

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ
ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
РІВНЕНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ГУМАНІТАРНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ

**Актуальні проблеми
вітчизняної та всесвітньої
історії**

Наукові записки
Рівненського державного гуманітарного
університету

Випуск 23

Рівне – 2012

Збірник наукових праць

«Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії»

Наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету.
Випуск 23. – Рівне: Рівненський державний гуманітарний університет,
2012. – 690 с.

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ

Головний редактор:

Постоловський Руслан Михайлович, к.і.н., професор, член-кореспондент Міжнародної слов'янської академії наук (м. Рівне).

Заступник головного редактора:

Шелюк Людмила Олександрівна, к.і.н., професор (м. Рівне).

Науковий редактор:

Троян Сергій Станіславович, д.і.н., професор (м. Рівне).

Відповідальний редактор:

Шеретюк Валерій Миколайович, к.і.н., доцент (м. Рівне).

Члени редколегії:

Жилюк Сергій Іванович, д.і.н., професор (м. Острог); **Киридон Алла Миколаївна**, д.і.н., професор (м. Київ); **Степанков Валерій Степанович**, д.і.н., професор (м. Кам'янець-Подільський); **Стоколос Надія Георгіївна**, д.і.н., професор (м. Рівне); **Фісанов Володимир Петрович**, д.і.н., професор (м. Чернівці); **Чухліб Тарас Васильович**, д.і.н. (м. Київ); **Швецова-Водка Галина Миколаївна**, д.і.н., професор (м. Рівне); **Шугасва Людмила Михайлівна**, д.ф.н., професор (м. Рівне).

Згідно постанови президії ВАК України часопис «Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії» визнано фаховим виданням у галузі історичних наук (постанова від 17 квітня 2010 р.)

Свідоцтво про державну реєстрацію:
серія КВ № 15857-4329Р від 12 жовтня 2009 р.

Друкується за рішенням Вченої Ради Рівненського державного гуманітарного університету, протокол № 10 від 24 травня 2012 р.

За достовірність фактів, дат, назв і т.п. відповідають автори статей. Думки авторів можуть не співпадати з позицією редколегії. Рукописи не повертаються.

Адреса редакції: 33027, м. Рівне, вул. С. Бандери, 12, РДГУ

© Рівненський державний гуманітарний університет, 2012

16. Wat A. *Mój wiek.* - Warszawa: MON , 1990.-290 s.
17. Wankowicz M. *Monte Cassino .*-Warszawa : MON , 1957.-630 s.
18. Żaroń P.: *Armia Polska w ZSRR, na Bliskim Wschodzie i Środkowym Wschodzie.*-
Warszawa 1981: KAW RSW Prasa- Książka – Ruch , 1981.-400 s.

УДК 327.7:[629. 331:654](4)

В.І. Дубей

ВПЛИВ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ НА КООРДИНАЦІЮ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ЄВРОПІ

У статті проаналізовано вплив міжнародних організацій на координацію міжнародних автомобільних перевезень в Європі.

Ключові слова: міжнародні організації, міжнародні автомобільні перевезення.

В статье проанализировано влияние международных организаций на координирование международных автомобильных перевозок.

Ключевые слова: международные организации, международные автомобильные перевозки.

The influence of the international organizations in the sphere of the international road haulage coordinations in Europe was analyzed.

Keywords: international organizations, international road haulage.

Актуальність дослідження обумовлена тим, що міжнародні організації відіграють досить важливу роль щодо організації міжнародних автомобільних перевезень. Урядові і неурядові установи займаються вирішенням важливих транспортних проблем, які сприяють подальшому розвитку міжнародних автомобільних перевезень.

Метою даної студії є висвітлення впливу міжнародних організацій на координацію міжнародних автомобільних перевезень в країнах Європи.

Система управління перевезеннями автомобільним транспортом у світовому масштабі почала формуватися після Другої світової війни, а точніше, – з моменту створення ООН у 1945 р. Саме у межах ООН було створено п'ять регіональних комісій (для Європи, Азії і Тихого океану, Африки, Західної Азії, Латинської Америки), що мали сприяти соціальному та економічному розвитку регіонів і зміцнювати економічні відносини країн кожного регіону між собою. Вони вивчали та аналізували соціально-економічні проблеми своїх регіонів, у тому числі транспортні, давали відповідні рекомендації урядам держав-членів, а також брали участь у розробці та виконанні проектів розвитку різних секторів економіки.

1947 р. була створена Європейська економічна комісія ООН. До її складу входили комітети, підкомітети, радники і робочі групи, зокрема Комітет з внутрішнього транспорту (КВТ). Основною метою ЄЕК було

погодження та гармонізація політики і практичних дій країн-членів з метою сприяння розвитку торгівельних та транспортних зв'язків між країнами Європи. Вказана Комісія також провадила діяльність з охорони навколишнього середовища, розвитку різних видів транспорту, спрощення процедур міжнародної торгівлі, статистики та економічного аналізу.

З метою регулювання внутрішнього європейського транспорту було створено один з основних структурних підрозділів, а саме Комітет з внутрішнього транспорту. До його складу входили основні робочі групи з автомобільного, залізничного і внутрішнього водного транспорту, а також робочі групи з тенденцій розвитку та економіки транспорту, безпеки дорожнього руху, конструкції транспортних засобів, комбінованих перевезень, перевезень небезпечних вантажів, перевезень харчових продуктів, що швидко псуються і статистики транспорту. Під егідою цього комітету працювали експерти з питань автомобільного транспорту та міжнародних автомобільних перевезень. Комітет з внутрішнього транспорту займався вивченням проблем міжнародного транспорту і розробляв конкретні рекомендації, спрямовані на їх подолання, координував діяльність різних видів міжнародного внутрішнього транспорту, забезпечував обмін між урядами інформацією з усіх питань, що належать до його компетенції, сприяв уніфікації транспортної документації і її статистичній обробці, надавав рекомендації щодо перегляду чинних і укладення нових конвенцій і угод, які стосувалися європейського внутрішнього транспорту тощо. Однією з важливих ділянок роботи була активна співпраця Комітету з урядовими та неурядовими міжнародними організаціями, зокрема Міжнародним союзом автомобільного транспорту та Європейською Комісією.

Під егідою ЄЕК було укладено понад 110 міжнародних конвенцій і угод з питань залізничного, водного та автомобільного транспорту, змішаних і контейнерних перевезень, перевезення небезпечних вантажів, охорони довкілля, транспортної статистики, лібералізації умов торгівлі. Серед них можна виокремити Конвенцію про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (1956 р.), Європейську угоду про перевезення небезпечних вантажів (1957 р.), Угоду про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (1970 р.), Митну конвенцію про міжнародне перевезення вантажів з використанням книжки МДП (1975 р.), Конвенцію про транскордонне забруднення повітря на великі відстані та її протоколи (1979 р.) тощо. Деякі з цих конвенцій та норм застосовувалися не лише європейськими країнами, а й міжнародним співтовариством у цілому.

17 жовтня 1953 р. у Брюсселі був підписаний Протокол (Конвенція) про створення Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ), який набув чинності 31 грудня 1953 р. Його було вироблено на

Міжнародній конференції з проблем західноєвропейського транспорту, у якій брали участь держави-члени Організації європейської економічної співпраці (ОЕСС), крім Ірландії, Ісландії та Іспанії. Згідно зі ст. 15 Протоколу, членом ЄКМТ могла стати будь-яка європейська держава за умови, що Рада міністрів, яка є керівним органом організації, ухвалить з цього питання одностороннє рішення. Держава могла вийти з організації, зробивши попередження про це за 6 місяців. Першими підписали Протокол шість країн: Бельгія, Італія, Франція, ФРН, Швейцарія та Швеція. Пізніше до них приєдналася ще низка країн: Австрія, Албанія, Болгарія, Великобританія, Греція, Данія, Ірландія, Іспанія, Люксембург, Нідерланди, Німеччина, Норвегія, Польща, Португалія, Фінляндія та інші.

Керівним органом ЄКМТ було визначено Раду Міністрів, до складу якої входили міністри транспорту країн-членів. Голова Ради обирався по чергово від кожної країни терміном на один рік. Спеціальний орган – Комітет заступників, до якого входили представники міністрів транспорту – збирався періодично на свої робочі засідання та готував проекти резолюцій та постанов для Ради. Також були створені постійні органи ЄКМТ, а саме: комітети з безпеки доріг, дорожнього руху, маркування і сигналізації, економічних досліджень; координаційна група з питань міського транспорту; групи з питань комбінованого транспорту, статистики та країн ЄС. Допоміжні органи ЄКМТ, які діяли на тимчасовій чи постійній основі, здійснювали експертні розробки в галузі перевезень, зокрема автомобільних.

Ця організація займалася розробкою загальних принципів єдиної транспортної політики країн-членів, вживала заходів для ефективного використання і раціонального розвитку внутрішнього європейського транспорту, що має міжнародне значення, координувала діяльність організацій, які займаються внутрішнім європейським транспортом. Крім того, вона організувала конференції, симпозиуми, «круглі столи» з метою обміну досвідом та вироблення рішень, рекомендацій, планів дій. З моменту створення в 1953 р., Європейська конференція міністрів транспорту постійно сприяла розвитку міжнародних автомобільних перевезень. З цією метою, після багаторічних досліджень, була розроблена система квот багатосторонніх дозволів на перевезення вантажів та введена в дію 1 січня 1974 р. після трьохрічного випробувального терміну. Вона розглядалася Радою Міністрів як практичний крок до поступової лібералізації автомобільних вантажних перевезень, оскільки забезпечувала вільний доступ до європейського ринку усіх країн-членів.

2006 р. Рада Міністрів прийняла Декларацію про створення Міжнародного транспортного форуму. Його засновниками стала 51 країна-член ЄКМТ і асоційовані члени. Форум було створено на правовій основі Протоколу про ЄКМТ та згідно із законодавчими угодами Організації економічного співробітництва та розвитку. Президія Форуму займалася

визначенням порядку денного, організувала зустрічі керівництва, співпрацювала з засобами масової інформації. У щорічних засіданнях Форуму брали участь міністри транспорту та представники транспортних неурядових організацій. Вони обговорювали питання глобального та стратегічного розвитку всіх видів транспорту, зокрема щодо міжнародних автомобільних перевезень та приймали відповідні рішення.

З перших років створення СКМТ тісно співпрацювала з багатьма міжнародними організаціями, до компетенції яких належать питання транспорту, зокрема з Європейською економічною комісією ООН і з Комісією європейських співтовариств. Результатом цієї роботи стали укладені спільні угоди, які регламентували низку питань щодо автомобільних перевезень.

Міжнародною неурядовою організацією, яка об'єднала національні асоціації і союзи міжнародних автомобільних перевізників, став Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ), заснований 23 березня 1948 р. за ініціативою автодорожніх і автотранспортних асоціацій Бельгії, Данії, Франції, Великобританії, Норвегії, Нідерландів, Швеції і Швейцарії. Протягом наступних років членами Союзу стали близько 180 національних асоціацій 67 країн світу.

Згідно зі Статутом МСАТ було встановлено два види членства: дійсні члени та асоційовані. Дійсні члени – це національні асоціації автомобільного транспорту, зокрема, пасажирського, вантажного та транспорту у власному користуванні.

Асоційованими членами могли бути національні і міжнародні організації, а також промислові і наукові підприємства, які безпосередньо або опосередковано пов'язані з діяльністю автомобільного транспорту.

Керівним органом МСАТ була визначена Рада, а виконавчими – Президія та Генеральний секретаріат. Рада визначала генеральну політику Союзу, вносила зміни і доповнення до Статуту, вибирала Президію і приймала нових членів МСАТ. Вона також заслуговувала й обговорювала доповіді Президії з загальних і фінансових питань. Президія на практиці реалізувала рішення Ради, контролювала роботу комісій і груп експертів МСАТ, вносила до Ради пропозиції з ключових питань діяльності МСАТ. Генеральний секретаріат Союзу виконував рішення Президії, забезпечував зв'язки між робочими органами Союзу і його членами, підтримував відносини з різними міжнародними організаціями.

В складі МСАТ також було створено міжнародні комісії з митних, економічних, юридичних, соціальних, технічних питань та з безпеки дорожнього руху. Крім того, значну роботу проводили групи експертів з перевезень туристичними автобусами, комбінованих та регулярних пасажирських перевезень, перевезень небезпечних вантажів, інформаційної технології і телекомунікацій, професійної підготовки операторів та водіїв.

З метою покращення організації міжнародних автомобільних перевезень, МСАТ вивчав і вирішував проблеми автомобільного транспорту, розробляв заходи для уніфікації і спрощення регламентації автомобільного руху, займався питаннями контрактів на перевезення, дорожньої безпеки, координував і підтримував заходи щодо розвитку національного і міжнародного автомобільного транспорту, представляв членів МСАТ у міжнародних організаціях. Крім того, МСАТ розробляв резолюції щодо міжнародних перевезень автомобільним транспортом з метою гармонізації правил і приписів, які існували в окремих країнах. Вони стосувалися загальної транспортної політики, професійної підготовки водіїв автотранспортних засобів, Конвенції МДП, обмежень вагових норм і розмірів автотранспортних засобів, міжнародних перевезень у контейнерах, перевезень швидкопсувних вантажів, безпеки дорожнього руху тощо. Діяльність МСАТ у галузі нормування була спрямована, у першу чергу, на розробку угод та єдиних документів з метою спрощення митних процедур і прискорення тим самим доставки вантажів у міжнародному сполученні. Так, 1959 р. під егідою ЄЕК ООН була розроблена Конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП, яка з певними змінами та доповненнями діє і нині

[2]. 1975 р. було підписано нову митну Конвенцію, яка значно зменшила формальності при міжнародних автомобільних перевезеннях. Це сприяло прискоренню доставки вантажів і підвищенню безпеки дорожнього руху. За дорученням Комітету з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН Міжнародний союз автомобільного транспорту відповідав за функціонування системи МДП на міжнародному транспорті у межах, що встановлені цими конвенціями [3].

Водночас МСАТ було надано консультативний статус при Економічній і Соціальній Раді (ЕКОСОП) ООН, який дозволяв йому брати активну участь у нарадах регіональних економічних і соціальних комісій, зокрема для Європи. Він підтримував постійні контакти з Європейською Економічною Комісією ООН, Радою Європи, Європейською конференцією міністрів транспорту, Світовою митною організацією, Світовою організацією з туризму, Світовою організацією торгівлі, а також з неурядовими організаціями – Міжнародною федерацією експедиторських асоціацій, Міжнародною автомобільною федерацією та іншими організаціями. Таке співробітництво відіграло важливу роль у здійсненні транспортної політики урядовими та неурядовими організаціями, забезпечувало ефективність транспортної системи та автомобільних перевезень.

В останні роки в Європі розвитку транспорту приділяли значну увагу транспортні організації, які започатковані в рамках ЄС. Зокрема, Генеральний директорат з мобільності та транспорту розробляв основні

напрями політики в галузі транспорту, зокрема щодо міжнародних автомобільних перевезень. Він здійснював контроль за виконанням законів ЄС щодо автомобільних перевезень, сприяв укладенню угод та обміну досвідом, фінансово підтримував транспортні програми та науково-дослідні проекти, надавав інформацію перевізникам та користувачам транспортних послуг.

Беручи участь в міжнародних організаціях, ЄС прагнула до керівної ролі при прийнятті рішень в галузі автотранспорту. Особливу увагу було приділено правовим нормам, що регламентували режим роботи водіїв, видачу посвідчень, застосування тахометрів та проблемам забруднення навколишнього середовища шкідливими викидами автотранспорту. В результаті активного співробітництва міжнародних урядових та неурядових транспортних організацій на основі законодавства ЄС було укладено низку міжнародних угод та конвенцій, які регламентували міжнародні автомобільні перевезення. В окремих випадках (регулювання перевезення небезпечних вантажів, уніфікація правил дорожнього руху) саме нормативні акти КВТ стали основою директив ЄС.

Прикладом такої співпраці стала розроблена робочою групою з автомобільного транспорту КВТ СЕК ООН Зведена резолюція про регламентацію міжнародних автомобільних перевезень від 2004 р. При її укладенні були враховані основні положення низки нормативних документів, прийнятих Європейською конференцією міністрів транспорту (Резолюція про нерегулярні міжнародні пасажирські перевезення автобусами від 1995 р., Зведена резолюція щодо правил, які застосовувалися до міжнародних автомобільних вантажних перевезень від 2000 р., Резолюція про спрощення процедури видачі віз професійним водіям, які здійснюють перевезення за дозволами ЄКМТ від 2002 р), Європейською Комісією (Угода про нерегулярні автобусні пасажирські перевезення від 2001 р.)[6], Радою ЄС (Резолюція щодо вантажних автомобільних перевезень у Спільному європейському ринку від 1994 р.)[4]. В цьому документі було узагальнено вимоги щодо автомобільних міжнародних перевезень, а саме: не завдавати шкоди громадському порядку, безпеці руху, навколишньому середовищу та здоров'ю людей; не допускати дискримінації перевізника залежно від громадянства; надавати пільги іноземним перевізникам нарівні з національними; забезпечити дотримання іноземними перевізниками національних законів і правил технічного характеру; врегулювати митні процедури; впорядкувати плату за користування автодорогами; спростити процедуру видачі віз професійним водіям [5].

Ця Резолюція також конкретизувала порядок допуску до професійної діяльності оператора міжнародних перевезень, який ґрунтується на Директиві Ради 96/26/ЄС від 29 квітня 1996 р. про допуск до роботи операторів вантажних автомобільних перевезень та пасажирських

автобусних перевезень і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших документів, що підтверджують формальну кваліфікацію перевізників, з метою сприяння реалізації цими операторами права на свободу підприємництва в національних та міжнародних транспортних операціях. Крім того, цим документом було більш досконало врегульовано організацію пасажирських та вантажних перевезень, зокрема щодо класифікації та режимів перевезень [1].

Для сприяння співробітництва між національними установами стосовно безпеки дорожнього руху ще 1959 р. була створена неурядова та некомерційна організація – Міжнародна організація безпеки дорожнього руху. Вона отримала консультативний статус у Організації об'єднаних націй та Європейській конференції Міністрів транспорту. Ця організація мала сприяти вирішенню проблем безпеки на автошляхах та проводити активну пропаганду дорожньої безпеки, приділяючи основну увагу найбільш вразливим учасникам дорожнього руху. Міжнародна організація безпеки дорожнього руху співпрацювала з Європейською комісією та Всесвітньою організацією охорони здоров'я, а також з іншими міжнародними, діяльність яких пов'язана з вдосконаленням безпеки дорожнього руху.

У галузі міжнародних автомобільних перевезень існують два види міжнародних організацій – виключно транспортні міжнародні організації, які безпосередньо займаються вирішенням лише транспортних проблем та міжнародні організації загальної компетенції, які сприяють вирішенню транспортних проблем як складової частини своєї діяльності. До програм їхньої роботи включаються питання розвитку транспортної інфраструктури та транспортних зв'язків між окремими країнами, транспортно-економічної політики, комерційної та правової діяльності. Транспортні міжнародні організації розробляють проекти багатосторонніх конвенцій та угод щодо міжнародних вантажних і пасажирських перевезень та дорожньої безпеки, займаються практичними питаннями щодо укладення контрактів на перевезення та видачі дозволів, координують і підтримують заходи, які стосуються розвитку національного і міжнародного автомобільного транспорту.

Отже, нині у світі існують понад 40 урядових і неурядових міжнародних організацій, метою яких є організація транспортного процесу на основі загальних для всіх держав принципів і норм. Це зумовлено наявністю важливих проблем, врегулювання яких можливе лише спільними зусиллями усіх держав. Серед них чільне місце займають міжнародні організації загальної компетенції, які вирішують транспортні проблеми як складову частину своєї програмної діяльності, такі як Європейська економічна комісія ООН, Європейська комісія, Рада Європи та транспортні міжнародні організації, які безпосередньо займаються вирішенням лише транспортних проблем, зокрема, Комітет з внутрішнього

транспорту ЄЕК ООН, Генеральний директорат з мобільності та транспорту ЄК, Європейська конференція міністрів транспорту, Міжнародний союз автомобільного транспорту.

Джерела та література

1. Директива Ради ЄС 96/26/ЄС від 29 квітня 1996 р. про допуск до роботи операторів вантажних автомобільних перевезень та пасажирських автобусних перевезень і взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших документів, що підтверджують формальну кваліфікацію, з метою сприяння реалізації цими операторами права на свободу підприємництва в національних та міжнародних транспортних операціях // Офіційний вісник Європейських співтовариств. – 23.5.1996. – L 124. – С.1–12.
2. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19.05.1956 р. // Офіційний вісник України від 06.09.2006 – 2006 р.–№ 34.– С. 1–20.
3. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 р. // Зібрання чинних міжнародних договорів України – 2004 р. – № 4.– Книга 2.– 331 с
4. Резолюція Ради від 24 жовтня 1994 року щодо вантажних автомобільних перевезень у Спільному європейському ринку (94/С 304/03) // Офіційний вісник Європейських співтовариств. – 5.11.1994. – С 309/4. – С. 28–56.
5. Сводная резолюция об облегчении международных автомобильных перевозок [Електронний ресурс]: – Режим доступу: www.autoins.ru/media/D77638F6-DF8C-4D04-9E39.../priloj.doc.
6. Угода про міжнародні нерегулярні перевезення пасажирів автобусами (Угода INTERBUS) від 30 червня 2001р. // Офіційний журнал Європейського Союзу. – 26.11.2002.– L 321.– С.1–13.

УДК 94(437) «1968»

І.О. Десятичук

ОСОБЛИВОСТІ РЕФОРМУВАННЯ ПОЛІТИЧНОЇ СИСТЕМИ ЧЕХОСЛОВАЧЧИНИ НАПРИКІНЦІ 60-Х РР. ХХ СТ.: ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА

У статті висвітлено передумови «Працької весни» 1968 р., процеси реформування, здійснені керівництвом країни у політичній сфері. Проаналізовано роль Комуністичної партії та суперечності стосовно меж, методів та характеру політичної реформи.

Ключові слова: Чехословаччина, Працька весна, політична система.

Десятичук І.А. Особенности реформирования политической системы Чехословакии в конце 60-х гг. XX века: теория и практика. В статье отражены предпосылки «Пражской весны» в 1968 г., процессы реформирования, осуществляемые руководством страны, в политической сфере. Проанализирована роль Коммунистической партии и противоречия относительно пределов, методов и характера политической реформы.

З М І С Т

NOTA BENE

| | |
|---|----|
| С.С. Троян «ЗМІНА ПАРАДИГМ» У СУЧАСНІЙ ІСТОРІОГРАФІЇ: ОРІЄНТАЛІЗМ І ПОСТКОЛОНІАЛЬНИЙ ДИСКУРС | 3 |
| В.В. Долід ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ТА ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ СУТНОСТІ КАТЕГОРІЇ «ПОСТКОЛОНІАЛІЗМ» | 20 |

ПРОБЛЕМИ ІСТОРІЇ УКРАЇНИ В НАУКОВОМУ ДИСКУРСІ

| | |
|--|-----|
| Р.М. Шеретюк СТАНОВИЩЕ ГРЕКО-УНІАТСЬКОЇ ЦЕРКВИ НАПЕРЕДОДНІ ПОДІЛІВ РЕЧІ ПОСПОЛИТОЇ | 29 |
| О.П. Прищепя БІБЛІОТЕКИ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ У ПОШИРЕННІ КНИЖОК В ОСВІТНЬО-КУЛЬТУРНОМУ ПРОСТОРІ ПОВІТОВИХ МІСТ ПРАВОБЕРЕЖНОЇ УКРАЇНИ ТА ЇХ КНИЖКОВИЙ РЕПЕРТУАР (XIX – ПОЧАТОК ХХ СТ.) | 40 |
| О.М. Приймак СОЦІАЛЬНІ ПОРТРЕТИ ПІВДЕННОУКРАЇНСЬКОГО СЕЛЯНСТВА КІНЦЯ XIX – ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТЬ | 54 |
| В.А. Добровичинська ПОВЕРНЕННЯ ІЗ ЗАБУТТЯ: ЖИТТЯ І ДІЯЛЬНІСТЬ НАДІЇ ШУЛЬГИНОЇ-ІЩУК (1888–1979 рр.) | 64 |
| С.П. Журавльова ТОРГІВЛЯ УКРАЇНИ З ДЕРЖАВАМИ СХОДУ В 20-Х РОКАХ ХХ СТ. | 75 |
| Л.Л. Бабенко СПЕЦОПЕРАЦІЇ РАДЯНСЬКИХ ОРГАНІВ ДЕРЖБЕЗПЕКИ ПО ЛІКВІДАЦІЇ ЦЕРКОВНО-РЕЛІГІЙНОГО ПІДПІЛЛЯ У 1930-х – НА ПОЧАТКУ 1950-х РОКІВ | 85 |
| С.О. Білан КАДРОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ВИРОБНИЦТВА У 30-Х РР. ХХ СТ. | 97 |
| О. Ночовний РОЛЬ ПОСТІЙНИХ КОМІСІЙ У ДІЯЛЬНОСТІ ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНСЬКОЇ РСР | 106 |
| Л.І. Бородинська СОЦІАЛЬНА ТА ПРОСВІТНИЦЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ ПРОТЕСТАНТІВ-УКРАЇНЦІВ У СЕРЕДОВИЩІ СЛОВ'ЯНСЬКИХ НАРОДІВ У 40 РОКАХ ХХ СТ. | 122 |
| Т.О. Карпукхіна ДИНАМІКА ПРОЦЕСУ ДЕПОРТАЦІЇ УКРАЇНЦІВ З ПОЛЬЩІ (1944-1946 рр.) | 131 |
| Л.В. Заглинська, Т.В. Гоголь ІСТОРИКО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ЗАСАД РИНКОВОГО ГОСПОДАРСТВА В УКРАЇНІ В 90-ТІ РОКИ ХХ СТ. | 139 |

К. Круглик
РЕЛІГІЙНІ ПРАКТИКИ В СИСТЕМІ СВИТОГЛЯДНИХ
ПРІОРИТЕТІВ ПРАВОСЛАВНИХ ВІРУЮЧИХ 149

ІСТОРИКО-КРАСЗНАВЧИЙ НАУКОВИЙ ДИСКУРС

О.В. Білявцева
СВЯТО-ТРОЇЦЬКИЙ МЕЖИРИЦЬКИЙ ТА СВЯТО-УСПЕНСЬКИЙ
ГОЩАНСЬКИЙ ЧОЛОВІЧИ МОНАСТИРІ У КОНТЕКСТІ
ДУХОВНО-КУЛЬТУРНОГО РОЗВИТКУ РІВНЕНЩИНИ160

О.П. Шмид
ПОЛЯКИ НА ВОЛИНІ: ПОМІЩИЦЬКО-СЕЛЯНСЬКА
КОЛОНІЗАЦІЯ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ СТ.169

Я.П. Цецик
РОЛЬ МОНАРХІЧНИХ ПОЛІТИЧНИХ СТРУКТУР У ПОСИЛЕННІ
НАПРУГИ В СФЕРІ МІЖНАЦІОНАЛЬНИХ ВІДНОСИН
У ВОЛИНСЬКІЙ ГУБЕРНІЇ НА ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТТЯ186

В.Р. Бернацький
СЕКТАНСЬКИЙ РУХ НА ВОЛИНІ-ЖИТОМИРЩИНІ
У 1920-Х РР.: СФЕРИ ВПЛИВУ І ПРОБЛЕМА ІДЕНТИФІКАЦІЇ 195

Р.П. Давидюк
ЕВОЛЮЦІЯ НАЦІОНАЛЬНО-ДЕМОКРАТИЧНОГО РУХУ
НА ВОЛИНІ У 20-Х РР. ХХ СТ. 203

А.А. Вавринюк
OSADNICSTWO WOJSKOWE I JEDNOSTKI WOJSKA POLSKIEGO
NA WOŁYNIU W LATACH 1920 – 1939 213

К.І. Якуніна
ПОРІВНЯЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА СЕКТАНСЬКОГО РУХУ
НА ВОЛИНІ ТА ЖИТОМИРЩИНІ У 1940–1970-Х РР. 226

К.П. Абрамчук
ОСОБЛИВОСТІ НІМЕЦЬКОЇ ПОЛІТИКИ НАБОРУ
ТА ПРИМУСОВОЇ ДЕПОРТАЦІЇ РОБІТНИКІВ
З ТЕРИТОРІЇ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ (1941 – 1945 РР.) 234

Р. Михальчук
АНТИСЕМІТИЗМ ЛЕГАЛЬНОЇ ПРЕСИ РІВНЕНЩИНИ
(1941-1943 РР.): ЄВРЕЇ У СВІТОВІЙ ІСТОРІЇ 241

В.Р. Данильчук
ОСТАРБАЙТЕРИ ЯК ОБ'ЄКТ РЕПРЕСІЙ РАДЯНСЬКОЇ ВЛАДИ252

І.І. Булига
ПРОТЕСТАНТСЬКІ КОНФЕСІЇ І ДЕРЖАВНА ВЛАДА
НА ВОЛИНІ (1944-1945 РР.)260

М. Романюк
БОРОТЬБА ОРГАНІВ РАДЯНСЬКОЇ ВЛАДИ ПРОТИ ПІДПІЛЛЯ
ОУН ТА ВІДДІЛІВ УПА ЗОЛОЧІВСЬКОЇ ОКРУГИ (1944-1946) 268

Т. Ісічук
ЗАГАЛЬНІ РИСИ І ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ПРОТЕСТАНТИЗМУ
НА РІВНЕНЩИНІ (ДРУГА ПОЛОВИНА 40–50 РОКІВ ХХ СТ.) 286

| | |
|--|-----|
| Оксана Ворон, Олена Ворон ХРИСТИАНСЬКІ КОНФЕСІЇ НА РІВНЕНЩИНІ У 50-70-Х РОКАХ ХХ СТОЛІТТЯ | 295 |
| Л.М. Ларькіна ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ПОЛОЖЕНЬ ЗАКОНОДАВСТВА ЩОДО ДІЯЛЬНОСТІ КОМІСІЇ СПРІЯННЯ НА ПРИКЛАДІ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ | 310 |
| С.В. Виткалов З ІСТОРІЇ ВОЛИНСЬКОГО ОБРАЗОТВОРЕННЯ | 320 |
| Б.А. Прищепа ОСНОВНІ РЕЗУЛЬТАТИ АРХЕОЛОГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ВОЛИНСЬКИХ МІСТ ЕПОХИ КИЇВСЬКОЇ РУСИ У 1991–2010 РР. | 327 |

ПРОБЛЕМИ ВСЕСВІТНЬОЇ ІСТОРІЇ І МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН: НАУКОВИЙ ДИСКУРС

| | |
|--|-----|
| Т.М. Кузьма ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ ІСТОРІЇ ЛАТИНСЬКОЇ АМЕРИКИ В КОНТЕКСТІ КОЛОНІАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ ЄВРОПЕЙСЬКИХ ДЕРЖАВ СЕРЕДИНИ ХІХ СТ. | 345 |
| Р.М. Постолювський ІНСТИТУТИ ПАРЛАМЕНТАРИЗМУ І ПОЛІТИЧНИХ ВИБОРІВ ЯК ЧИННИКИ ЕВОЛЮЦІЇ ДЕМОКРАТИЧНИХ ТРАДИЦІЙ ЧЕСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА (ДР. ПОЛ. ХІХ – ПОЧ. ХХ СТ.) | 352 |
| Л.І. Валюх ПОЗИЦІЯ ЛІБЕРАЛЬНОГО УРЯДУ ГЛАДСТОНА ЩОДО НІМЕЦЬКОЇ КОЛОНІАЛЬНОЇ ЕКСПАНСІЇ У СХІДНІЙ АФРИЦІ (1884 – 1885 РР.) | 358 |
| З.В. Священко ПИТАННЯ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ СЕЛЯНАМИ У ПРОЕКТІ АГРАРНОЇ РЕФОРМИ РЕДАКЦІЙНОЇ КОМІСІЇ МІНІСТЕРСТВА ВНУТРІШНІХ СПРАВ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ..... | 367 |
| О.А. Бундак РЕАНІМАЦІЯ ЧИ СТВОРЕННЯ ВСЕРОСІЙСЬКОГО СЕЛЯНСЬКОГО СОЮЗУ В 1917 РОЦІ | 376 |
| Г.Я. Невинна «НІМЕЦЬКЕ ПИТАННЯ» У ЗОВНІШНІЙ ПОЛІТИЦІ ФІНЛЯНДІЇ В 30-ТІ РР. ХХ СТОЛІТТЯ..... | 385 |
| Т.М. Самсонюк ПОЛЬСЬКА ВІЙСЬКОВА РОЗВІДКА НАПЕРЕДОДНІ ТА ПІД ЧАС ПЕРШОГО ЕТАПУ ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ (1938-1941 РР.) | 391 |
| О.В. Каплюк ЧЕСЬКИЙ ТА СЛОВАЦЬКИЙ ЛЕГІОН У СКЛАДІ ВІЙСЬКА ПОЛЬСЬКОГО | 402 |
| В.Ю. Лесняк ПОЛІТИКО-ПРАВОВИЙ СТАТУС КОРТЕСІВ У СИСТЕМІ ВЛАДИ ФРАНКІСТСЬКОЇ ІСПАНІЇ (1939-1975) | 410 |

| | |
|---|-----|
| И.И. Маслова | |
| УРОКИ «ВОСТОЧНОГО ПОХОДА» ГИТЛЕРА В ОЦЕНКАХ ИДЕОЛОГОВ НАЦИЗМА И ГЕНЕРАЛОВ ВЕРМАХТА | 423 |
| Т. Пилипович | |
| УКРАЇНЦІ-ВОЯКИ АРМІЇ ГЕНЕРАЛА АНДЕРСА (2-ГО ПОЛЬСЬКОГО КОРПУСУ) В БИТВІ ПІД МОНТЕ-КАССІНО | 437 |
| В.І. Дубей | |
| ВПЛИВ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ НА КООРДИНАЦІЮ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ЄВРОПІ | 447 |
| І.О. Десятничук | |
| ОСОБЛИВОСТІ РЕФОРМУВАННЯ ПОЛІТИЧНОЇ СИСТЕМИ ЧЕХОСЛОВАЧЧИНИ НАПРИКІНЦІ 60-Х РР. ХХ СТ.: ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА | 454 |
| І. Філіпчук | |
| «ПРАЗЬКА ВЕСНА» ЙОСИФА СМРКОВСЬКОГО | 466 |
| А.В. Слесаренко | |
| ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ «ПАРАЛЕЛЬНОЇ КУЛЬТУРИ» В ЧЕХОСЛОВАЧЧИНІ (1970-1980-ТІ РОКИ) | 472 |
| О.І. Санжаревський | |
| ВОЄННО-ПОЛІТИЧНИЙ АСПЕКТ СТАНОВЛЕННЯ ВЗАЄМИН РЕСПУБЛІКИ БІЛОРУСЬ ТА НАТО В ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ 90-Х РР. ХХ СТОЛІТТЯ | 481 |
| Marek Motyka | |
| ZMIANY KULTUROWE WOBEC SUBSTANCJI PSYCHOAKTYWNYCH W POLSCE NA PRZEŁOMIE XX I XXI WIEKU | 488 |

ПРОБЛЕМИ ДЖЕРЕЛОЗНАВСТВА ТА ІСТОРІОГРАФІЇ

| | |
|--|-----|
| С.Н. Грипич | |
| ТАЄМНИЦІ БІБЛІОТЕКИ ЯРОСЛАВА МУДРОГО: ІСТОРИЧНИЙ АСПЕКТ | 505 |
| Л.М. Шугасва | |
| ФОРМУВАННЯ ДУХОВНОГО ХРИСТІЯНСТВА ЯК СКЛАДНОЇ КОНФЕСІЙНОЇ СПІЛЬНОТИ ПРАВОСЛАВНОГО КОРЕНЯ | 512 |
| Л.М. Казначєєва | |
| ВОЛИНСЬКЕ ДВОРЯНСЬКЕ ЗІБРАННЯ: ІСТОРІОГРАФІЇ ПРОБЛЕМИ | 519 |
| П.О.Савчук | |
| ВСЕСВІТНЯ І ВІТЧИЗНЯНА ІСТОРІЯ У ТВОРЧОСТІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА | 529 |
| М.Б. Шатрова | |
| ІСТОРІОГРАФІЯ СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ВИДАВНИЧОЇ СПРАВИ УКРАЇНИ В ГАЛУЗІ ОБРАЗОТВОРЧОГО МИСТЕЦТВА (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ – ПОЧАТОК ХХ СТОЛІТТЯ) | 538 |
| Н.В. Плюта | |
| ПОЛІТИЧНА БОРОТЬБА У ФРАНЦІЇ З ПИТАНЬ КОЛОНІАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ В АФРИЦІ КІНЕЦЬ ХІХ – ПОЧАТОК ХХ СТОЛІТТЯ: ІСТОРІОГРАФІЯ ПРОБЛЕМИ | 548 |

| | |
|---|-----|
| Mirosław A. Michalski ROLA RELIGII W KSZTAŁTOWANIU OSOBOWOŚCI – CHARAKTERU W MYŚLI PEDAGOGICZNEJ WITOLDA RUBCZYŃSKIEGO | 568 |
| О.П. Постельжук УКРАЇНСЬКА ІСТОРІОГРАФІЯ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКИХ УГODOBСЬКИХ ПАРТІЙ ТА ОРГАНІЗАЦІЙ МІЖВОЄННОЇ ПОЛЬЩІ | 577 |
| В. Гарматны ГІСТАРЫЯГРАФІЯ АГРАРНАЙ ПАЛІТЫКІ ПОЛЬСЬКІХ УЛАД НА ТЭРЫТОРЫІ ЗАХОДНЯЙ БЕЛАРУСІ ў 1921-1939 гг. | 594 |
| Л. Трачук ЕВОЛЮЦІЯ БІБЛІОГРАФІЧНОГО ІНФОРМУВАННЯ: ІСТОРІОГРАФІЧНИЙ АСПЕКТ | 608 |
| Т.І. Гуменюк ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ЛІТЕРАТУРНОГО ПРОЦЕСУ ЗАХІДНИХ ОБЛАСТЕЙ УРСР ПРОТЯГОМ 1944 – 1985 РР.: ІСТОРІОГРАФІЧНІ ОЦІНКИ | 622 |
| В.В. Надольська ІНФОРМАТИЗАЦІЯ АРХІВНОЇ ГАЛУЗІ В ПОСТРАДІАНСЬКИХ КРАЇНАХ: ЗДОБУТКИ І ПРОБЛЕМИ | 632 |
| А.М. Киридон ДЕРЖАВНО-ЦЕРКОВНІ ВІДНОСИНИ В УКРАЇНІ: ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНА РЕФЛЕКСІЯ | 640 |
| С. Баханова ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКА НАРОДНА РЕСПУБЛІКА У СУЧАСНИХ ШКІЛЬНИХ ПІДРУЧНИКАХ З ІСТОРІЇ | 655 |
| М.І. Ярмоленко СОЦІОКУЛЬТУРНІ ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ПОЛЬСЬКОЇ МОВИ В НЕЗАЛЕЖНІЙ УКРАЇНІ | 667 |
| РЕЦЕНЗІЇ, АНОТАЦІЇ, ОГЛЯДИ | |
| Р.П. Давидюк УКРАЇНСЬКЕ ПИТАННЯ І ПОЛІТИКА ПРОМЕТЕЇЗМУ ДРУГОЇ РЕЧІ ПОСПОЛИТОЇ (Рец.: Комар В. Концепція прометеїзму в політиці Польщі (1921-1939 рр.) / Володимир Комар. – Івано-Франківськ: Місто НВ, 2011. – 360 с.) | 674 |
| С.С. Троян ПРОЕКТИ НАЦІОТВОРЕННЯ В КОМПАРАТИВНОМУ ІСТОРІЧНОМУ ДИСКУРСІ (Рец.: Земський Ю. С. Польська, російська та українська еліти в змаганнях за Правобережну Україну середини ХІХ століття / Юрій Сергійович Земський. – Хмельницький, 2011. – 350 с.) | 677 |
| ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ | 680 |
| ЗМІСТ | 684 |

Наукове видання

**Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої
історії**

Наукові записки Рівненського державного гуманітарного
університету

Збірник наукових праць

Випуск 23

Відповідальний за підготовку збірника до видання – С.С.Троян

Комп'ютерна верстка – Третяк О.Ю.

Обкладинка – Самсонюк В.Б.

Підписано до друку 21. 06. 2012 р. Папір офсетний.

Гарнітура «Times New Roman». Наклад 100.

Обліково-видавничих аркушів 30,00.

Віддруковано засобами оперативної поліграфії

ПП Самборський І.О., вул. Толстого, 3, м. Рівне, Україна, 33028.

Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії:

Наукові записки Рівненського державного гуманітарного
університету: Збірник наукових праць. – Рівне: РДГУ, 2012. –
Випуск 23. – 688 с.