать по четыре – восемь самолетов в год исключительно под кредит производителя и в непроектной комплектации – российскими копиями украинских разработок. Это влечет, вероятно, сбои в эксплуатации и весьма дорогой ремонт, что особенно проблематично в случае с гидравлическими системами. Некоторые СМИ высказывали предположение, что обе страны идут на это исключительно потому, что имеют возможность закупать у Украины двигатели и некоторое другое оборудование самостоятельно.

После появления сообщений, что КНР и Украина готовятся начать совместное производство штурмовиков с украинскими двигателями, российская пресса с грустью констатировала, что в варианте сборки штурмовиков L8 в Пакистане, оснащенных лицензионными двигателями WJ, Китай смог вытеснить российские авиастроительные компании с целого ряда рынков УБС, которые ранее считались российской нишей. По количеству поставок китайских штурмовиков пакистанской сборки это – Египет, Марокко, Венесуэла, Замбия, Зимбабве, Намибия, Мьянма, Гана, Боливия, Зимбабве, Шри-Ланка. Если в Пекине и Киеве договорятся перенести китайско-пакистанский опыт с самолетом L8 на проект L-15 Lift, вполне возможно, что эти страны захотят обновить свой авиапарк на самолеты более нового поколения. Среди них, наряду с китайским экспортом, может найтись место и будущим самолетам украинско-китайской сборки. Для понимания истинного ущерба России в этой области необходимо подчеркнуть – контракт предполагает поставку тысяч двигателей АИ-222 [3].

Второй пример настораживающих последствий советско-российско-китайского военно-технического сотрудничества в этой области – история создания китайского штурмовика Nanchang Q-5.

Nanchang Q-5 (код НАТО: Fantan) – китайский штурмовик, представляющий собой глубокую модернизацию Shenyang J-6, китайской лицензионной копии истребителя МиГ-19. Q-5 – первый боевой самолет китайской разработки, строившийся серийно. Китайским конструкторам удалось создать недорогой, простой и надежный тактический ударный самолет, опередив своих коллег в США и России, где разработка аналогичных машин – Чэньс Воут А-7 «Корсар II» и МиГ-23Б началась значительно позже [4].

Серийный выпуск Q-5 начался в конце 1969 г., в период наибольшего обострения



Китайский многоцелевой самолет Q-5 – глубокая модернизация советского истребителя МиГ-19: перемещение носовых воздухозаборников по бортам самолета позволило установить на машину мощную РЛС, что вкупе с новыми английскими двигателями подняло тактико-технические данные на качественно новый уровень

советско-китайских отношений. Поставка в строевые части началась в 1970 г. Важно отметить: в первую очередь новые самолеты получили авиационные полки, расположенные в северных районах Китая и нацеленные на Советский Союз.

История создания многоцелевого истребителя J-10 (F-10) также дает повод для скептических оценок российским специалистам по ВТС.

В начале 1990-х гг. в Китае развернулись работы по созданию истребителя нового поколения, по своему боевому потенциалу приближающегося к таким самолетам, как «Рафаль», EF2000 или МиГ-29М. Столь сложную задачу в КНР могли решить лишь в кооперации с зарубежными фирмами, владеющими наиболее современными технологиями самолетостроения. При создании этой машины возник необычный международный симбиоз, объединивший идею создания нового самолета китайских, российских и израильских специалистов.

За основу конструкции нового китайского истребителя был взят израильский самолет IAI «Лави», работы над которыми в Израиле были прекращены под давлением США в 1987 г. По линии спецслужб, как считают эксперты, Израиль передал Китаю чертежи по истребителю «Лави» и на этом сотрудничество прекратилось.

Но китайцы и не планировали слепо копировать «Лави». Они тщательно изучали аэродинамику самолета и интегральные технические решения, которые были на нем использованы. Мощный толчок программе создания китайского истребителя J-10 придала активизация военно-технического сотрудничества с Россией (еще в 1960-х гг. в Советском Союзе был облетан опытный Е-152, построенный по данной схеме). Китайцы были заинтересованы и в авиадвигателе АЛ-31Ф, которым оснащались современные самолеты Су-27.

В конце 1995 г. было официально заявлено об участии России в программе создания J-10. В связи с этим значительно поменялся внешний облик J-10. Сообщалось, что свои наработки по схеме «утка» китайцам предоставило ОКБ им. Микояна, а ОКБ им. Сухого предложило свои услуги по использованию в истребителе модификации ТРДДФ АЛ-31Ф – АЛ-31ФН (Н – нижнее расположение коробки приводов). Как полагают западные эксперты, к 2003 г. Китай располагал уже 16 истребителями J-10.

Для основного серийного парка J-10 китайцы, вероятнее всего, остановятся на РЛС РП-35 «Жемчуг» с более высокими ТТХ, модернизированной специалистами компании «Фазотрон-НИИР». Рассматривалась также модель израильской РЛС Elta EL/M-2032 для южноафриканского самолета-истребителя «Чита», но этот вариант вряд ли будет иметь



Китайский истребитель J-11 - пиратская копия российского Су-27СК

перспективу. Таким образом, снова подтверждается высокий класс российской авионики, выполненной, судя по сообщениям СМИ, на самом современном техническом уровне – 3 жидкокристаллических индикатора отображения тактической информации, боковая ручка управления самолетом и нацеленный прицел для пилота, что практически соответствует оснащению американского истребителя F-16С блок 52.

Китай планирует построить не менее 300 самолетов, включая двухместный ударный J-10В и истребитель для ВВС и авиации ВМС J-10А (возможно, двухдвигательный с РД-33/РД-93). Последний вариант самолета был официально представлен на пресс-конференции в Пекине 7 января 2007 г. Серийное производство J-10А было организовано в 2003 г. Темп производства J-10 составляет порядка 24-36 самолетов в год, что позволяет перевооружать на J-10 ежегодно один полк.

Исторически оборонная промышленность Китая ориентировалась на достижения советских оружейников. Вплоть до конца 1990-х гг. практически все вооружение Народно-освободительной армии Китая являлось либо лицензионными копиями, либо нелегальными клонами советского оружия.

Вот краткий обзор безлицензионного, грубо говоря, пиратского копирования со стороны китайцев: многоцелевой истребитель Су-27/J-11 – Москва назвала такое «импортозамещение» неприкрытым пиратством, в ответ Китай построил еще три модификации J-11; зенитно-ракетный комплекс «Тор М1»/НҚ-17 – многие западные эксперты, наоборот, полагают, что «китаец» обладает лучшими боевыми возможностями за счет более совершенной радиолокационной станции и компонентной базы. Что неудивительно, «китаец» был принят на вооружение на 20 лет позже своего прародителя; ЗРК С-300/НҚ-9 стал самым грозным «звонком» об опасности китайских вариаций на тему российских зенитно-ракетных комплексов. Многие эксперты называют его прямой копией «трехсотки» (комплексы поставляются в Китай с 1996 г.). Между тем, НҚ-9 уже составил конкуренцию российским системам ПВО на международном рынке вооружений. В начале 2015 г. прошла информация, что Китай поставил несколько комплексов НҚ-9 в Туркменистан и Узбекистан. Ранее НҚ-9 победили С-300 в большом тендере на поставку зенитно-ракетных систем Турции на общую сумму в 4 млрд. долларов. Правда, в итоге Турецкая республика отказалась от китайских систем, сделав ставку на зенитно-ракетные комплексы собственного производства.

Не обошли своим вниманием китайские конструкторы и другой «конек» российского оборонно-промышленного комплекса – реактивные системы залпового огня. Китайские РСЗО А-100 и ее модернизированный вариант РНЛ-03 являются прямыми потомками российской системы 9К58 «Смерч», вплоть до полной взаимозаменяемости ракет в направляющих. Что интересно, в отличие от указанных выше систем, официально Россия «Смерчи» в Китай не поставляла, в китайских СМИ проходила информация о том,



что в начале «нулевых» годов три машины были закуплены в «одной из третьих стран». Возможно, это была Украина.

Китайское безлицензионное копирование российской техники распространяется не только на авиационные и ракетные комплексы. В 2004 г. американские спутники сделали снимок неизвестной китайской подводной лодки, которая как выяснится позже, оказалась несколько переработанной российской субмариной проекта 877 ЭКМ «Палтус». Несколько дизель-электрических «Палтусов» были поставлены «Адмиралтейскими верфями» в Китай еще в середине 1990-х гг. Эксперты обратили внимание на то, что новый китайский корабль, получивший шифр «тип 041», имеет схожие характеристики с российским аналогом. Всего в Китае было построено около десяти таких подлодок, а в 2013 г. китайцы презентовали уменьшенный вариант российской подлодки – «проект S-20». Новый корабль уже заинтересовал потенциальных зарубежных покупателей.

Конечно, Россия не единственная страна, которая терпит убытки из-за китайского военного «контрафакта». Китай – это главный технологический пират планеты и военная техника не может быть для него исключением. То же самое и с широко рекламируемым легким истребителем пятого поколения – он представляет собой нечто среднее между американскими F-22 и F-35 [5].

При этом многие специалисты считают, что в современных условиях проще, выгоднее и эффективнее не заниматься технологическим воровством, а налаживать совместное сотрудничество в области высоких технологий. Чем, кстати, Россия сейчас и занимается. Хочется думать, что в Китае, кажется, тоже поняли, что лучше выстраивать совместные проекты, чем просто копировать российские самолеты и ракеты [6].

Описанные случаи свидетельствуют о все той же проблеме: оборонная промышленность Китая развивается по пути заимствования чужих технологий посредством либо воровства, либо копирования лицензионных изделий. Справедливости ради, необходимо указать, что в КНР истинно государственный подход позволяет весьма экономично использовать скопированные научно-технические разработки: Китай производил и по возможности развивал образцы российских вооружений всех видов – стрелковое оружие, минометы, артиллерийские системы, бронированные боевые машины, включая танки, системы ПВО и даже летательные аппараты, вплоть до дальних бомбардировщиков-ракетоносцев Ту-16, которые под индексом Н-6, пройдя глубокую модернизацию, составляют основу дальней авиации Китая и сегодня (в России самолеты Ту-16 бесхозно списаны из состава ВВС и сданы в качестве цветного металлолома еще в начале 1990-х гг.).

Причем, вся воспроизведенная китайцами советская техника активно экспортировалась либо в страны третьего мира, не имеющие финансовой возможности приобретать российское вооружение, либо в страны, которые не могли закупать оружие у СССР или Запада по политическим причинам (Албания, Кампучия во времена Пол Пота и др.). Это оружие применялось, в том числе и против самого СССР. К примеру, 90 % стрелкового оружия и минометов, используемых бандами мятежников в ходе конфликта в Афганистане, были произведены в КНР.

По опыту последних международных выставок и салонов вооружений, специалисты разных стран приходят к однозначному выводу – ВПК КНР уже достиг того уровня, при котором может быть и должен быть реализован принцип: «Сначала скопировать, а затем – превзойти» [7, 8].

Несмотря на то, что китайская авиационная промышленность до настоящего времени продолжает практику копирования и дальнейшей модернизации зарубежных образцов АТ, в последние пять-десять лет наметилась тенденция перехода от копирования к



Бомбардировщик Н-6М – глубоко модернизированный советский Ту-16. Внешне, по сравнению с предшественником, Н-6 отличает увеличенный обтекатель антенны носовой РЛС и воздухозаборники двигателей, что говорит об установке более совершенного оборудования и агрегатов. Может нести крылатые ракеты, аналогичные по характеристикам российским Х-55

заимствованию конструкторских идей по созданию современных образцов авиатехники, что подтверждает намерение КНР постепенно формировать национальную конструкторскую школу. При условии сохранения существующих темпов развития боевой авиации Китая, в среднесрочной перспективе стоит ожидать появления не только нового мощного конкурента, способного диктовать свои условия на мировом рынке авиастроения, но и возможного лидера в этой области [9].

Многие специалисты высказывают беспокойство, что, продавая современное оружие Пекину, Москва совершает стратегическую ошибку, повышая вероятность встречи со своим собственным вооружением в обстановке потенциального конфликта. Однако большую важность имеет и политико-дипломатический аспект. Россия пытается закрепить Китай как военно-стратегического и политического союзника. Политике санкций со стороны Европы и США противопоставляется поворот на Восток – дружба с Китаем, отношения с БРИКС, с Индией. Не нужно забывать, что в конце 1990-х – начале 2000-х гг. китайские заказы спасли заводы авиационного объединения Комсомольска-на-Амуре.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Военно-техническое сотрудничество России и Китая [Электронный ресурс]. URL: <http://tass.ru/info/2454199> (дата обращения: 14.07.2016).
2. В Китае разработали аналог российского истребителя Су-35 [Электронный ресурс] // Военно-промышленный курьер. 2015. № 2 (568) URL: <http://vpk-news.ru/articles/23466> (дата обращения: 04.08.2015).
3. Карпенко А.В. ВТС КНР и РФ [Электронный ресурс] // Невский бастион. URL: <http://nevskii-bastion.ru/jl-8k-8-karakorum> (дата обращения: 10.10.2015).
4. Ильин В. Авиация великого соседа. J-10 // Вестник Авиации и космонавтики. 1999. № 10. С. 25–27.
5. Сарбашева А. Поднебесный контрафакт. Китай продолжает развитие военной технологии своими традиционными способами [Электронный ресурс] // Силовые структуры. URL: <https://lenta.ru/articles/2015/10/29/reverseengineering/> (дата обращения: 18.04.2016).



6. Милованова Л., Федюшко Д. Скопировать, затем превзойти. Именно этим путем идет сегодня китайская «оборонка» [Электронный ресурс] // Военно-промышленный курьер. 2014. № 45 (563). URL: <http://vpk-news.ru/articles/22943> (дата обращения: 6.12.2014).
7. Моисеев С. Высокоточное оружие класса «воздух-поверхность ВВС Китая // Авиация и космонавтика. 2008. № 4. С. 28–34.
8. Растренин О. Высокоточное оружие класса «воздух-поверхность» ВВС КНР [Электронный ресурс]. URL: <http://milita.jofo.ru/301691.html>. (дата обращения: 10.06.2015).
9. Китай предлагает России электронику в обмен на ракетные двигатели [Электронный ресурс] // Инфромагентство «Военное РФ». URL: <http://военное.рф/2016/Китай9> (дата обращения: 19.04.2016).

BIBLIOGRAPHY

1. Military-technical cooperation between Russia and China [Electronic resource]. URL: <http://tass.ru/info/2454199> (accessed 14.07.2016).
2. China has developed an analogue of the Russian Su-35 [Electronic resource] // Military-Industrial Courier. 2015. № 2 (568). URL: <http://vpk-news.ru/articles/23466> (accessed 04.08.2015).
3. Karpenko A.V. MTC China and Russia [Electronic resource] // Nevsky Bastion // URL: <http://nevskii-bastion.ru/jl-8k-8-karakorum/> (accessed 10.10.2015).
4. Ilyin great neighbor Aviation / J-10 // Bulletin of Aviation and Space. 1999. № 10. С. 25-27.
5. Sarbasheva A. Podnebesny counterfeit. China continues to develop military technology for its traditional methods [Electronic resource] // Power structures. URL: <https://lenta.ru/articles/2015/10/29/reverseengineering/> (accessed 18.04.2016).
6. Milovanova L. Fedyushka D. Copy, and then surpass. It is in this way is now Chinese «defense industry» [Electronic resource] // Military-Industrial Courier. 2014. № 45 (563). URL: <http://vpk-news.ru/articles/22943> (accessed 12.06.2014).
7. Moiseev S. Precision weapons class «air-surface» Air China // Aerospace. 2008. № 4. P. 28-34.
8. Rastrenin O. Precision weapon class «air-surface» Air China [Electronic resource] // URL: <http://milita.jofo.ru/301691.html>. (accessed 10.06.2015).
9. China offers Russia electronics in exchange for rocket engines [Electronic resource] // News agency «Russian military». URL: <http://военное.рф/2016/Китай9> (accessed 19.04.2016).

© Гагин В.В., 2017

Гагин Владимир Владимирович, кандидат исторических наук, научный сотрудник научно-исследовательского центра (проблем применения, обеспечения и управления авиацией Военно-воздушных сил), Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил «Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж), Россия, 394064, г. Воронеж, ул. Старых Большевиков, 54А, vaiu@mil.ru