

## “非洲日”的背景

### 有待处理的挑战

- 航空的未来增长强有力地支持了**非洲联盟（AU）2063 议程**的实现，它既推动包容性增长和可持续发展，也加速非洲经济一体化。提高航空连通性有助于航空再投资，建立起活跃和健康的循环，以世界级基础设施让国家航空与经济发展相辅相成。
- 尽管有增长潜力，非洲各国和航空利害攸关方仍难以确保为其基础设施（如机场、跑道、电信设备、航空货物仓库、气象设施等）获得资金和/或融资。在实施全球空中航行计划（GANP）的**航空系统组块升级（ASBU）**方面也缺少财务安排。
- 提高国际民航组织全球标准遵守水平是实现航空效益的首要显著条件。此外，要确保实现航空效益和使其在当地经济与社会发挥最大影响，消除运行和/或国家障碍也有根本的重要性。
- **非洲基础设施发展方案（PIDA）**认定非洲大陆的 24 家机场在 2020 年之前将出现饱和，但却未适当涵盖航空部门所需的航空基础设施和投资的发展。该方案下有 50 多个项目，民用航空仅有涉及航空运输自由化、能力建设、机场和空中航行设施发展的区区三个项目。
- **非洲发展新伙伴（NEPAD）**的多项倡议，包括**非洲动起来**举措，既未包括航空基础设施发展，也未对其给予任何优先。
- 由于缺乏对航空基础设施、培训和能力建设以及监管监督能力的可持续供资/融资，非洲联盟国家和政府元首大会（2012 年 1 月，埃塞俄比亚，亚的斯亚贝巴）核准的**非洲民用航空政策（AFCAP）**无法完全实施。
- **亚穆苏克罗宣言**的实施缓慢造成航空投资的监管障碍，降低了连通性和竞争力。仅有 20 个非洲国家承诺实施在《亚穆苏克罗宣言》框架下建立的单一非洲航空运输市场（SAATM）。
- 非洲联盟国家和政府元首大会常会第 18 次会议（2012 年 1 月，埃塞俄比亚亚的斯亚贝巴）通过了建立**大陆自由贸易区（CFTA）**的决定。其目标包括通过更加统一和协调的贸易自由化及简化手续制度扩大非洲区域间的贸易。
- 在非洲，训练有素的驾驶员、空管员、工程师、以及旅游业从业人员等人才短缺。短期来说，技能短缺对增长造成很大的障碍。非洲需要更多训练良好的人才，既要满足目前要求，也要满足未来增长和新技术的需要。