



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 26 повестки дня. Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала

ПРИВЛЕЧЕНИЕ И РАЗВИТИЕ РАБОЧЕЙ СИЛЫ В АВИАЦИОННОЙ ЭКОСИСТЕМЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОЛГОСРОЧНОЙ УСТОЙЧИВОСТИ И ЖИЗНЕСПОСОБНОСТИ ОТРАСЛИ

(Представлено Международным советом аэропортов (МСА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международной федерацией ассоциаций авиадиспетчеров (ИФАТКА), Международной организацией труда ООН (МОТ), Международной федерацией работников транспорта (МФТ), Международным координационным советом ассоциации аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международной ассоциацией грузовых авиаперевозок (ТИАКА) и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО))

КРАТКАЯ СПРАВКА

Авиационная экосистема зависит от большого и разнообразного штата хорошо подготовленных и компетентных сотрудников. Количество сотрудников, вынужденных покинуть отрасль во время пандемии COVID-19 и так называемого "великого увольнения", привело к тому, что объем авиационного персонала оказался неадекватным для удовлетворения растущего спроса по мере восстановления перевозок. Представители и работники отрасли сигнализируют о необходимости принятия оперативных мер для набора и удержания необходимого количества разнообразного персонала, чтобы удовлетворить будущий спрос и обеспечить долгосрочную социальную устойчивость и привлекательность авиационного сектора для следующего поколения сотрудников.

Действия: Ассамблее предлагается:

Обратиться к ИКАО с просьбой:

a) совместно с государствами, международными организациями и отраслью отслеживать изменение ситуации с рабочей силой на предмет рисков для восстановления, а также удовлетворения будущего спроса, и определить стратегии и действия, которые могут быть предприняты для смягчения этих последствий;

b) работать с государствами, международными организациями и отраслью для поддержки программ профессионального развития, программ ознакомительной технической подготовки новых кадров и программ для коммуникации с молодым поколением, а также других инициатив, которые повысят привлекательность авиационного сектора для следующего поколения авиационных специалистов;

c) сотрудничать с государствами, международными организациями и отраслью в борьбе с последствиями пандемии посредством совместных мероприятий, включая научные исследования, технические совещания, подготовку и консультативные услуги, для обеспечения социально устойчивого восстановления и достойной работы² в секторе.

¹ Тексты на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках представлены МСА.

² <https://www.ilo.org/global/topics/decent-work/lang--en/index.htm>

<p>Обратиться к государствам-членам с просьбой:</p> <p>а) в консультации с представителями отрасли и работников наращивать сотрудничество с министерствами образования и занятости путем определения будущих пробелов в навыках, в том числе в программах технического и высшего авиационного образования, как части более широкой национальной политики в области образования;</p> <p>б) поддерживать сотрудничество между учебными заведениями и отраслью на национальном и местном уровне для формирования центров развития навыков и других форм авиационных учебных заведений;</p> <p>с) принять необходимые меры для обеспечения найма и удержания достаточного количества авиационного персонала как необходимых условий для безопасной, надежной, справедливой и социально устойчивой, эффективной, экономически жизнеспособной и экологически ответственной системы воздушного транспорта, которая эффективно поддерживает местную и глобальную экономику.</p>	
<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями "Безопасность полетов", "Аэронавигационный потенциал и эффективность" и "Экономическое развитие воздушного транспорта"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	A39-29, Следующее поколение авиационных специалистов A39-25, Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Экосистема авиации в значительной степени зависит от наличия большого количества хорошо подготовленных и компетентных специалистов, которых должно быть достаточно для выполнения различных функций в секторе. Эта разнообразная рабочая сила обеспечивает предоставление множества услуг, необходимых для повседневного функционирования авиационной системы во всех регионах мира. Наличие такого персонала критически важно для удовлетворения растущего спроса на авиаперевозки.

1.2 На глобальном уровне, согласно докладу "Авиационные выгоды вне границ" 2020 года Группы действий по воздушному транспорту (АТАГ), непосредственно на авиацию приходится 11,3 миллиона рабочих мест, многие из которых напрямую влияют на обеспечение безопасной и эффективной работы всей авиационной экосистемы. Авиационная система косвенно поддерживает более 18 миллионов дополнительных рабочих мест, связанных с закупками товаров и услуг на воздушном транспорте. С экономической точки зрения в 2019 году прибывающие авиарейсами туристы потратили в общей сложности 850 млрд долл. США, а доход от экспорта авиагрузов за тот же период составил 6,4 трлн долл. США. По стоимости грузовые авиаперевозки составляют примерно 35 % мировой торговли. Сильная, динамичная и процветающая авиационная система оказывает сильное влияние на экономическое благополучие и устойчивость сообществ.

1.3 Пандемия COVID-19 и связанное с ней сокращение объемов перевозок оказали беспрецедентное воздействие на трудовые ресурсы авиационной экосистемы, усугубив предыдущие системные проблемы, что привело к таким последствиям, как сокращение большого количества персонала, длительные отпуска без сохранения заработной платы или досрочный выход на пенсию. В результате возникли пробелы в знаниях из-за потери опытного персонала, утечка квалифицированной рабочей силы в другие отрасли, а в последнее время возникла серьезная проблема с набором персонала на фоне восстановления спроса в авиационной системе. Эти проблемы ставят под угрозу эффективное восстановление отрасли, в результате чего возникают

такие ситуации, как отмена рейсов авиаперевозчиками или длительные задержки в пунктах обслуживания пассажиров в аэропортах. Все это приводит к повышенному стрессу в транспортном процессе в тот момент, когда важно восстановить доверие людей к авиации.

1.4 Нестабильность занятости в авиации, вызванная непредсказуемой структурой перевозок из-за большого количества медицинских мер и ограничений на поездки, введенных государствами, также негативно повлияла на привлекательность авиации как работодателя. Кроме того, продолжающиеся дебаты вокруг экологической устойчивости авиационной системы еще больше повлияли на решение не выбирать авиацию в качестве карьерного пути, особенно для следующего поколения профессионалов.

2. ОБСУЖДЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В ходе 39-й Ассамблеи в 2016 году была принята Резолюция А39-29 "Следующее поколение авиационных специалистов". В этой резолюции признавалось, что "для поддержки растущих потребностей авиации и обеспечения безопасной и эффективной работы системы воздушного транспорта требуются квалифицированные и компетентные авиационные специалисты, а также разнообразная авиационная рабочая сила". Далее в документе говорится, что "для удовлетворения текущих и будущих потребностей в людских ресурсах важно, чтобы государства и отрасль привлекали следующее поколение авиационных специалистов". Эти основные рекомендации, определенные в 2016 году, еще более важны в 2022 году.

2.2 39-я Ассамблея также приняла Резолюцию А39-25 "Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года", в которой содержится призыв к "государствам-членам признать значительный вклад, вносимый авиацией в обеспечение устойчивого развития в виде стимулирования занятости, развития торговли и туризма и экономического развития в других областях на национальном, региональном и глобальном уровнях, а также путем оказания содействия гуманитарному и кризисному реагированию на бедствия и чрезвычайные ситуации в области здравоохранения". Этот ключевой аспект резолюции был бы невозможен без сильной авиационной рабочей силы.

2.3 В резолюции А39-25 также упоминается, что "масштаб и амбициозность Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года определяют необходимость установления глобального партнерства, которое позволит объединить усилия правительств, частного сектора, гражданского общества и системы Организации Объединенных Наций и других сторон по мобилизации всех имеющихся ресурсов для ее осуществления". Заинтересованные стороны в авиации и государства должны будут откликнуться на этот призыв, признав важность содействия занятости в авиационной экосистеме с соблюдением основополагающих принципов, прав на труд и стандартов Международной организации труда (МОТ).

2.4 15 марта 2022 года ИКАО и МОТ подтвердили свои обязательства в рамках инициативы "Единство действий", подписав Соглашение о сотрудничестве в целях укрепления достойного труда в авиационном секторе. Четыре основополагающие принципы Программы достойного труда (создание рабочих мест, социальная защита, права в сфере труда и социальный диалог) стали неотъемлемыми элементами новой Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, принятой Генеральной Ассамблеей ООН в 2015 году. Кроме того, в Декларации столетия МОТ о будущем сферы труда говорится о совместной ответственности правительств и социальных партнеров за обеспечение приобретения навыков, компетенций и квалификаций всеми работниками.

2.5 Многие основные рабочие места в авиации – это высококвалифицированные профессиональные должности, требующие значительных инвестиций для подготовки кандидатов и доведения их до требуемого уровня квалификации и компетентности. Эти профессии, как правило, хорошо оплачиваются и пользуются большим спросом, но доступны не всем. Однако существует значительная часть рабочих мест в авиационной экосистеме, требующих более низкого уровня подготовки и квалификации, имеющих меньшие гарантии занятости и более низкий уровень вознаграждения, но не менее важных для отрасли. Такие рабочие места, как сотрудники на стойках регистрации и выходе на посадку, грузчики, персонал наземного обслуживания, специалисты по обслуживанию аэродромов и рабочие места в других секторах, должны иметь условия работы, эквивалентные аналогичным рабочим местам в других секторах, необходимо также их признание и понимание критически важной поддержки, которую они оказывают авиации в целом.

2.6 Авиация играет важнейшую роль в устойчивом развитии сообществ и обеспечении связи между людьми, что по-прежнему имеет огромное значение для экономической, социальной и территориальной сплоченности государств-членов и их населения. Чтобы сохранить эту связь и важную роль в экономическом развитии стран и сообществ, авиационная отрасль должна объединиться и переосмыслить существующие подходы, которые используются для набора, мотивации, обучения, повышения квалификации и удержания рабочей силы.

2.7 Долгосрочная и продолжающаяся нехватка рабочей силы сказалась и будет сказываться на некоторых секторах. Отрасль, работники и их организации, власти государств-членов, а также образовательные и учебные учреждения должны сотрудничать в разработке систем подготовки, необходимых для обеспечения гарантий занятости в гражданской авиации. Соответствующие системы и центры подготовки имеют большое значение для проведения переподготовки, необходимой для поддержания уровня компетентности персонала, подготовки, необходимой для получения квалификации для работы с новым оборудованием или процедурами, и подготовки, необходимой для будущего перераспределения персонала.

2.8 Ускорение темпов инноваций, внедрение новых технологий и автоматизация – это дополнительные проблемы, с которыми придется столкнуться отрасли. Партнерство с университетами или техническими институтами может способствовать необходимому повышению квалификации рабочей силы. Кроме того, создание авиационных программ, адаптированных под молодежь, например, учащихся средних школ или учреждений довузовского образования, повышает осведомленность и понимание авиации у следующего поколения работников. Такие виды партнерства между отраслью и образовательными учреждениями, в идеале поддерживаемые политикой государства, будут способствовать повышению интереса к отрасли и ее привлекательности в качестве карьерного пути.

2.9 Если устойчивое развитие станет основой стратегических планов и будущих инвестиций во всей отрасли, а политика и стратегии, разработанные государствами, будут поддерживать переход отрасли к устойчивому развитию, сектор станет более привлекательным для молодых поколений, желающих работать в организациях, стремящихся к устойчивому будущему. Создание привлекательной, разнообразной и инклюзивной отрасли должно быть приоритетом в повестке дня государств и заинтересованных сторон отрасли. В целом для поддержки общего понимания этих основных аспектов необходимо соблюдение основополагающих принципов и прав МОТ в сфере труда, а также содействие социальному диалогу между государствами, работниками и отраслью.

2.10 Поскольку связанные с рабочей силой требования и ожидания продолжают меняться, а авиационные специалисты ищут работу в разных секторах или в разных государствах, новым вызовом станет содействие глобальной мобильности рабочей силы. Взаимное признание

свидетельств о подготовке, отраслевых званий, подтверждение компетентности в разных государствах, а также ускоренные проверки анкетных данных при сохранении высокого уровня контроля за обеспечением авиационной безопасности и безопасности полетов будут способствовать более быстрой и беспрепятственной интеграции работников в новую среду.

2.11 Программа ИКАО "Следующее поколение авиационных специалистов" призвана обеспечить достаточное количество квалифицированных и компетентных авиационных специалистов для эксплуатации, управления и обслуживания будущей международной системы воздушного транспорта. Эта программа была разработана для решения задач, которые были обозначены на момент ее создания. Однако с годами вызовы, стоящие перед отраслью и рабочей силой, изменились и программа должна развиваться, чтобы соответствовать новым вызовам. ИКАО должна продолжать мобилизацию авиационного сообщества для ускоренного достижения гендерного равенства, выполняя задачу, обозначенную на Гендерном авиационном саммите в 2018 году.

2.12 Крайне важно, чтобы государства и ИКАО оказывали постоянную поддержку программам по расширению гендерных прав и возможностей и другим программам повышения квалификации авиационных специалистов, в том числе отраслевым, для обеспечения преемственности и привлечения следующего поколения авиационных специалистов и с высокими и с низкими квалификациями. Для обеспечения единства в действиях, усилия должны осуществляться в тесном или совместном сотрудничестве с другими международными организациями, включая МОТ, чтобы достичь максимальной эффективности и полезности для государств-членов и отрасли.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Современный рынок труда бросает вызов способности авиационной отрасли наращивать свои мощности не только по мере восстановления объемов перевозок, но и в долгосрочной перспективе на фоне дальнейшего роста авиаперевозок. Способность авиационной экосистемы удовлетворять постоянно растущий спрос на перевозки пассажиров, грузов и перемещения воздушных судов потребует достаточного количества квалифицированных и компетентных авиационных работников, выполняющих широкий ряд функций в самых разных секторах.

3.2 Признание одинаковой важности высококвалифицированных и менее квалифицированных работников, составляющих основу авиационной экосистемы, и обеспечение достаточного уровня найма, удержания и постоянного развития персонала в авиационной системе имеет решающее значение для долгосрочной устойчивости и жизнеспособности отрасли.