

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

Циклова комісія аеронавігації

ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ

із навчальної дисципліни
«Основи авіаційної географії»
вибіркових компонент
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

Авіаційний транспорт (Оператор безпілотних літальних апаратів)

Тема 2. Характеристика Карибського регіону (CAR)

Вінниця 2023

ЗАТВЕРДЖЕНО

Науково-методичною радою
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 30.08.2023 № 7

СХВАЛЕНО

Методичною радою
Кременчуцького льотного коледжу
Харківського національного
університету внутрішніх справ
Протокол від 28.08.2023 № 1

ПОГОДЖЕНО

Секцією науково-методичної ради
ХНУВС з технічних дисциплін
Протокол від 29.08.2023 № 7

Розглянуто на засіданні циклової комісії аеронавігації, протокол від 28.08.2023 р № 1.

Розробник:

1. викладач циклової комісії аеронавігації, спеціаліст Дроздова С.П.

Рецензенти:

1. викладач циклової комісії технічного обслуговування авіаційної техніки Кременчуцького льотного коледжу Харківського університету внутрішніх справ, професор, доцент, к.х.н., Козловська Т.Ф.
2. командир льотного загону аеродрому «Велика Кохнівка» КЛК ХНУВС Шорохов І.В.

План лекції

1. Стан авіатранспортної системи та шляхи розвитку Карибського регіону ICAO. Основні аеропорти регіону CAR. Основні оператори (авіакомпанії) регіону CAR.
2. Аналіз проблем розвитку авіаційної транспортної інфраструктури регіону Карибського моря

Рекомендована література

Основна

1. Соловійова О. О. Загальний курс транспорту : навч. посібник / О. О. Соловійова, І. І. Висоцька, І. М. Герасименко. – К. : НАУ, 2019. – 244 с.
2. Капіца М. І., Кислий Д. М., Десяк А. Є. Загальний курс транспорту : підручник. Дніпро : Укр. держ. ун-т науки і технологій, 2023. 288 с. DOI: 10.15802/978-617-7440-40-5.
3. Вовк В.М., Коваленко О.П. Авіаційна географія: практичний посібник. / В.М. Вовк. О.П. Коваленко Кропивницький: КЛАНУ, 2017. - 60 с.
4. Атлас світу. - К.: ДВНП «Картографія». 2007. - 192 с.

Додаткова

5. Безпека авіації / В. А. Бабак, В. П. Харченко, В. О. Максимов та ін. Київ : Техніка, 2004. 584 с.
6. Зеркалов Д. В. Транспортна система України : довідник. Київ : Основа, 2007. 620 с.
7. Борисюк О. А., Дудник І. М. Авіатранспортна система України (регіональний аспект) : монографія / За ред. І. М. Дудника. Київ : ІМВ НАУ, 2013. 214 с.
8. Дорошенко В. І. Авіаційний транспорт України: проблеми розвитку і територіальної організації. Економічна та соціальна географія, 2000. Вип. 49.
9. Пащенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України. Київ : Науковий світ, 2003. 468 с.
10. Best Airlines 2023 by Region. <https://www.worldairlineawards.com/best-airlines-2023-by-region/>
11. Inside ICAO's Regional Offices: A spotlight on the Asia and Pacific. <https://unitingaviation.com/regions/asia-pacific/inside-icaos-regional-offices-a-spotlight-on-the-asia-and-pacific/>
12. Airport infrastructure in Latin America and the Caribbean. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44901/1/S1900357_en.pdf
13. Top 100 biggest and busiest airports in Latin America. <https://gettocenter.com/airports/continent/latin-america>
14. Airlines Inform - [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://airport.airlines-mform.ru/>
15. Doc 8896 AN/893. Руководство по авиационной метеорологии. - 9-е изд. - ИКАО. 2012. - 190 с. - [Электронный ресурс] - Режим доступа:

<http://w'\w\aviadocs.net/icaodocs/Docs/8S96 cons ru.pdf>

16. Doc 9858 AN/474. Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБИ). - 3-е изд. - ИКАО. 2013. - 300 с. - [Электронный ресурс] - Режим доступа: saon.ru/forum/download/file.php?id=33672

17. Doc 9974 AN/487. Безопасность полетов и вулканический пепел. - 1-е изд. - ИКАО. 2012. - 50 с. - [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://w'\M\icoo.mt/publications/Documents/9974 ru.ydf>

18. Гео-энциклопедия - [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://qeo.ko1hrm.ru/>

19. ICAO FIR WORLD - [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://sis.icao.int/FIRMSD/>

20. Oneworld - Wikipedia, the free encyclopedia - [Электронный ресурс] - Режим доступа: en.wikipedia.org/wiki/Oneworld.

21. Public Map ICAO - [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://sis.icao.int/gallen>

22. SkyTeam - Wikipedia, the free encyclopedia- [Электронный ресурс] - Режим доступа: en.wikipedia.org/wiki/SkyTeam.

23. Star Alliance - Wikipedia, the free encyclopedia: - [Электронный ресурс] - Режим доступа [en.wikipedia.org/wiki/Star Alliance](http://en.wikipedia.org/wiki/Star_Alliance).

24. United Nations Statistics Division - [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://imstats.un.org/imsd/methods/m49/m49regin.htm>

25. WORLD MAP - countries of the world - GameDesign - [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.gamedesign.jp/flash/worldmap/worldmap.html>

26. World Map /World Atlas / Atlas of the World including - [Электронный ресурс] - Режим доступа: www.worldatlas.com/

27. Аеропорти світу - [Электронный ресурс] - Режим доступа <http://avia.pilotua.com/>

Текст лекції

1. Стан авіатранспортної системи та шляхи розвитку Карибського регіону ICAO

До регіону Карибського моря входить 18 держав, а саме: Мексика, Колумбія, Венесуела, Нікарагуа, Гондурас, Гватемала, Панама, Коста-Ріка, Беліз, Куба, Домініканська Республіка, Гаїті, Ямайка, Пуерто-Ріко, Домініка, Сент-Люсія, Кюрасао, Антигуа и Барбуда, Барбадос, Аруба.

Пропоную охарактеризувати одну з них, наприклад Домініканську Республіку.

Домініканська Республіка розташована приблизно в 1280 км на північний-схід від Майямі, штат Флорида. В архіпелазі Великих Антильських островів на заході вона межує з Кубою, а на сході - з Пуерто-Ріко.

Острів Еспаньола, на якому крім Домініканської Республіки розташована держава Гаїті, займає площу приблизно 76480 кв. км, що робить його другим за розміром у Карибському морі. Сама Домініканська Республіка займає 48442 кв. км суходолу острова з населенням 9 млн чоловік. Країна має сім міжнародних аеропортів, які за 2008 рік здійснили 175000 польотів, прийняли та відправили 9,4 млн пасажирів. За останні роки авіація стала важливим фактором економічного розвитку саме в галузі туризму, а якій будується достаток Домініканської Республіки, і тому розвиток державного сектора повітряного транспорту тісно пов'язаний з сьогоdnішнім ростом та розвитком туристичної інфраструктури.

Історія авіації Домініканської Республіки починається в першій половині XX століття. Вона була в числі 54 країн, запрошених США до участі в Міжнародній конференції з цивільної авіації 1994 року в Чикаго та, таким чином, однією з перших підписала Чикагську конвенцію та стала членом-засновником Міжнародної організації цивільної авіації - ИКАО.

Майже вся діяльність авіації Домініканської Республіки регулюється новим Державним законом 491-06, прийнятим в 2006 році для створення більш повної та ефективної робочої концепції. Заново прийнятий законопроект охоплює на державному рівні всі аспекти аеронавігаційного обслуговування, повітряного транспорту та виконання польотів. Крім цього прийняття закону 491-06 призвело до необхідності створення Інституту цивільної авіації Домініканської Республіки (IDAC) - яка знаходиться на самофінансуванні громадської структури, яка здійснює щоденний технічний контроль та нагляд за пов'язаними з авіацією інфраструктурами та господарською діяльністю.

В країні було також створено Управління цивільної авіації Домініканської Республіки (JAC), політичний та економічний контролюючий орган, який об'єднає всіх партнерів, зацікавлених в безпечному та ефективному розвитку національного повітряного транспорту. JAC регулює діяльність авіаперевізників, які експлуатуються в Домініканській Республіці, а також всі інші економічно значимі аспекти авіаційного сектору. В той час як діяльність Інституту цивільної авіації пов'язана зі щоденним функціонуванням державної транспортної системи, Управління цивільної авіації - це більш незалежний орган, який несе відповідальність за розслідування льотних аварій та інцидентів.

Хоча закони та директивні документи Домініканської Республіки, які стосуються авіації, нещодавно були приведені згідно сучасним вимогам, треба зробити ще дуже багато, щоб авіаційна індустрія стабільно забезпечувала той рівень безпеки польотів та якості обслуговування пасажирів, до яких звикли численні гості. Останні 5 років, вірогідно, можна назвати найважливішим періодом в історії авіації країни; тим паче офіційні представники впевнені в необхідності дисциплінованого та розумного підходу для подальшого успішного розвитку галузі.

У січні 2009 року в рамках Універсальної програми перевірок з організації контролю за забезпеченням безпеки польотів (USOAP) ІКАО Домініканська Республіка була визнана однією з держав із самою високою безпекою польотів цивільної авіації. Після введення в дію нового Авіаційного комплексу - великомасштабного події, яке стало можливим в великою мірою завдяки підтримці президента країни д-ра Леонела Фернандеса, - Домініканська Республіка поставила собі за мету перетворення країни в настільки необхідний для регіону центр підготовки кваліфікованих авіаційних фахівців. Якість авіаційних послуг в Домініканській Республіці також отримало світове визнання - і головним доказом тому є отриманий її Об'єднаною системою управління якістю Сертифікат ISO 9001:2000. Він підтверджує, що країна є одним із самих надійних авіаційних провайдерів у регіоні. Домініканська Республіка очолювала Латиноамериканську комісію з цивільної авіації (LACAS) з 2000 по 2002 роки, а на пройшла в Чилі зустрічі Виконавчого комітету цієї організації отримала статус віце-президента LACAS. У 2010 році країна прийме у себе чергову асамблею Комісії.

До перерахованого вище можна додати і багато інших досягнення країни в галузі авіації. Тут же ми хочемо відзначити, що, після перерви в 14 років, Домініканська Республіка знову отримала статус 1-й категорії відповідно до Програми оцінки рівня безпеки польотів міжнародну цивільну авіацію (IASA) FAA; це означає, що повітряні судна з бортовими реєстраційними знаками Домініканської Республіки можуть перетинати повітряні кордони Сполучених Штатів Америки. Роль країни в регіоні: нові Авіаційна наукова академія та Авіаційний комплекс IDAC Спираючись на державний закон 491-06 з цивільної авіації, Інститут цивільної авіації IDAC нещодавно започаткував Авіаційну наукову академію (ASCA) для прискорення і вдосконалення технічного та професійного розвитку авіаційних фахівців у країні та регіоні. Академія розташована в Домініканському авіаційному комплексі, будівництво якого обійшлося в 20 млн американських доларів. Він був відкритий президентом країни Леонель Фернандес раніше цього року. Крім Науковій академії в Комплексі також розмістилися державні Управління з аеронавігації, по льотним стандартам і по контролю за безпекою польотів. Комплекс, розташований в міжнародному аеропорту Лас Америкас (ім. д-ра Хосе Франциско Піна Гомеса), був побудований Інститутом цивільної авіації при підтримки Програми ООН з розвитку (UNDP). Будинок Академії займає площу в 2500 кв. м і вміщує аеродромний тренажер, симулятор радіолокатора (RADAR), аудіовізуальні класи для самонавчання, бібліотеку, аудіовізуальне обладнання і багато іншого. Там же знаходиться конференц-зал на 200 осіб, шість добре обладнаних аудиторій з кондиціонуванням інші приміщення і службові зони. Передумови для створення Академії Наукова авіаційна академія - необхідне доповнення до Авіаційному центру навчання Домініканської Республіки. Вона була створена з метою оптимізації навчальних програм для персоналу, обслуговуючого польоти, і його ознайомлення з новітніми заходами і

технологіями у відповідних професійних галузях. Участь у Програмі ІКАО TRAINAIR В даний час за допомогою експертів з Бюро технічного співробітництва ІКАО Пакети навчальних стандартів (STPs) адаптуються для навчального плану Академії, що дозволить їй пройти сертифікацію і стати повноправним членом Програми ІКАО TRAINAIR. Участь у цій програмі забезпечить доступ до системи обміну інформацією по STPs та проводити навчання в відповідно до найвищих світовими стандартами. Викладачі Академії Викладацький склад Академії пройшов навчання у відомих міжнародних інститутах, таких, як ІКАО, FAA, COCESNA і IACC. Передбачається, що перший навчальний рік в Академії почнеться у вересні 2009 року.

У цьому регіоні знаходиться 72 авіакомпанії. Найбільші з них:

1. AeroMіxіco
2. Mexіcana
3. AeroRepublica (АэроРепублика),
4. Aires Colombia (Эйрес Колумбия), Avianca (Авианка),
5. EasyFly (ИзиФлай),
6. SAM Colombia (САМ Колумбия),
7. Satena (Сатена)
8. Venezolana (Венецолана)

Пропоную охарактеризувати одну з авіакомпаній регіону Карибського моря, наприклад Aeromexico.

AeroMіxіco, Aerovnas de Mіxіco, S.A. de C.V. - мексиканська авіакомпанія, одна з чотирьох авіакомпаній-засновників авіаційного альянсу пасажирських перевезень SkyTeam. Базовий аеропорт - Міжнародний аеропорт Мехіко, Мексика.

Компанія здійснює внутрішні та міжнародні перевезення в країни Азії, Європи, Центральної Америки, південної Америки, Канаду та США. Aeromexico являється єдиною авіакомпанією Латинської Америки, яка виконує рейси в Азію. Компанія також була єдиною в Мексиці, яка виконувала рейси в Європу, доки у січні 2009 року авіакомпанія Mexicana не відкрила власний рейс в аеропорт ЛондонГатвік.

Aeromexico разом зі своїм підрозділом Aeromexico Connect виконує 24,8% всіх пасажирських перевезень в середині країни, що дозволяє вважати їй найбільшим внутрішнім авіаперевізником Мексики. На ринку міжнародних авіаперевезень Aeromexico займає друге місце після Mexicana з долею 12,8% від усього ринка.

Станом на 21 грудня 2008 середній вік повітряних суден авіакомпанії становить 7,9 років.

У зв'язку з нехваткою у повітряному флоті компанії дальномагістральних лайнерів, в даний момент діяльність Aeromexico зосереджена на Америці, виконуються рейси в Монреаль, Торонто, Сан-Франциско, Денвер та Медельїн.

У даному регіоні налічується 84 аеропорти (додаток Б). Найбільшими аеропортами Карибського регіону є:

1. Аеропорт Беніто Хуареса (Airport Benito Juarez) (Мексика)
2. Аеропорт Канкун (Cancun International Airport) (Мексика)
3. Аеропорт Барінас (Barinas Airport) (Венесуела)
4. Аеропорт Богота Ельдорадо (Bogota Eldorado International Airport) (Колумбія)
5. Аеропорт Гватемала Аврора (Guatemala City La Aurora International Airport) (Гватемала)
6. Аеропорт Конакри (Гвінея)
7. Аеропорт Парамарибо - Йохан Адольф Пенг (Суринам)

Пропоную охарактеризувати один з них, наприклад Міжнародний аеропорт імені Хосе Марті (ісп. Aeropuerto Internacional Josй Martн (IATA: NAV, ICAO: MUHA).

Міжнародний аеропорт столиці Куби - аеропорт Хосе Марті, що раніше називався Ель Рачо Бойеросе, - розташовується в південно-західному напрямку від Гавани, в 18-ти км. Свою назву він отримав на ім'я національного героя Куби, літератора і лідера національно-визвольної боротьби кубинців проти панування Іспанії.

Через головний міжнародний аеропорт Куби - аеропорт Хосе Марті - щорічно проходить близько 3,5 мільйона чоловік. Тут злітають і сідають літаки 25 авіакомпаній різних країн, які обслуговують понад 60 напрямів в Європі, Північній, Південній та Центральній Америці, а також 3 національних авіаперевізника, що літають на 16 внутрішніх лініях.

В аеропорту є 4 термінали для обслуговування пасажирів і один вантажний. Перший термінал використовується в основному для внутрішніх авіарейсів, другий, побудований в 1988 році, призначений для прийому і відправлення авіарейсів зі США. У 1998 році був зведений третій пасажирський термінал, який став основним для міжнародних авіаліній. Звідси, безпосередньо або з пересадкою, можна дістатися практично в будь-яке місто світу, в тому числі і до Вірменії, в аеропорт Звартноц. Вантажний, четвертий термінал, почав свою роботу в 2002 році, а двома роками пізніше запрацював п'ятий термінал, що обслуговує польоти всередині країни і в найближчі держави Карибського басейну, які виконують кубинські авіаперевізники.

Аеропорт має одну асфальтовану злітно-посадкову смугу довжиною 4000 м, якість якої дозволяє приймати літаки всіх видів. Близько 1-го і 2-го терміналів розташовані короткострокові стоянки на 500 автомашин кожна, а біля терміналу 3 - парковка на 750 місць.

Головний аеропорт Куби може приймати літаки всіх типів, але з усіх авіарейсів, що прилітають в аеропорт Хосе Марті й табло які відображає постійно, особливо слід виділити рейс IB 6620 з Барселони. Його виконує авіакомпанія Iberia на Airbus 340-600 - чотиримоторний широкофюзеляжних

лайнерів, що володіє найдовшим фюзеляжем серед усіх пасажирських літаків.

2. Аналіз проблем розвитку авіаційної транспортної інфраструктури регіону Карибського моря

Проблеми, що стоять перед державами регіону CAR, за своїм характером аналогічні проблемам у багатьох інших державах світу, а проте гострота економічних і політичних питань, які впливають на становище в регіоні CAR, створює складну проблему, для вирішення якої дійсно потрібен новий підхід, що передбачає розробку всеосяжного регіонального плану ІКАО.

Незважаючи на високий потенціал зростання повітряного транспорту в регіоні CAR, фактичний попит на повітряні перевезення є низьким. Попит обмежується браком політичної волі для відкриття ринків та отримання вигод від ефекту масштабу в контексті Ямусукрської декларації. Є тільки п'ять внутрішніх маршрутів, рівень авіатранспортної діяльності на яких можна характеризувати як зрілий. Крім того, не всі великі міста пов'язані між собою прямими рейсами, що ускладнює і здорожує подорожі всередині регіону Карибського моря. Такий ефект «порочного кола» ще більше посилюється зниженням попиту, зменшення виручки і відповідним підвищенням тарифів, що створює для галузі додаткові труднощі.

У результаті галузь не може отримувати доходи, достатні для покриття витрат на експлуатацію та інфраструктуру, що обумовлює її залежність від іноземної допомоги або прямих урядових субсидій, які можуть бути отримані з великими труднощами. Іноді здається, що уряди, які ухиляються від субсидування цієї галузі, не проявляють політичної волі у справі вирішення своїх проблем в області безпеки польотів, а насправді, вони просто не можуть надати підтримку галузі з своїх мізерних ресурсів.

Одним із вірних способів розриву згаданого вище «порочного кола» є лібералізація галузі, яка дозволить зробити багато маршрутів прибутковими, а також здійснювати фінансування, необхідне для забезпечення виробництва польотів, розвитку інфраструктури та підтримки галузі.

На жаль, незважаючи на окремі зусилля, включаючи нинішню стратегію, засновану на Ямусукрських рішеннях, має місце очевидне небажання займатися такою роботою. Однак більш ніж за 6 років було проведено ряд нарад з визначення правил конкуренції, які не дали будь-яких відчутних результатів. У цій сфері спостерігається очевидний брак політичної волі, і єдине, що можна зробити з метою надання допомоги, це заохочувати зацікавлені держави проявляти політичну волю, здійснюючи чітке керівництво і надаючи по необхідності рекомендації та фінансову підтримку. Це вимагає залучення вищих органів державної влади на благо реалізації Ямусукрських рішень [4].

Багато держав, як і раніше виконують трудомісткі форми технічного обслуговування за межами континенту. Таке технічне обслуговування також

включає в себе ремонт двигунів, хоча на континенті є декілька центрів, які мають необхідні можливості щодо виконання таких робіт. Починаючи з 1988 року, починалися спроби визначити перелік спеціалізованих видів технічного обслуговування, які можна виконувати в центрах технічного обслуговування держав. Ці дії являли собою частину більш широкої ініціативи, що реалізовується за допомогою проведення техніко-економічного обґрунтування щодо створення координованої мережі центрів з технічного обслуговування і ремонту повітряних суден в регіоні Карибського моря. Однак ці зусилля не отримали подальшого розвитку через суперництво між державами. Необхідно, щоб ця робота отримала новий імпульс з урахуванням що відбулися з тих пір подій.

Необхідність зростання економіки до рівня критичної маси є фундаментальним чинником ефективного та сталого розвитку галузі цивільної авіації в регіоні Карибського моря у всіх її аспектах, таких як розвиток і підтримку інфраструктури, ефективна і дієва організація повітряного руху, безпеку польотів і належні людські ресурси. Таке зростання може бути досягнуто за рахунок реалізації комплексних рішень експлуатаційних проблем.

Найважливішим елементом ефективної реалізації стратегій ринкового росту, таких як концепція лібералізації, передбачена Ямусукрськими рішеннями, є співробітництво.

Тим не менш, з огляду на незадовільний економічний стан багатьох карибських держав, однією лібералізації недостатньо. Держави з нечисленними експлуатантами і малими обсягами авіаційної діяльності можуть отримати вигоди, об'єднавши свої експертні ресурси з ресурсами інших держав, що знаходяться в аналогічному положенні. Це дозволить полегшити становище, що склалося у зв'язку з необхідністю інвестицій у підготовку кадрів та відшкодування витрат, необхідних для збереження досвідчених кадрів. З тим щоб скористатися вигодами ефекту від масштабу, необхідно докласти додаткові зусилля з об'єднання знаходяться в однаковому становищі держав в групу з метою сконцентрувати їх ресурси в регіональних інститутах. На щастя, в цьому напрямку вже йде відповідна робота і є необхідні інститути. ІКАО потрібно очолити роботу з надання допомоги цим групам у досягненні їх цілей. Можливі сфери співробітництва і спільного використання ресурсів включають в себе обслуговування повітряного руху і навігаційне обслуговування, стосовно до яких вже проведена робота по створенню центрів управління повітряним рухом у верхньому повітряному просторі (UACC) в субрегіонах.

В даний час, коли у всіх державах діють приватні авіакомпанії, урядам важче впливати на процес їх об'єднання в кілька великих регіональних авіаперевізників, ніж це було 14 років тому, коли всі авіакомпанії перебували повністю у володінні урядів. Ямусукрська декларація 1988 мала на меті здійснити злиття цих окремих авіакомпаній протягом 8-річного періоду,

однак досягти цієї мети уряду не змогли навіть при тому, що вони здійснювали контроль над діяльністю цих авіакомпаній і були їх власниками.

Нехватка кваліфікованого персоналу є основним чинником, що стримує розвиток цивільної авіації в регіоні Карибського моря. Внаслідок недостатніх фінансових ресурсів та необхідності задоволення інших першочергових потреб населення, держави, які є основними сторонами, зацікавленими в цивільній авіації, не мають у своєму розпорядженні достатньо коштів для підготовки кадрів в технічній, організаційній та управлінській сферах.

Незважаючи на те, що багато держав використовують для підготовки кадрів нечисленні мають важливе значення ресурси, їх фінансові можливості щодо інвестування в обладнання та засоби навчання неоднакові. Крім того, їх недолік не сприяє спеціалізації, посилюючи тим самим проблеми з ресурсами, оскільки авіаційна підготовка все більшою мірою потребує інвестицій в інфраструктуру. Якщо існуючі та нові навчальні заклади налагодять координацію в галузі спеціалізації, ринок може отримати вигоди від ефекту масштабу в регіоні. Заходи, спрямовані на усунення обмежень, що перешкоджають організації належної підготовки, повинні також включати проведення докладного аналізу стану справ у цій галузі в усьому регіоні.

Таким чином, більшість авіакомпаній регіону Карибського моря мають малі розміри, велику заборгованість та низьку продуктивність. Через недоліки в управлінні та високих експлуатаційних витрат вони не можуть впоратися зі зростаючою конкуренцією.

Численні проблеми карибських авіакомпаній, зводяться до наступних: Неадекватне повітряне сполучення, відсутність координаційної мережі авіакомпаній, високі тарифи пасажирських і вантажних перевезень, слабкість в регулюючій функції; неадекватність у національній цивільної авіації: потужності, ресурсів, автономії.

Кращі компанії 2023

1	Copa Airlines
2	Caribbean Airlines
3	Bahamasair
4	Air Caraibes
5	interCaribbean
6	Cayman Airways
7	LIAT
8	Cubana
9	Aruba Airlines
10	Suriname Airways