

постачальником, за відсутності при цьому альтернативи; нагальної потреби у здійсненні закупівлі у зв'язку з виникненням особливих економічних чи соціальних обставин, що унеможливають дотримання замовниками строків для проведення тендеру тощо. Крім того, також можливе застосування процедури відкритих торгів, що, на нашу думку, є більш популярним та доцільним у сфері високих технологій.

Література

1. ISIC REV. 3 TECHNOLOGY INTENSITY DEFINITION Classification of manufacturing industries into categories based on R&D intensities // OECD Directorate for Science, Technology and Industry, Economic Analysis and Statistics Division. 2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.oecd.org/sti/ind/48350231.pdf> (дата звернення – 17.10.2017).

2. Про схвалення Стратегії розвитку високотехнологічних галузей до 2025 року та затвердження плану заходів щодо її реалізації: проект розпорядження Кабінету Міністрів України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://kno.rada.gov.ua/komosviti/control/uk/publish/article;jsessionid=8082B6453C9BCECD7054B203A6916E6B?art_id=69560&cat_id=65270 (дата звернення – 17.10.2017).

3. Про публічні закупівлі: Закон України від 25.12.2015 № 922-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/922-19/conv> (дата звернення – 17.10.2017).

4. Шатковський О. Гармонізація системи державних закупівель в Україні за стандартами ЄС [Електронний ресурс] / О. Шатковський, С. Яременко // Коментарі до законодавства України про публічні закупівлі. 2016. 131 с. Режим доступу: <https://bestbid.com.ua/wp-content/uploads/2017/02/> (дата звернення – 17.10.2017).

5. Електронна система закупівель «Prozorro» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://prozorro.gov.ua/> (дата звернення – 17.10.2017).

УДК 629.7: 332.14 (043.2)

Шевченко П. П., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Головка С. Г., к.і.н., доцент

ДОСЯГНЕННЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ДП «АНТОНОВ»

У наш динамічний час особливо затребувані передові новітні ідеї та технології. Саме з таким продуктом виступає на світовому ринку ДП «Антонов», що носить ім'я свого засновника – видатного авіаконструктора Олега Антонова.

Коллективу цього підприємства належить авторство більше ста типів і модифікацій пасажирських, транспортних і спеціалізованих літаків (більше 22 000 екземплярів). Особливу гордість авіаконструкторів становлять вантажні літаки «Руслан» і «Мрія», що є візитною карткою вітчизняної фірми. На рахунку цих літаючих гігантів 270 світових рекордів, а усього ж літаки «Ан» встановили більше 500 рекордів.

«Антонов» пишається своїм основним капіталом – високопрофесійними кадрами, серед яких і випускники Національного авіаційного університету. Сьогодні на підприємстві працюють більше 13 500 співробітників, представників 198 професій і спеціальностей, повний штат конструкторів і вчених, що працюють у 35 наукових напрямках, у тому числі таких, як аеродинаміка та міцність літальних апаратів, механіка, гідравліка, теплотехніка, авіоніка, матеріалознавство.

На сьогодні це підприємство, історія якого нараховує більше 70 років, є одним з небагатьох, що реалізують повний цикл створення сучасного літального апарата: від допроектних наукових досліджень до створення, випробувань, сертифікації, серійного виробництва та обслуговування [1].

У 2016 році ця компанія принесла бюджету 178,1 мільйонів грн. Крім того, реформи всередині дозволили налагодити розробку нових моделей літаків, реалізувати програму імпортозаміщення російських запчастин у виробництві літаків і посилити позиції компанії на міжнародному ринку.

На найпрестижнішій авіавиставці у світі, авіашоу Ле Бурже, Україна презентувала новий середньоміагістральний вантажний літак «Ан-132D». Це перший прототип перспективного багатоцільового транспортного «Ан-132», який створюється ДП «Антонов» спільно з партнерами з Саудівської Аравії, і перший літак в лінійці «Антонова», побудований повністю без російських комплектуючих. Український літак брав участь у льотній програмі, де за чотири хвилини продемонстрував маневреність, максимальне прискорення і мінімальну швидкість [2].

Сам літак призначений для перевезення широкого асортименту вантажів масою до 9,2 т на близько- і середньоміагістральних маршрутах. Він може виконувати повітряне десантування вантажів на парашутних платформах і парашутистів, перевозити людей, транспортувати хворих і поранених в умовах надзвичайних ситуацій. «Ан-132» необхідний для Саудівської Аравії через свої технічні особливості, бо це єдиний літак, який може сідати і злітати з піску.

Після успішної демонстрації літака на авіа шоу у Ле Бурже «антонівці» домовилися з саудівськими партнерами про основні пріоритети одержання сертифіката на літак, що дозволить почати продажі літака по всьому світу, та запуск серійної лінії в Києві і початок будівництва заводу в Саудівській Аравії задля запуску другої лінії. Перші серійні літаки планують показати у другій половині 2018 року.

Також у серпні на авіазаводі відбулася презентація нового літака «Ан-2-100». Літак прийшов на зміну відомому «кукурузнику» «Ан-2», якому 31 серпня виповнилося 70 років, коли він вперше піднявся в повітря. Варто зазначити, що «Ан-2» є багатоцільовим біпланом, він використовується як сільськогосподарський, спортивний, транспортний, пасажирський літак і знаходиться на озброєнні ВПС багатьох країн. Це один з наймасовіших літаків в історії: усього вироблено близько 18 тис. Його виробництво, наприклад, у Польщі тривало до 2002 року, а в Китаї випускають цей літак до сьогодні. На 2012 рік у світі експлуатувалося понад 2 тисячі таких літаків. «Ан-2» занесений до Книги рекордів Гіннеса як єдиний літак, який випускають понад 60 років.

Основна відмінність «Ан-2-100» від попередника полягає в силовій установці з маршовим турбогвинтовим двигуном МС-14 розробки і виробництва ПАТ «Мотор-Січ». Одним з переваг цієї заміни є перехід з авіаційного бензину на авіаційний гас, так значно підвищується рентабельність літака. У даний час новий «Ан-2-100» існує в єдиному екземплярі, але він вже встановив два світових рекорди. 11 квітня літак підняв вантаж рекордної для свого класу ваги в 3202 кг на висоту 2700 м. Треба зазначити, що максимальне комерційне навантаження «Ан-2-100» складає 1500 кг. А у серпні український «Ан-2-100» побив рекорд швидкості для повітряних суден такого класу: відстань з Польщі до Запоріжжя було подолано на максимальній швидкості для цього класу у 255 км/год.

Отже, наведені досягнення ДП «Антонов» доводять унікальність технологій, конструкторських рішень і виробничі потужності, що можуть перетворити підприємство на лідера світової авіаіндустрії. Компанія створює для нашої держави додану вартість, нові робочі місця та руйнує стереотип про те, що Україна потрібна світові лише як сировинний «додаток». ДП «Антонов» – це не тільки значуща віха в історії нашої країни, але й гарант її успішного майбутнього.

Незважаючи на вражаючі досягнення своєї багаторічної наполегливої роботи, «антонівці» не збираються зупинятися на досягнутому, а навпаки продовжують створювати нові зразки

сучасних літаків, модернізувати виробництво і втілювати свої сміливі ідеї в життя, залучаючи зарубіжних партнерів.

Література

1. Зазирнути під фюзеляж – внутрішня модернізація «Антонова» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://nachasi.com/2017/09/07/zazyrnuty-pid-fyuzelyazh/>.

2. Антонов в Ле Бурже. На какой рынок претендует новый Ан-132 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://biz.liga.net/all/transport/intervyu/3695176-antonov-na-le-burzhe-kakoe-budushchee-zhdet-novyy-an-132.htm>.

3. Український літак Ан-2-100 встановив другий за рік світовий рекорд [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://nv.ua/ukr/ukraine/events/ukrajinskij-litak-an-2-100-vstanoviv-drugij-za-rik-svitovij-rekord-1675725.html>.

УДК 347.823.21:001.121.18(043.2)

Шерстобоєв С. О., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ,
Науковий керівник: Тимченко А. П., к.ю.н, доцент

МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ «ХАРКІВ – ПІВНІЧНИЙ»: ІСТОРІЯ ТА СЬОГОДЕННЯ

Перший регулярний повітряний рейс з харківського аеродрому «Сокольники» було здійснено 1 травня 1921 року за маршрутом Харків-Орел-Москва. На аеродромі базувався повітряний дивізіон важких бомбардувальників «Ілля Муромець» конструктора І. Сікорського. А вже через два роки – 23 березня 1923 року, відповідно до Постанови Раднаркому УРСР у Харкові (столиця України до 1936 року), було створено першу авіакомпанію цивільної авіації України – акціонерне товариство «Укрповітрошлях» (Українське товариство повітряних сполучень). Для потреб нової авіакомпанії було споруджено аеропорт «Харків Сокольники». Перший в Україні регулярний рейс за маршрутом Харків-Полтава-Київ з цього аеропорту відбувся 25 травня 1924 року [1].

У передмісті Києва Жуляни (зараз міжнародний аеропорт «Київ») для прийому літаків із Харкова відвели колишнє військове летовище. Згодом було відкрито повітряне сполучення за маршрутом Харків-Полтава-Кіровоград-Одеса, а з 1928 року міжнародний рейс Харків-Тегеран. Тодішні літаки цивільної авіації брали на борт лише 5 пасажирів, квиток коштував 46 карбованців