

ウクライナ情勢と中国大型軍用輸送機の開発

漢和防務評論 20040523 (抄訳)

阿部信行

(訳者コメント)

ウクライナ情勢が悪化するに従って、ロシアとウクライナが共同開発した Y-70 型輸送機の去就が危うくなっています。

ロシアとウクライナの関係は政治面だけでなく航空機工業にも強い影響を及ぼしていたのです。ロシアの航空機工業にも大きな痛手があるはずです。

漢和防務評論に関連記事がありましたので紹介します。

KDR モスクワ特電：

ウクライナ情勢の悪化は、ウクライナとロシア共同製作の大型輸送機市場に混乱の度を高めており、中国の新型輸送機の生産と輸出に如何なる影響があるのか研究する価値がある。ロシアとウクライナの関係が低迷しているため、現在すでにアントノフ社が設計、生産中の AN-70 大型輸送機の将来が未知数となった。ウクライナ空軍は、AN-70 を購入する資金はなく、現在原型機を 2 機保有しているのみである。モスクワの軍事航空界の消息筋は、ロシアが AN-70 開発計画から撤退し、IL-476 のみになる可能性があることを何度も述べた。ロシア空軍は、2012 年の段階で AN-70 を 60 機購入する意向を示していた。現段階では撤退を表明していないが、一旦ロシアが購入を取り消すと、この輸送機は完全に消滅する可能性がある。

ロシアにおいては、IL-476 の開発はウクライナ情勢の影響を受けない。ロシア空軍はすでに 39 機の IL-476 を購入しており、今年も 3 機獲得する予定である。しかしロシアの軍用輸送機及び旅客機製造工業に大きな問題が浮上してきている。それは、元 CIS 国家群は、逐次西方に傾斜しており、今のところロシアが生産している新時代の IL-476 及びスホーイ・スーパージェット-100 型旅客機を全く注文していないことである。例えば、ロシア聯合航空機集団は、当初スーパージェット-100 は少なくとも 800 機の注文があると予測していた。その中の大部分はウクライナ、白ロシア等の元 CIS 国家からの注文のはずであった。しかし現在獲得した注文は約 110 機で、ウクライナ、白ロシアの注文は無かった。IL-476 は、本来 IL-76 につながる軍用輸送機であり、今年、元 CIS 国家から来るはずであった大量の意向性注文と一体のものであった。しかし 2014 年になっても注文は来なかった。ロシアの初期の計画では IL-476 を 50 機輸出することになっていた。IL-476 の搭載量は、IL-76 の 40 トンから 52 トンに増加している。

中国の Y-20 輸送機は現在試験飛行を集中して行っている。2014 年 2 月、Y-20 の主任設計師 YANG CHANGHONG は、Y-20 の最大積載量は推測では 66 トン、最大離陸重量は 220 トンであると述べた。この設計師は、推測の根拠を示さなかった。搭載燃料を減らし、航続距離を短くすれば、IL-476 と同様に最大積載量 66 トンを確保することはできるのだろう。開発のスピードは、Y-20 は IL-476 に比べると遅い。最も楽観的な推測を行ったとしても、全ての試験飛行を完了するにはあと 3 年は必要だ。すなわち 2016 年に試験飛行が完了し 2020 年に生産が開始される。これは第一次の設計、製造であり、この時間表通りにはいかない可能性がある。当然 IL-476 は改良型の輸送機であり、一方の Y-20 は全て新型である。したがって今後 20 年を見通せば、ウクライナとロシアの共同研究による Y-70 が順調に行かなくなれば、西側に対抗する東側色彩の軍用輸送機は、IL-476 と Y-20 だけになる。潜在的市場としては、現在 IL-76 を使用している国々での合計 800 機が対象となる。しかし Y-20 が輸出出来るかどうか、数はどのくらいか？全ては中国国産エンジンにかかっている。

もし量産型 Y-20 のエンジンが依然として D-30 型を使用するのであれば、大規模輸出は不可能だ。ロシアは、IL-476 の競争相手となる Y-20 にエンジンを提供することはない。

その他、D-30 エンジンの性能は陳腐化し燃料消費量が大きく、新時代の輸送機のエンジンとしては最良の選択ではない。たとえ輸出する場合でも、価格を相当引き下げなければ、諸外国は買ってはくれない。したがって Y-20 が大量輸出ができるかどうかは J-10B 型戦闘機の状況と似ている。しかし前者は 4 発のエンジン搭載であり、後者は単発エンジン機なので条件は異なるかもしれない。

以上