

Звіт про управління ДП «АНТОНОВ» за 2018 рік.

Розділ 1. Організаційна структура підприємства та опис діяльності підприємства

1.1 Організаційна структура (надалі – Структура) Державного підприємства «АНТОНОВ» (надалі – підприємство) складається з ієрархічних ланцюгів, в яких встановлюється пряма (адміністративна) підпорядкованість керівників та структурних підрозділів та їх групування з урахуванням їх спеціалізації, комунікації та інтеграції бізнес-процесів підприємства. У Структурі підприємства відображаються назви посад керівників та структурних підрозділів (відповідно до наказів по підприємству). Загальні обов'язки, права керівників та спеціалістів підрозділів, їх підпорядкування встановлюються в посадових інструкціях. Функції підрозділів, їх підпорядкування та процеси взаємодії встановлюються в положеннях про підрозділи. Підпорядкування в підрозділах встановлюється в структурних схемах підрозділів.

Структура підприємства затверджується Президентом станом на 1 січня кожного року (додається). Зміни в Структуру підприємства вносяться протягом року на підставі наказів (за погодженням з ДК «Укроборонпром»). Відповідно до змін в структурній схемі вносяться зміни в штатний розпис підприємства, в положення про підрозділи, в посадові інструкції керівників та працівників підприємства. Процеси щодо Структури регламентуються стандартом підприємства СТП 651.00.069-17 *«Положення про підрозділ, структурна схема підприємства та підрозділу, посадова інструкція працівника підприємства»*, яке періодично оновлюється та доповнюється.

Підприємство очолює Президент, який призначається на посаду ДК «Укроборонпром» та діє на підставі контракту (укладеного з ДК «Укроборонпром») і Статуту ДП «АНТОНОВ».

До Структури входять:

Організація – розробник авіаційної техніки, яку очолює віце-Президент (з проектування). Діяльність організації-розробника описується в СТП 651.00.073- 14 *«Довідник ДП «АНТОНОВ» - організації - розробника АТ з процедур забезпечення проекту»*. Згідно *«Сертифіката схвалення організації розробника»* Державної авіаційної служби України (надалі - Державіаслужба України) № UA.21J.0016, підприємству надано право проектування літаків (в т.ч. проведення льотно-випробувальних робіт).

Організація-виробник авіаційної техніки, яку очолює віце-Президент (з виробництва), яка діє відповідно до СтАН 17.001-2017 *«Опис ДП «АНТОНОВ» - організації виробника АТ»*.

Згідно з *«Сертифікатом схвалення організації виробника»* № UA.21G.0023, організація-виробник авіаційної техніки може виробляти літаки, перелік яких визначено в сертифікаті.

Віце-Президенти з проектування та виробництва підпорядковуються безпосередньо Першому віце-Президенту. Також Першому віце-Президенту підпорядковуються:

- директор з якості, сертифікації та системи управління безпекою авіації. Діяльність з якості та сертифікації на підприємстві регламентується СТП 651.18.010.1-11 *«Керівництвом з якості при проектуванні, виробництві та технічному обслуговуванні виробів «АН»* та спрямована на задоволення потреб клієнтів. Взагалі на підприємстві, в рамках процесного підходу, діє більш ніж 312 стандартів, в яких описані діючі процеси підприємства.

- директори програм по літаках «АН» (які проектують, виготовляють та модернізують на підприємстві), діють відповідно до принципів проектного менеджменту та керують програмою на протязі всього життєвого циклу продукту.

Безпосередньо Президенту підпорядковуються:

- віце-Президент – виконавчий директор, основними функціональними обов'язками якого є забезпечення життєдіяльності підприємства та управління інфраструктурою підприємства (в т.ч. соціальними об'єктами).

- віце-Президент з маркетингу та продажів, основними функціональними обов'язками якого є маркетинг і продаж продукції та послуг підприємства, організація комплексної підтримки клієнтів підприємства (в т.ч. гарантійне обслуговування, технічне обслуговування, матеріально-технічна підтримка).

- віце-Президент (з координації розвитку виробництва), основними функціональними обов'язками якого є оптимізація матеріальних активів підприємства та розвиток виробництва за рахунок впровадження нових технологій та обладнання;

- віце-Президент, якому підпорядковуються дирекції з фінансів, економіки, логістики, інформаційних технологій, головна бухгалтерія, управління планування та відділ праці та заробітної плати, на якого покладені функціональні обов'язки з фінансів та економіки (в т.ч. з бюджетування, бухгалтерського обліку та заробітної плати), матеріально – технічного забезпечення, функціонування інфраструктури для ІТ та впровадження ERP-системи.

- віце-Президент, якому підпорядковується авіатранспортний підрозділ підприємства (АТП), основними функціональними обов'язками якого є управління та організація авіап перевезень (в т.ч. міжнародних), здійснення технічного обслуговування, діяльності аеропорту, підготовки авіаційного персоналу (відповідно до сертифікатів Державіаслужби України).

Діяльність АТП (до складу якого входить центр підготовки льотного складу (ЦПЛС) та аеродроми Гостомель та Святошин), регламентується *«Керівництвом з експлуатації»* та здійснюється згідно *«Сертифіката експлуатанта»* Державіаслужби України №УК 018, *«Сертифіката аеронавігаційного обслуговування»* Державіаслужби України №06/2018, *«Сертифіката на підготовку авіаційного персоналу»* Державіаслужби України № UA/TRTO-002/2017 та інших.

- директори з кадрів, з реструктуризації і розвитку, з правових питань, з безпеки, на яких покладаються функціональні обов'язки щодо управління персоналом, професійної підготовки та перепідготовки персоналу; проведення реструктуризації підприємства та підрозділів; вирішення правових питань, управління договірною діяльністю та питаннями з інтелектуальної власності, охорона, економічна та інформаційна безпека підприємства.

- уповноважений з антикорупційної діяльності, основними функціональними обов'язками якого є виконання законодавства щодо боротьби з корупцією.

Також Президенту безпосередньо підпорядковуються підрозділи з: надзвичайних ситуацій; мобілізаційної підготовки та мобілізаційного резерву; спеціального зв'язку та режимно-секретний; експортного контролю; внутрішнього аудиту; корпоративних прав та нормотворчої діяльності; документообігу; протоколу; охорони праці.

Структура підприємства є матричною. Матрична структура, орієнтована на продукт, дозволяє гнучкіше використовувати ресурси підприємства, зробити чіткіше фокусування на визначенні сегменту ринку та конкретних клієнтів.

Функціональні керівники - відповідальні за вертикальні зв'язки та інтеграцію процесів з відповідних функціональних напрямів. Директори програм координують по горизонталі інтеграцію процесів, використання ресурсів (фінансових, матеріальних, людських) для досягнення цілей відповідних програм та їх етапів і діють з урахуванням принципів проектного управління.

1.2. Опис діяльності підприємства:

Стратегія та цілі діяльності підприємства

Метою розробки стратегії є забезпечення досягнення запланованих результатів діяльності підприємства на основі підтримки його довгострокової конкурентоспроможності на 2019-2021 роки.

Авіаційна промисловість, до якої належить ДП «АНТОНОВ», відноситься до пріоритетних галузей економіки України відповідно до Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» від 12.07.2001р. № 2660-III.

ДП «АНТОНОВ» є головною науковою організацією з авіаційної техніки в Україні, включено до переліку об'єктів державної власності, які мають стратегічне значення для економіки та безпеки держави.

Під стратегією розвитку ДП «АНТОНОВ» розуміється комплекс взаємопов'язаних за цілями, завданнями, строками здійснення та ресурсами сукупність заходів науково-технічного, організаційного і фінансово-економічного характеру для забезпечення здійснення головної мети ДП «АНТОНОВ» на вказаний період.

Місія ДП «АНТОНОВ» - задоволення потреб вітчизняних та закордонних споживачів в сучасних розробках та поставках конкурентоздатних літаків та іншої авіаційної техніки (далі – АТ), забезпечення чартерних транспортних авіаперевезень, надання послуг з технічного обслуговування та ремонту літаків на сучасному рівні.

Для досягнення вищезгаданих цілей розвитку підприємства на період 2019 – 2021 роки необхідно вирішити завдання, які представлені в Таблиці 1.

Таблиця 1.

Основні цілі підприємства на 2019- 2021 роки та завдання для їх вирішення

Основні цілі підприємства	Завдання
Забезпечення розвитку авіатранспортного підприємства підрозділу	Завдання 1. Проведення робіт з удосконалення конструкції та розширення транспортних можливостей літаків Ан-124-100
	Завдання 2. Розвиток торгових агентств підприємства з питань авіаперевезень
	Завдання 3. Впровадження гнучкої цінової та маркетингової політики
Завершення розробки літаків сімейства Ан-148, Ан-158, Ан-178 з імпортозаміщенням	Завдання 4. Завершення програм імпортозаміщення ПКВ і матеріалів виробництва РФ на літаках Ан-148, Ан-158, Ан-178
Сертифікація підприємства та його продукції за вимогами Європейського агентства з авіаційної безпеки (EASA)	Завдання 5. Сертифікація підприємства та впровадження нормативних документів для розширення ринків збуту літаків «Ан»
	Завдання 6. Розгортання робіт із сертифікації типу літака Ан-158-100 в EASA для розширення ринків збуту літаків

Забезпечення завантаження власного серійного виробництва літаків	Завдання 7	Активізація маркетингу та контрактно-договірної діяльності в країнах ЄС, Канади, США, СНД, Латинської Америки, країнах Азії і Африки та диверсифікація ринків збуту для забезпечення серійного виробництва літаків «Ан» на ДП «АНТОНОВ»
	Завдання 8	Розвиток комплексної системи підтримки експлуатантів літаків «Ан» згідно із сучасними міжнародними стандартами, що сприятиме збуту літаків «Ан»
	Завдання 9	Технічне переоснащення підприємства для зниження виробничих витрат, підвищення якості та конкурентоспроможності літаків
	Завдання 10	Забезпечення виробництва, постачання вузлів та агрегатів іноземних літаків на підприємстві в кооперації з провідними іноземними літакобудівними компаніями
	Завдання 11	Виробництво, постачання вузлів та агрегатів літаків «Ан» по кооперації при їх серійному виробництві в інших країнах світу на ліцензійній основі або створення спільних підприємств
	Завдання 12	Сприяння виробництву шасі на літаки «Ан» в Україні, пошук іноземних виробників шасі
	Завдання 13	Ініціювання формування висококапіталізованої авіаційної лізингової компанії та створення потужного національного авіаперевізника для забезпечення збуту літаків «Ан»
Забезпечення фінансового, кадрового та науково-технічного потенціалу підприємства	Завдання 14	Забезпечення ефективної операційної діяльності та підвищення мотивації робітників підприємства
	Завдання 15	Удосконалення існуючої організаційної структури підприємства, розвиток інформаційних технологій на підприємстві, оптимізація виробничих процесів, проведення науково-дослідних робіт спільно з інститутами НАН України, забезпечення безпеки експлуатації літаків «Ан»
Ініціювання внесення змін до діючих нормативно-правових актів України з підтримки авіапромисловості	Завдання 16	Підготовка проектів та звернень до органів державної влади щодо ініціювання внесення змін до діючих нормативно-правових актів України з підтримки авіапромисловості.

Враховуючи особливості авіаційних проектів (значна капіталомісткість, трудомісткість, тривалий цикл виробництва продукції), для виконання даної стратегії розвитку ДП «АНТОНОВ» потрібна дієва державна підтримка.

Сфера діяльності підприємства за географічним розташуванням та галузевим спрямуванням

Види діяльності ДП «АНТОНОВ» згідно зі Статутом:

Професійна, наукова та технічна діяльність:

- 72.19 Дослідження й експериментальні розробки у сфері інших природничих і технічних наук;
- 30.30 Виробництво повітряних і космічних літальних апаратів, супутнього устаткування;
- 51.21 Вантажний авіаційний транспорт тощо.

Інші види діяльності:

- конструкторські розробки літальних апаратів, їх модернізація; розрахунки та випробування на міцність літальних апаратів; аеродинамічні розрахунки та випробування в аеродинамічній трубі; розробка та випробування імітаторів польоту літальних апаратів; розробка та виробництво тренажерів літальних апаратів; інші види конструкторської, науково-технічної та виробничої діяльності, пов'язаної зі створенням та виробництвом літальних апаратів; льотні випробування та дослідження літаків;
- проведення контролю за безпекою членів екіпажів, авіаційного та обслуговуючого персоналу повітряних суден, пасажирів, їх ручної поклажі, багажу, вантажу, кур'єрських і поштових відправлень та бортових припасів, у тому числі бортового харчування, використовуючи при цьому технічні засоби контролю за безпекою, фізичний огляд, особистий та вибірковий контроль з метою виявлення предметів і речовин, заборонених до перевезення на повітряних суднах; надання послуг з авіаційної безпеки;
- виробництво літальних апаратів, у тому числі дослідних зразків;
- вантажні перевезення авіаційним транспортом тощо.

В активі науково-технічної та виробничої діяльності ДП «АНТОНОВ» - 22 типи нових літаків і понад 100 спеціалізованих модифікацій різного військового і цивільного призначення.

За роки діяльності ДП «АНТОНОВ» на літакобудівних заводах виготовлено та продано понад 22 тис. літаків з маркою «Ан», з них більше 1,5 тис. продано в 50 країн світу (рис. 1).

Станом на 01.01.2019 р. всього експлуатується 1 572 літака, у тому числі:

- в країнах дальнього зарубіжжя – 304 літаків;
- в країнах СНД та Балтії – 1 268 літаків, з них в РФ – 954 літака.

На літаках «Ан» за період з 12.12.1953р. по 2018р. встановлено 504 світових авіаційних рекорди (перекрито та не зареєстровано на поточний час 349 рекордів) та 265 національних рекордів України (2001-2018 рр.).



Рис. 1

ДП «АНТОНОВ» має відповідну організаційну структуру управління, яка включає:

- дослідно-конструкторське бюро;
- експериментально-дослідні і випробувальні підрозділи;
- підрозділи виробництва літаків «Ан» та інженерно-технічні служби;
- льотно-випробувальну і доводочну базу для проведення наземних і льотних сертифікаційних випробувань нових зразків авіаційної техніки;
- служби з технічного обслуговування літаків «Ан»;
- служби контролю і авіаційної безпеки польотів;
- ремонтно-відновлювальні і транспортні цехи;
- авіатранспортний підрозділ, що здійснює авіаційні нерегулярні транспортні перевезення.

ДП «АНТОНОВ» має значний досвід в розробці, виробництві, доопрацюванні і супроводженні в експлуатації літаків, підготовки льотного складу та володіє необхідними сертифікатами для їх здійснення, (див. Таблицю 2).

Таблиця 2

Найменування документу	№ документу	Дата видачі	Орган, який видав документ
Сертифікат розробника авіаційної техніки	P-2	Первинне видання 30.12.1992 перевидання 24.07.2013	Авіаційний реєстр Міждержавного авіаційного комітету
Сертифікат розробника авіаційної техніки	UA.21J.0016	03.06.2015	Державна авіаційна служба України
Сертифікат схвалення організації - виробника	UA.21G.0023	26.09.2017	Державна авіаційна служба України
Сертифікат схвалення організації з технічного обслуговування	UA.145.0039	05.06.2012	Державна авіаційна служба України
Сертифікат Центру підготовки льотного складу Державного підприємства «Антонов»	UA/TRTO-002/2014	19.12.2014	Державна авіаційна служба України

Розділ 2. Результати діяльності.

Одним із основних елементів, що характеризує господарську діяльність ДП “АНТОНОВ” є інформація, щодо формування сукупного доходу підприємства. Така інформація представляє собою детальну розшифровку складу доходів та витрат, що мали місце на підприємстві за 2018 рік і яка наведена у **Таблиці 1**.

Таблиця 1

Розшифровка складу доходів та витрат ДП “АНТОНОВ” за 2018 рік.

№№ п/п	Назва статті	Код рядка	2017 рік (тис. грн.)	2018 рік (тис. грн.)	Відхилення, (+/-)	Відхилення, %
1	Доход (виручка) від реалізації продукції (товарі, робіт, послуг)	-	6 086 116	7 848 872	+1 762 756	128,96
2	Податок на додану вартість	-	33 680	28 632	-5 048	85,01
3	Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) у т.ч. :	2000	6 052 436	7 820 240	+1 767 804	129,21
4.	Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг), у т.ч.	2050	5 301 501	6 281 674	+980 173	118,49
5.	Валовий прибуток	2090	750 935	1 538 566	+787 632	204,89
6.	Інші операційні доходи, у т.ч.	2120	467 016	1 070 054	+603 038	229,13
7.	Адміністративні витрати, у т.ч.	2130	178 706	218 286	+39 580	112,15
8.	Витрати на збут, у т.ч.	2150	231 944	306 106	+74 162	131,97

9.	Інші операційні витрати, у т.ч.	2180	1 375 524	843 976	-531 548	61,36
10.	Фінансовий результат від операційної діяльності	2190	-568 223	1 240 252	1 808 475	-218,27
11.	Інші фінансові доходи, у т.ч.	2220	14 560	63 327	+48 767	434,94
12.	Інші доходи, у т.ч.	2240	874 038	70 728	-803 310	8,09
13.	Фінансові витрати, у т.ч.	2250	81	0	-81	0
14.	Інші витрати, у т.ч.	2270	13 087	10 205	-2 882	77,98
15	Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування	2290	307 207	1 364 102	+1 056 895	444,03
16.	Податок на прибуток, у т.ч.	2300	-23 017	270 453	+293 470	-1175,01
17.	Чистий прибуток/збиток	2350	330 224	1 093 649	+763 425	331,18
18.	Частина чистого прибутку підприємства, що підлягає вилученню до Державного бюджету		99 067	328 095	+229 028	331,18
19.	Частина чистого прибутку, що залишається у підприємства, у т.ч.	-	231 157	765 554	+534 397	331,18

Розділ 3 Ліквідність та зобов'язання

Найменування показника	Код рядка	Оптимальне значення	Факт наростаючим підсумком з початку року		Примітки
			минулий рік	поточний рік	
1	2	3	4	5	8
Коефіцієнти фінансової стійкості та ліквідності					
Коефіцієнт відношення боргу до ЕВІТДА (довгострокові зобов'язання, рядок 6030 + поточні зобов'язання, рядок 6040) / ЕВІТДА, рядок 1310	5100		-10,772	3,895	
Коефіцієнт фінансової стійкості (власний капітал, рядок 6080 / (довгострокові зобов'язання, рядок 6030 + поточні зобов'язання, рядок 6040))	5110	> 1	1,749	1,705	Характеризує співвідношення власних та позикових коштів і залежність підприємства від зовнішніх фінансових джерел
Коефіцієнт поточної ліквідності (покриття) (оборотні активи, рядок 6010 / поточні зобов'язання, рядок 6040)	5120	> 1	1,774	1,835	Показує достатність ресурсів підприємства, які може бути використано для погашення його поточних зобов'язань. Нормативним значенням для цього показника є > 1–1,5

Інформація про основні джерела забезпечення ліквідності (активи, які забезпечують своєчасне виконання зобов'язань та фактори, які впливають або в подальшому можуть вплинути на ліквідність)

Ліквідність ДП «АНТОНОВ» станом на 31.12.2018р. характеризується достатньою наявністю в розпорядженні підприємства ліквідних засобів у формі:

- залишку готівкових коштів в розмірі 2 956 тис. грн.;
- грошових коштів на рахунках у банках в розмірі 562 588 тис. грн.;
- елементів оборотних активів, що легко реалізуються – виробничих запасів в розмірі 1 738 680 тис. грн., готової продукції в розмірі 6 651 тис. грн. та товарів на суму 108 253 тис. грн.

Розмір довгострокових зобов'язань і забезпечення складає 1 409 881 тис.грн., а поточних – 4 101 135 тис.грн.

Основними ознаками платоспроможності та ліквідності нашого підприємства є наявність у достатньому обсязі грошових коштів та відсутність простроченої кредиторської заборгованості, про що свідчать коефіцієнти з таблиці поданої нижче.

Для підтримання стійкого рівня платоспроможності підприємством забезпечується постійний контроль грошових потоків.

Крім цього, з метою забезпечення збалансованості грошових потоків та хеджування ризиків касових розривів, відкрито відновлювальну кредитну лінію з максимальним лімітом 19,2 млн. євро в АБ «УКРГАЗБАНК». Станом на 31.12.2018р. поточна заборгованість за кредитом відсутня.

Одним з основних джерел надходження грошових потоків за останній звітний період є доходи від вантажних авіаційних перевезень власним парком повітряних суден (біля 80%).

Розділ 4. Екологічні аспекти.

Діяльність підприємства здійснюється з дотриманням законодавства у сфері охорони навколишнього природного середовища.

Водокористування здійснюється на підставі діючих Дозволів на спеціальне водокористування (*№ УКР-Киє-764 терміном дії до 13.10.2019 р. та УКР-Киє-796 терміном дії до 28.12.2019 р.*). У процесі водокористування видобувається питна підземна вода та використовується на власні господарсько-побутові та виробничі потреби.

Провадження діяльності з видобутку здійснюється на підставі Спеціальних дозволів на користування надрами (*№ 6166 від 29.12.2016 р. та № 6194 від 29.03.2017 р., строком дії 20 років*). Необхідність використання питної підземної води на виробничі потреби зумовлюється специфікою авіаційного виробництва, а саме для технологічних процесів хромування, нікелювання, сріблення, анодного окислення алюмінієвих сплавів у сірчаній та хромовій кислотах і в інших процесах для приготування та корегування розчинів електролітів ванн, а також для промивних ванн повинна бути використана артезіанська вода, яка не проходить попередньої очистки (згідно галузевих інструкцій).

З метою недопущення виснаження водоносного горизонту Київського родовища підземних вод проводилася дослідно-промислова оцінка запасів питних підземних вод для подальшої геолого-економічної оцінки запасів надр по ділянкам «Антоновське угіддя» та «Артезіанські джерела АН» та Антонівського родовища.

За результатами проведених геологорозвідувальних робіт, підготовленими до промислового освоєння є експлуатаційні запаси підземних вод у кількості 10660 м³/добу.

Підприємством проводяться заходи з постійного контролю використання за встановленими лімітами, систематичний контроль якості води, дотримання умов гірничого нагляду та промбезпеки, забезпечення належної експлуатації, своєчасної наладки та ремонту водозабірних пристроїв, систем водопостачання, очисних споруд водовідведення, контроль якості стічних вод.

Для економного використання води велика кількість технологічного обладнання обладнана системами оборотного водопостачання.

Щоквартально проводяться режимні роботи по замірам дебітів та рівнів води в свердловинах.

Проводиться радіаційно-гігієнічний контроль якості води.

Ведеться первинний контроль кількості видобутої води, розробляється та надається вся необхідна статистична звітність за водокористування та геологічну розвідку.

Скид стічних вод відбувається до міської каналізації з дотриманням Правил приймання стічних вод підприємств у систему каналізації м. Києва згідно Умов № 2151 від 12.09.2018 р. на скид стічних вод у систему каналізації м. Києва.

Діяльність підприємства в сфері охорони атмосферного повітря здійснюється на підставі Дозволу № 8038600000-00126 терміном дії до 28.07.2021 р та Дозволу № 8038600000-001 терміном дії до 05.12.2021 р.

На підприємстві розташовано 545 джерел викидів.

Сумарні потенційні обсяги викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря складають 319,218942 т (*крім того вуглецю діоксид 22572,689 т*).

З метою контролю за викидами забруднюючих речовин в атмосферне повітря проводиться аналітичний інструментальний контроль викидів забруднюючих речовин від стаціонарних джерел викидів (*обладнання та устаткування*) підприємства. Контроль направлений на дотримання встановлених ГДК речовин.

Найбільш забруднюючі джерела викидів підприємства обладнані пилогазоочисним устаткуванням (*ПГОУ*), в кожному цеху є приточна вентиляція.

З метою відповідності установок очистки проектним показникам проводиться контроль роботи цих установок зі складанням Актів ефективності роботи.

Основні забруднюючі речовини, щодо яких здійснюється контроль: речовини у вигляді суспендованих твердих частинок недиференційованих за складом, метали та їх сполуки, оксиди азоту, діоксид сірки, оксид вуглецю, НМЛЮС, ацетон, толуол, ксилол, фенол.

Установки очистки газів відповідають діючим вимогам до очистки газопилового потоку.

В процесі діяльності підприємства утворюється 23 види промислових відходів (*I-IV класів небезпеки*).

Увесь обсяг відходів, що утворюється на підприємстві, тимчасово зберігається в окремих спеціально відведених для цього місцях та передається на утилізацію спеціалізованим організаціям, які мають відповідну ліцензію Мінприроди.

Належним чином оформлена необхідна документація для здійснення операцій у сфері поводження з відходами.

Ведуться первинні форми обліку відходів; розроблена Реєстрова карта об'єктів утворення, оброблення та утилізації відходів, що містить інформацію, починаючи з хімічного складу на кожен вид відходів до статистичної інформації щодо утворення відходів за поточний рік. Розроблені та дотримуються інструкції щодо поводження з відходами та Технологічний регламент підприємства у сфері утворення відходів виробництва. Оформлюється необхідна статистична звітність.

З метою зменшення обсягів відходів виконана заміна деяких технологічних процесів та використання для їх потреб альтернативних варіантів сировини та матеріалів.

Здійснюється постійний контроль в місцях розміщення відходів, з метою недопущення забруднення навколишнього середовища.

Розділ 5. Соціальні аспекти та кадрова політика.

5.1. Соціальні аспекти

Соціальна сфера на ДП «АНТОНОВ» функціонує для забезпечення комплексного підходу до планування та аналізу організації соціально-побутового обслуговування робітників і службовців підприємства. Таким чином, наявність соціальної сфери дає можливість підвищити ефективність виробництва, розвинути творчу активність працівників, їх ініціативність та відповідальність.

На балансі ДП «АНТОНОВ» знаходяться такі об'єкти соціальної сфери:

Гуртожитки – 3 шт.; Дошкільні навчальні заклади – 5 шт.; Бази відпочинку – 6 шт.; Дитячі оздоровчі комплекси – 2 шт.; Комбінати громадського харчування – 2 шт.; Будинки готельного типу – 3 шт., Медико-санітарна частина та Спортивний комплекс «Антей».

В гуртожитках підприємства проживає понад 615 осіб., в готельному комплексі – 636 осіб.

Дошкільні навчальні заклади підприємства відвідують – 475 дітей.

Медико-санітарну частину в рік відвідують близько 150 тис. осіб.

В дитячих оздоровчих комплексах за оздоровчий період відпочивають в середньому 1 500 дітей.

На базах відпочинку протягом оздоровчого періоду відпочивають близько 2 100 осіб.

ДП «АНТОНОВ» за рахунок власних коштів утримує та розвиває соціальну сферу підприємства, а це оздоровчі комплекси «Антей», «Сокіл», бази відпочинку «Призов'я», «Сонячна», «Ювілейна», «Парус», медсанчастини на території підприємства, гуртожиток молодих працівників підприємства, столові, буфети, бібліотеки, дитячі садочки, спорткомплекс.

Кожний з працівників ДП «АНТОНОВ» відчуває на собі підтримку підприємства завдяки регулярній виплаті заробітної плати і послугам соціальної сфери, які постійно зростають, а отже є впевненість у майбутньому.

Формування цін за даними об'єктами відбувається за нульовою або найменшою ставкою прибутковості, враховуючи соціальний аспект їх функціонування.

5.2. Кадрова політика

Чисельність штатних працівників станом на 31.12.2018 року	
Всього:	9671
з них:	
ІТП:	5698
Робітники:	3973
жінок:	3691
- з них на керівних посадах:	420
За освітньо-кваліфікаційним рівнем	
Магістри, спеціалісти:	4173
Бакалаври:	2432
Інші рівні освіти:	3066

Робота з персоналом на підприємстві проводиться у повній відповідності до вимог законодавства та Колективного договору ДП «АНТОНОВ» створює умови для ефективної зайнятості працівників, сприяє працевлаштуванню, підготовці і підвищенню кваліфікації.

На підприємстві відсутня дискримінація щодо пріоритету працевлаштування осіб, обмеження прав працівників залежно від раси, політичних чи релігійних переконань, статі, віку, стану здоров'я, сімейного та майнового стану, місця проживання.

На підприємстві системно проводиться робота зі створення робочих місць для осіб з інвалідністю. В штатному розписі передбачені вакансії для працевлаштування осіб з інвалідністю. Вимоги законодавства щодо працевлаштування осіб з інвалідністю дотримуються.

В 2018 році:

1. Підвищили кваліфікацію ІТП: 1025 чол.
2. Підвищили кваліфікацію робітники: 1 643 чол.
3. Навчені новим професіям робітники: 155 чол.
4. Проходили практику студенти ВУЗів і учні ПТУ: 622 чол.
5. Проходили навчання працівники підприємства в навчальних закладах без відриву від виробництва (вечірня і заочна форма навчання):

369 чол.

Основою системи мотивації працівників до праці, продуктивності і ефективності виробничої діяльності та забезпечення конкурентоспроможності підприємства у ринкових умовах господарювання є система оплати та стимулювання праці працівників, що діє на підприємстві.

За виконання обов'язків, визначених трудовим договором, ефективну і довготривалу роботу, значні трудові досягнення відповідно до Правил внутрішнього трудового розпорядку (які є додатком до Колективного договору підприємства) можуть застосовуватись наступні види заохочень працівників:

- оголошення подяки;
- преміювання;
- встановлення премії за професіоналізм та якість роботи;
- нагородження цінними подарунками;
- підвищення на посаді;
- нагородження грамотою.

За особливі трудові успіхи роботодавець разом з виборним органом профспілкової організації можуть клопотати про представлення працівника до державної нагороди.

Охорона та безпека праці

На ДП «АНТОНОВ» на кожному робочому місці і у кожному структурному підрозділі створені умови праці відповідно до Законів України і нормативно-правових актів з охорони праці.

З цією метою на підприємстві розроблено та введено в дію 01 червня 1999 року наказом по ДП «АНТОНОВ» від 25.05.1999 № 364 стандарт підприємства СТП 651.12.005-99 «Система управління охороною праці». Організація робіт, обов'язки керівників, посадових осіб і працівників ДП «АНТОНОВ» (далі - СУОП).

Нормативна база СУОП на ДП «АНТОНОВ» регламентує основні напрямки створення, функціонування та управління охороною праці і включає:

- Закон України «Про охорону праці»;
- Кодекс законів про працю України;
- Закон України «Про загальнообов'язкове державне соціальне страхування від нещасного випадку на виробництві та професійного захворювання, які спричинили втрату працездатності»;
- Положення про порядок проведення навчання і перевірки знань з питань охорони праці посадових осіб та інших працівників ДП «АНТОНОВ»;
- Положення про відділ охорони праці;
- Положення про розробку інструкцій з охорони праці;
- Порядок проведення розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві;
- Порядок проведення робіт підвищеної небезпеки. Загальні вимоги безпеки;
- Порядок організації та проведення трьохступеневого методу контролю стану охорони праці на ДП «АНТОНОВ»;
- Правила охорони праці при виконанні робіт на висоті;
- Правила охорони праці під час роботи з інструментом та пристроями;
- Порядок огляду та перевірки захисного заземлення;
- Порядок розробки, узгодження та затвердження плану організації робіт підвищеної небезпеки та ін.

В зв'язку з затвердженням нових нормативно-правових актів з охорони праці було проведено у 2004 та 2007 р.р. три переоформлення СТП 651.12.005-99 як документа, що формулює основні положення СУОП, що діють на підприємстві.

Система управління охороною праці на підприємстві встановлює порядок організації роботи, планування, звітності і оцінки стану охорони праці в підрозділах та в цілому на підприємстві.

5.3 Боротьба з корупцією та хабарництвом

В межах виконання вимог чинного антикорупційного законодавства України на підприємстві з 2015 року в діє «Антикорупційна програма».

З метою недопущення та попередження корупційних дій на підприємстві здійснюється співпраця з компетентними державними органами на які покладені обов'язки по контролю, виявленню та усуненню передумов до корупційних правопорушень.

Також на постійній основі здійснюється моніторинг передумов до порушень пов'язаних з конфліктом інтересів, в межах чого готуються відповідні Розпорядження та Накази.

З метою усунення передумов до порушення вимог чинного антикорупційного законодавства здійснюється робота по роз'ясненню вимог нормативних актів в даній сфері.

Також значна увага приділяється контролю за дотриманням вимог антикорупційного законодавства в сфері подачі посадовими особами підприємства електронних декларацій про майно та фінансові зобов'язання. З даного приводу на підприємстві завжди своєчасно готуються накази та роз'яснення до них, які доводяться до працівників підприємства.

Розділ 6. Ризики

№ з/п	Найменування основних видів діяльності підприємства	Найменування ризиків	Заходи з управління ризиками
1	Дослідження й експериментальні розробки у сфері інших природничих і технічних наук	1. Багаторічна відсутність державного оборонного та консолідованого замовлень на розробку літаків і тренажерів, їх виробництво та постачання, що суттєво знижує надходження грошових коштів на підприємство.	Забезпечення дієвої державної підтримки у вигляді держбюджетного фінансування проектів та державного замовлення на продукцію, яка виготовляється на підприємстві.
2	Виробництво повітряних і космічних літальних апаратів, супутнього устаткування	2. Необхідність отримання Сертифікатів типу Європейського агентства з безпеки авіації (EASA) на перспективні літаки Ан-148, Ан-158, Ан-178, Ан-132 тощо, що обмежує їх продажі у країні ЄС та країні, в яких ці сертифікати визнають без проведення додаткових робіт.	
3	Вантажний авіаційний транспорт	3. Недостатньо розвинута інфраструктура післяпродажного обслуговування замовників літаків, що стримує їх продажі.	

4. Низька платоспроможність вітчизняних авіакомпаній для придбання літаків «Ан», недостатньо ефективна система лізингу, відсутність вітчизняної висококапіталізованої авіаційної лізингової компанії, провідного національного авіаперевізника обмежують попит на вітчизняну авіатехніку.

5. Відсутність Державної цільової науково-технічної програми розвитку авіаційної промисловості України, в якій комплексно відображаються шляхи рішення основних проблем підприємств авіаційної промисловості, у тому числі наявності значного попиту на існуючі та перспективні літаки «Ан», необхідності завершення програм імпортозаміщення, розробки нових проривних продуктів - літаків Ан-1Х8, двигунів АІ-28, сучасного бортового радіоелектронного обладнання, агрегатів, безпілотних літальних апаратів тощо, сертифікації за нормами EASA продукції та підприємств, проведення технічного переоснащення виробництв, створення та удосконалення інфраструктури післяпродажної підтримки продукції.

6. Втрата традиційних ринків збуту авіаційної техніки, яка на поточний час не компенсована на ринках ЄС та інших країн світу.

7. При наявності Експортно-кредитного агентства, яке було створено відповідно до Закону України від 20.12.2016 року №1792-VIII «Про забезпечення масштабної експансії експорту товарів (робіт, послуг) українського походження шляхом страхування, гарантування та здешевлення кредитування експорту», формування його статутного капіталу та функціонування інституцій підтримки та просування експорту було профінансовано із державного бюджету у 2018 році, але не розроблено механізму страхування, гарантування та здешевлення кредитування експорту авіаційної техніки.

8. Недостатня спроможність фінансової системи України (банків) у частині надання грошових коштів в необхідних обсягах за привабливими відсотками та тривалості для реалізації довгострокових авіаційних проектів підприємств галузі, придбання літаків авіакомпаніями та лізинговими компаніями.

9. Висока вартість кредитів, складність та тривалість їх отримання державними підприємствами авіабудівної галузі, у тому

числі отримання державних гарантій для залучення інвестицій, що стримує поповнення обіговими коштами підприємства.

10. В Україні створені привабливі умови для ввезення нової та «уживаної» іноземної авіаційної техніки західних виробників, яка порівняно із новою українською авіаційною технікою має цінові переваги за рахунок масового серійного виробництва, низьких відсотків за кредитні ресурси, можливості їх залучення на довгостроковий термін, а також існуючих нульових митних ставок та ПДВ при ввезенні іноземних літаків на територію України.

11. Відсутній порядок розподілу коштів для виконання статті 31 Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» від 12 липня 2001 року № 2660-III, згідно з якою на період з 1 січня 2013 року до 1 січня 2025 року запроваджується державна фінансова підтримка збуту авіаційної техніки вітчизняного виробництва через механізм здешевлення кредитів шляхом часткової компенсації ставки за кредитами комерційних банків, залученими суб'єктами господарювання у національній валюті для закупівлі такої техніки. Компенсація надається експлуатантам авіаційної техніки, які знаходяться на території України. Кошти на здійснення такої державної фінансової підтримки щорічно, з урахуванням вимог Бюджетного кодексу України, передбачаються у законі про Державний бюджет України на відповідний рік.

12. Відсутність в Україні ефективної системи стимулювання попиту на авіаційну техніку.

13. Відсутність в Україні механізму стимулювання українських авіаперевізників в придбанні та експлуатації вітчизняної авіатехніки в частині преференцій (пільг) із сплати податків, аеропортових зборів, аеронавігаційного обслуговування тощо.

14. Відсутність галузевої науки, що стримує створення конкурентоздатних літаків.

Розділ 7. Дослідження та інновації

Інформація щодо дослідження, інноваційної діяльності та розробки, які проводяться підприємством, мають обмежений характер доступу згідно із законодавством України.

Розділ 8. Фінансові інвестиції

Фінансові інвестиції не є видом діяльності ДП «АНТОНОВ».

Розділ 9. Перспективи розвитку

Перспективи розвитку підприємства пов'язані з виконанням наступних завдань:

Завдання 1. Проведення дослідно-конструкторських робіт (ДКР) щодо заміщення комплектуючих виробів та матеріалів виробництва РФ і сертифікація літаків Ан-148, Ан-158, Ан-178 з двигунами Д436-148 згідно вимог Державіаслужби України

ДП "АНТОНОВ" проводить ДКР з імпортозаміщення за власні кошти, яких недостатньо для виконання повного обсягу робіт. Для їх завершення необхідна державна підтримка.

Підприємство випустило конструкторську та технічну документацію. Однак для створення і відпрацювання стендів, проведення стендових випробувань, створення дослідних зразків літаків, льотних і наземних сертифікаційних випробувань по кожному типу літаків Ан-148, Ан-158, Ан-178 потрібні значні кошти, яких на поточний час у ДП "АНТОНОВ" та інших підприємств галузі немає.

Завдання 2. Дослідження і розробка нових зразків авіаційної техніки

Для забезпечення конкурентоздатності сімейства літаків Ан-148, Ан-158, Ан-178 у майбутньому передбачається виконати ДКР з встановлення на сімейство літаків нових перспективних двигунів АІ-28.

Завдання 3. Сертифікація підприємства в EASA

Основною перешкодою для експорту літаків "Ан" після підписання угоди про Асоціацію між Україною і ЄС є відсутність сертифікації ДП "АНТОНОВ" і літаків "Ан" за вимогами Європейського агентства авіаційної безпеки (EASA). Це стримує експорт продукції літаків на ринки інших країн.

Сертифікація підприємства і літаків "Ан" за вимогами EASA потребує значних коштів, яких у підприємства немає.

Необхідно зазначити, що основною перешкодою сертифікації ДП "АНТОНОВ" і літаків "Ан" в EASA є відсутність Двосторонньої угоди про безпеку авіації (Bilateral Aviation Safety Agreement - BASA) між Україною та Євросоюзом.

Завдання 4. Проведення технічного переоснащення виробництва ДП «АНТОНОВ»

Виконання технічного переоснащення підприємства для виробництва літаків Ан-148, Ан-158, Ан-178 обумовлено значним загальним ступенем зносу обладнання ДП «АНТОНОВ», що не забезпечує необхідної продуктивності виробництва, не відповідає сучасним вимогам з енергоефективності.

Розгортання серійного виробництва нових літаків вимагатиме створення сучасної технологічної лінії складання літаків на ДП «АНТОНОВ» та впровадження нових технологій. На поточний час на підприємстві розроблена та затверджена Програма технічного переоснащення виробництва ДП «АНТОНОВ» для забезпечення серійного виробництва літаків Ан-148, Ан-158, Ан-178 у запланованих обсягах. Головною умовою виконання цієї програми є забезпечення необхідним фінансуванням.

Завдання 5. Створення та впровадження сучасних технологій

Виробництво літаків Ан-148, Ан-158, Ан-178 вимагатиме освоєння та впровадження нових технологій, спрямованих забезпечити високоресурсну якість деталей та агрегатів систем літаків, зменшити трудові витрати, строк створення та виробництва літаків, а також знизити матеріало- та енергоємність їх виробництва і підвищити конкурентоздатність літаків. В рамках реалізації цього завдання планується розробити, освоїти та впровадити наступні технології:

1. Технологій, що дозволяють забезпечити зростання обсягів використання конструкцій з композиційних матеріалів.
2. Технологій виконання високонавантажених з'єднань конструкції планеру літака, виготовлених з металевих та полімерних композиційних матеріалів.
3. Технологій виготовлення та обробки деталей з металевих та неметалевих матеріалів.
4. Технологій автоматизованого складання та стикування агрегатів планеру літака.
5. Технологій аеродинамічного проектування компоновок окремих агрегатів літальних апаратів в цілому на основі багатодисциплінарної оптимізації, які базуються на програмних обчислювальних комплексах з аеродинаміки.
6. Технологій розробки "більш електричного літака".
7. Технологій дослідження наноматеріалів для використання в розробці та виготовленні літаків.
8. Технологій "безпаперового" проектування, виготовлення літаків та іншої АТ, в тому числі сучасні інформаційні технології, спрямовані на інтеграцію основних виробничих процесів при проектуванні, виробництві та супроводженні протягом життєвого циклу літаків, а також удосконалення існуючих процесів проектування та технологічної підготовки виробництва авіаційної техніки.

Завдання 6. Супроводження авіаційної техніки в експлуатації

Потреба в розвитку комплексної системи підтримки замовників та експлуатантів літаків «Ан» викликана об'єктивною необхідністю забезпечення ефективної експлуатації літаків «Ан», існуючим попитом на ці літаки, вимогами замовників. У відповідності до сучасних вимог ринку розвиток комплексної системи підтримки замовників та експлуатантів літаків «Ан» повинен здійснюватися випереджаючими темпами відносно поставок авіаційної техніки.

Розвиток комплексної системи підтримки замовників та експлуатантів літаків «Ан» має базуватися на створенні сучасної моделі бізнесу, основу якої складає управління та здійснення процедур з підтримки повного життєвого циклу продукції (від розробки та виробництва до наступного післяпродажного обслуговування та утилізації авіаційної техніки).

Завдання 7. Відновлення виробництва на ДП «Виробниче об'єднання Південний машинобудівний завод імені О.М. Макарова» шасі для літаків Ан-148, Ан-158, Ан-178

В зв'язку зі значним обмеженням у 2013 р. постачання з РФ необхідних для виробництва шасі матеріалів виробництво шасі на ДП «ВО ПМЗ» уповільнилось.

Для виробництва шасі необхідно провести заходи щодо оснащення виробництва згідно з конструкцією агрегатів шасі літаків, а для цього потрібна дієва державна фінансова підтримка.

Завдання 8. Стимулювання придбання вітчизняних літаків шляхом використання лізингу при умові створення висококапіталізованої авіаційної лізингової компанії.

Світовий досвід показує, що без створення потужних лізингових компаній в Україні та їх комплексної державної підтримки виробництво українських цивільних пасажирських та вантажних літаків власної розробки неможливо.

Створення сучасного механізму авіаційного лізингу є системним рішенням проблем українського літакобудування щодо стимулювання попиту на літаки «Ан» та збільшення виробництва.

Для створення ефективної системи лізингу за участю авіаційної лізингової компанії необхідно в державному бюджеті України передбачити на 2021-2026 роки поповнення статутного капіталу лізингової компанії та субсидування лізингових ставок при експлуатації літаків «Ан» не менше 9 млрд. грн. Діяльність лізингової компанії має здійснюватися на принципах державно-приватного партнерства.

Завдання 9. Забезпечення формування державного замовлення на авіаційну техніку «Ан».

Одним з шляхів розгортання виробництва сучасних літаків є укладення державних замовлень Міністерством оборони, іншими міністерствами та відомствами України на розробку і виготовлення літаків "Ан".

Завдання 10. Субсидування кредитних та лізингових ставок для кредитування ДП «АНТОНОВ» та українських авіакомпаній при виробництві, придбанні та експлуатації літаків «Ан».

Необхідність субсидування кредитних і лізингових ставок для ДП "АНТОНОВ" і авіакомпаній, які закупають і використовують літаки "Ан", диктується високими кредитними відсотками в банківській системі України, які значно вище, ніж в інших країнах-експортерах літаків. Тому створюються нерівні і не конкурентоспроможні умови виробництва, придбання і експлуатації літаків «Ан» авіакомпаніями України.

Завдання 11. Підготовка проектів та звернень щодо ініціювання внесення змін до діючих нормативно-правових актів України з підтримки авіапромисловості.

1. Мінекономрозвитку, ДК «Укроборонпром», Міноборони, Мінфіну, іншим відомствам забезпечити повне та своєчасне виконання завдань та заходів щодо розвитку літакобудування, що передбачені:

- Стратегією відродження авіабудування на період до 2022 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 10.05.2018р. №429-р., у тому числі розробити та затвердити «Державну цільову науково-технічну програму розвитку авіаційної промисловості України на період до 2022 року» (п. 15 плану заходів), у якій комплексно відобразити основні проблеми підприємств авіаційної промисловості від необхідності завершення програм імпортозаміщення, розробки нових проривних продуктів, сертифікації за нормами EASA до проведення технічного переоснащення підприємств, створення та удосконалення інфраструктури післяпродажної підтримки;

- Державною цільовою програмою реформування та розвитку оборонно-промислового комплексу на період до 2021 року, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 24.05.2017 року №366-б.

2. Для забезпечення сприятливих умов створення спільних підприємств з іноземними компаніями для розробки та виробництва авіаційної техніки Мінекономрозвитку, ДК «Укроборонпром» ініціювати внесення змін до ч. 7 статті 11 Закону України «Про управління об'єктами державної власності» в частині непоширення на ДП «АНТОНОВ» умови, що розмір корпоративних прав держави при створенні господарських організацій на базі об'єктів державної власності має перевищувати 50 відсотків їх статутного капіталу.

3. Мінекономрозвитку, Фонду державного майна та Антимонопольному комітету розробити та надати на затвердження Кабінету Міністрів України положення про порядок створення державними підприємствами України спільних підприємств у відповідності до Закону України від 14.07.2016р. №1475-VIII, передбачивши спрощений порядок у разі, якщо державні підприємства не передають до статутного фонду створюваного або діючого спільного підприємства державне майно та кошти.

4. ДК «Укроборонпром», Мінекономрозвитку, Мінфіну спільно із ДП «АНТОНОВ» розробити механізм виконання Закону України від 20.12.2016 р. №1792-VIII «Про забезпечення масштабної експансії експорту товарів (робіт, послуг) українського походження шляхом страхування, гарантування та здешевлення кредитування експорту» в частині експорту авіаційної техніки і прийняти необхідні підзаконні акти.

5. Мінекономрозвитку, Міноборони, Мінфіну, іншим відомствам забезпечити консолідоване державне (оборонне) замовлення на нові літаки вітчизняного виробництва Ан-148, Ан-158, Ан-178, Ан-132, Ан-74, військово-транспортний літак Ан-188 та безпілотні літальні апарати розробки і виробництва ДП «АНТОНОВ».

6. Мінекономрозвитку, Фонду державного майна, ДК «Укроборонпром» спільно із ДП «АНТОНОВ» ініціювати внесення до ВРУ проекту Закону України щодо особливостей утворення публічних акціонерних товариств в літакобудуванні та їх подальшої приватизації, передбачивши в ньому:

- недопущення репрофілювання підприємств;
- недопущення скорочення працівників;
- недопущення відокремлення при корпоратизації та приватизації від підприємства його окремих структурних підрозділів;
- збереження об'єктів соціальної сфери, які були побудовані та утримуються на моменти корпоратизації та приватизації за кошти підприємств.

7. Мінекономрозвитку, Мінфіну, Міноборони, ДК «Укроборонпром» та іншим органам державного управління за участю провідних підприємств галузі розробити та надати на затвердження Кабінету Міністрів України нову редакцію «Державної цільової оборонної програми розвитку озброєння та військової техніки на період до 2020 року» на більш тривалий термін та передбачити її фінансування. Крім того, ініціювати перед Кабінетом Міністрів України включення до Державного оборонного замовлення наступні проекти:

- 1) закупівлю літаків спеціального призначення Ан-148-201ЕА у штабному (командному) варіанті та Ан-148-201ЕМ у санітарно-медичному варіанті;
- 2) виконання дослідно-конструкторської роботи (далі – ДКР) «Створення патрульного літака Ан-148-301МП на базі літака Ан-148-201Е», шифр «Світанок»;
- 3) виконання ДКР «Створення військово-транспортного літака Ан-178Т», шифр «Десна»;
- 4) виконання ДКР «Розробка тактичного безпілотного авіаційного комплексу» (ТБпАК), шифр «Горлиця»;
- 5) виконання ДКР «Модернізація військово-транспортного літака короткого зльоту та посадки Ан-70 у частині імпортозаміщення складових частин, обладнання та агрегатів виробництва РФ», шифр «Адепт-М».

8. Мінекономрозвитку, Мінфіну, ДК «Укроборонпром», Національному банку України за участю провідних підприємств галузі опрацювати питання та ініціювати внесення змін до нормативно-правових актів України щодо:

- спрощення процедури отримання довгострокових кредитів державними підприємствами авіапромисловості галузі;

- надання за спрощеною процедурою державних гарантій для залучення кредитів на серійне виробництво авіаційної техніки та технічне переоснащення підприємств галузі;
- здешевлення кредитів шляхом часткової компенсації ставки за кредитами комерційних банків, залученими підприємствами галузі у національній валюті для виробництва та закупівлі авіатехніки вітчизняного виробництва.

9. Міністерству інфраструктури України, Державній авіаційній службі України, Міністерству закордонних справ України прискорити розгляд та усунення розбіжностей системи сертифікації первинної льотної придатності та підтримання льотної придатності авіаційної техніки України із застосовними вимогами ЄС, що впливають на схвалення типової конструкції літаків в EASA.

10. Мінекономрозвитку, Мінінфраструктури, ДК «Укроборонпром» за участю провідних підприємств галузі опрацювати питання щодо створення системи лізингу літаків «Ан» в Україні для стимулювання їх виробництва і продажів вітчизняним авіакомпаніям, розробити проекти нормативно-правових актів та надати їх на затвердження Кабінету Міністрів України. В проектах нормативно-правових актів передбачити:

- 1) створення на конкурсній основі єдиної авіаційної лізингової компанії з високою капіталізацією за участю держави на принципах державно-приватного партнерства;
- 2) фінансування з державного бюджету України формування статутного капіталу авіаційної лізингової компанії;
- 3) щорічне фінансування з державного бюджету України на пропорційній основі з приватними інвесторами витрат авіаційної лізингової компанії на придбання вітчизняних літаків;
- 4) надання за спрощеною процедурою авіаційній лізинговій компанії державних гарантій для залучення кредитів на придбання вітчизняних літаків;
- 5) надання авіаційній лізинговій компанії тимчасових преференцій для стимулювання придбання вітчизняної авіаційної техніки шляхом внесення змін до Податкового кодексу України в частині:
 1. Звільнення від сплати ПДВ тимчасово строком на п'ять років операцій з постачання авіаційній лізинговій компанії нових літаків вітчизняного виробництва на митній території України;
 2. Скасування оподаткування ПДВ лізингових та інших платежів, які сплачують українські авіакомпанії при експлуатації нових вітчизняних літаків;
- 6) впровадження системи гарантування остаточної вартості літаків «Ан» на основі державної підтримки, що мінімізує ризики лізингодавців на вторинному ринку продажів вітчизняних літаків і сприятиме підвищенню попиту на них.

11. Мінінфраструктури, Мінекономрозвитку, Мінфіну за участю провідних підприємств галузі опрацювати питання щодо створення потужного національного авіаперевізника, здатного забезпечити попит на літаки «Ан», що сприятиме збільшенню їх виробництва на підприємствах галузі, розробити проекти нормативно-правових актів та надати їх на затвердження Кабінету Міністрів України. В проектах нормативно-правових актів передбачити:

- щорічне фінансування із державного бюджету України витрат на виробництво та постачання вітчизняних літаків національному авіаперевізннику;
- надання державних гарантій для залучення кредитів за спрощеною процедурою, субсидування відсотків за кредити для стимулювання національного авіаперевізника та інших авіакомпаній в частині придбання літаків «Ан»;
- надання тимчасових преференцій національному авіаперевізннику та українським авіакомпаніям щодо сплати податків, аеропортових зборів, аеронавігаційного обслуговування, страхування, видачі ліцензій на прибуткові маршрути, реінвестування прибутку при умові придбання та експлуатації вітчизняних літаків;

- надання щорічного державного фінансування (субсидування) розвитку сучасної системи комплексної підтримки експлуатації літаків «Ан» національним перевізником та іншими замовниками, у тому числі постачання тренажерів, запчастин, засобів наземного обслуговування, навчання персоналу, будівництво сервісних центрів;
- внесення змін до Податкового кодексу України в частині звільнення від сплати ПДВ операцій з постачання національному перевізнику нових літаків вітчизняного виробництва на митній території України тимчасово строком на п'ять років;
- субсидування авіакомпаній при виконанні рейсів на внутрішніх маршрутах новими літаками «Ан» або надання авіакомпаніям податкових та інших преференцій для здійснення рейсів.

12. Мінекономрозвитку, Мінфіну, НБУ опрацювати та розробити проект Закону України щодо питання створення та забезпечення функціонування в Україні Державного банку розвитку, який здатен надавати довгострокові кредити авіаційній лізинговій компанії, підприємствам авіаційної галузі, авіакомпаніям за мінімальними ставками для виробництва, придбання та експлуатації літаків «Ан».

Довідково: на поточний час створено та діють державні банки розвитку у більше 30 країнах світу, в тому числі Німеччині, США, Японії, КНР, РФ, Південній Кореї, Іспанії, Бразилії тощо. Капітал банку розвитку формується виключно бюджетними коштами або коштами з міжнародних фінансових організацій або міжнародних фінансових ринків. Основний напрямок при кредитуванні банком розвитку - фінансування провідних підприємств авіаційної галузі, авіаційної лізингової компанії, авіакомпаній.

13. Мінекономрозвитку, Мінфіну разом з ДК «Укроборонпром» опрацювати питання створення та функціонування Державного фонду розвитку базових та критичних технологій та підтримки інновацій оборонно-промислового комплексу України, у тому числі військової авіаційної техніки.

14. Мінекономрозвитку, Мінінфраструктури, Мінфіну разом з ДК «Укроборонпром» розробити порядок розділу коштів для виконання статті 31. Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості» № 2660-III від 12 липня 2001 року згідно додатку до якої на період з 1 січня 2013 року до 1 січня 2025 року запроваджується державна фінансова підтримка збуту авіаційної техніки вітчизняного виробництва через механізм здешевлення кредитів шляхом часткової компенсації ставки за кредитами комерційних банків, залученими суб'єктами господарювання у національній валюті для закупівлі такої техніки. Компенсація надається експлуатантам авіаційної техніки, які знаходяться на території України. Кошти на здійснення такої державної фінансової підтримки щорічно з урахуванням вимог Бюджетного кодексу України передбачати у законі про Державний бюджет України на відповідний рік.

15. Мінекономрозвитку сформував підкомісію з питань співробітництва в авіаційній галузі в рамках Комісії із співробітництва між Урядом України та Урядами Китайської Народної Республіки, Туреччини та КСА.

16. Державному космічному агентству України (ДКАУ) розглянути питання та внести проект рішення Кабінету Міністрів України щодо відновлення виробництва шасі для літаків Ан-140, Ан-148, Ан-158, Ан-178, Ан-132 на ДП «Південмашзавод».

17. Мінекономрозвитку, Мінфіну, МЗС, ДК «Укроборонпром» опрацювати та вирішити питання щодо існуючих обмежень, встановлених деякими країнами світу на імпорт в Україну комплектуючих виробів для виробництва військової авіаційної техніки.

18. Мінекономрозвитку, Мінфіну, МЗС, ДК «Укроборонпром» опрацювати та вирішити питання щодо укладення міжурядової угоди між Кабінетом Міністрів України та урядом КСА щодо співпраці підприємств країн в галузі літакобудування.

19. Мінекономрозвитку, Мінфіну, Міноборони, МЗС, ДК «Укроборонпром» опрацювати та вирішити питання стосовно державної підтримки впровадження стандартів НАТО на підприємствах галузі.

20. Мінекономрозвитку, Міноборони, ДК «Укроборонпром» опрацювати та вирішити питання щодо внесення змін до нормативно-правових актів стосовно використання механізмів державно-приватного партнерства та методів проектного фінансування при плануванні та виконанні державного оборонного замовлення та опрацювати питання удосконалення регулювання формування, планування та розміщення державного оборонного замовлення на підприємствах галузі.

21. Мінекономрозвитку, Мінфіну, ДК «Укроборонпром» за участю провідних підприємств галузі опрацювати питання та ініціювати внесення змін до нормативно-правових актів України щодо впровадження системи захисту внутрішнього ринку авіаційної техніки від ввезення закордонних літаків-аналогів, у тому числі:

- перенесення вступу в дію Угоди про торгівлю цивільною авіаційною технікою на 2028-2030 роки;
- встановлення мита на ввезення в Україну іноземних літаків-аналогів вітчизняних літаків;
- обмеження ввезення в Україну застарілих іноземних літаків з екологічних вимог.

22. Мінфіну, Мінекономрозвитку, Міноборони, ДК «Укроборонпром» опрацювати та ініціювати питання внесення змін до Державного бюджету України на 2019 рік щодо фінансування державного оборонного замовлення на проведення НДДКР зі створення літаків Ан-148 спецпризначення, військово-транспортного літака Ан-178, військово-транспортного літака короткого зльоту і посадки Ан-70, який прийнятий на озброєння Збройних Сил України, але без застосування комплектуючих виробів російського виробництва (шифр «Ан-77»), тактичного безпілотного авіаційного комплексу (ТБпАК) – шифр «Горлиця», а також на проведення робіт з імпортозаміщення інших літаків.

23. Мінекономрозвитку, Мінфіну, ДК «Укроборонпром» опрацювати та вирішити питання стосовно:

- державної підтримки впровадження в Україні європейських стандартів;
- надання пільгових податкових умов для фінансування НДДКР (пільги з ПДВ і податку на прибуток, гнучка амортизаційна політика, використання інвестиційного податкового кредиту, що в сукупності стимулює вкладення в НДДКР і відновлення виробництва);
- створення та функціонування сучасної інноваційної інфраструктури в Україні, в тому числі особливі економічні зони, техніко-впроваджувальні зони, венчурні компанії, авіаційні кластери, технопарки, спеціальні інвестиційні фонди, центри комерціалізації технологій, індустріальні парки, території випереджального розвитку тощо для активізації фінансування НДДКР, залучення інвестицій та сучасних технологій, зниження вартості літаків, розвитку виробників компонентів авіаційної техніки тощо;
- субсидування або надання податкових пільг виробникам компонентів авіаційної техніки для здешевлення їх вартості;
- удосконалення системи підготовки професійно-технічних кадрів і створення умов їх зацікавленості в роботі на підприємствах авіаційної промисловості України, у тому числі відновити систему професійно-технічної освіти.

24. Мінекономрозвитку, Мінфіну, Міноборони, ДК «Укроборонпром» опрацювати питання щодо створення спільних підприємств з іноземними інвесторами, які мають сучасні військові технології, використовувати спеціальні інвестиційні контракти (СПК). За таким контрактом іноземний інвестор в обмін на вкладені кошти на розвиток виробництва та передачу сучасних технологій для створення та виробництва авіаційної техніки в Україні отримує від держави певний пакет преференцій: пільги на податки та збори, при сплаті мита, орендної сплати за користування держмайном, тощо. Важливими перевагами СПК є його незалежність від поточних політичних рішень, тобто, при укладенні СПК інвестор отримує гарантовану незмінність умов.

25. Мінекономрозвитку, Держекспортконтролю вжити заходів щодо скорочення строків розгляду заяв від підприємств авіаційної промисловості на отримання дозвільних документів та міжвідомчого узгодження, не застосовуючи контроль послуг з подовження гарантійних ресурсів, сервісного і гарантійного обслуговування, ввезення (вивезення) рекламаційних виробів та виробів для гарантійного і сервісного обслуговування агрегатів, деталей, вузлів та інших компонентів літаків, на які були отримані відповідні дозволи (висновки) на право здійснення їх міжнародних передач, та не застосовуючи контроль до авіаційних літаків та двигунів військового призначення та подвійного використання, їх агрегатів, запасних частин та послуг, які знаходяться на стадії розробки та сертифікації.

26. Мінекономрозвитку, ДК «Укроборонпром», Міноборони, Мінфіну, іншим відомствам опрацювати питання здійснення державної підтримки підприємств галузі на основі досвіду іноземних Фондів розвитку промисловості (ФРП), які допомагають підприємствам високотехнологічних промисловостей шляхом надання пільгових кредитів для реалізації проектів за умови вкладення в них власних коштів.

27. Мінекономрозвитку, ДК «Укроборонпром», Міноборони, Мінфіну, МЗС сприяти активізації маркетингу та контрактно-договірної діяльності в країнах ЄС, Канади, США, СНД, Латинській Америці, країнах Азії і Африки та диверсифікації ринків збуту для забезпечення серійного виробництва літаків «Ан» на ДП «АНТОНОВ».

28. Мінекономрозвитку, Мінфіну, ДК «Укроборонпром» ініціювати внесення змін до Постанови Кабінету Міністрів України від 29 серпня 2012 року №802 «Про затвердження Порядку перетворення державного унітарного комерційного підприємства в акціонерне товариство» в частині повернення п. 3 цієї постанови, яка була виключена, щодо ретельного обґрунтування необхідності корпоратизації (акціонування) державних підприємств.

Президент



Донець О.Д.