



## 大会 — 第 41 届会议

### 执行委员会

#### 议程项目 26：国际民航组织民用航空培训和能力建设

#### 吸引和发展航空生态系统的劳动力 确保行业的长期可持续性和复原力

（由国际机场理事会（ACI）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）、空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）、联合国国际劳工组织（ILO）、国际运输工人联合会（ITF）、航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）、国际航空货运协会（TIACA）、民用空中航行服务组织（CANSO）提交）

#### 执行摘要

航空生态系统依赖于一支由训练有素和有胜任能力的个人组成的庞大而多样的劳动力队伍。在整个 COVID-19 大流行期间，不得不开该行业的工人数量和所谓的“大辞职”，严重影响了可供使用的足够数量的航空工人，以满足交通恢复时日益增长的需求。行业部门和工人都表示，需要迅速采取行动，确保招聘和留用足够的和多样化的人员，以满足未来的需求，并确保航空部门的长期社会可持续性和对下一代工人的吸引力。

#### 行动：请大会：

##### 要求国际民航组织：

- a) 与各国、国际组织和业界合作，监测不断变化的劳动力状况，以发现在恢复过程中和满足未来需求方面的风险，并确定可以采取的战略和行动，以减轻影响；
- b) 与国家、国际组织和业界合作，支持专业发展计划、技术入职和年轻一代的沟通计划，以及其他能够提高航空业对下一代航空人员吸引力的举措；和
- c) 与各国、国际组织和业界合作，消除大流行病的影响，并通过联合活动进行合作，包括研究、技术会议、培训和咨询服务，在该部门建立一个社会面可持续的恢复和体面工作<sup>2</sup>。

##### 要求各成员国：

- a) 与业界和工人协商，加强与教育部和就业部的合作，确定未来的技能差距，包括技术和高等教育航空计划，作为更广泛的国家教育政策的一部分；

<sup>1</sup> 中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本由 ACI 提供。

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

	<p>b) 支持教育机构和业界在国家与地方基础上的合作，发展技能实验室和其他形式的航空培训机构；和</p> <p>c) 采取必要措施，确保招聘和留用足够数量的航空工人，这是建立一个安全、有安保保障、公平和社会面可持续、高效、经济可行和无害环境的航空运输系统的先决条件，而航空运输系统可以有效支持地方和全球经济。</p>
战略目标：	本工作文件涉及安全、空中航行能力和效率以及航空运输的经济发展的战略目标
财务影响：	不适用
参考文件：	A39-29：下一代航空专业人员 A39-25：航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献

## 1. 引言

1.1 航空生态系统在很大程度上依赖于一支由足够数量的训练有素和有胜任能力的专业人员组成的庞大的劳动力队伍，以满足整个部门的多样性角色。这支多样化的队伍确保在世界所有地区提供航空系统日常运作所需的多种服务。这支队伍的可用性对于确保满足目前日益增长的航空器运行需求至关重要。

1.2 在全球范围内，根据航空运输行动小组的 2020 年报告《航空：超越国界的惠益》，航空业直接提供了 1130 万个工作岗位，其中许多岗位对确保整个航空生态系统的安全和高效运行有直接影响。航空系统通过航空运输业购买商品和服务，间接支持了超过 1800 万个其他工作。从经济角度来看，2019 年，通过航空入境的游客总共花费了 8500 亿美元，同期航空货运出口产生的收入为 6.4 万亿美元。就航空货运而言，这一数额按价值计算约占全球贸易额的 35%。一个强大、有活力、繁荣的航空系统对这些社区的经济福利和可持续性有着巨大的直接影响。

1.3 COVID-19 大流行和相关的交通量下降，对航空生态系统的劳动力产生了前所未有的影响，加剧了以前的系统性挑战，其影响包括大量人员被裁减、被长期休假或被要求提前退休。这导致有经验的人员的流失，造成知识空白，熟练劳动力流向其他行业，而最近随着航空系统需求回流，在招聘方面又出现重大挑战。这些挑战使有效的行业复苏面临风险，如航空运营人不得不取消航班，或在机场的旅客接触点产生长时间的延误。在恢复公众对航空业的信心至关重要之际，这些给运输流程增加了压力。

1.4 由于各国实施的各种各样的卫生措施和旅行限制而产生的不可预测的交通模式，造成航空业就业不稳定，同样对航空业作为雇主的吸引力产生了重大影响。此外，围绕航空系统环境可持续性的持续辩论，进一步影响了不选择航空作为职业道路的决定，特别是对下一代的专业技术人员。

## 2. 讨论

2.1 在 2016 年第 39 届大会期间，通过了“下一代航空专业人员”的 A39-29 号决议。该决议认识到，“为了支持不断增长的航空需求，确保航空运输系统的安全和高效运行，需要合格和有能力的航空专业人员，以及多样化的航空劳动力”。决议还认为，“为了满足当前和未来的人力资源需求，国家和业界必须让下一代航空专业人员参与进来”。这些在 2016 年确定的核心提法，在 2022 年更加关键。

2.2 第 39 届大会还通过了 A39-25 号决议：“航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献”，敦促“成员国认识到，航空通过在国家、地区和全球层面刺激就业、贸易、旅游和其它经济发展领域，以及通过为危机和公共卫生紧急情况的人道主义和灾害响应提供便利，对可持续发展做出重大贡献”。如果没有一支强大的航空队伍，决议的这一核心内容是不可能实现的。

2.3 A39-25 号决议同样忆及“2030 年可持续发展议程的规模和雄心需要一个全球伙伴关系，将各政府、私营部门、民间团体、联合国系统和其他行为人聚集在一起，以便调动所有可用资源开展其实施工作”。航空业的利害攸关方和各国必须响应这一呼吁，认识到在尊重国际劳工组织（ILO）基本原则、工作权利和标准的前提下，促进航空生态系统内的就业的重要性。

2.4 2022 年 3 月 15 日，国际民航组织和国际劳工组织通过签署合作协议，再次承诺“一体行动”，加强航空部门的体面工作。体面工作议程的四大支柱 — 创造就业、社会保护、工作中的权利和社会对话 — 在 2015 年的联合国大会上成为新的 2030 年可持续发展议程的组成部分。此外，国际劳工组织《未来工作百年宣言》确定，政府和社会伙伴有共同责任确保所有工人获得技能、能力和资格。

2.5 许多核心的航空工作是高技能的专业职位，需要大量的投资来培训候选人，使他们达到所需的技能和能力水平。这些工作往往报酬丰厚，非常抢手，但并不是所有的人都能胜任。然而，在航空生态系统的工作中，有相当一部分工作需要较低的培训 and 资格，而且往往工作保障较少，薪酬水平较低，但对该行业同样重要。这些工作，如登机手续办理和登机口雇员、行李搬运员、地面操作人员、机场维护人员等，分布在不同的活动部门，需要有与其他部门类似工作同等的条款和条件，他们对整个航空业的重要支持需要得到承认和理解。

2.6 航空业在社区的可持续发展和人与人之间的联系方面发挥着关键作用，这对成员国及其人民的经济、社会和领土的凝聚力仍然极为重要。为了在国家和社会的经济结构中保持这种联系及其重要作用，航空业必须并肩携手，重新思考现行做法，在劳动力的招聘、激励、培训、提高技能和留用过程中善加利用。

2.7 长期和持续的劳动力短缺已经并可能继续影响一些部门。业界、工人及其组织、成员国当局和教育或培训机构应合作开发所需的培训系统，帮助保障民用航空的就业安全。适当的培训系统和设施至关重要，为保持人员能力水平提供所需的复训，为获得新设备或程序的资格提供所需的过渡性培训，以及未来重新部署所需的培训。

2.8 加快的创新速度、新技术的引进和自动化，是该行业必须面对的其他挑战。与大学或技术研究所的合作，可以促成并支持对劳动力进行必要的技能提升。此外，建立适应年轻人口的航空项目，如高中或大学预科学校，为下一代工人创造更多的对航空的可见度和理解。最好在国家政策的支持下，

航空业与教育机构之间的这种伙伴关系，将提高航空业的可见度，激发人们对航空业的兴趣，增强其作为一种职业道路的吸引力。

2.9 确保可持续性成为整个行业战略计划和未来投资的核心，确保国家制定的政策和战略支持行业的可持续性转型，将同样为希望加入拥护可持续未来的组织的年轻一代提供一个更具吸引力的行业。创建一个有吸引力、多样化和包容的行业，需要在国家和业界利害攸关方的议程中占据首要位置。总体而言，也需要尊重国际劳工组织的基本原则和工作权利，以及促进国家、工人和业界之间的社会对话，以支持对这些核心方面的共同理解。

2.10 随着劳动力的要求和期望不断变化，航空专业人员在不同部门或不同国家寻求机会，促进劳动力的全球流动正成为新的挑战。各国相互承认培训证书、行业称号和能力认可，以及加快安全背景审查程序，同时保持高水平的安全和安保监督，将促进工人以更快、更无缝的方式融入新环境。

2.11 国际民航组织下一代航空专业人员计划，旨在确保有足够的合格和有能力的航空专业人员来运营、管理和维护未来的国际航空运输系统。该计划的制定是为了应对其开始时确定的挑战。然而，随着多年来行业和劳动力挑战的变化，该计划必须不断发展以迎接这些新的挑战。国际民航组织通过2018年性别航空峰会动员航空界加速性别平等，这种做法应该持续进行。

2.12 最重要的是，各国和国际民航组织应持续支持这些性别赋权倡议方案和其他航空专业发展方案，包括由行业运作的方案，确保包括高技能和低技能工人在内的下一代航空专业人员的未来继承和吸引。为了实现“一体行动”，这些工作应与其他国际组织，包括国际劳工组织，进行密切或联合协作，以最大限度地提高效率，为成员国和业界提供价值。

### 3. 结论

3.1 目前的劳动力市场对航空业的可塑性提出了挑战，不仅是随着交通量的恢复，而且从长远来看随着业务的不断增加，都面临挑战。航空生态系统要满足不断增长的客运、货运和航空器运行的需求，需要有足够数量的熟练和有能力的航空工人，在不同的部门担任多种角色。

3.2 认识到构成航空生态系统结构的高技能和低技能工人的同等重要性，确保航空系统内有足够水平的人员招聘、留用和持续发展，对于行业的长期可持续性和复原力至关重要。