



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ РОЗПОРЯДЖЕННЯ

від 10 травня 2018 р. № 429-р
Київ

Деякі питання вітчизняного авіабудування

{Із змінами, внесеними згідно з Розпорядженням КМ
№ 851-р від 08.07.2020}

{У тексті Розпорядження цифри “2022” замінено цифрами “2030” згідно з Розпорядженням КМ [№ 851-р від 08.07.2020](#)}

1. Схвалити Стратегію відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року, що додається.

2. Затвердити план заходів щодо реалізації Стратегії відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року, що додається.

3. Міністерствам, іншим центральним органам виконавчої влади, відповідальним за виконання плану заходів щодо реалізації Стратегії відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року, подавати щороку до 1 березня Міністерству розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства інформацію про стан його виконання для узагальнення та подання до 1 квітня Кабінетові Міністрів України звіту про хід реалізації зазначеної Стратегії.

{Пункт 3 із змінами, внесеними згідно з Розпорядженням КМ [№ 851-р від 08.07.2020](#)}

4. Визнати такими, що втратили чинність:

розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2008 р. № 1656 “Про схвалення Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року” (Офіційний вісник України, 2009 р., № 1, ст. 19);

розпорядження Кабінету Міністрів України від 1 липня 2009 р. № 734 “Про доповнення Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року” (Офіційний вісник України, 2009 р., № 51, ст. 1757).

Прем'єр-міністр України

В.ГРОЙСМАН

СХВАЛЕНО
розпорядженням Кабінету Міністрів України
від 10 травня 2018 р. № 429-р

СТРАТЕГІЯ **відродження вітчизняного авіабудування на період до** **2030 року**

{Назва Стратегії із змінами, внесеними згідно з Розпорядженням КМ [№ 851-р від 08.07.2020](#)}

Загальна частина

Україна належить до небагатьох країн світу, що володіють повним циклом створення авіаційної техніки, і займає провідне місце на світовому ринку в секторі розроблення і виробництва транспортної та регіональної пасажирської авіації. Існуючий потенціал авіаційної промисловості України є достатнім для збільшення номенклатури та обсягів розроблення і виробництва авіаційної техніки, зокрема регіональних пасажирських і транспортних літаків, авіаційних двигунів та агрегатів, бортового радіоелектронного обладнання, вертольотів, повітряних суден малої авіації та безпілотних повітряних суден.

До отримання незалежності Україна мала розвинуту авіаційну промисловість в складі до 50 підприємств. Тільки на двох серійних літакобудівних підприємствах (Харківському авіаційному виробничому підприємстві та державному підприємстві “Київський авіаційний завод “Авіант”) вироблялося від 150 до 200 літаків Ан-24, Ан-26, Ан-32, Ту-134, їх модифікації щороку.

Із загальної кількості 33 підприємств авіаційної промисловості вісім - дослідно-конструкторські бюро з літакобудування та двигунобудування, які розташовані у м. Києві, Харкові, Запоріжжі, Дніпрі та інших регіонах України.

Авіаційна промисловість України є однією з найбільш наукомістких та капіталомістких галузей машинобудування з тривалим циклом виробництва продукції. Можливість підтримувати і розвивати повномасштабне серійне авіаційне виробництво свідчить про високий технологічний та інноваційний рівень розвитку держави.

За 25 років незалежності створено сім нових типів літаків (Ан-140, Ан-148, Ан-158, Ан-178, Ан-74ТК-300, Ан-38-100, Ан-3Т) та ряд авіаційних двигунів (Д-436 різних модифікацій, АІ-450, АІ-222 та інші), модернізовано 12 типів літаків, сертифіковано згідно з міжнародними нормами 16 типів літаків, отримано 62 сертифікати типу та сертифікати типу по шуму та екології, побудовано 195 серійних, нових та модернізованих літаків.

На сьогодні літаки сімейства Ан експлуатуються у 78 країнах світу, авіаційні двигуни використовуються на літальних апаратах у 105 країнах. Сучасну лінійку літаків становлять літаки Ан-132, Ан-148, Ан-158, Ан-178, Ан-140 та інші. Потреба світового ринку у пасажирських літаках на 50-60 місць до 2030 року сягає 400 одиниць, на 70-90 місць (Ан-148, Ан-158) - 650 одиниць, військово-транспортних літаків до 2035 року - 450-500 одиниць. Водночас протягом 2016 року в Україні не вироблено жодного серійного літака.

Складальні потужності авіабудівних підприємств України дозволяють виробляти до 24 літаків Ан-148 та їх модифікації на рік.

На даний час авіаційна промисловість України має потенційні замовлення на літаки сімейства Ан та передачу технологій для їх виробництва.

Крім того, узагальнені потреби органів виконавчої влади у закупівлі авіаційної техніки на період до 2022 року становлять 23 літаки та 30 вертольотів різних модифікацій, а також понад 200 тактичних безпілотних авіаційних комплексів вітчизняного виробництва.

Літакобудівна промисловість України - одна з пріоритетних галузей національної економіки, що визначено [Законом України](#) “Про розвиток літакобудівної промисловості”.

Водночас авіаційна промисловість України на сьогодні продовжує функціонувати завдяки збереженому науково-технічному, виробничому та інноваційному потенціалу, який підтримується менеджментом підприємств, зокрема шляхом провадження комерційної діяльності.

Нагальною проблемою галузі залишається багаторічний дефіцит фінансових ресурсів для її розвитку та значне звуження потенційних ринків збуту, що призвело до зниження науково-технічного і технологічного потенціалу авіаційної промисловості та її відставання від рівня розвинутих держав, і, як наслідок, відсутність достатнього портфеля замовлень на продукцію авіапідприємств, зокрема на літаки, як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках.

До стримуючих чинників виходу на зовнішні ринки слід віднести:

відсутність у більшості потенційних замовників коштів на пряму закупівлю нових літаків;

відсутність у продавця інших фінансових інструментів для продажу літаків (немає міцної базової лізингової компанії, що спеціалізується на просуванні літаків сімейства Ан на ринок);

відсутність дієвого завершеного механізму експортного кредитування, крім прямого продажу;

відсутність або недостатня державна підтримка експортних контрактів з поставки авіаційної техніки;

розрив усталених коопераційних зв'язків з розроблення і виробництва авіаційної техніки;

відсутність розвинутої мережі сервісних центрів з обслуговування нових літаків сімейства Ан;

відсутність сертифіката Європейського агентства авіаційної безпеки (EASA);

відсутність значного досвіду експлуатації літаків іноземними перевізниками, внаслідок чого існує насторожене ставлення до літаків українського виробництва та домінування у складі літаків устаткування вітчизняного виробництва, незнайомого закордонним експлуатантам.

Дослідження щодо впливу внутрішніх чинників на продаж вітчизняних літаків дає підстави вважати, що можливості завоювання позицій України на світовому авіаційному ринку та її внесок в економіку країни значною мірою залежать від можливостей виробництва та активних дій із сертифікації українських літаків за нормами Європейського агентства авіаційної безпеки (EASA) та будування у регіонах потенційних замовників баз технічного обслуговування вітчизняних літаків.

В умовах адаптації підприємств до ринкових відносин, трансформації відносин власності, кризових соціально-економічних явищ в країні і світі, недостатньої платоспроможності споживачів та обмеженості можливостей щодо залучення інвестицій і довгострокових кредитів з привабливими для підприємств відсотками авіабудівна галузь потребує розв'язання проблеми знаходження джерел фінансування в необхідних обсягах.

Підприємства галузі на даний час перебувають у стані:

значного зменшення доходів у зв'язку із втратою ринку збуту Російської Федерації, дрібносерійного виробництва, обмеженого постачання комплектувальних виробів і матеріалів із Російської Федерації для виробництва літаків Ан-32, Ан-148, Ан-158, Ан-178, Ан-140, Ан-74, низької платоспроможності вітчизняних авіакомпаній, відсутності в державі ефективної системи стимулювання попиту, зокрема сучасної системи лізингу нової вітчизняної авіатехніки і підтримки експорту;

значного збільшення витрат для впровадження програм імпортозаміщення, необхідності адаптації підприємств до вимог європейських стандартів, розгортання серійного виробництва літаків та іншої авіаційної продукції в умовах високої вартості кредитів, складності і тривалості їх отримання державними підприємствами авіабудівної галузі, зокрема отримання державних гарантій для їх залучення, розвитку комплексної системи підтримки замовників і експлуатантів літаків сімейства Ан, що стримує їх продаж, необхідності технічного переоснащення підприємств.

Крім того, відсутність серійного продукту не дає можливості державним підприємствам бути дохідними, і це за наявності інтересу до літаків сімейства Ан з боку замовників.

Динамічному розвитку авіабудування в Україні також заважає зниження рівня використання потенціалу міжнародної виробничої кооперації, як наслідок, серійне виробництво літаків в Україні перетворилося в одиничне, а складальне виробництво стало збитковим. Інфраструктура, технологічне обладнання, методи управління на серійних літакобудівних заводах України не відповідають сучасним ринковим вимогам.

Слід зазначити, що більшість авіабудівних компаній світу на етапах розроблення, підготовки та серійного виробництва літаків користуються державною підтримкою.

Світова практика свідчить, що близько 15 відсотків обсягу коштів, отриманих від реалізованої авіаційної техніки, спрямовується (реінвестується) на розвиток виробництва і створення нових зразків техніки. В Україні цей показник за останні десять років був менш як 3 відсотки.

Основні причини проблем авіабудівної галузі України пов'язані з відсутністю системи дієвих державних преференцій і стимулів для авіабудування, що поглиблюються внаслідок невідповідності структури управління галуззю вимогам міжнародної кооперації та сучасним ринковим умовам.

Мета, пріоритети і строки реалізації Стратегії

Метою реалізації стратегії є відновлення стабільного розвитку авіабудівної галузі та створення умов для формування у 2030 році рентабельного та високотехнологічного виробництва авіаційної техніки, яке спроможне забезпечити поступове збільшення обсягів розроблення, освоєння виробництва та продажу нових конкурентоспроможних моделей серійних, модернізованих пасажирських і транспортних літаків, вертольотів, повітряних суден малої авіації, безпілотних повітряних суден, іншої авіаційної техніки.

{Абзац перший розділу “Мета, пріоритети і строки реалізації Стратегії” із змінами, внесеними згідно з Розпорядженням КМ [№ 851-р від 08.07.2020](#)}

В умовах значного зменшення попиту на традиційних для вітчизняних авіабудівників зовнішніх ринках, посилення конкуренції за доступ до інвестиційних ресурсів і здійснення протекціоністських заходів окремими державами пріоритетом реалізації Стратегії буде створення системи довгострокових стимулів для активізації розвитку галузі.

Стратегія буде реалізовуватися у період до 2030 року.

{Абзац третій розділу “Мета, пріоритети і строки реалізації Стратегії” із змінами, внесеними згідно з Розпорядженням КМ № 851-р від 08.07.2020}

Напрями реалізації Стратегії

Стратегія реалізовуватиметься за такими напрямами:

підтримка національного виробника;

підвищення конкурентоспроможності продукції авіабудування;

здійснення структурних змін, зокрема перетворення та приватизація підприємств, створення інтегрованих структур управління галуззю;

розроблення нових літаків і вертольотів та модернізація існуючих типів пасажирських і транспортних літаків, вертольотів, модернізація існуючих типів авіаційних двигунів та розроблення нових авіаційних двигунів, іншої авіаційної техніки, що користуватиметься попитом на ринку;

реструктуризація, модернізація та технічне переоснащення виробничих потужностей серійних літакобудівних підприємств, центрів базового технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки вітчизняного виробництва;

створення і впровадження в серійне виробництво принципово нових технологій та засобів їх реалізації на підприємствах, які випускають літаки, авіаційні двигуни, агрегати і системи, вуглецеві композитні матеріали, інші зразки і комплектувальні частини авіаційної техніки;

створення сприятливих умов для реалізації виготовленої авіаційної техніки, впровадження ефективних схем її продажу, зокрема з використанням лізингових схем.

Механізм реалізації Стратегії

Реалізація Стратегії буде здійснюватися шляхом виконання [плану заходів з реалізації Стратегії відродження українського авіабудування на період до 2030 року](#).

{Розділ “Механізм реалізації Стратегії” із змінами, внесеними згідно з Розпорядженням КМ № 851-р від 08.07.2020}

Очікувані результати виконання Стратегії

Реалізація Стратегії дозволить:

збільшити випуск літаків, авіаційних двигунів та іншої авіаційної техніки, яка користується попитом на внутрішньому та зовнішньому ринках, та задовольнити потреби держави для забезпечення оборони і безпеки держави, що надасть змогу збільшити спрямування коштів до бюджетів різних рівнів і забезпечити зростання заробітної плати зайнятих у галузі;

здійснити розроблення нових транспортних літаків, вертольотів, безпілотних повітряних суден та модернізацію існуючих пасажирських літаків Ан-140, Ан-148, Ан-158, Ан-178 і транспортних літаків Ан-74, Ан-124 та вертольотів Ми-2, Ми-8;

підвищити якість виробництва авіаційної техніки до рівня провідних світових виробників та покращити систему підтримання льотної придатності повітряних суден вітчизняного виробництва, зокрема шляхом впровадження міжнародних систем сертифікації;

розширити взаємодію держави і приватного бізнесу та створити умови для залучення інвестицій для розвитку галузі;

зберегти не менш як 60000 робочих місць та створити додаткові робочі місця в авіаційній промисловості та суміжних галузях.

Фінансове забезпечення реалізації Стратегії

Фінансове забезпечення реалізації Стратегії здійснюється за рахунок коштів, передбачених у державному бюджеті на відповідний рік виходячи з його можливостей, а також інших джерел, не заборонених законодавством.

ЗАТВЕРДЖЕНО
розпорядженням Кабінету Міністрів
України від 10 травня 2018 р. № 429-р

ПЛАН ЗАХОДІВ щодо реалізації Стратегії відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року

Найменування заходу	Очікуваний результат	Відповідальні за виконання	Строк виконання
Підтримка національного виробника			
1. Вдосконалення процедури отримання дозвільних документів у сфері державного експортного контролю шляхом внесення змін до Закону України від 20 лютого 2003 р. № 549-IV "Про державний контроль за міжнародними передачами товарів військового призначення та подвійного використання"	підвищення конкурентоспроможності продукції вітчизняних підприємств літакобудівної промисловості	Мінекономіки Держекспортконтроль МЗС Міноборони ДКА СБУ (за згодою) МВС Служба зовнішньої розвідки Мінфін	2018 рік
2. Розширення можливостей для участі підприємств літакобудівної промисловості в проектах	-"-	Мінекономіки Мінфін Фонд державного майна	2018-2019 роки

державно-приватного партнерства шляхом внесення змін до [переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію](#), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 грудня 1999 р. № 2293

Державний концерн “Укроборонпром” (за згодою)

Підвищення конкурентоспроможності продукції авіабудування

- | | | | |
|---|--|---|----------------|
| 3. Проведення робіт (науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи, випробування, сертифікація) із заміщення комплектувальних виробів з Російської Федерації на підприємствах авіабудування | подолання залежності від імпорту з Російської Федерації | Державний концерн “Укроборонпром” (за згодою) | 2020-2022 роки |
| 4. Здешевлення кредитів, отриманих підприємствами авіабудівної галузі в українських банках для забезпечення розвитку основної діяльності, створення нових зразків техніки | економія обігових коштів, збільшення обсягів виробництва підприємств авіабудівної галузі | Мінекономіки
Мінфін | 2020-2022 роки |
| 5. Сертифікація авіаційних двигунів та літаків українського виробництва за міжнародними стандартами | збільшення обсягів виробництва та експорту авіаційних двигунів та літаків | Мінінфраструктури
Мінекономіки
Мінфін
Державіаслужба | 2020-2022 роки |

Здійснення структурних змін, зокрема корпоратизація та приватизація підприємств, створення інтегрованих структур управління галуззю

- | | | | |
|---|---|--|----------------|
| 6. Удосконалення законодавства щодо особливостей реформування та перетворення підприємств авіаційної галузі | фінансове оздоровлення підприємств літакобудування, створення умов для нарощування випуску продукції літаків сімейства Ан | Державний концерн “Укроборонпром” (за згодою)
Мінекономіки
Фонд державного майна | 2020-2022 роки |
|---|---|--|----------------|

Розроблення нових літаків і вертольотів та модернізація існуючих типів пасажирських і транспортних літаків, вертольотів, модернізація існуючих типів авіаційних двигунів та розроблення нових авіаційних двигунів, іншої авіаційної техніки, що користуватиметься попитом на ринку

7. Організація поглибленої модернізації та виробництва вертольотів Мі-2МСБ та Мі-8МСБ на вітчизняних підприємствах для потреб Міноборони, МВС, МОЗ, Держприкордонслужби, ДСНС та експорту в країни Азії та Африки	збільшення обсягів виробництва та експорту високотехнологічної продукції	Державний концерн “Укроборонпром” (за згодою) Мінекономіки Міноборони МВС Мінінфраструктури Мінфін Держприкордонслужба ДСНС	2018-2022 роки
8. Створення та організація серійного виробництва багатоцільового легкого вертольота злітною масою 4-5 тонн у рамках дослідно-конструкторської роботи “Корольок” МСБ-2	забезпечення заміщення імпорту легких вертольотів у кількості 50 одиниць забезпечення експорту вертольотів у кількості 50 одиниць створення 1100 додаткових робочих місць на вітчизняних підприємствах	Державний концерн “Укроборонпром” (за згодою) Мінекономіки Міноборони	-“-
9. Організація виробництва вертольота злітною масою 7-8 тонн	забезпечення заміщення імпорту легких вертольотів у кількості 150 одиниць (вартістю близько 1,5 млрд. доларів США) забезпечення експорту вертольотів у кількості 250 одиниць створення 3200 додаткових робочих місць на вітчизняних підприємствах	Державний концерн “Укроборонпром” (за згодою) Мінекономіки Міноборони	один рік з початку фінансування
10. Завершення розроблення та серійне виробництво турбореактивного двоконтурного двигуна моделі АІ-28 для перспективних модифікацій літаків	започаткування серійного виробництва двигунів на вітчизняних підприємствах у 2022 році забезпечення роботою 17000 (22 відсотки) працівників авіаційної галузі України	Державний концерн “Укроборонпром” (за згодою) Мінекономіки	2018-2022 роки

11. Добудова незавершених літаків Ан-140, Ан-74 та Ан-32П на Харківському авіаційному виробничому підприємстві, здійснення заходів із заміни комплектувальних виробів із Російської Федерації на літаках Ан-140, Ан-74, збільшення серійного випуску літаків Ан-74 та Ан-140 для українських та закордонних замовників	завершення виконання діючих контрактів на виробництво літаків Ан-74 (уникнення позовів до міжнародних судів з виплатами штрафів за невиконання замовлення), задоволення потреб ринку у літаках Ан-140 та Ан-74 в Україні, з яких близько 10 може бути спрямовано для потреб внутрішнього ринку, додаткових відрахувань до державного бюджету збереження 4 000 робочих місць на Харківському авіаційному виробничому підприємстві, а також близько 5-6 тисяч робочих місць на суміжних підприємствах	-“-	2020-2022 роки
--	---	-----	----------------

Реструктуризація, модернізація та технічне переоснащення виробничих потужностей серійних літакобудівних підприємств, центрів базового технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки вітчизняного виробництва

12. Відновлення виробництва на шасі для літаків Ан-140, Ан-148, Ан-158	забезпечення комплектувальними виробами серійного виробництва літаків сімейства Ан	Державний концерн “Укроборонпром (за згодою) ДКА Мінекономіки	2020-2022 роки
13. Проведення оптимізації та модернізації виробництва літаків сімейства Ан	забезпечення конкурентоспроможності літаків сімейства Ан та створення умов для їх спільного виробництва	Державний концерн “Укроборонпром” (за згодою) Мінекономіки	2018-2022 роки
14. Організація виробництва лопатей та головних вертолітних редукторів для вертольотів марки Ми	заміщення комплектувальних виробів з Російської Федерації, створення 400 додаткових робочих місць	Державний концерн “Укроборонпром” (за згодою) Мінекономіки Міноборони	-“-

Створення і впровадження в серійне виробництво принципово нових технологій та засобів їх реалізації на підприємствах, які випускають літаки, авіаційні двигуни, агрегати і системи, інші зразки і комплектувальні частини авіаційної техніки

15. Розроблення та затвердження Концепції Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості до 2030 року, затвердження Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості до 2030 року	створення з боку держави умов для рентабельного та високотехнологічного виробництва авіаційної техніки, збільшення обсягів розроблення, освоєння виробництва та продажу нових конкурентоспроможних моделей серійних, модернізованих пасажирських і транспортних літаків, вертольотів, іншої авіаційної техніки, а також експорту її на зовнішні ринки	Мінекономіки Державний концерн “Укроборонпром” (за згодою)	2020 рік
---	---	---	----------

Створення сприятливих умов для реалізації виготовленої авіаційної техніки, впровадження ефективних схем її продажу, зокрема з використанням лізингових схем

16. Стимулювання придбання вітчизняних літаків шляхом використання лізингових компаній із застосуванням для їх діяльності пільгових умов з боку держави	збільшення щорічного обсягу реалізації авіаційної продукції, що дасть змогу покращити фінансово-економічні показники серійного виробництва літаків	Мінекономіки Мінінфраструктури Мінфін Державний концерн “Укроборонпром” (за згодою)	2020-2030 роки
17. Реалізація пілотного проекту щодо вдосконалення представлення економічних інтересів України за кордоном з метою просування продукції вітчизняної авіабудівної галузі на зовнішні ринки	збільшення експорту авіаційної техніки, стимулювання діяльності експортерів та пошук ними нових ринків збуту	Мінекономіки МЗС Державний концерн “Укроборонпром” (за згодою)	-“-

{План заходів із змінами, внесеними згідно з Розпорядженням КМ № 851-р від 08.07.2020}