

Документ 1412-2020-р, чинний, поточна редакція — **Прийняття від 11.11.2020**



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
РОЗПОРЯДЖЕННЯ
від 11 листопада 2020 р. № 1412-р
Київ

Про схвалення Концепції Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки

1. Схвалити Концепцію Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки, що додається.

Визначити Міністерство з питань стратегічних галузей промисловості державним замовником Програми.

2. Міністерству з питань стратегічних галузей промисловості разом з іншими заінтересованими центральними органами виконавчої влади розробити та подати у тримісячний строк Кабінетові Міністрів України проект Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки.

Прем'єр-міністр України Д.ШМИГАЛЬ
Інд. 21

СХВАЛЕНО

розпорядженням Кабінету Міністрів України
від 11 листопада 2020 р. № 1412-р

КОНЦЕПЦІЯ
Державної цільової науково-технічної програми розвитку
авіаційної промисловості на 2021-2030 роки

1. Визначення проблеми, на розв'язання якої спрямована Програма

Для високорозвинутих країн авіаційна галузь завжди була пріоритетною, оскільки має ряд незаперечних переваг: продаж авіаційної техніки,

незважаючи на значні капіталовкладення під час створення, дає можливість отримувати найбільші прибутки; розвинута авіаційна промисловість потребує значної кількості висококваліфікованих робочих місць; власна авіаційна промисловість дозволяє державі оптимально вирішувати оборонні питання; напрацьовані в авіапромисловості високі технології дають значний економічний ефект під час використання в інших галузях, забезпечуючи створення конкурентоспроможної продукції.

Україна належить до небагатьох країн світу, що **володіли повним циклом створення авіаційної техніки.**

Однак протягом **2005-2014 років в Україні не випущено жодного нового типу літака, з 2016 року - жодного серійного літака, складальне виробництво стало збитковим.**

Інфраструктура, технологічне обладнання, методи управління на серійних літакобудівних заводах не відповідають сучасним вимогам. Більшість вітчизняних авіаційних державних підприємств **недостатньо забезпечені обіговими коштами, мають високий рівень зношеності основних фондів (більше 70 відсотків).**

Розробка літаків, підготовка виробництва до їх серійного випуску потребують довгострокового часового циклу (середній строк розробки нових літаків становить п'ять - сім років, підготовки та оснащення серійного виробництва - три - чотири роки) та залучення довгострокових фінансових ресурсів.

Компанії - лідери авіабудування США, ЄС, Бразилії, Канади досягли успіху на ринку авіаційної техніки **завдяки наявності різноманітних державних преференцій та стимулів**, що сприяли дослідженням і розробленню нових авіаційних технологій і матеріалів, розвитку прикладної науки для забезпечення зростання попиту на їх продукцію.

На цей час ЄС завершує вже восьму семирічну програму досліджень та інновацій Horizon-2020, зокрема за напрямом авіаційного транспорту, дослідницькі проекти якої фінансуються на 100 відсотків з бюджету, інноваційні дослідження і розроблення - на 70 відсотків і на 30 відсотків - за рахунок коштів виконавців таких проектів.

Світова практика свідчить, що 12-15 відсотків обсягу коштів, отриманих від реалізації авіаційної техніки, спрямовується (реінвестується) на розвиток авіаційного виробництва, створення нових авіаційних технологій і матеріалів, розроблення перспективних зразків

такої техніки. В Україні цей показник за останні десять років становив менше ніж 3 відсотки.

З урахуванням зазначеного державна підтримка пріоритетної галузі національної економіки України літакобудування відповідно до [Закону України](#) **“Про розвиток літакобудівної промисловості” 2001** потребує встановлення оптимального балансу між джерелами фінансування з державного бюджету та іншими джерелами (кошти інвестиційних та інноваційних фондів, власні кошти підприємств).

За відсутності належної державної підтримки галузі програмним методом розробки конкурентоспроможної авіаційної техніки стануть неможливими, серійне виробництво літаків в Україні буде втрачено,

внаслідок чого постраждають довгострокові соціально-економічні інтереси нашої держави.

Для виконання Угоди з ЄС Україна зобов'язана гармонізувати використання радіочастотного діапазону. Радіонавігаційне обладнання потребує оновлення як на старих літальних апаратах, так і на нових.

2. Аналіз причин виникнення проблеми та обґрунтування необхідності її розв'язання програмним методом

Основні **причини** виникнення проблем пов'язані з:

- 1) втратою традиційного ринку збуту існуючих серійних типів літаків та двигунів;
- 2) необхідністю імпортозаміщення матеріалів і покупних комплектувальних виробів за кошти підприємств та відсутністю імпортозаміщення як державної політики;
- 3) втратою (розривом) усталених коопераційних зв'язків щодо розроблення і виробництва авіаційної техніки;
- 4) відсутністю науково-прикладної бази для створення матеріалів;
- 5) технологічною відсталістю виробництва ряду продуктів;
- 6) неефективністю існуючої системи державних преференцій і стимулів у сфері авіабудування;
- 7) невключенням у світову (міжнародну) виробничу кооперацію авіаційної галузі;
- 8) відсутністю сертифікатів типів Європейського агентства з безпеки польотів (EASA);
- 9) незабезпеченістю достатніми фінансовими ресурсами;

- 10) відсутністю протягом багатьох років державних оборонних замовлень і державних консолідованих замовлень;
- 11) **відсутністю** більше 10 років **Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості**.

Виконання пріоритетних завдань щодо розвитку науково-технічного потенціалу авіаційної промисловості, що дозволить відновити серійне виробництво конкурентоспроможних цивільних літаків та іншої авіаційної техніки, обумовлює необхідність розв'язання проблеми програмним методом із визначенням конкретних заходів і чітких строків реалізації кожного з них.

Мета Програми

Метою Програми є створення умов для реалізації інноваційних досліджень і розроблення нових конкурентоспроможних авіаційних технологій, матеріалів, виробничих процесів та обладнання, проведення випробувань, реалізація і впровадження яких дасть змогу забезпечити рентабельне серійне виробництво високотехнологічної авіаційної техніки в Україні, розробити зразки нових конкурентоспроможних моделей серійних, модернізованих пасажирських і вантажних літаків, вертольотів, двигунів, малошумних гвинтів, авіаційних тренажерів, іншої техніки, а також сприятиме її експорту на зовнішні ринки.

Передбачені дослідження та розробки спрямовуються насамперед на:

- 1) підвищення конкурентоспроможності вітчизняної авіаційної техніки,
- 2) гармонізацію радіочастотного ресурсу з урахуванням положень про економічне та галузеве співробітництво [Угоди про асоціацію між Україною та ЄС](#), а також
- 3) на зменшення негативного впливу авіаційного транспорту на навколишнє природне середовище, зокрема зменшення викидів в атмосферу окисів вуглецю, зниження рівня шуму.

3. Визначення оптимального варіанта розв'язання проблеми на основі порівняльного аналізу можливих варіантів

Проблему можливо розв'язати кількома варіантами.

Варіант “мінімальний”

передбачає щорічне незначне фінансування з державного бюджету близько **1 млрд. гривень**,

що дасть можливість частково фінансувати розроблення авіаційних технологій і матеріалів, виробничих процесів і обладнання, проведення випробувань, результати яких будуть використовуватися для серійного виробництва окремих літальних апаратів, двигунів та іншої техніки,

- 1) однак не стимулюватиме авіабудівні підприємства вкладати власні кошти в розроблення інноваційних технологій за всім спектром авіаційної техніки,
- 2) що призводитиме до подальшого занепаду дослідницької і конструкторської школи вітчизняного авіабудування.

Серійний випуск літаків залишиться одиничним і здійснюватиметься головним чином за рахунок комерційних контрактів.

У найближчій перспективі авіаційні перевезення в Україні продовжуватимуть здійснюватися літаками іноземного виробництва.

Варіант “базовий”

передбачає щорічне фінансування з державного бюджету близько 2 млрд. гривень.

Держава як власник літакобудівних та інших авіаційних підприємств бере на себе управління процесом розроблення актуальних авіаційних технологій і матеріалів, виробничих процесів і обладнання, проведення випробувань, результати яких будуть використовуватися для серійного виробництва вітчизняних літальних апаратів, двигунів та іншої авіаційної техніки, що створить умови для відновлення повномасштабного серійного виробництва цивільних літаків в Україні, з виведенням їх на лінії авіаційних перевезень.

При цьому впроваджуються цільові механізми стимулювання авіабудівних підприємств і організацій у вигляді прямого фінансування, здешевлення кредитів, забезпечення лізингових операцій тощо.

Варіант “базовий”, на відміну від “мінімального”, дозволить реанімувати, розвинути і не втратити науково-дослідні і дослідно-конструкторські проекти, що виконувалися і продовжують виконуватися власними силами і коштами авіаційних підприємств, з розроблення авіаційних технологій і матеріалів, виробничих процесів і обладнання, проведення випробувань з урахуванням усього потенціалу галузі.

У результаті застосування варіанта “базовий” буде відновлено повномасштабне серійне виробництво цивільних літаків в Україні, освоєно виробництво вертольотів, створено умови для збереження певної частки ринку авіап перевезень для вітчизняних виробників, забезпечено зростання обсягів збуту авіаційної техніки і відповідних надходжень до бюджетів та сприяння започаткуванню міжнародних проєктів із створення кооперованого виробництва вітчизняної авіаційної техніки за кордоном.

З огляду на викладене оптимальним варіантом розв’язання проблеми є “базовий”.

4. Шляхи і способи розв’язання проблеми, строк виконання Програми

Розв’язати проблему можливо шляхом поєднання зусиль і ресурсів держави та самих учасників і забезпечення функціонування механізмів державного управління процесами створення авіаційної техніки в інтересах суспільства, зокрема у вигляді Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості на 2021-2030 роки.

Розв’язанню проблеми сприятиме запровадження заходів щодо забезпечення інвестиційної привабливості авіабудівної сфери в результаті створення і ефективного функціонування сучасної, здатної до саморозвитку, конкурентоспроможної системи, що діятиме на всіх етапах життєвого циклу авіаційної техніки: маркетинг - проєктування - виробництво - супроводження в експлуатації - ремонт - утилізація.

У Програмі передбачається виконання **завдань** і **заходів** законодавчого, економічного, фінансового, науково-технічного, організаційного, соціального характеру, спрямованих на подолання проблеми і перехід галузі до сталого розвитку, за такими **напрямами**:

- 1) розроблення і впровадження актів нормативно-правового характеру, спрямованих на надання преференцій і стимулювання підприємств авіабудування, здійснення структурної перебудови галузі;
- 2) проведення досліджень і розроблення нових конкурентоспроможних авіаційних технологій, матеріалів, виробничих процесів та обладнання, що впроваджуватимуться у серійному виробництві, сертифікації, міжнародних проєктах кооперованого виробництва, супроводженні в експлуатації, технічному переоснащенні та модернізації виробничих потужностей нових та існуючих літальних апаратів;
- 3) проведення досліджень і розроблення нових конкурентоспроможних авіаційних технологій, матеріалів, виробничих процесів та

обладнання, що впроваджуватимуться у серійному виробництві, сертифікації, міжнародних проектах кооперованого виробництва нових і модернізації існуючих авіаційних двигунів та малошумних гвинтів;

- 4) проведення досліджень і розроблення нових конкурентоспроможних авіаційних технологій, матеріалів, виробничих процесів та обладнання, що впроваджуватимуться у серійному виробництві, міжнародних проектах кооперованого виробництва нових і модернізації існуючих авіаційних систем і агрегатів;
- 5) розроблення і впровадження нормативних технічних документів, що регулюватимуть процеси і процедури життєвого циклу виробів авіаційної техніки, сертифікації, а також корпоративних нормативних документів в інтересах підприємств і організацій авіаційної промисловості відповідно до [Закону України](#) “Про стандартизацію”;
- 6) розроблення і впровадження системи професійної мотивації, моделей і механізмів щодо підвищення кваліфікації та професійного рівня основного та виробничого персоналу, підготовки резерву інженерно-технічних кадрів підприємств галузі, удосконалення навчально-лабораторної бази закладів професійної (професійно-технічної) та вищої освіти в інтересах авіабудування.

Розроблення і виконання Програми здійснюватиметься з урахуванням інших діючих в державі програмних документів з метою виключення їх дублювання, в рамках реальних можливостей державного бюджету, з широким залученням власних коштів виконавців Програми, кредитів, а також шляхом розширення взаємодії держави і бізнесу та створення умов для залучення приватного капіталу в розвиток галузі.

Строк виконання Програми: **2021-2030 роки.**

5. Очікувані результати виконання Програми, визначення її ефективності

Реалізація оптимального варіанта Програми сприятиме:

- 1) створенню нових конкурентоспроможних авіаційних технологій, матеріалів, виробничих процесів та обладнання, які використовуватимуться у серійному виробництві літаків, двигунів та іншої авіаційної техніки, обсяг реалізованої продукції якого на період до 2030 року оцінюється на рівні 300-350 млрд. гривень, що дасть змогу спрямувати до бюджетів усіх рівнів близько 100-120

млрд. гривень і забезпечити підвищення заробітної плати зайнятих у галузі працівників у 1,6 раза;

- 2) розробленню нових транспортних літаків, вертольотів, безпілотних літальних апаратів, модернізації існуючих типів пасажирських і вантажних літаків, вертольотів, авіаційних тренажерів;
- 3) підвищенню якості виробництва авіаційної техніки до рівня вимог міжнародних стандартів якості та покращенню системи підтримки льотної придатності повітряних суден вітчизняного виробництва;
- 4) започаткуванню міжнародних проектів кооперованих розробки і виробництва літаків марки “Ан” з іноземними партнерами, зростанню обсягів експорту авіаційної техніки і послуг за період 2021-2030 років до 150-200 млрд. гривень;
- 5) збереженню не менш як 50000 та створенню не менше як 6000 робочих місць в авіаційній промисловості за період 2021-2030 років.

6. Оцінка фінансових, матеріально-технічних, трудових ресурсів, необхідних для виконання Програми

Фінансування Програми передбачається здійснювати за рахунок коштів, передбачених у державному бюджеті на відповідних рік з урахуванням його можливостей, а також інших джерел, не заборонених законодавством.

Орієнтовний обсяг фінансування Програми з державного бюджету на 2021-2030 роки становить близько **20 млрд. гривень** для варіанта “базовий” як оптимального.

Також під час розв’язання проблеми будуть задіяні:

- 1) кредити (позики), у тому числі залучені державою під державні гарантії;
- 2) власні кошти підприємств;
- 3) вивільнені кошти підприємств - суб’єктів літакобудування, на які поширюється дія норм [статті 2](#) Закону України “Про розвиток літакобудівної промисловості”.

Обсяг матеріально-технічних і трудових ресурсів, необхідних для виконання Програми, визначатиметься під час розроблення відповідних завдань і заходів.