



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 26 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта

БОРЬБА С ПОСЛЕДСТВИЯМИ СБОЕВ В ЦЕПОЧКАХ ПОСТАВОК И НЕХВАТКИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО КАПИТАЛА

(Представлено Данией от имени Европейского союза и его государств-членов¹,
других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)²
и ЕВРОКОНТРОЛЯ и поддержано Канадой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В 2024 году в секторе авиаперевозок, в значительной степени оправившемся от пандемии COVID-19, наблюдался рекордно высокий спрос. Тем не менее, на пути его дальнейшего роста стоят значительные препятствия в виде сбоев в цепочках поставок и критической нехватки квалифицированного персонала.

Сбои в цепочках поставок, вызванные геополитической нестабильностью, торговыми трениями и узкими местами в логистике, препятствуют производству аэрокосмической продукции и поставкам самолетов. Это ограничивает способность авиакомпаний удовлетворять растущий спрос и задерживает прогресс в достижении целей устойчивого развития. Кроме того, сектор испытывает нехватку человеческого капитала на различных должностях, включая пилотов, членов экипажа, авиадиспетчеров, технических специалистов и лиц, ответственных за регулирование. Это является следствием оттока рабочей силы, связанного с пандемией, перерывов в наборе и обучении персонала, усиления конкуренции со стороны других секторов и восприятия сектора кандидатами как недостаточно привлекательного.

Решение этих взаимосвязанных проблем требует согласованных действий на международном уровне.

Действия: Ассамблее предлагается:

а) обратиться к Международной организации гражданской авиации (ИКАО) с просьбой изучить альтернативные способы обеспечить устойчивый рост сектора в свете проблем в цепочках поставок, изложенных в части 2 настоящего документа. Что касается нехватки человеческого капитала, о которой говорится в части 3, то Группе экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРП) следует тесно сотрудничать с другими органами ИКАО, с тем чтобы содействовать обеспечению скоординированности, взаимодополняемости и прозрачности

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

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

соответствующей деятельности ИКАО, а также ее соответствия целям Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР ООН);	
b) рекомендовать государствам – членам ИКАО разработать соответствующие национальные стратегии, направленные на повышение конкурентоспособности и привлекательности авиационного сектора с точки зрения набора и удержания персонала. Это может включать в себя конкретные меры по увеличению среди сотрудников авиационного сектора доли групп, представленных в настоящее время в недостаточной степени, с тем чтобы не допускать дискриминации и обеспечивать равные возможности доступа к различным профессиям;	
c) предложить ИКАО воспользоваться проведением седьмой Всемирной конференции по воздушному транспорту (ATConf/7) для того, чтобы сосредоточить внимание на смягчении последствий сбоев в цепочках поставок и повышении привлекательности авиационного сектора.	
<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>	Деятельность, указанная в настоящем документе, будет осуществляться за счет имеющихся ресурсов бюджета Регулярной программы и/или внебюджетных поступлений
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В целом с точки зрения спроса на авиаперевозки отрасль воздушного транспорта восстановилась после пандемии COVID-19, которая вызвала серьезные перебои в работе отрасли воздушного транспорта во всем мире. С тех пор почти во всех регионах воздушное движение восстановилось до уровня 2019 года. В январе 2025 года Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) сообщила, что в 2024 году был достигнут рекордно высокий спрос, выразившийся в приросте коммерческих пассажиро-километров на 13,6 % от года к году (только для международных перевозок). Однако в некоторых странах, которые пострадали от геополитических потрясений, восстановление, вероятно, займет более долгое время.

1.2 Несмотря на то, что рентабельность авиаперевозчиков заметно улучшилась со времен пандемии, в настоящее время сектор сталкивается с существенными вызовами для перспектив дальнейшего роста. Действительно, тот факт, что те же статистические данные свидетельствуют также о рекордно высоком среднем коэффициенте загрузки, указывает на то, что в настоящее время узкие места и ограничения влияют на способность сектора обеспечивать устойчивый рост для обслуживания пассажиров и мировой экономики. В настоящем документе будут рассмотрены две широкие категории таких ограничений: во-первых, влияние сбоев в цепочках поставок и, во-вторых, сохраняющиеся проблемы с набором и удержанием персонала, необходимого во всей цепочке создания стоимости в авиации для удовлетворения спроса на авиатранспортную связность.

2. СБОИ В ЦЕПОЧКАХ ПОСТАВОК

2.1 Сектор продолжает страдать из-за сбоев в цепочках поставок, а это означает, что ему стало труднее в необходимой степени удовлетворять транспортные потребности компаний и

пассажиров по всему миру. Хотя некоторые из этих сбоев и были вызваны изменениями, возникшими в результате пандемии COVID-19, их важность уменьшилась, и большинство проблем, с которыми сектор сталкивается сейчас, объясняются факторами, возникшими уже после пандемии. К ним относятся сбои, вызванные воздействием зон конфликтов, усиление трений в международных торговых потоках (включая морское сообщение), усиление экспортного контроля и другие препятствия для торговли.

2.2 Отрасль производства аэрокосмической продукции, в особенности коммерческих воздушных судов, опирается на сложную и взаимосвязанную глобальную сеть поставщиков запчастей и компонентов. Сбои в глобальной логистике судоходства и грузоперевозок, такие как нехватка контейнеров и перегруженность портов, приводят к задержкам в доставке этих критически важных материально-технических средств. На сроки производства повлияли также перебои в поставках материалов. Стремительное восстановление спроса на авиаперевозки после пандемии привело к тому, что авиакомпании стали заказывать больше воздушных судов, в результате чего у производителей накопились невыполненные заказы. Производители и поставщики воздушных судов стремятся удовлетворить растущий спрос, что создает дополнительное давление на узкие места в цепочках поставок.

2.3 Эти трудности, усугубляемые в некоторых случаях увеличившимися и непредвиденными затратами на техническое обслуживание, препятствуют росту и задерживают прогресс в достижении целей устойчивого развития. Решения, к которым обычно прибегают авиакомпании, не учитывают в достаточной степени эти ограничения. Хотя развитие воздушной сети авиакомпаний зависит от приобретения новых самолетов и технического обслуживания эксплуатируемого парка воздушных судов, имеется также потенциал для "мягких" операционных мер, которые могут способствовать такому развитию, включая либерализацию лизинга, интерлайнинг и совместное использование кодов, а также рассмотрение вопроса о регулировании обмена воздушными судами. Однако для того, чтобы эти варианты стали полноценным решением, важно обеспечить всесторонний учет социальных соображений, а также соображений безопасности полетов и защиты окружающей среды при дальнейшем поощрении этих вариантов со стороны регулирующих органов.

3. ПРОБЛЕМА НЕХВАТКИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО КАПИТАЛА

3.1 В дополнение к указанным сбоям в цепочке поставок во многих областях сохраняется нехватка квалифицированных кадров, включая не только пилотов, членов экипажа, технический персонал, авиадиспетчеров, сотрудников наземного обслуживания, персонал служб безопасности и сотрудников руководящего звена в секторе, но и специалистов регулирующих органов.

3.2 Во время пандемии многие сотрудники покинули отрасль, что привело к нехватке специалистов в таких областях, как инженерия, техническое обслуживание и конвейерное производство, и в совокупности сказалось на темпах выпуска продукции. Кроме того, во многих организациях пандемия прервала процессы найма и обучения. К моменту смягчения связанных с пандемией ограничений на поездки и возобновления работы авиакомпаний многие сотрудники авиационной отрасли, которые были ранее уволены в связи с сокращением штата, уже нашли работу в других сферах и не вернулись, что привело к нехватке кадров. Регулирующие органы также оказались подвержены этой проблеме, и в некоторых юрисдикциях также испытывают нехватку персонала, включая технических специалистов, что приводит к задержкам в выдаче регулируемыми органами важнейших разрешений, касающихся безопасности полетов.

3.3 В то же время наблюдается усиление конкуренции за квалифицированные кадры с другими секторами. Привлекательность сектора несколько снизилась ввиду ухудшения условий труда, недостаточного многообразия и жестких гендерных ролей в секторе, что в совокупности затрудняет привлечение и удержание молодых и многообразных кадровых ресурсов. Наконец, быстрая технологическая трансформация и ее влияние на авиацию (например, цифровизация, искусственный интеллект, автоматизация, развитие беспилотной авиации и переход к более экологичным воздушным судам и источникам энергии) могут дополнительно усугубить проблему нехватки кадров в настоящее время и в будущем, поскольку потребуется больше специалистов с техническими навыками в условиях и без того дефицитного рынка труда.

3.4 Совокупный эффект нехватки кадров, перебоев в наборе и обучении персонала во время пандемии, а также возросшей конкуренции на рынке труда проявляется в снижении темпов выпуска продукции, задержках в выдаче регулируемыми органами разрешений, повышенной утомляемости персонала, росте расходов на набор и обучение, а также в недостаточном многообразии в секторе, что препятствует инновациям и росту производительности.

3.5 Многообразная и инклюзивная рабочая сила, поддерживаемая эффективной политикой в области многообразия, равенства и инклюзии в целях улучшения рабочей среды, расширения представительства и участия в авиации, способствует ускорению экономического развития авиационного сектора и повышает его устойчивость к будущим кризисам и событиям. Учитывая опыт последних нескольких лет и потерю многих навыков в отрасли после пандемии, следует уделять больше внимания влиянию условий труда в соответствии с Программой достойного труда Международной организации труда (МОТ).

3.6 Уже есть ряд инициатив, направленных на повышение привлекательности авиационного сектора. Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) учредил Глобальную целевую группу по развитию авиационных и аэрокосмических навыков (GAAST), объединяющую государства, регулирующие органы и представителей отрасли для совместного использования ресурсов и сотрудничества в решении кадровых проблем. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) активно работает в этой сфере и привлекала к ней внимание в резолюциях, принятых на 39-й и 41-й сессиях Ассамблеи. Кроме того, ИКАО учредила инициативу "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP), направленную на обеспечение достаточного числа квалифицированных и компетентных специалистов для организации деятельности, управления функционированием и поддержания эффективности будущей системы международного воздушного транспорта. В будущем следует также рассмотреть возможность поддержки программ информирования, обучения и стипендий для недостаточно представленных групп путем расширения партнерств с национальными органами власти таким образом, чтобы в них также принимали участие университеты и другие образовательные учреждения.

3.7 Помимо этого, ИКАО проводила мероприятия высокого уровня, в том числе Глобальные саммиты по обеспечению гендерного равенства в авиации в 2018 и 2023 годах, с тем чтобы обсудить проблемы, с которыми сталкиваются женщины в авиации, а также факторы, препятствующие привлечению, удержанию и продвижению по службе сотрудниц авиационной отрасли. 4–5 марта 2025 года Международная организация гражданской авиации – Европейский и Североатлантические регионы (ИКАО-ЕВР/НАТ) провела региональный семинар по гендерному равенству и расширению прав и возможностей женщин в авиации для решения региональных проблем. В Европе Европейская комиссия учредила должность послов по вопросам многообразия в транспорте для продвижения многообразия, равенства и инклюзивности в транспортном секторе Европейского союза (ЕС). Хартия многообразия и инклюзивности Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), принятая в мае 2023 года генеральными директорами гражданской авиации 44 государств – членом ЕКГА, знаменует собой значительный шаг вперед в содействии

многообразие, равенству и инклюзивности (DEI) в европейской гражданской авиации. Хартия подтверждает приверженность ЕКГА формированию многообразной, справедливой и инклюзивной рабочей среды, в которой каждый чувствует, что его уважают, ценят и поддерживают. Созданная в декабре 2022 года Сеть ЕКГА по многообразию и инклюзивности в гражданской авиации объединяет экспертов из администраций гражданской авиации государств – членов ЕКГА. ЕВРОКОНТРОЛЬ разработала набор инструментов "Многообразие, равенство и инклюзивность в авиации", в котором предлагаются прагматичные и эффективные подходы, а также приводится обзор существующих инициатив с отсылками и дополнениями к ним.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1 Эти проблемы подчеркивают необходимость дальнейших действий на международном уровне. Что касается сбоя в цепочках поставок, регулирующим органам следует рассмотреть обоснованность применения альтернативных вариантов работы, способствующих росту рынка для авиакомпаний, включая мокрый и сухой лизинг, совместное использование кодов, интерлайнинг и обмен воздушными судами, и при этом полностью соответствующих стандартам безопасности, экологической эффективности и социальной защиты.

4.2 Что касается нехватки человеческого капитала, то в настоящее время возникает необходимость в дальнейшем расширении сотрудничества между правительствами, заинтересованными сторонами и образовательными учреждениями, в том числе в области обмена передовым опытом, существующими материалами, консолидации деятельности, а также мониторинга и принятия последующих мер в связи с кадровыми вопросами.

— КОНЕЦ —