



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 21 повестки дня. Инициатива "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP)

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО УДЕРЖАНИЮ НА РАБОЧИХ МЕСТАХ И ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ В ЯПОНИИ

(Представлено Японией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Несмотря на произошедшее во время пандемии COVID-19 сокращение численности авиационных специалистов, правительство Японии поставило цель увеличить число иностранных туристов в Японии до 60 млн человек к 2030 году, чтобы простимулировать экономический рост и воплотить в жизнь представление о Японии как о популярном туристическом направлении. В результате ожидается дальнейший рост спроса на авиаперевозки. По этой причине Управление гражданской авиации Японии (JCAB) прилагает усилия для удержания на рабочих местах и организации труда авиационных специалистов.

Поскольку ожидается, что мировой спрос на авиаперевозки будет продолжать расти, в данном документе подчеркивается, что поиск квалифицированных авиационных специалистов является задачей глобального масштаба. В нем подчеркивается необходимость сотрудничества с соответствующими заинтересованными сторонами и международной координации в рамках программы ИКАО "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) и Глобальной целевой группы по развитию авиационных и аэрокосмических навыков (GAAST), а также посредством обмена передовым опытом.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению содержание данного документа;
- b) рекомендовать государствам-членам обмениваться передовым опытом для оказания поддержки другим государствам-членам в области привлечения, удержания на рабочих местах и повышения квалификации авиационных специалистов.

Стратегические цели

Данный рабочий документ связан со следующими стратегическими целями:

- a) Каждый полет безопасен и защищен;
- b) Беспрепятственная, доступная и надежная мобильность для всех;
- c) Ни одна страна не остается без внимания;
- d) Экономическое развитие.

Финансовые последствия

Данный документ не предполагает значительных финансовых последствий

<i>Справочный материал</i>	Стратегический план ИКАО на 2026–2050 гг.
----------------------------	---

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Квалифицированные кадры – основа авиационного сектора. Однако налицо дефицит кадров в различных авиационных профессиях, включая авиамехаников, пилотов, сотрудников наземных служб и авиадиспетчеров. Кроме того, как ожидается, спрос на авиационные услуги будет только расти. По прогнозам ИКАО, пассажиропоток достигнет 12,4 млрд пассажиров, а грузопоток увеличится до 638 млрд грузовых тонно-километров (ГТК) к 2050 году. Кроме того, развитие новых технологий ставит новые вызовы перед традиционной системой.

1.2 Для обеспечения устойчивого роста и безопасности авиации крайне важно привлекать и удерживать авиационных специалистов, попутно повышая их квалификацию. Для повышения осведомленности об этой проблеме и поиска решений необходимы сотрудничество и обмен знаниями по всему миру в рамках программы ИКАО "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) и Глобальной целевой группы по развитию авиационных и аэрокосмических навыков (GAAST).

1.3 В Японии, несмотря на произошедшее во время пандемии COVID-19 сокращение численности авиационных специалистов, правительство поставило цель увеличить число иностранных туристов в Японии до 60 млн человек к 2030 году, чтобы простимулировать экономический рост и воплотить в жизнь представление о Японии как о популярном туристическом направлении. В результате ожидается дальнейший рост спроса на авиаперевозки. По этой причине Управление гражданской авиации Японии (JCAB) применяет меры для привлечения и организации труда авиационных специалистов, рассматривая меры, наиболее подходящие для каждой профессии, включая авиамехаников и пилотов, персонал наземного обслуживания, инспекторов по авиационной безопасности и сотрудников аэронавигационных служб.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 Поскольку ожидается, что мировой спрос на авиационные услуги будет продолжать расти, JCAB признает, что обеспечение стабильного наличия квалифицированных авиационных специалистов является общей проблемой, с которой сталкиваются все страны. В этом документе рассказывается об усилиях JCAB по привлечению и эффективной организации труда представителей различных специальностей в авиационном секторе.

Авиамеханики и пилоты

2.2 После пандемии COVID-19 количество поступающих в авиационные технические школы, где готовят авиамехаников, продолжает сокращаться, а спрос на пилотов, как ожидается, возрастет из-за волны предстоящих выходов на пенсию. Эти проблемы, касающиеся авиамехаников и пилотов, побудили JCAB создать в феврале прошлого года исследовательскую группу. Исходя из принципа обеспечения безопасности полетов, исследовательская группа обсуждает меры, необходимые для привлечения и организации труда авиамехаников и пилотов в будущем.

2.3 В марте этого года исследовательская группа подготовила свой заключительный доклад. В заключительном докладе с трех точек зрения описываются контуры различных будущих инициатив, в том числе необходимых реформ внутренних систем и создания механизмов государственно-частного сотрудничества: "эффективное использование ресурсов", "повышение

уровня подготовки и операционной эффективности" и "расширение кадровых резервов". В этом документе JCAB сообщает о работе по "расширению сферы деятельности авиамехаников" и "стандартизации лицензий на работу с конкретными типами воздушных судов" с точки зрения "эффективного использования ресурсов", а также об усилиях по "увеличению числа пилотов и авиамехаников женского пола" в контексте "расширения кадровых резервов".

а) Расширение сферы деятельности авиамехаников и стандартизация лицензий на работу с конкретными типами воздушных судов

В японской системе авиамеханики делятся на две категории: "**механики по оперативному техническому обслуживанию воздушных судов**", которые занимаются оперативным техническим обслуживанием, и "**инженеры по техническому обслуживанию воздушных судов**", которые выполняют базовое техническое обслуживание. Для каждой категории требуется свидетельство определенного типа.

Инженеры по техническому обслуживанию воздушных судов отвечают за общее техническое обслуживание воздушных судов, а вот объем работ **механиков по оперативному техническому обслуживанию воздушных судов** ограничивается второстепенными задачами, что позволяет готовить их довольно быстро. Однако задачи, которые эти **механики по оперативному обслуживанию воздушных судов** имеют право выполнять, охватывают лишь около 60 % фактических операций по оперативному обслуживанию. В результате в конечном счете приходится направлять **инженеров по техническому обслуживанию воздушных судов** на места, а действующая сейчас система не позволяет эффективно использовать **механиков по оперативному обслуживанию воздушных судов** на местах.

Кроме того, для обслуживания крупных воздушных судов требуется отдельное свидетельство для каждого типа воздушного судна, охватывающее все виды технического обслуживания: от мелких до сложных работ. Однако в свете стандартизации процедур технического обслуживания, обусловленной цифровизацией систем воздушных судов и совершенствованием руководств по техническому обслуживанию, растет спрос на отмену требования о наличии свидетельств на каждый конкретный тип воздушного судна для выполнения мелких работ по техническому обслуживанию, таких как ежедневные предполетные проверки.

Исходя из этих реалий на местах, JCAB планирует провести серьезный пересмотр японской системы выдачи свидетельств авиамеханикам и добиваться более эффективной организации труда обслуживающего персонала.

б) Увеличение числа женщин-пилотов и женщин-авиамехаников

В Японии доля женщин-пилотов составляет 1,95 %, что ниже среднемирового показателя в 4,69 %. Доля женщин-механиков составляет 5,12 %, что выше среднемирового показателя в 3,11 %, но все еще относительно немного. В октябре 2024 года JCAB создало Рабочую группу по увеличению доли женщин-пилотов и женщин-авиамехаников, в состав которой вошли научные эксперты, действующие пилоты и авиамеханики женского пола, а также бывшие авиадиспетчеры.

В кратком докладе, опубликованном в феврале 2025 года, ставится задача в течение следующих 10 лет довести долю женщин до 10 % – одного из самых высоких показателей в мире. В нем также обозначены направления инициатив по содействию участию женщин в трудовой деятельности с двух ключевых точек зрения: **Расширение круга потенциальных**

кандидатов за счет увеличения доли студенток в университетах гражданской авиации путем принятия таких мер, как пересмотр требований к поступлению (например, ограничение по росту и углубленное изучение научных предметов) и введение квоты для женщин; и **удержание на рабочих местах уже работающих специалистов** с помощью различных мер, включая пересмотр национальной системы квалификационных требований для учета декретного отпуска.

2.4 JCAB и авиакомпания, помимо прочего, продолжают тесное сотрудничество и будут активно содействовать реализации этих мер.

Работа аэропортов

2.5 Что касается таких аэропортовых операций, как наземное обслуживание и проверка уровня авиационной безопасности, то в феврале 2023 года JCAB создал экспертный комитет. В июне того же года комитет опубликовал "Концепцию устойчивого развития аэропортовых операций", в которой описаны текущие проблемы и направления будущих инициатив по их решению.

2.6 В настоящее время количество сотрудников наземных служб восстановилось до уровня, существовавшего до пандемии COVID-19. Однако подготовка и удержание специалистов по-прежнему представляют собой сложную задачу, поскольку стаж работы около 40 % сотрудников составляет менее трех лет. Число инспекторов по авиационной безопасности также вернулось к уровню, существовавшему до пандемии COVID-19. Однако удержание специалистов остается сложной задачей из-за высокой текучки кадров среди инспекторов по авиационной безопасности.

2.7 Согласно докладу, JCAB оказывает финансовую поддержку таким инициативам, как поиск и повышение квалификации специалистов путем проведения совместных информационных сессий во всех аэропортах, улучшения условий работы путем организации зон отдыха для сотрудников и повышения эффективности работы за счет внедрения современного оборудования. Кроме того, в августе 2023 года была создана отраслевая ассоциация по наземному обслуживанию. Она помогает решать задачи по поиску и повышению квалификации специалистов, ведет информационно-просветительскую работу в части наземного обслуживания, а также работает над улучшением условий труда путем принятия таких мер, как борьба с неуважительным отношением со стороны клиентов.

2.8 JCAB, местные органы власти и заинтересованные стороны из частного сектора продолжают развивать инициативы, основанные на этом докладе.

Аэронавигационное обслуживание

2.9 Что касается аэронавигационного обслуживания, то число соискателей на должность авиадиспетчеров сократилось на 4,4 % по сравнению с предыдущим годом. В контексте сокращения рабочей силы это относительно небольшое снижение, особенно по сравнению с уменьшением на 14,1 % в годовом исчислении числа соискателей на должности в национальных гражданских службах (включая авиадиспетчеров) среди выпускников университетов и специалистов.

2.10 Чтобы повысить осведомленность и привлечь талантливых специалистов, JCAB запустило официальный сайт и использует такие социальные сети, как "Ютуб" и "Инстаграм", чтобы доступно и увлекательно рассказывать о работе по обеспечению авиационной безопасности. JCAB работает также над привлечением специалистов путем расширения связей с общественностью, ориентируясь в первую очередь на учебные заведения и местные сообщества, а

также распространяя информацию о возможностях трудоустройства. Кроме того, JCAB стремится удерживать персонал с помощью таких инициатив, как непрерывное обучение и расширение разнообразия карьерных возможностей.

2.11 В последние годы примерно половину новых сотрудников авиадиспетчерских служб составляют женщины, и эта профессия получает все большее признание, поскольку в ней созданы комфортные и благоприятные условия для работы независимо от пола. В преддверии будущего роста спроса на авиаперевозки JCAB продолжит работу по обеспечению стабильного наличия квалифицированных авиационных специалистов, занятых в сфере управления воздушным движением, включая диспетчеров, для поддержания надежной и эффективной работы системы управления воздушным движением.

2.12 Чтобы обеспечить наличие квалифицированных авиационных специалистов, необходимо последовательно реализовывать вышеуказанные инициативы. JCAB продолжит заниматься этим вопросом в сотрудничестве с соответствующими заинтересованными сторонами, опираясь при этом на успешные примеры зарубежных стран и передовой опыт других национальных отраслей.

NGAP ИКАО и GAAST

2.13 Реализуя вышеуказанные меры на внутреннем уровне, JCAB также придает большое значение усилиям GAAST, в рамках которой государства, регулирующие органы и отрасль работают вместе для поддержки устойчивого развития авиации. Укрепление глобального сотрудничества в рамках NGAP ИКАО и GAAST будет иметь большое значение для достижения стратегических целей ИКАО.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Сотрудничество между государствами, учебными заведениями и отраслью имеет большое значение для обеспечения наличия квалифицированных авиационных кадров.

3.2 Для достижения устойчивого роста и обеспечения авиационной безопасности необходимо усилить глобальную координацию по линии NGAP ИКАО и GAAST, а также обмениваться передовым опытом.