

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

транспортного законодавства приурочується до предмета регулювання транспортного законодавства - тобто транспортних відносин. Згідно з цією позицією, транспортне законодавство є системою нормативно-правових актів, якими регулюються транспортні відносини [1], тобто відносини, що виникають у зв'язку із організацією та/або здійсненням транспортної діяльності [2].

Провідні фахівці Національного інституту стратегічних досліджень України відзначають наступні проблеми інтеграції транспортної системи України до ЄС: експлуатаційна несумісність транспортних мереж; відсутність ефективної взаємодії в питаннях управління різними видами транспорту; наявність бар'єрів доступу на ринок транспортних послуг; обмеження в умовах експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури; неефективна система фінансування розвитку транспортної інфраструктури [5].

Зазначимо, що Україна бере активну участь у діяльності європейських організацій, що визначають напрями розвитку міжнародного економічного співробітництва та механізми взаємодії між країнами у сфері транспорту: Європейської Конференції Міністрів Транспорту (ЄКМТ), що працює у складі Організації Економічного Співробітництва та Розвитку (OECD), а також Комітетів Європейської Економічної Комісії ООН (Комітету по транспорту та Підкомітету по внутрішньому транспорту, інтермодальним перевезенням та логістиці, а також Комітету по торгівлі у складі Центру з питань спрощення і модернізації процедур торгівлі та електронного бізнесу (CEFACT)), Європейського агентства залізниць (ERA), Євразійської транспортної конференції (MCAT) тощо.

До пріоритетних напрямів співробітництва України та ЄС у галузі транспорту належать: - розвиток транспортної інфраструктури України та її інтеграція до загальноєвропейської транспортної системи; - підвищення рівня безпеки на транспорті та адаптація відповідного національного законодавства із залученням проекту ЄК TWINNING; - модернізація та оновлення основних фондів і рухомого складу транспорту; - створення Спільного авіаційного простору між Україною та ЄС.

Зиски, здобуті Україною від транспортної інтеграції, будуть як прямими: збільшення можливості доступу до ринків, збільшення обсягу перевезень та експорту транспортних послуг, приток капіталу, модернізація інфраструктури, пряме постачання ресурсів з ЄС, бюджетна підтримка, так і побічними: покращений розподіл продуктивних факторів, перерозподіл пасажиро - та вантажопотоків, покращення ефективності економічних процесів транспортних та обслуговуючих підприємств, підвищення стандартів надання транспортних послуг та рівня безпеки транспорту, скорочення бар'єрів у справах з державами ЄС.

Витрати на інтеграційний процес залежать, головним чином, від необхідності приведення рівня транспортних послуг, інфраструктури до

підвищених стандартів, підтримку конкурентоздатності українських транспортних компаній, утворення та упровадження нової регуляторної та законодавчої бази [3].

Література

1. Клепікова О. В. Про визначення транспортних правовідносин // Зб. тез Міжнар. наук. конф. молодих вчених «Четверті осінні юридичні читання» (21-22 жовт. 2005 р.). Ч. 2: «Приватноправові науки». – Хмельницький: Хмельницький університет управління та права, 2005.

2. Клепікова О. В. Поняття, ознаки та види транспортної діяльності // Тези доповідей учасників Круглого столу «Актуальні проблеми господарського права» (16 грудня 2004 р.); НДІ приватного права і підприємництва АПрН України. – К., 2004. – С. 98-99.

3. Сирийчик Т., Фургаліські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / за ред. Марчіна Свенціцькі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

4. Урядовий кур'єр. – 2004. – № 4. – Ст. 74.

5. Monthly series for some 70 economies [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.who.org/english/res_e/statis_e/daily_update_e/monthly_trade.e.xls

УДК 347.8 (043.2)

Лукашенко Т. О., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Єршов Є. К., старший викладач

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ (ПРАВОВИЙ ВИМІР)

В ринкових умовах формування та реалізація ефективності розвитку соціально-економічних систем транспортних підприємств є передумовою забезпечення їх конкурентоспроможності. Ефективність діяльності різних видів транспортних підприємств, серед яких провідну роль в Україні відіграють суб'єкти господарювання морського господарського комплексу, значною мірою визначає результати функціонування різних економічних суб'єктів, серед яких слід визначити держави, суб'єктів господарювання, домогосподарства тощо. Таким чином, результати розвитку соціально-економічних систем транспортних підприємств обумовлюють рівень конкурентоспроможності національної соціально-економічної системи.

Можливо зазначити, що на будь-яких транспортних підприємствах, які є соціально-економічними системами, постійно виникають фактори