

Исходная информация ко "Дню Африки"

Проблемы, требующие решения

- Будущий рост авиации активно способствует реализации **Повестки дня до 2063 года Африканского союза (АС)**, содействуя всеохватному росту и устойчивому развитию, а также повышая темпы интеграции в экономике африканских стран. Повышение связности сети воздушного транспорта ведет к дополнительным инвестициям в авиацию, и таким образом создается динамичный и жизнеспособный цикл взаимодополняющего развития национальной авиации и экономики в условиях инфраструктуры мирового класса.
- Несмотря на имеющийся потенциал роста, государствам и заинтересованным сторонам в сфере авиации в Африке по-прежнему трудно получить доступ к финансовым средствам и/или обеспечить финансирование в целях модернизации и расширения своей инфраструктуры (такой как аэропорты, взлетно-посадочные полосы, оборудование электросвязи, авиагрузовые склады, метеорологическое оборудование и т. д.). Отсутствует и финансовый механизм для осуществления **блочной модернизации авиационной системы (ASBU)**, предусмотренной Глобальным аэронавигационным планом (ГАНП).
- Первое и наиболее очевидное условие реализации выгод, связанных с авиацией, заключается в повышении уровня соответствия глобальным стандартам ИКАО. Кроме того, устранение препятствий эксплуатационного и/или национального характера имеет огромное значение для получения связанных с авиацией выгод и полного их использования в местной экономике и сообществах.
- Проблемы развития авиационной инфраструктуры и привлечения необходимых инвестиций в авиационный сектор Африки в настоящее время недостаточно полно отражены в **Программе развития инфраструктуры в Африке (PIDA)**, в которой определено, что 24 аэропорта на африканском континенте к 2020 году достигнут предела пропускной способности. Из более чем 50 проектов в рамках PIDA на долю гражданской авиации приходится не более трех проектов, связанных с либерализацией воздушного транспорта, наращиванием потенциала и развитием аэропортов и аэронавигационных средств и служб.
- Развитие авиационной инфраструктуры либо не является частью, либо не считается сколько-нибудь приоритетной задачей различных инициатив **Нового партнерства в целях развития в Африке (НЕПАД)**, в том числе инициативы **Move Africa**.
- **Политика Африки в области гражданской авиации (AFCAP)**, одобренная Ассамблеей глав государств и правительств государств АС (Аддис-Абеба, Эфиопия, январь 2012 года), не может быть в полной мере реализована ввиду нехватки устойчивого финансирования/финансирования для авиационной инфраструктуры, подготовки персонала и наращивания потенциала, а также возможностей осуществления нормативно-правового контроля.
- Медленная реализация **Ямусукрской декларации** создает нормативно-правовые препятствия для инвестиций в авиацию и тем самым приводит к низкой связности сети воздушного транспорта и невысокой конкурентоспособности. Всего 20 африканских государств приняли на себя обязательства по внедрению единого африканского рынка воздушных перевозок (SAATM), предусмотренного в рамках Ямусукрского решения.
- На 18-й очередной сессии Ассамблеи глав государств и правительств государств АС (Аддис-Абеба, Эфиопия, январь 2012 года) было принято решение о создании **континентальной зоны свободной торговли (СФТА)**. Задача СФТА заключается, в частности, в развитии торговли внутри Африки путем повышения согласованности и скоординированности режимов либерализации и упрощения торговли.

- В Африке недостаток квалификации является существенным препятствием для роста в краткосрочной перспективе и выражается в нехватке надлежащим образом подготовленных пилотов, диспетчеров УВД, инженеров, а также сотрудников туристической отрасли. Африка нуждается в большем числе лучше подготовленных специалистов, чтобы удовлетворять не только текущим требованиям, но и потребностям в будущем росте и новых технологиях.

— КОНЕЦ —