

В.Г. Шостак, С.В. Кубарь, О.А. Кононов, О.Є. Мавренков

*Державний науково-дослідний інститут авіації, Київ*

## **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ В УМОВАХ ТРАНСФОРМАЦІЇ ВІЙСЬКОВО-ТЕХНІЧНОЇ ПОЛІТИКИ**

*Стаття присвячена проблематиці військово-технічної політики України, її трансформації в умовах сучасних глобальних викликів, швидких політико-економічних змін та значного рівня невизначеності. Розглядається проблема розвитку державної авіації України як один з елементів формування та реалізації державної військово-технічної політики. Виділяються ключові тенденції застосування державної авіації в умовах російсько-української війни, формулюється сутність проблеми розвитку державної авіації України як проблеми підтримання її необхідних спроможностей в умовах жорстких ресурсних, часових обмежень та невизначеності. Обґрунтовується необхідність розроблення Державної цільової програми розвитку державної авіації України як інструменту реалізації державної військово-технічної політики у зазначеній сфері. Наводиться аналіз можливих варіантів розв'язання проблеми розвитку державної авіації України. Розглядається зміст короткострокового, середньострокового та довгострокового етапів реалізації Державної цільової програми розвитку державної авіації України.*

**Ключові слова:** військово-технічна політика, державна авіація, проблема розвитку державної авіації України, Державна цільова програма розвитку державної авіації України.

### **Вступ**

**Постановка проблеми.** Російсько-українська війна радикально трансформувала застосування авіації, перейшовши від традиційних пілотованих операцій до гібридної моделі з домінуванням безпілотних авіаційних систем та імплементацією штучного інтелекту. За досвідом ведення бойових дій можна виділити такі ключові тенденції:

масоване застосування безпілотних авіаційних систем;

підвищення автономності авіаційних операцій завдяки інтеграції штучного інтелекту до систем виявлення, розпізнавання та ураження цілей;

перехід авіації Збройних Сил України на західні платформи й озброєння, що відкриває якісно нові можливості у повітряній перевазі та ударних операціях, одночасно породжуючи вимоги до інфраструктури, логістики та впровадження стандартів НАТО;

поступовий перехід до “розумних” авіаційних засобів ураження, здатних виконувати ураження цілей автономно або з багаторівневим наведенням на великій дальності;

створення спеціалізованих підрозділів, оснащених БпЛА-перехоплювачами, вертольотами та легкими літаками, адаптованими для боротьби з ударними безпілотними літальними апаратами противника;

розвиток авіаційних засобів ураження модульної конструкції з підвищеною автономністю,

дальністю застосування та точністю ураження цілей.

Істотні зміни умов застосування державної авіації України значно загострили проблему забезпечення її функціонування та розвитку. З одного боку, існує об'єктивна потреба у підтриманні головних спроможностей державної авіації, а саме:

недопущенні панування противника у повітрі;

боротьбі з повітряними цілями;

повітряному патрулюванні, прикритті критичних інфраструктурних і військових об'єктів від засобів повітряного нападу противника;

нанесенні високоточних ударів по наземних і морських цілях противника;

повітряній підтримці сухопутних операцій;

розвідці, спостереженні та коригуванні вогню;

забезпеченні швидкого перекидання військ у визначені райони;

перевезенні особового складу, техніки, боєприпасів та гуманітарних вантажів;

оперативній евакуації поранених військовослужбовців та цивільних осіб із зони бойових дій до медичних закладів;

проведенні рятувальних робіт на суші й на морі;

гасінні масштабних пожеж, ліквідації наслідків стихійних лих та техногенних катастроф;

моніторингу та охороні державного кордону;

авіаційній підтримці проведення спеціальних операцій.

З іншого боку, жорсткі обмеження сьогодення критично ускладнюють підтримання системних спроможностей державної авіації, серед яких:

по-перше – це ресурсні обмеження, пов'язані із скрутним економічним станом держави та потребою в значних витратах;

по-друге – це часові обмеження, пов'язані із довготерміновими процесами впровадження нової авіаційної техніки та швидким втрачанням спроможностей внаслідок бойових дій;

по-третє – це умови глобальних викликів, швидка трансформація політико-економічних процесів та значний рівень невизначеності.

Тому, можна констатувати, що на сьогоdnішньому етапі потреба у підтриманні базових спроможностей в зазначених несприятливих умовах складає сутність проблеми розвитку державної авіації України, і ця проблема відноситься до проблем сучасного (трансформаційного) етапу формування та реалізації державної військово-технічної політики.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Тематика наукових досліджень і публікацій, пов'язаних з формуванням, оцінюванням і забезпеченням ефективності функціонування військово-технічної політики, досить широко висвітлювалася в фахових публікаціях у довоєнний період, зокрема в [1...3].

Початок повномасштабної російської агресії проти України визначив потребу в актуалізації та трансформації напрацьованого теоретичного базису формування та впровадження державної військово-технічної політики. Про це свідчать наукові аналітичні праці, зокрема [4...6], та нормативні документи, прийняті після початку повномасштабної російської агресії, зокрема [7, 8].

Водночас відбувається переосмислення та актуалізація теоретичних засад військово-промислової політики, зокрема у публікаціях [10...17].

Інтерес дослідників до актуалізації теоретичних засад державної військово-технічної політики має практичне підґрунтя. Прийняття відповідальних державних рішень в оборонній сфері передбачає наявність відповідного наукового обґрунтування.

При цьому, актуалізація науково-методичного базису під вимоги і виклики сьогодення має значну прикладну затребуваність. Це справедливо для досліджень процесів у державній авіації України, де відкритим залишається питання обґрунтування шляхів та механізмів її подальшого розвитку.

**Метою статті** є оприлюднення підсумкових результатів наукових напрацювань авторів щодо доцільного шляху розв'язання проблеми розвитку державної авіації України в умовах, що склалися.

## **Виклад основного матеріалу**

### **1. Обґрунтування необхідності розроблення Державної цільової програми розвитку державної авіації України.**

Системне подолання невідповідності ресурсних можливостей України потребам у підтриманні спроможностей державної авіації можливе на основі врахування фундаментальних закономірностей та базових властивостей зазначеної предметної галузі.

По-перше, необхідно враховувати, що проблема розвитку державної авіації України є загальнодержавною проблемою.

Результати функціонування (бойового застосування) державної авіації, а саме результати реалізації її спроможностей мають виключне загальнодержавне значення. При цьому, кожен із суб'єктів державної авіації (Збройні Сили України, Міністерство оборони України, Державна прикордонна служба України, Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Національна поліція України, Національна гвардія України, Служба безпеки України) самостійно не має можливостей забезпечити всі потрібні спроможності. В цих умовах розвиток державної авіації може відбуватися тільки в рамках загальнодержавного процесу, коли усі відомчі заходи координуються зовні відповідно до глобальних цілей та пріоритетів (спроможностей).

Слід зазначити, що розуміння проблем державної авіації як проблем міжвідомчого характеру, які не можуть бути вирішені в рамках поточних оборонних або галузевих програм, є принциповим моментом, методологічним базисом реалізації комплексного, системного підходу, узгодженого планування та належного ресурсного забезпечення.

По-друге, розвиток державної авіації є довгостроковим процесом. Його неможливо закінчити за один бюджетний період. Технологічний цикл створення нової авіаційної техніки від задуму до прийняття до експлуатації займає не менше п'ятнадцяти років. Декілька років необхідно для переходу на експлуатацію нового типу техніки. Підготовка кваліфікованих авіаційних фахівців потребує не менше п'яти років.

Складність техніки, технологічних процесів її створення та технічного обслуговування, потреба забезпечення високого рівня безпеки польотів та ефективності застосування визначають такі часові вимоги.

По-третє, законодавство України однозначно визначає центральний орган виконавчої влади, на який доцільно покласти функцію розвитку державної авіації. Так, стаття 7 Повітряного

кодексу України визначає Міністерство оборони України уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі державної авіації. Стаття 8 Повітряного кодексу України визначає, що до компетенції Міністерства оборони України належить реалізація державної політики з оборонних питань, які пов'язані з використанням повітряного простору України та захистом суверенітету держави.

Відповідно до Повітряного кодексу України Міноборони регулює питання:

реєстрації та допуску державних повітряних суден та літальних апаратів, аеродромів та злітно-посадкових майданчиків;

підтримання льотної придатності державних повітряних суден;

допуску авіаційного персоналу до виконання польотів та проведення робіт із забезпечення польотів;

охорони повітряних суден;

виконання та забезпечення польотів, пошуку та рятування;

випробування та прийняття в експлуатацію нових типів повітряних суден, призначених для використання в державній авіації;

здійснює нормативно-правове регулювання зазначених питань за погодженням із заінтересованими центральними органами виконавчої влади, які експлуатують державні повітряні судна.

Крім того, Міноборони має найбільшу в державній авіації частку авіаційної техніки та забезпечує підтримання її головних спроможностей. Все це підтверджує доцільність покладення організаційних функцій розвитку державної авіації саме на Міністерство оборони України.

Загальнодержавний характер проблеми розвитку державної авіації України, потреба довгострокового періоду для її вирішення та наявність уповноваженого центрального органу виконавчої влади в галузі державної авіації вказують на те, що доцільним засобом вирішення зазначеної проблеми є реалізація відповідних заходів у рамках окремої державної цільової програми – Державної цільової програми розвитку державної авіації України (далі – Державна програма).

**2. Якими повинні бути варіанти розв'язання проблеми. Спрямування Державної програми.**

З набуттям Україною незалежності та створенням її Збройних Сил постало завдання утворення в державі військової авіації як основного носія їх бойового потенціалу. Першим кроком у цьому напрямі стало створення в Україні під

науково-методичним керівництвом Державного науково-дослідного інституту авіації національної системи забезпечення справності та льотної придатності військової авіаційної техніки іноземної розробки та виробництва, яка ґрунтується на виробничо-технологічних можливостях вітчизняних підприємств авіаційної галузі та законодавчо визначає порядок взаємодії суб'єктів у сфері безпекової діяльності України [18].

Зазначена система протягом більше, ніж 25 років існування підтвердила свою дієздатність та дозволила до цього часу забезпечити безпечну експлуатацію та використання за призначенням старіючого парку військової авіаційної техніки, що залишався у складі Збройних Сил України після розпаду СРСР. За роки функціонування системи було заощаджено колосальний фінансовий ресурс за рахунок впровадження нормативно-правових і організаційно-технічних заходів підтримання льотної придатності авіаційної техніки за межами, встановленими її розробниками ресурсних показників шляхом поетапного продовження строків служби і переведення літальних апаратів та їх силових установок на експлуатацію за технічним станом [18].

Разом з тим, на сьогодні авіаційна техніка Збройних Сил України радянського виробництва поступово наближається до критичної точки, обумовленої досягненням в період 2030 – 2035-х років граничного технічного стану більшістю літальних апаратів, за яким неможливо гарантувати безпечну їх експлуатацію.

При цьому визначальними, з точки зору прогнозування граничних строків служби та ресурсу об'єктів авіаційної техніки, є так звані їх “критичні” елементи конструкції, що характеризуються, насамперед, наявністю тріщин, корозійних уражень та зношенням матеріалів. Доведено, що номенклатура зазначених “критичних” елементів є індивідуальною для кожного типу літальних апаратів, а ступінь небезпеки від наявності пошкоджень зазначених елементів – індивідуальною для кожного, навіть однотипного, конкретного зразка авіаційної техніки.

Дослідження “критичних” елементів конструкцій за типами літальних апаратів, а також їх локалізація, відновлення та імпортозаміщення – це на сьогодні основні складові стратегії експлуатації парку авіаційної техніки до граничних значень для забезпечення повного використання її ресурсного потенціалу, закладеного на стадіях розробки та виробництва.

Разом з тим, підтримання справності та збереження льотної придатності існуючої авіаційної техніки, окремо само по собі, не забезпечує в перспективі необхідний (заданий)

рівень бойового потенціалу (потрібні спроможності) авіаційного парку Збройних Сил України та його боездатність, в першу чергу, через моральне старіння техніки, її невідповідність сучасним вимогам збройної боротьби.

Тому, ефективне застосування авіаційної складової сил оборони України потребує поетапного переходу до нових сучасних зразків авіаційної техніки, переозброєння на літаки та вертольоти нового покоління.

В умовах, що склалися, перехід парку авіаційної техніки (крім військово-транспортної авіації) на західні зразки є стратегічним напрямом розвитку. Зменшення парку авіаційної техніки радянського виробництва внаслідок бойових втрат та неможливості забезпечити льотну придатність є об'єктивною реальністю. Відсутність в Україні потенціалу для швидкого розроблення власної авіаційної техніки на заміну радянської не залишає інших стратегій розвитку державної авіації крім орієнтації на техніку західного виробництва.

В залежності від співвідношення літальних апаратів радянського та західного виробництва у складі парку авіаційної техніки Збройних Сил України можливі три варіанти (сценарії) розвитку подій щодо його технічного оновлення.

Перший варіант полягає у виникненні ситуації, коли парк авіаційної техніки радянського виробництва буде здатен забезпечити підтримання необхідних спроможностей на заданий період часу та, разом з тим, значну частину парку вже буде складати авіаційна техніка західного виробництва. У цьому випадку часу та ресурсів буде цілком достатньо для переходу на західну авіаційну техніку, поки парк радянської техніки буде здатен забезпечити необхідний рівень спроможностей.

Цей варіант розвитку подій формує необхідні передумови постачання авіаційної техніки, засобів управління та забезпечення авіації, побудови (реконструкції) об'єктів авіаційної інфраструктури тощо за рахунок створення циклів розроблення та виробництва вітчизняними підприємствами з мінімізацією залежності від імпорتنих комплектуючих, у тому числі й шляхом ліцензійного виробництва (трансферу технологій).

Можливість забезпечити підтримання ключових спроможностей державної авіації на усьому періоді оновлення парку авіаційної техніки (озброєння) дозволяє визнати цей варіант розвитку подій найбільш прийнятним, але ймовірність такого сценарію є вкрай низька.

Другий варіант полягає у виникненні ситуації, коли наявний парк авіаційної техніки радянського виробництва буде не здатен забезпечити підтримання необхідних спроможностей на заданому проміжку часу та при цьому частка

західної авіаційної техніки ще буде недостатньою для компенсації втрачених спроможностей.

У цьому випадку ліміт часу та ресурсів не дозволить зробити оновлення парку без втрат спроможностей. Потенціал застосування парку радянської авіаційної техніки буде втрачений до того моменту, коли з'явиться можливість компенсувати його західними зразками техніки. Цей варіант розвитку подій є найбільш неприйнятним. Розвиток авіації в цьому випадку буде вимагати мобілізації максимального потенціалу сил і засобів для прискореного впровадження нової авіаційної техніки та, відповідно до цього, закупівлі широкої номенклатури літальних апаратів, їх компонентів й обладнання, авіаційних засобів ураження, засобів управління та забезпечення авіації, побудови (реконструкції) об'єктів авіаційної інфраструктури тощо, необхідних для ефективного функціонування суб'єктів авіаційної діяльності, які експлуатують нові повітряні судна.

Критичними ризиками при цьому будуть обмежені можливості щодо закупівлі авіаційної техніки військового призначення на світовому ринку озброєнь та пряма залежність стану боездатності авіаційних підрозділів державної авіації України від обсягу поставок запасних частин, організації ремонту та підготовки особового складу від іноземних партнерів.

Третій варіант полягає у виникненні ситуації, коли оновлення парку авіаційної техніки західними зразками дозволить компенсувати втрати спроможностей внаслідок безповоротних втрат авіаційної техніки радянського виробництва. Процес оновлення не призведе до втрати спроможностей державної авіації, він буде здійснюватися поступово та координовано.

Цей варіант розвитку подій слід розглядати як оптимальний з точки зору стабільності та темпу процесу оновлення.

Поступова реалізація процесу переходу на нову авіаційну техніку очікувано дозволить раціонально здійснювати планові заходи, розподіляти ресурси та чітко координувати дії суб'єктів державної авіації. Плановий характер процесу оновлення створить сприятливі умови для забезпечення суб'єктів авіаційної діяльності сучасною авіаційною технікою, засобами управління та забезпечення авіації об'єктами авіаційної інфраструктури тощо. Це також буде сприяти створенню циклів розроблення та виробництва вітчизняними підприємствами з мінімальною залежністю від імпорتنих комплектуючих, у тому числі й шляхом ліцензійного виробництва (трансферу технологій).

Крім того, з'являється можливість:

реалізації політики підтримки вітчизняних підприємств оборонно-промислового комплексу (ОПК);

збереження та нарощення наукового, науково-технічного потенціалу держави та забезпечення його розвитку шляхом впровадження інноваційних технологій провідних країн світу у вітчизняне виробництво;

поглиблення співпраці у військово-технічній галузі з країнами-партнерами.

Слід також зазначити певні ризики такого процесу оновлення парку авіаційної техніки, а саме:

пряму залежність стану боєздатності підрозділів, оснащених повітряними суднами (ПС) іноземного виробництва, від обсягу поставок запасних частин і комплектуючих іноземними виробниками;

необхідність погодження рішень про спільні розробки та виробництво на урядовому рівні, наявність законодавчих обмежень щодо передачі оборонних технологій.

Таким чином, найбільш прийнятним варіантом розв'язання проблеми є третій варіант, оскільки він враховує реальні спроможності вітчизняного ОПК та сучасні підходи щодо розроблення та виробництва перспективних зразків авіаційної техніки.

Такий підхід також дозволить, одночасно, забезпечити інноваційний розвиток підприємств вітчизняного ОПК та раціонально розподілити фінансове навантаження на економіку України.

### **3. Які основні етапи Державної програми необхідно розглядати.**

Враховуючи реалії сьогодення, обумовлені введенням правового режиму воєнного стану, наявний науковий, науково-технологічний та виробничий потенціали України, а також оцінюючи перспективи розвитку фінансово-економічного сектора України, раціональним шляхом розв'язання проблеми розвитку державної авіації України вважається реалізація Державної програми за трьома етапами.

На першому, короткостроковому етапі реалізації Державної програми пропонується реалізувати заходи щодо:

визначення потреби суб'єктів авіаційної діяльності, які експлуатують державні ПС, у кількості та номенклатурі потрібної авіаційної техніки, об'єктах авіаційної інфраструктури, засобах аеронавігації, аварійно-рятувальних засобах, засобах аеродромно-технічного обслуговування ПС, засобах радіотехнічного забезпечення польотів, автоматизованих системах управління тощо та можливостей вітчизняних підприємств щодо їх розроблення та виробництва;

створення реєстру розробників та виробників

авіаційної техніки, об'єктів авіаційної інфраструктури, засобів аеронавігації, аварійно-рятувальних засобів, засобів технічного обслуговування, засобів радіотехнічного забезпечення польотів, автоматизованих систем управління тощо;

початку реорганізації об'єктів та суб'єктів авіаційної діяльності, підготовки авіаційного персоналу, аеродромів, злітно-посадкових майданчиків, засобів аеронавігації, аварійно-рятувальних засобів, засобів аеродромно-технічного обслуговування ПС, засобів радіотехнічного забезпечення польотів, автоматизованих систем управління тощо;

створення потрібної кооперації підприємств авіаційної галузі України;

налагодження дієвої взаємодії між суб'єктами авіаційної діяльності, які експлуатують державні ПС, науковими, науково-технічними установами, підприємствами, що мають досвід та потенціал у розробці та виробництві авіаційної техніки;

визначення країн-партнерів за основними напрямками військово-технічного співробітництва щодо постачання об'єктів авіаційної діяльності та отримання ліцензій на здійснення певного виду діяльності;

надання заявок на міжнародну військову (міжнародну технічну) допомогу до країн-партнерів;

підтримання льотної придатності ПС, що перебувають в експлуатації, та їх модернізація, за необхідності, силами вітчизняних підприємств;

організація підготовки авіаційного персоналу.

На другому, середньостроковому етапі, пропонується сконцентрувати увагу на:

удосконаленні організаційно-штатних структур суб'єктів авіаційної діяльності, які експлуатують державні ПС;

масштабуванні оснащення суб'єктів авіаційної діяльності ПС, авіаційними засобами ураження та іншими компонентами, об'єктами авіаційної інфраструктури, засобами аеронавігації, аварійно-рятувальними засобами, засобами аеродромно-технічного обслуговування ПС, засобами радіотехнічного забезпечення польотів, автоматизованими системами управління тощо;

отриманні ПС, авіаційних засобів ураження та інших компонентів, об'єктів авіаційної інфраструктури, засобів аеронавігації, аварійно-рятувальних засобів, засобів аеродромно-технічного обслуговування ПС, засобів радіотехнічного забезпечення польотів, автоматизованих систем управління різних класів тощо у рамках міжнародної військової (міжнародної технічної) допомоги від країн-партнерів;

відкритті, за необхідності, дослідно-конструкторських робіт (ДКР) з розроблення (модернізації, модифікації) авіаційної техніки із залученням, за потреби, іноземних суб'єктів господарювання, налагодження її серійного виробництва та постачання;

поглибленні військово-технічного співробітництва з країнами-партнерами.

Відповідно до цього, третій, довгостроковий етап реалізації цільової програми повинен включати заходи щодо:

завершення оснащення суб'єктів авіаційної діяльності літальними апаратами, їх компонентами і обладнанням, авіаційними засобами ураження, засобами управління та забезпечення авіації, побудови (реконструкції) об'єктів авіаційної інфраструктури тощо;

подальшої модернізації (модифікації) авіаційної техніки;

відкриття, за необхідності, ДКР з розроблення (модернізації, модифікації) авіаційної техніки на підставі затверджених тактико-технічних завдань із залученням на конкурентній основі вітчизняних підприємств (установ) як головних виконавців ДКР, виконання всіх етапів ДКР, у тому числі державних випробувань, прийняття зразків ПС на озброєння, налагодження їх серійного виробництва та постачання.

#### **4. Очікувані результати виконання Державної програми.**

Реалізація Державної програми буде спрямована на вирішення таких пов'язаних груп проблем:

підтримання справності та льотної придатності авіаційної техніки;

технічне оновлення (переозброєння) авіаційних підрозділів на нову сучасну авіаційну техніку;

забезпечення авіаційними засобами ураження та іншими компонентами;

підтримання та розвиток авіаційної інфраструктури, злітно-посадкових майданчиків, засобів аеронавігації, аварійно-рятувальних засобів, засобів аеродромно-технічного обслуговування повітряних суден, засобів радіотехнічного забезпечення польотів, автоматизованих систем управління;

удосконалення системи сертифікованої підготовки авіаційних фахівців з посиленою підготовкою з англійської мови;

удосконалення системи проведення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт для розроблення та впровадження новітніх технологій в авіаційній галузі;

модернізація випробувальної бази для всебічного оцінювання та сертифікації авіаційної

техніки, її компонентів та обладнання;

удосконалення системи медичної сертифікації авіаційного персоналу з урахуванням стандартів країн-партнерів;

удосконалення системи пошуку і рятування;

подальший розвиток системи спеціальної підготовки, виживання льотного складу та реабілітації авіаційного персоналу;

подальший розвиток системи безпеки авіації.

Прийняття та виконання Державної програми дозволить:

забезпечити необхідні спроможності суб'єктів авіаційної діяльності, які експлуатують державні ПС, шляхом їх оснащення сучасними літальними апаратами, авіаційними засобами ураження та іншими компонентами та обладнанням, об'єктами авіаційної інфраструктури, засобами управління та забезпечення авіації тощо;

підтримати наукові та високотехнологічні галузі національної економіки за напрямками авіаційної техніки, приладобудування, створення нових матеріалів та речовин, промислової мікроелектроніки, інформаційних систем, високоточної зброї, роботизації зразків озброєння і воєнної техніки;

створити нові робочі місця, забезпечити завантаженість підприємств ОПК, підвищити його науково-технологічний потенціал, зберегти можливість серійного виробництва високотехнологічної військової техніки в Україні.

Необхідно зауважити, що упродовж останніх років пріоритет розвитку озброєння та військової техніки надавався наземним засобам протиповітряної та протиракетної оборони, а також ракетному озброєнню. Водночас, загрози, які пов'язані з інтенсивними бойовими діями, необхідність відбиття масованих атак засобів повітряного нападу противника та підтримки військ на полі бою, потреба у розширенні ефективних засобів, що руйнують логістичну систему противника глибоко в його тилу обумовлюють необхідність переорієнтації стратегічного вектора на комплексний розвиток авіації як одного з основних носіїв бойової могутності сил оборони України та визначального чинника забезпечення переваги у повітрі над противником.

Сутність Державної програми за її політичним значенням – це визнання пріоритету, важливості державної авіації, її розвитку серед інших напрямів військово-технічної політики.

У цьому контексті, кінцевою метою Державної програми стане досягнення державною авіацією України спроможностей, які необхідні для виконання завдань за призначенням у сфері національної безпеки і оборони, захисту населення та інфраструктури держави у взаємодії із силами та

засобами держав-партнерів – членів міжнародних безпекових об'єднань.

### Висновки

1. Сутність проблеми розвитку державної авіації України полягає у тому, як у сучасних несприятливих умовах, ресурсних та часових обмеженнях забезпечити підтримання спроможностей державної авіації на необхідному рівні на довгострокову перспективу.

2. Доцільним засобом вирішення проблеми розвитку державної авіації України є розроблення та реалізація відповідної державної цільової програми.

3. Підтримання спроможностей державної авіації протягом усього процесу оновлення парку авіаційної техніки на західні зразки слід розглядати як принципову умову для розроблення Державної

цільової програми розвитку державної авіації України.

4. Зміст Державної цільової програми розвитку державної авіації України повинен включати короткострокові, середньострокові та довгострокові заходи щодо реорганізації об'єктів та суб'єктів авіаційної діяльності, удосконалення взаємодії між суб'єктами авіаційної діяльності, які експлуатують державні ПС, науковими, науково-технічними установами, підприємствами, що мають досвід та потенціал у розробці та виробництві авіаційної техніки.

Доцільним **напрямом подальших досліджень** слід вважати фінансово-економічне обґрунтування конкретних заходів Державної цільової програми розвитку державної авіації України.

### Список літератури

1. Військово-технічна та оборонно-промислова політика України: аналітична доповідь. – Київ: Національний інститут стратегічних досліджень, 2013. – 112 с. URL: <https://niss.gov.ua/sites/default/files/2013-04/Begma-83d74.pdf> (дата звернення 30.10.2025).

2. Теорія озброєння. Науково-технічні проблеми та завдання: [монографія]. Т. 5. Воєнно-технічна політика України: формування, стан та шляхи удосконалення / І. Б. Чепков, В. В. Зубарев, В. О. Смірнов та ін. – К.: Вид. дім Дмитра Бураго. – 2017. – 448 с.

3. Raska M. Strategic Competition for Emerging Military Technologies: Comparative Paths and Patterns [Електронний ресурс] / M. Raska // PRISM. – 2019. – Vol. 8, No. 3. – P. 65–81. – URL: <https://www.jstor.org/stable/26864277> (дата звернення 30.10.2025).

4. Dovhopolyi A.S., Dykhanovskyi V.M. Military and technical policy of Ukraine as the basis of cooperation with partner countries in the processes of development, production and supply of armament // Озброєння та військова техніка. – 2022. – № 1(33). – С. 22–28.

5. Шостак В.Г., Борохвостов І.В., Гультьєв А.А. Модель управління військово-технічною політикою України в умовах російської збройної агресії // Озброєння та військова техніка. – 2023. – № 4(40). – С. 9–17.

6. Гаврилюк І.Ю., Чепков І.Б., Гультьєв А.А., Косяковський А.В. Військово-технічна політика як ключова складова в забезпеченні національної безпеки та оборони // Наука і оборона, 2025. – № 3. – С. 3–10. URL: <http://nio.nuou.org.ua/article/view/342056> (дата звернення 30.10.2025).

7. Засади військово-технічної політики у сфері оборони: затверджені наказом Міністерства оборони України від 01 березня 2024 р. № 143/нм.

8. Стратегія воєнної безпеки України [Електронний ресурс]: затверджена Указом Президента України від 25 березня 2025 р. № 121/2021 // Верховна Рада України. Законодавство України. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/121/2021#Text> (дата звернення 30.10.2025).

10. Вишневецький Я. Сучасні підходи до управління сектором оборонно-промислового комплексу України // Public Management, 2023. – № 3(45). – С. 57–66. DOI: [https://doi.org/10.32689/2617-2224-2023-4\(37\)-3](https://doi.org/10.32689/2617-2224-2023-4(37)-3). URL: <https://journals.maup.com.ua/index.php/public-management/article/view/3026> (дата звернення 30.10.2025).

11. Мосін М.С. Інтелектуалізація підприємств приватного сектору ОПК України: стратегічні трансформації та виклики. Економіка та держава, 2023. – № 5. – С. 21–28. DOI: <https://doi.org/10.32782/2786-8141/2023-5-17>. URL: <https://transformations.in.ua/index.php/journal/article/view/71> (дата звернення 30.10.2025).

12. Гончар М., Ішук О., Лакійчук О. Перспективи залучення України до передових програм військово-технічної кооперації Європи. – Центр глобалістики “Стратегія XXI”, 2023. URL: <https://geostrategy.org.ua/analitika/analitichna-zapyska/perspektyvy-zaluchennya-ukrayiny-do-peredovyh-program-viyskovo-tehnichnogo-spivrobitnytva-derzhav-yevrovy/zavantazhyty-doslidzhennya-u-formati-pdf-ua> (дата звернення 30.10.2025).

13. Перспективи розвитку озброєння та військової техніки Сухопутних військ: Зб. тез доповідей Міжнародної науково-технічної конф. (Львів 17-18 травня 2023 р.). – Львів: НАСВ, 2023. – 328 с

14. Воєнні інновації в сучасних війнах: Зб. тез Міжнародного академічного форуму // Центральний науково-дослідний інститут Збройних Сил України – К.: 7БЦ, 2024. – 232 с. URL: [https://crsi.mil.gov.ua/files/micw/Abstracts\\_collection\\_MICW2024.pdf](https://crsi.mil.gov.ua/files/micw/Abstracts_collection_MICW2024.pdf) (дата звернення 30.10.2025).

15. Hmyria V., Nikitchenko V., Shynkarenko O., Aleskerova Y., Kostyuk O. Development of the Defence Industry of Ukraine // Journal of European Security Studies, 2024. – № 12(1). – С. 45–59. URL: <https://socrates.vsau.org/repository/card.php?lang=uk&id=36753> (дата звернення 30.10.2025).

16. Ключова проблема безпекової політики України: відновлення старого чи побудова нової моделі ВПК України на базі військово-технічного співробітництва з європейськими партнерами // Матеріали “круглого столу” для іноземних дипломатичних представництв, провідних українських ЗМІ та експертного середовища на тему “Українська оборонна промисловість та її спроможності в забезпеченні потреб фронту”, 2024. URL: [https://www.fpri.kiev.ua/articles\\_view/kljuchova-problema-bezpekovo-politiki-ukraini-vidnovlennja-starogo-chi-pobudova-novoi-modeli-vpk-ukraini-na-bazi-vijskovo-tehnichnogo-spivrobitnictva-z-vropejskimi-partnerami](https://www.fpri.kiev.ua/articles_view/kljuchova-problema-bezpekovo-politiki-ukraini-vidnovlennja-starogo-chi-pobudova-novoi-modeli-vpk-ukraini-na-bazi-vijskovo-tehnichnogo-spivrobitnictva-z-vropejskimi-partnerami) (дата звернення 30.10.2025).

17. Боліла С.Ю. Розвиток оборонно-промислового комплексу на підставі інноваційних технологій як драйвер економіки України в умовах війни та повоєнного відновлення // Таврійський науковий вісник. Серія: Економіка, 2024. – № 22. – С. 22-33. DOI: <https://doi.org/10.32782/2708-0366/2024.22.2>. URL: <http://tnv-econom.ksau-niv.ks.ua/index.php/journal/article/view/570> (дата звернення 30.10.2025).

18. Шостак В.Г., Пащенко С.В. Методологічні аспекти технічного оновлення авіації Збройних Сил України // 36. наук. праць ДНДІА. – 2023. – № 19(26). – С. 7–14. DOI: <https://doi.org/10.54858/dndia.2023-19-1>.

*Надійшла до редколегії 10.10.2025*

*Схвалена до друку 18.11.2025*

***Відомості про авторів:***

**Шостак Владислав Григорович**

кандидат технічних наук  
начальник Державного науково-дослідного  
інституту авіації,  
Київ, Україна  
<https://orcid.org/0000-0002-2956-1069>

**Кубарь Сергій Володимирович**

кандидат технічних наук  
старший науковий співробітник  
заступник начальника Державного  
науково-дослідного інституту авіації з наукової роботи,  
Київ, Україна  
<https://orcid.org/0000-0001-8165-7140>

**Кононов Олексій Анатолійович**

доктор технічних наук  
доцент  
заступник начальника  
Державного науково-дослідного інституту авіації,  
Київ, Україна  
<https://orcid.org/0000-0003-2267-9109>

**Мавренков Олексій Єфремович**

доктор технічних наук  
старший науковий співробітник  
провідний науковий співробітник  
Державного науково-дослідного інституту авіації,  
Київ, Україна  
<https://orcid.org/0000-0002-6578-4833>

***Information about the authors:***

**Vladislav Shostak**

Candidate of Technical Sciences  
Chief of State Research  
Institute of Aviation,  
Kyiv, Ukraine  
<https://orcid.org/0000-0002-2956-1069>

**Serhii Kubar**

Candidate of Technical Sciences  
Senior Researcher  
Deputy Chief of State  
Research Institute of Aviation,  
Kyiv, Ukraine  
<https://orcid.org/0000-0001-8165-7140>

**Oleksii Kononov**

Doctor of Technical Sciences  
Associate Professor  
Deputy Chief of State  
Research Institute of Aviation,  
Kyiv, Ukraine  
<https://orcid.org/0000-0003-2267-9109>

**Oleksii Mavrenkov**

Doctor of Technical Sciences  
Senior Researcher  
Leading Researcher  
of State Research Institute of Aviation,  
Kyiv, Ukraine  
<https://orcid.org/0000-0002-6578-4833>

## **PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF STATE AVIATION OF UKRAINE IN THE CONDITIONS OF TRANSFORMATION OF MILITARY-TECHNICAL POLICY**

*V. Shostak, S. Kubar, O. Kononov, O. Mavrenkov*

*The article considers the issues of the military-technical policy of Ukraine, its transformation in the conditions of modern global challenges, rapid political and economic changes and a significant level of uncertainty. The problem of the development of state aviation of Ukraine is considered as one of the elements of the formation and implementation of the state military-technical policy. The key trends in the use of state aviation in the conditions of the Russian-Ukrainian war are highlighted, the essence of the problem of the development of state aviation of Ukraine is formulated as the problem of maintaining its necessary capabilities in conditions of strict resource, time constraints and uncertainty. Based on the analysis of recent research and publications, the openness of the issue of theoretical substantiation of measures for the implementation of military-technical policy in the field of the development of state aviation of Ukraine is substantiated. The national significance of the problem of the development of state aviation of Ukraine is substantiated, the fundamental need for the implementation of long-term measures in this direction and the presence of a central executive body to which it is appropriate to entrust the function of the development of state aviation are justified. The expediency of assigning the organizational functions of the development of state aviation to the Ministry of Defense of Ukraine is substantiated. The necessity of developing the State Target Program for the Development of State Aviation of Ukraine as an instrument for implementing the state military-technical policy in the specified area is substantiated. An analysis of possible solutions to the problem of the development of state aviation of Ukraine is presented. The optimal scenario from the point of view of stability and pace of the renewal process is highlighted, when the renewal of the aviation fleet to Western models will allow to compensate for the loss of capabilities due to the irretrievable losses of Soviet-made aviation equipment. The content of the short-term, medium-term and long-term stages of the implementation of the State Target Program for the Development of State Aviation of Ukraine is considered. The expected results of the implementation of the specified State Target Program for the Development of State Aviation of Ukraine are given. It is proposed to consider the financial and economic justification of specific measures of the State Target Program for the Development of State Aviation of Ukraine as an appropriate direction of further research.*

*Keywords: military-technical policy, state aviation, the problem of developing state aviation of Ukraine, the State Target Program for the Development of State Aviation of Ukraine.*