

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: Єршов 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

Україні. Транзитне розташування України на перехресті торговельних шляхів, де є необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних зв'язків відповідно до європейських стандартів – одна з привабливих рис національного ринку України для закордонних інвесторів і виробників. В сфері авіаційного транспорту необхідно, щоб карта польотів ПС над територією України була оптимальною.

Мета угоди про Спільний авіаційний простір – поступове впровадження в законодавство України більше 60 норм та директив ЄС у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху тощо. Після цього авіаперевізники України матимуть право користуватися необмеженими комерційними правами при здійсненні перевезень між будь-яким пунктами в країнах ЄС, за умови, що політ є частиною перевезення, яке обслуговує пункт в Україні. Авіаперевізники країн ЄС матимуть необмежені комерційні права щодо польотів в Україну та в її межах [1].

Додатковою вигодою для України стане визнання державами-членами ЄС усіх сертифікатів, що видані Україною стосовно екіпажів повітряних суден та організації повітряного руху.

Прогнозованими перевагами від приєднання до Спільного авіаційного простору є:

- удосконалення якості сервісу та підвищення рівня безпеки польотів;
- збільшення пропозиції на ринку послуг з пасажирських авіаперевезень, та як наслідок – зниження цін на них;
- завантаження регіональних аеропортів України та гармонійний розвиток транзитного потенціалу аеропорту «Бориспіль»;
- вдосконалення методів та підвищення ефективності управління вітчизняними авіакомпаніями;
- поліпшення авіасполучення між регіонами України та країнами ЄС – сприяння появі нових ринків збуту для продукції українського виробництва, і зокрема, авіаційної промисловості;
- залучення інвестицій в аеропорти, збільшення кількості прямих та опосередкованих до авіації робочих місць, а також підвищення рівня оплати праці фахівців у сфері авіації.

Незважаючи на офіційно оголошену готовність Української сторони, підписання Угоди про САП відкладається з 2013 року. Головною причиною відкладення підписання даної Угоди у 2014-2016 роках є відсутність консенсусу між Іспанією та Великобританією щодо статусу аеропорту на території Гібралтару.

Альтернативами вирішення проблеми є: посилення політичного тиску з боку України щодо підписання Угоди про САП; зміна підходу до переговорів щодо підписання Угоди про САП; ведення переговорів для отримання переваг Угоди про САП без безпосереднього підписання Угоди тощо. [2].

Найбільш гострими внутрішніми проблемами є: відсутність комплексного плану згаданого інкорпорування технічних регламентів ЄС, передбачених Додатком 1 Угоди про САП; проблема завищених цін на авіаційне паливо; відсутність сучасних правил виходу на ринок та сертифікації послуг з наземного обслуговування в аеропортах України згідно з нормами ЄС [3].

Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів змусить всю транспортну систему працювати в злагодженому, синхронному режимі. Це означає, що рівень техніки, технологій, організації, нормативно-правового забезпечення повинен відповідати європейському.

Отже, приєднання України до Спільного авіаційного простору ЄС призведе до відчутних переваг: підвищення рівня безпеки польотів, збільшення пропозиції на ринку послуг з пасажирських авіаперевезень і, як наслідок, зниження цін на них та залучення інвестицій в авіаційну інфраструктуру. «Відкрите небо» з ЄС – імпульс для розвитку регіональних аеропортів, пасажирських та вантажних перевезень, що має наповнити літаками небо над Україною.

Література

1. Європейська правда. Міжнародна безпека та євроінтеграція України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.euointegration.com.ua/articles/2016/10/14/7055886/>

2. Блажиевська Р. М. Проблема Гібралтару в іспано-британських відносинах та шляхи її врегулювання. Львівський національний університет ім. І. Франка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://fip.dp.ua/index.php/FIP/article/view/393/391>

3. Коссе І. Європеїзація авіапростору України: переваги і проблеми, пов'язані з підписанням Угоди про спільний авіаційний простір. Інститут економічних досліджень та політичних консультацій [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eu.prostir.ua/files/1322828931580/2811ukrfinal.pdf>