

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ ТА НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
КАФЕДРА МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН, ІНФОРМАЦІЇ
ТА РЕГІОНАЛЬНИХ СТУДІЙ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач випускової кафедри
_____ Н. Ф. Ржевська
« ____ » _____ 2021 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА
СПЕЦІАЛЬНОСТІ 291 «МІЖНАРОДНІ ВІДНОСИНИ,
СУСПІЛЬНІ КОМУНІКАЦІЇ ТА РЕГІОНАЛЬНІ СТУДІЇ»
ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЇ ПРОГРАМИ
«ЗОВНІШНЯ ПОЛІТИКА І ДИПЛОМАТІЯ»

**Тема: «МІЖНАРОДНІ АВІАЦІЙНІ ОРГАНІЗАЦІЇ У ВИРІШЕННІ
ГЛОБАЛЬНИХ ПРОБЛЕМ СУЧАСНОСТІ»**

Виконавець: студентка 2 курсу, 207М групи, Басова Катерина Андріївна

Керівник: д.п.н., доц., завідувач кафедри міжнародних відносин, інформації та
регіональних студій Ржевська Ніна Федорівна

Нормоконтролер

(підпис)

В. Ємець

КИЇВ 2021

ЗМІСТ

Вступ.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ПОНЯТТЯ ГЛОБАЛЬНИХ ВИКЛИКІВ.....	6
1.1 Суть та зміст поняття глобальних викликів.....	6
1.2. Класифікація глобальних викликів.....	15
1.3 Авіаційна галузь та глобальні виклики сучасності.....	25
РОЗДІЛ 2. МІЖНАРОДНІ ОРГАНІЗАЦІЇ У ВИРОБЛЕННІ МЕХАНІЗМІВ ПРОТИДІЇ ГЛОБАЛЬНИМ ВИКЛИКАМ.....	37
2.1 Теоретико-методологічні засади поняття міжнародних організацій	37
2.2 Інструменти вирішення глобальних проблем міжнародних організацій.....	42
2.3 Механізми протидії глобальним викликам міжнародних регіональних та універсальних організацій авіаційного спрямування.....	54
РОЗДІЛ 3. СПІВВІДНОШЕННЯ ГАЛУЗЕВОСТІ ТА ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ НА ОСНОВІ ПОРІВНЯЛЬНОГО АНАЛІЗУ.....	70
3.1 Порівняльний метод: суть та зміст.....	70
3.2 Порівняння діяльності міжнародних універсальних організацій та міжнародних авіаційних організацій.....	72
3.3 Значимість галузевості міжнародних організацій при протистоянні глобальним загрозам.....	78
ВИСНОВКИ.....	83
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	86
ДОДАТКИ.....	98

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Світова спільнота XXI століття потерпає від наслідків, існуючих і нових глобальних викликів, що й спричиняє пошук нових шляхів їхньому попередженню та протидії.

Нині людство охоплене тісним колом проблем глобального характеру, які з'являються в одній сфері, торкаються іншої та мають наслідки для третьої. Зокрема, загроза кібератак, що виникає у сфері інформаційних технологій, становить загрозу для всіх інформаційних систем, охоплюючи авіаційну галузь, що потерпає від кібератак, засвідчених у низці катастрофічних епізодів.

Також, це – тероризм, як загроза глобального характеру, що стосується всіх сфер і породжує авіаційний тероризм, глобальну загрозу для людства.

Нині такі глобальні проблеми, як зміна клімату, пандемія Covid-19, політичні протистояння, тощо, не можуть бути вирішені окремими державами самотужки. Єдиним ефективним способом для цього є об'єднання сил усіх акторів міжнародних відносин: держав, міжнародних, урядових та неурядових організацій, окремих індивідів.

Саме тому, з цього переліку варто виділити міжнародні організації, як суб'єкт міжнародних відносин, що є знаковим у боротьбі з глобальними проблемами людства. Міжнародні організації регулярно досліджують глобальні виклики, прораховують їхні наслідки та відслідковують взаємозалежності. Вони можуть мати свою спеціалізацію, або ж займатися широкою діяльністю та приймати рішення щодо вироблення механізмів протидії глобальним викликам в усіх сферах. Такі заходи здебільшого будуть носити загальний та рекомендаційний характер.

Вузькоспеціалізовані міжнародні організації розглядають глобальні проблеми та їх вплив і наслідки цього впливу в контексті галузі, до якої належать.

Їхні методи та механізми протистояння глобальним викликам є більш дієвими та результативним.

Пошуком механізмів протидії глобальним викликам та вирішенням, породжених ними проблем, займаються такі міжнародні організації як Організація Об'єднаних Націй, що виробляє рекомендації щодо недопускання виникненню загроз від наслідків глобальних викликів.

Всесвітній економічний форум щорічно публікує доповіді, де визначає глобальні виклики сьогодення. Всесвітня організація охорони здоров'я займається дослідженням та виробленням заходів протидії глобальним викликам здоров'ю людей, а саме зупинкою поширення епідемій, вірусів, хворіб тощо. Грінпіс займається пошуком способів запобігання проблем пов'язаних із екологією.

Міжнародні ж організації авіаційного спрямування такі як, ІКАО та ІАТА, перш за все займаються виробленням механізмів протидії проблемам безпеки повітряних перевезень, загрозі кібератак на систему цивільної авіації, здійснення терористичних актів на авіацію тощо.

Мета роботи. На прикладі міжнародних авіаційних організацій дослідити вплив галузевої спрямованості міжнародних організацій на характер їхньої діяльності в контексті протидії глобальним викликам сучасності.

Для досягнення поставленої мети необхідно виконати наступні **завдання**:

- встановити причини появи глобальних проблем сучасності та визначити їхні види;
- дослідити та дати оцінку діяльності міжнародних організацій у протидії глобальним викликам;
- встановити залежність між ефективністю впливовості міжнародних організацій та їхнім галузевим спрямуванням;
- визначити місце і роль авіаційних організацій у вирішенні глобальних проблем сучасності.

Об'єктом дослідження є глобальні проблеми сучасності.

Предметом - діяльність міжнародних авіаційних організацій у протидії глобальним викликам сучасності.

Методами дослідження є контент-аналіз та системний метод при аналізі доповідей та резолюцій міжнародних організацій, порівняльний аналіз для встановлення впливу галузевості на ефективність у протидії глобальним загрозам. У ході дослідження міжнародного досвіду протидії глобальним проблемам було використано історичний метод. І, на додаток, для визначення показника ефективності діяльності авіаційних міжнародних організацій було використано метод Парето.

Практичні результати дослідження. Результати дипломної роботи апробовано під час виступів на наукових та науково-практичних конференціях міжнародного та всеукраїнського масштабу, в 12 осібних статтях та тезах, у виступі на конференції учасників-фіналістів IV Всеукраїнської конференції зі спеціальності 291 «Міжнародні відносини, суспільні комунікації та регіональні студії» (квітень, 2021 року).

Структура роботи: робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків та таблиць.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ПОНЯТТЯ ГЛОБАЛЬНИХ ВИКЛИКІВ

1.1 Суть та зміст поняття глобальних викликів

Сучасні глобальні проблеми – це певні суспільні явища та процеси в сучасному світі, що охоплюють усю планету та зачіпають усі сфери людського життя. По суті, вони є результатом діяльності людини, а їх наслідки можуть досягати глобальних масштабів [12].

Іншими словами, глобальні проблеми – це низка основних проблем, що стосуються всього людського роду, які неможливо вирішити в окремих країнах чи навіть географічних регіонах. Глобальні проблеми виникли у ХХ столітті у зв'язку зі значним збільшенням населення та швидкою інтенсифікацією виробничого процесу в індустріальному суспільстві [20].

У сучасному світі коли кількість небезпек для людства зростає, а питання їх невирішеності постає все більше та більше, доцільно розглянути поняття глобальних викликів, проблем, загроз та ризиків та їх співвідношення, для кращого розуміння природи кожного з них. На даному етапі перед людством постав ряд питань, що потребують негайного вирішення та які були породжені ще у минулому столітті.

Глобальні проблеми включають: запобігання термоядерній війні; зменшення швидкого зростання населення («вибух населення» у країнах, що розвиваються); запобігання катастрофічному забрудненню навколишнього середовища, особливо атмосфери та океану; забезпечення необхідними природними ресурсами для подальшого економічного розвитку, особливо невідновлюваних ресурсів; зменшити розрив у рівні життя між розвиненими та країнами, що розвиваються; усунути голод, бідність та неписьменність тощо.

Обсяг глобальних проблем не чітко визначений. Їх характеристика полягає в тому, що вони не можуть бути вирішені окремо, і їх вирішення багато в чому залежить від існування людини [74].

Глобальні проблеми спричинені величезним впливом людини на навколишній світ, а її економічна діяльність змінилася в масштабах порівняно із іншими природними геологічними процесами. Відповідно до песимістичних прогнозів, глобальні проблеми взагалі неможливо вирішити і найближчим часом вони призведуть до екологічних катастроф (Р. Хайльбронер) [74].

Оптимістичні передбачення полягають у вирішенні глобальних проблем, що стане природним результатом технічного прогресу (Г. Кан), або результатом усунення соціальних протиріч та побудови досконалого суспільства (марксизм-ленінізм) [74].

Ще одна позиція полягає в уповільненні або навіть нульовому зростанні економіки і населення земної кулі (Д. Медоуз та ін.) [74].

Глобальна проблема полягає в тому, що суперечливий процес глобалізації призводить до загострення існуючих проблем або появи нових проблем. «Виклик» є результатом нових факторів, що виникають у розвитку світу, порушують механізм відтворення суспільного життя, відносини між цивілізаціями та стабільність нормального функціонування міжнародних політичних та економічних відносин у рамках існуючого світового порядку [31].

Вони виникають внаслідок появи нових факторів розвитку світу, що порушують стабільну діяльність суспільно-політичних, економічних та міжцивілізаційних відносин в межах існуючого світового порядку.

Поняття «глобальні виклики», що з'явилося в середині ХХ століття завдяки роботам британського вченого, дослідника розвитку цивілізацій А.Тойнбі, стало надзвичайно актуальним на рубежі ХХ і ХХІ століть в очікуванні змін і майбутнього людства в новому тисячолітті [2].

Саме зростаючий вплив людини на навколишній світ та її господарська діяльність стали дійсно одним із ключових факторів загострення глобальних викликів для людства на даному етапі існування [20].

Тому, можна говорити про те, що глобальні виклики для людства породжують глобальні проблеми, і є наслідком нових факторів в світовому розвитку, порушуючи стабільність функціонування механізмів відтворення суспільного життя, міжцивілізаційних відносин, міжнародних політичних і економічних відносин в межах існуючого світового порядку нормальним чином. Тобто, вони вносять корективи у суспільно-політичні, економічні та міжцивілізаційні відносини в межах існуючого світового порядку [31].

Проте, в свою чергу поняття глобальних небезпек, загроз та ризиків мають тісний зв'язок із глобальними викликами. Їх, дослідники, часто виокремлюють для позначення різних явищ та процесів, дій та відносин як в природі, так і у суспільстві. Проте, необхідність пошуку відповіді на ці поняття об'єднує їх та, в першу чергу, визначає ступінь їхньої важливості [2].

У такому випадку можна побудувати певну ієрархічну систему, базуючись на співвідношенні об'єктивно-суб'єктивної природи загроз та ризиків із викликами. Тоді, виклики будемо розглядати як зміни і тенденції, обмеження, можливості, протиріччя, диспропорції в природі й соціумі, а саме сукупність обставин, що з'являються та розвиваються, але не обов'язково мають загрозливий характер, проте вимагають їх сприйняття та реагування [2].

Тоді етап крайнього загострення протиріч зумовлений викликами і пов'язаний із обумовленням конкретного джерела, наприклад, масштабна вимушена міграція, глибока соціальна нестабільність, високе структурне безробіття, прекарізація (нестійкість) зайнятості тощо, буде розглядатися як загроза [2].

Тому, в свою чергу, глобальні загрози слід виокремити як конкретні військово-політичні, економічні та інші загрози, що вимагають негайного

усунення. До прикладу такі загрози як тероризм, релігійний екстремізм, етнічна ворожнеча, неконтрольована міграція, незаконна торгівля зброєю й ін [2].

У свою чергу несприятливі явища (наприклад, природні та техногенні катастрофи), а також різні наслідки від діяльності суб'єкта будуть розглядатися як ризики.

З однієї сторони межа між поняттями виклику, загрози та ризику досить розмита, проте між ними існує істотна різниця у виборі рішення чи відповіді на ці явища. Це сприяє тому, що часто дуже важко визначити коли виклик переріс у загрозу та виокремити які ризики повинно прийняти на себе людство [2].

Варто поглянути на конкретний приклад аби зрозуміти як виклик може перерости у загрозу та ризики. Таким прикладом може послугувати міграційна криза в Європі, де зростання мобільності та міграції населення є одним із викликів глобалізації. В такому випадку неконтрольовані потоки незаконної міграції можуть створювати масові загрози. А тому країни, які приймають ці потоки беруть на себе низку ризиків, що пов'язані із перенесенням та виникнення осередків можливих терористичних атак. Звісно, що ситуація вимагає відповіді з багатьох сторін: соціальних, економічних, політичних тощо. Проте, і ресурси, і умови, в яких країни змушені реагувати, різні та залежать від збігу різних обставин [2].

Однак, в залежності від ступені впливу та пріоритетності, набір викликів, загроз та ризиків для країн різних регіонів може відрізнятися. До прикладу планетарна проблема нестачі води має різний ступінь гостроти та загрози для різних регіонів і країн. Різні прояви такої проблеми можуть стосуватися різних сфер: екологічної (опустелювання, зниження біорізноманіття тощо), економічної (обмеження господарської діяльності), соціальної (зниження якості життя), політичної (локальні конфлікти з приводу використання води, особливо транскордонних водотоків) [2].

Тому можна говорити, що потенційні небезпеки природного характеру в планетарному масштабі: зміна параметрів навколишнього середовища, генна деградація, вплив космічних об'єктів - є глобальними ризиками і загрозами для людини.

Виходячи з даних визначень, людству доведеться боротися саме з глобальними викликами, які стали наслідком вчасно не вирішених проблем та які включають в себе загрози із ризиками загальнопланетарного характеру [12].

Характерною рисою стану справ з глобальними проблемами є зростання їх числа, збільшення або прояв нових, зовсім недавно невідомих загроз. Серед порівняно нових проблем можуть бути названі: глобальна зміна клімату, пандемія Covid19 та епідемія СНІДу, виникнення нових штамів вірусів як Дельта та омікрон, виникнення викликів у повітрі таких як авіаційний тероризм та авіаційне піратство тощо [12].

Останнім часом в якості глобальної починає визнаватися вже згадана проблема техногенної безпеки в зв'язку із ростом небезпеки великих виробничих аварій на потенційно небезпечних об'єктах (атомних електростанціях, хімічних підприємствах, греблях та ін.). З огляду на її багатогранність вона може бути віднесена, до різних груп глобальних проблем (наприклад, до економічних або екологічних), або, навіть, може бути виділена в самостійну проблему. Перераховані глобальні проблеми демонструють найширший спектр загроз, які постали перед людством на рубежі століть та малюють тривожну картину [12].

Невирішеність цих проблем породжує небезпеку, що несуть серйозні загрози цивілізації, які можуть проявлятися в різних областях людської життєдіяльності, відповідних характеру проблем-попередниць. Для того аби вжити превентивні заходи щодо зниження потенційної небезпеки глобальних проблем, запобігання можливих надзвичайних ситуацій, зумовлених ними потрібно володіти знаннями природи цих загроз. Як приклади успішного вирішення глобальних проблем можна назвати гостру для 1960-1970 рр.

проблему «інформаційного вибуху», пом'якшену новими інформаційними технологіями, а також, в основному, вирішену проблему колишніх епідемій, які спустошували раніше країни і континенти [12].

У даний час основна частина глобальних проблем не знаходить своїх рішень. Насамперед, це пов'язано із природою та різкою обмеженістю земних ресурсів. Крім того, не вдається знайти остаточного розв'язання глобальних проблем через їхню колосальну складність, величезний масштаб і відсутність необхідних ресурсів і політичної волі в окремих країнах та у світової спільноти, в цілому, що зумовлені суперечністю між країнами і нерівноправністю між ними, рецидивами психології «соціального оптимізму». В результаті навіть цілком усвідомлені небезпечні тенденції виявляються запущеними, досягають критичного стану і розряджаються різного роду лихами, що формують надзвичайні ситуації того чи іншого масштабу [12].

Механізми виникнення таких надзвичайних ситуацій є відповідними до природи проблем і є суто специфічні для кожної з них. В цілому можна констатувати, що джерелами надзвичайних ситуацій є досить часто невирішені проблеми [12].

Людство постійно шукає виходи з глобальної кризи. Проте, є основний підхід, що схвалений світовим суспільством і виявляється у концепції сталого розвитку. Основна ідея такого підходу - це оптимальне самообмеження, справедливий рівноправний розподіл ресурсів, зупинка необмеженого зростання споживання, забезпечення екологічної безпеки. Однак, як будь-яку іншу ідею, реалізувати її в конкурентному світі досить важко [11].

Отже, для різних регіонів і країн світу реальні ризики і загрози можуть представляти різні виклики, що породжує необхідність класифікувати глобальні виклики в залежності від характеру і сфери виникнення і впливу. Однак ми вважаємо, що як би не класифікувалися глобальні виклики та поза залежно від

характеру і сфери впливу, практично всі вони тим чи іншим чином виявляються в рамках економіки [12].

Виходячи з цього, варто говорити про те, що в глобалізаційному світі виклики можуть сприйматися як чинник сприяння руху та розвитку суспільства та оточуючого середовища.

Відповідно до теорії А. Тойнбі, в основі якої вчений поклав ідею про те, що саме спонукає виклик до його зростання. Так, суспільство вирішуючи задачу, яка постала у вигляді виклику перед ним, переводить себе у більш високе і більш досконале, з погляду ускладнення структури, становище. Проте, в такому випадку, відсутність виклику означає відсутність стимулів до зростання та розвитку. Чим сильнішим є виклик, тим більш оригінальною має стати відповідь, і тим більше вона має бути спрямована на створення сталого механізму протидії [14].

А. Тойнбі також довів, що закон співвідношення виклику та стимулу взаємопов'язаний із законом компенсації, який обмежує дію першого. Автор вказав на те, що ознака подвійності притаманна соціально-природному середовищу, тому виклик, кинутий однією з цих сфер, може бути компенсований іншою сферою. Найбільш оптимальним, на думку А. Тойнбі, є виклик, який стимулює протилежну сторону на успішну відповідь; коли його інерційна сила сприяє руху: від перемоги – до боротьби, від спокою – до руху [14].

Нова якість глобалізації спричинена сучасними трансформаціями, виявляється в тому, що з форми тенденції глобалізація перетворюється на еволюційно-поетапний загальний структурований багаторівневий процес, який, маючи складну мотиваційну природу, позитивну та негативну сторони, виводить цивілізацію на більш високий рівень розвитку з системною інтернаціоналізацією умов і сфер людської життєдіяльності. За таких обставин виклики стають сильнішими, а відповіді на них не завжди дозволяють вчасно та в належному обсязі забезпечити компенсаторний ефект загрози, що насувається. Як наслідок,

в умовах глобалізації економіки зростають ризики й імовірність посилення загроз розвитку людства [14].

За висловом У. Бека, дослідника-суспільствознавця німецького походження, який займався дослідженнями у сфері глобалізації і теорії глобального суспільства, для нинішнього світу властива акумуляція ризиків, таких як ядерний, екологічний, фінансовий, військовий, терористичний, біохімічний, інформаційний. Оцінюючи ризик, що супроводжує розвиток суспільства у XXI ст. як постійний і повсюдний, науковець виділив три можливі реакції на нього: заперечення, апатія, трансформація [14].

У. Беку належить концепція «суспільства ризику». Автор розглядає виробництво багатства та виробництво ризиків як суперечливу єдність безперервного та перервного. З цього випливає наступне: у той час як в індустріальному суспільстві «логіка» виробництва багатства домінує над «логікою» виробництва ризику, в суспільстві ризику це співвідношення змінюється на протилежне. Ризики нової епохи неможливо локалізувати чи обмежити у способи, подібні до тих, що застосовувались до ризиків у XIX - у першій половині XX ст. через те, що в них присутня тенденція до глобалізації. Вона охоплює виробництво та відтворення, перетинає національні та державні кордони, а, тому і породжує наднаціональні та некласові глобальні загрози з їхньою своєрідною соціальною та політичною динамікою. Суспільство ризику, на думку автора, є суспільством, яке спричиняє катастрофи та автор стверджує, що існує загроза, що нормальним станом такого суспільства може стати надзвичайний стан [14].

Отже, за таких обставин можуть виникати істотні сумніви стосовно того, що виклик може бути усунений автоматично, який переріс у глобальну проблему та набув ознак ризику відповідного масштабу й наблизився до стану планетарної катастрофи. Можна говорити про те, що людство навряд чи може очікувати на те, що все владнається само собою. Ґрунтуючись на законах виклику / відповіді

та компенсації, які сформульовані А. Тойнбі, необхідно зазначити, що бажаний ефект – ефект упередження глобальної катастрофи – можливий лише за умов свідомої, соціально виваженої поведінки членів суспільства. Тобто має набути реалізації воля глобального актора (суспільства) до творення, а не до руйнації [14].

Про те, що глобальне суспільство ризику, якщо воно увійде у свою повну силу, дійсно, може виявити всі властиві йому негативні ознаки такі як делокалізація, некалькульованість і некомпенсованість, писав У. Бек. В такому контексті делокалізація означає, що причини та наслідки катастроф є принципово глобальними, а некалькульованість свідчить про те, що втрати суспільства внаслідок їх світового масштабу не піддаються виміру. Якщо говорити про некомпенсованість, то вона відображає той факт, що збитки, нанесені людиною природному середовищу (наприклад, наслідки аварій на атомних станціях, викиди в атмосферу, знешкодження водних ресурсів тощо), стають все більшими, а подібні випадки з'являються все частіше [14].

Людство не може забезпечити надійний контроль за наслідками своїх же рішень. Тому для усунення пагубної практики потрібно, щоб у соціумі затвердилася думка про необхідність забезпечення протидії катастрофам ще на стадії виникнення глобальних викликів. Вказуючи на соціальну та політичну сфери життя суспільства, У. Бек писав: «...якщо руйнація та лихо усвідомлюються як загроза, виникає бажання діяти. Передчуття грядущих катастроф у поточному періоді...породжує різноманітні турбулентності всередині національних та інтернаціональних інституцій, а також у повсякденному житті людей» [14].

Отже, чим швидше суспільство усвідомить існування загрози та вживатиме певних запобіжних заходів, тим раніше буде перерваний руйнівний ланцюг подій і процесів «глобальний виклик → глобальна проблема → глобальний ризик → глобальна криза → глобальна катастрофа» (Додаток А). У випадку

безперервного наростання сили суперечності взаємозв'язок і черговість етапів можуть призвести до загострення глобального протиріччя [14].

Отже, передумови виникнення глобального виклику починають формуватися поступово одночасно з початком настання відтворювального циклу глобальних суперечностей, але набувають виявлення на останній його стадії. Далі в межах стадії «конфлікту» глобальний виклик об'єктивується у формі певної глобальної проблеми, ця проблема набуває ознак імовірної небезпеки (тобто глобального ризику) і з наростанням негативних тенденцій відповідного змісту може перерости у кризу, а досягши певної точки неповернення – стати для суспільства глобальною катастрофою. За глобальної катастрофи людство очікує щонайменше тривалий регрес, пов'язаний з тим, що розвиток суспільства буде відкинутий до початку його історії [14].

1.2. Класифікація глобальних викликів

В сучасному світі існує велика кількість проблем, які потребують негайного вирішення. Проте, кожна з них буде мати різну ступінь важливості та пріоритетності для різних регіонів та держав. Тому визначити міру глобальності тієї чи іншої проблеми не просто. З цього питання, вчені виявили основні критерії класифікації глобальних проблем, що дають змогу надати їм першочергового значення.

Відповідно до цих критеріїв, до глобальних належать проблеми, які виникають у результаті об'єктивного розвитку суспільства, мають пла- нетарний, загальносвітовий характер, торкаються інтересів усіх народів і держав, загрожують усьому людству, потребують невідкладних рішень, вимагають зусиль усієї світової спільноти. Іноді до критеріїв глобальності відносить комплексність і складний внутрішній взаємозв'язок цих проблем, а також їх високий динамізм [34].

Саме сукупність безлічі чинників викликає глобальні проблеми, а їх стан у конкретних історичних умовах та географічних регіонах буде постійно змінюватися. В такому разі як самі глобальні проблеми, так і їх місце в системі пріоритетів світової спільноти і окремих держав, а разом з ними і сам зміст цих проблем теж постійно змінюються [34].

Однією з організацій, що займається дослідження глобальних викликів є ВЕФ. Щорічно ВЕФ організовує зустріч та готує доповідь, що стосується ключових глобальних викликів людства та їх значимості [34].

Згідно зі звітом ВЕФ Global Risks report 2020, зросли такі ризики, як економічна конфронтація, внутрішньополітична поляризація, екстремальні погодні явища (спека), знищення природних ресурсних екосистем, кібератаки на сферу інфраструктури [75].

У ТОП-5 довгострокових ризиків, які мали вирішальне значення в найближчі десять років, ризики клімату та екології посідають відразу 4 позиції. По суті, це говорить про те, що екологічні зміни мігрували з площини питань, які слід враховувати, до екзистенційних, від яких залежить сьогодення і майбутнє [75].

Проте, згідно з рейтингом основних загроз, складеним експертами ВЕФ на основі «ступеня впливу» на життя людей у 2021 році, другий рядок після інфекційних хвороб, зокрема Covid19 та його наслідки, займають проблеми, пов'язані зі зміною клімату. Далі йдуть ризики, пов'язані зі зброєю масового знищення, втратою біорізноманіття, кризою природних ресурсів, збитком для середовища проживання людини, кризою засобів існування, екстремальними погодними явищами, борговими проблемами і збоями в інфраструктурі інформаційних технологій [75].

У рейтингу, що враховує «ступінь ймовірності» загроз, перші три рядки займають екстремальна погода, провал акцій на захист клімату та збитки для довкілля людини. Інфекційні хвороби - на четвертому місці, втрата

біорізноманіття - на п'ятому, концентрація влади в сфері цифрових технологій - на шостому, цифрова нерівність - на сьомому. Замикають першу десятку загроз розрив міждержавних відносин, провал кібербезпеки і криза засобів існування [75].

Серед актуальних ризиків на найближчі два роки автори дослідження називають інфекційні хвороби, кризу засобів існування, цифрову нерівність і розчарування молоді та появу викликів в авіації, а саме авіаційний тероризм, авіаційне піратство та інші [75].

У середньостроковому плані - від трьох до п'яти років - особливе занепокоєння викликають біржові бульбашки, збої в інфраструктурі інформаційних технологій, нестабільність цін і боргова криза [75].

У довгостроковій перспективі головні тривоги пов'язані зі зброєю масового знищення, колапсом держав, втратою біорізноманіття та «ворожим технологічним прогресом» [75].

Варто наголосити на тому, що з кожним роком будуть виникати нові виклики та загрози, а існуючі будуть мати все більший і більший вплив на порядок у світі. Звісно, що такі проблеми є та будуть важливими не тільки для окремих регіонів, а й для всіх континентів, проте їх можна вирішити лише доклавши зусилля всіх країн та регіонів.

Проблема, яка останні десятиліття є однією з основних і яка потребує негайного врегулювання - це екологічна проблема. Цьому сприяли різні фактори, серед яких перевищення нашою цивілізацією господарської ємності біосфери. А саме теорія біотичної регуляції навколишнього середовища, яка передбачає природний механізм підтримки екологічної рівноваги, що повністю відповідає законам функціонування навколишнього середовища, у яких ставляться вимоги щодо обмежень на господарську діяльність та на розвиток у широкому розумінні, покладена в основу вивчення глобальних екологічних проблем [34].

Економічний аспект цієї проблеми проявляється у абсолютно новій проблемі – меж економічного зростання – концепція Римського клубу. Мається на увазі необхідність визнати, що час узгодити діяльність людини із законами природи, скоординувати господарську діяльність людини та природні біохімічні цикли, забезпечуючи цим рівновагу біосфери. На сьогодні серйозну роль у світлі екологічних проблем відіграє використання непоновлюваних ресурсів та забруднення навколишнього середовища, відповідальність за що, зараз повністю несуть розвинуті країни [34].

Нині все більше зростає небезпека руйнування природного середовища проживання людини. Забруднюються повітря і вода, змінюється клімат, знищуються ліси, зникає багато видів тварин і рослин. У сучасному світі щорічно токсичні відходи викидаються в атмосферу, ґрунт та воду, йде велика вирубка лісу, яка перевищує його приріст. Як наслідки цього – «озонові діри», отруйні річки і озера, «кислотні дощі», стихійні лиха.

З кожним роком посилюється небезпека виснаження та вичерпання доступних і відомих для використання природних ресурсів, таких як нафта, газ, залізна руда, руди міді, алмази, марганець, нікель, хром, сірка, алюміній, хром. Це, в свою чергу, змушує до освоєння бідніших родовищ, що розміщені у малодоступних районах.

Використання тваринних, мінеральних, рослинних та енергетичних ресурсів Світового океану є також однією з важливих проблем. Адже саме Світовий океан є постачальником кисню та виступає регулятором температури земної кулі. За останні роки значно активізувалась господарська діяльність у Світовому океані, а саме збільшився видобуток мінеральних ресурсів, що призвело до забруднення океанів; зросли обсяги морських перевезень; виловлювання риби та морепродуктів перевищує допустимі норми; збільшилось навантаження на узбережжя морів та океанів за рахунок великої кількості відпочиваючих [34].

Наступний ризик, що постійно зростає - ризик тероризму й екстремізму, глобалізація расового і релігійного фундаменталізму. Расові та релігійні загострення завжди були джерелом численних конфліктів і кривавих воєн – від епохи варварства до кінця XX ст. Але на межі XX-XXI ст. протиріччя нерідко набувають планетарного характеру [34].

Серед науковців існує думка про те, що найбільшим викликом світові є загроза зіткнення цивілізацій – християнства й ісламу. Тут варто згадати про представника цієї позиції С. Хантінгтона та його широко відому книгу «Зіткнення цивілізацій і перетворення світового порядку» (1996 р.), він пише: «Конфлікт XX століття між ліберальною демократією та марксизмом-ленінізмом являє собою не більш ніж скороминущий і протиприродний історичний феномен у порівнянні з постійними антагоністичними відносинами між ісламом і християнством» (Huntington, 1996). Автор пише про те, що із закінченням холодної війни та ідеологічної боротьби між комунізмом і капіталізмом, боротьба набуває форму геополітичної конкуренції, щоб зіштовхнути держави однієї цивілізації проти іншої. У цьому контексті, культури і релігії, поряд з етнічним націоналізмом, стають головними осями міжнародного політичного конфлікту. Через 20 років стан світових справ дає нам підстави вважати, що С. Хантінгтон не був далекий від істини. У Європі, на Близькому Сході, в Азії та Африці конкуруючі групи, релігійні терористичні осередки та інші радикальні недержавні суб'єкти не тільки кинули виклик існуючій політичній системі, але і територіальній цілісності держав [34].

Нині міжнародний постір безпеки знаходиться в постійному русі, кидаючи виклик соціальному, політичному й економічному прогресу, який був характерним для перших 25 років після закінчення Холодної війни. Проте, глибокі наслідки для порядку міжнародної безпеки матимуть прискорення технологічних інновацій, соціальна фрагментація і демографічні зрушення [28].

Геополітичний простір характеризується двома головними критеріями: вакуум, створений послабленням ролі держави та слабкими країнами, що відкриває простір для підйому збройних недержавних суб'єктів у сфері глобальної безпеки. Підйом озброєних недержавних суб'єктів демонструє відхід від традиційного Вестфальського уявлення про роль держави[34].

Також стратегічна конкуренція між сильними державами з конфліктуючими інтересами повертається та може перешкоджати ефективним діям у відповідь на глобальні виклики криз або проблем, які поступово загострюються. Саме фрагментація держав після закінчення Холодної війни була основною проблемою безпеки в той період [80].

Зараз відбувається зростання гібридних конфліктів, ситуацій, класичних та асиметричних загроз, що співіснують і доповнюють одна одну. Відмінності між зонами війни і зонами миру досить ромиті, а також нечіткі межі між законними арміями, нетрадиційними противниками і цивільними особами [34].

У сучасному світі між жителями однієї країни відбуваються найжорстокіші протистояння на релігійному, класовому або етнічному підґрунті. Багато країн витрачають значні кошти на розробку та виробництво зброї. Але такий стрімкий прогрес у військовій галузі спричиняє загрозу безпеці і поглиблює глобальні проблеми. Президент неурядової організації International Crisis Group Жан-Марі Геенно вважає, що нині миру та процвітанню загрожують військові конфлікти в Сирії та Іраку, Туреччині, Ємені, Великому Сахелю та басейні озера Чад, Демократичній Республіці Конго, Південному Судані, Афганістані, М'янмі, Україні, Мексиці [34].

В сучасному світі в боротьбу за багаті ресурсами території включились терористичні організації. Тероризм і екстремізм у будь-яких проявах все більше загрожують безпеці багатьох країн і їх громадян, несуть з собою величезні політичні, економічні і моральні втрати.

За останні десятиліття тероризм інтернаціоналізувався. Міжнародні і транснаціональні угруповання заявили про себе, посилилася взаємодія між алжирськими та європейськими, чеченськими й афганськими терористичними організаціями. Найбільш небезпечним це явище стає тоді, коли воно ініціюється, створюється і підтримується державними режимами диктаторського і сепаратистського типів (Kapiton, 2010) [34].

Наступна пролема, яку слід розглянути - це зростання потоків вимушених мігрантів. Сьогодні глобальні проблеми і ризики демонструють помітне зростання сприйняття ймовірності і впливу ризику великомасштабних вимушених міграцій. Сюди слід включити й примусову міграцію, викликану насильством і конфліктами, такими як конфлікти в Сирії та Іраку, та, навіть, причинам несприятливого навколишнього середовища або економічними факторами впливу. Такий ризик тісно взаємопов'язаний з іншими ризиками, як міждержавні конфлікти, зміна клімату та криза водозабезпечення тощо [34].

Така великомасштабна вимушена міграція пов'язана з цілою низкою ризиків соціальної та економічної нестабільності; з невизначеністю навколо наслідків Четвертої промислової революції. Глобальні потоки біженців досягли безпрецедентного рівня за останні часи історії. За даними ВЕФ 2016 у 2014 р. 59,5 млн. осіб були насильно переміщені в світі, в порівнянні з 40 млн. за часи Першої світової війни [34].

Слід зазначити, що більше половини цих біженців – це біженці з трьох конфліктних країн: Сирії, Афганістану і Сомалі. За даними ВЕФ 2016, останнім часом динаміка даних процесів прискорюється: протягом 2014 р. кількість людей, переміщених за день, становила 42 500, що у чотири рази більше, ніж у 2010 р. Хоча недавня криза вимушеної міграції більшою частиною торкнулася Європи, цей виклик носить глобальний характер і стосується постраждалих у більшості регіонів [34].

На разі гостро постала проблема збереження здоров'я людства, усунення масових епідемій, збільшення тривалості життя у працездатному стані. Країни Південно-Східної Азії, Африки, Латинської Америки, Карибського басейну, ті, кого сьогодні прийнято називати Периферією, знаходяться в цьому відношенні у вкрай несприятливій ситуації. Найтривожніше становище у цій сфері на африканському континенті. Африка сьогодні знаходиться на порозі глобальної демографічної катастрофи і власними зусиллями свої проблеми не вирішить [34].

Варто згадати спалахи інфекційних хвороб: Zika, Ебола, MERS, лихоманка Західного Нілу, холера, чума, що спалахували і поширювалися бідними країнами Африки, Азії, Латинської Америки, Близького Сходу, а зараз і Covid19, яка охопила всю планету та спричинила колосальні наслідки для всього світу. Пандемія вірусу Covid19, яка за два з половиною місяці практично поширилася на усі континенти і зачепила 80% країн світу й тримає весь світ у паніці та незнанні вже 2 роки [34].

Загострення продовольчої проблеми сягнуло планетарних масштабів. За останні 40-50 років сумарний приріст населення планети був таким саме, як за попередні 500 тис. років. За прогнозами експертів ООН, чисельність населення Землі до 2050 р. зросте до 9 млрд осіб. Значущість цієї проблеми впливає з того, що на базі досягнутих сьогодні ресурсів і технологій забезпечити всьому людству стандарт споживання і якість життя на сьогоднішньому рівні промислово розвинутих країн неможливо. Але проблема ця, зрозуміло, є не тільки і навіть не стільки технологічною, скільки соціально-економічною. І в неї є кілька сторін [34].

Наступною важливою проблемою є перенаселення планети та реалізація розумної демографічної політики. За даними Департаменту з економічних і соціальних питань ООН на 1 липня 2015 р. загальна чисельність населення світу становила 7,3 млрд людей, в 2020 р. цифра сягнула 7,753 млрд людей і за прогнозами відділу народонаселення ООН до 2030 р. Кількість населення у світі

зросте до 8,5 млрд, а нове століття розпочнеться з цифри 11,2 млрд людей (Додаток Б) [74]. Найбільший приріст населення зафіксований в Азії, Африці та Латинській Америці, проте народжуваність в цих регіонах значно випереджає темпи соціально-економічного розвитку [34].

Глобалізація бідності та нерівності постає проблемою перед всією міжнародною спільнотою. В оцінці цього явища у світовому співтоваристві існує значна розбіжність думок: від однозначно-негативних та критичних на адресу глобалізації до більш зважених. Розмаїтість оцінок виникає з різноманіття реальних процесів. Негативні наслідки глобалізації є досить видимими. Поляризація доходів спостерігається як усередині окремих країн, так і у планетарному масштабі. До прикладу, глобалізація економіки призводить до поляризації між високодинамічними системами (групами країн) і стагнуючими системами. Глобалізація ще не стала достатнім інструментом конвергенції доходів, її сучасні форми нерідко не вирівнюють, а поляризують доходи [34].

Також однією з найгостріших є проблема ліквідації відсталості, зростаючого розриву в рівнях розвитку розвинених країн та країн, що розвиваються. Сучасний світ має чіткий поділ на групу розвинених країн (країни Європи, Канада, Австралія, ПАР, Нова Зеландія, США, Японія, Ізраїль); групу країн, що розвиваються, які складають більшість; групу найменш розвинених країн (країни «третього світу»). Розрив у рівнях розвитку між цими групами країн з часом все збільшується. Причинами відсталості країн, що розвиваються, є: обтяжливість етнічних, релігійних, соціальних конфліктів, перенаселення, безробіття, неефективне використання природних ресурсів, низька продуктивність праці, загострення боргової кризи, низький рівень технічного прогресу, брак інвесторів [34].

Бідність та голод у сучасному світі характерні більш за все для країн, що розвиваються. Збільшення бідності в цих країнах являють серйозну небезпеку не тільки для національного, але і світового розвитку. На масштабність голоду перш

за все впливає неконтрольоване зростання населення в цих країнах. Частину провини за нинішню гостру продовольчу ситуацію в світі несуть колишні метрополії і транснаціональні корпорації. Погіршує ситуацію країн «третього світу» невідповідні позиції в рамках міжнародних економічних відносин [34].

Глобальна тенденція зростання безробіття та неповної зайнятості. За дослідженнями ВЕФ стурбованість бізнесу в половині з 140 країн спричиняють два глобальні економічні ризики: безробіття та неповна зайнятість; цінові шоки на енергоносії. Очікуване зростання кількості робочих місць зосереджено в професіях, для яких сьогоднішні працівники підготовлені неадекватно [34].

На онлайн-форумі ВЕФ 2021, експерти бачать декілька категорій загроз та основних викликів світовому розвитку в діапазоні найближчих 10 років: крихкість економіки, помножена на ризики боргових криз, сировинних шоків і цінової нестабільності; поглиблення соціальної роз'єднаності, нестача коштів для існування у багатьох людей, внаслідок втрати робочих місць; зростаюча нерівність в умовах нового «цифрового світу», як між державами, так і всередині окремих країн; епоха «втрачених можливостей» для нового покоління молоді; ризики нових пандемій і триваюче руйнування місця людського існування [21].

Отже, можна сказати, що не існує виключно природних або суто соціальних глобальних проблем, всі вони тісно переплетені між собою й охоплюють демографічну, політичну, екологічну, економічну та соціальну сфери людського існування. Дослідження ВЕФ глобальних ризиків в аспекті системності є дуже важливими. До цього системність глобальних ризиків (так само викликів, проблем і криз) в документах міжнародних організацій ніколи не розглядалась. Отже, це питання на рівень світової спільноти не виносилося. Згідно з прогнозом ВЕФ на 2021 р., суттєво значущими для світового суспільства стануть 13 світових трендів (Додаток В) та 35 видів ризику (Додаток Д).

1.3. Авіаційна галузь та глобальні виклики сучасності

З попереднього розділу нам стало відомо про глобальні виклики та загрози, що стосуються авіаційної сфери і такі проблеми виникають постійно в ході розвитку суспільств та технологій. Глобальні виклики для авіації можуть існувати самостійно або ж зачіпати інші сфери та мати значний вплив на авіаційну сферу.

Загрозу безпеці цивільної авіації та повітряного транспорту створюють акти незаконного втручання або спроби вчинення такої діяльності як: захоплення повітряного судна незаконним способом; знешкодження повітряного судна, що перебуває в експлуатації; захоплення заручників на борту повітряного судна або на аеродромі; насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу або служби; розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для злочинних цілей; використання повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, з метою заподіяння людині смерті, тяжких тілесних ушкоджень або серйозного збитку майну або навколишньому середовищу; повідомлення неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна в польоті і на землі, пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу або громадськості, в аеропорту або в розташуванні організації цивільної авіації [52].

Згідно з конференцією високого рівня з безпеки авіації, яка проходила в Монреалі у вересні 2012 р., було визначено загрози для авіації, які постійно виникають та визначено дії реагування на них. Загрози для безпеки авіації є глобальною проблемою і найголовніше, що вони не визначені та не обмежені кордонами держав. Для різних держав авіаційні виклики проявляться по-різному та залежать від місцевих факторів [64].

Починаючи з 2009 р., світові стали відомі інциденти, які показали різні методи терористичних атак у повітрі та стали надалі загрозою для всієї авіації. В цьому ж році організація Аль-Каїда на Аравійському півострові (АКАП) зробила спробу підірвати саморобний вибуховий пристрій, розміщений на тілі пасажира, на борту рейсу 253 авіакомпанії «Нортуест ерлайнз». У 2010 р. два саморобних вибухових пристрої (АКАП), були виявлені на різних міжнародних вантажних рейсах. Далі у 2011 р. на території московського міжнародного аеропорту група сепаратистів підірвала саморобний вибуховий пристрій, який був розміщений на тілі людини. Навіть ці кілька прикладів наочно показують диверсифікацію і зміну тактики і методів злочинних груп в залежності від ситуації [64].

Така тенденція до зростання випадків терористичних загроз в авіації зумовлений низкою передумов таких як наявність мінімального рівня ризику для злочинця та високий ступінь загрози життю пасажирів та екіпажу, шляхом захоплення та викрадення повітряних суден. Часто злочинці розцінюють захоплення та викрадення повітряного судна як один із найбільш результативних способів досягнення мети здійснення терористичного акту [41].

Ще однією із передумов здійснення терористичної атаки на цивільну авіацію є те, що викрадення повітряного судна потребує відносно мінімальних затрат сил і засобів, й зачасту здійснюється виконавцем одинаком або співучасником злочинної групи. Це також розцінюється злочинцями як найбільш дешевий та легкий спосіб привернення уваги, при чому покарання за злочин вона можуть відбувати або можуть отримати притулок від держави, яка приймає їхню втечу [41].

Важливим елементом здійснення такого злочину є те, що в разі терористичної катастрофи пасажири повітряного судна гинуть й в такому випадку особа терориста може залишитися анонімною. При викраденні судна виконавець розуміє, що літак має важливе значення для держави і вона не може

просто так поступитися, що і є метою терористичної операції, та такий злочин має дуже важкі наслідки для всього світу, незалежно від місця катастрофи [41].

Тому виконавці терористичних актів застосовують різну зброю таку, як бомби, гранати, вогнепальну зброю та інше, в якості примусу. Таким чином, вони усвідомлюють, що «ніщо не служить кращою демонстрацією рішучості, ніж вибуховий заряд в руках безрозсудного терориста». Й можна стверджувати, що фронт боротьби з тероризмом проходить через аеропорти, пункти контролю, пасажирські салони і пілотські кабіни повітряних суден [41].

Це свідчить також про те, що цивільна авіація на сьогодні дуже вразлива та піддатлива до терористичних атак. По перше, це пов'язано з тим, що по суті злочинець може приступити до порушення авіаційної безпеки, не перебуваючи навіть близько до об'єкту операції. По друге, сучасні терористичні угруповання мають у своєму розпорядженні значні найбільш сучасні засоби для нападу на повітряне судно [41].

Тому, останнім часом, сфера цивільної авіації стала більш піддаватися зловісним, найчастіше з летальним результатом, методам нападу терористичних груп. А викрадення повітряних суден та їх захоплення й знищення, нині, є однією з найбільш поширених та небезпечних форм терористів.

Проте, така діяльність злочинців, спрямована на цивільну авіацію, має динамічний характер та має на меті послідовні дії різної інтенсивності та вимагає застосування відповідних заходів їх протидії. Перші спроби збройного захоплення повітряного судна та його викрадення були здійсненні в 1931 р. в Перу. Але далі до 1967 року, такий вид незаконного втручання в системи цивільної авіації був зареєстрований лише у 65 випадках при спробах викрадення та захоплення літака. З 1967 по 1968 роки по всьому світу прокотилася хвиля захоплень та викрадень повітряних суден, диверсії, шантажу, й питання боротьби з повітряним тероризмом були висунути на перший план [41].

З 1970 по 1979 рр. сталася найбільша кількість актів незаконного втручання в системи цивільної авіації. За цей час було зареєстровано близько 700 випадків спроб захоплення та викрадення повітряних суден із втратами, що сягали 1100 загинутих осіб та 1000 поранених. За ці 10 років було визначено 10 000 загроз захоплення та диверсії повітряного транспорту [41].

Яскравим прикладом є здійснення терористичної атаки на борту літака американської компанії «Панама». В 1988 р. на борту повітряного судна стався вибух, який призвів до загибелі 259 пасажирів і членів екіпажу, а також 11 жителів населеного пункту Локербі, які постраждали під уламками літака. Підрих навіть будь-якого вибухового пристрою на борту літака, який знаходиться в польоті веде до авіаційної катастрофи із наслідками загибелі пасажирів та екіпажу й жителів населених пунктів, на які падають уламки літака [41].

Така велика частка спроб викрадення та захоплення повітряних суден, на початку періоду активізації терористичних атак на авіацію, була зумовлена тим, що низка держав не прийняли ніяких заходів по відношенню до осіб винних у викраденні повітряних суден на їхній території. В цілому слабка організація заходів по забезпеченню авіаційної безпеки, мінімальна оснащеність технічними засобами, недостатня кваліфікація персоналу служб авіаційної безпеки аеропортів та авіакомпаній також сприяють більшій можливості вчинення терористичних атак [41].

На сьогодні найбільш вразливими для загрози тероризму території зосереджені в аеропортах Європи та Близького Сходу. Тому, виникає нова проблема протидії застосуванню терористами вибухових пристроїв для цих країн. Сучасні вибухові пристрої вимагають багато зусиль для виявленні, особливо тоді, коли вони можуть бути заховані в електронних пристроях. В даний час немає єдиного та найбільш надійного способу визначення вибухового пристрою в багажу. Й у зв'язку з цим необхідно ретельно здійснювати огляд всього зареєстрованого багажу. Також, збільшується кількість випадків проносу

на борт повітряного судна зброї і боєприпасів, й разом з тим і зростає кількість випадків виявлення та вилучення великої кількості вогнепальної зброї в окремих пасажирів [41].

З кожним роком методи терористів стають все більш продуманими та відпрацьованими. Вони використовують електронні прилади, в якості впровадження вибухових речовин в авіаційні системи, що показує їхню цілеспрямованість та здатність загрожувати безпеці цивільної авіації.

Що ж до обставин, які сприяють захопленню повітряних суден, то слід виокремити наступні. Перше це можливі прорахунки в діяльності профільних служб аеропортів та авіакомпаній, що стали причинами 60-90% випадків терористичних актів на системи цивільної авіації. Друге про, що варто говорити це ймовірність проникнення злочинців в служби охорони аеропортів та на борт повітряного судна, чому послужили проступки співробітників або їх підкуп. Іншими обставинами при здійсненні терористичної діяльності виступають недостатній рівень підготовки членів груп огляду, які недостатньо орієнтуються на виявлення різних способів проносу заборонених предметів на борт повітряного транспорту, способів маскуванню таких предметів та речовин, виявлення підробки документів, їх підвищення, дописки, виправлення, заміни фотографій, підробка підписів тощо; відступ від затвердженої технології огляду пасажирів, ручної поклажі, багажу, вантажу, харчування на борту; порушення правил контролю з використанням спеціальних засобів для технічного огляду [41].

Все це сприяє й іншим видам актів незаконного втручання в системи діяльності цивільної авіації таких як погрози на адресу повітряного транспорту, несанкціоновані проникнення у повітряний транспорт, блокування систем авіації, нападу на землі із метою захоплення заручників для шантажу та інші інциденти, які пов'язані із безпекою авіації.

З 1980 по 1989 рр. кількість актів незаконного втручання в системи авіації збільшилося в 10 разів: 15 з яких - це спроби захоплення повітряних суден, 5 випадків їх викрадення та 263 випадки погроз на адресу цивільної авіації. У наступні роки, з 1990 по 1997 рр. їх кількість знову зростає в 5 разів та сягає позначки 1607 актів незаконного втручання в діяльність повітряного транспорту [41].

В ці роки характер злочинів стає все більш організованим та жорстоким. Адже з'являються нові прояви злочинів в авіації такі, як спроби диверсії, погроз та нападу на землі з метою заоплення заручників, несанкціоноване проникнення в системи цивільної авіації, блокування таких систем та інше.

У 1990 р. було зареєстроване найбільша в історії всієї авіації низка випадків викрадення літаків. Тоді було здійснено 32 акти захоплення та викрадення повітряних суден. Все розпочалося 9 червня 1990 р. з викрадення літака, що летів за рейсом Мінськ-Стокгольм. Далі 18 червня цього ж року було викрадено літак, який летів з Ізмаїла до Туреччини, одразу наступного дня це сталося з літаком, що летів з Риги до Гельсінкі. Зокрема, 30 червня була вчинена спроба захоплення літака, що вилетів зі Львова та на вимогу терориста змінив курс і приземлився в Стокгольмі [41].

Тут неможливо не згадати про події 11 вересня 2001 р. у США. 4 повітряних судна з пасажирами, авіаперевізників United Airlines і American Airlines, були захоплені терористами угруповання «Аль-Каїда» та направлені на будівлі вежі-близнюки Всесвітнього торгового центру в Нью-Йорку, Пентагон та Капітолій. Наслідки цієї терористичної атаки сягнули значних людських втрат: 2996 людей загинули та понад 6000 отримали поранення, й збитки для інфраструктури США склали 10 млрд доларів США. Теракт 2001 р. став причиною кризи в авіаційній та туристичній галузях, вніс зміни в структури безпеки США та держав всього світу, зокрема вдосконалення систем безпеки в аеропортах [53].

В квітні 2010 р. сталася авіакатастрофа польського «борту N1» - літака ТУ-154М. Під катастрофи загинули президент Польщі Лех Качинський, його дружина Марія, 18 польських парламентарів, 10 генералів та адміралів – усього 96 людей. Усі вони летіли на скорботні заходи з приводу 70-річчя розстрілу польських офіцерів у Катинському лісі. У Польщі не виключають, що причиною катастрофи став теракт з боку РФ [53].

В липні 2017 р. малайзійський літак Boeing 777-200ER був збитий російською ракетою зенітно-ракетного комплексу «Бук» поблизу міста Торез у Донецькій області. Загинули 298 людей, причому бойовики не одразу допустили експертів до уламків літака [53].

Далі можна говорити про проблему кібербезпеки в авіаційній сфері. Найбільш точно з приводу висловився у своєму інтерв'ю А. Нікітін, керівник відділу кібербезпеки Державного науково-дослідного інституту цивільної авіації Росії [54].

А. Нікітін зазначає, що «складно сказати, в який саме момент стала актуальна тематика забезпечення кібербезпеки в авіації. Вважаю, в останні 10-20 років» [54].

Перш за все, проблема кібербезпеки пов'язана із входженням ІТ-технологій майже у всі процеси авіаційної діяльності. Таке введення призвело до зростання кількості ризиків, пов'язаних із втручанням в роботу інформаційних систем. Також, відбулася активізація діяльності хакерських груп та збільшення кількості хакерських атак на інформаційні системи державної авіації та інформаційні системи держави в цілому, що породжує необхідність введення більш жорсткої політики в сфері світової безпеки авіації та транспорту. Та з іншої сторони варто замислитися над тим, що прийняття ефективних засобів запобігання таких загроз в певній мірі буде впливати на пошук нових та більш удосконалених інструментів для здійснення атак на авіаційні системи [54].

Авіаційна сфера тісно пов'язана із екологічною проблемою людства. Це і викиди шкідливих речовин в повітря, і дефіцит нафти, і посилення емісії парникових газів та загальне негативне навантаження на навколишнє середовище. А саме використання двигунів внутрішнього згорання (ДВЗ) - найпоширеніший енергоустановок в сучасній авіації, які через великі обсяги споживання палива і вироблюваних парникових газів вкрай негативно впливають на навколишнє середовище [29].

В своєму інтерв'ю Г. Пюмпель, голова експертної групи КАМ з науки, авіації і клімату, представник ВМО в Комітеті ІКАО з охорони навколишнього середовища від впливу авіації (САЄР) з 2000 року, пояснив потенційний вплив зміни клімату на польоти та зазначив, що такі грають важливу роль в підвищенні інтересу зацікавлених авіаційних організацій до пов'язаних з кліматом ризиків для авіатранспортного сектору. Г. Пюмпель дав уявлення про те, як можуть здійснюватися польоти в умовах змін атмосфери в найближчому майбутньому [63].

Значний вплив на авіацію мають глобальні проблеми, пов'язані із зміною клімату, загальним підвищенням температурного режиму, підвищення рівня моря, місцевими та глобальними природними катастрофами. Наприклад, навіть незначне підвищення температурних режимів буде мати значний вплив на злітні характеристики в високорозташованих аеропортах або аеропортах з короткими злітно-посадковими смугами, обмежуючи вантажопідйомність або споживання палива. На традиційний метод планування вильоту далеких авіарейсів на більш прохолодні вечірні та нічні години в деяких регіонах (аеропорти на Близькому Сході, в Центральній і Південній Америці, що розташовані високо) подальший вплив буде мати скорочення періоду нічної прохолоди, при якій часто спостерігається висока хмарність, частково обумовлена тим, що конденсаційні сліди літаків довго зберігаються і призведе до скорочення робочих годин, й внаслідок скорочення кількості рейсів даного аеропорту [63].

Також за умови підвищення температур збільшується рівень моря, внаслідок збільшення танення крижаних шапок і льодовиків і теплового розширенням океані. У регіонах з сильними мусонами тропічні циклони, підйом рівня моря і штормові нагони, пов'язані з більш інтенсивними поза тропічними циклонами, будуть становити загрозу для життєдіяльності аеропортів в прибережних районах. Дуже інтенсивні опади, пов'язані з циклонами, можуть погіршити ці чинники впливу в цих районах. Інтенсивні опади можуть призвести до повеней там, де дощовий стік безпосередньо стикається з зливовими хвилями, як, наприклад, екстремальні повені, що відбулися в М'янмі під час проходження тропічного циклону «Наргіс» 2008 р. [63].

Виявилось, що детальний аналіз явища Ель-Ніньйо, що являє собою характерні для екваторіальної зони Тихого океану протилежні екстремальні значення температури води й атмосферного тиску, що тривають близько шести місяців / Південне колювання (ЕНСО), тобто перепад атмосферного тиску між австралійським портом Дарвін і островом Таїті, що є тісно зв'язаний з феноменами Ель-Ніньйо і Ла-Нінья, тому під час Ель-Ніньйо тиск на Таїті буде високим, а в Дарвіні — низьким, виконаний на основі останнього покоління кліматичних моделей, підтримує висновки палеокліматических досліджень, які вказують на зростання інтенсивності Ель-Ніньйо. Цю тенденцію можна побачити на прикладі Ель-Ніньйо 2015/2016, коли високоамплітудні показники Ель-Ніньйо вплинули на багато регіонів світу, посилюючи екстремальні посухи і хвилі тепла. Всі ці екстремальні ситуації нададуть сильний негативний вплив на всі види транспорту, включаючи авіацію [63].

Наукові дослідження майбутнього впливу зміни клімату на авіацію зіштовхуються із проблемою, яка полягає в тому, що багато метеорологічних явищ зі значними впливами і наслідками пов'язані з просторовими і тимчасовими масштабами і значно поступаються за величиною тим масштабам, які реалізовані в сучасних прогностичних моделях. Це стосується метеорологічних явищ зі

значними впливами і наслідками, таких як конвекція (вид теплопередачі, здійснюваний шляхом перенесення теплоти потоками рідини або газу) і пов'язані з нею явища від низькорівневого зсуву вітру до граду і ударів блискавок, турбулентності при ясному небі (SAT(ТЯН)) і турбулентності орографічних гірських хвиль, а також турбулентності поблизу верхньої межі грози, обмерзання і низькорівневого зсуву вітру, поганої видимості і низької хмарності [63].

Ще одна область досліджень стосується зміни поведінки атмосферних струменевих течій у відповідь на зміну клімату. Таке явище на середніх широтах в кожній півкулі виникає і підтримується за рахунок різниці температур між холодними полярними районами і теплими тропіками. Кліматичні моделі, супутникові спостереження і фізична теорія припускають, що ця різниця температур схильна складним змінам. Вона зменшується на рівні землі через потепління полярних районів, але зростає на крейсерській висоті польоту через охолодження нижньої стратосфери. Один з можливих варіантів полягає в тому, що зміни в переважаючих характеристиках струменевих течій можуть змінювати оптимальні маршрути польотів, тривалість польотів і витрата палива. Інший можливий варіант полягає в тому, що збільшення зсуву в струменевих течіях на крейсерській висоті польоту може зменшити стійкість атмосфери і збільшити ймовірність появи SAT (ТЯН) [63].

Обледеніння літака традиційно вважається проблемою для цивільної авіації, і зокрема для місцевих авіаліній, літаки яких мають обмежену потужність двигунів і недосконалі проти заморожувальні пристрої [63].

Тенденція загального потепління і збільшення вологості на деяких широтах при більш активній динаміці потоку - все це вказує на підвищену ймовірність появи умов, сприятливих для зледеніння. Завдяки підвищених температур вони також призводять до поширення вгору верхньої межі шарів обмерзання [63].

Обледеніння на високих широтах викликано утворенням бурульок великої щільності при дуже низьких температурах (нижче -50°C) поблизу верхніх меж

конвективних хмар з вмістом льоду більше 5 грамів на 1 м³ повітря. Ймовірно, воно росте при більш інтенсивних купчасто-дощових хмарах і підвищеннях Тропопауза за рахунок підвищених температури і вологості тропічних повітряних мас. Виявляється, що найбільш економічні сучасні авіаційні двигуни (працюють на бідних сумішах) є більш чутливими до цих явищ в порівнянні зі старими, надійними, але споживають більше палива турбінами [63].

Можливе збільшення числа і інтенсивності піщаних і пилових бур, обумовлене більш тривалими засухами і, можливо, більш сильними вітрами на субтропічних широтах, зажадає ретельного аналізу впливу на безпеку і регулярність польотів. З'являються дані про те, що через перехід до більш економічних двигунів (зокрема, для того, щоб зменшити питому витрату палива) робочі температури в камерах згоряння найбільш сучасних двигунів перевищили 1600°C. При таких температурах силікати, що містяться в типових піщаних і курних бурях, будуть танути при всмоктуванні в двигун і, таким чином, так само, як і вулканічний попіл, будуть впливати на вимоги до робочих характеристик і технічного обслуговування [63].

Нині ж варто говорити значний вплив, що має проблема глобального характеру пандемії Covid19 на авіацію. За даними ООН, до пандемії по всій земній кулі щорічно відбувалося трохи менше 40 млн рейсів, на яких переміщалося майже 4,5 млрд пасажирів і 60 млн тонн вантажів. Крім того, авіаційна промисловість прямо і побічно створювала робочі місця і забезпечувала стабільну кар'єру для більш ніж 88 млн чоловіків і жінок з різних куточків планети, а її внесок у світовий ВВП становив понад 3,5 трлн дол. США. Про масштаб цього вкладу свідчить і той факт, що з 12 млн пасажирів, щодня піднімалися в небо до пандемії, істотно більше половини становили зарубіжні туристи [58].

За недавніми оцінками ІКАО, загальний спад пасажиропотоку в 2020 р. становить 60% відсотків, а втрати в галузі досягають майже пів трильйона

доларів. Станом на початок листопада 2020 р. понад половини міжнародних маршрутів, які перш за все обслуговувалися авіалініями і аеропортами, були скасовані [58].

Найімовірніше, в найближчому майбутньому ця тенденція збережеться, незважаючи на появу нових методів тестування і початку кампанії з вакцинації. Відновлення міжнародного повітряного сполучення до хоч скільки-небудь прийняттого рівня навряд чи варто очікувати раніше 2022 р., а повернення до темпів зростання, які спостерігалися до пандемії, займе ще кілька років [58].

Порушивши таким чином міжнародне повітряне сполучення, Covid19 відрізав постачальників від клієнтів, а туристів - від місць відпочинку, а також створив цілий ряд додаткових загроз для найбільш вразливих груп населення. Незважаючи на те що країнам, які не мають виходу до моря, і малим острівним державам державам довелося особливо важко, ґрунтовні, взаємопов'язані між собою згубні наслідки пандемії в сфері транспорту, в туристичній індустрії і в інших областях соціально-економічного розвитку відчуваються в даний час у всіх країнах планети. В результаті під загрозою втрати засобів до існування опинилися сотні мільйонів людей [58].

РОЗДІЛ 2. МІЖНАРОДНІ ОРГАНІЗАЦІЇ У ВИРОБЛЕННІ МЕХАНІЗМІВ ПРОТИДІЇ ГЛОБАЛЬНИМ ВИКЛИКАМ

2.1. Теоретико-методологічні засади поняття міжнародних організацій

Оскільки глобальні проблеми є викликами для всього людства та мають наслідки для всіх держав та народів світу, то вони мають бути центральним об'єктом міжнародної взаємодії між всіма акторами міжнародних відносин. Країни можуть на державному рівні вводити механізми протидії глобальним викликам, урядові та неурядові організації на локальному рівні можуть приймати безпекові заходи, а міжнародні організації, чия мета забезпечувати мирну та безпечну співпрацю на міжнародній арені, можуть протидіяти глобальним викликам для людства будь-якого типу на світовому рівні та закликати інших учасників міжнародної взаємодії для участі у їх розробці та впровадженні [45].

Нині міжнародні організації роблять усе можливе для захисту планети та всього людства від ймовірних наслідків загрози появи нових та ускладнення вже існуючих глобальних проблем людства. Міжнародними організаціями, ми називаємо організації, які створені відповідно міжнародного права для здійснення співпраці в політичній, економічній, науково-технічній, культурній та інших сферах, членами яких можуть бути представники двох та більше країн. Міжнародні організації поділяють на універсальні (ООН), глобальні СОТ, МВФ, Червоний хрест, Римський клуб, ОЕСР), регіональні (ЄС, ОБСЄ, НАФТА, АСЕАН, АТЕК, СНД), галузеві (ВЕФ, ІКАО, ІАТА). Міжнародні організації мають постійні органи управління з певною компетенцією та функціями. Вони підвищують рівень організованості та керованості своєю світовою спільнотою [36].

Міжнародні організації мають на меті об'єднати зусилля держав в певній сфері, наприклад, Організація з безпеки та співробітництва в Європі (ОБСЄ) - в політичній; Північноатлантичний альянс (НАТО) - у військовій; Європейський Союз (ЄС) - в економічній; Міжнародний валютний фонд - у валютно-фінансовій; Грінпіс - в екологічній; Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) - в авіаційній та інші [26].

Розвиток міжнародних організацій як суб'єктів міжнародних відносин відбувалося у два етапи. Перший етап - це етап формування перших міжнародних організацій. Першою міжнародною організацією, з сучасними ознаками стала, Комісія з питань навігації по річці Рейн в 1831 р., а в 1839 р. була створена Вища рада охорони здоров'я. Далі в 1863 р. була сформована перша неурядова міжнародна організація - Міжнародний комітет Червоного Хреста. В другій половині ХІХ ст. на міжнародній арені з'являються організації галузевого спрямування, пов'язані із політичними та економічними сферами [51].

Проте, лише на рубежі ХІХ - ХХ ст. міжнародні організації стають постійними суб'єктами міжнародного співтовариства. Тому, в 1909 році в Брюсселі виникає спеціальна організація для реєстру всіх міжнародних організацій - Союз міжнародних асоціацій.

Другий етап розвитку міжнародних відносин починається після Першої Світової війни - до початку війни на міжнародній арені налічувалося 212 організацій. Війна принесла світові жахливі події та катастрофічні наслідки та посилила інтерес суб'єктів міжнародних відносин до утворення каталізатора та регулятора мирного співіснування, а, також запобігання конфліктів та війн. В 1919 р. була створена міжнародна організація Ліга Націй, яка проіснувала до 1946 р. та мала на меті виконання наступних функцій: запобігання загрози початку війни; притримуватися повної згоди в міжнародних відносин; суворо дотримуватися норм міжнародного права; добросовісно дотримуватися всіх обумовлених домовленостей [51].

Третій етап починається після Другої світової війни, коли відбулася нова генерація міжнародних організацій та виникла потреба в універсальному багатосторонньому регулюванні міжнародних відносин. Тоді, у 1945 р. була створена Організація Об'єднаних Націй [51].

Ще одним поштовхом до необхідності створення міжнародних організацій є руйнування колоніальної системи та виникнення у 1960-х рр. нових країн третього світу, що розвиваються. Поява нових суб'єктів на міжнародній арені означає поява нових конфліктів та протиріч. Зіткнення інтересів потребує їхнього врегулювання та нормалізації стану в гарячих регіонах та у всьому світі. В результаті, до кінця ХХ ст. налічувалося 6000 міжнародних організацій, а включаючи їх структури більше 50 000 установ для регулювання міжнародних відносин та проблем, які виникають в міжнародному середовищі та несуть загрозу для всього людства [51].

Міжнародна організацію можна визначити як механізм багатосторонньої співпраці. Сам термін «міжнародна організація» вперше згадується в роботах шотландського ученого-юриста Дж. Лорімера в 1867 р. Далі поняття було назване у промові німецького публіциста К. Франца у 1880 році, де він говорив про федералізм та принципи міжнародних організацій. З цього часу термін широко набув популярності серед науковців. У 1882 р. Г. Єлінек досліджував феномен міжнародних організацій в контексті вивчення зв'язків між державами. А в 1908 р. вийшов трактат німецького вченого В. Шукінга під назвою «Організація світу», яку при перекладі на французьку мову назвали «Міжнародна організація». Далі в 1911 р. в США вийшов підручник під назвою «Міжнародні громадські об'єднання» автора П.С. Райнша [48].

Поняття «міжнародної організації» має різні визначення відповідно до певного напрямку дослідження міжнародних відносин. Так, наприклад, школа політичного реалізму, представниками якої є Г. Моргентау, Г. Кіссінджер, З. Бжезінський та інші, визначали міжнародні організації як систему колективної

безпеки, яка направлена на забезпечення мирного співіснування держав. Така позиція зумовлена тим, що представники цього напрямку твердили саме про баланс сил для забезпечення мирної взаємодії між державами, не про колективний механізм безпеки [48].

А у 1950 р. Англійський просесор Дж. Брайерл визначив міжнародну організацію як асоціацію держав, яка в своїй структурі містить загальні органи та засновується на договорі. Пізніше його колега Дж. Фітцморис дав визначення міжнародної організації як колектив держав, який має конституцію та загальні органи, є суб'єктом міжнародного права та базується на договорі [48].

Нині міжнародну організацію можна визначити як інструмент держав для забезпечення реалізації власних інтересів. Все частіше міжнародні організації ототожнюють із ареною для міжнародних подій, аніж із інструментом для здійснення державної політики. На такій арені держави-члени є зацікавленими сторонами з одного боку, та, з іншого боку, держав або об'єднуються або делегують свій суверенітет, а міжнародні організації набувають рис характерних для корпоративних сторін [48].

Отже, з огляду на таку різноманітність підходів до визначення поняття «міжнародна організація», її можна визначити як специфічну категорію міжнародних політичних інститутів, яка забезпечує багатосторонню співпрацю між державами та регулювання міжнародних відносин.

Міжнародні організації поділяють за різними критеріями такими, як коло учасників, порядок вступу до організації, характеру членства та компетенції.

За колом учасників міжнародні організації поділяють на універсальні (світові) та регіональні. Універсальні міжнародні організації передбачають можливість вступу для всіх держав, незалежно від їх розташування (Ліга Націй, ООН та інші). В свою чергу, регіональні міжнародні організації - це об'єднання держав, які розташовані в межах одного регіону (ЄС, Ліга арабських держав тощо) [51].

Відповідно до порядку вступу до організації, міжнародні організації поділяють на відкриті та закриті. Відкриті організації передбачають можливість вступу будь-якої держави без особливих обмежень на основі визнання її статуту (ВООЗ). Закриті міжнародні організації мають певні визначенні критерії вступу та передбачають отримання згоди від вже існуючих членів на приєднання нових (НАТО) [51].

Міжнародні організації поділяються на міждержавні та недержавні за характером членства. Типовими міждержавними міжнародними організаціями є СНГ, ООН, НАТО, ОБСЄ. До недержавних міжнародних організацій належать Червоний хрест, Грінпіс, Міжнародна амністія [51].

Також за характером компетенції виділяють міжнародні організації загальної та спеціальної компетенції. Міжнародні організації загальної компетенції охоплюють всі сфери міждержавних відносин: політичну, економічну, культурну та інші (ООН, СНГ). Міжнародні організації спеціальної компетенції регулюють діяльність в певній області співпраці таких як військово-політичний (НАТО), фінансовій (МВФ), культурно-просвітницькій (ЮНЕСКО) [51].

Проте, одна і та ж організація може належати до різних груп відповідно до її характеристик та діяльності. Наприклад, СНГ - це регіональна, міждержавна, відкрита міжнародна організація загальної компетенції; НАТО - універсальна, закрита, військово-політична, міждержавна міжнародна організація спеціальної компетенції.

Отже, міжнародна організація як суб'єкт міжнародних відносин, діє відповідно до міжнародного права, має набір певних критеріїв, що дозволяють віднести її до однієї з класифікацій, зазначених вище. Міжнародні організації виробляють певні механізми у врегулювання відносин між державами, протидії глобальним викликам для людства.

2.2. Інструменти вирішення глобальних проблем міжнародних організацій

Глобальні проблеми впливають на всі сфери діяльності, на економічні та соціальні процеси. Поява реальних загроз для людства породила потребу у пошуку механізмів протидії глобальним викликам та вирішення глобальних проблем, що несуть широкомасштабні та жахаючі наслідки для міжнародної спільноти.

Шляхи вирішення глобальних проблем мають бути підтримані всіма суб'єктами міжнародних відносин, які мають діяти разом та злагоджено. Їх поділяють на 3 групи згідно із класифікацією проблем та викликів. До першої групи відносять проблеми, що стосуються екології, економіки, соціуму. Задля протистояння таким викликам розрізняють наступні способи: спрямування на використання альтернативних видів енергії (сонячної, вітрової, океанічної, гідроенергії річок тощо); змінити підхід до використання невідновлюваних видів енергії; дотримання та розробка екологічних стандартів; розвиток власного сировинно-переробного виробництва; забезпечення раціонального використання лісових ресурсів; формування екологічного світогляду; розробка законодавства щодо охорони здоров'я; економне використання енергетичних та матеріальних ресурсів [27].

До другої групи відносять економічні проблеми та способи їх вирішення такі як демілітаризація економіки країн світу; конверсія військово-промислового комплексу; ядерне роззброєння; зменшення витрат на військове забезпечення тощо [27].

До третьої групи належать проблеми соціального характеру та їх вирішення способами ліквідації зубожіння; зменшення рівня голоду; подолання звороб, безробіття і неграмотності серед населення [27].

Вирішити глобальні проблеми та мінімізувати їх наслідки не можливо лише за умови діяльності однієї країни чи організації, а, лише, завдяки тісній співпраці всіх суб'єктів міжнародних відносин - держав, організацій тощо.

Важлива роль відводиться саме для міжнародних організацій у пошуку інструментів протидії загальнопланетарним загрозам. Зокрема, така роль належить універсальній міжнародній організації Організації Об'єднаних Націй (далі - ООН) та її спеціалізованим установам, яку було створено в 1945 році з метою підтримання міжнародної безпеки, забезпечення мирного співіснування та розвитку між співпраці між державами світу.

На сьогоднішній день ООН займається зміною світу до кращого та веде діяльність у 70 напрямках, зокрема це мир та безпека, навколишнє середовище та охорона здоров'я. Організація активно бореться з проблемою миру у світі, незастосування та погрози ядерною зброєю, веде активну боротьбу проти тероризму, пошуком рішень протидії глобальним проблемам людства таким, як проблема екологічного неблагополуччя, проблема зміни клімату, боротьба з міжнародною злочинністю, проблема доступу до питної води, гуманітарна допомога біженцям, боротьба з розповсюдженням епідемій тощо. Університет ООН, який являє собою унікальну міжнародну спільноту вчених та науковців, які зайняті дослідницькою роботою та розповсюдженням знань, що сприяють досягненню цілей ООН у сфері миру та прогресу на планеті, веде активну роботу з провідними науково-дослідними інститутами та установами світу з питань глобальної зміни клімату, сталого розвитку, інновацій та суспільства тощо [58].

Перша конференція ООН з питань навколишнього середовища була проведена в Стокгольмі 1972 р.. На конференції велика увага була приділена проблемам екологічного неблагополуччя, яка склалася на планеті, та заклику держав до конкретних кроків протидії цій проблемі [58].

В 1985 р. у Мехіко була проведена конференція з приводу прав жінок та покращення їхнього становища в світі. Інші конференції, де було розглянуто

глобальні проблеми людства були проведені в Тегерані 1968 р. з питань прав людини, в 1974 р. в Бухаресті було проведено першу конференцію з питань народонаселення, в Женеві 1979 р. було обговорено ряд питань, що стосувалися клімату. Під час цих конференцій експерти в профільних галузях, політики всього світу та активісти з різних країн обговорювали існуючі проблеми для людства та уникнення можливих наслідків, а, аткож, розповсюдження знань та інформації про них у суспільстві, що допомогло пробудити інтерес до вироблення механізмів протидії глобальних загроз для людства [58].

В документі «Повістка дня на XXI століття» затвердження на конференції в Ріо-де-Жанейро в 1992 р. з розвитку та навколишньому середовищу, йдеться про збереження та раціональне використання природних ресурсів, боротьба з бідністю, захист та покращення здоров'я людей та питання міжнародної співпраці [73].

Так, як основною задачею ООН є збереження миру та зміцнення міжнародної безпеки та роззброєння, то організація має на меті створення міжнародного клімату, сприятливого для вирішення глобальних проблем таких, як питання навколишнього середовища, охорона здоров'я, зміни клімату, демографічна, соціальна та інші, та затвердження відповідних програм, резолюцій, план дій, створення спеціалізованих установ та комітетів.

Однією з таких спеціалізованих організацій ООН є програма з довілля ЮНЕП, створенна 1972 р. та яка займається проблемами збереження середовища існування. В центрі уваги програми знаходиться питання охорони навколишнього середовища. ЮНЕП веде низку спільних робіт із міжнародними неурядовими організаціями такими, як Міжнародний союз природи і природних ресурсів, Науковий комітет навколишнього середовища Міжнародної наукової ради тощо [73].

При ООН також існує Комітет науки та техніки при Економічній та соціальній раді, діяльність якого спрямована підготовку всесвітнього плану дій

по застосуванню досягнень науки та техніки й на розробку єдиної науково-технічної політики.

Питаннями, що пов'язані із проблемою економічного відставання, проблемою продовольства та сільського господарства займається ільськогосподарська організація ООН - Продовольча та сільськогосподарська організація (ФАО), а, також Всесвітній продовольча програма ООН, Економічна та соціальна рада ООН та його регіональні комісії та інші [73].

У вирішенні енергетичної проблеми важливу роль відіграє Міжнародне агентство з атомної енергії ООН (МАГАТЕ), створене в 1957 р. та спрямоване на досягнення широкого використання атомної енергії в мирних цілях. Агенство, також, займається проблемами глобального розвитку та підготовкою прогнозів, що дають змогу уявити майбутнє енергетичної галузі та можливі наслідки прийняття рішень з розвиткового енергетичного порядку [73].

Однієї із постійних глобальних проблем людства залишається проблема війни та миру. Ключовий характер цієї проблеми в тому, що гонитва за озброєнням забирає ресурси, необхідні для вирішення інших глобальних проблем. За даними Стокгольмського міжнародного інституту дослідження проблем світу, у 2019 р. Витрати людства на оборону збільшилися на 7,2 % порівняно з 2010 р. і склада 1917 мільярдів доларів США [73].

На Генеральній Асамблеї ООН - її найвищому форумі - регулярно розглядаються питання роззброєння, регіональних конфліктів та інші аспекти проблеми війни та миру. А основна відповідальність за підтримання безпеки та миру лежить на Раді Безпеки ООН (основному політичному органі ООН) [73].

Також в рамках своєї діяльності ООН веде активну боротьбу з тероризмом у всіх його проявах. В рамках системи ООН розроблено 16 універсальних угод, які спрямовані проти міжнародного тероризму та які стосуються окремих його видів. З приводу цього питання, держави-члени організації розширюють координацію антитерористичної діяльності та продовжують роботу над

встановленням юридичних норм. Значну роль у боротьбі з тероризмом відіграє Рада Безпеки, приймаючи відповідні резолюції та створюючи відповідні допоміжні органи. Таким чином, в 2001 р. Рада Безпеки ООН прийняла Резолюцію 1368, відповідно до якої «недвозначно засуджує найжорстокішим способом жахливі теракти» в Нью-Йорку, Вашингтоні та Пенсільванії і закликає «всі держави терміново працювати разом над тим, щоб передати до суду виконавців, організаторів та спонсорів» цих терористичних атак [73].

Цього ж року було прийнято Резолюцію 1373, в якій зазначається про комплекс заходів боротьби з тероризмом, особливо з приводу припинення надання фінансової підтримки терористичній діяльності, та відповідно до якої державами були прийняті міри проти терористів в рамках дво- та багатосторонніх механізмів та угод [67].

Далі був сформований Комітет Ради Безпеки ООН з боротьби з тероризмом (Антитерористичний комітет (АТК), підкріплений Резолюцією 1373. Комітет діє як координуючий механізм, механізм моніторингу, стимулятора та каталізатора для більш активних дій держав-членів ООН в боротьбі з тероризмом [68].

Ряд таких Резолюцій були прийняті в період з 2001 по 2019 рр. Остання Резолюція 2462, затверджена на 8496-му засіданні Ради Безпеки ООН в 2019 р. В документі йдеться про головну відповідальність всіх держав-членів за протидію терористичним атакам, питання припинення збору фінансових засобів у всіх його формах для здійснення терористичних актів, впровадження необхідних заходів щодо відслідковування фінансових операцій націлених на підкріплення діяльності терористичних угруповань тощо [68].

Таким чином, ми бачимо, що ООН займає лідерські позиції серед міжнародних організацій у боротьбі проти глобальних викликів людства. ООН за допомогою створення та координації спеціальних установ для розробки механізмів протидії проблем, може охопити всі галузі та виробити єдині та ефективні інструменти протистояння їм [73].

Великий внесок у вирішення глобальних проблем у сфері охорони здоров'я безпосередньо робить відкрита, універсальна міжнародна організація ВООЗ - Всесвітня організація охорони здоров'я, яка з'явилася у 1948 р. та налічує 191 державу-члена з усього світу. Організація спрямована на досягнення глобальної мети - досягнення всіма народами вищого рівня здоров'я та діє у напрямках боротьби з інфекційними хворобами та пандеміями, розробляє карантинні та санітарні правила, вирішує проблеми соціального характеру, координує розробку нормативів якості виробничого середовища.

За сприяння ВООЗ були прийняті «Глобальна стратегія досягнення здоров'я для всіх» у 1981 р. на 34-тій сесії Всесвітньої асамблеї та «Декларація тисячоліття» 2000 р. щодо забезпечення механізмів боротьби проти глобальної проблеми дитячої смертності, боротьби із СНІДом та сприяння доступності ліків. Організація активно веде діяльність у здійсненні стратегічних оздоровчих програм глобального значення, та бореться з голодом в африканських країнах, поширенням холери, допомога біженцям та жертвам надзвичайних ситуацій, ліквідація малярії, боротьба із поширенням ВІЛ-інфекцій та туберкульозу, імунопрофілактика поліомієліту та дитячих інфекцій, а, останні роки, боротьба з поширення Covid19 та його штамів.

Щороку ВООЗ організовує захід на день здоров'я, на якому оголошує нову глобальну проблему світової охорони здоров'я. Наприклад, в різні роки цей день був присвячений проблемі зміни клімату та їхнього впливу на здоров'я людей, проблемі материнства, мейнстріму здорового способу життя тощо. В 2010 р. увага була приділена проблемі урбанізації; в 2011 р. - повноцінне здорове життя для літніх людей; 2015 р. - безпека харчових продуктів; у 2016 р. говорили про діабет; 2017 р. - про депресію; 2019 р. день був присвячений темі доступності медичної допомоги всім і всюди [80]; 2020 р. оголосили Міжнародним роком працівників сестринських та акушерських служб та говорили про життєво

важливу роль медичних сестер та акушерок [80]; 2021 р. говорили про загальне охоплення послугами охорони здоров'я всюди [101].

ВООЗ та ООН спільно працюють над протидією глобальній проблемі сьогодення, яка має наслідки для всіх сфер діяльності людства - Covid19, та намітили подальші кроки для досягнення глобальних цілей в сфері вакцинації проти Covid19. 7 жовтня 2021 р. ВООЗ представила стратегію забезпечення глобальної вакцинації проти Covid19 до середини 2022 р.. Виконання даної стратегії забезпечить подолання пандемії Covid19, яка сьогодні стала двовекторною: люди бідних регіонів більш підлягають захворюванню, тоді як з країни багатших регіонів мають більше забезпечення засобами безпеки від Covid19. Відповідно до стратегії, ВООЗ запевняють, що до кінця року буде вакциновано 40% населення в кожній країні та 70% - до середини 2022 р. Генеральний секретар ООН А. Гутерриш стверджує, що в стратегії представлений надійний та прорахований шлях координованого подолання пандемії Covid19 [22].

У вирішенні екологічних проблем важливу роль відіграє недержавна міжнародна організація спеціальної компетенції - Грінпіс, заснована 1971 р. Мета організації полягає у розв'язанні глобальних екологічних проблем. Організація займає активну позицію щодо протидії глобальним викликам та ліквідації їх наслідків. Наприклад, у 1970-ті рр. вона провела кампанії проти комерційного полювання на китів, 1985 р. провела евакуацію жителів тихоокеанського атола Ронгелап, жителі якого постраждали від зараження після вибуху атомної бомби на американському полігоні [62].

У 1990-ті рр. організація звертала активну увагу на проблеми забруднення повітря та руйнування озонового шару вуглеводними речовинами певних груп та розробили технологію Greenfreeze для виробництва екологічно безпечних холодильників. Грінпіс виступає за перехід до відновлюваної енергетики, проте не вимагає негайної відмови від видобутку нафти та використання палива [62].

Сьогодні Грінпіс визначає основні цілі діяльності такі, як захист біорізноманіття у всіх його формах; запобігання забруднення та зловживання океаном, землею, повітрям та прісною водою; усунення ядерної загрози; сприяння миру, глобальному роззброєнню та ненасилля [62].

На даний час Грінпіс переймається проблемою пластикового забруднення водойм та випустили план, за яким супермаркети можуть зменшити використання пластику вдвічі до 2025 р. [90]; проблемою зміни клімату й пропонують перейти на використання альтернативної енергії, зупинка вирубки лісів, створення океанських заповідників для збереження морських видів; та виробили петицію щодо прийняття певних заходів у зв'язку із зміною клімату, яка адресована Б. Джонсону так, як Великобританія є приймаючою стороною двох глобальних самітів цього року [89]; проблемою авіаперельотів так, як повітряні судна забруднюють повітря виділяючи вуглекисний газ та інші парникові гази, що сприяють зміні клімату.

Отже, Грінпіс організація, що займається вирішенням екологічних проблем людства. Організація пропагує перехід на використання сонячної та вітрової енергій, створення океанічних заповідників та відмову від пластику, зробити поїздки потягом дешевшими замість розширення аеропортів та збільшення злітних смуг там, щоб обмежити наслідки зміни клімату, адже організація стверджує, що на зміну клімату у Великій Британії авіаперельоти впливають на 15% [74].

Всесвітній економічний форум (ВЕФ) - міжнародна неурядова організація, яка була заснована 1971 р. як некомерційний фонд. У форумі беруть участь провідні світові політичні, культурні, ділові лідери з метою формування глобальних, регіональних та галузевих програм [95].

Вже протягом 50 років Форум приваблює глобальних партнерів для досягнення цілей - розробки проектів та економічних рішень, які спрямовані на покращення світу. ВЕФ веде активну діяльність у галузі передового виробництва,

штучного інтелекту, сільського господарства, авіації та туризму, соціальних інновацій, зміни клімату тощо [95].

Щорічно у Давосі проходить міжнародний форум під егідою ВЕФ. На зустрічі збираються світові лідери, бізнесмени, інтелектуали та журналісти для того, щоб обговорити актуальні проблемні питання, які наразі стоять перед світом [21].

У 2021 р. через пандемію форум було проведено в онлайн-режимі та було відзначено його 50-ти річчя. А наступний фізичний форум планується на січень 2022 р. в надії, що світові вдасться вийти від таких суворих обмежень, які спричинила глобальна пандемія Covid19. На цій зустрічі в основному обговорювалося питання пандемії Covid19 та її економічних та соціальних наслідків. Під час проведення форуму Всесвітня організація охорони здоров'я заявила, що подолати повністю коронавірус Covid19 буде неможливо навіть за умови повної вакцинації населення планети. А Міжнародна організація праці при ООН зазначила, що за час пандемії втрата робочих місць сягнула значення 225 млн. , що стало більшим навіть ніж у часи Великої депресії 1930-х рр. [21].

Минулого року основною темою форуму стали екологія, економіка, бізнес та технології. В результаті зустрічі було прийнято Давоський маніфест-2020, в якому порушуються основні питання бізнесу сьогодення та питання капіталізму [21].

ВЕФ опубліковує регулярні звіти, в яких описують основні проблемні питання XXI ст. Лише у 2021 р. було опубліковано 61 таких доповідей. Доповідь «Чисті міста з нульовим вмістом вуглеводню: комплексний підхід» має на мені донести принцип глобального підходу комплексного енергетичного підходу, що дасть змогу вирішити поточні проблеми з кліматом, економічною кризою, кризи в сфері охорони здоров'я та соціальній сфері [96]. У Звіті про глобальні ризики за 2021 р. представлено аналіз основних ризиків, що пов'язані із перемними

стадіями суспільства та зростанням числа поточних викликів для всіх галузей суспільства [97].

Доповідь «Принципи посилення глобального співробітництва» демонструє принцип об'єднання зусиль всіх груп бізнесу та громадянського суспільства для досягнення сталого та справедливого оновлення світової системи [95]. В доповіді «Шлях до кібер стійкої авіаційної промисловості» йдеться про формування загальної практики та заохочення до колективних ініціатив підвищення кібер стійкості в авіаційній екосистемі [99]. Інші доповіді стосуються гендерної нерівності, циркулярної економіки в Африці, ефективного переходу до енергетичного підходу, пандемії Covid19 та вакцинації, нерухомості, технологій тощо, в яких зазначено механізми впровадження ефективних інструментів покращення тієї чи іншої сфери [100].

Ще однією міжнародною неурядовою універсальною організацією є Римський клуб, який є й аналітичним центром аналізу та розробки перспектив розвитку світової спільноти. Римський клуб був створений в 1968 р. для спільного вирішення актуальних проблем, що постали перед світом сьогодні. Клуб об'єднує вчених, громадських діячів, лідерів думок, політиків з більше ніж 30 країн світу. Клуб турбується про майбутнє людства і шукає різні шляхи стабілізації та процвітання для світу [85].

Стратегія Римського клубу полягає у «реалізацію через вплив», яка знаходить віддзеркалення в ініціативах та доповідях членів клубу. Діяльність учасників Римського клубу спрямована на покращення інтелектуального лідерства серед поколінь, на забезпечення простору для обговорення складних ситуацій та конфліктів, на просування культури глибокого мислення та ідейного мислення клубу, на розвиток партнерських відносин між усіма суб'єктами міжнародного співтовариства [85].

Серед досягнень Клубу десятки доповідей та реальних механізмів для протидії глобальним проблемам та їх наслідкам. Ще з 1965 р. Печеї А. та Кінг А.

були стурбовані не змогою урядів вирішити поточні проблеми і створили групу для обговорення можливих рішень. Згодом, в 1968 р. Відбулася зустріч 36 європейських економістів та вчених й створена організація під назвою Римський клуб, що по цей день діє на основі глобальної перспективи, довгострокової концепції та концепції «проблеми» [85].

В 1972 р. клуб випустив доповідь «Межі росту», в якій йдеться про виклик домінуючій парадигмі економічного зростання без урахування можливих наслідків для екології. Після якого клуб почав використовувати комп'ютерну модель World3 для вивчення складних ситуацій. В 1974 р. була проведена зустріч під назвою «Проблеми північ-південь», під час якої було опубліковано «Зальцбурзьку заяву» та визначено нафтяну кризу як частину одного комплексу глобальних проблем для людства [85].

В 1986 р. виходить заява «Римський клуб - підтвердження місії», в якій члени клубу визначили основні потенційні сфери уваги такі, як управління, мир та роззброєння, зростання чисельності населення, людські ресурси та оцінка наслідків досягнень науки [85].

В 1999 р. Римський клуб взяв участь у ЕКСПО-2000 та відповідальність за глобальний діалог на тему «Beyond 2000 року - яке суспільство ми хочемо?» [85].

2004 р. вийшла доповідь «Межі зростання: 30-ти літнє оновлення» Медоуза Д., в якій автор відзначає відсутність дій після попереджень в першій доповіді «Межі росту» в 1972 р. Також вчений звертає увагу на те, що людство продовжує виходити за межі біосфери і, таким чином, негативних наслідків буде ще більше. В цьому ж році була опублікована доповідь «Межі приватизації» Вайцеккера Е. В доповіді було розглянуто більше 50 наукових досліджень з приводу приватизації у всьому світі та висунуто рекомендації по балансу, владі та відповідальності державного та приватного секторів, й, показав все більш важливу роль громадянського суспільства [85].

В 2017 р. виходить доповідь «Давай! Капіталізм, короткочастність, населення і руйнування планети» від авторів Вайцзеккера Е. та Вейкмана А. У доповіді йдеться про перебудову взаємодії між державами, підприємствами, фінансовими системами тощо [85].

В 2019 р. Клуб розробив нову робочу програму та створив 5 центрів впливу по таких темах як надзвичайна ситуація по зміні клімату, рекультивация та переосмислення економіки та фінансів, поява нових цивілізацій та молодіжне лідерство. Цього ж року був запущений «Планетарний план дій в надзвичайних ситуаціях» в рамках Саміту ООН з кліматичних змін в Нью-Йорку. План передбачає набір ключових ричагів для вирішення міжсекторальних проблем, які пов'язані із зміною клімату, втратою біорізноманіття, здоров'я та благополуччя. В плані представлене бачення трансформації та регенерації, дорожня карта для урядів, яка має на меті запуснути в рух механізм розвитку нашої планети, що спрямований на користь для всіх живих організмів планети [85].

Сьогодні Римський Клуб продовжує знаходитися на передовій складних та спірних глобальних проблем з їх катастрофічними наслідками для людства. Клуб на даний час рухається по новій траєкторії з новою місією та організаційною структурою, та опублікував уже понад 45 доповідей з виробленими робочими механізмами протидії глобальним викликам та ліквідації їх наслідків. Вони продовжують кидати виклик встановленим парадигмам та виступати за політику, яка може практично реагувати на багато надзвичайних ситуацій, з якими сьогодні стикається суспільство та планета. Клуб залишається вірним своєму історичному наміру, й, намагається закласти основи для довгострокових системних змін у глобальних соціальних, екологічних та економічних системах [85].

Отже, міжнародні універсальні та регіональні організації відіграють ключову роль у розробці механізмів подолання та попередження глобальних викликів та їх наслідків. Такі провідні організації як ООН та її спеціалізовані установи, ВЕФ, ВООЗ, Грінпіс, Римський клуб спрямовують свою діяльність на

дослідження та протидію глобальним проблемам, що постали перед людством сьогодні. Це прийняття законодавчих документів, резолюцій, опублікування доповідей та розробок з метою забезпечення мирного співіснування світового співтовариства.

2.3. Механізми протидії глобальним викликам міжнародних регіональних та універсальних організацій авіаційного спрямування

Світова спільнота стурбована зростанням чисельності глобальних викликів, що поширюються на всі сфери діяльності та мають наслідки загальнопланетарного масштабу. Авіаційна сфера як ніяка інша вразлива до таких проблем, які породжують нові всередині галузі. Для забезпечення нормального та стабільного функціонування авіаційної галузі існують міжнародні авіаційні організації. Вони відіграють важливу роль у створенні та розвитку міжнародного повітряного права. Таких організацій у світі налічується чи мало кількість, основними серед яких є ІКАО, ІАТА, ЕКАК, Євроконтроль, АФКАК, АСЕКНА, ЛАКАК, КОКЕСНА, МАК, Міждержавний авіаційний комітет, КАКАС тощо.

Велику роль для забезпечення безпечних польотів цивільної авіації відіграє ІКАО - Міжнародна організація цивільної авіації, заснована в 1947 р. та є спеціальною установою ООН. Організація діє з метою розробки принципів та технологій міжнародного повітряного сполучення; заохочення розвитку та планування міжнародних авіаперевезень; забезпечення безпечного та впорядкованого зростання міжнародної цивільної авіації; задоволення потреб населення у безпечних, регулярних, ефективних та економічних авіаперевезеннях; повага до прав членів ІКАО та надання кожному з них можливості мати власні міжнародні авіатранспортні компанії; недискримінація держав-членів ІКАО; підвищення безпеки польотів на міжнародних авіалініях;

заохочення будівництва та експлуатації цивільних літаків; створення авіакомпаній, аеропортів та аеронавігаційного обладнання; запобігання непотрібним витратам внаслідок надмірної конкуренції [46].

У 2012 році конференція високого рівня з авіаційної безпеки у Монреалі визначила загрози авіаційній безпеці як глобальну проблему без певних та обмежених кордонів. Ця конференція проходила за підтримки Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), створеної в 1947 році та ініційованої конвенцією Чикаго 1944 року про цивільну авіацію. ІКАО – спеціалізоване агентство ООН, яке координує та організовує міжнародне співробітництво між державами з усіх питань цивільної авіації [36].

Конференція вжила низку заходів щодо боротьби з авіаційним тероризмом та проблемами авіації в цілому. Серед них було заявлено, що всі держави повинні брати участь у реалізації заходів авіаційної безпеки шляхом створення законодавства, комісій та інститутів безпеки цивільної авіації, і що держави повинні мати деяку гнучкість, щоб гарантувати, що у разі терористичного нападу з цивільної авіації, змогли адаптуватися і відреагувати заздалегідь, застосувавши запобіжні заходи [64].

У 2016 році на 39-й сесії Асамблеї ІКАО було порушено питання про кібербезпеку в авіаційній галузі. Тоді ж було прийнято Резолюцію А39-19, в якій прописано низку заходів щодо боротьби з кібератаками в авіаційній сфері. Серед таких моментів слід виділити заклик держав виявляти загрози та фактори ризику відповідно до виникнення можливих кіберзлочинів у системах цивільної авіації; виділити обов'язки національної влади та зацікавлених сторін; використовувати існуючий гнучкий підхід до захисту критично важливих систем цивільної авіації; розробити необхідну політику та виділити ресурси для забезпечення дотримання важливих критеріїв систем цивільної авіації, викладених у резолюції; та співпрацювати у розробці програми кібербезпеки ІКАО відповідно до єдиного комплексного та функціонального підходу, який включає галузі аеронавігації,

зв'язку, спостереження, експлуатації повітряних суден, льотної придатності та інших відповідних дисциплін [38].

В подальшому на цю тему було проведено багато заходів. У 2017 році в Дубаї був проведений кібер-самміт, згідно з яким була прийнята «Дубайская декларация», яка забезпечує прихильність і єдиний сектор повітряного транспорту в забезпеченні ефективної кібер стійкості. А в жовтні 2018 року в Монреалі пройшла Тринадцята аеронавігаційна конференція, в повідомленні дня, який був включений в відділ кібер стійкості. За підсумками конференції було опубліковано 14 документів з кібербезпеки, які виражені в резолюції [54].

Наступним кроком у протидії глобальним викликам цивільної авіації стала 40-та сесія зустрічі ІКАО 2019 року, результатом якої стало ухвалення Резолюції А 40-10 щодо вирішення питань кібербезпеки у цивільній авіації. У документі йдеться про необхідність реалізації стратегії кібербезпеки; визначати можливі наслідки кібератак на системи цивільної авіації; створити механізми партнерства в галузі цивільної авіації на національному та міжнародному рівнях для систематичного обміну інформацією про кіберзагрози, їх наслідки, можливі заходи безпеки тощо [39].

Крім того, Резолюція А 40-11, ухвалена на 40-й сесії ІКАО 2019, передбачає такі важливі кроки щодо забезпечення безпеки цивільної авіації. Згідно з документом, слід розглянути можливість використання дистанційно пілотованих авіаційних систем для інших цілей та розробити необхідні заходи для запобігання їх використанню шляхом незаконного втручання в роботу авіаційних систем та розширення використання систем інформації та реєстрації пасажирів, що надаються авіакомпаніями для підвищення безпеки та зниження ризиків та загроз для повітряного транспорту [39].

На 40-й сесії Асамблеї ІКАО він підтвердив важливість та невідкладність захисту критично важливих систем інфраструктури цивільної авіації та даних від кібератак, а також глобальну прихильність ІКАО, її держав-членів та

зацікавлених сторін галузі до спільного та систематичного вирішення проблем кібербезпеки у відповідних загрозах та ризиків [54].

Варто зазначити, що ІКАО постійно працює над безпекою цивільної авіації на найвищому рівні. Саме тому Рада Безпеки ООН у Резолюції 2039 2016 високо оцінила роботу ІКАО як універсальної організації, яка забезпечує функціонування всіх сфер цивільної авіації, постійно переглядає та змінює заходи авіаційної безпеки відповідно до нових та посилюючих існуючих загроз і навіть закликає про організацію продовжувати нарощувати зусилля щодо забезпечення відповідності міжнародним стандартам та надавати у цьому відповідну допомогу державам [54].

У серпні 2017 р. була створена Дослідницька група Секретаріату ІКАО з кібербезпеки. Робота всередині неї здійснюється по чотирьох секторах: аеронавігаційні системи, льотна придатність, аеропорти, юридичні аспекти. Основним завданням кожного напрямку є розробка високорівневою стратегії для скоординованих і гармонізованих дій в питаннях кібербезпеки [54].

Дослідницька група сьогодні відзначає наявність комплексної проблеми забезпечення безпеки від кіберзагроз в цивільній авіації. Також в ході своєї діяльності група прийшла до висновку, що через високий рівень інтеграції і складності зв'язків, дуже уразливими стають ланцюги поставок шляхом маніпулювання або заміни обладнання, прошивок, даних або програмного забезпечення в рамках процесів виробництва або експлуатації об'єктів цивільної авіації. Також групою відзначається першорядна важливість виявлення спотворень або маніпулювань інформацією при здійсненні діяльності в сфері цивільної авіації, оскільки виявлення таких змін займає тривалий час [54].

В даний час Дослідницька група продовжує роботу з аналізу міжнародно-правових актів з повітряного права, які можуть застосовуватися в області кібербезпеки, а також проводить роботи з вивчення положень та настанов ІКАО на предмет їх актуальності стосовно кібербезпеки. Важливість такої роботи

обумовлена необхідністю визначення рівня охоплення питань кібербезпеки положеннями стандартів і рекомендованої практики (SARPS) ІКАО, а також рівня тлумачення або існуючих прогалів [54].

У робочому документі конференції 2012 р. по авіаційній безпеці визначено основні відповідні дії, спрямовані подолання на глобальних проблем. Серед яких зазначено, що всі держави мають унікальні особливості, які впливають на впровадження та стійкість заходів безпеки. Є відмінності в законодавстві, зокрема щодо повноважень та відповідальності служб безпеки аеропортів. Деякі держави наймають приватні агентства, а інші створюють державні агентства з авіаційної безпеки. Культурно-історичні особливості також визначають структуру та спрямованість сучасних охоронних процедур. Ці унікальні відмінності визнаються у визначенні суверенітету, які подані в оригінальній Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [64].

Світова фінансова криза також продемонструвала, що всім державам-членам є необхідність ретельно розставити пріоритети щодо усунення обмежених ресурсів між державними службами. Підхід, що ґрунтується на оцінці ризику, повинен гарантувати підтримку прийнятного рівня безпеки з урахуванням рівня загрози та інших державних пріоритетів. Стандарт 3.1.3 Додатка 17 «Безпека» наголошує, що кожна «Договірна держава на постійній основі оцінює загрозу цивільній авіації на своїй території, а також встановлює та впроваджує політику та процедури для відповідного коригування відповідних елементів своєї національної програми безпеки громадянської авіації, що заснована на оцінці ризиків безпеки, проведена відповідними національними повноцінними органами». В цьому стандарті визнається, що держава висуває різні вимоги до реагування на виникаючі загрози та ризики, створювані терористичними групами на їх території. Держави повинні володіти певною гнучкістю, щоб адаптуватися до ситуацій і вносити зміни швидше, ніж

терористичні угруповання, а також передавати ресурси для підтримки активної програми безпеки [64].

Загрози варіюються від держави до держави і навіть можуть змінюватися в залежності від місцевих факторів. Доступ до таких ресурсів, як фінансування, навчання та обладнання, а також стан авіаційної безпеки на землі визначатимуть методи планування та проведення атак.

Основними сильними сторонами груп терористів є диверсифікація і здатність швидко пристосовуватися до обставин. Робоча група з питань загроз і ризиків Групи експертів з авіаційної безпеки визнає це в своїй роботі і закликає всі держави готувати і підтримувати. Заява про контекст ризику, що враховує особливості конкретного держави-члена. Робота Групи експертів стосовно загроз, наприклад, таким як переносний зенітний ракетний комплекс (ПЗРК), показує, що ризик і загроза змінюються в залежності від місцевих умов [64].

У цьому стандарті визнається, що держави висувають різні вимоги до боротьби з загрозами, що виникають, та усунення ризиків, створених терористичними групами на їх території. Держави повинні мати певну гнучкість. адаптуватися до ситуації та вносити зміни швидше, ніж терористичні групи, а також перенаправляти ресурси на підтримку програми безпеки [64].

Наступною міжнародною універсальною авіаційною організацією є Міжнародна асоціація повітряного транспорту - ІАТА, яка є неурядовою організацією заснованою в 1945 р. та має консультативний статус при Економічній та соціальній раді ООН. Асоціація діє з метою сприяння розвитку безпечного, регулярного й економічного повітряного транспорту, заохочення авіаційної ко-мерційної діяльності й вивчення пов'язаних із цим проблем [46].

ІАТА розробляє рекомендації з рівня, побудови й правил застосування тарифів, єдині загальні умови перевезень, у тому числі стандарти обслуговування пасажирів, веде роботу з узагальнення й поширення економічного й технічного досвіду експлуатації авіаліній, включаючи

стандартизацію й уніфікацію перевізної документації й комерційних угод, узгодження розкладів і т.п.Рішення по економічних і фінансових питаннях носять характер рекомендацій [46].

У межах структури ІАТА у Лондоні функціонує Клірингова палата для взаємних розрахунків між авіапідприємствами-членами й у Нью-Йорку Контрольне бюро для контролю за дотриманням Статуту Асоціації, рішень Загальних зборів і регіональних конференцій [46].

Безпека та безпека є головними пріоритетами для ІАТА та авіакомпаній-членів. ІАТА заохочує уряди продовжувати співпрацю з авіаційною галуззю для розробки відповідних заходів відповідно до поточних тенденцій, що змінюються.

Хоча ІАТА визнає, що уряди несуть відповідальність за авіаційну безпеку і що галузь повинна реагувати на потреби відповідних органів влади, щоб діяти швидко, коли стикається з неминучою загрозою безпеці або вразливістю, вона також вважає, що це було ефективне партнерство уряду та промисловості. що зробило систему повітряного транспорту найбезпечнішою. і надійна форма подорожей на великі відстані. ІАТА заохочує уряди безпосередньо консультуватися з промисловістю, щоб забезпечити впровадження альтернативних та ефективних заходів, що ґрунтуються на ризиках [35].

Основними завданнями ІАТА є більш тесне міжгосподарське та промислове співробітництво для зменшення довгострокових проблем; універсальне виконання Чиказької конвенції ІКАО, додаток 17 до глобальних стандартів; забезпечити платформу для кращого обміну інформацією в рамках державно-частного партнерства; впровадження нових та вже існуючих авіаційних технологій.

В сфері інновації в області безпеки ІАТА розглядає безпеку як важливий фактор для успішного відновлення авіаційної промисловості, таким чином сприяння розвитку та визнанню можливих, заснованих на ризиках рішень і нових технологій. Таким чином, ІАТА співпрацює зі своїми авіакомпаніями-членами та

рядом зацікавлених сторін, одна ініціатива щодо диференціації та 100% використання багажу One Stop Security. Вони могли б підвищити загальну стійкість до галузі безпеки та допомогти зменшити вразливість, одночасно простуючи процедури безпеки для застосування сучасних процесів і технологій [35].

Після створення Глобального плану авіаційної безпеки ИКАО (GASeP), IATA виступає за швидке здійснення плану державами, який створює основу для цього, щоб штати включали обов'язки, включені, і забезпечували базові заходи безпеки, відображені в їхніх національних програмах безпеки громадянської авіації та реалізувалися відповідним чином.

IATA є вирішальним сторонником Системи управління безпекою (SeMS). SeMS - це службовий підхід до безпеки, заснований на SMS. Це елемент відповідальності корпоративного управління, який визначає політику безпеки компанії і її плани, що інтегрують безпеку в її загальний бізнес і забезпечують безпеку однієї з основних цінностей компанії [35].

Що стосується авіаційної кібербезпеки, галузь стає такою складною і критично важливою проблемою, на яку ще потрібно дати чітку відповідь. IATA розробляє загальногалузеву стратегію авіаційної кібербезпеки та програму управління ризиками для систематичного зниження авіаційних кіберрисків по всьому світу. Сама IATA грає активну провідну роль у вирішенні цих завдань, взаємодіючи зі своїми членами, лідерами галузі та зацікавленими сторонами.

У червні 2019 року IATA провела галузевий форум Blue Skies, на якому прийняли участь стратегічні партнери IATA з безпеки, авіакомпанії-члени, аеропорти, регулюючі органи, виробники, галузеві експерти та вчені, щоб обговорити майбутні широкі стратегії авіаційної безпеки, а також типи загроз та нові виклики, які можуть виникнути в найближчі роки. Щоб продовжити це, IATA проведе Комплексний форум з безпеки у 2022 році, щоб стимулювати обговорення та можливість продовжувати розвиток та інновації [35].

У червні 2020 року IATA запустила портал AVSEC Insights Security Risk Intelligence Portal, інструмент звітності про інциденти, який допоможе авіакомпаніям знизити ризики безпеки та керувати ними. Портал також включає в себе останні обмеження та вимоги штату та аеропорту, які виникли в результаті кризи Covid19.

AVSEC Insights розроблено для покращення обміну інформацією в режимі реального часу між авіакомпаніями, аеропортами та постачальниками аеронавігаційних послуг (ANSP). Інформація, для авіакомпанії, буде доповнена даними з відкритими вихідним кодом (відомості, попередження, бюллетені, заборони, повідомлення ЗМІ), щоб забезпечити повне уявлення про безпеку, біо безпеку та оперативних інцидентах поблизу аеропортів. Це дозволить окремим авіакомпаніям приймати обґрунтовані оперативні рішення в режимі реального часу та на основі ризиків для управління угрозами безпеки [35].

Боротьба з кризою Covid19 є головним пріоритетом у світі та авіакомпанії привержени боротьби. Ми співпрацюємо з урядами та іншими зацікавленими сторонами для доставки вакцин відповідно до строгих тимчасових і температурних стандартів. Ми розробляємо цифрове додаток, щоб зробити подорож у світі після Covid19 і швидше. Протягом усього процесу подорожі ми виконували рекомендації Міжнародної громадської авіації (ІКАО) та Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВОЗ) для забезпечення безпеки пасажирів та екіпажу [35].

Свобода переміщення важлива сьогодні для кожної людини. Об'єднання світу з повітря забезпечує життєво важливу стабільність для десятків мільйонів людей, чий робочі місця були втрачені або залишилися під загрозою пандемії. Це принесе відновлення соціальних і психічних останніх, викликаних втратою доходу, локдаунами та розлученням сімей.

В IATA зазначають, що «якщо ми будемо працювати разом - сектор повітряного транспорту, уряд і експерти в області охорони здоров'я - ми зможемо

закласти мир знову літати», і тому співпрацюють із урядами для забезпечення безперервного пересування повітряним транспортом [29].

Відповідно до того, як уряди розглядають дорожні карти щодо відновлення свободи переміщення, IATA розглянула кілька ключових елементів.

IATA підтримує необмежений доступ до подорожей для вакцинованих подорожуючих і приймає розширене число країн, які повністю або частково зняли обмеження для вакцинованих подорожуючих, з огляду на розширену кількість наукових доказів того, що вакцинація не тільки захищає людей, але й різко знижує ризик передачі Covid19. І тому глобальний стандартизований підхід має вирішальне значення, особливо щодо еквівалентного лікування різних вакцин і взаємного визнання сертифікатів вакцинації [35].

IATA розробила цифровий додаток для управління медичними даними, необхідними пасажиром для подорожей. IATA Travel Pass допоможе урядам, авіакомпаніям та окремим подорожуючим виконувати вимоги до вакцинації чи тестування за допомогою точної інформації, безпечної ідентифікації та перевірених даних. Пілотні програми здійснюються з зростаючим числом партнерських відносин і кілька країн визнають IATA Travel Pass для транскордонного використання [35].

ВООЗ, органи громадського охорони здоров'я, IATA, аеропорти, виробники та інші ключові зацікавлені сторони співпрацюють через ІКАО в підготовці керівництва по заходам біобезпеки ICAO CART. Використовуючи це керівництво, IATA підготувала дорожню карту для впровадження найкращих практик на всіх етапах поїздки від передоплати до прибуття [29].

Останнім критично важливим елементом безпечного та успішного відновлення авіаперевезень є постійна державна фінансова та нормативна підтримка, регулювання та зниження витрат. Приблизно 239 млрд. доларів фінансової підтримки, наданої урядами, стали рятувальним кругом для багатьох авіакомпаній. Очікується, що витрати коштів досягло 81 млрд. доларів у 2021 р.,

що збільшилося до 149 мільярдів доларів у 2020 р., і очікується, що запит не відновиться до рівня 2019 р. за крайню суму до 2023 р. [35].

Нині потрібна постійна підтримка для стабілізації галузей, особливо для збереження критично важливих. Авіакомпанії різко скоротили витрати, але й доходи упали швидше. Це продовжує піддавати ризику робочі місця в авіації.

Промисловість повинна жити в рамках різкого скорочення доходів. Зокрема, дуже важливо, щоб аеропорти та постачальники аеронавігаційних послуг вимагали збільшення витрат для заповнення пробілів у бюджетах, які залежать від докризисних рівнів руху. І нормативні зміни, включаючи відмови від розподілу слотів (правило 80-20 «використовувати або втратити»), повинні продовжуватися до тих пір, поки не буде досягнута нормалізація [35].

Регіональна організація авіаційного спрямування - це Європейська конференція цивільної авіації - ЄКЦА, яка була створена у 1954 р. з метою дослідження проблем європейського повітряного транспорту та сприяння його ефективного розвитку та використання. Організація проводить аналіз статистичних даних та розробляє рекомендації розвитку й координації повітряного транспорту в Європі. Організація брала участь у підготовці та прийнятті міжнародних угод про комерційні права при нерегулярних повітряних сполученнях у Європі 1956 р., про сертифікати норм на імпортовані повітряні судна в 1960 р. А також ЄКЦА тісно співпрацює з ІКАО [78].

У 1960 р. була заснована іще одна регіональна організація для визначення загальної політики відносно структури повітряного простору, засобів аеронавігації, аеронавігаційних зборів, координація й узгодження національних програм забезпечення обслуговування повітряного руху - Європейська організація по забезпеченню безпеки аеронавігації - Євроконтроль [17].

Організація спрямує свою діяльність на забезпечення безпеки польотів, ефективності, економічності та мінімального впливу на оточуюче середовище, розробляє заходи по відношенню до операцій, сервісу розвитку, концепція

розвитку, дослідження, реалізація проектів для Європи, вдосконалює продуктивність, координацію з ключовими суб'єктами на різних рівнях, і сприяє майбутньому еволюції і стратегічної орієнтації авіації. Євроконтроль взаємодіє з авіакомпаніями, аеропортами, постачальниками аеронавігаційних послуг, професійними асоціаціями (що представляють пілотів, контролерів тощо), а також з іншими партнерами, які беруть участь у авіаційному бізнесі, щоб підтримати їх, зрозуміти їх потреби та знайти способи забезпечення сталого зростання європейської авіації [17].

Для сприяння кібербезпеці та кібер стійкості Євроконтроль підвищує обізнаність та допомагає зацікавленим сторонам розвивати обороноздатність від кіберзагроз. Крім того, організація проводить оцінку загроз та ризиків, підтримуючи при цьому запровадження узгодженого підходу до безпеки на європейському та глобальному рівнях, шляхом збору, генерації та розповсюдження відповідної кібер аналітики, координації загальноєвропейських заходів реагування на оповіщення та інциденти кібербезпеки банкоматів, займаючись спільними закупівлями кібер послуг на благо авіаційної спільноти та підтримуючи національні групи реагування на комп'ютерні надзвичайні ситуації (CERT) [17].

У рамках Консультативної ради з авіаційних досліджень та інновацій у Європі (ACARE) Євроконтроль очікує на потреби у дослідженнях та інноваціях у короткостроковій, середньостроковій та довгостроковій перспективі для досягнення цілей Flightpath 2050, документа Європейської комісії про бачення авіаційних досліджень у Європі. Організація зробила значний внесок у нещодавню Стратегічну програму досліджень та інновацій (SRIA), уточнивши потреби у дослідженнях у галузі кібербезпеки. У рамках програми SESAR 2020 проводить дослідження та розробки для розгортання інновацій в операційному середовищі банкоматів та надає (кібер) безпечну підтримку програми у

декількох проектах, включаючи PJ 19.03 (кібербезпека) та PJ19.04 (виконання) [17].

Євроконтроль працює з ІКАО та НАТО на глобальному рівні, а також з EASA та EDA на європейському рівні. NEASCOG – це ключовий форум з безпеки банкоматів з цивільними та військовими зацікавленими сторонами, підзвітним нашому Постійному комітету з цивільного військового інтерфейсу та Авіаційному комітету НАТО. Організація надає рекомендації в таких галузях, як виконання законодавчих вимог у сфері безпеки, зокрема нагляд за безпекою та системи управління безпекою [17].

У 1969 р. була заснована регіональна закрита міжнародна організація - Африканська комісія цивільної авіації - АФКАК. Організація спрямовує свою діяльність на розробку регіональних планів розвитку та експлуатації аеронавігаційного обслуговування; сприяння впровадження результатів досліджень у галузі авіаційної та наземної аеронавігаційної техніки; сприяння інтеграції держав-членів у сфері комерційного повітряного транспорту; сприяння у застосуванні авіаційних правил ІКАО з адміністративних формальностей та розробку додаткових правил інтенсифікації повітряного руху; сприяння застосуванню стимулюючих тарифів на розвиток повітряного транспорту в Африці [17].

Ще однією організацією авіаційного спрямування Африканського регіону є Агентство по забезпеченню безпеки аеронавігації в Африці й на Мадагаскарі - АСЕКНА, яка була створена в 1959 р. Організація займається забезпеченням регулярний та безпечних авіапо-льотів над територією держав-членів, за винятком Франції; надає технічну інформацію стосовно польотів, а також інформацію про повітряні перевезення на зазначеній території; забезпечує керування польотами літаків та контроль за повітряним рухом; керує, експлуатує й утримує аеродроми. Важливим напрямом діяльності АСЕКНА є те, що

організація може укладати угоди з третіми державами та організаціями, й надавати фінансову та технічну допомогу [17].

Центрально Американська корпорація з обслуговування аеронавігації-КОКЕСНА - це міжнародна регіональна організація, яка була створена в 1960 р. для розробки рекомендацій з уніфікації національних авіаційних регламентів з питань аеронавігації; координації досліджень у галузі ОПР; керування повітряним рухом, обслуговування його зв'язком при аеронавігації в повітряному просторі держав-членів, а також у тих районах повітряного простору, які спеціально визначені регіональним аеронавігаційним планом ІКАО, і в інших районах, у яких КОКЕСНА відповідає за ОПР; надання ОПР юридичним і фізичним особам на підставі укладених з ними контрактів [46].

Іншою міжнародною регіональною організацією є Латиноамериканська комісія цивільної авіації - ЛАКАК, яку заснували в 1972 р. Організація дієз метою координації діяльності повітряного транспорту держав-учасниць, збору і публікацій статистичних даних про авіап перевезення по пунктах відправлення й призначення, вироблення рекомендацій відносно тарифів, розвитку співробітництва між членами ЛАКАК [17].

Міждержавна рада з авіації й використання повітряного простору - МАК заснована в 1991 р. країнами пострадянського простору. На організацію були делеговані функції і повноваження в галузі цивільної авіації та використання повітряного транспорту. МАК займається розробкою міждержавних нормативних актів і стандартів з урахуванням вимог ІКАО; сертифікацією міжнародних експлуатантів повітряних суден, міжнародних повітряних трас, аеродромів, повітряних суден, систем керування повітряним рухом, навігації й зв'язку, льотного й диспетчерського складів; розслідуванням авіаційних подій; організацією розробки й здійсненням міждержавних наукових програм; розробкою й координацією погодженої політики в галузі міжнародних повітряних сполучень; бере участь у роботі ІКАО; розвиток єдиних систем

аеронавігації, зв'язку, аеронавігаційної інформації, регулюванням потоків повітряного руху; координацією міждержавного розкладу повітряного руху; координацією загальної політики в галузі авіаційних тарифів і зборів [17].

В арабському регіоні є Рада цивільної авіації арабських держав - КАКАС, заснована на основі резолюції Ліги арабських держав в 1965 р. Рада здійснює свою діяльність в розвитку співробітництва в галузі цивільної авіації між державами-членами ЛАД; сприянні впровадженню САРПС у практику держав-членів; керівництві науковими дослідженнями з різних аспектів аеронавігації й діяльності повітряного транспорту; сприянні обміну інформацією із цих питань між зацікавленими державами-членами; вирішенні спорів і розбіжностей між державами-членами з питань цивільної авіації; наданні допомоги в підготовці й навчанні авіаційних фахівців для арабських країн [17].

Таким чином, у сучасному світі багато загальних проблем у різних областях. Зокрема, це відноситься до галузі цивільної авіації, де з минулого століття нам відомі трагічні наслідки авіакатастрофи, терористичні дії на повітряний суд, перехоплення та захоплення судових органів для терористичної діяльності, напади на системи цивільної авіації та загрози кібербезпеки авіації. . Одна з організацій, яка постійно бореться з глобальними викликами та загрозами цивільної авіації на міжнародному рівні, є Міжнародною цивільною авіацією (ІКАО). ІКАО грає провідну роль у забезпеченні авіаційної безпеки та співпрацює з іншими авіаційними регіональними організаціями. Організація постійно протидіє новим і існуючим угрозам повітряного простору, приймаючи відповідні документи та заселення Ассамблеї і, постійно впроваджує нові та відповідають вимогам сучасного світу механізми та інструменти захисту цивільної авіації.

Оскільки не існує узгодженого визначення кібербезпеки, ключові терміни можуть значно відрізнятись від країни до країни. В результаті існують різні підходи до складання стратегій кібербезпеки, а також їхнього змісту. Про успіх

якоїсь стратегії сьогодні говорити не доводиться – інструментів для оцінки цього просто немає. Можливо, що з публікацією стратегії кібербезпеки в цивільній авіації поступово світова спільнота прийде до спільного розуміння ключових термінів та постановки спільних цілей у галузі кібербезпеки у цивільній авіації.

Таким чином, у сучасному світі багато загальних проблем у різних областях. Зокрема, це відноситься до галузі цивільної авіації, де з минулого століття нам відомі трагічні наслідки авіакатастрофи, терористичні дії на повітряний суд, перехоплення та захоплення судових органів для терористичної діяльності, напади на системи цивільної авіації та загрози кібербезпеки авіації. . Одна з організацій, яка постійно бореться з глобальними викликами та загрозами цивільної авіації на міжнародному рівні, є Міжнародною цивільною авіацією (ІКАО). ІКАО грає важливу роль у забезпеченні авіаційної безпеки. Організація постійно протидіє новим і існуючим угрозам повітряного простору, приймаючи відповідні документи та заселення Ассамблеї і, постійно впроваджує нові та відповідають вимогам сучасного світу механізми та інструменти захисту цивільної авіації.

Оскільки не існує узгодженого визначення кібербезпеки, ключові терміни можуть значно відрізнятись від країни до країни. В результаті існують різні підходи до складання стратегій кібербезпеки, а також їхнього змісту. Про успіх якоїсь стратегії сьогодні говорити не доводиться – інструментів для оцінки цього просто немає. Можливо, що з публікацією стратегії кібербезпеки в цивільній авіації поступово світова спільнота прийде до спільного розуміння ключових термінів та постановки спільних цілей у галузі кібербезпеки у цивільній авіації.

РОЗДІЛ 3. СПІВВІДНОШЕННЯ ГАЛУЗЕВОСТІ ТА ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ НА ОСНОВІ ПОРІВНЯЛЬНОГО АНАЛІЗУ

3.1 Порівняльний метод: суть та зміст

Для дослідження різних процесів та закономірностей в науці використовують низку різних методів. Одним з таких є порівняльний метод, який дає змогу встановити спільні та відмінні якості досліджуваних предметів. Порівняльний метод широко застосовується в різних галузях науки, зокрема при дослідженні міжнародних відносин та їх суб'єктів.

Про порівняльний метод почали говорити ще з ХІХ ст. Одним із перших порівняльний метод застосував Арістотель при проведенні дослідження зі своїми учнями. Цю роботу ознаменували «гігантським» дослідженням соціально-політичного ладу 158 давньогрецьких міст-полісів. На основі цього дослідження було створено систему правильних та неправильних форм правління. Італійський вчений Н. Макіавелі застосував порівняльний метод при дослідженні типів держав та способів правління в них, порівнюючи адекватні умови прояву залежностей між долею та славою в житті правителя. Дж. Мілль використав порівняльний метод у при дослідженні найбільш схожих систем, а Ш. Монтеск'є застосував цей метод для вивчення дію введених законів у природно-географічній та соціокультурних умовах [44].

Американський політолог Д. Аптер виділив основні етапи еволюції порівняльного методу. Перший етап інституціоналізму характеризується становленням політичної науки як самостійної галузі. Другий етап вчений

називає етапом девелопменталізму, який припадає на 70-80 рр. ХХ ст. І третій етап - це етап неоінституціоналізму [44].

Класично прийнято вважати що, становлення порівняльного методу починається в кінці ХІХ на початку ХХ ст. та характеризується науковою діяльністю першого професора політології в Колумбійському університеті Ф.Лібера. Саме в цей час вчений визначив необхідність використання історико-порівняльного методу в дослідженні урядів та систем права [44].

З розвитком науки в середині ХХ ст. починає виникати традиційний підхід до порівняльного аналізу в методології досліджень, який прослідковується в роботах таких науковців як Вудро Вільсон, Джон Берджес, Джеймс Брайс. Традиційний підхід характеризується тим, що йому притаманні описовість, статичність, монографічність, формальний легалізм, консерватизм, нетеоретичний акцент і методологічна байдужість. З цього часу порівняльний метод починає широко використовуватися дослідниками та науковцями зі всього світу, а в Північно-Західному університеті США під головуванням Р. Макрідіса провели Еванстонський семінар присвячений тематиці розвитку порівняльного аналізу [44].

Також у березні 1954 р. Г. Алмонд очолив Комітет з порівняльної політичної науки, діяльність якого була спрямована на формування єдиного комплексу «теоретичних проблем та методологію порівняльних досліджень» [40].

У 70-х роках ХХ ст. у компаративістиці виникла криза, яка була викликана низкою причин: нечутливістю політології загалом і порівняльної зокрема до нових суспільно-політичних змін; спроба створити на основі біхевіоризму та структурного функціоналізму політологію, позбавлену інтегрального тягаря, що призвело до домінування лише однієї теоретичної парадигми, пов'язаної з ідеологією лібералізму; неефективність структурно-функціональної методології порівняльного аналізу, орієнтованої на пошук природних зв'язків і подання

картини політичного світу, позбавленої унікальності та різноманітності; перевага кількісних методів аналізу в порівняльних дослідженнях, які, хоча й створювали можливості для перевірки гіпотез, водночас призводили до їх збіднення [44].

Порівняльний метод має певні різновиди в залежності від мети дослідження. Тому, виокремлюють зіставний підхід, який дозволяє простим способом встановити суть об'єкта; типологічний підхід, за допомогою якого можна пояснити подібності або відмінності в залежності від умов генези та розвитку; генетичний підхід в ході якого досліджується близькість явищ подібного походження; контактологічний підхід, який має на меті пояснення подібностей взаємовпливами досліджуваних об'єктів [44].

Отже, порівняльний метод – інструмент, який дозволяє досліджувати об'єкти відповідно до спільних та відмінних рис. Результатом такого дослідження певні теоретичні узагальнення, які були отримані на основі виведення класифікацій, закономірностей, типологій, прогнозів тощо.

3.2 Порівняння діяльності міжнародних універсальних організацій та міжнародних авіаційних організацій

У нашій роботі ми застосуємо порівняльний метод для дослідження ефективності міжнародних авіаційних організацій в протидії глобальним викликам сучасності.

У попередніх розділах, ми з'ясували, що вирішенням та пошуком рішень протидії глобальним викликам займаються всі суб'єкти міжнародних відносин незалежно від сфери їх діяльності. Ми спрямовуємо нашу увагу саме на діяльність міжнародних авіаційних організацій у контексті протидії глобальним викликам сучасності.

Нами було проведено порівняльний аналіз міжнародних організацій – ООН, ІКАО, IATA. Ми обрали наступні критерії: напрями діяльності,

інструменти діяльності, сфера компетентності, залученість у міжнародні процеси, впливовість на хід світових процесів, механізми протидії глобальним викликам, результати діяльності та роль у глобалізаційних процесах (Талиця 1).

По напрямках діяльності всі організації спрямовані на забезпечення міжнародного миру та безпеки. ІКАО та ІАТА в основному концентрують увагу на підвищенні рівня безпеки в сфері цивільної авіації, на системах глобальної безпеки, економічному розвитку повітряного транспорту, проблемі навколишнього середовища, зниженні рівня авіакатастроф. ООН, універсальна організація, має більш широкі напрями діяльності в забезпеченні прав людини, надання гуманітарної допомоги, міжнародному праві та сприянні сталого розвитку.

Організації користуються різними інструментами ведення своєї діяльності. ООН проводить дослідження і виробляє рекомендації з метою сприяння співробітництва в економічній, соціальній, культурній, освітній сферах та сфері охорони здоров'я; проводить регулярні сесії з метою пошуку рішень проблем; вводить санкції в разі необхідності; займається миротворчою діяльністю; застосовує превентивну дипломатію [58]. ІКАО веде інформаційно-просвітницька діяльність та займається проведенням перевірок та проведенням заходів. ІКАО є платформою для координації дій в сфері громадянської авіації, яка проводить конференції та семінари з технічних, політичних, соціально-економічних питань та займається адміністративною та експертною підтримкою, розробкою нових стандартів у сфері повітряного транспорту [36]. ІАТА займається проведенням акредитації – Travel & Cargo та здійснює розвідувальну діяльність та проводить аналітику статистичних даних. ІАТА виробляє рішення щодо дотримання нормативних вимог та з безпеки та польотних операцій; займається фінансовими послугами та послугами консалтингу. А також займається розробкою програм в сфері екології польотів та авіабезпеки [35].

Сфера компетентності ООН - це підтримка та зміцнення миру й міжнародної безпеки, розвиток співробітництва між державами [58]. ІКАО функціонує задля досягнення сталого зростання глобальної системи цивільної авіації [36]. ІАТА, в свою чергу, працює на формування майбутнього зростання безпечної, надійної та стійкої індустрії повітряного транспорту, яка поєднує та збагачує світ [35].

Міжнародні організації, як і інші суб'єкти міжнародних відносин є залученими у міжнародні процеси. ООН займається переважно питаннями питання гуманітарної допомоги. активно проводить моніторинг, статистичні розрахунки, досліджує питання продовольчої безпеки в світі [58]. ІКАО розробляє політику та стандарти, проводить аудити відповідності, проводить аналізи та дослідження, надає допомогу і нарощує авіаційний потенціал за допомогою заходів та співробітництва держав-членів та зацікавлених сторін. ІКАО займається розслідування авіакатастроф та розробкою проектів зменшення впливу польотів на навколишнє середовище та зміни клімату [36]. ІАТА працює з Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО) з метою встановлення стандартів, рекомендованої практики та керівних матеріалів для забезпечення авіаційної безпеки, безпеки, ефективності та регулярності, їх спільних зусиль були розроблені глобальні стандарти та рекомендовані практики в багатьох областях, включаючи безпеку. А консультативна рада ІАТА зі сталого розвитку та навколишнього середовища (SEAC) консультує ІАТА з питань політики та стратегії сталого розвитку та навколишнього середовища [35].

Виходячи з цього міжнародні організації здійснюють вплив на хід світових процесів. ООН є ефективною у питаннях гуманітарної допомоги, проте менш ефективною у питаннях охорони здоров'я, питання безпеки через політизацію процесів, так як через баланс сил у Раді безпеки ООН не може вирішувати безпекові питання окремо від політичних процесів [58]. ІКАО впливає на регулювання глобальних супутникових навігаційних систем, впливає на

міжнародно-правове регулювання міжнародних відносин у сфері забезпечення авіаційної безпеки; забезпечує правову протистояння авіаційному тероризму; регулює алгоритми перевезень пасажирів, перевезень гуманітарної допомоги під час пандемії Covid19 [36]. IATA сприяє підвищенню поінформованості персоналу та пасажирів, ми закликаємо уряди та їхні правоохоронні органи надати чіткі, практичні та анонімні механізми для співробітників авіакомпаній, щоб вони могли повідомляти про потенційні ситуації з торгівлею людьми. IATA забезпечує підтримку розробки екологічних стандартів та рекомендованої практики в ІКАО; внесення вклад у процеси регулювання та міжнародні переговори; інформує політиків та зацікавлених сторін про екологічні рішення [35].

У сучасному світі міжнародні організації активно протидію глобальним викликам та виробляють певні механізми боротьби з ними. ООН, як універсальна організація, є головним форумом для вирішення глобальних проблем зміни клімату, міжнародного тероризму, СПІДу; координує надання допомоги в Африці; здійснює глобальну контртерористичну стратегію; надає фінансування діяльності по адаптації до змін клімату; займається прийняттям глобального договору про безпечну, впорядковану та легальну міграцію 2018; проводить агітаційна кампанію за доступність вакцини проти Covid19 «Тільки разом» [58]. ІКАО є глобальним форумом держав міжнародної цивільної авіації; проводить конференцій високого рівня з авіаційної безпеки для встановлення шляхів боротьби з авіаційним тероризмом; займається вироблення та ухвалення резолюцій щодо питань кібербезпеки у цивільній авіації; веде діалоги з боротьби з лісовими пожежами з використанням авіації та проводить семінари про екологічно чисті аеропорти [36]. IATA працює з аеропортами та іншими зацікавленими сторонами в секторі повітряного транспорту над підвищенням обізнаності про торгівлю людьми та обміном керівними матеріалами, включаючи практику «визнавати та повідомляти». IATA проводить робота з авіакомпаніями

та іншими зацікавленими сторонами для визначення політики щодо пом'якшення впливу даного сектора. IATA має кілька програм, що допомагають авіакомпаніям покращити свої екологічні показники, та працює над кількома ініціативами щодо сталого розвитку вантажів. Крім того, IATA пропонує навчальні курси з авіації та навколишнього середовища [35].

За час свого існування дані організації мають чимало успішно реалізованих програм, місій тощо. ООН за 75 років діяльності здійснила 69 місій в «Гарячі точки», 16 миротворчих операцій; сприяла завершенню конфліктів у С'єра-Леоне, Ліберії, Бурунді, Судані, Непалі, а саме, домоглася скорочення конфліктів на 40% з 1990-х рр.; провела 11 місій регулювання постконфліктних ситуацій; розробила та виконала 222 проекти миробудівництва в 22 країнах світу; сприяла знищенню протипіхотних мін в 30 країнах; розробила 14 глобальних міжнародно-правових документів для боротьби з тероризмом та програму «Голокост і ООН», декларацію тисячоліття, а, також, 4800 проектів подолання бідності та збереження навколишнього середовища, 12000 проектів у сфері розвитку у 170 країнах, 240 програм в сфері сільського господарства в 147 країнах. ООН розробила «М'яку» інфраструктура для глобальної економіки. Провела Стокгольмську конференцію; ввела в дію Міжнародне десятиліття дій «Вода для життя» (2005-2015) та підписала 560 багатосторонніх договорів в сферах прав людини, боротьби з тероризмом, проблем біженців тощо [58]. За всі роки діяльності ІКАО прийняла «Дубайську декларацію», програму технічного співробітництва ІКАО, програму наступного покоління авіаційних спеціалістів; розробила схему компенсації і скорочення викидів вуглеводу для міжнародної авіації (CORSIA) та ініціативу «Жодна сторона не залишилася позаду», ініціативу Державного плану дій 2010; щорічно проводить семінар по зеленим аеропортам 2021 й займається розробкою робочих документів ІКАО [36]. IATA досягла зниження 5-річного рівня нещасних випадків (2016-2020 рр.. порівняно з 2017-2021 рр.); забезпечує проведення державних заходів щодо надання допомоги

авіакомпаніям, які генерують кошти або скорочують витрати та податки на суму до 75-95 млрд. доларів США., 50 млрд. доларів США з цього мають бути досягнуті у першій половині 2021 року. IATA активно проводить роботу з урядами над завершенням дорожніх карт щодо відновлення роботи кордонів для поїздок на 33 найкращі пасажирські ринки. Вони становлять 82% пасажирів у всьому світі. 60% цих ринків мають бути відкриті без карантинних заходів. Одним з досягнень є 2,2 млн. тонн компенсації CO₂ через Авіаційну вуглецеву біржу IATA. Розробила програма регулювання затримок, програму по багажу, резолюція базових прав пасажирів 2013, резолюція з боротьби з торгівлею людьми тощо [35].

Міжнародні організації як і всі інші актори міжнародного співтовариства зазнають впливу глобалізаційних процесів. ООН прийняла Декларацію тисячоліття: зміцнення глобального партнерства в цілях розвитку, обмеження самостійності держав в питаннях розробки політики, з урахуванням міжнародних обов'язків та опублікувала доповідь «Вплив міжнародних обов'язків, політик та процесів на рамки та здійснення розвитку. Розділ глобалізація та взаємозалежність» [58]. ІКАО здійснює виконання Стратегічного плану дій: Підвищення рівня безпеки польотів, авіаційної безпеки, ефективності міжнародної цивільної безпеки та забезпечення реалізації принципів, зазначених в Конвенції про міжнародну цивільну авіацію [36]. IATA забезпечує пропорційну та узгоджену екологічну політику між урядами по всьому світу для підтримки стійкості авіаційного сектора та забезпечення економічно ефективного покращення стану довкілля [35].

Отже, ми провели порівняльний аналіз щодо діяльності та участі міжнародних організацій у вирішенні глобальних проблем для людства. За нашими критеріями, ми встановили, що галузевість міжнародної організації має значний вплив на її діяльність та боротьбі з глобальними проблемами та загрозами. Взяті нами організації, ООН, ІКАО, IATA, залучені до міжнародних

процесів тим чи іншим чином, мають вплив на хід світових подій та відіграють значну роль у глобалізаційних процесах, проте мають різні сфери компетентності та спрямовують свою діяльність на вирішення глобальних проблем за допомогою різних інструментів, що впливає на результати діяльності організацій.

3.3 Значимість галузевості міжнародних організацій при протистоянні глобальним загрозам

Галузь – це певна сукупність одиниць, які здійснюють переважно однакові види діяльності. Тобто, галузевий – це той, що належить до такої сукупності та займається відповідною діяльністю [45].

Кожна організація може мати напрями діяльності у декількох або лише одній галузі. Згідно із раніше зазначеною класифікацією, міжнародні організації можуть належати до екологічної галузі, економічної галузі, військової, політичної, галузі охорони здоров'я, авіаційної галузі, технологічної та інших. Прикладами таких організацій є ВЕФ, ВООЗ, Грінпіс, ІКАО, ІАТА, МВФ, НАТО. Проте можуть і поєднувати різні галузі у своїй діяльності, як от ООН [45].

Тому варто говорити про організації загальної і вузької компетенції. Організації широкої спеціалізації охоплюють велике коло питань в своїй діяльності. Такі організації переважно займаються ведення дискусій з приводу певних питань, проведення консультацій, виконують науково-дослідні, регулюючі функції, надають технічну підтримку [45].

Вузька спеціалізація дозволяє організаціям сконцентрувати увагу на конкретній галузі. Такі організації мають одну основну функцію, та декілька допоміжних. Наприклад, вироблення конкретних практичних кроків підвищення продуктивності певних процесів або посилення вже існуючих [45].

У попередньому розділі ми проаналізували три організації. Одна з яких була широкої компетенції – ООН, та дві вузької – ІКАО, ІАТА. У результаті ми

побачили, що документи ООН носять здебільшого рекомендаційний та консультативний характер, в той час, як її окремі спеціалізовані установи займаються практичною реалізацією програм.

Інші дві організації належать до авіаційної галузі й виробляють механізми протидії глобальним викликам з прив'язкою до сфери діяльності. Проте більшість розробок містять конкретні кроки чи стандарти для вирішення проблем та які є прийнятими до виконання.

Для визначення значимості галузевості слід визначити ефективність діяльності міжнародних організацій, які були обрані для порівняльного аналізу. Для цього варто застосувати метод Парето.

Для дослідження різних процесів та їх ефективності в науці використовують низку різних методів. Одним з таких є метод або принцип Парето.

У 1897 р. італійський економіст та соціолог В. Парето виявив часткову закономірність, яка показала нерівномірність розподілення причин та наслідків в природі. Пізніше в 1951 р. Дж. М. Джуран вперше запропонував ідею Парето як універсальний принцип у своєму довіднику по якості [79].

Таким чином, принцип Парето показує співвідношення 80/20 або 20/80 і може бути застосований в різних сферах дослідження. Наприклад, довгий час дослідження показували, що 20% людей світу володіють 80% капіталу, або, 20% покупців є постійними та приносять компаніям 80% прибутку. Важливим є те, що принцип показує фундаментальним є факт існування відмінностей, точні цифри ступеня нерівномірності яких можуть бути будь-якими. Ключовими засадами принципу є: для отримання 80% результату достатньо 20% сил; якщо доскласти 80% зусиль, то вийде 20% результату; 20% негативних факторів спричиняють 80% невдач. Принцип Парето широко застосовують в економіці, менеджменті та політології [79].

В основі принципу Парето лежить декілька ключових явищ, які схожі на емпіричну закономірність. По-перше, це те, що значимих факторів не багато, в

той час як тривіальних факторів більшість, проте лише одиничні дії призводять до важливих результатів. По-друге, більша частина зусиль не дає бажаного результату. Те, що ми бачимо не завжди відповідає дійсності, так як завжди є приховані фактори. Як правило те, що ми розраховуємо отримати в результаті відрізняється від того, що ми отримуємо за рахунок дії прихованих сил. Більшість вдалих подій обумовлені діями невеликої кількості високопродуктивних сил, та, більшість неприємностей пов'язані із діями невеликої кількості високопродуктивних сил. Більша частина групових або індивідуальних дій є пустою тратою часу й не дають нічого для досягнення бажаного результату [79].

Принцип Парето є не лише теоретичним правилом, адже знаючи застосування принципу для досягнення результатів, можна виявити певні процеси, які лише витрачати марно ресурси, та, пріоритетні напрямки роботи, які забезпечують результат. Завдяки методу можна визначити сторони, на яких варто зосередити увагу і які забезпечують наповнення виконання плану. Таким чином, виокремивши дії, від яких не залежить досягнення цілі, слід відмовитися від них.

Принцип Парето не одноразово критикували зі боку математиків. Вчені практичним способом довели, що співвідношення виведене італійським соціологом може бути лише його емпіричним спостереженням і може коливатися в різних межах, наприклад, 30/70 чи 40/60. Зокрема, на результат впливає багато факторів, які повністю неможливо оцінити. Тому, не можна з повною впевненістю стверджувати, що вплив кожного буде дорівнювати одній п'ятій, а сукупна ефективність складатиме 80%. При цьому, суть принципу залишається незмінною, адже менша частина впливає на результат в більшій мірі [79].

Застосування принципу Парето при дослідженнях включає в себе декілька етапів. Перший етап потребує встановлення цілі в залежності від сфери діяльності, але ціль має бути заснована на моделі SMART – бути конкретною (Specific), вимірюваною (Measurable), досяжною (Achievable), доречною

(Relevant) та обмеженою в часі (Time). Другий етап включає в себе проведення аналізу і збір всієї інформації, яка стосується поставленої цілі. На третьому етапі, потрібно вивчити взаємозв'язки. Для цього слід упорядкувати всі дані, визначити, які фактори впливають на отримання позитивних результатів, що саме потребує менше зусиль, але дає більше результату, й, встановити між нами співвідношення 80/20. Далі потрібно скласти план на основі проведеного дослідження та описати детально кроки для досягнення поставленої цілі й переходити до реалізації. Якщо потрібно, можна покращувати стратегію дій, для цього потрібно проаналізувати результати і на основі цих даних виробити ефективні механізми діяльності [79].

Ми скористалися методом Парето для дослідження значимості галузевості міжнародних організацій. Ми проаналізували характер резолюцій ООН за 2021 р. (Таблиця 2)

Всього ми взяли 46 резолюцій, з яких 30 носять рекомендаційний характер, 16 – містять практичні кроки. Відсоткова складова виражена зі 100% 39,5% носять рекомендаційний характер та 25, 8% мають практичний характер. Співвідношення резолюцій, що мають рекомендаційний характер та резолюцій, що мають практичний характер дорівнює 62,5% та 34,8% відповідно (Додаток Е).

З цього можна зробити висновок, що співвідношення зробленого та його ефективності виражається наступним чином: було прикладено більше зусиль, ніж досягнення результату.

Ми проаналізували характер робочих документів міжнародної організації ІКАО за 2021 р. (Таблиця 3). Всього за даний період було 20 робочих документів, з яких 5 мають рекомендаційний характер, 15 - практичний. Відсоткова складова виражена 100% 42,9% мають практичний характер та 20% мають рекомендаційний характер. Співвідношення резолюцій, що мають рекомендаційний характер та резолюцій, що мають практичний характер дорівнює 25% та 75% відповідно (Додаток Ж).

З цього можна зробити висновок, що співвідношення зробленого та його ефективності виражається наступний чином: було досягнуто більше результату ніж доклали зусиль.

Ми проаналізували характер робочих документів міжнародної організації IATA за 2021 р. (Таблиця 4). Всього за даний період було 6 резолюцій, 1 з яких має рекомендаційний характер, 5 - практичний. Відсоткова складова виражена 100% 45,5% мають практичний характер та 14,3% мають рекомендаційний характер. Співвідношення резолюцій, що мають рекомендаційний характер та резолюцій, що мають практичний характер дорівнює 16,7% та 83,3% відповідно (Додаток 3).

З цього можна зробити висновок, що співвідношення зробленого та його ефективності виражається наступний чином: було досягнуто більше результату ніж доклали зусиль.

Отже, провівши аналіз діяльності обраних міжнародних організацій та дослідивши характер вироблених рішень, можна зробити висновок, що міжнародні галузеві організації мають більшу ефективність у боротьбі з глобальними викликами та виникаючими проблемами ніж міжнародні організації універсального спрямування. Практичність вироблених рішень міжнародних авіаційних організацій має вище значення ніж міжнародної універсальної організації відповідно до площини діяльності.

ВИСНОВКИ

Відповідно до поставлених завдань у роботі було досліджено поняття глобальні проблем і зроблено висновок, що глобальні проблеми це – ті, які виходять за межі національних кордонів, мають вплив та наслідки для всього світу та як ті, що можна подолати лише спільними зусиллями всіх країн.

Було встановлено взаємозалежність між поняттями глобального виклику, проблеми, ризику та загрози. З цього ми визначили, що можна побудувати ієрархічну систему цих понять наступним чином: спочатку виникає глобальний виклик, внаслідок не реагування на нього, він переростає у глобальну проблему, збільшуючи масштаби наслідків, далі настає стадія глобального ризику, спроможний спричинити глобальну катастрофу та набуває стану глобальної загрози.

У роботі було досліджено класифікації глобальних викликів та визначено найголовніші на сучасному етапі відповідно до доповіді ВЕФ 2020.

Згідно з чим можна говорити, що найближчі 5 років людство буде стикатися з такими проблемами та ризиками, як проблема зміни клімату, за нею слідує проблема інфекційних хворіб, зокрема Covid-19. Далі – ризики, пов'язані зі зброєю згуби живих організмів, скорочення кількості природних ресурсів тощо. Зростаючою, на фоні існуючих проблем, є проблеми політичних протистоянь, проблеми кібератак на системи, в тому числі системи цивільної авіації.

Проаналізувавши діяльність міжнародних організацій у вирішенні глобальних проблем, ми визначили міжнародні організації як ті, що були створені на основі міжнародного права та забезпечують мирну співпрацю в економічній, політичній, екологічній, продовольчій та інших сферах.

У роботі було розглянуто поділ міжнародних організацій на універсальні, регіональні, та, за сферою компетенції – економічні, політичні, екологічні,

військові тощо. Ми встановили, що головна роль у протидії глобальним викликам належить міжнародним організаціям, які використовують різні механізми боротьби і мають на меті зменшення наслідків глобальних проблем.

У третьому розділі ми провели порівняльний аналіз міжнародних організацій. Порівняльний аналіз, або, порівняльний метод, є інструментом для дослідження певних речей згідно з їхніми спільними та відмінними характеристиками.

Для проведення порівняльного аналізу ми обрали міжнародну універсальну організацію ООН та дві організації авіаційного спрямування ІКАО та ІАТА. Для порівняння визначили основні критерії дослідження такі, як: напрямки діяльності організації, інструменти діяльності, сфера компетентності, залученість організації у міжнародні відносини, впливовість на хід світових процесів, механізми протидії глобальним викликам, результати діяльності, роль у глобалізаційних процесах.

За результатами нашого аналізу, можемо говорити про значимість галузевості міжнародних організацій при протистоянні глобальним викликам. Галузь ми визначили як визначену сукупність юнітів, які пов'язані здебільшого тими ж самими сферами діяльності.

Висновок є наступним: чим ширший профіль організації, тим більше коло проблем вона розглядає. Проте така організація може розглядати їх лише з широкомасштабної точки зору, в той час як вузькопрофільні галузеві міжнародні організації розглядають глобальні проблеми в контексті своєї галузевості та їх впливу на неї, і навпаки. Тому і механізми протидії глобальним викликам спрямовані, в основному, на цю галузь.

За результатами проведеного дослідження в контексті ефективності діяльності міжнародної організації за методом Парето, ми дійшли висновку, що міжнародні організації галузевого спрямування мають вищий рівень ефективності ніж організації універсального характеру.

Отже, в результаті роботи, нами було досягнуто мету дослідження, а саме виявити співвідношення взаємозалежності специфіки діяльності міжнародної організації та її результативності у виробленні механізмів протидії глобальним викликам.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алексеева Т.І. Аналіз впливу глобальних проблем людства на економіку країн в умовах глобалізації // Економіка і суспільство. – № 13. – 2017. – С. 35-42. URL: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/13_ukr/7.pdf.
2. Альжанова Ф., Б. Хусаїнов Глобальні виклики: генезис і природа – Економічний вісник, 2016. - 28-41 с.
3. Анісімова Ю. Міжнародні організації і координація багатостороннього співробітництва // Світова економіка, 2016. URL:<https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-organizatsii-i-koordinatsiya-mnogostoronnegogo-sotrudnichestva/viewer>.
4. Басова Е.А. Стратегія розвитку України до 2030 року // Національні економічні стратегії розвитку в глобальному середовищі: збірник тез міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, 18 квітня 2018 р. Національний авіаційний університет, 2018. – 102-105 с.
5. Басова К. А. Вплив інформаційного простору на форми міжнародних відносин: трансформація від протиборства до дипломатії // Інформаційно-комунікаційні засади міжнародних відносин. - Київ - 2018.
6. Басова К. А. Вплив соціальних мереж на дипломатію. Twiplomacy: переваги та недоліки // Topical Issues of the Development of Modern Science Abstracts of V International Scientific and Practical Conference Sofia, Bulgaria. - 15-17 January 2020. - 246-251 с.
7. Басова К. А. Глобальні виклики сучасного світу: прогнози та перспективи // Всеукраїнський конкурс студентських робіт з міжнародних відносин, суспільних комунікацій та регіональних студій, 2021.
8. Басова К. Нові реалії сьогодення в ювілейній доповіді Римського Клубу // Сучасні міжнародні відносини: актуальні проблеми теорії і практики: матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Факультет

міжнародних відносин Національний авіаційний університет; за загальною редакцією Ю.О. Волошина – Київ: Національний авіаційний університет, 2020. – 278-283с.

9. Басова К. А. Роль інструментарію м'якої сили в міжнародних відносинах // Scientific Achievements of Modern Society Abstracts of XII International Scientific and Practical Conference Liverpool, United Kingdom. - 22-24 July 2020. - 132-142с.

10. Басова К. А. Роль ІКАО к протидії глобальним викликам сучасної цивільної авіації // Формування сучасної науки: методика та практика. Том 1. - Матеріали I міжнародної студентської конференції. - Кам'янець-Подільський. - 2012. - С. 85-87.

11. Басова К. А. , Ричка О.М. Особливості розвитку світових фондових ринків // Стратегія розвитку України: науковий журнал. - №2. - 2018. - Київ. -123-129с.

12. Басова К.А Чергові глобальні виклики: причини появи та можливі наслідки // Сучасні міжнародні відносини: актуальні проблеми теорії та практики. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції, 2021. - Київ - С. 97-100. URL: <http://fmv.nau.edu.ua/wp-content/uploads/2021/04/Сучасні-міжнародні-відносини-актуальні-проблеми-теорії-і-практики---2021.pdf> .

13. Басова К. А. World Community Grid та їх проекти в світі // Science, Society, Education: Topical Issues and Development Prospects Abstracts of IX International Scientific and Practical Conference Kharkiv, Ukraine. - 2-4 August 2020. - 101-106с.

14. Бек У. Життя в суспільстві глобального ризику - як з цим життя в обществе глобального риска – как с этим справится: космополитический поворот. URL: http://www.gorby.ru/userfiles/lekciya_ulrih_beka.pdf.

15. Беліков В. ІКАО в рік шестидесятиліття, 2004. URL: <https://www.nlb.by/content/uslugi/virtualnye-servisy/otkrytaya-informatsiya->

virtualnyy-tsentr-po-deyate/mezhdunarodnye-organizatsii-istoriya-i-sovremennos/organizatsiya-obedinennykh-natsiy/mezhdunarodnaya-organizatsiya-grazhdanskoy-aviatsi/.

16. Бодрийяр Ж. Система вещей / Ж Бодрийяр. – М: Рудомино, 1999. – 218 с.

17. Бямуратов М.О. Міжнародні авіаційні організації // Міжнародне публічне право, 2016. URL: <https://studfile.net/preview/5170002/page:99/>.

18. Волошин Ю.О., Замула А.Ю. The State as the Leader in Fighting International Terrorism in the Globalized World. International Conference “Entrepreneurial and Sustainable Academic Leadership” . –2018. – P. 491-501.

19. Волошин Ю.О., Мушак Н.Б. Impact of COVID-19 on the realization of freedom of movement in the European Union and its member states. Atlantic Press. 2nd International Conference on Social, Economic and Academic Leadership . – 2021, № 170. – P. 129-134.

20. Внучко С.М. Глобальні проблеми сучасності: причини виникнення та шляхи їх розв’язання // Наукові праці [Чорноморського державного університету імені Петра Могили комплексу "Києво-Могилянська академія"]. Серія : Політологія, 2014. - Т. 228, Вип. 216. - С. 18-22. - URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Npchdupol_2014_228_216_5.

21. Ворошилов О. Всесвітній економічний форум Давосі-2021 // Україна: події, факти, коментарі, 2021. – № 2. – С. 11–17. URL: http://nbuviar.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=5112:davos-2021-golovni-temi-forumu&catid=8&Itemid=350.

22. ВООЗ і ООН намітили подальші кроки для досягнення глобальних цілей в галузі вакцинації проти Covid, 2021. URL: <https://www.who.int/ru/news/item/07-10-2021-who-un-set-out-steps-to-meet-world-covid-vaccination-targets>.

23. ВООЗ Доповідь Виконавчого комітету по боротьбі з Covid 19, 2021. URL: https://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA74/A74_2-ru.pdf.
24. Вплив Covid19 на авіацію і туризм в ЦАРЕС, 2021. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/677216/impact-covid-19-carec-aviation-tourism-ru.pdf>.
25. Горбатенко В.П. У пошуках майбутнього: до проблеми еволюції футурології як науки // *Наукові праці МАУП*, 2017, вип. 52(1), с. 35–48. URL: file:///C:/Users/admin/Downloads/Npmaupp_2017_1_6.pdf.
26. Глобальні проблеми людства і міжнародні організації // Політологія, Навчально-методичний посібник, 2015. URL: <https://studfile.net/preview/2233241/page:24/>.
27. Глобальні проблеми людства, 2021. URL: https://financial.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2020/09/ESR_lektsiia_2.pdf.
28. Григоров О. М. Міжнародно-правові стандарти кібербезпеки цивільної авіації // *Актуальні проблеми держави і права*, 2021. URL: <http://apdp.onua.edu.ua/index.php/apdp/article/view/3229/3205>.
29. До 2030 року літаки стануть більш екологічними // *Моніторинг глобальних технологічних трендів*, 2014. URL: <https://issek.hse.ru/trendletter/news/139404654.html>.
30. Дем'яненко М. Глобальний розвиток людства: стратегії, загрози, тенденції // *Україна: події, факти, коментарі*, 2015. URL: http://www.nbuviar.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=3369:strategiji-rozvitku-lyudstva-tendentsiji-ta-zagrozi&catid=8&Itemid=350.
31. Економічний словник-довідник. – Одеса, 2004.
32. Енциклопедія безпеки авіації \ Кулик Н.С., Харченко В.П., Луцький М.Г., Корченко А.Г. та ін. - К.: Техніка, 2008. 1000 с.
33. Загальна характеристика міжнародних організацій // *Держава і право*, 2015. URL: https://works.doklad.ru/view/jBB2J_JHPAI/all.html.

34. Іщук Ю. А. , Орехова Т. В. Вплив основних глобальних проблем сучасності на розвиток світової економіки // Вісник Дніпропетровського університету. Серія Світове господарство і міжнародні економічні відносини, 2017. URL: <https://r.donnu.edu.ua/xmlui/bitstream/handle-123456789/939/2.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
35. IATA Програми. URL: <https://www.iata.org/en/programs/covid-19-resources-guidelines/reconnecting-the-world/>.
36. ІКАО Все про ІКАО. URL: https://www.icao.int/about-icao/Pages/RU/default_RU.aspx.
37. ІКАО Керівництво з оцінки факторів ризику для польотів цивільних повітряних суден над зонами конфліктів та поблизу них, 2018. URL: https://www.favt.ru/public/materials/0up/140120news/10084_cons_ru.pdf.
38. ІКАО Резолюції асамблеї-39-та сесія // Попереднє видання, 2016. URL:-https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39_res-prov_ru.pdf.
39. ІКАО Резолюції асамблеї-40-ва сесія // Попереднє видання, 2019. URL:https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Resolutions/a40_res-prov_ru.pdf.
40. Ільїн М. В. Порівняльна політологія: наукова компаративістика в системі політичного знання, 2001. — №4. — С.169.
41. Існуючі тенденції загроз авіаційній безпеці, 2014. URL: <https://studopedia.org/6-101778.html>.
42. Капітон В.П., Капітон О.В., П'ятун В.В. Філософія глобальних проблем сучасності: монографія. – Дніпропетровськ: ДДФА, 2010. – 374 с.
43. Капітон О.В. Глобалістика і глобальні проблеми сучасності. URL:http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Fkzh/2010_35/3Kapiton_O.pdf.

44. Кобильник В.В. Порівняльний метод як основа політологічного дослідження // Збірник наукових праць Політологічні студії, 2011. URL:<http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/38801/06-Kobilnik.pdf?sequence=1>.
45. Ковалевський В.В., Козак Ю.Г. Лебедева С.Н., Наумчик А.А., Логвінова Н.С., Апосталюк Л. П., Граматик Ю.І., Барановська М.І., Левицький М.А., Воронова О.В., Захарченко О.В., Гаврилов М.С., Лапін К.В., Кравченко Є.В. Міжнародні організації: Навч. посібник/За ред. Козака Ю.Г., Ковалевського В.В., Логвінової Н.С. – К.: Центр навчальної літератури, 2009. – 223 с. URL: <http://dspace.oneu.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/1364/1/Міжнародні-20організації.pdf>.
46. Кононенко В.П., Тимченко Л.Д. Міжнародні авіаційні організації // Міжнародне право, 2012. URL: https://pidru4niki.com/1923052649534/pravo/mizhнародni_aviatsiyни_organizatsiyи.
47. Кравченко В.В., Кравченко С.О. Міжнародні організації як суб'єкти глобального управління // Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління, 2017. URL: http://www.pubadm.vernadskyjournals.in.ua/journals/2017/1_2017/4.pdf.
48. Кучик О. Еволюція поняття міжнародної організації: теоретико-методологічний аспект // Вісник Львівського університету. Серія міжнародні відносини, 2012. URL: https://intrel.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/10/VLNU_Mv_2012_30_6.pdf.
49. Літгле А. Д. Точка відліку авіації - майбутнє в переосмисленні, 2020. URL:<https://roscongress.org/materials/tochka-otscheta-aviatsii-budushchee-v-pereosmyslenii/>.

50. Луцкий М.Г., Иванченко Е.В., Корченко А.Г., Казмирчук С.В., Охрименко А.А. Современные средства управления информационными рисками // Защита информации – 2012. – №1. – С. 5-16.
51. Міжнародні організації і їх роль в сучасному світі // Політологія, Навчально-методичний посібник, 2015. URL: <https://studfile.net/preview/4293484/page:4/>.
52. Нагляд за забезпеченням авіаційної безпеки, 2016. URL: <http://caa.kg/ru/deyatelnost/kontrolno-nadzornaya-deyatelnost/nadzor-za-obespecheniem-aviacionoy-bezopasnosti/>.
53. Наймасштабніші катастрофи світу за останні 40 років, 2020. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2020/01/08/infografika/suspilstvo/yaki-najmasshtabnishi-aviakatastrofy-stalysya-sviti-ostanni-40-rokiv>.
54. Нікітін А. Спільна мова кібербезпеки, 2020. URL: <https://www.aviaport.ru/digest/2020/03/27/632467.html>.
55. Нгюен Д. Об'єднуючи світ в період випробувань: роль міжнародної цивільної авіації в боротьбі з пандемією // Всесвітня продовольча програма, 2020. URL: <https://www.un.org/ru/124554>.
56. Новіков К. Сім ключових трендів світової авіації. Що актуально для України?, 2021. URL: <https://biz.nv.ua/experts/chto-budet-s-aviaciey-mirovye-trendy-i-prognoz-po-ukraine-poslednie-novosti-50164301.html>.
57. Основні міжнародні асоціації та спільноти. URL: <https://geographyofrussia.com/osnovnye-mezhdunarodnye-associacii-i-obshhestva/>.
58. Організація Об'єднаних націй 70 напрямів діяльності ООН: зміни світу на краще, 2015. URL: <https://www.un.org/un70/ru/content/70ways/>.
59. Печчеи А. Человеческие Качества // М. : Прогресс, 1985. – 312 с.
60. Порівняльний метод або порівняльний підхід. URL: <http://litmisto.org.ua/?p=17396>.

61. Пристай Д. 20 років терактам 11 вересня в США. Хроніка подій, 2021. URL: <https://suspihne.media/61871-19-rokiv-teraktam-11-veresna-hronika/>.
62. Пристай Д. Від полювання на китів до збереження озонового шару. Історія "Грінпісу", 2021 URL: <https://suspihne.media/62855-vid-poluvanna-na-kitiv-do-zberezenna-ozonovogo-saru-istoria-grinpisu/>.
63. Пюмпель Г. Вплив зміни клімату на авіацію, 2016. URL: <https://public.wmo.int/ru/resources/bulletin/влияние-изменения-климата-на-авиацию-интервью-с-гербертом-пюмпелем.>
64. Рабочий документ // Конференція високого рівня з авіаційної безпеки, 2012. Монреаль. URL: <https://www.icao.int/Meetings/avsecconf/Documents/WP%2033/AN%20OUTCOMES-BASED%20APPROACH%20TO%20SUSTAINABLE%20AVIATION%20SECURITY%20MEASURES.ru.pdf>.
65. Рада безпеки Загрози міжнародному миру та безпеці, спричинені терористичними атаками // Офіційний звіт Ради Безпеки ООН, 2017. - Нью-Йорк. URL: <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/S/PV.8057>.
66. Рада безпеки Загрози міжнародному миру та безпеці, спричинені терористичними актами // Офіційний звіт Ради Безпеки ООН, 2001. - Нью-Йорк. URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/PRO/N01/533/72/PDF/N0153372.pdf?OpenElement>.
67. Рада безпеки Резолюція 1373, 2001. URL: https://eurasiangroup.org/files/uploads/files/International_legal_documents/UN_SCR/1373.pdf.
68. Рада безпеки Резолюція 2462, 2019. URL: [https://eurasiangroup.org/files/uploads/files/Резолюция%20Совета%20Безопасности%20ООН%202462%20\(2019\).pdf](https://eurasiangroup.org/files/uploads/files/Резолюция%20Совета%20Безопасности%20ООН%202462%20(2019).pdf).

69. Ржевська Н.Ф. Інформаційна протидія та безпека: нові об'єкти інформаційної безпеки // Актуальні проблеми міжнародних відносин: зб. наук. праць. – К.: ІМВ КНУ імені Тараса Шевченка, 2008. – Вип. 80. – Ч.ІІ. – С. 61– 63.
70. Ржевська Н.Ф. Функції й напрями діяльності «мозкових центрів» // Актуальні проблеми міжнародних відносин: зб. наук. праць. – К.: ІМВ КНУ імені Шевченка, Вип. 107. – 171-178.
71. Сидоренко К.В. Концептуальний підхід до формування конкурентоспроможності провідних міжнародних аеропортів в умовах світоцивілізаційної траєкторії розвитку// Бізнес-Інформ. – 2014. – №3(434). – С. 171-176.
72. Стратегічні цілі ІКАО на 2005-2010 роки // Зведене концептуальне бачення і програмна заява, 2005.URL: <https://www.un.org/ru/ecosoc/icao/goals.shtml>.
73. Укрінформ Світові військові витрати, 2020. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-world/3013802-vitrati-na-oboronu-u-sviti-torik-bulijnajbilsimi-za-desatilitta-1917-milardiv.html>.
74. Філософія: Енциклопедичний словник. – М.: Гардарики. За редакцією А.А. Івіна, 2004.
75. Цимбал А. У Давосі визначили глобальні ризики для бізнесу. Чи готові до них в Україні?, 2020. URL: <https://home.kpmg/ua/uk/home/media/press-releases/2020/01/u-davosi-vyznachyly-globalni-ryzyky>.
76. Чисельність населення світу до 2100 року перевищить 11 мільярдів, - ООН, 2021. URL: <https://rubryka.com/2021/09/02/zrostannya-naselennya-do-11-mlrd/>.
77. Шевченко О. Глобальні виклики сучасності: проблема класифікації та пріоритезації // Міжнародні відносини, суспільні комунікації та регіональні студії. – 2017. – №1.

78. Шемшученко Ю.С. Європейська конференція цивільної авіації // Юридична енциклопедія, 2020. URL: https://leksika.com.ua/17310524-legal/evropeyska_konferentsiya_tsivilnoyi_aviatsiyi .
79. Що таке закон Парето: коротко, 2021. URL: <https://sendpulse.ua/ru/support/glossary/pareto-principle>.
80. 7 квітня 2019 року - Всесвітній день здоров'я під гаслом «Здоров'я для всіх», 2019. URL:<http://oblzdrav.mk.gov.ua/index.php/golovna/novini/7827-7-kvitnya-2019-roku-vsesvitnij-den-zdorov-ya-pid-gaslom-zdorov-ya-dlya-vsikh#:~:text=Тема%20Всесвітнього%20дня%20здоров'я,життя%2С%20соціальне%20і%20суспільне%20оточення>.
81. 7 квітня – Всесвітній день здоров'я!, 2020. URL: 7 квітня – Всесвітній день здоров'я!. Охматдит (uk). 2020-04-07. Процитовано 2021-04-06.
82. Andresen P., Skjærseth J. B., Jevnaker T., Wettestad J. (2016), “The Paris Agreement: Consequences Of The EU and Carbon Markets?” Politics Governance. Volume 4, Issue 3, p. 188-196.
83. Basova Catherine Relations Interculturelles Internationales dans le cadre de la Diplomatie culturelle Europeenee // Scientific Student Conference Youth without Borders Building Cross-Cultural Awareness Conference materials, the XIV Annual Scientific Student Conference. - March 26, 2020. - Kyiv. - p.208-211.
84. Basova Kateryna Negotiation Skills as an Important Competence of International Relations Professionals // Scientific Student Conference Youth without Borders Building Cross-Cultural Awareness Conference materials, the XIV Annual Scientific Student Conference. - March 26, 2020. - Kyiv. - p.5-8.
85. Club of Rome Timeline, 2021. URL: <https://www.clubofrome.org/about-us/timeline/>.
86. Deborah Nguyen Uniting the world during the trial period: the role of international civil aviation in the fight against the pandemic, 2021. URL: <https://www.un.org/ru/124554>.

87. Donella H. Meadows, Dennis L. Meadows, Jorgen Randers, William W. Behrens *The limits to growth: A report for the Club of Rome's project on the predicament of mankind* // NY, Universe Book, 1972. 211p.
88. Greenpeace Air travel. URL: <https://www.greenpeace.org.uk/challenges/air-travel/>.
89. Greenpeace Climate changes. URL: <https://www.greenpeace.org.uk/challenges/climate-change/>.
90. Greenpeace Plastic pollution. URL: <https://www.greenpeace.org.uk/challenges/plastic-pollution/>.
91. Supportive European Aviation About us. URL: <https://www.eurocontrol.int/about-us>.
92. Sydorenko K. The mechanism of competitiveness management of production infrastructure of international airports in the global air transportation market // *European science review*. – 2015. – №4. – P. 159-162.
93. Till Kellerhoff *Crafting The Post COVID World* / *The Solutions Journal* 2020. - URL: <https://www.clubofrome.org/impact-hubs/climate-emergency/crafting-the-post-covid-world/>.
94. Till Kellerhoff *Covid-19: Message from the Co-Presidents of the Club of Rome* - 2020. URL: <https://www.clubofrome.org/impact-hubs/climate-emergency/covid-19-pandemic-message-from-the-co-presidents-of-the-club-of-rome/>.
95. World Economic Forum. URL: <https://www.weforum.org/about/why-does-our-work-matter>.
96. World Economic Forum. *Net zero carbon cities: an integrated approach*, 2021. URL: <https://www.weforum.org/reports/net-zero-carbon-cities-an-integrated-approac>.
97. World Economic Forum. *The global risks report*, 2021. URL: <https://www.weforum.org/reports/the-global-risks-report-2021>.

98. World Economic Forum. Principles for strengthening global cooperation, 2021. URL: <https://www.weforum.org/reports/92d6235d-48eb-42e8-af06-7ea7dd671c75>.

99. World Economic Forum. Pathways toward a cyber resilient aviation industry, 2021. URL: <https://www.weforum.org/reports/pathways-towards-a-cyber-resilient-aviation-industry>.

100. World Economic Forum. Reports, 2021. URL: <https://www.weforum.org/reports>.

101. World Health Organization World Health Day 2021 Building a fairer, healthier world, 2021. URL: World Health Day 2021. www.who.int (en). Процитовано 2021-04-06.

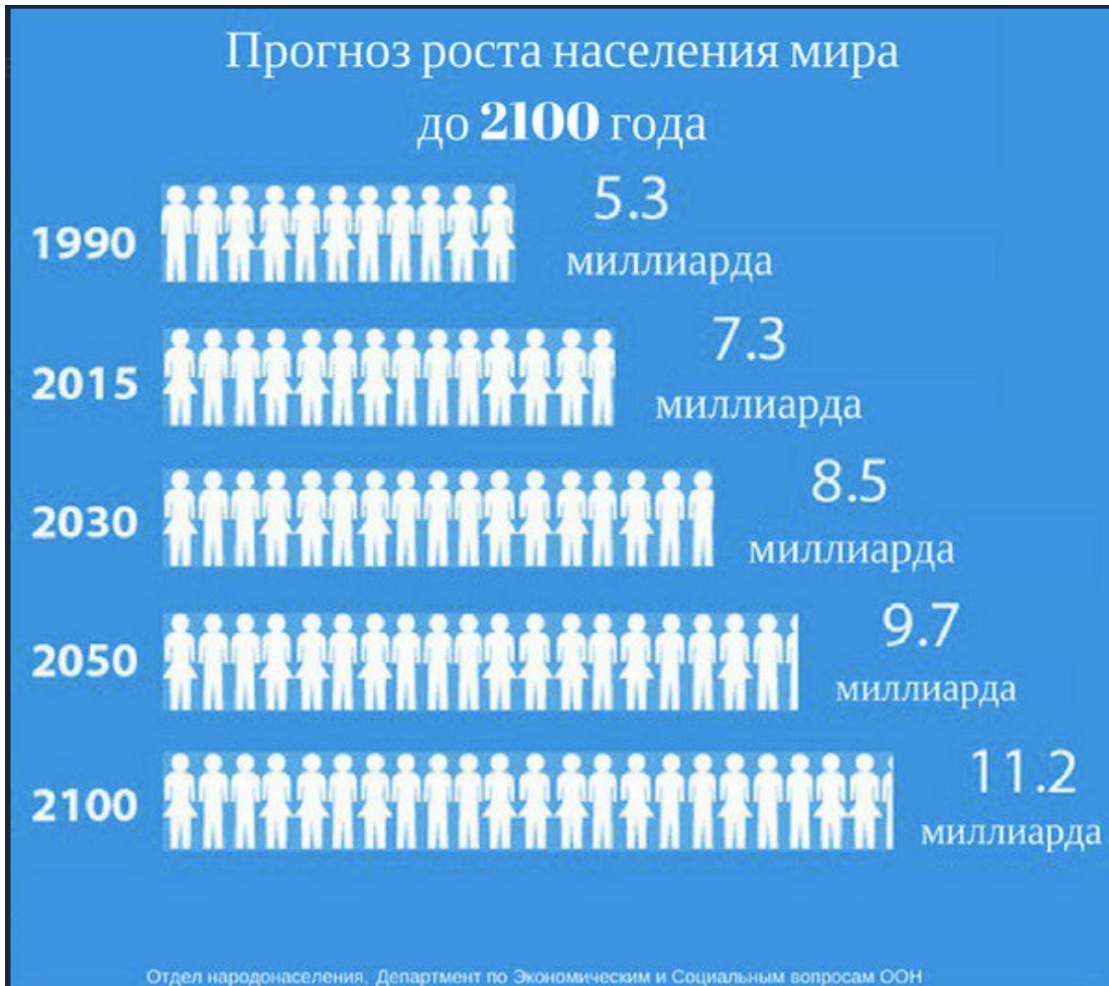
102. United Nations Security Council Resolution 2309, 2016. URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N16/295/78/PDF/N1629578.pdf?OpenElement>.

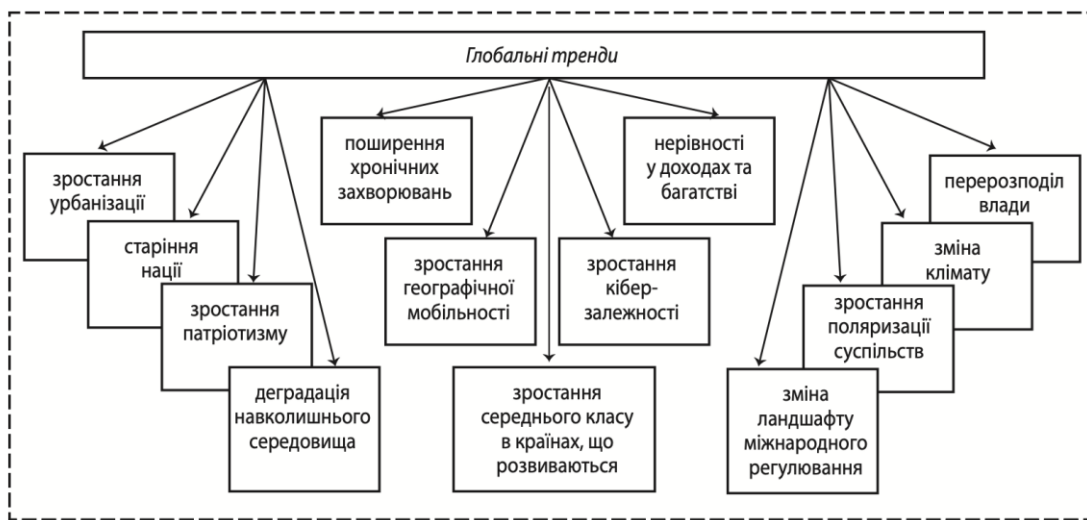
ДОДАТКИ

Додаток А

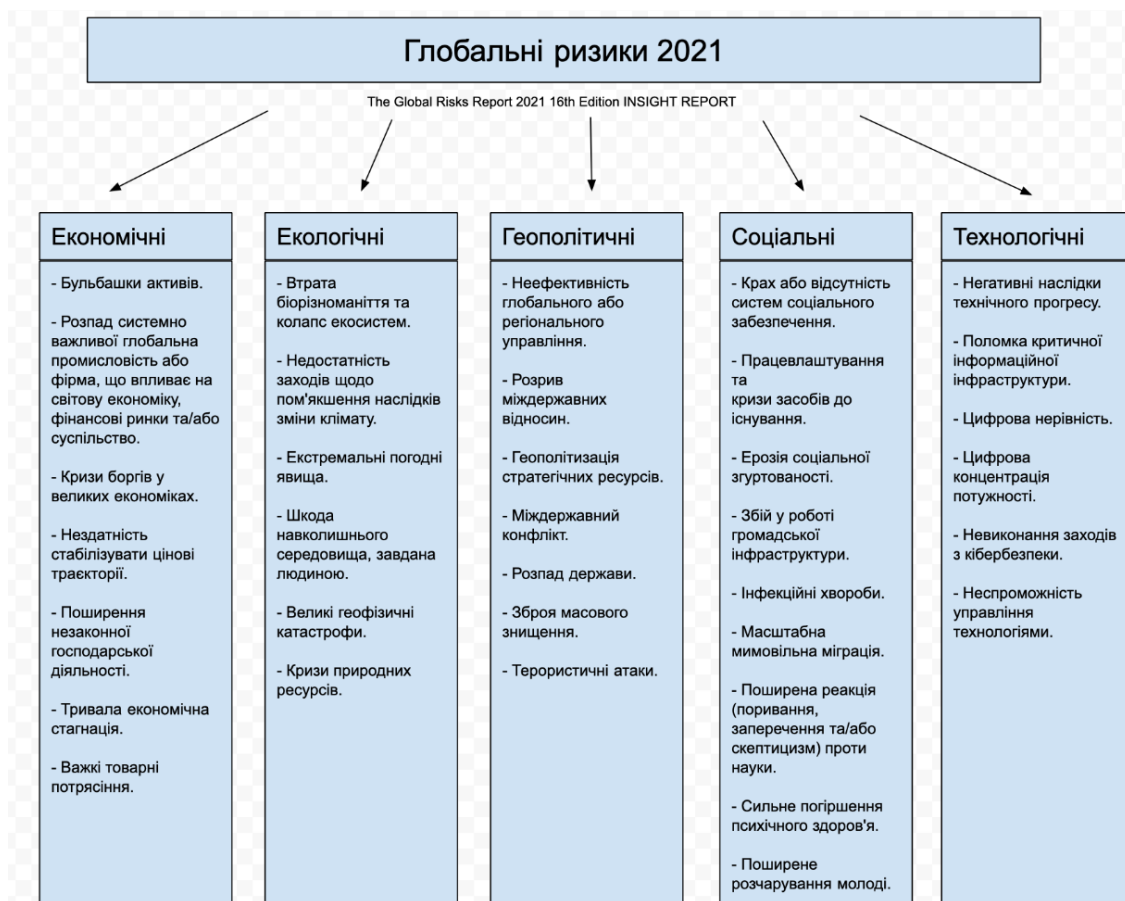
Взаємозв'язок глобальних процесів

Назва категорій	Визначення категорій	Змістова підпорядкованість категорій
Глобальний виклик	це сигнал про існування небезпеки для суспільства; вимога до вживання певних заходів протидії, спрямованих на причину виникнення небезпеки	↓
Глобальна проблема	це емпірично зумовлене питання, що постає перед людством, стосується його розвитку та пов'язане з наявністю ситуації, яка створює загрози прогресивній суспільній динаміці, а отже, потребує вирішення; форма об'єктивації глобального виклику	↓↓
Глобальний ризик	це ймовірна небезпека для суспільного розвитку, яка обумовлена наявністю глобальних проблем і наростанням негативних тенденцій відповідного змісту	↓↓↓
Глобальна криза	це загострення глобальної проблеми; ризик, доведений до стану, що граничить з переломом у суспільному розвитку; деструктивне явище або подія, що спричиняє умови виникнення глобальної катастрофи – її передвісник	↓↓↓↓
Глобальна катастрофа	це руйнівна за змістом подія світового масштабу, яка призводить до незворотних наслідків і спричиняє перелом в ході цивілізаційного розвитку; наслідки залишеного без відповіді глобального виклику, невирішеної глобальної проблеми, доведення до стану реалізації глобального ризику, який до цього був імовірним, розгортання глобальної кризи, яка не була зупинена	↓↓↓↓↓

Зростання кількості населення протягом 1990-2100 рр.

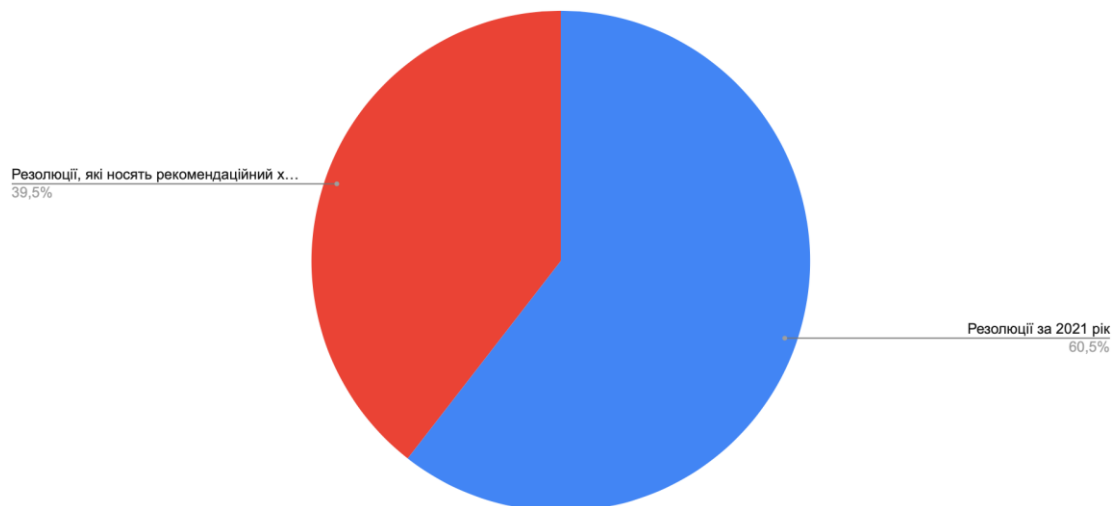
Світові глобальні тренди за ВЕФ 2021

Світові ризики за ВЕФ 2021

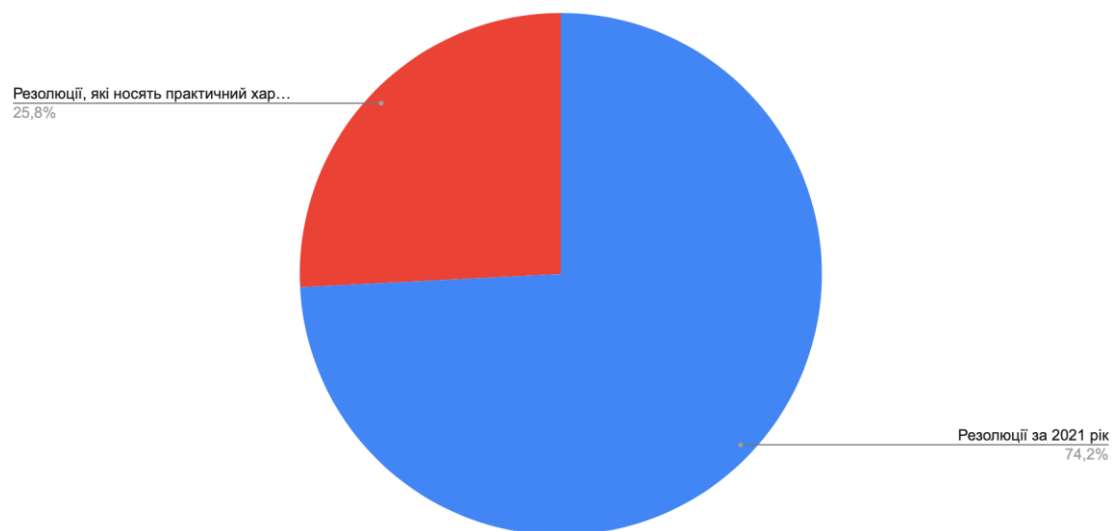


Додаток Е

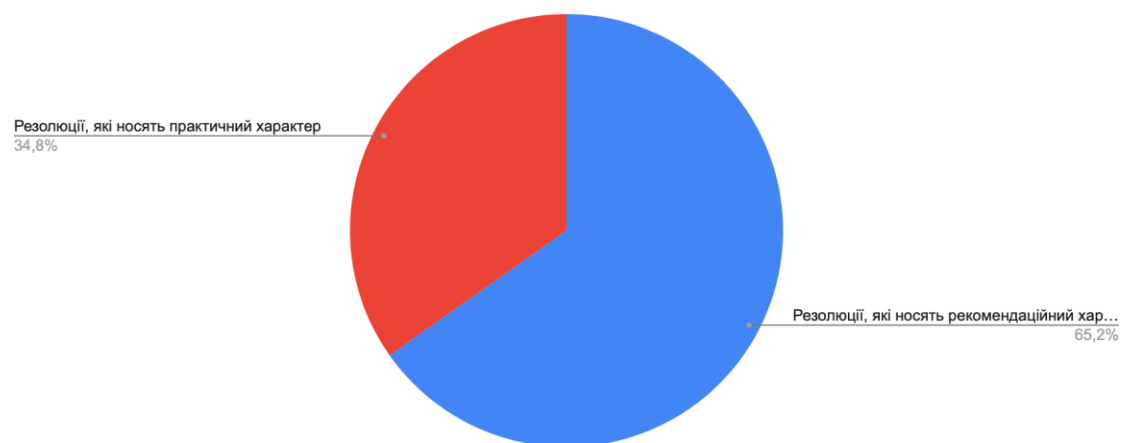
Резолюції за 2021 рік	Резолюції, які носять рекомендаційний характер
46	30



Резолюції за 2021 рік	Резолюції, які носять практичний характер
46	16

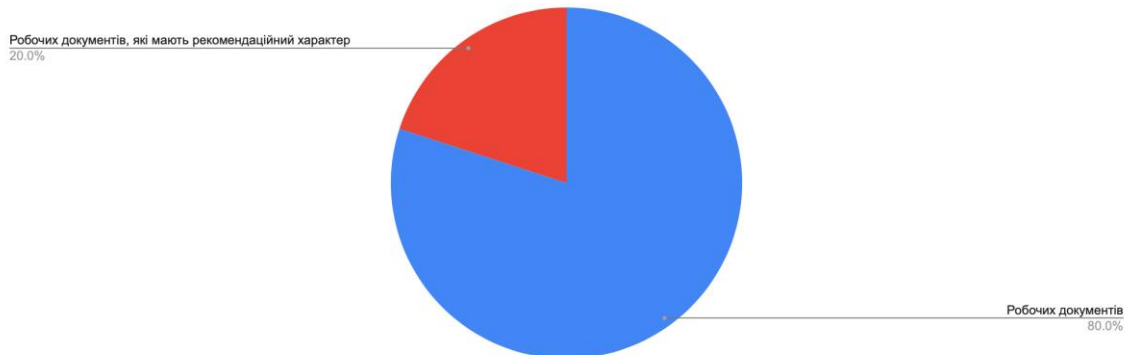


Резолюції, які носять рекомендаційний характер	Резолюції, які носять практичний характер
30	16

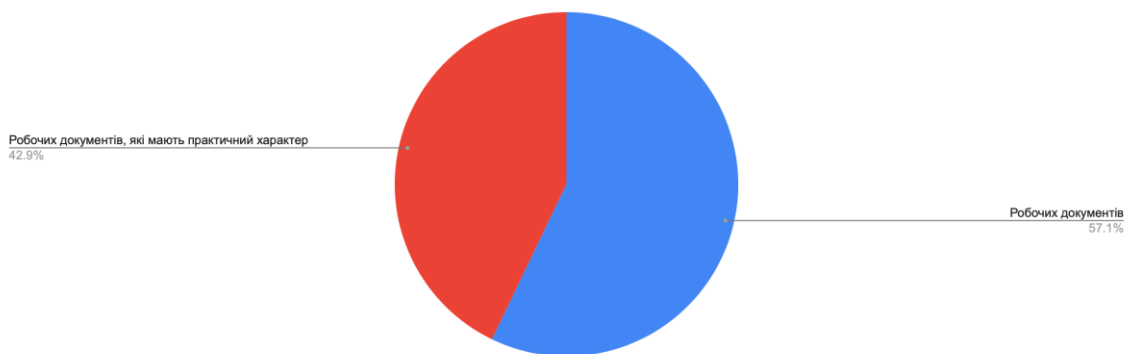


Додаток Ж

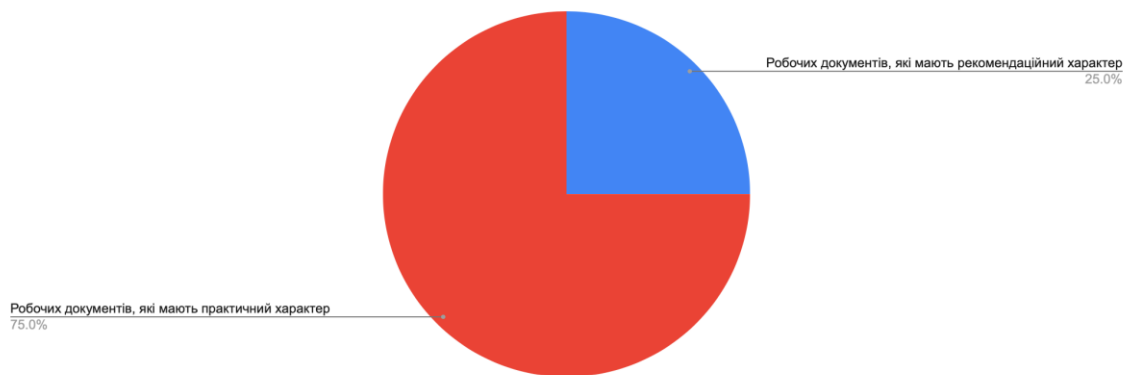
Робочих документів	Робочих документів, які мають рекомендаційний характер
20	5



Робочих документів	Робочих документів, які мають практичний характер
20	15

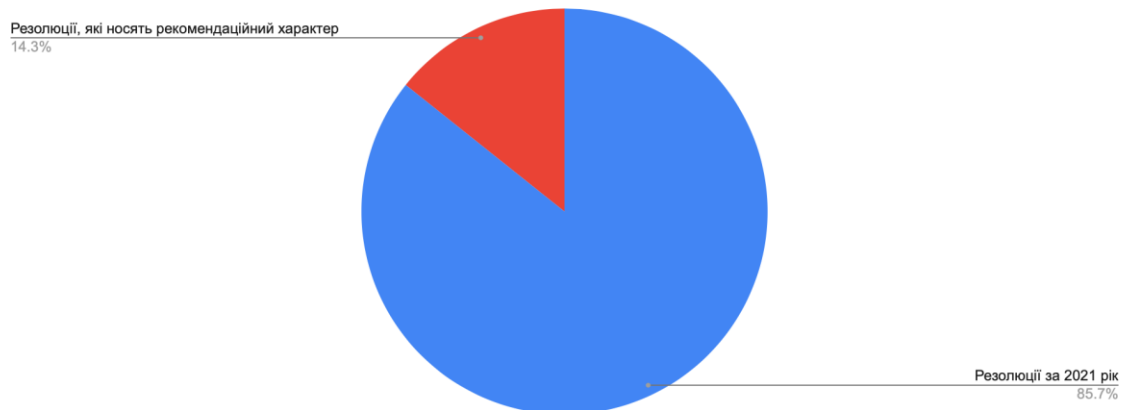


Робочих документів, які мають рекомендаційний характер	Робочих документів, які мають практичний характер
5	15

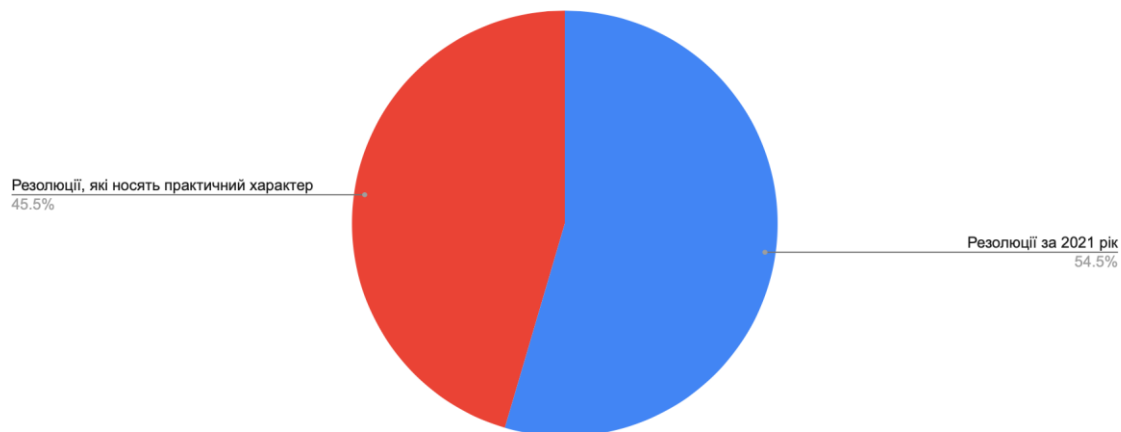


Додаток 3

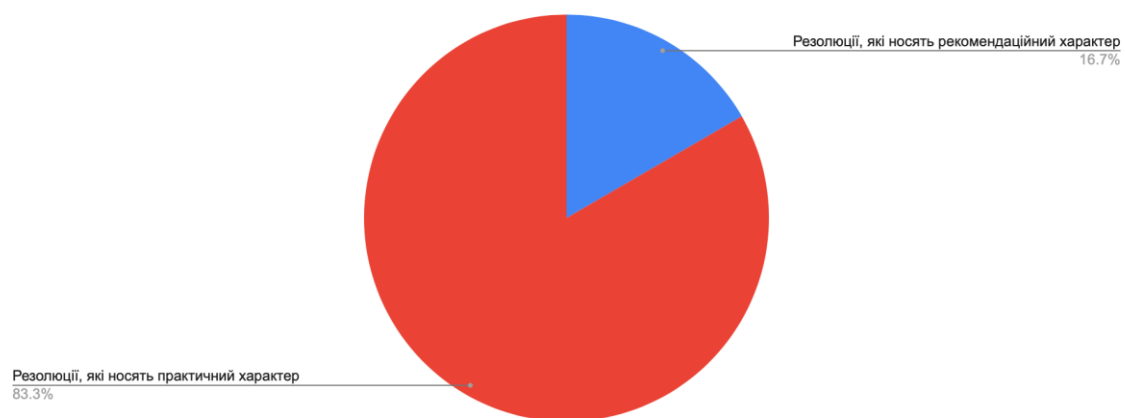
Резолюції за 2021 рік	Резолюції, які носять рекомендаційний характер
6	1



Резолюції за 2021 рік	Резолюції, які носять практичний характер
6	5



Резолюції, які носять рекомендаційний характер	Резолюції, які носять практичний характер
1	5



Таблиця 1. Порівняльний аналіз міжнародних організацій

Організація / Критерій	ООН	ІКАО	IATA
1. Напрями діяльності	<p>Підтримка міжнародного миру та безпеки. Права людини. Надання гуманітарної допомоги. Сприяння сталому розвитку. Міжнародне право</p>	<p>Глобальна безпека цивільної авіації. Підвищення потенціалу та ефективності глобальної системи цивільної авіації. Посилення глобальної безпеки. Економічний розвиток повітряного транспорту. Охорона навколишнього середовища</p>	<p>Підвищення рівня авіаційної безпеки та зниження авіакатастроф. Забезпечення державних заходів щодо надання допомоги авіакомпаніям, які генерують кошти або скорочують витрати та податки. Робота з урядами над завершенням дорожніх карт щодо відновлення роботи кордонів для поїздок на 33 найкращі пасажирські ринки. Екологічна сталість</p>
2. Інструменти діяльності	<p>Дослідження і рекомендації з метою сприяння співробітництва в економічній, соціальній, культурній,</p>	<p>Інформаційно-просвітницька діяльність, проведення перевірок та заходів. Платформа для</p>	<p>Проведення акредитації - Travel & Cargo. Здійснення розвідувальної діяльності та аналітика</p>

	освітній сферах та сфері охорони здоров'я. Проведення регулярних сесій з метою пошуку рішень проблем. Введення санкцій. Миротворча діяльність. Привентивна дипломатія	координації дій в сфері громадянської авіації. Конференції та семінари з технічних, політичних, соціально-економічних питань. Адміністративна та експертна підтримка, розробка нових стандартів у сфері повітряного транспорту	статистик. Прийняття рішення щодо дотримання нормативних вимог. Фінансові послуги. Консалтинг. Прийняття рішення з безпеки та польотних операцій. Розробка програм в сфері екології польотів та авіабезпеки
3. Сфера компетентності	Підтримка та зміцнення миру й міжнародної безпеки, розвиток співробітництва між державами	Досягнення сталого зростання глобальної системи цивільної авіації	Формування майбутнього зростання безпечної, надійної та стійкої індустрії повітряного транспорту, яка поєднує та збагачує світ
4. Залученість у міжнародні процеси	Переважно питання гуманітарної допомоги. ООН активно проводить моніторинг, статистичні розрахунки,	ІКАО розробляє політику та стандарти, проводить аудити відповідності, проводить аналізи та дослідження, надає допомогу і нарощує	ІАТА працює з Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО) з метою встановлення стандартів, рекомендованої практики та

	досліджує питання продовольчої безпеки в світі	авіаційний потенціал за допомогою заходів та співробітництва держав-членів та зацікавлених сторін. Розслідування авіакатастроф. Розробка проектів зменшення впливу польотів на навколишнє середовище та зміни клімату	керівних матеріалів для забезпечення авіаційної безпеки, безпеки, ефективності та регулярності, їх спільних зусиль були розроблені глобальні стандарти та рекомендовані практики в багатьох областях, включаючи безпеку, безпеку та неслухняних пасажирів. Консультативна рада ІАТА зі сталого розвитку та навколишнього середовища (SEAC) консультує ІАТА з питань політики та стратегії сталого розвитку та навколишнього середовища
5. Впливовість на хід світових процесів	ООН є ефективною у питаннях гуманітарної допомоги, проте менш ефективною у питаннях охорони здоров'я,	ІКАО впливає на регулювання глобальних супутникових навігаційних систем, впливає на міжнародно-правове	ІАТА сприяє підвищенню поінформованості персоналу та пасажирів, ми закликаємо уряди та їхні правоохоронні

	питання безпеки через політизацію процесів, так як через баланс сил у Раді безпеки ООН не може вирішувати безпекові питання окремо від політичних процесів	регулювання міжнародних відносин у сфері забезпечення авіаційної безпеки. Забезпечує правову протистояння авіаційному тероризму. Регулює алгоритми перевезень пасажирів, перевезень гуманітарної допомоги під час пандемії Covid19	органи надати чіткі, практичні та анонімні механізми для співробітників авіакомпаній, щоб вони могли повідомляти про потенційні ситуації з торгівлею людьми. Підтримка розробки екологічних стандартів та рекомендованої практики в ІКАО. Внесення вкладу у процеси регулювання та міжнародні переговори Інформування політиків та зацікавлених сторін про екологічні рішення
6. Механізми протидії глобальним викликам	Головний форум для вирішення глобальних проблем зміни клімату, міжнародного тероризму, СПІДу. Координація допомоги в	Є глобальним форумом держав міжнародної цивільної авіації. Проведення конференцій високого рівня з авіаційної безпеки для встановлення шляхів боротьби з	Програма Fly Net Zero – це зобов'язання авіакомпаній досягти чистого нульового вуглецю до 2050 року. ІАТА також працює з

	<p>Африці. Здійснює глобальну контртерористичну стратегію. Фінансування діяльності по адаптації до змін клімату. Прийняття глобального договору про безпечну, впорядковану та легальну міграцію 2018. Агітаційна кампанія за доступність вакцини проти Covid19 «Тільки разом»</p>	<p>авіаційним тероризмом. Вироблення та ухвалення резолюцій щодо питань кібербезпеки у цивільній авіації. Веде діалоги з боротьби з лісовими пожежами з використанням авіації. Проводить семінари про екологічно чистим аеропортам</p>	<p>аеропортами та іншими зацікавленими сторонами в секторі повітряного транспорту над підвищенням обізнаності про торгівлю людьми та обміном нашими керівними матеріалами, включаючи практику «визнавати та повідомляти». Робота з авіакомпаніями та іншими зацікавленими сторонами для визначення політики щодо пом'якшення впливу сектора. ІАТА має кілька програм, що допомагають авіакомпаніям покращити свої екологічні показники, та працює над кількома ініціативами щодо сталого розвитку вантажів. Крім того, ІАТА пропонує</p>
--	---	--	--

			навчальні курси з авіації та навколишнього середовища
7. Результати діяльності	<p>69 місій в «Гарячі точки»</p> <p>16 миротворчих операцій</p> <p>Завершення конфліктів у С'єра-Леоне, Ліберії, Бурунді, Судані, Непалі.</p> <p>Скорочення конфліктів на 40% з 1990-х рр.</p> <p>11 місій регулювання постконфліктних ситуацій.</p> <p>222 проекти миробудівництва в 22 країнах світу</p> <p>Знищення протипіхотних мін в 30 країнах.</p> <p>14 глобальних міжнародно-правових документів для боротьби з тероризмом.</p> <p>Програма «Голокост і ООН»</p> <p>Декларація тисячоліття.</p> <p>4800 проектів подолання бідності та</p>	<p>«Дубайська декларація»</p> <p>Програма технічного співробітництва ІКАО.</p> <p>Програма наступного покоління авіаційних спеціалістів.</p> <p>Схема компенсації і скорочення викидів вуглеводу для міжнародної авіації (CORSIA).</p> <p>Ініціатива «Жодна сторона не залишилася позаду»</p> <p>Ініціатива Державного плану дій 2010</p> <p>Семінар по зеленим аеропортам 2021</p> <p>Розробка робочих документів ІКАО</p>	<p>Зниження 5-річного рівня нещасних випадків (2016-2020 рр.. порівняно з 2017-2021 рр.).</p> <p>Забезпечення державних заходів щодо надання допомоги авіакомпаніям, які генерують кошти або скорочують витрати та податки на суму до 75-95 мільярдів доларів США. 50 мільярдів доларів США з цього мають бути досягнуті у першій половині 2021 року.</p> <p>Робота з урядами над завершенням дорожніх карт щодо відновлення роботи кордонів для поїздок на 33 найкращі пасажирські ринки. Вони становлять 82% пасажирів у</p>

	<p>збереження навколишнього середовища. 12000 проектів у сфері розвитку у 170 країнах. 240 програм в сфері сільського господарства в 147 країнах. «М'яка» інфраструктура для глобальної економіки. Стокгольмська конференція. Міжнародне десятиліття дій «Вода для життя» (2005-2015) 560 багатосторонніх договорів в сферах прав людини, боротьби з тероризмом, проблем біженців тощо</p>		<p>всьому світі. 60% цих ринків мають бути відкриті без карантинних заходів. Досягнення 2,2 млн. тонн компенсації CO₂ через Авіаційна вуглецева біржа IATA. Програма регулювання затримок. Програма по багажу. Резолюція базових прав пасажирів 2013. Резолюція з боротьби з торгівлею людьми</p>
<p>8. Роль у глобалізаційних процесах</p>	<p>Прийняття Декларації тисячоліття: зміцнення глобального партнерства в цілях розвитку, обмеження самостійності держав в питаннях розробки</p>	<p>Здійснення Стратегічного плану дій: Підвищення рівня безпеки польотів, авіаційної безпеки, ефективності міжнародної цивільної безпеки та забезпечення реалізації</p>	<p>Забезпечення пропорційної та узгодженої екологічної політики урядами по всьому світу для підтримки стійкості сектора та забезпечення економічно ефективного покращення стану</p>

	політики, з урахуванням міжнародних обов'язків. Доповідь «Вплив міжнародних обов'язків, політик та процесів на рамки та здійснення розвитку. Розділ глобалізація та взаємозалежність»	принципів, зазначених в Конвенції про міжнародну цивільну авіацію	довкілля
--	---	---	----------

Таблиця 2. Аналіз характеру змісту резолюцій ООН

Резолюція / Характер	Рекомендаційний	Практичний
S/RES/2561 (2021)	так	
S/RES/2562 (2021)		так
S/RES/2564 (2021)	так	
S/RES/2565 (2021)		так
S/RES/2566 (2021)		так
S/RES/2567 (2021)		так
S/RES/2568 (2021)	так	
S/RES/2569 (2021)	так	
S/RES/2570 (2021)	так	
S/RES/2571 (2021)	так	
S/RES/2572 (2021)	так	
S/RES/2573 (2021)	так	
S/RES/2574 (2021)	так	
S/RES/2575 (2021)	так	
S/RES/2576 (2021)	так	
S/RES/2577 (2021)		так
S/RES/2578 (2021)	так	
S/RES/2579 (2021)	так	
S/RES/2580 (2021)	так	
S/RES/2581 (2021)	так	
S/RES/2582 (2021)	так	
S/RES/2583 (2021)	так	

S/RES/2584 (2021)		ТАК
S/RES/2585 (2021)	ТАК	
S/RES/2586 (2021)	ТАК	
S/RES/2587(2021)	ТАК	
S/RES/2588(2021)		ТАК
S/RES/2589(2021)	ТАК	
S/RES/2590(2021)		ТАК
S/RES/2591(2021)	ТАК	
S/RES/2592(2021)	ТАК	
S/RES/2593(2021)	ТАК	
S/RES/2594(2021)	ТАК	
S/RES/2595(2021)	ТАК	
S/RES/2596(2021)	ТАК	
S/RES/2597(2021)		ТАК
S/RES/2598(2021)		ТАК
S/RES/2599(2021)		ТАК
S/RES/2600(2021)	ТАК	
S/RES/2601(2021)	ТАК	
S/RES/2602(2021)	ТАК	
S/RES/2603(2021)		ТАК
S/RES/2604(2021)		ТАК
S/RES/2605(2021)		ТАК
S/RES/2606(2021)		ТАК
S/RES/2607(2021)		ТАК

Таблиця 3. Аналіз характеру змісту робочих документів ІКАО

Робочий документ / Характер	Рекомендаційний	Практичний
FALP/12		так
APCC/6 – WP/01		так
C-O/B 224/1	так	
C-O/B 224/2	так	
C-O/B 224/3	так	
C-O/B 224/4		так
C-O/B 224/5		так
C-O/B 224/6	так	
C-O/B 224/7		так
C-O/B 224/7		так
C-O/B 224/8		так
C-O/B 224/9 Пересмотр No 1	так	
C-O/B 224/10		так
C-O/B 224/11		так
A40-33		так
GATO		так
TRAFFIC FORECAST		так
AERO TARIFFS		так
GIS		так

Таблиця 4. Аналіз характеру змісту резолюцій ІАТА

Резолюція / Характер	Рекомендаційний	Практичний
RESOLUTION 890x		так
RESOLUTION 866	так	
RESOLUTION 850p		так
RESOLUTION 850		так
RESOLUTION 818g		так
RESOLUTION 812		так