

исследовательской темы (с привлечением студентов вузов, в которых работают авторы публикации). Соответствующая тема могла бы иметь государственную регистрацию, быть согласована как с Минобразования и науки, так и с возможными потребителями научных результатов - Верховной Радой, Кабинетом Министров (Министерством цифровой трансформации Украины).

Промежуточные и конечные результаты данной НИР могли бы быть использованы в ОБУЧЕНИИ как инновации в учебном процессе, а также и в рамках курсов непрерывного образования для подготовки будущих пользователей – депутатов и политиков, руководителей и специалистов КМУ, министерств и ведомств. Одним словом, как реальная эффективная альтернатива ставшим «притчей во языцех» трускавецким курсам обучения парламентариев.

Предлагаем также в Рекомендациях, которые будут выработаны как итог проведения настоящей Конференции, указать наши предложения и направить в соответствующие госструктуры – Минобразования и науки, Национальное агентство по обеспечению качества высшего образования, Верховную Раду Украины (на имя д.ю.н. Р. Стефанчука, активно занимающегося совершенствованием законодательного процесса), а также Кабинету Министров, Министерству цифровой трансформации Украины.

Литература

1. Правовой форум Беларуси. URL: <https://www.forumpravo.by>__ (дата звернення: 30.01.2020).

УДК 629.7: [33+304+502/504 (043.2)]

Бугайко Д.О., к.е.н., доцент, інструктор інституту ІСАО,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

Зенон Заміар, д.т.н., професор, проректор,
Міжнародний університет логістики і транспорту у Вроцлаві, Польща

Ван Бо, к.е.н., доцент,
Технологічний університет Нінбо, Китай

РОЛЬ І МІСЦЕ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ГЛОБАЛЬНОГО СТАЛОГО РОЗВИТКУ

У вересні 2015 року світові лідери зібралися в Організації Об'єднаних Націй (ООН) і прийняли *Порядок денний сталого розвитку до 2030 року*. Це план дій, що спрямовані на досягнення світового сталого розвитку у економічному, соціальному та екологічному напрямках, який гарантує, що

жодна країна член ООН не залишається позаду. *17 цілей сталого розвитку* в порядку денному на 2030 рік можуть використовуватися як орієнтири для узгодженого розвитку країн – членів ООН [1].

Авіаційна галузь є системою відкритого типу, на яку впливає широкий спектр технічних, природних, людських та економічних небезпек [2]. Зі свого боку вона сама є генератором суттєвих загроз для зовнішнього середовища. Отже ми не можемо уявити авіаційну галузь осторонь пошуку відповідей на новітні глобальні виклики. Основним завданнями для авіації є розвиток перевезень на національному, регіональному та глобальному рівнях, з метою забезпечення економічних, соціальних та екологічних пріоритетів. Глобальний план забезпечення безпеки польотів ІКАО на 2020 – 2022 роки ставить за мету до 2030 року звести до нульової відмітки кількість загиблих в авіакатастрофах та, в подальшому, підтримувати такий рівень безпеки авіації, що відповідає *Порядку денному в галузі сталого розвитку на період до 2030 року ООН*. Завдання цього плану полягає в постійному підвищенні рівня ефективності забезпечення безпеки авіації у міжнародному масштабі шляхом розвитку системи, у рамках якої здійснюється співробітництво держав, регіонів і галузі [3]. Від результатів діяльності авіації безпосередньо або опосередковано залежить досягнення наступних глобальних цілей сталого розвитку.

Ціль сталого розвитку 8. Гідна праця та економічне зростання закликає уряди сприяти забезпеченню стійкого економічного зростання, підвищенню рівня зайнятості та розвитку ринку праці. Прогнози провідних організацій у галузі авіаційного транспорту стверджують, що у наступні 20 років необхідність підготовки для світової цивільної авіації складає понад 491 тис пілотів, 100 тисяч диспетчерів повітряного руху, мільйона бортпровідників та понадпів мільйона технічного персоналу обслуговування літаків. За оцінками Міжнародної асоціації авіаційного транспорту IATA у період до 2036 року галузь повітряного транспорту сприятиме створенню 15,5 млн. прямих робочих місць і залученню \$1,5 трлн \$ ВВП для світової економіки. Якщо до цього додати непрямі та заохочені внески, прогнозований результат складатиме 46,4 млн. робочих місць та 3,8 трлн. \$ ВВП. А після врахування впливу глобального туризму – загалом 97,8 мільйона робочих місць та 5,7 трлн доларів ВВП [4].

Ціль сталого розвитку 4. Якісна освіта. У той же час, існуюча, а головне, прогнозована пропускна спроможність авіаційних навчально-тренувальних центрів є далекою від попиту на навчання перерахованих авіаційних фахівців. Загальносвітовий рівень забезпечення 4 критичного елементу надзору за безпекою авіації, який стосується наявності кваліфікованого авіаційного технічного персоналу, трохи перевищує 50%. Це один з найменших показників серед усіх 8 критичних елементів та один з головних GAPів у світової авіації [4].

Ціль сталого розвитку 9. Промисловість, інновації та

інфраструктура. Створення стійкої інфраструктури, розвиток індустріалізації та сприяння інноваціям виступають передумовою мобільності людей і товарів. Авіація є однією з найбільш інноваційних та наукоємних галузей у світі. Виробничий сектор постійно розвиває нові технології та створює значну міську інфраструктуру через будівництво аеропортів та навігаційних комплексів [5]. Авіаційна промисловість є інноваційним каталізатором наукового пошуку, результати якого широко залучаються у розвиток інших галузей світового господарства. Вантажні авіаперевезення стимулюють розвиток експортно – імпорتنих операцій на світовому ринку.

Ціль сталого розвитку 11. Сталі міста та суспільства. Ціль має на меті зробити міста інклюзивними, безпечними та стійкими з огляду сучасних глобальних викликів. Авіація відіграє фундаментальну роль у подоланні соціального відчуження вразливих груп, оскільки інфраструктура, пов'язана з авіацією, є основною частиною як міських, так і сільських спільнот у всьому світі та сприяє взаємодії населення через інтегровані транспортні зв'язки [5].

Ціль сталого розвитку 13. Зміни клімату. Термінові дії для боротьби зі зміною клімату та наслідками її впливу, є ключовим пріоритетом для кожного відповідального громадянина або організації сьогодні. Отже глобальна екологічна ситуація фактично виходить з під контролю. За останніми даними від Міжурядової групи з питань зміни клімату міжнародна та внутрішня авіаційна діяльність спричиняє приблизно 2% світових викидів CO₂. При цьому відсоток міжнародної авіації складає приблизно 1,3 відсотка загальносвітових викидів CO₂ [5]. Отже екологічна складова є пріоритетом розвитку світової цивільної авіації, яка постійно удосконалює власні дії за наступними напрямками: протидія змінам клімату (CORSIA), авіаційний шум та емісія CO₂, NO_x..., екологічні технології та експлуатація, екологічне авіаційне паливо та інші.

Визначений перелік цілей сталого розвитку, у вирішенні яких приймає участь авіація, не є вичерпаним. Щорічно зростаюча кількість держав також підключає авіацію до більш широкого кола *цілей сталого розвитку ООН, таких як цілі 4, 8, 9, 11, 13, 14, 16 та 17* [5]. Вважаємо, у майбутньому цей перелік тільки зростатиме. При цьому у процесі досягнення цього критично важливого для людства кола цілей особливе місце займають провідні авіаційні, транспортні та технологічні університети, такі як Національний авіаційний університет (Україна), Міжнародний університет логістики і транспорту у Вроцлаві (Польща) та Технологічний університет Нінбо (Китай). Багаторічні міжнародні зв'язки, міждисциплінарні проекти у сфері освіти та спільний інноваційний науковий пошук університетів є запорукою розвитку якості глобальної авіаційно-транспортної освіти з метою пошуку інноваційних відповідей на сучасні глобальні виклики [2, 6].

Література

1. Resolution adopted by the General Assembly (UN) on 25 September 2015 A/RES/70/1. Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development.

2. Бугайко Д., Павеска М. Роль міжнародного співробітництва університетів у системі безпеки авіації. *Стратегічні орієнтири розвитку НАУ в умовах динамічного освітнього середовища*. Київ НАУ, 2019. С. 153-157.

3. Глобальний план забезпечення безпеки польотів ICAO на 2020 – 2022 роки.

4. Бугайко Д., Павеска М., Ван Бо. Сучасні підходи до розвитку системи управління безпекою авіації. *Юриспруденція в сучасному інформаційному просторі*. Київ: НАУ, 2019. С. 270 – 272.

5. Aviation Benefits Report 2019, ICAO (Report based on material of ACI, CANSO, IATA, ICAO, ICCAIA, ATAG).

6. V. Isaienko, V. Kharchenko, D. Bugayko, M. Paweska. Challenges of International Science and Education in the Field of Aviation Transport Safety. Logistics and Transport – Wrocław: International School of Logistics and Transport in Wrocław. 2018. № 2(38). P. 23-32.

УДК 349.6(043.2)

Велиева Томрис,
доктор философии по политическим наукам,
Бакинский Государственный Университет, Баку, Азербайджан

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА И ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА АЗЕРБАЙДЖАНА

2010 год в нашей стране был объявлен Президентом Азербайджанской Республики Годом экологии. В рамках Года экологии состоялись различные мероприятия, были созданы электронные ресурсы по специфическим областям и усилилась просветительская работа среди населения.

В настоящее время одними из самых актуальных проблем человечества являются угроза стабильности цивилизации и окружающей среды, динамичный рост развития экономики в условиях сохранения целостности окружающей среды, возрастание угрозы разрушения существующих экосистем. Весь мир обеспокоен проблемами разрушения озонового слоя атмосферы, глобальным потеплением, распространением процесса опустынивания на более обширные территории, существенным уменьшением биоразнообразия, распространением различных заболеваний, связанных с загрязнением окружающей среды.

На сегодняшний день Азербайджан присоединен ко всем актуальным для республики международным конвенциям по охране окружающей