ATConf/7-WP/212
16/11/26

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 1 повестки дня. Обзор достижений в области воздушного транспорта
1.2 Воздушный транспорт в долгосрочном стратегическом плане ИКАО: ускорение развития авиации к 2050 году

ПРОЕКТ ДОКЛАДА

(14 страниц)

Пункт 1 повестки дня. Обзор достижений в области воздушного транспорта

Подпункт 1.2 повестки дня. Воздушный транспорт в долгосрочном стратегическом плане ИКАО: ускорение развития авиации к 2050 году

Примечание. Конференция рассмотрела данный пункт повестки дня двумя частями: ***A) Авиационные кадры; и B) Наращивание потенциала.***

Часть A. Авиационные кадры

1.2.1 ДОКУМЕНТАЦИЯ

1.2.1.1 В рабочем документе WP/62, представленном Доминиканской Республикой, Ассоциацией аэропортовых служб (ASA World), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международной федерацией ассоциаций диспетчеров УВД (ИФАТКА) и Международной федерацией работников транспорта (ITF), при соавторстве Омана и Международной организации труда (МОТ), подчеркивалось, что социальная устойчивость является неотъемлемым компонентом устойчивого развития авиации и одним из ключевых факторов обеспечения глобальной связанности, экономического развития и жизнестойкости авиационной отрасли. В документе особое внимание уделялось важности наличия квалифицированных и обеспеченных необходимой поддержкой авиационных кадров, в том числе в условиях появления новых технологий, а также предлагалось принять меры по институционализации социальной устойчивости в рамках рабочих процессов ИКАО посредством расширения сотрудничества с МОТ. Конференции было предложено поддержать продление Соглашения между ИКАО и МОТ и внесение в него необходимых изменений; содействовать продолжению консультаций между секретариатами двух организаций; обеспечить, чтобы обновленное Соглашение способствовало реализации согласованных приоритетных задач и направлений, представляющих общий интерес; а также поручить ИКАО разработать инструктивный материал для государств по вопросам социальной устойчивости в соответствии со стратегической целью "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB).

1.2.1.2 В документе WP/69, представленном Италией от имени Европейского союза (ЕС), его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), рассматривалось влияние автоматизации, искусственного интеллекта, цифровизации, робототехники, внедрения удаленных диспетчерских пунктов и беспилотных авиационных систем на характер работы в авиации и требования к профессиональным навыкам. В документе говорилось о переходе к контролю автоматизированных систем и принятию решений на основе данных, а также освещались факторы риска возникновения дефицита квалифицированных кадров и чрезмерной зависимости от автоматизации. Подчеркивалась необходимость непрерывной подготовки персонала, переподготовки и повышения квалификации, наряду с обеспечением достойных условий труда, эффективного социального диалога и безопасной рабочей среды в целях привлечения и удержания авиационных специалистов. Конференции было предложено призвать ИКАО выявлять и изучать будущие навыки и новые требования к подготовке в рамках программы "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP), а также укреплять сотрудничество с МОТ в целях содействия обеспечению достойных и устойчивых условий труда в авиации.

1.2.1.3 В документе WP/113 Оман, Международная федерация работников транспорта (ITF), Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международная федерация ассоциаций авиадиспетчеров (ИФАТКА) и Международная организация труда (МОТ) подчеркнули, что более широкое и активное участие женщин в среде авиационного персонала является важным вспомогательным фактором устойчивости кадровых ресурсов, инклюзивного роста, выполнения Долгосрочного стратегического плана ИКАО на 2026–2050 годы и достижения Целей устойчивого развития ООН (ЦУР). В документе были отмечены сохраняющиеся препятствия, затрудняющие привлечение женщин в авиацию, их удержание в отрасли и карьерный рост, и подчеркивалась взаимодополняющая роль мер по привлечению, удержанию и профессиональному развитию женщин в обеспечении их участия в деятельности отрасли. Конференции было предложено вновь подтвердить важность гендерного равенства и участия женщин в деятельности авиации; призвать государства-члены и отрасль устранять препятствия, с которыми сталкиваются женщины на всех этапах профессиональной деятельности, в рамках цикла трудоустройства; поддержать проведение ИКАО эпохального исследования о роли женщин в мировой авиации и воплотить его результаты в практическое руководство, поддающиеся оценке действия и показатели; а также обеспечить осмысленное взаимодействие с работницами авиации и представляющими их организациями в реализации инициатив, вытекающих из данного исследования, и в дальнейшей работе по обеспечению гендерного равенства.

1.2.1.4 В документе WP/41, представленном Таиландом, подчеркивалась необходимость более тесной увязки вопросов развития новых авиационных технологий с планированием и подготовкой кадров, в том числе посредством согласования Политики ИКАО в области инноваций со Стратегией "Следующего поколения авиационных специалистов" (NGAP). Опираясь на опыт Таиланда по реализации проекта "регуляторной песочницы" в области беспилотных авиационных систем (БАС), в документе особое внимание уделялось практической подготовке и межотраслевой координации в целях укрепления нормативного надзора. В документе предлагалось призвать государства-члены разрабатывать стратегии и учебные программы для персонала параллельно с разработкой нормативных положений для новых авиационных технологий, а также обратиться с просьбой к ИКАО разработать специализированные учебные программы, руководящие принципы в области компетентности и инструменты обмена знаниями, предусмотрев при этом стратегическую увязку Политики ИКАО в области инноваций со стратегией NGAP.

1.2.1.5 В документе WP/114, представленном Международной организацией труда (МОТ), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международной федерацией работников транспорта (ITF), Международной федерацией ассоциаций авиадиспетчеров (ИФАТКА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной ассоциацией аэропортовых служб (ASA World), содержался призыв к укреплению сотрудничества между ИКАО и МОТ в целях содействия обеспечению устойчивости кадрового потенциала и согласованности политики в поддержку устойчивого развития международного воздушного транспорта. Опираясь на трудовые и социальные принципы, принятые на предыдущих Всемирных авиатранспортных конференциях, а также на выводы и рекомендации МОТ 2023 года для сектора гражданской авиации, в документе предлагалось продлить действие Соглашения между ИКАО и МОТ и укрепить сотрудничество между двумя организациями. Конференции предлагалось обратиться к государствам-членам с просьбой подтвердить приверженность существующим трудовым и социальным принципам и рекомендациям и продолжить работу по их реализации; просить ИКАО уделить первоочередное внимание продлению Соглашения между ИКАО и МОТ, в том числе разработке совместного плана работы; а также уполномочить ИКАО сотрудничать с МОТ по вопросам обеспечения устойчивости трудовых ресурсов, включая привлечение и удержание

кадров в авиации, планирование справедливого перехода, а также охрану труда и безопасность на рабочих местах.

1.2.2 РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

1.2.2.1 При рассмотрении рабочих документов WP/62, WP/69, WP/113, WP/41 и WP/114, Конференция обсудила вопрос устойчивости кадрового потенциала как важного фактора, способствующего формированию безопасного, надежного, стабильного и устойчивого авиационного сектора. Делегации подчеркнули важность привлечения и удержания кадров, а также обеспечения гендерного равенства, социальной интеграции и адаптации к технологическим изменениям для поддержания стабильного и устойчивого кадрового потенциала авиационной отрасли.

1.2.2.2 Конференция обсудила последствия внедрения автоматизации, искусственного интеллекта, цифровизации и передовых авиационных технологий с учетом требований к персоналу и будущих потребностей в квалифицированных специалистах в масштабе всего сектора. Были высказаны мнения в поддержку укрепления взаимосвязи между планированием кадровых ресурсов, обучением, профессиональной подготовкой, повышением квалификации персонала и технологическими инновациями, включая содействие безопасному и эффективному внедрению новых авиационных технологий. Делегации подчеркнули, что процессы планирования кадровых ресурсов, обучения, профессиональной подготовки персонала и повышения его квалификации должны развиваться параллельно с технологическими инновациями и внедрением новых авиационных технологий.

1.2.2.3 Конференция обсудила сотрудничество между ИКАО, МОТ, государствами, отраслью, профсоюзными организациями и другими заинтересованными сторонами в целях укрепления устойчивости кадрового потенциала, развития человеческого капитала и обеспечения готовности персонала к будущему. Ряд делегаций высказались в поддержку продолжения и укрепления сотрудничества между ИКАО и МОТ, однако некоторые делегации подчеркнули важность сохранения четкого разграничения между соответствующими полномочиями и обязанностями этих организаций.

1.2.2.4 Кроме того, Конференция рассмотрела необходимость принятия соответствующих мер по привлечению в авиационную отрасль женщин, удержанию их на рабочих местах и повышению их квалификации, а также по устранению препятствий, мешающих участию женщин и их продвижению по службе во всем секторе. Делегации признали, что рост числа женщин в авиационной отрасли является важным фактором обеспечения устойчивости будущего кадрового потенциала сектора, а также высказались за содействие обеспечению равных возможностей для женщин в авиации.

1.2.2.5 Конференция приняла к сведению информационные документы WP/146, представленный Казахстаном, и WP/189, представленный МФТ.

1.2.3 ВЫВОД

1.2.3.1 По итогам рассмотрения документации и последующего обсуждения пункта 1.2 повестки дня Конференция пришла к следующим выводам:

a) обеспечение устойчивости кадрового потенциала, включая привлечение и удержание кадров, обеспечение гендерного равенства, социальную интеграцию, соблюдение основополагающих принципов и прав в сфере труда, а также адаптацию к технологическим изменениям, является важным фактором, способствующим формированию безопасного, надежного, стабильного и устойчивого авиационного сектора;

b) процессы планирования кадровых ресурсов, обучения, профессиональной подготовки персонала и повышения его квалификации должны развиваться параллельно с технологическими инновациями и внедрением передовых авиационных технологий в целях укрепления устойчивости кадрового потенциала и обеспечения готовности персонала к будущему;

c) продолжение и укрепление сотрудничества между государствами, ИКАО, МОТ, отраслью и другими заинтересованными сторонами с учетом их отдельных полномочий и обязанностей по-прежнему играет важную роль в обеспечении устойчивости кадрового потенциала, развитии человеческого капитала и обеспечении готовности персонала к будущему во всем авиационном секторе;

d) увеличение числа женщин в авиационной отрасли является важным фактором обеспечения устойчивости будущего кадрового потенциала сектора, что обуславливает необходимость активизации работы по внедрению надлежащих стратегий и механизмов привлечения женщин в авиационную отрасль, удержания их на рабочих местах и повышения их квалификации;

e) ИКАО следует рассмотреть вопрос о продлении действующего Меморандума о взаимопонимании между ИКАО и МОТ в целях продолжения текущего сотрудничества и взаимодействия между этими двумя родственными организациями системы Организации Объединенных Наций.

1.2.4 РЕКОМЕНДАЦИЯ

Рекомендация 1.2/1. Воздушный транспорт в долгосрочном стратегическом плане ИКАО: ускорение развития авиации к 2050 году. Авиационные кадры

Конференция рекомендует:

a) государствам и заинтересованным сторонам авиационной отрасли обеспечить, чтобы процессы планирования кадровых ресурсов, профессиональной подготовки и повышения квалификации авиационного персонала развивались параллельно с технологическими инновациями и внедрением автоматизации, искусственного интеллекта и передовых авиационных технологий, в частности посредством дальнейшей переподготовки и повышения квалификации, а также сохранения критически важных профессиональных компетенций и действенного контроля со стороны человека;

b) способствовать увеличению числа женщин в авиационной отрасли, что является важным фактором обеспечения устойчивости будущего кадрового потенциала

сектора и обуславливает необходимость активизации работы по внедрению надлежащих стратегий и механизмов привлечения женщин в авиационную отрасль, удержания их на рабочих местах и повышения их квалификации;

c) государствам и заинтересованным сторонам авиационной отрасли укреплять сотрудничество в целях привлечения и удержания кадров и подготовки квалифицированного, отвечающего принципу разнообразия, инклюзивного и устойчивого авиационного персонала путем принятия мер, способствующих социальной интеграции, принимая во внимание национальную правовую, институциональную и нормативную базу;

d) ИКАО укреплять глобальную нормативную базу в области наращивания кадрового потенциала в целях обеспечения готовности к 2050 году путем расширения сотрудничества с государствами, МОТ и соответствующими заинтересованными сторонами авиационной отрасли в соответствии с их соответствующими полномочиями и обязанностями.

Часть B. Наращивание потенциала

1.2.5 ДОКУМЕНТАЦИЯ

1.2.5.1 В документе WP/39, представленном Китаем, было обращено внимание на глобальную нехватку квалифицированных специалистов в области регулирования гражданской авиации, а также на недостатки в оценке потребностей государств в подготовке кадров, особенно в развивающихся странах. В документе был представлен опыт Китая по организации специализированной авиационной подготовки, в рамках которой в течение трех лет обучение прошли более 2 000 участников из более чем 30 стран, дополнив глобальную систему ИКАО по подготовке авиационных специалистов. В документе подчеркивалась необходимость совершенствования оценки и обмена информацией о национальных потребностях в подготовке кадров для обеспечения более эффективного согласования программ обучения с существующим спросом и содействия наращиванию потенциала регулирующих органов гражданской авиации во всем мире. Конференции было предложено обратиться к ИКАО с просьбой создать глобальный механизм оценки потребностей в подготовке кадров, обмена соответствующей информацией и распространения передовой практики в рамках Стратегической цели NCLB и программы NGAP, а также призвать государства, региональные организации и учебные учреждения укреплять партнерские связи и деятельность по наращиванию потенциала в целях содействия внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО.

1.2.5.2 В документе WP/63, представленном Доминиканской Республикой, Ассоциацией аэропортовых служб (ASA World), ИФАЛПА, ИФАТКА и ITF при соавторстве Омана, были освещены системные проблемы, связанные с привлечением и удержанием авиационных специалистов, включая дефицит необходимых навыков, недостаточную взаимосвязь между системами подготовки кадров и их последующим трудоустройством, ограниченные возможности карьерного роста и препятствия на пути к обеспечению инклюзивности. В документе подчеркивалась необходимость интеграции процессов планирования кадровых ресурсов, развития профессиональных навыков и создания инклюзивных возможностей карьерного роста в национальные стратегии развития авиации и экономики; при этом особое значение придавалось налаживанию структурированного социального диалога между правительствами, отраслью, образовательными учреждениями и организациями, представляющими интересы авиационного персонала. Конференции было предложено признать развитие кадрового потенциала ключевым фактором обеспечения устойчивого роста авиации, призвать государства включать принципы социального диалога в национальные стратегии развития авиации и инвестиций в соответствии с целями Стратегии NGAP ИКАО, а также укреплять сотрудничество между ИКАО, МОТ и другими заинтересованными сторонами для координации и улучшения карьерных путей и условий труда.

1.2.5.3 В документе WP/57, представленном Индонезией, подчеркивалась важность развития человеческого капитала в авиации наряду с развитием физической и цифровой инфраструктуры для решения проблем нехватки авиационных специалистов, новых требований к профессиональным навыкам и неравномерных возможностей в сфере подготовки кадров. На основе опыта Учебного центра Garuda Indonesia в документе предлагался комплексный подход, предусматривающий сочетание обучения на основе компетенций и фактических данных, развития лидерских качеств, подготовки специалистов по техническому обслуживанию, изучения человеческого фактора, управления безопасностью полетов и обучения в области устойчивого развития, за счет партнерства между регулирующими органами, авиакомпаниями, учебными организациями, академическими кругами и поставщиками технологий. Конференции предлагалось

призвать государства включать вопросы развития кадрового потенциала в области авиации в планы инвестиционной деятельности в авиационном секторе, содействовать развитию партнерства с отраслевыми организациями и созданию адаптивных систем подготовки кадров, а также предложить ИКАО содействовать международному обмену знаниями, распространять передовой опыт и предоставлять инструктивные указания и оказывать помощь в наращивании потенциала в целях повышения уровня профессиональной компетентности и устойчивости авиационных кадров.

1.2.5.4 В документе WP/66, представленном Италией от имени Европейского союза, его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), было отмечено нарастание дефицита кадров в авиационном секторе и снижение привлекательности сектора при выборе профессии, что отчасти связано с обеспокоенностью по поводу его воздействия на окружающую среду и устойчивости развития. Опираясь на португальскую кампанию "Твои крылья начинаются здесь", которая привлекает заинтересованные стороны авиационной отрасли и образовательные учреждения к популяризации профессий в авиации, авторы документа предложили скоординированную концепцию инициатив для привлечения и подготовки следующего поколения авиационных специалистов посредством раннего взаимодействия с молодежью, образования, информирования о карьерных перспективах и обеспечения инклюзивных возможностей. Конференции было предложено обратиться к ИКАО с просьбой активизировать реализацию Стратегии NGAP ИКАО, создать общедоступную платформу для обмена информацией об успешных национальных инициативах, а также призвать государства разработать меры по стимулированию привлечения талантливых специалистов и укрепления долгосрочной жизнестойкости кадрового потенциала авиационного сектора.

1.2.5.5 В документе WP/44 Япония подчеркнула важность оказания поддержки в области наращивания потенциала для устранения неравенства возможностей государств и содействия реализации стратегической цели ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB). Было отмечено, что необходимо повысить уровень осведомленности о мероприятиях по развитию потенциала в области авиации, активизировать обмен информацией о них и улучшить координацию таких мероприятий в целях повышения прозрачности, развития партнерских отношений, выявления неудовлетворенных потребностей и оказания более эффективной помощи в реализации соответствующих мер. В документе также был представлен опыт Японии по составлению добровольного перечня мероприятий по наращиванию потенциала, и было высказано предположение, что подобные механизмы могут стать практическим инструментом для улучшения координации и повышения осведомленности о мероприятиях по оказанию поддержки в реализации соответствующих мер. Конференции было предложено признать важность поддержки в области наращивания потенциала, призвать государства, международные организации и партнеров по развитию активизировать и расширять такую поддержку, одновременно повышая информированность о ней и улучшая координацию, а также поручить ИКАО продолжить изучение практических путей улучшения координации мероприятий по наращиванию потенциала и повышению информированности о них.

1.2.5.6 В документе WP/13, представленном Оманом от имени Арабской организации гражданской авиации (АСАО), предлагается создать под эгидой ИКАО Международную программу подготовки специалистов в области воздушного транспорта (IATTT) для устранения пробелов в специализированной подготовке и различий в уровне профессиональной компетентности должностных лиц государств-членов, занимающихся вопросами воздушного транспорта. Предлагаемая программа предусматривает стандартизированную поэтапную подготовку в области международного воздушного права, экономики воздушного транспорта, ведения переговоров по соглашениям о воздушном сообщении, конкуренции, разрешений на выполнение полетов, а также

защиты пассажиров и авиагруза, подкрепленную международно признанными квалификациями и участием аккредитованных инструкторов. Конференции было предложено поддержать предлагаемую программу подготовки, поручить провести подробное исследование механизма ее реализации, включая разработку учебных планов, определение уровней подготовки, механизмов аккредитации и форм партнерства, а также предложить ИКАО изучить возможность создания международной структуры для аккредитации инструкторов по воздушному транспорту в целях обеспечения качества и устойчивости программ подготовки.

1.2.5.7 В документе WP/112, представленном Оманом, Международной федерацией работников транспорта (ITF), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной федерацией ассоциаций авиадиспетчеров (ИФАТКА), подчеркивалась необходимость сохранить роль человека и его способность принимать решения в условиях все более широкого применения искусственного интеллекта и автоматизации в авиации. В документе отмечалось, что некоторые системы с использованием ИИ могут выдавать результаты, которые менее предсказуемы или поддаются объяснению в меньшей степени, чем результаты работы традиционных автоматизированных систем, и подчеркивалось, что для обеспечения разумного контроля со стороны человека необходимо, чтобы он обладал соответствующими навыками, информацией и полномочиями, позволяющими понимать решения, принимаемые с использованием ИИ, подвергать их критической оценке и, при необходимости, отменять такие решения в целях обеспечения безопасности. В документе предлагалось Конференции содействовать проведению оценок влияния новых технологий на человеческий фактор и трудовые ресурсы, а также обеспечивать участие авиационного персонала в процессах технологических изменений, а также обратиться к ИКАО с просьбой рассмотреть возможность разработки руководства по обеспечению разумного контроля со стороны человека в авиационных системах, использующих ИИ и характеризующихся высокой степенью автоматизации.

1.2.5.8 В документе WP/97, представленном Суданом, рассматривалось будущее мирового воздушного транспорта и подчеркивалась необходимость повышения его жизнестойкости, экологической устойчивости и инновационного потенциала. В документе обращалось внимание на финансовые и технологические трудности, с которыми сталкиваются развивающиеся государства, и содержался призыв к Конференции поддержать меры по обеспечению готовности к кризисным ситуациям, цифровую трансформацию и переход к устойчивой авиации, а также содействовать международному сотрудничеству, наращиванию потенциала, обеспечению финансирования и передаче технологий.

1.2.5.9 В документе WP/53, представленном Угандой от имени 54 государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), освещались проблемы формирования квалифицированного кадрового потенциала авиационной отрасли Африки, включая нехватку квалифицированных специалистов, высокую стоимость подготовки, ограниченные возможности в области подготовки кадров, а также недостаточную представленность женщин и молодежи. В документе предлагалось разработать пакет мер по ускорению развития профессиональных навыков и устранению социальных барьеров в авиации в Африке, направленный на совершенствование планирования кадровых ресурсов, расширение возможностей подготовки специалистов и передачи технологий, содействие инклюзивному профессиональному развитию в рамках программы "Африканские женщины и молодежь в авиации" (AWAYA), а также оказание содействия взаимному признанию эквивалентных квалификаций в различных государствах. Конференции предлагалось поддержать указанный пакет мер, рекомендовать государствам разрабатывать планы по кадровому обеспечению авиационной отрасли и определять измеримые показатели и расширять участие женщин и молодежи в авиационной отрасли, а также поручить ИКАО разработать инструктивный

материал по признанию и подтверждению лицензий иностранного персонала при сохранении стандартов обеспечения безопасности полетов.

1.2.5.10 В рабочем документе WP/164, представленном Венесуэлой и одобренном 18 государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), предлагалось создать региональные механизмы сотрудничества в рамках инициативы NGAP для решения проблемы нехватки авиационных специалистов, особенно в развивающихся государствах. В предложении предусматривалось проведение региональных мероприятий по оценке текущих и будущих потребностей в персонале, составление перечней имеющихся возможностей в области подготовки персонала и перспектив сотрудничества. В нем также подчеркивалась важность взаимодействия между полномочными органами гражданской авиации, учебными центрами, университетами, представителями отрасли и международными организациями с опорой на существующие региональные структуры, а не на создание новых постоянно действующих органов. Конференции предлагалось содействовать региональному сотрудничеству в рамках инициативы NGAP, рекомендовать региональным бюро ИКАО оказывать поддержку в разработке адаптированных к региональным условиям программ, а также поручить ИКАО разработать инструктивный материал и общие показатели для оценки потребностей в кадрах и результатов национальных и региональных инициатив.

1.2.5.11 В документе WP/92, представленном ИККАИА, Бразилией, Объединенными Арабскими Эмиратами, ASA World, Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), ИАТА, Международным советом деловой авиации (МСДА), ИФАЛПА, ИФАТКА и Международной ассоциацией авиагрузовых перевозчиков (ТИАКА), отмечалось, что глобальная нехватка авиационных кадров становится все более серьезным фактором риска для безопасности полетов, авиационной безопасности, устойчивости эксплуатационной деятельности и экономического развития. В документе подчеркивалась необходимость привлекать новые кадры, удерживать опытных специалистов, расширять возможности профессиональной подготовки, а также содействовать признанию квалификаций и мобильности квалифицированного персонала, особенно с учетом технологических изменений в отрасли и старения кадрового состава. В нем содержался призыв к укреплению сотрудничества между государствами, отраслевыми организациями, образовательными учреждениями и ИКАО на основе уже существующих инициатив, таких как программа NGAP и Глобальная целевая группа по развитию навыков в авиационной и аэрокосмической отраслях (GAAST). Конференции предлагалось укреплять эти партнерские связи, разрабатывать глобальные механизмы прогнозирования потребностей в кадрах и оценки дефицита профессиональных компетенций, а также учитывать наличие квалифицированных кадров в проводимом ИКАО экономическом анализе потенциала государств и регионов по реализации преимуществ, связанных с обеспечением воздушного сообщения и экономическим развитием.

1.2.6 РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

1.2.6.1 В ходе рассмотрения рабочих документов WP/39, WP/63, WP/57, WP/66, WP/44, WP/13, WP/112, WP/97, WP/53, WP/164 и WP/92 Конференция выразила значительную поддержку мерам по решению проблемы нехватки кадров, которая может иметь далеко идущие последствия для всей отрасли. Делегации подчеркнули необходимость принятия практических мер по повышению привлекательности профессий в сфере авиации, привлечению новых талантов в этот сектор и удержанию опытного персонала. Наращивание потенциала и развитие человеческого

капитала были признаны важнейшими факторами долгосрочного развития, устойчивости и жизнеспособности международной гражданской авиации.

1.2.6.2 В этой связи делегации подчеркнули важность совершенствования планирования кадровых ресурсов, образования и профессиональной подготовки, развития компетенций, признания профессиональной квалификации и сотрудничества между государствами, отраслью, образовательными учреждениями и международными организациями. Была выражена поддержка дальнейшей реализации программы "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP), расширения регионального сотрудничества и совершенствования механизмов оценки кадровых потребностей и обмена передовым опытом. При обсуждении предложений, касающихся специализированных программ подготовки, аккредитации инструкторов и повышения наглядности и координации деятельности по наращиванию потенциала, Конференция отметила, что они должны соответствовать существующим механизмам аккредитации и другим нормативным рамкам. Секретариат проинформировал о том, что ИКАО предлагает комплексный портфель программ профессиональной подготовки и поддержки внедрения, включая Глобальную программу подготовки авиационных специалистов, программу TRAINAIR PLUS и инициативу ИКАО "Подготовка авиационных специалистов и наращивание потенциала для государств" (Doc 10184). Секретариат призвал государства, желающие проводить подготовку, осуществлять ее в рамках указанных программ для обеспечения стандартизации содержания, высокого качества и предотвращения дублирования.

1.2.6.3 Конференция также подчеркнула необходимость развития кадровых ресурсов синхронно с технологическими инновациями, автоматизацией и внедрением искусственного интеллекта. В выступлениях указывалось на потребность в навыках в таких областях, как цифровизация и кибербезопасность. Делегации также акцентировали внимание на важности проведения консультаций с участвующим в процессе персоналом, сохранения необходимых человеческих компетенций и обеспечения центральной роли человека в процессе принятия решений на основе соответствующих инструктивных материалов ИКАО.

1.2.6.4 Была также выражена широкая поддержка необходимости расширения поддержки внедрения и наращивания потенциала для развивающихся стран, наименее развитых стран (НРС), развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), и малых островных развивающихся государств (МОРАГ) в соответствии со стратегической целью "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB). На фоне выраженной поддержки расширению инструктивного материала, сотрудничества и наращивания потенциала в этих областях было подчеркнуто, что новые инициативы должны опираться на существующие программы и механизмы ИКАО, избегать дублирования и учитывать имеющиеся ресурсы.

1.2.6.5 Конференция приняла к сведению документ WP/120, представленный Бразилией и Колумбией и поддержанный 18 государствами – членами ЛАКГА, а также документ WP/203, представленный Японией.

1.2.7 ВЫВОД

1.2.7.1 По итогам рассмотрения документации и последующего обсуждения пункта 1.2 повестки дня, Конференция пришла к выводу о том, что:

a) наращивание потенциала и поддержка внедрения по-прежнему имеют важнейшее значение для укрепления возможностей государств и достижения стратегической цели *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB), особенно в развивающихся странах и государствах с ограниченными возможностями;

b) образование, подготовка кадров и развитие человеческого капитала имеют решающее значение для устранения дефицита рабочей силы, формирования и удержания квалифицированных, инклюзивных и готовых к будущим вызовам авиационных кадров, а также для поддержки безопасного, защищенного, устойчивого и стабильного развития международной гражданской авиации. В связи с этим государствам следует продолжать оказывать поддержку программе NGAP ИКАО;

c) следует продолжать укреплять сотрудничество между государствами, ИКАО, МОТ и соответствующими заинтересованными сторонами в целях содействия обмену знаниями, техническому сотрудничеству, мобильности рабочей силы и обмену передовым опытом для достижения целей развития кадрового потенциала, удержания специалистов и наращивания потенциала;

d) стратегии развития кадрового потенциала должны продолжать совершенствоваться с учетом технологических инноваций и новых авиационных технологий, обеспечивая при этом, чтобы подходы, ориентированные на человека, оставались неотъемлемой частью процессов принятия решений и эксплуатационного надзора;

e) инициативы по наращиванию потенциала и подготовке кадров должны, где это уместно, опираться на существующие программы и принципы ИКАО в целях содействия стандартизации, качеству, координации и эффективному использованию ресурсов, избегая при этом дублирования усилий.

1.2.8 РЕКОМЕНДАЦИЯ

Рекомендация 1.2/2. Воздушный транспорт в долгосрочном стратегическом плане ИКАО: ускорение развития авиации к 2050 году. Наращивание потенциала

Конференция рекомендует:

a) государствам совершенствовать планирование кадровых ресурсов, обучение и профессиональную подготовку для устранения дефицита рабочей силы, а также для найма и удержания квалифицированных и разнообразных авиационных кадров, способных адаптироваться к технологическим инновациям и новым авиационным технологиям, обеспечивая при этом, чтобы подходы, ориентированные на человека, оставались неотъемлемой частью процесса принятия решений и эксплуатационного надзора;

b) государствам укреплять сотрудничество с соответствующими региональными и отраслевыми заинтересованными сторонами для расширения процессов обмена

знаниями, технического сотрудничества, мобильности рабочей силы и обмена передовым опытом в поддержку целей развития кадрового потенциала, удержания талантов и наращивания потенциала;

c) ИКАО продолжать реализацию программы NGAP и укреплять сотрудничество с государствами, МОТ и другими заинтересованными сторонами для обмена передовой практикой и предоставления рекомендаций и технической поддержки по вопросам найма, удержания, мобильности рабочей силы и контроля со стороны человека по мере развития авиационных технологий;

d) ИКАО использовать существующие механизмы, такие как программа TRAINAIR PLUS, для расширения сотрудничества заинтересованных сторон в определении потребностей и разработке прогрессивных программ обучения на основе компетенций. В том же ключе ИКАО и партнерам продолжать изучать возможности улучшения процесса координации проектов по поддержке внедрения в рамках стратегической цели NCLB, уделяя особое внимание НРС, РСНВМ, МОРАГ и другим государствам с ограниченными возможностями.

— КОНЕЦ —