

Укрзалізниці; – розробити нормативно-правовий акт з питань взаємодії різних видів транспорту; – удосконалити (у напрямі спрощення) процедури ліцензування перевізної та транспортно- експедиторської діяльності, особливо їх міжнародних напрямів.

Література

1. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

2. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 р.: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>.

3. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/kmu/control/ru/publish/article?art_id=246581344.

4. Новий Шовковий шлях [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eurointegration.com.ua/articles/2015/06/2/7034385/>.

УДК 344 (043.2)

Лахай Є. С., Крук А. С., студентки,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Жмур Н.В., к.ю.н.

ВИКОРИСТАННЯ БЕЗПІЛОТНОЇ АВІАЦІЇ У ВІЙСЬКОВИХ ДІЯХ: ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

У вітчизняній літературі до цього часу найбільшого поширення набув термін «безпілотний літальний апарат». Під цим терміном прийнято розуміти апарат, призначений для польотів у атмосфері Землі або в космічному просторі, який не має екіпажу і керується автоматично за допомогою пристроїв або на відстані з командного пункту. Згідно з таким визначенням до БПЛА слід відносити безпілотні літаки, планери, літаки-мішені, ракети, керовані снаряди, торпеди і т.п. Разом з тим, вже давно існує чітке уявлення, що БПЛА є досить складною технікою. Тому, у спеціальній військовій літературі разом з терміном «авіаційний комплекс» почав використовуватися і термін «безпілотний авіаційний комплекс», який, відокремив авіаційні БПЛА від космічних і авіаційно-космічних [2, с. 40].

Слід зауважити, що відповідно до неофіційного, але досить поширеного серед фахівців визначення, у БПАК входять: БПЛА, транспортна, заряджувальна і інша забезпечувальна техніка, технічні

пристрої, які формують канали зв'язку і передачі інформації, канали управління БПЛА у польоті, пристрої отримання та обробки інформації.

Сучасні програми провідних країн світу по створенню і модернізації БПЛА мають пріоритет за обсягами фінансування. Експерти безпілотної техніки прогнозують, що провідні країни світу будуть мати до 2025 р. до 80% бойової авіації – безпілотної. Сьогодні понад 30 країн світу займаються розробкою, виробництвом, використанням та експортом БПЛА різного класу і призначення. На даному етапі розвитку БПЛА чітко визначилися світові лідери, які можуть розробляти, виробляти та експлуатувати сучасні багатофункціональні БПЛА. Це такі країни як США, Ізраїль, Російська Федерація й Китай [1, с. 153].

За роки незалежної України жодне міністерство і відомство не змогло замовити та завершити розробку БПЛА, незважаючи на наявність наукових, виробничих та випробувальних організацій, здатних розробляти і виробляти міні і тактичні БПЛА, і в цьому полягає перша проблема.

Друга проблема лежить в області організації в Україні повного замкнутого циклу розробки і виробництва БПАК силами виключно вітчизняного ВПК. Сьогодні десятки підприємств займаються даними питаннями, хоча юридичної підстави для цього у більшості з них немає, результати їх роботи є дослідними зразками, які використовують зарубіжну елементну базу, що ставить під питання можливість подальших успішних випробувань, постановки на озброєння і експлуатації.

Як приклад розвитку використання безпілотної авіації побудуємо процедуру обґрунтування вибору напрямків розвитку БПАК. На першому етапі має бути створена група державних чиновників, яка включає наукових експертів, фахівців з економіки, великих промисловців здатних оцінити доцільність розвитку БПАК.

На другому рівні здійснюється вибір виду або видів БПАК.

На третьому рівні обґрунтування БПАК необхідно розглянути і оцінити доцільність випуску певних типів БПАК (літак, вертоліт і т.д.) або виробництва комбінації типів авіації.

На четвертому рівні обґрунтування БПАК необхідно розглянути і економічно оцінити доцільність розгортання в країні повного життєвого циклу БПАК [3, с. 58].

Початок життєвого циклу БПАК складається з розробки, що включає науково-дослідні роботи (НДР) і дослідно-конструкторську роботу (ОКР) дослідного зразка БПАК.

На стадії НДР необхідно створити наступну державну структуру: науково-дослідні інститути (НДІ); дослідно-конструкторські бюро (ОКБ); аеродинамічний центр (інститут). НДІ і ОКБ повинні займатися дослідженням і досвідченими розробками з наступним основним складовим БПАК: матеріали конструкції; технології виробництва; приладове обладнання; силові установки.

На п'ятому рівні необхідна оцінка можливості придбання (за кордоном) і виготовлення власними силами компонентів БПАК: матеріали конструкції БПАК; двигуни; радіоелектроніка (авіоніка) [3, с. 59].

Отже, стрімкий розвиток безпілотної авіації в сучасних умовах породив цілий ряд проблемних питань по її концептуальному, теоретичному, методичному і термінологічному забезпеченню, які вимагають свого оперативного і якісного вирішення.

Література

1. Радецький В. Г. Безпілотна авіація в сучасній збройній боротьбі / В. Г. Радецький, І. С. Руснак, Ю. Г. Даник. – К.: НАОУ, 2008. – 223 с.

2. Кутовий О. П. Тенденції розвитку безпілотних літальних апаратів / О. П. Кутовий // Наука і оборона. – 2012. – № 4. – С. 39–47.

3. Харченко О. В. Класифікація та тенденції створення безпілотних літальних апаратів військового призначення / О. В. Харченко, В. В. Кулешин, Ю. В. Коцуренко // Наука і оборона, – 2015. – № 1. – С. 57–60.

УДК 656.076(477):[328.34:061.1ЄС](043.2)

Левенець Р. В., студент,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Армаш Н.О., д.ю.н., доцент

ІНТЕГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄС

Розбудова та розвиток транспортно-логістичної системи України значною мірою обумовлюється її європейським напрямом інтеграції. Важливим кроком у цьому напрямі стало прийняття Закону України від 18.03.2004 р. «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [4].

Роботу транспортної системи забезпечує транспортна інфраструктура, що включає в себе шляхи сполучення, рухомий склад, вантажно-розвантажувальне господарство транспортних та інших підприємств і організацій, які здійснюють навантаження, розвантаження і перевалку вантажів (що перевозяться всіма видами транспорту), а також засоби управління і зв'язку, різноманітне технічне обладнання.

Щодо визначення транспортного законодавства то воно зводиться до двох аспектів розуміння сутності транспортного законодавства в широкому і спеціальному розумінні. 1) у широкому розумінні транспортне законодавство - це сукупність нормативно-правових актів, які регулюють не тільки транспортні відносини, а й усі відносини, що виникають у цій сфері; 2) у спеціальному розумінні визначення