

An-70 w 40% z Kazania

#Lotnictwo wojskowe #Przemysł zbrojeniowy 29 lipca 2012

Pierwszy samolot transportowy An-70 ma powstać w KAPO w Kazaniu w 2016 - 2 lata później niż przewidywał dotychczasowy plan. Inwestycja ma kosztować 12 mld rubli.

Prezes GP Antonow, Dmitrij Kiwa prezentuje model An-70 władzom Republiki Tatarstan,

O opóźnieniu programu uruchomienia produkcji wojskowego samolotu transportowego An-70 w Kazaniu informuje BIZNES Online. Po raz pierwszy oficjalnie o decyzji dotyczącej wytwarzania ukraińskiej konstrukcji przez OAO KAPO im. Gorbunowa poinformował premier Dmitrij Miedwiediew 9 czerwca podczas wizyty w Kazaniu. Zapowiedział powstanie niezależnej wytwórni, którą projektuje ZAO Kazanskij GiproNIlawiaprom.

Warto przypomnieć, że władze rosyjskie już wiele razy próbowały uruchomić na terytorium FR produkcję An-70. Pierwotnie planowano, że wytwarzaniem ukraińskiego samolotu zajmie się OAO Awiakor w Samarze, później wskazywano ZOA Awiastar-SP z Ulianowska. Pod uwagę brano także OAO WASO w Woroneżu. Ostatecznie jednak wybrano Kazań.

Program modernizacji sił zbrojnych FR do 2020 przewiduje zakup 60 An-70 ([An-70 dla WWS](#), 2012-06-01). Minister obrony Anatolij Sierdiukow zapowiadał, że pierwsze samoloty trafią do odbiorcy w 2015, ale za bardziej realny uznawano 2016. Inwestycje w Kazaniu miały pochłonąć 19 mld rubli, przynosząc 2,5 tysiąca miejsc pracy. Teraz okazuje się, że koszty zmniejszono do 12 mld rubli, a termin zmontowania pierwszego samolotu zaplanowano na koniec 2016.

Zmniejszenie kosztów inwestycji udało się uzyskać dzięki rozkooperowaniu produkcji. Nosowa część kadłuba ma powstawać w Nowosybirsku, pokrywy w Ulianowsku, a struktury kompozytowe w Woroneżu. Skrzydła będą sprowadzane z Ukrainy. W Kazaniu produkcja ma odbywać się w sześciu halach, w tym w nowej lakierni. Zatrudnienie znajdzie blisko półtora tysiąca pracowników, w tym ponad 200 inżynierów. Udział kazańskiej wytwórni w produkcji An-70 dla WWS FR jest szacowany na 40%.

Obecnie trwa transferowanie papierowej dokumentacji samolotu, powstałej ćwierć wieku temu, na wersję cyfrową. Ma to kosztować stronę rosyjską 2 mld rubli i potrwać łącznie 2 lata. Zaangażowano do tego około tysiąca ludzi, głównie z Kazania (z KB Tupolewa). Udział rosyjski w ucyfrowieniu dokumentacji jest szacowany na 55%.

An-70 jest produkowany w niewielkich ilościach przez zakłady Antonowa w Kijowie. Decyzja o dalszym realizowaniu programu wspólnie z Rosjanami zapadła w sierpniu 2009. Obie strony są zainteresowane nie tylko zakupem, ale też eksportem An-70. Ukraińsko-rosyjski samolot ma konkutować z europejskim Airbus Military A400M. Ma od niego większe możliwości i jest tańszy w zakupie oraz eksploatacji. Udźwig An-70 wynosi 47 t wobec 37 t A400M, a pojemność kabiny transportowej wynosi 425 m³ wobec 340 m³. Trudniej jest porównać ceny obu samolotów, ale według dostępnych danych A400M kosztuje obecnie 145 mln Euro, a An-70 jest oferowany za jedynie 67 mln USD (54 mln Euro) - blisko trzykrotnie mniej.

Rosja i Ukraina uzgadniają jeszcze warunki produkcji silników do An-70, D-27. Został on skonstruowany przez biuro progres z Zaporozża, a jego producentem na Ukrainie jest Motor Sicz ([FR zamówiła w Motor-Sicz silniki za 1,2 mld USD](#), 2011-11-14). W Rosji powstała specjalna spółka korporacji Iwczenko Progress i NPCG Salut, co ogłoszono w czasie wystawy Dwigateli-2012 w Moskwie. Strony mają w niej po 50%. Spółka będzie dostarczać wspólnie produkowane silniki i zajmować się obsługą na rzecz rosyjskiego Ministerstwa Obrony. Rosjanie liczą na bezpłatne przekazanie spółce praw do silnika, co znacznie powinno obniżyć jego cenę w produkcji seryjnej.



Prezes GP Antonow, Dmitrij Kiwa prezentuje model An-70 władzom Republiki Tatarstan, w której znajduje się OAO KAPO im. Gorbunowa w Kazaniu. Rok 2010 / Zdjęcie: BIZNES Online

O opóźnieniu programu uruchomienia produkcji wojskowego samolotu transportowego An-70 w Kazaniu informuje BIZNES Online. Po raz pierwszy oficjalnie o decyzji dotyczącej wytwarzania ukraińskiej konstrukcji przez OAO KAPO im. Gorbunowa poinformował premier Dmitrij Miedwiediew 9 czerwca podczas wizyty w Kazaniu. Zapowiedział powstanie niezależnej wytwórni, którą projektuje ZAO Kazanskij Gipronllawiaprom.

Warto przypomnieć, że władze rosyjskie już wiele razy próbowały uruchomić na terytorium FR produkcję An-70. Pierwotnie planowano, że wytwarzaniem ukraińskiego samolotu zajmie się OAO Awiakor w Samarze, później wskazywano ZOA Awiastar-SP z Ulianowska. Pod uwagę brano także OAO WASO w Woroneżu. Ostatecznie jednak wybrano Kazań.

Program modernizacji sił zbrojnych FR do 2020 przewiduje zakup 60 An-70 ([An-70 dla WWS, 2012-06-01](#)). Minister obrony Anatolij Sierdiukow zapowiadał, że pierwsze samoloty trafią do odbiorcy w 2015, ale za bardziej realny uznawano 2016. Inwestycje w Kazaniu miały pochłonąć 19 mld rubli, przynosząc 2,5 tysiąca miejsc pracy. Teraz okazuje się, że koszty zmniejszono do 12 mld rubli, a termin zmontowania pierwszego samolotu zaplanowano na koniec 2016.

Zmniejszenie kosztów inwestycji udało się uzyskać dzięki rozkooperowaniu produkcji. Nosowa część kadłuba ma powstawać w Nowosybirsku, pokrywy w Ulianowsku, a struktury kompozytowe w Woroneżu. Skrzydła będą sprowadzane z Ukrainy. W Kazaniu produkcja ma odbywać się w sześciu halach, w tym w nowej lakierni. Zatrudnienie znajdzie blisko półtora tysiąca pracowników, w tym ponad 200 inżynierów. Udział kazańskiej wytwórni w produkcji An-70 dla WWS FR jest szacowany na 40%.

Obecnie trwa transferowanie papierowej dokumentacji samolotu, powstałej ćwierć wieku temu, na wersję cyfrową. Ma to kosztować stronę rosyjską 2 mld rubli i potrwać łącznie 2 lata. Zaangażowano do tego około tysiąca ludzi, głównie z Kazania (z KB Tupolewa). Udział rosyjski w ucyfrowieniu dokumentacji jest szacowany na 55%.

An-70 jest produkowany w niewielkich ilościach przez zakłady Antonowa w Kijowie. Decyzja o dalszym realizowaniu programu wspólnie z Rosjanami zapadła w sierpniu 2009. Obie strony są zainteresowane nie tylko zakupem, ale też eksportem An-70. Ukraińsko-rosyjski samolot ma konkurować z europejskim Airbus Military A400M. Ma od niego większe możliwości i jest tańszy w zakupie oraz eksploatacji. Udźwig An-70 wynosi 47 t wobec 37 t A400M, a pojemność kabiny transportowej wynosi 425 m³ wobec 340 m³. Trudniej jest porównać ceny obu samolotów, ale według dostępnych danych A400M kosztuje obecnie 145 mln Euro, a An-70 jest oferowany za jedynie 67 mln USD (54 mln Euro) - blisko trzykrotnie mniej.

Rosja i Ukraina uzgadniają jeszcze warunki produkcji silników do An-70, D-27. Został on skonstruowany przez biuro progres z Zaporozża, a jego producentem na Ukrainie jest Motor Sicz ([FR zamówiła w Motor-Sicz silniki za 1,2 mld USD, 2011-11-14](#)). W Rosji powstała specjalna spółka korporacji Iwczenko Progress i NPCG Salut, co ogłoszono w czasie wystawy Dwigateli-2012 w Moskwie. Strony mają w niej po 50%. Spółka będzie dostarczać wspólnie produkowane silniki i zajmować się obsługą na rzecz rosyjskiego Ministerstwa Obrony. Rosjanie liczą na bezpłatne przekazanie spółce praw do silnika, co znacznie powinno obniżyć jego cenę w produkcji seryjnej.

Powiązane wiadomości

[An-70 w 40% z Kazania \(2012-07-29\)](#)

[FR zamówiła w Motor-Sicz silniki za 1,2 mld USD \(2011-11-14\)](#)

[Więcej rosyjskich śmigłowców \(2010-03-02\)](#)

[64 nowe śmigłowce \(2009-11-02\)](#)

[Ka-62 z silnikami Turbomeca \(2011-04-27\)](#)

[Wypadek Ka-60 \(2010-06-23\)](#)

[ChRL kupiła 250 silników AI-222-25F \(2011-07-18\)](#)

[Produkcja L-15 na Ukrainie? \(2009-01-17\)](#)

[Początek produkcji L-15 \(2010-08-20\)](#)

[Motor-Sicz inwestuje na Białorusi \(2011-11-05\)](#)

[Ukraina chce produkować śmigłowce \(2011-05-04\)](#)

[Oblot Mi-2MSB2 w październiku \(2011-08-29\)](#)

[An-70 dla WWS \(2012-06-01\)](#)

[20 Rusłanów dla WWS do 2020 \(2009-12-25\)](#)

[Zakupy An-70 w 2012-2013? \(2011-06-02\)](#)

[Bez pieniędzy na An-70, Mi-24 i korwetę \(2010-11-17\)](#)