

галузі цивільної авіації або отриману про них інформацію; за зверненням державних інспекторів або осіб, уповноважених на проведення перевірок, Державіаслужби надають допомогу у виконанні ними службових обов'язків; надають Державіаслужбі за її зверненням інформацію стосовно місцезнаходження, номерів засобів зв'язку. У разі зміни зазначеної інформації правоохоронні органи у тижневий строк повідомляють про це Державіаслужбу. Рішення щодо обсягу інформації про посадових осіб правоохоронного органу, яка може бути надана Державіаслужбі, визначається керівництвом правоохоронного органу у порядку, встановленому законом [3].

Отже, Державіаслужба здійснює збір, накопичення та актуалізацію інформації щодо виявлених нею правопорушень у галузі цивільної авіації, в тому числі адміністративних правопорушень. Надання інформації правоохоронним органам здійснюється Державіаслужбою відповідно до законодавства, в тому числі із застосуванням електронних засобів зв'язку.

Література

1. Положення про Державну авіаційну службу: затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 8 жовт. 2014 р. № 520 URL: <https://www.kmu.gov.ua/ua/nras/247667168>
2. Хамула П.І. Правоохоронні органи в системі органів державної влади: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. Харків: Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, 2015. 235 с.
3. Про затвердження Порядку взаємодії Державної авіаційної служби з правоохоронними органами з питань забезпечення безпеки цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 26 черв. 2019 р. № 550 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/550-2019-p>

УДК 340+347.82(043.2)

Кононенко А.С., студентка,
Юридичний факультет,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Труфанова А.О., асистент

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Із 2016 року все більша та більша кількість пасажирів почала надавати перевагу авіаційному транспорту, оскільки першим пріоритетом була швидкість та кількість місць, а лише потім якість [1]. Тому аналіз сучасного стану та тенденцій розвитку

авіаційної галузі України, виявлення причин ситуацій, що складаються, та вироблення пропозицій щодо можливого їх поліпшення є достатньо актуальними.

Так, завдяки схваленому розпорядженню Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р про Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року ми можемо дослідити наявні проблеми, їх вирішення та подальші тенденції розвитку авіаційного транспорту в Україні. Крім того, метою Стратегії є створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях та покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки [2].

Імплементація положень Стратегії дасть змогу посилити інституціональну спроможність організацій, залучених до процесу гармонізації законодавства України із ЄС, та створить підстави посилення механізму здійснення контролю за його впровадженням для отримання високотехнологічної транспортної системи.

Також слід зазначити, що з метою створення ефективно працюючого транспортного комплексу України та, як наслідок, досягнення Україною статусу регіонального транспортного хабу Стратегія враховує наступні світові тенденції, що притаманні авіаційному транспорту: використання високотехнологічних та ергономічних транспортних засобів, принципів мультимодальності, супутникової навігації, інтелектуальних транспортних систем, інформаційних технологій, електронного документообігу; застосування композитних матеріалів, зниження металоємності, покращення аеродинаміки та безпечності транспортних засобів; глобалізація трансконтинентальних авіаційних перевезень в рамках потужних світових альянсів; зростання ролі дешевих авіаперевезень для прямих міжрегіональних сполучень.

Загальні проблеми, що потребують розв'язання: відсутність ефективної системи збору та обробки адміністративних даних в транспортній галузі, а отже об'єктивної оцінки його стану та перспектив розвитку; відсутність системного підходу до координації розвитку та довгострокового планування діяльності всіх видів транспорту з урахуванням соціально-економічних потреб населення, бізнесу, оборони та геополітичних інтересів України; відсутність дієвих систем контролю за ефективністю прийняття управлінських рішень, недостатня прозорість звітності та провадження діяльності органів державної влади та суб'єктів господарювання державного сектору економіки в транспортній

галузі; відсутність системи критеріїв та показників оцінювання якості надання транспортних послуг.

Для розв'язання проблем забезпечення розвитку авіаційного транспорту та створення умов для сталого розвитку авіаційних перевезень необхідно здійснити лібералізацію авіаційних перевезень, зокрема шляхом зняття обмежень на паритетних засадах щодо кількості призначених авіапідприємств, пунктів та частот під час виконання польотів між Україною та країнами світу; підписати та реалізувати Угоду про спільний авіаційний простір з ЄС з одночасним проведенням двосторонніх переговорів щодо лібералізації авіаперевезень; включити Україну до складу Ради Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) за забезпечити її активну діяльність; організація та використання повітряного простору України відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), інших міжнародних авіаційних організацій та законодавства ЄС; технічне удосконалення аеронавігаційної системи через створення інфраструктури зв'язку, навігації та спостереження для організації повітряного руху; підвищення ефективності використання повітряного простору України через запровадження в повітряному просторі вільних маршрутів (FRAU) та навігаційних технологій на основі GNSS; реконструкція злітно-посадкових смуг та комплексна модернізація обладнання в регіональних аеропортах для можливості експлуатації середньо магістральних літаків, а за доцільності і широко фюзеляжних літаків відповідно до законодавства ЄС; створення системи кібернетичної безпеки цивільної авіації з урахуванням стандартів та рекомендованої практики ІКАО та законодавства ЄС; спрощення процедур отримання регіональними аеропортами міжнародного статусу відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО; спрощення формальностей під час здійснення міжнародних авіаційних перевезень вантажів через аеропорти України шляхом впровадження рекомендацій Європейської економічної комісії ООН щодо принципу «єдиного вікна» стосовно технологій та процедур контролю, розвитку державно-приватного партнерства у сфері спрощення процедур міжнародної торгівлі.

Отже, реалізація вищеперелічених завдань сприятиме подальшому розвитку авіаційної галузі в Україні, зростанню попиту на неї, прокладання нових транспортних шляхів та впливатиме на конкурентоспроможність українських авіаліній серед світового авіаційного ринку.

Література

1. Олешко Т.І., Янківський М.Р. Сучасний стан розвитку пасажирських авіаційних перевезень в Україні. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2018. Вип. 19. Ч. 3. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/19_3_2018ua/35.pdf

2. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p?lang=en>

УДК 629.78-055. 2 (043.2)

Колодій Є.С., студентка,
Юридичний факультет,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Головка С.Г., к.і.н., доцент

ЖІНКИ – ПІДКОРЮВАЧКИ КОСМІЧНОГО ПРОСТОРУ

Першою жінкою в космосі була радянська космонавтка Валентина Терешкова, яка розпочала місію на космічному кораблі «Восток-6» 16 червня 1963 року. На час польотів її позивний був «Чайка». У прагненні закріпити своє лідерство у космічних перегонах із США у партійного керівництва СРСР виникла ідея відправили у космос жінок, щоб продемонструвати їх рівні кар'єрні можливості. 19 червня після 48 обертів навколо Землі, виконаних за 70 годин 40 хвилин і 48 секунд польоту, більше, ніж на той момент провели у космосі всі американські астронавти, «Восток-6» увійшов у атмосферу Землі.

Космонавтка політ перенесла важко, майже весь час просиділа нерухомо, здебільшого спала, рідко виходила на радіозв'язок з командним центром й не зуміла в ручному режимі зорієнтувати корабель на посадку. Посередні результати польоту перекреслили наміри продовжувати космічну програму за участю жінок на 20 років.

Активніше жінок почали включати до програм космічних польотів лише з 1980-х років. Другою жінкою, яка полетіла в космос у 1982 році на космічному кораблі «Союз Т-7», була також радянська космонавтка Світлана Савицька. У космосі провела 7 діб 21 годину 52 хвилини 24 секунди. Свій другий політ здійснила у липні 1984 року на кораблі «Союз Т-12». У відкритому космосі провела 3 години 35 хвилин. Її іменем названа планета-астероїд № 4118.

Сполучені Штати не мали жінок-астронавтів до 1983 року, коли астронавтка Саллі Райд розпочала роботу у складі сьомої місії