

Література

1. Самохін А. В. Адміністративно-правове регулювання медичних послуг в Україні: проблеми вдосконалення категоріального апарату / А. В. Самохін // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція. – 2013. – № 6-3. Том 1. – С. 96-98.
2. Проект Закону «Про загальнообов'язкове державне соціальне медичне страхування в Україні» № 4981-2 від 2 серпня 2016 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http:// zakon.rada.gov.ua](http://zakon.rada.gov.ua).
3. Щербаченко Л. В. Особливості надання платних медичних послуг у сучасних умовах / Л. В. Щербаченко // Науковий вісник Національного університету ДПС України (економіка, право). – 2010. – № 1 (48). – С. 168-173.
4. Шутов М. М. Економіка та менеджмент охорони здоров'я: регіональний аспект / М. М. Шутов. – Х.: Основа, 2000. – 365 с.
5. Смотров О. І. Договір щодо оплатного надання медичних послуг: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 / О. І. Смотров. – Харків, 2003. – 18 с.
6. Проект Закону України про внесення змін до статті 3 Основ законодавства України про охорону здоров'я (реєстр. № 2190 від 13.09.2002).
7. Артюхіна М. Сутність поняття «медична послуга» з позицій маркетингу / М. Артюхіна, О. Кратт // Економічний аналіз. – 2012. – Вип. 10. Частина 2. – С. 194-196.
8. Самофал М. М. Підстави виникнення правовідносин з надання медичних послуг / М. М. Самофал // Вісник Вищої ради юстиції. – 2013. – № 1 (13). – С. 153-160.
9. Курило В. І. Адміністративні правовідносини у сільському господарстві України: дис.. д-ра юрид. наук: 12.00.07 / В. І. Курило. – К., 2007. – 419 с.
10. Поляк О. В. Механізми надання управлінських послуг органами влади: автореф. дис. канд. наук з держ. управління: 25.00.02 / О. В. Поляк. – Львів, 2006. – 20 с.

УДК 629.431/.432(043.2)

Бачуріна Н. О., Кравчук М. І., студентки,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник Беззубов Д. О., д.ю.н., доцент

СОЦІАЛЬНО-ТЕХНІЧНІ ПРОБЛЕМИ ВИКОРИСТАННЯ МУНІЦИПАЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ МЕТРОПОЛІТЕНУ

Безсумнівно, активні темпи розвитку інформаційно-технічного суспільства обумовлюють потребу встановлення суворіших вимог

до сучасної інфраструктури, яку неможливо уявити без автоматизованої системи управління, оскільки на всіх рівнях суттєво ускладнюються відносини суб'єктного складу. Автоматичне управління потягами призначене для підвищення точності виконання графіка руху поїздів і використання пропускну здатності залізничної лінії та ділянок, зниження витрат електроенергії (палива) на тягу поїздів, збільшення продуктивності праці локомотивних бригад, полегшення праці машиніста. Автоматичне управління поїздами здійснюється системами автоведення поїздів (САВП), які є складовою частиною автоматизованих систем управління рухом поїздів. Впровадження САВП підвищує безпеку руху поїздів. Машиніст, звільняючись від більшості функцій безпосередня управління веденням поїзда, може приділити більше уваги забезпеченню безпеки руху. Крім того, САВП, витримуючи точно графік руху поїздів, зменшує ймовірність зближення їх на відстань, меншу прийнятого інтервалу руху [1]. Тобто, наявність даного механізму попереднього гальмування до зіткнення забезпечує безпеку життя й здоров'я кожного учасника руху та значно мінімізує ризики настання катастрофічних наслідків, пов'язаних із природнім людським фактором – наприклад, раптовою втратою свідомості машиністом та керування відповідним транспортним засобом.

Діяльність у сфері автоматизації процесів має обов'язково супроводжуватися аналізом позитивних і негативних рис, що стосуються якості перевезення (транспортування) всіх безпосередніх учасників руху. Тому, поруч із одним технологічним аспектом, важливий і інший – шум та вібрація на пасажирів та машиніста. Шумом називають будь-які небажані для людини звуки, які заважають праці або відпочинку, створюючи акустичний дискомфорт [2, с. 187], а під вібрацією розуміють поширення механічних коливань, яке чинить, насамперед, негативний вплив на інженерні об'єкти (фундаменти будівель і споруд), в результаті чого виникають звукові коливання у вигляді структурного шуму. Дія вібрації на організм людини може бути різноманітною: зокрема, довготривала дія провокує зміни в опорно-руховому апараті, серцево-судинній та нервовій системах, а місцева (локальна) торкається виключно окремих частин тіла (рук, ніг) та викликає відчуття струсу, яке також несе шкоду для організму [2, с. 194]. Рейковий транспорт (залізниця, метрополітен, трамвай) є одним із основних джерел вібрації. Дехто переконані, що виробничий і побутовий шуми їх не турбують. Проте, вегетативна нервова система людини негативно реагує на будь-які подібні подразнення,

адже звикання як такого не відбувається. Медицина встановила, що фізіологічно-біохімічна адаптація людини до таких зовнішніх чинників неможлива: особливо тяжко переносяться раптові різкі високочастотні звуки. Згідно шкали інтенсивності рівня шуму, що з'являється внаслідок руху транспортних засобів, якому піддаються водії, пасажери та особи поблизу, поїзд метрополітену займає четверте місце після реактивного літака на час зльоту (для порівняння: 90-95 дБА проти 130-160 дБА). Больовий поріг коливається від 120-130 дБА, а «критична» межа визначається величиною в 154 дБА. При цьому спостерігаються задуха, сильний головний біль, порушення зорових сприйнять, нудота. Тож, Павлова О. І. у своєму підручнику «Екологія транспорту» справедливо стверджує, що шум понад 80 дБА створює загрозу для людського організму і сучасні умови життя у великих містах лише сприяють цьому, прискорюючи момент досягнення відповідної числової позначки [2, с. 188-189], відтак необхідними є розробка й виготовлення портативних поглиначів шуму або таких, що зменшують його динамічний рівень.

Підвівши підсумок, можна констатувати, що київський метрополітен має недоліки, для вирішення яких потрібен час та новітні технології. Важливим аспектом є соціальні питання, які потрібно враховувати для покращення умов для пасажирів.

Література

1. Пристрої сигналізації, централізації та блокування. Автоматичне управління потягами. Різноманітна інформація щодо залізниці та рухомого складу [Електронний ресурс] // "ЛОКОМО.RU". – 2017. – Режим доступу: <http://lokomotiv.ru/scb/avtomaticheskoe-upravlenie-poezdami.html>.

2. Павлова О. І. Екологія транспорту: підруч. / О. І. Павлова. – М.: Вища школа, 2006. – 344 с.

УДК 629.7(477)(061.1ЄС)(043.2)

Бернацька В. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Єряшов Є. К., старший викладач

УКРАЇНА НА ШЛЯХУ ДО СПІЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ ЄС

Підписання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС є одним із пріоритетних завдань на порядку денному в