

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****СОВЕТ — МОДЕЛЬ СПЕЦИАЛЬНОЙ СЕССИИ****ПРЕДЛОЖЕНИЕ РАСПРОСТРАНИТЬ ПРОГРАММУ ДЛЯ МОЛОДЫХ
АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ НА РЕГИОНЫ**

(Представлено Австралией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Исторически объемы деятельности отрасли воздушного транспорта каждые 15 лет увеличиваются вдвое, тем не менее до настоящего времени отрасли удавалось удовлетворять ресурсные потребности такого непрерывного роста. Однако в свете прогнозируемого роста объемов отрасль столкнется со значительно более серьезными трудностями в сфере его ресурсного обеспечения. Дополнительная сложность заключается в том, что при привлечении квалифицированного и опытного персонала авиационной отрасли сегодня приходится конкурировать со многими другими интересными сферами профессиональной деятельности с заманчивыми перспективами. Кроме того, трудности с удержанием квалифицированного персонала усугубляются растущей в наше время нестабильностью рабочих мест и профессиональными предпочтениями молодых людей.

ИКАО взяла на себя ведущую роль в решении проблем, связанных с наметившимся недостатком рабочей силы, и организует симпозиум на тему "Следующее поколение авиационных специалистов", на котором будет предпринята попытка лучше понять соответствующие проблемы и выработать решения для них. В этом же контексте Организация также играла ведущую роль в создании совместно с находящимися в Монреале отраслевыми организациями Программы молодых авиационных специалистов (YAPP), которая даст молодым специалистам возможность расширить свои авиационные знания на глобальном уровне.

Предлагается применять эту многостороннюю модель на региональном уровне, что может дать людям возможность расширить свое знание и понимание других элементов нашей отрасли. Это может также отвечать вкусам нынешнего поколения, стремящегося к многообразию, и при этом стимулировать их к дальнейшей работе в авиационной отрасли, чтобы вносить свой вклад в ее устойчивый рост.

Действия: Совету предлагается одобрить действия, предлагаемые в п. 6 настоящего документа.

<i>Финансовые последствия</i>	Предлагаемая программа будет и впредь совместно финансироваться участвующими организациями. Кроме того, государства могут спонсировать кандидатов, а финансовый вклад в реализацию данной инициативы могут вносить государства-доноры
<i>Справочный материал</i>	C-WP/14180 (информационный документ) Дос 9956 "Глобальные и региональные прогнозы на 20-летний период" Доклады ИКАО по подготовке персонала http://www.icao.int/publications/journalsreports/2011/icao_training_report_vol1_no2.pdf http://www.icao.int/publications/journalsreports/2013/icao_training_report_vol3_no1.pdf Первый Симпозиум NGAP, выступления и презентации http://www.icao.int/Meetings/AMC/NGAP/Pages/documentation.aspx

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В связи с прогнозируемым ростом объемов деятельности отрасли воздушного транспорта возникнут трудности у многих партнеров по авиации. Основные трудности, с которыми сталкиваются представители отрасли воздушного транспорта, связаны со сферами экономики, эксплуатации и экологии. Однако все большее внимание также стали требовать вопросы, связанные с потребностями в ресурсах и кадрах.

1.2 Привлекать квалифицированные, опытные и мотивированные кадры в авиацию становится все труднее. В условиях, когда в других отраслях предлагаются конкурентоспособные заработки и условия работы, карьера в авиации уже утратила свою привлекательность и очарование. Удержание кадров в авиации становится еще одной проблемой. Решать эти проблемы необходимо на основе комплексного подхода.

1.3 В настоящем документе предлагается постепенно распространить модель Программы молодых авиационных специалистов (YAPP) на весь мир; эта инициатива направлена на устранение дефицита управленческих кадров в авиации и содействие планированию преемственности кадров внутри организаций.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 В 2010 году в Международной организации гражданской авиации (ИКАО) был проведен первый симпозиум на тему "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP), для того чтобы приступить к выработке лучшего понимания ожидаемых ресурсных трудностей, с которыми столкнутся многие секторы авиационной отрасли в ближнесрочной перспективе. На этом симпозиуме рассматривались кадровые проблемы, связанные со специалистами передовой линии (пилоты, диспетчеры УВД и, в меньшей степени, инженеры). Кроме того, обсуждались изменившиеся подходы к обучению нового поколения, особенно в связи с развитием технологий.

2.2 В ходе аналогичных глобальных форумов, посвященных кадровому планированию, было установлено, что нынешнее поколение придерживается других устремлений и ценностей, когда речь идет о работе. Одна из наиболее явных проблем, с которой сталкивается авиация, связана с осознанием того, что нынешнее поколение молодых людей отдает предпочтение мобильности и многообразию, а не длительному пребыванию на одном месте работы. Многие также, будучи привлеченными более высокими окладами и перспективой карьерного роста, используют свои навыки, полученные в авиационной отрасли, после перехода в другие отрасли.

2.3 Кроме того, в связи со старением кадров во многих регионах мира возникает реальная угроза утраты важных специфических авиационных знаний, если не будет осуществляться эффективное планирование кадровой преемственности и программы передачи знаний. В связи с этим для авиации все большее значение приобретают удержание кадров и сохранение знаний в рамках отрасли.

2.4 Одной из важных инициатив, реализованных после предыдущего NGAP, было создание Программы молодых авиационных специалистов (YAPP). В этой инициативе при ведущей роли ИКАО участвуют Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международный союз аэропортов (МСА), и она нацелена на то, чтобы на площадках штаб-квартиры знакомить молодых авиационных специалистов с глобальными проблемами. Первые кандидаты прибыли в Монреаль (Канада) в начале 2014 года и имели возможность на протяжении года учиться, наблюдать за работой и вносить свой вклад в решение глобальных проблем в

авиации, устанавливать новые профессиональные связи и расширять свои знания об отрасли с учетом специфики трех весьма разных организаций.

2.5 В декабре этого года в ИКАО будет проведен 2-й Симпозиум NGAP для продолжения обсуждения и принятия решений по вопросам, связанным с проблемой ресурсообеспечения авиационной отрасли. Ожидается, что на этом симпозиуме будет выработано лучшее понимание некоторых ресурсных потребностей и причин, обуславливающих их нехватку, а также будут найдены новые решения для существующих проблем.

3. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСОВ

3.1 Исходя из того, что нынешнее поколение отдает предпочтение мобильности и многообразию, а не длительной работе на одном месте, отрасли необходимо определить, как можно приспособиться к этим предпочтениям в отношении работы. Необходимо выработать и создать такие возможности профессионального роста и рабочую среду, которые будут позволять людям пробовать себя в новых организациях, новых секторах отрасли и заниматься решением вопросов, относящихся к более высоким уровням ответственности. Это может служить для квалифицированных специалистов побуждением и мотивацией к тому, чтобы оставаться работать в авиационной отрасли и способствовать ее устойчивому росту. Важно то, что это будет способствовать передаче знаний и планированию преемственности кадров.

3.2 Программы YAPP является образцом отраслевой инициативы, которая дает людям уникальную возможность расширить свое понимание того, как функционирует авиация. Принципы применения этой модели хорошо проработаны и рассматриваются многими государственными учреждениями и частными фирмами в качестве глобальной передовой практики привлечения недавних выпускников университетов к профессиональной деятельности.

3.3 Эта программа предлагает успешным кандидатам четкие преимущества. Существуют возможности развития технических навыков и знаний. Модель, в которой задействованы несколько организаций, позволяет понять, как три организации реагируют на глобальные проблемы и решают их. Кроме того, она дает людям возможность жить и работать за рубежом, что отвечает предпочтительным нынешним поколением стремлениям к мобильности и многообразию. Определенные выгоды от этой программы получают и организации. Помимо того, что она позволяет трем ведущим организациям в сфере международной авиации иметь временные ресурсы для реализации своих программ работы, она также дает им возможность сотрудничать в реализации важной отраслевой инициативы и убедительно свидетельствует о коллективной приверженности этой программе.

3.4 Три участвующих организации приняли данную модель, и при наличии надлежащего ответственного отношения и воли программа YAPP имеет все шансы стать успешной.

4. ПРЕДЛОЖЕНИЕ

4.1 Задействованная в YAPP модель может быть успешно реализована на другом уровне, в частности, в регионах. Штаб-квартиры всех участвующих в этой программе организаций находятся в Монреале. Однако каждая из этих организаций имеет в различных частях мира свои региональные отделения. Несмотря на то что границы регионов этих организаций полностью не совпадают, а соответствующие региональные отделения расположены в разных городах, существует достаточно много схожих элементов, позволяющих этой модели функционировать за пределами штаб-квартир.

4.2 Учитывая наличие региональных различий, предлагается запустить в одном регионе пилотную программу для того, чтобы оценить ее приемлемость и эффективность. Предварительный анализ показывает, что более всего по степени совпадения характеристик для этого подходит Азиатско-Тихоокеанский регион, на котором, возможно, проще всего опробовать это предложение. Региональные отделения ИКАО, ИАТА и МСА расположены соответственно в Бангкоке, Сингапуре и Гонконге, расстояние между которыми сравнительно невелико, и путевые расходы на переезд между этими городами считаются минимальными.

4.3 Несмотря на то что в основе данного предложения лежат уже налаженные взаимоотношения между ИКАО, ИАТА и МСА, можно было бы также рассмотреть возможность задействования других подходящих авиационных организаций, которые, вероятно, пожелают участвовать в этой программе в расширенном формате. Этот аспект важно учитывать, когда существуют ограничения географического характера. В качестве примера организаций, которые могли бы также участвовать в аналогичной программе на базе многоорганизационной модели, можно назвать Организацию по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) или такие фирмы – изготовителей воздушных судов, как Boeing, Airbus, Bombardier и Embraer.

4.4 Аналогичным образом участвовать в этой программе могли бы такие региональные авиационные организации, как ЕВРОКОНТРОЛЬ, Европейский союз (ЕС), Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА), Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА), Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА) и Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА).

4.5 Региональную программу YAPP предлагается ввести в действие в 2017 году, с тем чтобы можно было дополнительно доработать и усовершенствовать ее на уровне штаб-квартир и осуществить надлежащую координацию между организациями в регионе. В случае успеха этого пробного мероприятия предлагается в последующие годы распространить его и далее, предоставив достаточно времени на эффективное внедрение. Обеспечить дальнейшее развитие YAPP позволит постоянное совершенствование этой программы и обратная связь.

5. ФИНАНСОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

5.1 Нынешняя модель YAPP финансируется совместно ИКАО, ИАТА и МСА и обходится приблизительно в 50 000 долл. США на кандидата. Расширенная YAPP на региональном уровне может и впредь совместно финансироваться участвующими организациями в рамках аналогичных обязательств. Предлагается, чтобы ИКАО и далее играла ведущую роль в координации связанных с этой моделью вопросов и покрывала все соответствующие административные расходы.

5.2 Альтернативными источниками финансирования могут быть непосредственно государства, которые, возможно, смогут совместно спонсировать кандидатов, участвующих в такой программе, или другие государства-доноры и организации. Такой вариант финансирования позволит уменьшить финансовую нагрузку на участвующие организации.

5.3 В ближайшее время начнется цикл составления трехлетнего бюджета ИКАО, поэтому необходимо надлежащим образом рассмотреть соответствующие финансовые последствия с учетом используемых в ИКАО процессов и сроков. Необходимо также скоординировать и согласовать аналогичное рассмотрение финансовых последствий для ИАТА, МСА и других участвующих организаций.

6. **ДЕЙСТВИЯ**

6.1 Совету предлагается одобрить в принципе пилотный проект YAPP в Азиатско-Тихоокеанском регионе, запускаемый в 2017 году.

6.2 Совету предлагается поручить Секретариату подготовить подробное предложение, включающее бюджетные сметы. Для этого потребуются осуществить необходимую координацию с ИАТА, МСА и/или определить другие организации, желающие участвовать в этом проекте.

6.3 В случае успеха указанного пилотного проекта Совету предлагается рассмотреть вопрос реализации региональной модели YAPP во всех регионах.

7. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

7.1 В настоящем документе предлагается распространить модель YAPP на регионы, начав с реализации пилотного проекта в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Внедрение этой устоявшейся модели в регионах может не только способствовать развитию сотрудничества между организациями, но, что важно, может мотивировать молодых авиационных специалистов управленческого звена на достижение больших успехов на региональном уровне и при этом также позволит решать вопросы, связанные с передачей знаний и планированием преемственности кадров.

7.2 Важно, что реализация данного предложения может стимулировать и мотивировать квалифицированных специалистов к продолжению работы в авиационной отрасли и содействию ее устойчивому росту.

— КОНЕЦ —