Международная организация гражданской авиации

ATConf/7-WP/66
25/9/26

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

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

Пункт 2 повестки дня. Содействие развитию авиации и воздушного сообщения посредством инвестиций в инфраструктуру, человеческий капитал и партнерские отношения

2.2 Инвестиции в развитие и модернизацию инфраструктуры гражданской авиации

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ НЕДОСТАТКА КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ КАДРОВ И ПОВЫШЕНИЕ УСТОЙЧИВОСТИ НА ОСНОВЕ СИСТЕМЫ ИНИЦИАТИВ

(Представлено Ирландией от имени Европейского союза, его государств-членов[1] и других государств – участников Европейской конференции гражданской авиации[2])

КРАТКАЯ СПРАВКА

В последние годы, особенно со времени пандемии COVID-19, гражданская авиация сталкивается с нехваткой кадров; параллельно с этим возник более масштабный имиджевый кризис, поскольку отрасль стала восприниматься как один из основных источников экологических проблем. Такое восприятие формирует отношение к профессиям в авиации и влияет на доверие общественности. Хотя причины этого кризиса носят многогранный характер, для его преодоления необходимы целенаправленные и дальновидные инвестиционные стратегии, способные вернуть привлекательность авиационных профессий и обеспечить процветающее и устойчивое будущее для отрасли. Одним из возможных путей является внедрение системы инициатив, аналогичной той, которая применяется в Португалии.

Действия: Конференции предлагается:

a) поручить Международной организации гражданской авиации (ИКАО) реализовать стратегию "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) в целях решения проблем, связанных с нехваткой квалифицированных кадров в секторе гражданской авиации;

b) просить ИКАО обеспечить, чтобы стратегия включала платформу общего доступа с информацией обо всех инициативах, уже реализуемых в каких-либо государствах-членах, которые могут послужить примером и стимулом для других;

c) призвать государства-члены разработать меры по стимулированию привлечения талантливых специалистов в авиационный сектор.

Стратегическая цель	Данный рабочий документ связан со стратегической целью *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"*

[1] Австрия, Бельгия, Болгария, Хорватия, Кипр, Чехия, Дания, Эстония, Финляндия, Франция, Германия, Греция, Венгрия, Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Испания и Швеция.

[2] Албания, Армения, Азербайджан, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Черногория, Северная Македония, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Сербия, Швейцария, Турция, Украина и Соединенное Королевство.

Финансовые последствия	Указанная в настоящем документе деятельность будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы
Справочный материал	Неприменимо

1. **ВВЕДЕНИЕ**

1.1 В последние годы, особенно со времени пандемии COVID-19, гражданская авиация сталкивается с нехваткой кадров; параллельно с этим возник более масштабный имиджевый кризис, затрагивающий не только молодежь, но и население в целом. Авиация считается одним из основных источников эмиссии CO_2 и других форм негативного воздействия на окружающую среду, что усиливает озабоченность по поводу устойчивости этой отрасли. Такое восприятие формирует отношение к работе в авиационной отрасли и влияет на общий уровень доверия, что создает дополнительную нагрузку на отрасль, требуя от нее демонстрации убедительных и дающих необходимый результат обязательств в области устойчивости.

1.2 Такое снижение привлекательности вызывает опасения относительно способности сектора обеспечить долгосрочную жизнестойкость и конкурентоспособность. Хотя причины этого кризиса носят многогранный характер, целенаправленные и дальновидные инвестиционные стратегии способны восстановить уверенность в авиации и содействовать процветающему и устойчивому будущему отрасли.

1.3 В связи с этим 6 декабря 2024 года Португалия начала национальную кампанию As Tuas Asas começam aqui ("Твои крылья начинаются здесь"). В настоящее время эта инициатива объединяет 44 партнера, включая организации и компании авиационного сектора, государственные и частные структуры, а также образовательные учреждения, а ее задачей является повышение осведомленности о карьерных возможностях в авиации как среди молодежи, так и среди широкой общественности, в частности вовлечение академических организаций, авиационных структур и учреждений системы образования, муниципальных властей и социальных партнеров.

1.4 Предварительные результаты этой инициативы свидетельствуют о значительном успехе на национальном уровне, однако ее эффект можно было бы экспоненциально масштабировать до международного уровня и добиться положительного сетевого эффекта.

1.5 Таким образом, в настоящем рабочем документе предлагается использовать программу ИКАО "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) в качестве структурированной основы для стимулирования, тиражирования и поддержки инициатив по наращиванию потенциала в других государствах-членах. Эта структурированная основа должна быть подкреплена работой платформы общего доступа, содержащей информацию обо всех инициативах, уже реализуемых в ряде государств-членов, которые могут служить примером и стимулом для дальнейших действий.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Кризис рабочей силы в сфере гражданской авиации

2.1.1 Структурные потрясения, вызванные пандемией COVID-19, послужили катализатором беспрецедентного кризиса рабочей силы во всей глобальной экосистеме гражданской авиации. Сразу после кризиса отрасль столкнулась с острой нехваткой квалифицированных кадров, которая изначально была вызвана досрочным выходом на пенсию, сокращением штата в период пандемии, а также постоянным оттоком квалифицированных специалистов в другие секторы, предлагающие более гибкие возможности соблюдения баланса работы и личной жизни и в целом более привлекательные условия труда.

2.1.2 Однако по мере того, как отрасль восстанавливала объемы пассажиропотока до докризисного уровня, стало очевидно, что этап низкой численности персонала оказался не просто операционным затруднением временного характера, а скорее системным структурным дефицитом, обусловленным глубокими изменениями в общественных ценностях и ценностях поколений. Эти структурные изменения на рынке труда усугубляются серьезным репутационным кризисом, связанным с воздействием отрасли на окружающую среду, особенно среди представителей поколения Z и миллениалов. В этих группах бытует мнение, что авиация вносит непропорционально большой вклад в глобальную эмиссию CO_2 и локальное ухудшение состояния окружающей среды, что породило такие явления, как движение "Летать стыдно" (flygskam). Этот негативный настрой влияет на выбор профессии, поскольку современные соискатели все чаще отдают приоритет корпоративной экологической ответственности и работе, имеющей значимую общественную цель, в результате чего они рассматривают традиционные профессии авиационной отрасли – от членов летного экипажа до авиационных инженеров – как несовместимые с их ценностями в области устойчивости.

2.1.3 Следовательно, такое снижение привлекательности профессий представляет прямую угрозу жизнестойкости, непрерывности деятельности и глобальной конкурентоспособности авиационного сектора в долгосрочной перспективе. Неспособность привлечь высококлассных технических специалистов и руководителей создает серьезные уязвимости. Без стабильного притока высококвалифицированных специалистов отрасль рискует столкнуться с локальными операционными сбоями, снижением уровня безопасности полетов и потенциальной спиралью роста заработной платы, которая подрывает экономическую жизнеспособность всех участников сектора.

2.1.4 Так, в 2025 году Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) представила оценку потребности в кадрах в секторе к 2040 году, исходя из того, что за этот период объем перевозок удвоится: 300 000 пилотов, 416 000 специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, 678 000 членов кабинного экипажа и 71 000 диспетчеров УВД. В эти цифры не включена сфера наземного обслуживания, которая, по оценкам Международного совета аэропортов (МСА), сталкивается с наиболее острым дефицитом квалифицированных кадров.

2.1.5 Наземное обслуживание также является чрезвычайно важной областью. Действительно, этот сегмент особенно уязвим к проблемам, связанным с квалифицированной рабочей силой, в том числе к трудностям с наймом и удержанием персонала. Поскольку непрерывность операционной деятельности аэропортов в значительной степени зависит от функций наземного обслуживания, постоянная нехватка персонала может повлиять на соблюдение расписания, качество обслуживания, авиационную безопасность, безопасность полетов, а также на способность платформ адаптироваться к требованиям, связанным с экологическим переходом. Поэтому наземное обслуживание должно быть явно включено в инициативы, направленные на повышение квалификации, привлекательности и устойчивости трудовых ресурсов во всем авиационном секторе.

2.2 Система инициатив как одно из возможных решений

2.2.1 Для того чтобы смягчить этот кризис и обеспечить привлечение столь необходимых кадров, авиационная отрасль должна осуществлять целенаправленные, ориентированные на перспективу стратегические инвестиции в развитие кадрового потенциала.

2.2.2 Для системного восстановления кадрового резерва в авиационной отрасли при реализации информационно-пропагандистской работы следует отойти от разрозненных мероприятий по привлечению молодежи на завершающем этапе обучения в старших классах школы и перейти к стратегии непрерывного взаимодействия, адаптированной под различные возрастные группы.

2.2.3 В случае с детьми дошкольного возраста и учащимися начальной школы (6–10 лет) эта стратегия должна быть направлена на пробуждение естественного любопытства и воображения. Что касается детей, начинающих учебу в средней школе (возраст 11–14 лет), то подход следует переориентировать и показывать им реальные возможности, которые открывает авиационная отрасль. К моменту перехода учащихся в старшие классы средней школы и в высшие учебные заведения (15 лет и старше) информационно-просветительская работа может приобрести вид конкретного планирования профессионального пути.

2.2.4 Также можно поощрять включение некоторых тем, связанных с авиацией, в национальные школьные учебные программы и учебные материалы. Знакомство с авиационной тематикой и примерами для подражания в этой сфере с раннего возраста поможет девочкам и мальчикам лучше узнать о карьерных перспективах и сформировать долгосрочный интерес к отрасли у школьников всех возрастных групп. Это можно реализовать в рамках сотрудничества между ведомствами гражданской авиации, образовательными учреждениями и даже министерствами, отвечающими за сферу образования.

2.2.5 Такое постоянное знакомство должно способствовать тому, чтобы авиация оставалась знакомой, привлекательной и реальной перспективой профессионального пути на протяжении всего периода развития учащегося.

2.3 Подход Португалии

2.3.1 Португальская национальная кампания *As Tuas Asas começam aqui ("Твои крылья начинаются здесь")* стартовала 6 декабря 2024 года; она преследует перечисленные ниже цели:

- воодушевить молодежь на выбор карьеры в авиационной и аэрокосмической отрасли, пробудив в них мечты о будущем в авиационной сфере;
- повысить осведомленность о возможностях профессиональной подготовки и образования в данной сфере;
- поддержать инклюзивность, гендерное равенство и доступ к техническому образованию, а также к обучению в области STEM;
- содействовать развитию авиации как отрасли, характеризующейся инновационностью, ответственностью за состояние климата и социальной значимостью;
- содействовать формированию более устойчивого, конкурентоспособного, инклюзивного и доступного авиационного сектора;
- улучшить имидж отрасли среди молодого поколения;
- повысить осведомленность общественности о вопросах авиации и их понимание.

2.3.2 Эта кампания основана на сотрудничестве между ведомством гражданской авиации, учебными заведениями, авиакомпаниями, аэропортами, поставщиками аэронавигационного обслуживания, отраслевыми ассоциациями, неправительственными организациями (НПО) и другими заинтересованными сторонами, включая национальные системы образования, академические организации, научно-исследовательские и опытно-конструкторские институты, муниципальные органы власти и профсоюзы. В число материалов, включенных в эту инициативу, вошли материалы из программы TRAINAIR PLUS ИКАО.

2.3.3 С момента запуска, и особенно с января 2025 года, кампания дала целый ряд значимых результатов, продемонстрировав расширение охвата, повышение заметности и рост вовлеченности среди различных целевых групп. В целом в мероприятиях, проведенных в этот период, приняли участие более 10 000 студентов, что свидетельствует о масштабном просветительском охвате кампании.

3. **ВЫВОД**

3.1 Мировой авиационный сектор сталкивается с серьезными проблемами в области найма персонала и обеспечения квалифицированными кадрами, что обусловлено целым рядом факторов, в том числе динамикой развития трудовых ресурсов, условиями занятости и труда, ограничениями в сфере профессиональной подготовки и квалификации, а также меняющимися ожиданиями, в том числе в отношении экологической устойчивости.

3.2 ИКАО должна играть ключевую роль в поощрении государств-членов к созданию систем стимулирования, подобных той, которую, например, внедряет Португалия, поскольку это может способствовать формированию системы непрерывного притока квалифицированных кадров и укреплению устойчивого и привлекательного имиджа отрасли.

3.3 Опираясь на программу NGAP, ИКАО следует разработать структурированную систему инициатив, охватывающую другие государства-члены, в целях содействия синергии и формированию положительных внешних эффектов.

3.4 Кроме того, ИКАО обладает уникальными возможностями для создания платформы общего доступа, которая содержала бы информацию обо всех инициативах, уже реализуемых в каких-либо государствах-членах, что может послужить источником вдохновения и стимулом для других стран в разработке собственных инициатив, отвечающих национальным и региональным потребностям.

— КОНЕЦ —