

ВЛИЯНИЕ РЕГУЛЯТОРНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ ПО ОДОБРЕНИЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ И ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ НА РЫНОК УСЛУГ ПО ПОДДЕРЖАНИЮ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ В УКРАИНЕ

Приведены результаты укрупненного анализа переходных процессов и их проявлений в структурных составляющих рынков авиатранспортной деятельности и услуг по техническому обслуживанию применительно к выделенным группам воздушных судов, которые рассматриваются как следствие введения рыночных принципов государственного регулирования деятельности Эксплуатантов и Организаций по техническому обслуживанию

Постановка проблемы. Смена централизованно-административных принципов государственного регулирования и управления авиационной отраслью на рыночные и сопровождавшие ее переходные процессы в экономике Украины обусловили значимые структурные изменения в составе Эксплуатантов и Организаций по техническому обслуживанию (ТО), в используемом парке воздушных судов (ВС), а также в качественных и количественных характеристиках авиатранспортной деятельности и связанного с ней рынка услуг по поддержанию летной годности (ЛГ) ВС. Достаточно продолжительный период спада в авиатранспортной деятельности сменился в 1999г периодом роста, продолжающимся и в настоящее время. Однако достигнутые в 2007г объемные показатели авиатранспортной деятельности соответствуют тем, которые имели место в 1991г, а темпы увеличения объемов авиатранспортной деятельности иностранных Эксплуатантов по итогам 9 месяцев 2007г превышают аналогичные для украинских на 15..16% [1], т.е. возрастает их доля в использовании нарастающего авиатранспортного потенциала Украины.

Введение государственным органом управления гражданской авиацией (далее используется принятая в документах ИКАО аббревиатура этого органа САА - Civil Aviation Authority) Украины основных Авиационных Правил (АП) стран Европы (JAR-ов) обуславливает новые, менее значительные изменения в регуляторных принципах и процедурах регулирования авиационной отрасли в Украине, которые окажут соответствующее влияние на рынок авиатранспортной деятельности и рынок услуг по поддержанию ЛГ.

Анализ состояния проблемы. Проведенный авторами анализ динамики изменений как объемов авиатранспортной деятельности украинских Эксплуатантов, так и перераспределения этих объемов между ними в период 1992-2007г, а также имеющийся на сегодняшний день факт выделения «основных игроков» среди украинских Эксплуатантов в пассажирских и грузовых (менее четкое) авиаперевозках [1,2], позволяют выделить следующие основные внутренние механизмы, сформировавшие природу этой динамики на рынке авиатранспортной деятельности и породившие изменения на рынке поддержания ЛГ парка ВС.

Рост объемов авиатранспортной деятельности на рынке пассажирских авиаперевозок достаточно тесно связан с процессами замещения парка ВС советского производства (полностью или практически ушли с рынка Ил-62, Ту-154, Ту-134) на ВС западного производства, которые привлекались украинскими Эксплуатантами (образовавшими отмеченную выше группу «основных игроков») на условиях лизинга.

Динамика изменений среднего «возраста» на момент взятия в лизинг и количества взятых в лизинг средне- дальнемагистральных ВС западного производства украинскими Эксплуатантами за период 1997-2007г приведена на рис.1 и рис.2.

