



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 26 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА: ВВЕДЕНИЕ В ДЕЙСТВИЕ И РЕАЛИЗАЦИЯ ЕДИНОГО АФРИКАНСКОГО РЫНКА ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

(Представлено Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА)
от имени ее 54 государств-членов)²

КРАТКАЯ СПРАВКА

Единый африканский рынок воздушных перевозок (SAATM), учрежденный в 2018 году в рамках Повестки дня Африканского союза на период до 2063 года, направлен на либерализацию сектора воздушных перевозок Африки, улучшение связности транспортной сети и содействие экономической интеграции. Несмотря на достигнутый прогресс, в том числе участие 38 государств-членов, повышение уровня связности воздушного сообщения и развитие инфраструктуры, такие проблемы, как несоответствия в нормативных положениях и финансовые ограничения, по-прежнему препятствуют реализации. Для устранения этих препятствий в 2022 году был запущен экспериментальный проект (PIP) по внедрению SAATM, призванный ускорить либерализацию рынка. В настоящем документе подчеркивается необходимость того, чтобы Международная организация гражданской авиации (ИКАО), региональные организации и международные заинтересованные стороны поддерживали согласование нормативных положений и текущий пересмотр типового соглашения о воздушном сообщении (TASA) ИКАО для многосторонних соглашений о воздушном сообщении и соответствующих подходов, чтобы привести их в соответствие с современными реалиями авиационной отрасли и обеспечить устойчивое развитие воздушного транспорта.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению достижения и трудности в реализации SAATM;
- b) призвать ИКАО ускорить текущий пересмотр типовых положений TASA для многосторонних соглашений о воздушном сообщении и соответствующих подходов;
- c) призвать ИКАО и международных партнеров поддержать меры по устранению пробелов в потенциале государств путем регулярного взаимного обмена опытом, тематическими исследованиями и извлеченными уроками в соответствии с глобальной передовой практикой.

¹ Версии документа на английском и французском языках предоставлены АКГА.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"
<i>Финансовые последствия</i>	Подлежат определению
<i>Справочный материал</i>	Решение об осуществлении Ямусукрской декларации о либерализации доступа к рынкам воздушных перевозок в Африке [AHG/OUA/AEC/Dec.1(IV)] и приложения Пересмотренная Политика Африки в области гражданской авиации Итоговый доклад об анализе пробелов в авиационной инфраструктуре Африки за 2023 год

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Африка давно осознала важность многостороннего подхода в содействии экономической интеграции и развитию. Ямусукрское решение 1999 года (YD) и его последующая реализация через Единый африканский рынок воздушных перевозок (SAATM) по-прежнему имеют решающее значение для либерализации сектора воздушных перевозок на континенте. SAATM, учрежденный в 2018 году, является флагманским проектом в рамках Повестки дня Африканского союза (АС) на период до 2063 года, направлен на создание единого унифицированного рынка воздушных перевозок и представляет собой исторический шаг на пути к либерализации воздушных перевозок в Африке в целях повышения уровня связности, поддержки свободного передвижения людей и товаров по всему континенту, содействия экономическому росту и региональной интеграции. С момента учреждения SAATM число его членов выросло до 38 государств, что свидетельствует о растущей политической воле к расширению масштабов внутриафриканских воздушных перевозок.

1.2 Кроме того, SAATM играет решающую роль в успешном введении в действие Африканской континентальной зоны свободной торговли (АКЗСТ) – еще одной ключевой инициативы АС, официально учрежденной в 2021 году и направленной на стимулирование внутриафриканской интеграции за счет активизации свободной торговли и передвижения на основе эффективного, конкурентоспособного и устойчивого либерализованного рынка воздушных перевозок.

1.3 Однако, несмотря на эти достижения, при внедрении SAATM возникает ряд проблем. В связи с этим в ноябре 2022 года АКГА приступила к реализации экспериментального проекта по внедрению Единого африканского рынка воздушных перевозок (SAATM-PIP) для продвижения процесса либерализации в Африке. SAATM-PIP – это инициатива, направленная на ускорение реализации YD и SAATM с помощью подхода, который объединяет небольшие группы стран для распространения информации о преимуществах YD и SAATM и устранения препятствий на пути их реализации.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

2.1 Достижения при внедрении SAATM

2.1.1 Внедрение YD/SAATM продолжает уверенно продвигаться вперед. АКГА как орган, ответственный за реализацию YD/SAATM, тесно сотрудничает с государствами-членами, региональными экономическими сообществами (РЭС) и ключевыми заинтересованными сторонами в целях дальнейшей либерализации воздушных перевозок в Африке. Среди основных достижений можно назвать следующие:

- a) рост количества членов: на сегодняшний день к SAATM присоединились 38 государств-членов АС, на долю которых приходится более 80 % внутриафриканских воздушных перевозок;
- b) повышение уровня связности: SAATM способствовал росту уровня связности внутриафриканской сети воздушного транспорта с 14,5 % до 23 %, при этом африканские эксплуатанты открыли 108 новых маршрутов в период с сентября 2022 года по апрель 2025 года, в том числе 19 маршрутов "пятой свободы";
- c) развитие инфраструктуры: Комиссия Африканского союза (КАС), АКГА, Международная организация гражданской авиации (ИКАО) и другие партнеры провели анализ пробелов в авиационной инфраструктуре Африки на 2023 год, включающий прогноз воздушного движения на 25 лет; в нем были выявлены пробелы, для устранения которых требуются совместные усилия в поддержку SAATM;
- d) соответствие политики мировым стандартам: SAATM согласуется с политикой ИКАО в области безопасности полетов, авиационной безопасности и экологической устойчивости, обеспечивая интеграцию Африки в глобальную авиационную сеть;
- e) гармонизация регулирования: АКГА запустила SAATM-PIP, нацеленный на устранение барьеров на пути к полному внедрению SAATM с помощью согласования нормативно-правовой базы в соответствии с положениями YD;
- f) улучшение инфраструктуры и связности: в рамках SAATM проводится модернизация некоторых ключевых аэропортов и поставщиков аэронавигационного обслуживания для поддержки растущих транспортных потоков;
- g) наращивание потенциала и информационно-разъяснительная деятельность: АКГА активизировала свою информационно-разъяснительную деятельность и работает с государствами-членами, региональными экономическими сообществами и заинтересованными сторонами отрасли, чтобы ускорить подписание заявления о приверженности SAATM и способствовать сотрудничеству авиакомпаний;
- h) АКГА решает различные проблемы с доступом к рынку, выдачей разрешений и назначениями, возникающие между государствами.

2.2 Трудности при внедрении SAATM

2.2.1 Сохраняются основные препятствия, в том числе несоответствия в нормативных положениях, которые мешают полной либерализации из-за ограничительных двусторонних соглашений о воздушном сообщении (BASA). Существуют опасения по поводу конкуренции, защиты национальных перевозчиков, пробелов в области инфраструктуры и потенциала, финансовых ограничений, визовых ограничений при пересечении границ и слишком медленного согласования политики, которые сдерживают полное внедрение SAATM.

2.2.2 Учитывая меняющийся характер мирового воздушного сообщения, растет потребность в пересмотре и модернизации YD, чтобы обеспечить его соответствие потребностям современной авиационной отрасли. Требуется его всестороннее обновление для отражения таких реалий, как новая политика АС, развитие цифровых платформ, киберугрозы и авиационные услуги, ориентированные на электронную торговлю, которые требуют корректировки нормативных положений. Кроме того, должны быть отражены обязательства ИКАО в области охраны окружающей среды, технологические достижения и уроки, извлеченные из глобальных нарушений работы. Укрепление нормативно-правовой базы повысит конкурентоспособность и устойчивость развития воздушных перевозок.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Успех региональных инициатив зависит от международного и регионального сотрудничества. ИКАО могла бы сыграть важнейшую роль в деле поощрения финансовых инвестиций для поддержки развития воздушных перевозок. Эффективное согласование нормативно-правовой базы может быть достигнуто благодаря сотрудничеству между ИКАО, региональными организациями и государствами-членами. Пересмотр и модернизация типового соглашения ИКАО о воздушном сообщении (TASA) для многосторонних соглашений о воздушном сообщении и соответствующих подходов будут способствовать решению актуальных проблем. ИКАО также может проводить мероприятия для обмена техническим опытом или коллегиальной оценки, в ходе которых участники оценивают системы друг друга и предоставляют конструктивную обратную связь, ссылаясь на международные контрольные показатели, чтобы более активно перенимать опыт и укреплять доверие к взаимному обучению.

3.2 С помощью этих мер региональные организации, ИКАО и международное сообщество могут обеспечить полную реализацию потенциала региональных инициатив, способствуя экономическому росту, улучшая связность и повышая конкурентоспособность воздушных перевозок.

— КОНЕЦ —