

УДК 658.231

JEL Classification Code: F60, L6

Дієго Фернандо Сепеда Гуаман

Diego Fernando Cepeda Guaman

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ У ЛАТИНСЬКІЙ АМЕРИЦІ. ОСНОВНІ ВИКЛИКИ

PROSPECTS OF CIVIL AVIATION DEVELOPMENT IN LATIN AMERICA. KEY CHALLENGES

У статті розглядаються перспективи розвитку цивільної авіації в країнах Латинської Америки, досліджуються фактори економічного (а саме загальносвітове, попри кризу, пошвавлення економічного зростання) та політичного характеру (чи буде політична воля лідерів країн проводити заходи з метою розширення ринків авіації), що зумовлюють цей розвиток, розглядаються проблеми, з якими стикнеться галузь авіації при своєму розвитку: проблема зменшення викидів, особливо на тлі вступу в силу Паризької угоди про кліматичні зміни; пошук кваліфікованих кадрів, побудова інфраструктури тощо.

Ключові слова: цивільна авіація, Латинська Америка, Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA), Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO).

Постановка проблеми. За даними Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), протягом найближчих 20 років у світі вдвічі більше людей матимуть змогу літати. Пасажиропотік збільшиться, а ряд регіонів показуватиме якісне зростання авіаційної галузі. Серед країн Латинської Америки лідером стане Бразилія [14]. До аналогічних висновків дійшли експерти ICAO та компанії Boeing, які щорічно готують звіти та прогнози розвитку галузі. Окрім кількісних показників зростання, авіаційну галузь очікує запровадження нових «технічних рішень»: створення моделей, що використовуватимуть альтернативні види палива, проектування моделей з небаченими досі хвостами та крилами з метою максимально можливого зменшення сили тертя і опору повітря. Проблема полягає в тому, наскільки економіки країн Латинської Америки готові зустріти це зростання авіаційної галузі, чи готові вони до цього, чи є в них відповідна інфраструктура та професійні кадри. Як приклад ми розглянемо проект будівництва нового аеропорту в одній із країн регіону – Еквадорі.

Актуальність теми дослідження. Актуальність теми статті підтверджується усіма звітними даними провідних міжнародних організацій цивільної авіації і таких компаній-гігантів, як Boeing. Факт зростання авіаційної галузі вважається на сьогодні аксіоматичним, таким, що не підлягає запереченню, і зростання це відбуватиметься не за рахунок розвиненої Європи та США, а за рахунок Азії та Латинської Америки. Зростання відбуватиметься в кількох площинах: зростання попиту на нові літаки, збільшення компаній, що використовуватимуть старі літаки, будівництво ангарів з обслуговування та ремонту літаків, навчання майбутніх професійних кадрів.

Проблематикою розвитку авіаційних ринків у загальних рисах займалися К. В. Сидоренко, В. С. Новик, серед іноземних фахівців – К. Майклз (K. Michaels) та Р. Кастрехон (R. Castrejon), які особливо зосереджувалися на дослідженні Латинської Америки. Загалом же багато досліджень проводилися власне авіабудівними компаніями (Boeing, Airbus), які самі проводять дослідження для з'ясування перспектив розвитку авіабудування. Їх дослідження рясніють статистичними даними і діаграмами та мають виключно практичний характер.

Мета і задачі статті. Мета статті – з'ясувати місце Латинської Америки у світовому ринку цивільної авіації. Задачі – розглянути проблеми, з якими вона стикнеться при зростанні авіаперевезень, проводячи при цьому паралелі з Україною, перед якою часто постають схожі виклики, а також окреслити шляхи подолання цих проблем.

Виклад основного матеріалу. Зростання обсягу повітряних перевезень буде, як і раніше, залежати в основному від зростання світової економіки і торгівлі та від змін у витратах авіакомпаній (які, у свою чергу, значною мірою залежать від цін на паливо). Проте зазначене зростання також буде залежати від того, якою мірою галузь адаптується до таких основних проблем, як переважність аеропортів і повітряного простору, захист навколишнього середовища і зростаючі потреби в капіталовкладеннях. На тлі нововведень в автомобільній промисловості компанії «Tesla», про які ще кілька років тому навіть і не можна було мріяти, можна очікувати, що подібні нововведення торкнуться авіаційної галузі.

Очікується, що міжнародні перевезення будуть збільшуватися на 5,3 % на рік, а внутрішні перевезення – у середньому щорічно на 3,4 %.

Очікується, що протягом наступних 20 років світовий ВВП зростатиме на 3,3 % щорічно завдяки авіаційній галузі [5].

Очікується, що авіакомпанії регіонів Близького Сходу та Азії й Тихого океану будуть переживати найвище зростання обсягу пасажирських перевезень на рівні 5,8 % на рік до 2025 р., а за ними підуть авіакомпанії регіонів Африки та Латинської Америки й Карибського басейну з показниками 5,1 і 4,8 % зростання на рік відповідно. Перевезення авіакомпаній регіонів Європи і Північної Америки відповідно до очікуваних прогнозів будуть знаходитися нижче середньосвітового рівня, і їх зростання становитиме 4,3 і 3,6 % на рік відповідно [18, с. 9]. Серед країн Латинської Америки Бразилія займатиме лідерські позиції [1].

Важливо підкреслити, що традиційно в Латинській Америці авіація мала від свого початку переваги перед дорогами та залізницями. Через географічні умови (гори, сельву, пустелі) існувало чимало бар'єрів на шляху до розвитку традиційних видів перевезень. В перші роки свого існування повітряний транспорт був більш поширеним у регіоні, ніж в Європі або США, хоча латиноамериканські авіакомпанії мали флот менший, ніж їхні іноземні конкуренти.

Кількість повітряних суден Airbus в Латинській Америці зросла в три рази протягом останнього десятиліття і, відповідно до прогнозів Airbus (*Global Market Forecast, GMF*), очікується, що кількість авіаперевезень зростатиме близько 5,6 % на рік у найближчі 20 років, що є навіть вищим показником, ніж у цілому в світі, – 4,7 % (рис. 1). Саме це призвело до зниження середнього віку експлуатації авіафлоту в Латинській Америці, який зменшився на 42 % з 2000 р., в результаті чого середня тривалість експлуатації становить 9,5 року, що значно нижче, ніж у середньому по Північній Америці і навіть у середньому в світі [2].

| | Африка | Латинська Америка | Середній Схід | ЄС | Північна Америка | Східна Азія, Південно-Східна Азія, Океанія |
|--|--------|-------------------|---------------|-----|------------------|--|
| Східна Азія, Південно-Східна Азія, Океанія | 8,1 | 5,7 | 7,2 | 5,9 | 5,1 | 7,0 |
| Північна Америка | 6,4 | 5,4 | 7,3 | 3,6 | 2,3 | |
| ЄС | 4,6 | 4,8 | 5,4 | 4,0 | | |
| Середній Схід | 6,4 | – | 5,0 | | | |
| Латинська Америка | 6,0 | 6,7 | | | | |
| Африка | 5,1 | | | | | |

Рис. 1. Темпи зростання пасажирських авіаційних перевезень по регіонах світу з 2010 по 2030 рр. (у %) [13]

Варто наголосити на тому, що Латинська Америка має бути більш інтегрована у правовий простір, що регулює авіаперевезення.

Одна з найважливіших тенденцій у цивільній авіації сьогодні – лібералізація регулювання міжнародних повітряних сполучень. Сьогодні все більше держав стають учасниками домовленостей про повний доступ до ринку. На національному рівні низка держав почали процес перегляду своєї авіатранспортної політики у світлі глобальної тенденції до більшої лібералізації. Деякі з цих концепцій спрямовані на лібералізацію повітряних сполучень повністю або частково в односторонньому порядку без вимог замість порівняних прав від партнерів за двосторонніми угодами. Інші спрямовані на лібералізацію внутрішніх ринків повітряних перевезень і також на дозвіл більшій кількості перевізників виконувати польоти за міжнародними маршрутами. Усе це у сукупності дасть змогу істотно підвищити активність пасажирських та вантажних авіаперевезень [13]. Окрім іншого, це дасть мож-

ливість залучити іноземних інвесторів для будівництва необхідної для нормального функціонування авіаційної галузі інфраструктури (ангари для обслуговування та утримання, аеропорти тощо).

Певною мірою можна провести паралелі між більшістю держав Латинської Америки та Україною. Остання так і не підписала Угоду про відкрите небо з ЄС, хоча це питання вже давно і не один раз обговорювалося, внаслідок чого ринки України залишаються практично закритими для іноземних компаній. У такій ситуації страждає, передусім, споживач, який змушений купувати квитки за надзвичайно високу ціну. Сьогодні в Україні монополічне становище займає компанія «Міжнародні авіалінії України», яка диктує свою цінову політику споживачам. Оскільки реальних конкурентів у цієї компанії немає, ціни на ринку авіаперевезень встановлюють фактично «Міжнародні авіалінії України». Така ситуація не вигідна ані споживачам – пасажирам, ані конкурентоспроможності ринку, ані якості надання послуг. У цій ситуації лише законодавець може адміністративними методами вплинути на ринок, утвердивши правила вільної конкуренції, які дадуть змогу ступити на ринок іншим, переважно європейським, авіакомпаніям. У багатьох країнах Латинської Америки авіакомпанії є або державними, що означає, що рівень послуг там невисокий, або монополістами, які встановлюють ціни на власний розсуд, що в сукупності замість того, щоб розвивати, стримує розвиток галузі в цілому.

Крім того, регіон потерпає від проблем, які також перегукуються із проблемами України: застарілість літаків; дефіцит кваліфікованих кадрів у зв'язку з відсутністю відповідної «школи» (окрім Бразилії, яка має свій потужний завод “*Embraer*”); невідповідність технічних можливостей аеропортів сучасним міжнародним вимогам; відсутність державної підтримки створення нової техніки й впровадження сучасних технологій; відсутність державної програми підтримки розвитку авіації; жорстка податкова політика держави відносно авіаційної галузі, що призводить до космічних цін на авіаквитки для споживачів регіону.

Варто відзначити, що регіон Латинської Америки не є однорідним. Тут представлені різні країни з різним рівнем економічного розвитку, з різними правовими системами і правовими традиціями, з різним етнічним та соціальним складом. Їх умовно можна поділити на кілька груп: Центральна Америка, що не є розвинутою, окрім Панами, де ситуація дещо інша внаслідок особливого режиму Панамського каналу; країни Андського регіону (Перу, Еквадор, Болівія, Колумбія та Венесуела, хоча останні дві держави стоять дещо осторонь), де розвинуте сільське господарство, населення складається переважно з метисів та індіанців, де демократичні режими щойно починають утверджуватися; окремо стоїть Бразилія, яка є розвинутою державою, свого часу одна з членів БРІК (на сьогодні країни регіону в цілому вже перестали бути об'єднанням, яке, як вважалося, складе конкуренцію Китаю і Заходу), хоча й має численні фінансово-економічні проблеми, корупцію та соціальну нерівність, є країною, що динамічним чином розвивається і навіть має свою фабрику з виробництва літаків “*Embraer*”; Аргентина, Чилі, Уругвай і Парагвай схожі на Європу, адже там переважно біле населення, тому й по духу вони подібні Європі. Там більш утверджені традиції демократії, й життя там безпечніше. Тому, розглядаючи і вирішуючи питання про те, з якими викликами стикнеться регіон, необхідно розуміти, що у різних країн вони можуть дещо різнитися. Виклики, що стоять перед Бразилією, Еквадором та Болівією, є дуже різними. В останній країні, наприклад, де майже половина населення живе в традиційний спосіб, проблема кваліфікованих кадрів стоятиме дуже гостро. Еквадор також стоїть перед проблемою кваліфікованих кадрів та лібералізації ринків; у цій країні існує досить потужний середній клас, який «готовий» подорожувати, однак через неадекватно високі ціни на квитки часто не може їх собі дозволити. Відкриття ринків для іноземних компаній дасть змогу вирішити цю проблему.

Повертаючись до розгляду проблеми в цілому, відзначимо, що авіаційна галузь стикається з рядом проблем, які слід вирішувати:

- проблема дотримання правил безпеки польотів, необхідність впровадження особливих процедур огляду літаків через специфічні географічні умови: часті дощі, тумани, високі гори тощо;
- проблема нестачі кваліфікованих кадрів, необхідність збільшення кількості пілотів та фахівців з обслуговування літаків; за підрахунками Boeing, в найближчі 20 років Латинська Америка потребуватиме 93 700 осіб, які б спеціалізувалися на обслуговуванні літаків та інженерії [7, с. 21];
- необхідність модернізації аеропортів, побудови нових (наприклад, Еквадор, що є лідером з експорту бананів та квітів, не має відповідної логістики та інфраструктури для повітряних перевезень, тому для нього є актуальною проблема побудови нового великого аеропорту біля портового міста, що дасть змогу збільшити обсяги торгівлі, мова йде про проект будівництва нового аеропорту у Гуайякілі), створення інфраструктури для обслуговування літаків, створення відповідного правового регулювання для заохочення конкуренції та залучення іноземних інвесторів; Латинська Америка

традиційно була відсталим регіоном з низьким рівнем освіченості населення, саме тому вона має велику потребу у залученні іноземних фахівців;

- необхідність створення ангарів для ремонтних робіт, підготовка відповідних кваліфікованих кадрів. Це зумовлено тим, що з розвитком авіації розвиватимуться й т. зв. лоукости, тобто рейси, де беруть невисоку плату. Ці компанії використовують літаки, які вже були у використанні протягом тривалого часу, і для гарантування безпеки необхідно дотримуватися необхідного рівня утримання та обслуговування таких літаків. Що стосується ангарів, то критеріями для успішності ангара є три фактори: якість, час видачі й вартість [7, с. 17];

- проблема захисту навколишнього середовища (Латинська Америка – унікальний регіон за різноманітністю біологічних видів); загалом викиди транспорту становлять 23 % світових викидів вуглекислого газу, 12 % з яких припадає на авіацію; саме тому варто було б вводити в експлуатацію такі літаки, як Boeing 787 Dreamliner та Airbus A380, які є прикладами літаків нового покоління, що роблять менше викидів (це спричиняє збільшення інвестицій);

- створення альтернативних видів палив є дуже актуальною проблемою, адже паливо, яке має вироблятися з високоякісної нафти, становить 30 % від операційних витрат [5];

- проекти зі створення літаків нового покоління, надзвукових літаків також є актуальними. Американський авіаційний експерт, журналіст М. Хатчілло переконаний: в останні роки, з того часу як припинилися польоти надзвукового пасажирського лайнера Concorde, цивільна авіація ніби застигла у часі. «Той факт, що на борту трансатлантичних лайнерів з'явився Wi-Fi, а деякі авіакомпанії навіть не скупляться на iPad для своїх пасажирів, не скасовує ті обставини, що ці літаки літають за технологіями 50-річної давності», – вважає експерт. Можливо, пасажиром не знадобився б Wi-Fi, якби час трансатлантичного перельоту скоротився з десяти годин до, скажімо, півтори, міркує Хатчілло [11]. На сьогодні представлені різні проекти: і надзвуковий лайнер Concorde, і літак на біопаливі ZENST, задача полягає тільки в тому, щоб створити літак, експлуатувати який буде економічно вигідним;

- необхідність впровадження надійних механізмів гарантування безпеки для лізингодавців літаків, адже практично весь авіаційний бізнес працює за схемою лізингу, тобто передачі літака внайми (в оренду, тобто у користування) лізингодержувачеві; за відсутності таких механізмів лізингодавці, які є великими західними авіакомпаніями, будуть дуже неохоче надавати літаки у лізинг;

- проблема ефективного застосування уніформованого правового регулювання безпеки польотів у регіоні – Авіаційного регламенту Латинської Америки [3].

Прикладом подолання цих проблем на національному рівні є проект зі створення аеропорту в Еквадорі, який, як очікується, буде найбільшим аеропортом Південної Америки. Новий аеропорт (надалі – Аеропорт) планують спорудити поблизу м. Гуайякіль (Еквадор), яке є найбільшим портовим містом, одним із вузлів міжнародної торгівлі у регіоні.

Еквадор є країною трьох «поясів» – узбережжя, гори та Амазонія, ця країна дуже багата на природні ресурси (кава, шоколад, квіти, банани, нафта), тому розвиток авіаційної галузі, безумовно, дасть значний поштовх міжнародній торгівлі. Крім того, це країна, де розвивається туризм, тому туристів щороку прибуває все більше й більше.

Будівельні роботи планують розпочати у 2021 або 2022 р., а закінчити – у 2029 р. Аеропорт знаходитиметься на території у 2020 га [17]. На початку планується створити дві смуги (2 500 і 4 100 м), які дадуть можливість приземлятися, обслуговуватися і злітати великим вантажним літаком на кшталт «Мрії».

Планується, що Аеропорт стане найбільшим аеропортом Латинської Америки, відтак, він буде привабливим транспортним вузлом як для країн-імпортерів Латинської Америки, так і для країн-експортерів.

У Гуайякілі насправді є свій аеропорт, але його проблема, по-перше, – це його невеликі розміри, а по-друге, той факт, що він розташований у центрі міста (*Aeropuerto de Guayaquil – José Joaquín de Olmedo*) (надалі – аеропорт Ольмедо). Раніше, до речі, аеропорти в Латинській Америці будувалися за принципом місцезнаходження в центрі. Це, до речі, стало однією з підстав побудови нового аеропорту в Кіто (*Mariscal Sucre International Airport*) замість старого, що був у центрі (*Antiguo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre*). Такі реалії, однак, не відповідають сучасним вимогам: за даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), що встановлює обов'язкові вимоги для цивільної авіації, аеропорти повинні мати вільну площу, еквівалентну 150 м від центру злітно-посадкової смуги до обох кінців.

Перевагою нового місця для Аеропорту є те, що швидкість вітру є меншою; зона, де розташуватиметься Аеропорт, має інший склад ґрунту, він, на відміну від Гуайякілю, – не глиняний, а скелястий, що сприяє міцності конструкцій Аеропорту. Якщо аеропорт Ольмедо витримує 0,5 т на м², то зона Аеропорту витримує 21 т на м² [17].

Взагалі дослідження показали, що сукупні погодно-природні фактори, як-от: температура, вологість, видимість, дощі, шторми, блискавки тощо, дозволяють виконувати операції зі злету й приземлення протягом 99,75 % часу [17]. Тут, правда, різниця з аеропортом Ольмедо є невеликою, процент ефективності якого – 95 % [17].

Що стосується проектування, то, на наш погляд, з огляду на оптимальне місце розташування та природні умови, варто розглянути такі проблеми: встановлення ефективних енергозберігаючих технологій, адже Еквадор як країна, що розташована на екваторі, має майже невичерпні джерела сонячної енергії. Крім того, варто прорахувати майбутнє зростання та обмеження зростання у вигляді обов'язкових вимог щодо, наприклад, авіаційного шуму (АШ), пропускної здатності (ПЗ) тощо.

Проект Аеропорту претендує на роль «хаба», тобто транспортного вузла, який мають, наприклад, аеропорт у Франкфурті-на-Майні (*Fraport*), Стамбулі (*TAV Istanbul Atatürk Airport*) та Сінгапурі (*Singapore Changi Airport*), тому проект має враховувати необхідність обслуговування великої кількості повітряних суден. Важливо створити систему, аби літаки, у разі затримки, не спричиняли затримку усіх інших літаків. Саме цей фактор призводить до збоїв, які негативно впливають на роботу аеропорту в цілому.

Якщо цей проект буде реалізований, а також будуть здійснені відповідні законодавчі ініціативи, це створить найкращі передумови для розвитку авіації в Еквадорі і, зокрема, у регіоні.

Висновки. Таким чином, прогнози експертів свідчать про економічне зростання регіону Латинської Америки, прогнозується збільшення авіап перевезень. Виклики, які стоять на шляху до ефективного функціонування авіації, пов'язані, передусім, з тим, що в регіоні немає відповідної інфраструктури (аеропортів, ангарів для проведення ремонтних робіт) та фахівців. Тому головні задачі – залучити інвесторів для реалізації проектів, оскільки, як правило, вони є дуже дорогими, та створити кваліфіковані кадри, які працюватимуть у сфері обслуговування. Найближча практична реалізація цих викликів відбудеться на прикладі проекту побудови аеропорту поблизу м. Гуайякіль, перед яким стоїтиме задача створення одного з вузлових аеропортів у регіоні.

Список використаної літератури

1. Castrejon R. América Latina liderará la industria de la aviación para el 2034 [Electronic resource] / Rebecca Castrejon. – Mode of access : <http://www.businessreviewamericalatina.com/finance/1168/Am%C3%A9rica-Latina-liderar%C3%A1-la-industria-de-la-aviaci%C3%B3n-para-el-2034>
2. Consolidación de América Latina como “hub” clave de la aviación [Electronic resource]. – Mode of access : <http://www.elmundo.com.ve/noticias/economia/internacional/consolidacion-de-america-latina-como--hub--clave-d.aspx>
3. Gamarra Trujillo R. Retos de la región sudamericana ante el crecimiento de la aviación [Electronic resource] / Trujillo R. Gamarra. – Lima, 2012. – 40 p. – Mode of access : http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/ia_lima12_retos_de_region_suramericana.pdf
4. La aviación civil y los cambios en su entorno laboral [Electronic resource] // Organización internacional del trabajo. – Ginebra, 2013. – Mode of access : http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_201283.pdf
5. MARKET FORECAST 2014 – 2033 [Electronic resource]. – 43 p. – Mode of access : http://www.bombardier.com/content/dam/Websites/bombardiercom/supporting-documents/BA/Bombardier-Aerospace-20140717-Commercial-Aircraft-Market-Forecast_2014-33.pdf
6. Michaels K. Perspectivas de la industria resumen trimestral de aviación primer trimestre 2015 [Electronic resource] / Kevin Michaels. – 15 p. – Mode of access : http://www.alta.aero/web/upload/report/ALTA-Industry-Insights-1Q-2015-ES_50.pdf
7. Navarro J. Retos y oportunidades para los talleres aeronáuticos en México [Electronic resource] / Jesús Navarro. – Ciudad de México, 2010. – 24 p. – Mode of access : <http://www.ai.org.mx/ai/archivos/ingresos/navarro-parada/Retos%20y%20oportunidades%20para%20los%20Talleres%20Aeronauticos%20en%20Mexico.pdf>
8. Perspectivas económicas de América Latina 2015: Educación, competencias e innovación para el desarrollo [Electronic resource]. – Mode of access : <http://www.latameconomy.org/es/outlook/>
9. Бугайко Д. О. Аналіз тенденцій і перспектив розвитку світової цивільної авіації [Електронний ресурс] / Д. О. Бугайко. – Режим доступу : http://tourlib.net/statti_ukr/bugajko2.htm

10. Вероятное будущее гражданской авиации к 2050 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://geektimes.ru/company/airbnb/blog/241564/>
11. Бондарев О. Корреспондент: Швидкість сполучення. Як зміниться цивільна авіація у найближчі десятиліття [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ua.korrespondent.net/journal/1404341-korrespondent-shvidkist-spoluchennya-yak-zminitsya-civilna-aviaciya-u-najblizhchi-desyatylittya>
12. Миклашевская А. Авиакомпании взлетели на дешевой нефти [Электронный ресурс] / Алена Миклашевская. – Режим доступа : <http://www.kommersant.ru/doc/2744232>
13. Новик В. С. Світовий досвід організації міжнародного авіаційного транспортного сполучення [Електронний ресурс] / В. С. Новик // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. Економічні науки. – 2012. – Вип. III (47). – Режим доступу : <http://infotour.in.ua/novyk.htm>
14. ОЭСР: несмотря на спад в США, экономика Латинской Америки будет расти [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://informburo.dn.ua/cgi-bin/iburo/start.cgi/\(http:%20http://deutsche-wirtschafts-nachrichten.de/2014/12/20/hr-5859-ein-us-gesetz-wie-eine-kriegs-erklaerung-an-russland/start.cgi?info58=0410&page=1](http://informburo.dn.ua/cgi-bin/iburo/start.cgi/(http:%20http://deutsche-wirtschafts-nachrichten.de/2014/12/20/hr-5859-ein-us-gesetz-wie-eine-kriegs-erklaerung-an-russland/start.cgi?info58=0410&page=1)
15. Прогноз развития воздушного транспорта до 2025 года [Электронный ресурс] / Международная организация гражданской авиации. – 2007. – Режим доступа : http://aviation.mid.gov.kz/sites/default/files/pages/313_prognoz_razvitiya_vozdushnogo_transporta_do_2025_goda_ru_1.pdf
16. Сидоренко К. В. Впровадження стратегічних пріоритетів розвитку світоцивілізаційного вектору в умови функціонування міжнародних аеропортів [Електронний ресурс] / К. В. Сидоренко / Національний авіаційний університет. – 9 с. – Режим доступу : file:///C:/Users/Catalina%20Zierat/Downloads/ecfor_2014_2_6.pdf
17. Diseños conceptuales del nuevo aeropuerto de Guayaquil estarán listos en 18 meses [Electronic resource]. – Mode of access : <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/07/30/nota/5045656/se-firma-contrato-disenos-conceptuales-nuevo-aeropuerto-guayaquil>

References

1. Castrejon, R. "América Latina liderará la industria de la aviación para el 2034", available at: <http://www.businessreviewamericalatina.com/finance/1168/Am%C3%A9rica-Latina-liderar%C3%A1-la-industria-de-la-aviaci%C3%B3n-para-el-2034>
2. Consolidación de América Latina como "hub" clave de la aviación, available at: <http://www.elmundo.com.ve/noticias/economia/internacional/consolidacion-de-america-latina-como--hub--clave-d.aspx>
3. Gamarra, Trujillo R. (2012), "Retos de la región sudamericana ante el crecimiento de la aviación", Lima, 40 p., available at: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/ia_lima12_retos_de_region_suramericana.pdf
4. La aviación civil y los cambios en su entorno laboral (2013), Organización internacional del trabajo, Ginebra, available at: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_201283.pdf
5. MARKET FORECAST 2014 – 2033, 43 p., available at: http://www.bombardier.com/content/dam/Websites/bombardiercom/supporting-documents/BA/Bombardier-Aerospace-20140717-Commercial-Aircraft-Market-Forecast_2014-33.pdf
6. Michaels, K. "Perspectivas de la industria resumen trimestral de aviación primer trimestre 2015", 15 p., available at: http://www.alta.aero/web/upload/report/ALTA-Industry-Insights-1Q-2015-ES_50.pdf
7. Navarro, J. (2010), "Retos y oportunidades para los talleres aeronáuticos en Mexico", Ciudad de México, 24 p., available at: <http://www.ai.org.mx/ai/archivos/ingresos/navarro-parada/Retos%20y%20oportunidades%20para%20los%20Talleres%20Aeronauticos%20en%20Mexico.pdf>
8. Perspectivas económicas de América Latina 2015: Educación, competencias e innovación para el desarrollo, available at: <http://www.latameconomy.org/es/outlook/>
9. Buhaiiko, D. O. "The analysis of trends and prospects for the global civil aviation" ["Analiz tendentsiy i perspektyv rozvytku svitovoyi tsyvil'noyi aviatsiyi], available at: http://tourlib.net/statti_ukr/bugajko2.htm
10. "The probable future of civil aviation upto 2050" ["Veroyatnoye buduscheye grazhdanskoi aviatsiyi k 2050 godu"], available at: <http://geektimes.ru/company/airbnb/blog/241564/>
11. Bondariev, O. "Correspondent. The speed of communication. How will civil aviation change in the next decade" ["Korrespondent: Shvydkist' spoluchennya. Yak zminyt'sya tsyvil'na aviatsiya u nayblyzhchi desyatylittya"], available at: <http://ua.korrespondent.net/journal/1404341-korrespondent-shvidkist-spoluchennya-yak-zminitsya-civilna-aviaciya-u-najblizhchi-desyatylittya>
12. Miklashevskaya, A. "Airlines have flied up due to cheap oil" ["Aviakompaniyi vzleteli na deshevoi nefiti"], available at: <http://www.kommersant.ru/doc/2744232>
13. Novyk, V. S. (2012), "World experience of international air transport organization" ["Svitovyy dosvid orhanizatsiyi mizhnarodnoho aviatsiynoho transportnoho spoluchennya"], *Visnyk Chernivets'koho torhovel'no-ekonomichnoho instytutu. Ekonomichni nauky*, No. III (47), available at: <http://infotour.in.ua/novyk.htm>

14. "OECD: in spite of the downturn in the US, Latin America's economy will grow" ["OESR: nesmotrya na spad v SSHA, ekonomika Latinskoyi Ameriki budet rasti"], available at: [http://informburo.dn.ua/cgi-bin/iburo/start.cgi/\(http://%20http://deutsche-wirtschafts-nachrichten.de/2014/12/20/hr-5859-ein-us-gesetz-wie-eine-kriegs-erklaerung-an-russland/start.cgi?info58=0410&page=1](http://informburo.dn.ua/cgi-bin/iburo/start.cgi/(http://%20http://deutsche-wirtschafts-nachrichten.de/2014/12/20/hr-5859-ein-us-gesetz-wie-eine-kriegs-erklaerung-an-russland/start.cgi?info58=0410&page=1)
15. "The forecast for air transport development upto 2025" (2007) ["Prognoz razvitiya vozdušnogo transporta do 2025 goda"], International civil aviation organization, available at: http://aviation.mid.gov.kz/sites/default/files/pages/313_prognoz_razvitiya_vozdušnogo_transporta_do_2025_goda_ru_1.pdf
16. Sydorenko, K. V. "Implementation of strategic priorities of world civilized vector development in the conditions of international airports" ["Vprovadzhennya stratehichnykh priorytetiv rozvytku svitotsyvilizatsiynoho vektoru v umovy funktsionuvannya mizhnarodnykh aeroportiv"], National Aviation University, 9 p., available at: file:///C:/Users/Catalina%20Zierat/Downloads/ecfor_2014_2_6.pdf
17. Diseños conceptuales del nuevo aeropuerto de Guayaquil estarán listos en 18 meses, available at: <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/07/30/nota/5045656/se-firma-contrato-disenos-conceptuales-nuevo-aeropuerto-guayaquil>

Diego Fernando Cepeda Guaman

PROSPECTS OF CIVIL AVIATION DEVELOPMENT IN LATIN AMERICA. KEY CHALLENGES

The article deals with the prospects of civil aviation development in Latin America, and it envisages the factors that can be an impediment in that process. The article shows general picture of world trends concerning civil aviation and focuses on the problems that are specific to Latin America region, namely the safety of flights due to the nature factors (mountains, deserts, etc.); the lack of qualified personnel for service and repair of aircrafts; the modernization of airports, the creation of appropriate infrastructure for maintenance and repair of aircrafts; environment protection in the light of recent developments concerning the reduction of CO₂ emissions (Paris Agreement); the creation of the system of legal certainty for lessors as aviation as a business is based upon leasing of aircrafts; appropriate legal framework for the companies functioning in the market of Latin America, the liberalization thereof that might increase a number of passengers dramatically. Due to the monopoly of some private or state companies there is no chance for foreign companies to enter the market of such states. Moreover, the article analyzes some trends on the example of Ecuador, namely the project concerning the construction of new airport in Guayaquil that is deemed to be the biggest one in Latin America.

Keywords: *civil aviation, Latin America, International Air Transport Association (IATA), International Civil Aviation Organization (ICAO).*