

УДК 629.73(729.1)(045)

д.э.н. Лопес Родригес М.У.

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КУБЫ

Статья посвящена проблемам развития гражданской авиации на Кубе, анализу состоянию 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.

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.

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.

Key words: Cuban civil aviation passenger and cargo air transportation.

Постановка проблемы. Кубинская авиация имеет неопровержимое историческое значение, т.к. обладает достижением осуществления первого международного полета латиноамериканской авиации, когда 17 мая 1913 года самолет, управляемый кубинским летчиком, пролетел расстояние между Ки-Уэст и Гавана за 2 часа 40 минут.

Анализ исследований и публикаций по проблеме. Высшим институтом управления авиации на Кубе является Министерство Транспорта, которое возлагает эти функции на свое подразделение «Высшая Организация Управления Предприятиями Кубинской Авиационной Корпорации А.О. (CACSA), которая была создана в 2012 году в замен на раннее существующего Института гражданской авиации Кубы (IACC). CACSA проводит гибкую политику в целях содействия расширению международных воздушных рейсов, увеличению торговли, улучшению благосостояния пассажиров и клиентов с максимальной безопасностью своих рейсов и услуг. В то же время, поощряет сотрудничество с иностранными компаниями, способствующие развитию воздушного транспорта, повышению эффективности, введению улучшений и новых технологий на основе договоренностей, достигнутых с ними.

Авиационные отношения осуществляют на основе двусторонних международных договоров и многосторонних соглашений, международных и региональных. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года, также известна как Чикагская конвенция, является основой, на которой строится политика кубинского воздушного транспорта. Кроме того, CACSA является членом:

- Международной организации гражданской авиации (ICAO).
- Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (CLAC).
- Региональной группы планирования и ведения аэронавигации CAR/SAM (GREPECAS).
- Международного общества авиационных телекоммуникаций (SITA).

- Латиноамериканської асоціації повітряного транспорту (ALTA).

Куба уклала більше 70 угод та меморандумів в області повітряного транспорту з країнами всіх континентів.

Формулювання цілей. Стаття присвячена розкриттю проблем розвитку громадянської авіації на Кубі, аналізу стану розвитку пасажирських та вантажних авіаційних перевезень, та впливу авіації на інші галузі економіки по країні.

Изложение основного материала.

Місія CACSA.

CACSA має місію бути провідним закладом по виконанню та контролю політики кубинського державства в стосунках до повітряного транспорту, авіанавігації та пов'язаних з ними послуг. Для цього управляє та сприяє професійному виконанню спеціалізованих послуг на всіх рівнях організації, з метою підтримки стійкого зростання туризму, підтримуючи етичне поведіння, регулююче міжнародну авіацію, та яке характеризується високою надійністю, швидкістю, безпекою та ефективністю на основі лояльності, приверженості, та відкритої комунікабельності керівництва та співробітників з клієнтами.

Функції CACSA.

Серед основних функцій CACSA:

- здійснює, в межах своєї компетенції, керівництво в області авіанавігації перед міжнародним авіаційним суспільством, державними та особистими особами;

- нормує та регулює споруди, авіанавігаційні послуги в аеропортах, оточуючі їх зони безпеки, наземне обслуговування, повітряне рухання, зв'язь та авіанавігаційне обслуговування, метеорологію, авіанавігаційну інформацію та пошуково-рятувальні роботи в разі нещасних випадків;

- встановлює правила та положення, що забезпечують безпечну та ефективну експлуатацію повітряних суден в стосунках до: безпеки, операційних процедур, надання ліцензії авіанавігаційному персоналу, авіаційної медицини та запобігання нещасних випадків;

- нормує, здійснює та контролює системи безпеки та захисту громадянської авіації від актів незаконного втручання та інших актів, що є порушеннями згідно міжнародного права.

Екологічна стратегія CACSA.

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

Обслуговування в аеропортах.

За останні 10 років в кубинській громадянській авіації спостерігається стійкий ріст. Більше 94 кубинських та іноземних авіакомпаній з 39 країн світу, виконують

регулярные и чартерные рейсы по перевозке пассажиров и грузов в 10 международных аэропортах, расположенных по всей географии кубинского архипелага. Куба имеет около ста взлетно-посадочных полос, из которых 25 являются аэропортами, из которых 15 - национальные и 10 - международные.

Международные аэропорты Кубы следующие:

- Международный аэропорт Хосе Марти - Гавана (HAV)
- Аэропорт Хуан Гуальберто Гомес - Варadero (VRA)
- Аэропорт Вило Акунья – Кайо Ларго дель Сур (CYO)
- Аэропорт Хайме Гонсалес - Сьенфуэгос (CFG)
- Аэропорт Максимо Гомес - Сьего де Авила (AVI)
- Аэропорт Игнасио Аграмонте - Камагуэй (CMW)
- Аэропорт Франк Паис - Ольгин (HOG)
- Аэропорт Сьерра-Маэстра - Мансанильо (MZO)
- Аэропорт Антонио Масео - Сантьяго-де-Куба (SCU)
- Аэропорт Хардинес дель Рей – Кайо Коко (CCC)

Кроме того, Куба обеспечивает управление воздушным движением для более чем 500 международных рейсов, пролетающих по кубинскому воздушному пространству ежедневно, следуя из Северной в Южную Америку и обратно, через три авиационных коридора: Нуевас, Майя и Хирон, которые обладают современными системами и технологиями для управления воздушным движением.

На карте указаны местоположения главных кубинских аэропортов:



Рис.1. Местоположение международных аэропортов на Кубе

Кубинские аэропорты отличаются высоким качеством, длинными и широкими взлетными полосами, в аэропортах строго поддерживается техника, технология, чистота и порядок, оборудованы современными системами VORs, NDBs и ILSs находятся в отличном состоянии. Для строительства, обслуживания и эксплуатации аэропортов, в своей структуре CACSA располагает Кубинской компанией аэропортовых и аэронавигационных услуг (ECASA).

Безопасность аэронавигации поддерживается строгой дисциплиной, самолеты очень хорошо оборудованы и находятся в отличном техническом состоянии. Таможенная и пограничная безопасность превосходная.

Среди основных перспектив авиационной деятельности на Кубе включаются:

- совершенствование системы мониторинга безопасности;
- внедрение новых систем CNS/ATM;
- достижение стандартов качества услуг в международных аэропортах, чтобы оправдать все ожидания клиентов.

Кубинские авиакомпании.

Куба имеет четыре авиакомпании:

- *Cubana de Aviación S.A.* - является ведущей авиакомпанией кубинской авиации. Основана в 1929 году. Осуществляет перевозки пассажиров, грузов и почты, надежно и эффективно с высококвалифицированным персоналом. Основная операционная база находится в Международном аэропорту Хосе Марти, в Гаване. Ее подразделение *Cubana Cargo S.A.* выполняет грузовые перевозки: генеральных грузов, скоропортящихся грузов, опасных грузов, животных, ценных грузов, человеческие останки. *Cubana de Aviación S.A.* выполняет рейсы по следующим внутренним направлениям: Баракоа, Баямо, Камагуэй, Кайо Коко, Кайо Ларго дель Сур, Сьенфуэгос, Гуантанамо, Ольгин, Гавана, Мансанильо, Моа, Хирона, Санта Клара, Сантьяго де Куба, Варадеро, Виктория де Лас Тунас. Международные рейсы: Северная Америка: Галифакс, Монреаль, Торонто, Канкун; Центральная Америка и Карибский бассейн: Сан-Хосе, Санто-Доминго; Южная Америка: Буэнос-Айрес, Богота, Каракас; Европа: Мадрид, Париж, Рим, Лондон, Москва.

- *Aero Caribbean S.A.* - осуществляет рейсы по перевозке пассажиров и грузов, регулярные и чартерные, внутренние и международные, в основном, по странам Карибского бассейна и Центральной Америки. Основная операционная база находится в Международном аэропорту Хосе Марти, в Гаване. *Aero Caribbean S.A.* выполняет рейсы по следующим внутренним направлениям: Гавана, Варадеро, Кайо Коко, Ольгин, Сантьяго де Куба, Виктория де Лас Тунас, Баямо, Мансанильо, Моа, Баракоа. Международные рейсы: Манагуа, Сан Педро Сула, Порт о Пренс, Санто Доминго.

- *Aerogaviota S.A.* - осуществляет рейсы по перевозке пассажиров и грузов, регулярные, и чартерные, VIP рейсы для бизнесменов, национальные и международные, в основном по странам Карибского бассейна и Центральной Америки. *Aerogaviota S.A.* выполняет рейсы по следующим региональным направлениям: Антигуа и Барбуда, Багамские Острова, Барбадос, Белиз, Каймановы острова, Колумбия, Доминика, Доминиканская Республика, Сальвадор, Гватемала, Гаити, Гондурас, Ямайка, Мартиника, Мексика, Никарагуа, Панама, Сент-Люсия, Сент-Винсент и Гренадины, Тринидад и Тобаго, Венесуэла. Национальные чартерные рейсы: Кайо Левиса, Ла-Колома, Хирона, Гавана, Варадеро, Кайо-Ларго-дель-Сур, Сьенфуэгос, Санта-Мария, Кайо Коко, Санта-Лусия, Сантьяго-де-Куба, Ольгин. Также предоставляет услуги вертолетных перевозок пассажиров, грузов, киносъемок, путешественников, научных исследований, запуск парашютистов. Основная операционная база находится в Международном аэропорту Хосе Марти, в Гаване.

- Национальная компания аэропортовых услуг (*ENSA*) - выполняет регулярные внутренние рейсы по перевозке всей почты и прессы, а также сельскохозяйственные и лесные работы. Основная операционная база находится в Международном аэропорту Хосе Марти, в Гаване. Предоставляет услуги чартерных авиатакси для пассажиров по внутренним направлениям; авиатакси базированы в аэропортах Кайо Ларго дель Сур и Варадеро.

Кубинские авиакомпании используют совместные коды с другими иностранными авиакомпаниями, такими как Aerocaribe, Аэрофлот, Blue Panorama, Air Europa, Copa Airlines, Air Jamaica, и TACA. Также имеют двухсторонние соглашения с десятками авиакомпаний. Кубинские авиакомпании стремятся остаться в качестве предпочтительных на рынке Кубы и Карибского бассейна, на основе высокого уровня безопасности, эффективности и обслуживания. Они сертифицированы по нормам ISO 9000 и IOSA (IATA Operational Safety Audit). Кроме того, сертифицированы по кубинской норме Системы совершенствования менеджмента предприятий.

Обслуживание на рейсах кубинских авиакомпаний.

Компания Cuba Catering S.A. специализируется на поставках питания для пассажиров на борту воздушных судов, обеспечивая эти услуги в более чем 30 отечественным и зарубежным авиакомпаниям. Создана в 1979 году, имеет заводы пищевой промышленности в Гаване, Варадеро, Камагуэй и Ольгин, чтобы обеспечить поставки на рейсы, включающие Кубу в свои маршруты. Также имеет центры приготовления блюд доступные туристам и пассажирам в ресторанах и кафе в аэропортах Санта-Клара, Сьенфуэгос, Сьего-де-Авила, Камагуэй, Мансанильо и Сантьяго-де-Куба. Среди авиакомпаний, пользующиеся сервисом компании Catering S.A. выделяются: Iberia, Air France, Аэрофлот, Condor, и LTU, все с признанной репутацией на международной арене. В дополнение к блюдам и напиткам гарантирует все виды сопутствующих товаров для обеспечения разных услуг на борту самолетов, таких как подушки, одеяла, газеты и журналы, средства для туалета, гигиены и уборки, наушники с музыкой. Обслуживание в аэропортах и рейсах кубинских авиакомпаний отличное, полное очарованием авиации и уважения к экипажам и пассажирам: индивидуальное обслуживание, горячая еда и все виды напитков для пассажиров международных и внутренних рейсов.

Самолетный парк кубинских авиакомпаний.

На протяжении многих лет технические и технологические нужды кубинской авиации были поставлены от нескольких производителей: США, СССР, России, европейских стран. Все выше названные перевозчики являются государственными компаниями, имеющие в своих парках около 170 воздушных судов, украинского, русского, американского, французского и европейского производства, среди которых: АН-24РВ, Ан-26, Ан-2, Ан-158, Boeing 767-300, Boeing 727, Boeing 447-400F, IL96-300, IL62-М, IL-18D/C, **TU204-100CE**, TU204-100E, YAK-42, Airbus 320-200, ATR 42-500, ATR 72-210, ATR 42-300, **EMBRAER-110**, PZL-M-18, вертолет MI-8MTV1, вертолет MI-17.

Отечественная авиация занимает около 20 % кубинского рынка транспорта пассажиров и грузов. Остальную часть рынка делят между иностранными авиакомпаниями, таких как Аэрофлот, 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, среди других.

Подготовка персонала для авиации.

Пилоты и главные авиационные специалисты проходят подготовку, все обучаются в системе образования страны за государственный счет. Большинство специалистов являются выпускниками советских и русских высших школ авиации, а когда эксплуатируют воздушные суда из других стран, обучаются в них.

Спеціалісти і пілоти в нинішнє час готуються в авіаційних навчальних центрах, в інших кубинських університетах і технічних училищах. Підготовка спеціалістів проходить в основному в два етапи: спочатку навчаючись поступають в школу початкового навчання, а потім в інші школи для спеціалізації. Іноземні пілоти не мають права управління літаками в кубинських авіакомпаніях. В деяких випадках, коли експлуатуються іноземні літаки по контракту лізингу, капітан і другий пілот - іноземці, але екіпаж кабіни - кубинці. Пілоти, диспетчери, контролери вільно володіють іспанським, російським, англійським і французьким мовами. Основними центрами підготовки авіаційних кадрів є:

- *Навчальний центр авіації (ССА)* - заснований в 1989 році як Національна школа кадрів Інституту громадянської авіації Куби, і в 1994 році був затверджений Радой Міністрів Республіки Куба як навчальний центр. Признаний Міністерством вищої освіти з категорією А для проведення післядипломної освіти. В цьому центрі були підготовлені 23 044 керівників, менеджерів і спеціалістів системи громадянської авіації для різних компаній: авіакомпаній, аеропортів, компаній авіаційних послуг, і інших компаній, надають послуги і підтримку в авіації. Центр також підготував 165 управлінських менеджерів для громадянської авіації різних країн Латинської Америки, включаючи Чилі, Коста-Ріка, Еквадор, Сальвадор, Гаїті, Мексика, Панама, Парагвай, Перу, Домініканської Республіки, Уругвай і Венесуєли. З 1996 року Навчальний центр авіації вступив в Міжнародну мережу TRAINAIR ICAO, до якої приєднані 41 центр з 36 країн світу.

- *Навчальний центр авіації (САА)* - заснований в 1970 році як навчальний центр громадянської авіації Куби, призначений навчати, розвивати і вдосконалювати підготовку технічного персоналу в різних областях авіації. Признаний Міністерством вищої освіти з категорією А для післядипломної освіти персоналу авіації. Підтримує прямі зв'язки з професійними установами інших країн як Панама, Еквадор, Гватемала і Домініканська Республіка, а також з Вищим політехнічним інститутом Гавани. За останні 10 років підготував близько 2000 спеціалістів авіаційної області; в міжнародній сфері працює в області підготовки спеціалістів по технічному обслуговуванню літаків, підготовки пілотів для реактивних і турбовинтових літаків. Центр має тимчасове членство в Міжнародній мережі TRAINAIR ICAO.

Вплив американської блокади на кубинську авіацію.

Практично ніхто сьогодні не сумнівається в тому, що блокада, якою уряд США вже понад 50 років піддає Республіку Куба, реально є актом геноциду. Блокада з боку США продовжує наносити величезний шкоду Громадянській авіації Куби. З травня 2009 року по квітень 2012 року блокада привела до 811 462 318 дол. збитків в цьому секторі. Слід підкреслити, що заходи блокади в сфері авіації порушують і Чикагську конвенцію про міжнародну громадянську авіацію, підписану 190 державами світу, включаючи США. А конкретні пункти, в яких провозглашається, що міжнародні послуги авіатранспорту повинні ґрунтуватися на рівності можливостей, і виконуватися чесно і економічно, і її 44-я стаття, називаюча серед цілей і завдань Міжнародної Організації Громадянської Авіації (ІКАО) забезпечення послідовного уваження прав країн-учасників і виключення їх дискримінації.

В результате политики блокады кубинские авиакомпании не могут приобрести воздушные суда, технологии, компоненты, запасные части, топливо, материалы и принадлежности общего назначения на американском рынке, и потому обязаны прибегать к третьим рынкам через посредников, которые imponируют более высокие цены и жесткие условия.

В то время, когда американский закон о блокаде запрещает кубинским авиакомпаниям выполнять рейсы на территории и в воздушном пространстве США, кубинское государство позволяет въезд на свою территорию американским авиакомпаниям, которые осуществляют около 60 чартерных рейсов еженедельно, следуя из Майами, Лос Анжелеса и Нью-Йорка в кубинские города Гавана, Варадеро, Ольгин, Камагуэй, Сьенфуэгос и Сантьяго-де-Куба, авиакомпаниями Miami Air, Continental, American Eagles, Gulf Stream, Sky King, которым Система авиации Кубы предоставляет все необходимые услуги в кубинских аэропортах.

Пассажирские перевозки.

Как можно видеть в таблице, количество пассажиро-километров по авиаперевозкам

представляет высокий процент от общего пассажиропотока, выполненный каждый год в стране. В конце 2011 году на данный показатель приходилось 27 % от общего объема перевозок, что поддерживается международными пассажирскими перевозками, из отдаленных от Кубы географических регионов мира, что благоприятно влияет на показатель пассажира-километр. По данным таблицы видно, что объем авиаперевозок уступает лишь пассажирских перевозкам на автобусах.

Таблица 1

**Пассажирские перевозки на специализированных государственных предприятиях,
млн. пассажира километров**

Наименование	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Всего	10 779,6	10 870,9	10 746,3	10 360,4	10 502,3	9 409,0
Железнодорожные	1 233,4	1 286,3	1 056,5	979,8	924,8	934,1
Автобусные	4 863,9	5 266,0	6 259,1	6 633,5	6 611,8	5 476,6
Такси	257,4	279,8	291,9	332,5	356,9	412,0
Морской и речной	43,1	30,6	42,4	35,3	34,7	41,7
Всего					2	
Авиационные	4 381,8	4 008,2	3 096,4	2 379,4	574,1	2 544,6
Из них:						
Внутренние	215,5	205,0	207,3	387,6	419,3	133,8
Международные	4 166,3	3 803,2	2 889,1	1 991,8	154,8	2 410,8

В следующей таблице показано количество перевезенных пассажиров на различных видах транспорта в период 2006-2012 кубинскими государственными транспортными компаниями. По данным таблицы видим, что перевозки пассажиров воздушными

суднами гораздо меньше, чем пассажирские перевозки в каждой отдельной из других видов транспорта.

Таблица 2

Пассажиры, перевезенные специализированными государственными предприятиями, млн. пассажиров

Наименование	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Всего	1453,8	1669,1	1782,5	1795,7	1601,4	1609,8	1655,3
Железнодорожные	10,5	10,3	7,9	7,5	8,3	9,7	9,9
Автобусные	697,9	755,6	898,1	922,6	900,4	902,4	895,7
Такси	40,2	43,7	45,6	46,7	45,8	48,2	48,3
Морской и речной	3,5	3,7	3,1	3,4	3,4	3,5	3,4
Всего Авиационные	1,7	1,6	1,5	1,2	1,2	1,1	1,2
Из них:							
Внутренние	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4
Международные	1,0	1,0	0,9	0,7	0,7	0,7	0,8
Альтернативные средства	700,0	854,2	826,3	814,3	642,3	644,9	696,8

Грузовые перевозки.

Авиационные перевозки грузов далеко не показывают успехи, достигнутых в перевозке пассажиров. Как показано в двух таблицах ниже, перевозки грузов на самолетах, оба индикатора тонна-километров, как и индикатор тонн, занимают очень низкие проценты в общем объеме грузоперевозок всеми видами транспорта на Кубе.

Таблица 3

Грузооборот, млн. тонна километров

Наименование	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Всего	13854,1	14329,5	7583,9	9086,9	8464,0	7425,5
Железнодорожный	1438,9	1410,8	1387,9	2790,9	1852,2	1912,8
Автомобильный	2094,5	2007,3	2221,8	2315,1	2973,0	2461,4
Международный морской	9750,2	10142,5	3654,7	3550,2	3076,8	2469,8
Морской каботаж	507,7	714,3	274,2	381,4	512,1	538,6
Всего Авиационные	62,8	54,6	45,3	49,3	49,9	42,9
Из них: Внутренние	2,7	2,5	3,0	5,6	5,7	4,9
Международные	61,1	52,1	42,3	43,7	44,2	38,0

Таблиця 4

Транспортирований груз, тыс. тонн

Наименование	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Всего	48072,6	49416,8	55077,5	52497,6	46523,2	49613,8	87830,8
Железнодорожный	8699,2	10190,5	13800,0	9926,1	12774,8	16466,4	15522,8
Автомобильный	35755,2	35086,1	39233,6	41567,2	31853,7	31196,6	71009,0
Международный морской	2379,6	2425,6	1136,7	452,9	1057,6	527,6	385,7
Морской каботаж	1219,2	1697,7	892,7	541,7	826,6	887,0	803,7
Всего							
Авиационный	19,4	16,9	14,5	9,7	10,5	8,6	9,6
Из них:							
Внутренние	2,2	2,0	2,4	2,0	1,2	0,8	1,1
Международные	17,2	14,9	12,1	7,7	9,3	7,8	8,5

Влияние развития туризма на кубинскую авиацию.

Туризм является основной движущей силой развития коммерческих авиaperезовок. В следующей таблице показано влияние, которое Куба представляет для международного туризма, вызвано в увеличении количества авиационных пассажирских перевозок, потому что почти 99 % туристов прибывают на Кубу на воздушных рейсах. Аналогично туристическая деятельность положительно влияет на увеличение доходов от международных пассажирских авиaperезовок в кубинской экономике.

Таблиця 5

Показатели авиационных пассажирских перевозок

Наименование	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Прибытие туристов на авиарейсах по воздуху, тыс. пассажиров	2 150	2 119	2 316	2 405	2 507	2 688
Доход от международных пассажирских перевозок, млн. долл.	265,9	254,2	256,5	183,2	193,3	220,4

Куба зарекомендовала себя как туристическое направление с быстрым ростом числа пассажира - прибытий и доходов. С 1996 года Куба присоединилась к небольшой группе из пяти стран Карибских островов, принимающих более миллиона иностранных туристов в год. Таким образом, рост количества прибывших туристов увеличился с 1990 года, когда на Кубу прибыли отдохнуть 340 000 пассажиров, до отметки 2716000 пассажиров в 2011 году. Это представляет собой впечатляющий рост на 80 % за последние два десятилетия. Подъем, который произошел, несмотря на то, что живем в эпохе, отмеченной исчезновением социалистического лагеря, мировым кризисом индустрии туризма после террористических актов 11 сентября 2001 года в Нью-

Йорке и Вашингтоне, а также глобальным финансовым кризисом, начавшимся в конце 2008 года; факторы, усугубляющие глобальный экономический спад, который привел к краху многих крупнейших авиакомпаний.

Заклучение. Как видим, Куба развивает гражданскую авиацию в соответствии со стратегическими целями ИКАО, и для этого концентрирует главные усилия, прежде всего в человеческом факторе, в качестве своей основной силы.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

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/>>.