

Тетяна БРЕЖНЄВА,
к.і.н., с.н.с, доцент кафедри міжнародних
відносин та туризму ДДУВС

ПРІОРИТЕТНІ ЕЛЕМЕНТИ ПОТЕНЦІАЛУ НАТО: СТРАТЕГІЧНІ АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ ТА РОЛЬ УКРАЇНИ

Необхідність трансформуватись відповідно до викликів, усвідомлювати ризики й протистояти загрозам, вибудувана роками досвіду та гнучкістю стратегій, підтримує життєздатність НАТО й дозволяє ефективно виконувати фундаментальні завдання з колективної оборони, кризового менеджменту та кооперативної безпеки.

Важливою передумовою проведення та належного виконання операцій є забезпечення потенціалу зі стратегічних авіаперевезень, що дозволяє здійснювати оперативну передислокацію сил, техніки, життєво необхідних вантажів в умовах пандемії COVID-19, на стратегічні відстані. В рамках трансформаційних процесів з 2002 р. країни-члени за активної участі країн-партнерів об'єднують свої ресурси шляхом укладання комерційних домовленостей або проведення закупівель з метою отримання можливостей використання додаткових засобів транспортування для швидкої передислокації сил, техніки та ресурсів.

В сфері стратегічних авіаперевезень існують дві ініціативи: початково - Тимчасове рішення зі стратегічних авіаперевезень (Strategic Airlift Interim Solution (SALIS) initiative) відтепер – Міжнародна програма зі стратегічних авіаперевезень (Strategic Airlift International Solution (SALIS) programme) та Сили стратегічних авіаперевезень (Strategic Airlift Capability (SAC)).

Лист про наміри щодо стратегічних авіаперевезень (за участю 11 країн) був підписаний під час сесії Північноатлантичної ради (ПАР) на рівні міністрів оборони в червні 2003 р. [4]. Тільки в січні 2006 р. був укладений контракт між 15 країнами-членами НАТО та «Ruslan SALIS GmbH» (Лейпциг, ФРН) - спільним підприємством російської компанії «Волга-Дніпро» та КБ Антонова. Хоча початково мова йшла тільки про українські літаки, бюрократичні і політичні перепони призвели до іншого рішення. В березні 2006 р. до угоди приєдналась Швеція й контракт вступив в силу на 3-річний термін, з метою забезпечення стратегічних авіаперевезень, поки не вдасться знайти довгострокове рішення щодо закупівель. Строк дії контракту був неодноразово пролонгований, й тим часом до нього приєднались Фінляндія та Польща. В 2012 р. був укладений новий дворічний контракт на 2013-2014 рр. Країни брали на себе зобов'язання використовувати літаки протягом не менше 2000 годин польотного часу в 2013 р. та 2450 годин - 2014 р [7].

НАТО використовувала літаки Ан-124-100 для перевезення військ до Афганістану і назад, особливо під час остаточного виведення сил; доставки

допомоги жертвам землетрусу в Пакистані 2005 р.; перекидання миротворців Африканського Союзу до Дарфуру і з нього.

Наприкінці 2016 р. країни SALIS підписали Меморандум про взаєморозуміння, яким впроваджувалась Міжнародна програма забезпечення стратегічних авіап перевезень (Strategic Airlift International Solution) й складався консорціум з 10 країн - Бельгія, Чехія, Франція, Німеччина, Угорщина, Люксембург, Норвегія, Польща, Словаччина та Словенія. У грудні 2016 р. Агенція НАТО з підтримки та постачання (NATO Support and Procurement Agency – NSPA) уклала два контракти з компаніями Antonov SALIS GmbH та Ruslan SALIS GmbH, термін дії яких закінчився 31 грудня 2018 року.

З січня 2019 року компанія Antonov Logistics Salis є єдиним підрядником, який надає гарантований доступ до стратегічних можливостей авіап перевезення діючим дев'ятьма країнами-учасницями. У грудні 2018 року Агенція НАТО з підтримки та постачання підписала контракт з компанією Antonov Logistics Salis. Відповідно до цього контракту, країнам-учасницям SALIS надається забезпечений доступ до можливостей стратегічного авіап перевезення негабаритних вантажів на основі узгодженої квоти польотних годин на рік. Контракт діє до 2021 року з можливістю продовження угоди ще на п'ять років. Він передбачає гарантовану наявність певної кількості (більше 5) літаків Ан-124 протягом 72 годин, а також додаткового літака Ан-124 протягом 6 або 9 днів від виклику. Додаткові типи літаків, Іл-76 та Ан-225, Ан-22, також включені в договір, але їх використання залежить від наявності.

У вересні 2019 р. в аеропорту Antonov Logistics Salis Лейпциг/Галле відкриттям нової бази операцій SALIS було відзначено досягнення повної оперативної спроможності за проектом. База підтримує експлуатацію та обслуговування літаків Ан-124, які використовуються для операцій НАТО / ЄС та національних місій проекту SALIS. [5].

На даний час в рамках Міжнародної програми забезпечення стратегічних авіап перевезень діє багатонаціональний консорціум з 9 країн (Бельгія, Чехія, Франція, Німеччина, Угорщина, Норвегія, Польща, Словаччина та Словенія). За контрактом два літака Ан-124-100 беруться в повну оренду, ще два на умовах попередження за шість днів і ще два на умовах попередження за дев'ять днів. Країни консорціуму взяли на себе зобов'язання використовувати літак протягом мінімум 1600 польотних годин на рік. У 2019 році за контрактом SALIS було передбачено 1900 польотних годин [7]. Агенція НАТО з підтримки та постачання керує контрактом від імені країн.

Координацію в сфері перевезень та транспортування здійснює Європейський центр координації перевезень (Movement Coordination Centre Europe), створений в липні 2007 р. й розташований на авіабазі Ейндховен в Нідерландах. Центр координує між країнами-учасницями можливості стратегічних перевезень, сухопутних перевезень, а також діяльність із дозавправлення літаків у повітрі з метою найбільш ефективного й раціонального використання національних ресурсів та підтримки під час виконання операцій під прово-

дом НАТО або ЄС з розгортання й виведення військ [1].

Друга угода – створення Сил стратегічних авіапереvezень (Strategic Airlift Capability, SAC) – бере свій початок з вересня 2006 р., коли був підписаний Лист про наміри та розпочались переговори стосовно укладання контракту з 13 країнами-членами НАТО. Згодом до консорціуму приєдналися Фінляндія та Швеція, а участь країн НАТО обмежилась 10 членами. У червні 2007 року ПАР затвердила Статут організації з виробництва і логістики НАТО (Charter of a NATO Production and Logistics Organisation), яким було започатковано Організацію з менеджменту авіапереvezень НАТО (NATO Airlift Management Organisation) [8]. Статут набув чинності з моменту підписання Меморандуму про взаєморозуміння й схвалення ПАР у вересні 2008 р. Статут уповноважив також створення Агенції НАТО з менеджменту авіапереvezень (NATO Airlift Management Agency) змістом діяльності якої було придбання, управління та підтримка авіапереvezень. У липні 2012 р., відповідно до рішень щодо реформування агентств НАТО, Організація з виробництва і логістики НАТО й Агенція НАТО з менеджменту авіапереvezень увійшли в склад Агенції НАТО з підтримки та постачання [9].

Ініціатива створення Сил стратегічних авіапереvezень спрямована на забезпечення країнами-членами та країнами-партнерами НАТО доступу до стратегічних авіапереvezень через закупівлі певної кількості транспортних літаків Boeing C-17 – стратегічного транспортного літака, здатного перевозити 77 тис. кілограмів вантажу на відстань у 4450 кілометрів і діяти у складних умовах. Ці літаки будуть оснащені за тими ж самими загальним стандартами, що й літаки Boeing C-17, які використовують ВПС США і Королівські ВПС Великої Британії, зокрема засобами виконання нічних польотів та заправки у повітрі. Екіпажі й технічний персонал надаються країнами-учасницями і підготовлені для відповідних узгоджених країнами місій і стандартів. Ці літаки використовуються країнами для своїх потреб у авіапереvezеннях, які можуть бути як виключно національними, так і такими, що виконуються в інтересах операцій НАТО, ООН, ЄС чи заради інших міжнародних потреб, таких як гуманітарні авіапереvezення, допомога постраждалим від катастроф, реагування на пандемію, якщо країна прийме таке рішення. Три літаки Boeing C-17 були придбані протягом 2009 р., та стали основою Авіакрила важкої транспортної авіації (Heavy Airlift Wing (HAW)), дислокованого на авіабазі Папа в Угорщині та укомплектоване міжнародними екіпажами, відрядженими країнами-учасницям.

Сили стратегічних авіапереvezень мали стати значним кроком уперед щодо здатності країн НАТО реагувати на критичний дефіцит сил і засобів Альянсу й поступово замінити засоби, що надавались за угодою SALIS. Протягом часу Силами стратегічних авіапереvezень здійснювалась підтримка таких операцій як МССБ, КФОР, «Unified Protector» в Лівії, гуманітарні місії на Гаїті і в Пакистані, перекидання африканських миротворців, допомога польським високопосадовцям після авіакатастрофи в Росії, гуманітарні польоти

для надання допомоги жертвам Барбадосу та Гвадалупе після урагану Ірма [7]. Окрім Сил стратегічних авіап перевезень існують національні програми закупівель, орієнтовані на поліпшення можливостей авіап перевезень, у тому числі придбання 7 країнами НАТО до 180 літаків А400М, а також придбання Канадою, Великою Британією та США літаків Boeing С-17 для використання на національному рівні.

Багатонаціональна керівна Рада щодо потенціалу авіап перевезень (Multinational SAC Steering Board) несе загальну відповідальність за спрямованість та нагляд за програмою і формулює потреби. Програма менеджменту авіап перевезень НАТО (NATO Airlift Management Programme) забезпечує адміністративну підтримку Авіакрила важкої транспортної авіації на авіабазі Папа [9].

Отже, стратегічні авіап перевезення НАТО здійснюються за допомогою двох угод: Міжнародної програми забезпечення стратегічних авіап перевезень (SALIS), яка планувалась як тимчасове рішення щодо наявності потенціалу НАТО в цій сфері, й Силами стратегічних авіап перевезень (SAC), які мали замінити SALIS, але цього поки що не відбулось, оскільки в рамках SALIS українські літаки виконують життєво важливі місії.

З початком пандемії COVID-19 стратегічні авіап перевезення набули надзвичайно важливого сенсу й активно задіяні у подоланні кризи, зокрема для імпорту авіавантажів медичного призначення: масок, хірургічних рукавичок, захисних костюмів, обладнання. На даний час разом за двома угодами виконано 14 місій. Українськими літаками АН-124 в рамках SALIS перевозяться тони медичних матеріалів, препаратів, спецодягу, медичного обладнання до Чехії, Польщі, Словаччини, Німеччини. Перший раз місії реагування на COVID-19 27 квітня 2020 р. був задіяний найбільший і найважчий вантажний літак у світі український АН-225 «Мрія», який доставив 10 мільйонів захисних масок в Німеччину. Силами стратегічних авіап перевезень літаками Boeing С-17 також здійснено 6 місій з 25 березня 2020 р.. Загалом майже 250 тонн медичних матеріалів, включаючи маски, рукавички, засоби індивідуального захисту та апарати штучної вентиляції легень було доставлено до Румунії, Нідерландів, країн Карибського басейну, Болгарії та Угорщини [3].

Агенція НАТО з підтримки та постачання, поряд із Євроатлантичним координаційним центром НАТО з реагування на природні лиха та катастрофи (EADRCC), відіграє провідну роль у реагуванні на кризу пандемії COVID-19, керуючи стратегічними авіап перевезеннями, забезпечуючи логістичну підтримку та організовуючи перевезення важливих матеріалів, обладнання державам-членам Альянсу, партнерам та іншим міжнародним організаціям. Наприклад, Агенція допомогла Люксембургу збільшити місткість лікарень, надавши польові лікарняні намети, і мобілізувала обладнання менше ніж за 24 години [2].

НАТО реагує на пандемію COVID-19, продовжуючи забезпечувати надійне, ефективне стримування та оборону, здійснює підтримку під час цієї пандемії через різні механізми взаємодії НАТО, а також на двосторонніх

засадах. Проте, цінність стратегічних авіаперевезень полягає не тільки в пос-тачанні, але й зміцнює єдність Альянсу у реагуванні на кризу. Країни НАТО використовують свої польотні години та економію масштабу, які забезпечу-ються ефектом багатонаціональної кооперації в сфері стратегічних авіапере-везень. Крім того, в той час як комерційні авіакомпанії можуть мати обме-ження як у пропускній спроможності, так і в рентабельності, військові авіа-перевезення та багатонаціональна співпраця гарантують, що країни отриму-ють необхідний вантаж з будь-якої точки світу в умовах кризи. Вагома участь України в котрій раз підтверджує, що Україна є надійним партнером НАТО й практичним контрибутором безпеки.

Стратегічні авіаперевезення є прикладом дієвості трансформаційних процесів в НАТО, всебічної задіяності країн-партнерів, навіть (як Україна) вагоміше, ніж країни-члени у реагуванні на кризу. Пандемія COVID-19 – но-вий кризовий виклик, який тягне особливі наслідки як для трансатлантичної безпеки взагалі, так і військових операцій зокрема. НАТО доведеться адапту-вати операції та місії у зв'язку з розширенням спектру загроз. Також Альянс має зробити висновки з нинішньої кризи, щоб найкраще підготуватися до наступних надзвичайних ситуацій та оцінити внесок країн.

1. Movement Coordination Centre Europe //MCCE official web-site [Електронний ре-сурс]. — Режим доступу: <http://mcce-mil.com/inland-surface-transport/>
2. NATO's Response to the COVID-19 Pandemic //NATO official web-site [Електрон-ний ресурс]. — Режим доступу: https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2020/4/pdf/200401-factsheet-COVID-19_en.pdf
3. Nato Support and Procurument Agency // NSPA official web-site [Електронний ре-сурс]. — Режим доступу: <https://www.nspa.nato.int/>
4. Opening statement by NATO Secretary General Lord Robertson. Meeting of the North Atlantic Council in Defense Ministers session. – Brussels. – 12 June 2003 //NATO official web-site [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.nato.int/docu/speech/2003/s030612b.htm>
5. Official inauguration of SALIS Base-of-Operations on September 2019 [Електрон-ний ресурс]. — Режим доступу: <https://www.nspa.nato.int/en/news/news-20191007-9.htm>
6. Strategic Airlift Interim Solution //NATO official web-site [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_50106.htm
7. Strategic Airlift //NATO official web-site [Електронний ресурс]. — Режим досту-пу: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_50107.htm?selectedLocale=en
8. Strategic Airlift Capability (SAC) - Initiative Adoption of the NAMO charter //NATO official web-site [Електронний ресурс]. — Режим доступу: https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_56625.htm
9. Strategic Airlift Capability //SAC official web-site [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://www.sacprogram.org/en/Pages/default.aspx>