

Петров Б. І., студент,
Навчально-науковий Юридичний Інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Пильгун Н. В., к.ю.н., доцент

ДО ПИТАННЯ ПРО ПРОБЛЕМИ У СФЕРІ ПОВІТРЯНО-КОСМІЧНОГО ТРАНЗИТУ

Україна – одна з авіаційних держав світу, яких не так уже й багато. Вона має потужний конструкторський і виробничий комплекс. Україна входить до елітної дев'ятки країн, що мають замкнутий технологічний цикл створення і виробництва авіатехніки. Крім проектування і виробництва пасажирських і транспортних літаків, в Україні є мережа авіаремонтних підприємств, в тому числі і для відновлення бойових літаків і вертольотів. Це свідчить про те, що за роки незалежності вона не лише зберегла величезний потенціал, який дістався у спадок після розвалу Союзу, а й значно примножила його [1].

У сфері повітряно-космічного транзиту існують певні проблеми: вітчизняний авіатранспорт переживає нині скрутні часи. Есплуатаційна діяльність останніми роками була збитковою, зросла заборгованість перед бюджетом, середній виробіток ресурсів літаків перевищив 70%. Наявний парк літаків застарів морально й фізично і достатньо не оновлюється, стан аеродромної мережі постійно погіршується. Вітчизняним авіакомпаніям за таких умов важко конкурувати із зарубіжними. Через відсутність у державі серійного виробництва сучасних літаків більшість авіакомпаній використовують отримані в лізинг літаки закордонного виробництва. Відомі українські пасажироперевізники компанії «Аеросвіт» та «Авіалінії України» купують повітряні лайнери західних країн «Бонн - 737-200».»А-321»які є більш економічними, комфортабельнішими за вітчизняні. Але в умовах інтенсивної експлуатації майже неможливо забезпечити їх належний ремонт та виконання правил технічної експлуатації.

Тому, всі ці наявні проблеми свідчать про те, що авіаційна сфера потребує підтримки держави та реформування.

До такого стану в цивільній авіації призвели: по-перше, велика кількість непродуманих і поспішно прийнятих рішень про реорганізацію галузі. в результаті чого вона стала майже некерованою (авіаційні тарифи на перевезення вантажів і пасажирів не підлягають державному регулюванню). По-друге, через брак

контролю в авіагалузі функціонує громіздка адміністративно-управлінська система, яка не забезпечує виконання покладених на неї функцій. За оцінками експертів ІКЛО, кількість компаній, допущених до виконання польотів на міжнародних лініях, може зменшитись із 67 до 45. Внаслідок зношеності літальних апаратів та їх перспективи розвитку повітряного транспорту визначаються тим, що він не має конкурентів серед інших видів транспорту за швидкістю доставки пасажирів і термінових вантажів, на великі відстані (середня відстань доставки одного пасажирів повітряним транспортом у 10-15 разів перевищує аналогічний показник у найвагомішого конкурента – залізничної – і має тенденцію до зростання. Нині понад 80 тис. Суб'єктів підприємницької діяльності України здійснюють активні зовнішньоекономічні зв'язки з підприємствами та фірмами майже 190 країн світу на різних континентах. Значну роль у їх забезпеченні (особливо з країнами далекого зарубіжжя) виконує повітряний транспорт [2].

Щодо космічного транзиту, то Україна також є не тільки велика авіаційна держава, а й космічна держава. Важливою формою космічного транзиту стали програми «Глобалстар» та «Морський старт» – один із найважливіших космічних проектів сучасності, в реалізації якого Україні належить 15 % акцій. За весь час космічного транзитивання, був невдалий перший запуск супутників «Глобалстар» у жовтні 1998 р. поставив під сумнів реалізацію всієї програми. Та причини було виявлено й усунуто, і вдосконалений «Зеніт» на сучасному етапі працює безвідмовно, що засвідчили березневий (1999 р.) запуск із плавучого космодрому (в рамках програми «Морський старт») та липневий (1999 р.) запуск із Байконура. Виведений майже на кругову орбіту висотою 680 км ракетою-носієм «Зеніт» 17 липня 1999 р. універсальний супутник важкого класу «Океан-О» являє собою унікальну космічну лабораторію, яких у світі налічуються одиниці. Вона постачає корисною інформацією сільське господарство, гідрометеорологію, екологію, геологію, дає можливість контролювати й попереджувати надзвичайні ситуації природного та техногенного характеру. Створення апаратів такого класу, як «Океан-О». під силу тільки високо-розвинутим країнам. Адже тут потрібно не тільки володіти сучасними технологіями, а й мати значний досвід запуску космічних апаратів [3].

Виходячи, із вище наведеного, можна сказати що в Україні та й у всьому світі, існують певні проблеми в сфері повітряно-космічного транзиту. Але в свою чергу спонукає до співпраці, як на

міжнародному рівні, так і між суб'єктами національної авіаційної сфери.

Література

1. Україна і світове господарство [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pidruchniki.com/12090613/ekonomika/povitryano-kosmichniy_tranzit
2. Авіаційна і аерокосмічна промисловість [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrexport.gov.ua/ukr/prom/ukr/30.html>
3. Україна – авіаційна держава. Проблеми та перспективи розвитку. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://shkola.ostriv.in.ua/publication/code-2F939F6ADE9D/list-B8AFBC4326>

УДК 004.031:55(043.2)

Пономарьова А.М., Демяненко К.В., студенти,
Факультет історії, етнології і права,
Вінницький державний педагогічний
університет ім. М. Коцюбинського, м. Вінниця
Науковий керівник: Яременко О.І., к. н. з держ. упр., доцент

ПРОБЛЕМА ІДЕНТИФІКАЦІЇ ПОНЯТТЯ «ЕЛЕКТРОННИЙ ДОКУМЕНТ» ЯК ОБ'ЄКТА ПРАВОВІДНОСИН

Сучасний стан суспільного розвитку характеризуються тим, що у всі сфери діяльності людини стрімко увійшли інформаційні технології. Розвиток кіберпростору ставить перед юридичною наукою ряд проблем. Збільшення обсягів інформації та швидкий розвиток сучасних засобів комунікації зумовило появу нових можливостей для її використання в житті суспільства. Впровадження комп'ютерних технологій для обробки, передачі, зберігання і використання інформації спричинило виникнення нового поняття «електронний документ». У зв'язку з цим актуалізується проблема врегулювання відносин, пов'язаних зі створенням, передаванням, одержанням, зберіганням, обробленням, використанням та знищенням інформації у формі електронного документа.

Серед сучасних наукових досліджень, в яких започатковано аналіз цієї проблеми, слід відзначити праці таких вчених, як: О.А. Баранова, В.М. Брижка, М.М. Дутова, Р.А. Калюжного, І.В. Клименка, В.С. Цимбалюка та інших.

Метою статті є аналіз поняття «електронний документ» як об'єкта правовідносин.