

ЛОПЕС РОДРИГЕС М.У.

Національний авіаційний
університет

Інститут економіки та менеджменту

доцент кафедри організації авіаційних перевезень, д.е.н.

ЦИВІЛЬНА АВІАЦІЯ НА КУБІ: СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ.

Анотація. Стаття присвячена проблемам розвитку цивільної авіації на Кубі, аналізу стану розвитку пасажирських і вантажних авіаційних перевезень, і впливу авіації на інші галузі економіки по країні.

Ключові слова: кубинська цивільна авіація, пасажирські та вантажні авіаційні перевезення.

Аннотация. Статья посвящена проблемам развития гражданской авиации на Кубе, анализу состояния развития пассажирских и грузовых авиационных перевозок, и влиянию авиации на другие отрасли экономики по стране.

Ключевые слова: кубинская гражданская авиация, пассажирские и грузовые авиационные перевозки.

Annotation. The article deals with the problems of development of civil aviation in Cuba, analyzing the state of development of passenger and cargo air transport, and the impact of aviation on the other sectors of the economy in the country.

Keywords: Cuban civil aviation passenger and cargo air transportation.

Актуальність та постановка проблеми. Кубинська авіація має незаперечне історичне значення, тому що володіє досягненням здійснення першого міжнародного польоту латиноамериканської авіації, коли 17 травня 1913 літак, керований кубинським льотчиком, пролетів відстань між Кі-Уест і Гавана за 2 години 40 хвилин.

Мета статті. Стаття присвячена проблемам розвитку цивільної авіації на Кубі, аналізу стану розвитку пасажирських і вантажних авіаційних перевезень, і впливу авіації на інші галузі економіки по країні.

Аналіз останніх публікацій. Вищим інститутом управління авіації на Кубі є Міністерство Транспорту, яке покладає ці функції на свій підрозділ «Вища Організація Управління Підприємствами Кубинської Авіаційної Корпорації А.О.» (CACSA), яка була створена в 2012 році на заміну раніше існуючого Інституту цивільної авіації Куби (IACC). CACSA проводить гнучку політику з метою сприяння розширенню міжнародних повітряних рейсів, збільшенню торгівлі, поліпшенню добробуту пасажирів і клієнтів з максимальною безпекою своїх рейсів і послуг. У той же час, заохочує співпрацю з іноземними компаніями, які сприятимуть розвитку повітряного транспорту, підвищенню ефективності, введенню поліпшення і нових технологій на основі домовленостей, досягнутих з ними.

Авіаційні відносини здійснюються на основі двосторонніх міжнародних договорів і багатосторонніх угод, міжнародних та регіональних. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944, також відома як Чиказька конвенція, є основою, на якій будується політика кубинського повітряного транспорту. Крім того,

CACSA є членом:

- Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO).

- Латиноамериканської комісії цивільної авіації (CLAC).

- Регіональної групи планування та ведення аеронавігації CAR / SAM (GREPECAS).

- Міжнародного товариства авіаційних телекомунікацій (SITA).

- Латиноамериканської асоціації повітряного транспорту (ALTA).

Куба уклала понад 70 угод і меморандумів в галузі повітряного транспорту з країнами усіх континентів.

Виклад основного матеріалу.

Місія CACSA.

CACSA має місію бути провідною установою з виконання та контролю політики кубинської держави щодо повітряного транспорту, аеронавігації та пов'язаних з ними послуг. Для цього управляє і сприяє професійному виконанню спеціалізованих послуг на всіх рівнях організації, з метою підтримки стійкого зростання туризму, підтримуючи етичну поведінку, що регулює міжнародну авіацію, і яке характеризується високою надійністю, швидкістю, безпекою та ефективністю на основі лояльності, прихильності, і відкритою комунікабельністю керівництва і співробітників з клієнтами.

Функції CACSA.

Серед основних функцій CACSA:

- Здійснює, у межах своєї компетенції, керівництво в області аеронавігації перед міжнародним авіаційним співтовариством, державними та приватними особами.

- Нормує і регулює споруди, аеронавігаційні послуги в аеропортах, оточуючі їх зони безпеки, наземне обслуговування, повітряний рух, зв'язок і аеронавігаційне обслуговування, метеорологію, аеронавігаційну інформацію та пошуково-рятувальні роботи у разі нещасних пригод.

- Встановлює правила і положення, що забезпечують безпечну і ефективну експлуатацію повітряних судів стосовно: безпеки, операційних процедур, надання ліцензії аеронавігаційного персоналу, авіаційної медицини та запобігання нещасних випадків.

- Нормує, здійснює і контролює системи безпеки і захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання та інших актів, що є злочинами згідно з міжнародним правом.

Екологічна стратегія CACSA.

CACSA має Екологічну стратегію, в якій Управління аеродромом відповідає за все, що пов'язано зі стратегією, контролем і комплексною оцінкою екологічних питань на аеродромах, безпеку оточуючих зон і об'єктів під його керівництвом в Системі цивільної авіації. Головною метою Екологічної стратегії є мінімізація шкідливого впливу діяльності цивільної авіації на навколишнє середовище, зокрема, шуму та емісії авіаційних двигунів. Крім того, серед багатьох інших дій на навколишнє середовище, кубинське авіаційне керівництво має намір виконувати стратегію, викладену Технічним бюро по озону (OTOZ) для зниження речовин, що руйнують озоновий шар атмосфери.

Обслуговування в аеропортах.

За останні 10 років в кубинській цивільній авіації спостерігається стійке зростання. Понад 94 кубинських та іноземних авіакомпаній з 39 країн світу виконують регулярні та чартерні рейси з перевезення пасажирів і вантажів у 10 міжнародних аеропортах, розташованих по всій географії кубинського архіпелагу. Куба має майже сто злітно-посадкових смуг, з яких 25 є аеропортами, 15 - національні і 10 - міжнародні.

Міжнародні аеропорти Куби наступні:

- Міжнародний аеропорт Хосе Марті - Гавана (HAV).
- Аеропорт Хуан Гуальберто Гомес - Varadero (VRA).
- Аеропорт Віло Акунья - Кайо Ларго дель Сур (CYO).
- Аеропорт Хайме Гонсалес - Сьєнфугегос (CFG).
- Аеропорт Максимо Гомес - Сьєго де Авіла (AVI).
- Аеропорт Ігнасіо Агронте-Камагуей (CMW).
- Аеропорт Франк Паїс - Ольгін (HOG).
- Аеропорт Сьєрра-Маєстра - Мансанільо (MZO).
- Аеропорт Антоніо Масео - Сантьяго-де-Куба (SCU).
- Аеропорт Хардінес дель Рей - Кайо Коко (CCC).

Крім того, Куба забезпечує управління повітряним рухом для більш ніж 500 міжнародних рейсів, що пролітають по кубинському повітряному простору щодня, слідуючи з Північної до Південної Америки і назад, через три авіаційних коридори: Нуевас, Майя і Хірон, які володіють сучасними системами і технологіями для управління повітряним рухом.

На карті вказані місця розташування кубинських аеропортів:

- У червоний колір - міжнародні аеропорти.
- У синій колір - внутрішні аеропорти.



Рис.1. Місця розташування кубинських аеропортів.

Кубинські аеропорти відрізняються високою якістю, довгими і широкими злітними смугами, в аеропортах належним чином підтримується техніка, технологія, чистота і порядок, обладнані сучасними системами VORs, NDBs і ILSs знаходяться у відмінному стані. Для будівництва, обслуговування та експлуатації аеропортів, у своїй структурі CACSA має Кубинське підприємство аеропортових та аеронавігаційних послуг (ECASA).

Безпека аеронавігації підтримується суворою дисципліною, літаки дуже добре обладнані і знаходяться у відмінному технічному стані. Митна та прикордонна безпека чудова.

Серед основних перспектив авіаційної діяльності на Кубі включаються:

- Вдосконалення системи моніторингу безпеки.
- Впровадження нових систем CNS / ATM.
- Досягнення стандартів якості послуг у міжнародних аеропортах, щоб виправдати всі очікування клієнтів.

Кубинські авіакомпанії.

Куба має чотири авіакомпанії:

- *Cubana de Aviación S.A.* - є провідною авіакомпанією кубинської авіації. Заснована в 1929 році. Здійснює перевезення пасажирів, вантажів і пошти, надійно і ефективно з висококваліфікованим персоналом. Основна операційна база знаходиться в Міжнародному аеропорту Хосе Марті, в Гавані. Її підрозділ *Cubana Cargo SA* виконує вантажні перевезення: генеральних вантажів, швидкопсувних вантажів, небезпечних вантажів, тварин, цінних вантажів, людських останків. *Cubana de Aviación S.A.* виконує рейси за наступними внутрішніми напрямками: Баракоа, Баямо, Камагуей, Кайо Коко, Кайо Ларго дель Сур, Сьєнфугос, Гуантанамо, Ольгин, Гавана, Мансанільо, Моа, Хірона, Санта Клара, Сантьяго де Куба, Варадеро, Вікторія де Лас Тунас. Міжнародні рейси: Північна Америка: Галіфакс, Монреаль, Торонто, Канкун; Центральна Америка і Карибський басейн: Сан-Хосе, Санто-Домінго; Південна Америка: Буенос-Айрес, Богота, Каракас; Європа: Мадрид, Париж, Рим, Лондон, Москва.

- *Aero Caribbean SA* - здійснює рейси з перевезення пасажирів і вантажів, регулярні та чартерні, внутрішні та міжнародні, в основному, по країнах Карибського басейну та Центральної Америки. Основна операційна база знаходиться в Міжнародному аеропорту Хосе Марті, в Гавані. *Aero Caribbean S.A.* виконує рейси за наступними внутрішніми напрямками: Гавана, Варадеро, Кайо Коко, Ольгин, Сантьяго де Куба, Вікторія де Лас Тунас, Баямо, Мансанільо, Моа, Баракоа. Міжнародні рейси: Манагуа, Сан Педро Сула, Порт про Пренс, Санто Домінго.

- *Aerogaviota SA* - здійснює рейси з перевезення пасажирів і вантажів, регулярні, і чартерні, VIP рейси для бізнесменів, національні та міжнародні, в основному по країнах Карибського басейну та Центральної Америки. *Aerogaviota S.A.* виконує рейси за наступними регіональними напрямками: Антигуа і Барбуда, Багамські Острови, Барбадос, Беліз, Кайманові острови, Колумбія, Домініка, Домініканська Республіка, Сальвадор, Гватемала, Гаїті, Гондурас, Ямайка, Мартініка, Мексика, Нікарагуа, Панама, Сент-Люсія, Сент-Вінсент і Гренадіни, Тринідад і Тобаго, Венесуела. Національні чартерні рейси: Кайо Левіса, Ла-Колома, Хірона, Гавана, Варадеро, Кайо-Ларго-дель-Сур, Сьєнфугос, Санта-Марія, Кайо Коко, Санта-Лусія, Сантьяго-де-Куба, Ольгин. Також надає послуги вертолітних перевезень пасажирів, вантажів, кінозйомок, мандрівників, наукових досліджень, запуску парашутистів. Основна операційна база знаходиться в Міжнародному аеропорту Хосе Марті, в Гавані.

- Національна компанія аеропортових послуг (ENSA) - виконує регулярні внутрішні рейси з перевезення всієї пошти і преси, а також сільськогосподарські та лісові роботи. Основна операційна база знаходиться в Міжнародному аеропорту Хосе Марті, в Гавані. Надає послуги чартерних авіатаксі для пасажирів по внутрішніх напрямках; авіатаксі базовані в аеропортах Кайо Ларго дель Сур і Варадеро.

Кубинські авіакомпанії використовують спільні коди з іншими іноземними авіакомпаніями, такими як Aerocaribe, Аерофлот, Blue Panorama, Air Europa, Copa Airlines, Air Jamaica, і TACA. Також мають двосторонні угоди з десятками авіакомпаній. Кубинські авіакомпанії прагнуть залишитися в якості бажаних на ринку Куби і Карибського басейну, на основі високого рівня безпеки, ефективності та обслуговування. Вони сертифіковані за нормами ISO 9000 і IOSA (IATA Operational Safety Audit). Крім того, сертифіковані за кубинською нормою Системи вдосконалення менеджменту підприємств.

Обслуговування на рейсах кубинських авіакомпаній.

Компанія Cuba Catering S.A. спеціалізується на поставках харчування для пасажирів на борту повітряних суден, забезпечуючи ці послуги в більш ніж 30 вітчизняним і зарубіжним авіакомпаніям. Створена в 1979 році, має заводи харчової промисловості в Гавані, Варадеро, Камагуей і Ольжин, щоб забезпечити постачання на рейси, що включають Кубу в свої маршрути. Також має центри приготування страв доступні туристам і пасажирам в ресторанах і кафе в аеропортах Санта-Клара, Сьєнфугос, Сьєго-де-Авіла, Камагуей, Мансанільо і Сантьяго-де-Куба. Серед авіакомпаній, що користуються сервісом компанії Catering SA виділяються: Iberia, Air France, Аерофлот, Condor, і LTU, всі з визнаною репутацією на міжнародній арені. На додаток до страв і напоїв гарантує всі види супутніх товарів для забезпечення різних послуг на борту літаків, таких як подушки, ковдри, газети і журнали, засоби для туалету, гігієни та прибирання, навушники з музикою. Обслуговування в аеропортах і рейсах кубинських авіакомпаній відмінне, повне чарівності авіації та поваги до екіпажів і пасажирів: індивідуальне обслуговування, гаряча їжа і всі види напоїв для пасажирів міжнародних і внутрішніх рейсів.

Літаковий парк кубинських авіакомпаній.

Протягом багатьох років технічні та технологічні потреби кубинської авіації були поставлені від декількох виробників: США, СРСР, Росії, європейських країн. Всі вище названі перевізники є державними компаніями, що мають у своїх парках майже 170 повітряних суден, українського, російського, американського, французького і європейського виробництва, серед яких: АН-24РВ, Ан-26, Ан-2, Ан-158, Boeing 767 - 300, Boeing 727, Boeing 447-400F, ІL96-300, ІL62-М, ІL-18D / С, TU204-100СЕ, TU204-100Е, YAK-42, Airbus 320-200, АTR 42-500, АTR 72-210, АTR 42-300, EMBRAER-110, PZL-М-18, вертоліт МІ-8МТV1, вертоліт МІ-17.

Вітчизняна авіація займає майже 20% кубинського ринку транспорту пасажирів і вантажів. Іншу частину ринку ділять між іноземними авіакомпаніями, таких як Аерофлот, Air France, KLM, Copa Airlines, LACSA, Cayman Airways, Blue Panorama, Air Jamaica, British Airways, Air Berlin, TAAG, AeroMexico, Air Canada, Air Europa, Condor, Avianca, Virgin Atlantic, Global Air, Alitalia, Air Pullmantur, Bahamas Air, BWIA West Indies Airways, LAE, LAN, Livingston, LTU, Martinair, Neos, Sky Airline, TACA, Tame, серед інших.

Підготовка персоналу для авіації.

Пілоти та головні авіаційні фахівці проходять підготовку, всі навчаються в системі освіти країни за державний рахунок. Більшість фахівців є випускниками радянських і російських вищих шкіл авіації, а коли експлуатують повітряні судна з інших країн, навчаються в них.

Фахівці і пілоти в даний час готуються в авіаційних навчальних центрах, в інших кубинських університетах і технічних училищах. Підготовка фахівців відбувається, переважно, в два етапи: спочатку ті, що навчаються, вступають до школи початкового навчання, а потім - в інші школи для спеціалізації. Іноземні пілоти не мають право керування літаками в кубинських авіакомпаніях. У деяких випадках, коли експлуатуються іноземні літаки за контрактом лізингу, капітан і другий пілот - іноземці, але екіпаж кабіни - кубинці. Пілоти, диспетчера, контролери вільно володіють іспанською, російською, англійською та французькою мовами. Основними центрами підготовки авіаційних кадрів:

- Навчальний центр аеронавтики (ССА). - заснований в 1989 році як Національна школа кадрів Інституту цивільної авіації Куби, і в 1994 році був затверджений Радою Міністрів Республіки Куба як навчальний центр. Визнаний Міністерством вищої освіти із категорією А для проведення післядипломного навчання. У цьому центрі були підготовлені 23044 керівників, менеджерів і фахівців системи цивільної авіації для різних компаній: авіакомпаній, аеропортів, компаній авіаційних послуг, та інших компаній, що надають послуги і підтримку в авіації. Центр також підготував 165 управлінських менеджерів для цивільної авіації різних країн Латинської Америки, включаючи Чилі, Коста-Ріка, Еквадор, Сальвадор, Гаїті, Мексика, Панама, Парагвай, Перу, Домініканської Республіки, Уругваю і Венесуели. З 1996 року Навчальний центр аеронавтики вступив до Міжнародної мережі TRAINAIR ICAO, до якої прикріплені 41 центр з 36 країн світу.

- Навчальний центр авіації (САА) - заснований в 1970 році як навчальний центр цивільної авіації Куби, покликаний навчати, розвивати та вдосконалювати підготовку технічного персоналу в різних областях авіації. Визнаний Міністерством вищої освіти із категорією А для післядипломного навчання персоналу аеронавтики. Підтримує прямі зв'язки з професійними установами інших країн: Панама, Еквадор, Гватемала і Домініканська Республіка, а також з Вищим політехнічним інститутом Гавани. За останні 10 років підготував близько 2000 фахівців авіаційної галузі; в міжнародній сфері працює в галузі

підготовки фахівців з технічного обслуговування літаків, підготовки пілотів для реактивних і турбовинтових літаків. Центр має тимчасове членство у Міжнародній мережі TRAINAIR ICAO.

Вплив американської блокади на кубинську авіацію.

Практично ніхто сьогодні не сумнівається в тому, що блокада, якій уряд США ось вже понад 50 років піддає Республіку Куба, реально є актом геноциду. Блокада з боку США продовжує завдавати величезної шкоди Цивільній авіації Куби. З травня 2009 року по квітень 2012 блокада призвела до 811 462 318 дол. збитків в цьому секторі. Слід наголосити, що заходи блокади в сфері авіації порушують і Чиказьку конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, підписану 190 державами світу, включаючи США. А конкретні пункти, в яких проголошується, що міжнародні послуги авіатранспорту повинні ґрунтуватися на рівності можливостей, і виконуватися чесно і економно, і її 44-та стаття, що називає серед цілей і завдань Міжнародної Організації Цивільної Авіації (ІКАО) забезпечення послідовного поваги прав країн-учасників і виключення їх дискримінації.

У результаті політики блокади кубинські авіакомпанії не можуть придбати повітряні судна, технології, компоненти, запасні частини, паливо, матеріали та приладдя загального призначення на американському ринку, і тому зобов'язані вдаватися до третіх ринків через посередників, які імпонують більш високі ціни і жорсткі умови.

У той час, коли американський закон про блокаду забороняє кубинським авіакомпаніям виконувати рейси на території та у повітряному просторі США, кубинська держава дозволяє в'їзд на свою територію американським авіакомпаніям, які здійснюють близько 60 чартерних рейсів щотижня, слідуючи з Майамі, Лос Анжелеса і Нью-Йорка в кубинські міста Гавана, Варадеро, Ольгин, Камагуей, Сьєнфугос і Сантьяго-де-Куба, авіакомпаніями Miami Air, Continental, American Eagles, Gulf Stream, Sky King, яким Система авіації Куби надає всі необхідні послуги в кубинських аеропортах.

Пасажирські перевезення.

Як можна бачити в таблиці, кількість пасажирокілометрів з авіаперевезень представляє високий відсоток від загального пасажиропотоку, виконаний щороку в країні. В кінці 2011 року на даний показник доводилося 27 % від загального обсягу перевезень, що підтримується міжнародними пасажирськими перевезеннями, з віддалених від Куби географічних регіонів світу, що сприятливо впливає на показник пасажирокілометр. За даними таблиці видно, що обсяг авіаперевезень поступається лише пасажирським перевезенням на автобусах.

Таблиця 1

**Пасажирські перевезення на спеціалізованих державних підприємствах,
млн. пасажирів кілометрів**

Найменування	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Всього	10 779,6	10 870,9	10 746,3	10 360,4	10 502,3	9 409,0
Залізничні	1 233,4	1 286,3	1 056,5	979,8	924,8	934,1
Автобусні	4 863,9	5 266,0	6 259,1	6 633,5	6 611,8	5 476,6
Таксі	257,4	279,8	291,9	332,5	356,9	412,0
Морський та річковий	43,1	30,6	42,4	35,3	34,7	41,7
Всього Авіаційні	4 381,8	4 008,2	3 096,4	2 379,4	2 574,1	2 544,6
З них: Внутрішні	215,5	205,0	207,3	387,6	419,3	133,8
Міжнародні	4 166,3	3 803,2	2 889,1	1 991,8	2 154,8	2 410,8

У наступній таблиці показано кількість перевезених пасажирів на різних видах транспорту в період 2006-2012 кубинськими державними транспортними компаніями. За даними таблиці бачимо, що перевезення пасажирів повітряними суднами набагато менше, ніж пасажирські перевезення в кожній окремій з інших видів транспорту.

Таблиця 2

**Пасажири, перевезені спеціалізованими державними підприємствами,
млн. пасажирів**

Найменування	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Всього	1453,8	1669,1	1782,5	1795,7	1601,4	1609,8	1655,3
Залізничні	10,5	10,3	7,9	7,5	8,3	9,7	9,9
Автобусні	697,9	755,6	898,1	922,6	900,4	902,4	895,7
Таксі	40,2	43,7	45,6	46,7	45,8	48,2	48,3
Морський та річковий	3,5	3,7	3,1	3,4	3,4	3,5	3,4
Всього Авіаційні	1,7	1,6	1,5	1,2	1,2	1,1	1,2
З них: Внутрішні	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4
Міжнародні	1,0	1,0	0,9	0,7	0,7	0,7	0,8

Альтернативні засоби	700,0	854,2	826,3	814,3	642,3	644,9	696,8
----------------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Вантажні перевезення.

Авіаційні перевезення вантажів далеко не в повному обсязі показують успіхи, досягнуті в перевезенні пасажирів. Як показано у двох таблицях нижче, перевезення вантажів на літаках, обидва індикатори тонна-кілометрів, як і індикатор тонн, займають дуже низькі відсотки в загальному обсязі вантажних перевезень усіма видами транспорту на Кубі.

Таблиця 3

Вантажообіг, млн. тонна-кілометрів

Найменування	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Всього	13854,1	14329,5	7583,9	9086,9	8464,0	7425,5
Залізничний	1438,9	1410,8	1387,9	2790,9	1852,2	1912,8
Автомобільний	2094,5	2007,3	2221,8	2315,1	2973,0	2461,4
Міжнародний морський	9750,2	10142,5	3654,7	3550,2	3076,8	2469,8
Морський каботаж	507,7	714,3	274,2	381,4	512,1	538,6
Всього Авіаційні	62,8	54,6	45,3	49,3	49,9	42,9
З них: Внутрішні	2,7	2,5	3,0	5,6	5,7	4,9
Міжнародні	61,1	52,1	42,3	43,7	44,2	38,0

Таблиця 4

Транспортований вантаж, тис. тонн

Найменування	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Всього	48072,6	49416,8	55077,5	52497,6	46523,2	49613,8	87830,8
Залізничний	8699,2	10190,5	13800,0	9926,1	12774,8	16466,4	15522,8
Автомобільний	35755,2	35086,1	39233,6	41567,2	31853,7	31196,6	71009,0
Міжнародний морський	2379,6	2425,6	1136,7	452,9	1057,6	527,6	385,7
Морський каботаж	1219,2	1697,7	892,7	541,7	826,6	887,0	803,7
Всього Авіаційні	19,4	16,9	14,5	9,7	10,5	8,6	9,6
З них: Внутрішні	2,2	2,0	2,4	2,0	1,2	0,8	1,1
Міжнародні	17,2	14,9	12,1	7,7	9,3	7,8	8,5

Вплив розвитку туризму на кубинську авіацію.

Туризм є основною рушійною силою розвитку комерційних авіаперевезень. У наступній таблиці показано вплив, який Куба представляє для міжнародного туризму, викликано у збільшенні кількості авіаційних пасажирських перевезень, тому що майже 99% туристів прибувають на Кубу на повітряних рейсах. Аналогічно туристична діяльність позитивно впливає на збільшення доходів від міжнародних пасажирських авіаперевезень в кубинській економіці.

Таблиця 5

Показники авіаційних пасажирських перевезень

Найменування	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Прибуття туристів на авіарейсах по повітря, тис. пасажирів	2 150	2 119	2 316	2 405	2 507	2 688
Дохід від міжнародних пасажирських перевезень, млн.дол.	265,9	254,2	256,5	183,2	193,3	220,4

Висновки. Куба зарекомендувала себе як туристичний напрямок з швидким зростанням числа пасажиро - прибуттів і доходів. З 1996 року Куба приєдналася до невеликої групи з п'яти країн Карибських островів, приймаючих більше мільйона іноземних туристів на рік. Таким чином, зростання кількості прибулих туристів збільшився з 1990 року, коли на Кубу прибули відпочивати 340 000 пасажирів, до позначки 2716000 пасажирів у 2011 році. Це являє собою вражаюче зростання на 80 % за останні два десятиліття. Підйом, який стався, незважаючи на те, що живемо в епосі, відзначеній зникненням соціалістичного табору, світовою кризою індустрії туризму після терористичних актів 11 вересня 2001 року в Нью-Йорку і Вашингтоні, а також глобальною фінансовою кризою, що почалася в кінці 2008 року; фактори, посилюючи глобальний економічний спад, який призвів до краху багатьох найбільших авіакомпаній.

Як бачимо, Куба розвиває цивільну авіацію у відповідності зі стратегічними цілями ICAO, і для цього концентрує головні зусилля, насамперед у людському факторі, в якості своєї основної сили.

1. *Anuario estadístico de Cuba 2011. Oficina Nacional de Estadísticas e Información de Cuba. - Cuba, Edición 2012.* - <http://www.one.cu/aec2011/esp/20080618_tabla_cuadro.htm>.
2. *Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, IACC.*- <<http://www.iacc.gov.cu/>>.