Міністерство освіти і науки України
Рівненський державний гуманітарний університет
Історико-соціологічний факультет
Кафедра політичних наук

ПАНОРАМА ПОЛІТОЛОГІЧНИХ СТУДІЙ

НАУКОВИЙ ВІСНИК РДГУ

Випуск 13

Рівне – 2015

УДК 32
ББК 66.0
П 16

Панорама політологічних студій :
Науковий вісник Рівненського державного гуманітарного університету. –
Рівне : РДГУ, 2015. – Вип. 13. – 311 с.

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

1. **Бортніков В. І.** – д.політ.н., професор, завідувач кафедри політології та державного управління Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки.
2. **Гон М. М.** – д.політ.н., професор, завідувач кафедри політичних наук Рівненського державного гуманітарного університету (головний редактор).
3. **Канцелярук Б. І.** – д.політ.н., головний науковий співробітник відділу трансатлантичних досліджень Інституту світової економіки і міжнародних відносин.
4. **Киридон А. М.** – д.і.н., професор, директор Державної наукової установи «Енциклопедичне видавництво».
5. **Круглашов А. М.** – д.політ.н., професор, завідувач кафедри політології та державного управління Чернівецького національного університету імені Юрія Федьковича.
6. **Макаренко Є. А.** – д.політ.н., провідний науковий співробітник відділу трансатлантичних досліджень Інституту світової економіки і міжнародних відносин.
7. **Монолатій І. С. –** д.політ.н., професор кафедри політології Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника.
8. **Постоловський Р. М.** – к.і.н., професор, завідувач кафедри всесвітньої історії, ректор Рівненського державного гуманітарного університету.
9. **Тихомирова Є. Б.** – д.політ.н., професор, завідувач кафедри міжнародної інформації Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки.
10. **Троян С. С.** – д.і.н., професор, завідувач кафедри зовнішньої політики і дипломатії Дипломатичної академії України при Міністерстві закордонних справ України.
11. **Шеретюк В. М.** – к.і.н., доцент, декан історико-соціологічного факультету Рівненського державного гуманітарного університету.
12. **Шугаєва Л. М.** – д.філос.н., професор, завідувач кафедри філософії Рівненського державного гуманітарного університету.
13. **Юськів Б. М.** – д.політ.н., професор кафедри економічної кібернетики Рівненського державного гуманітарного університету.

Друкується за рішенням вченої ради Рівненського державного гуманітарного університету.
Протокол № 8 від 27 березня 2015 р.

За редакцією д.політ.н., професора М. М. Гона

Науковий вісник «Панорама політологічних студій»
затверджений ВАК України науковим фаховим виданням з політичних наук
(постанова Президії ВАК України від 14 квітня 2010 р. № 1 – 05/3)
Свідоцтво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації:
Серія КВ №16166-4638 Р

У збірнику опубліковані статті з теорії та методології політичної науки, зовнішньої політики і міжнародних відносин, політичних інститутів та процесів, а також дослідження в царині політики пам'яті.

Збірник адресований всім, хто цікавиться політичною наукою.

Адреса редакції: кафедра політичних наук,
Рівненський державний гуманітарний університет,
вул. Остафова, 29, м. Рівне, 33027.

ЗМІСТ

ТЕОРІЯ ТА МЕТОДОЛОГІЯ ПОЛІТИЧНОЇ НАУКИ

Хома Н. М.	**7**	Політичний гепенінг як акціоністська форма протесту
Кравець Г. В.	**12**	Сучасний політичний процес: основні тлумачення та підходи у політичній науці
Шурко О. Б., Була С. П.	**19**	Взаємозв'язок локальної демократії та політичної культури
Нерубащенко І. А.	**27**	Людина як суб'єкт глобального громадянського суспільства
Шерман О. М.	**33**	Вага як фізичний параметр іміджу політичного лідера: діахронічний аспект
Павлов Д. М.	**40**	Теорія політичної пропаганди Г. Лассвелла

ЗОВНІШНЯ ПОЛІТИКА І МІЖНАРОДНІ ВІДНОСИНИ

Сидорук Т. В.	**47**	Східна Європа як поле геополітичної конфронтації між Росією і Європейським Союзом
Гарат Р. М.	**55**	Еволюція стратегії відносин Європейського Союзу та Росії
Дубей В. І.	**67**	Практика вирішення сучасних проблем у сфері міжнародних автомобільних перевезень між Україною та ЄС
Чорній Н. П.	**73**	Енергетична безпека Європейського Союзу в контексті зміни енергетичної стратегії Російської Федерації: геополітичний аспект

ПОЛІТИЧНІ ІНСТИТУТИ ТА ПРОЦЕСИ

Климончук В. Й.	**81**	Політичні свободи в умовах глобалізації: дилеми сучасної України
Кириленко О. М.	**90**	Інвайронменталізм та політика сталого розвитку в контексті глобальних проблем
Бурдяк В. І.	**98**	Національна держава у глобалізованому світі: виклики і пастки
Ротар Н. Ю.	**104**	Електоральна/партійна ідентифікація чернівецької громади на парламентських виборах 2002–2014 рр. у вимірі одномандатого виборчого округу
Слободян Т. З.	**115**	Президентські вибори в Україні та Польщі
Бусленко В. В.	**125**	Природа кооперативної взаємодії влади та опозиції в умовах лібералізації політичного режиму (на прикладі Польщі та Угорщини)
Бутирська І. В.	**131**	Концептуальні основи соціального виміру європейської інтеграції
Телелим І. В.	**138**	Конституція України: позитивні та негативні наслідки втілення в політичний процес та необхідність змін
Білоусов О. С.	**145**	Впровадження сучасних інформаційно-комунікаційних технологій в управлінській сфері: втілення зарубіжного досвіду в українські реалії
Семченко О. Р.	**151**	Роль ЗМІ в забезпеченні політичної стабільності
Прохоров М. Г.	**156**	Формування правової бази функціонування ЗМІ Польщі як складника громадянського суспільства

Вархов Г. В.	**164**	Особливості партійної структури Європейського парламенту
Шотурма Н. В.	**169**	Участь громадськості в інформаційній політиці місцевих органів виконавчої влади
Горло Н. В.	**177**	Етнорегіоналізм як джерело політичної нестабільності в багатоетнічних державах

ПОЛІТИКА ПАМ'ЯТІ: ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА

Гон М. М.	**185**	Механізми забуття: маргіналізація пам'яті про «чужих» в Україні
Долганов П. С.	**192**	Державна політика вшанування пам'яті жертв геноцидів в Україні: нормативно-правовий контекст
Савойська С. В.	**207**	Ідейно-теоретичний потенціал мовно-комунікативної політики пам'яті: наукові напрями аналізу
Завадська В. В.	**216**	Міфологічний світогляд як елемент колективної пам'яті сучасної людини
Власюк С. О.	**222**	Події 1917–1921 років у мінливих політичних контекстах центральної влади: президентські ініціативи
Докаш О. Ю.	**229**	Інституційно-процедурні механізми впровадження й функціонування системи радянської політичної цензури в контексті знищення історичної пам'яті мешканців Західної України та Північної Буковини в роки Другої світової війни
Бабка В. Л.	**236**	Меморіальна політика на фоні політичних процесів в Україні: епоха Кучми
Тимків І. М.	**246**	Історична пам'ять у системі шкільної освітньої політики України

Кузьма Т. М.	**255**	Варіативність образу книги у символічному просторі Берліну
Шостак О. О.	**262**	Пам’ять про остарбайтерів у літературі діаспори (на прикладі роману Докії Гуменної «Хрещатий яр»)
Синчук Р. А.	**267**	«Марші життя» як комеморативна практика
Юськів Х. В.	**275**	Концепт пам’яті як інструмент активізації етнорегіонального сепаратизму (на прикладі Південного Тіролю)
Суховерська І. І.	**281**	Сучасний російський кінематограф як репрезентант офіційної політики пам’яті (на прикладі подій німецько-радянської війни)
Золотарьова В. В.	**289**	Англійська дійсність в офіційній російській історії та спогадах письменників другої половини XIX ст.

РЕЦЕНЗІЇ

Монолатій І. С.	**295**	«Щоб свого не забути…»: літературні проекції місць пам’яті
Долганов П. С., Гон М. М.	**304**	«Історичні симулякри»: спроба повернення до втраченого світу поліетнічної Галичини
Бусленко В. В.	**306**	Еволюція політичних систем країн Вишеградської групи
Відомості про авторів	**308**	
Вимоги до оформлення статей	**311**	

http://espreso.tv/news/2014/12/16/chornohoriya__popry_druzhbu_z_rosiyeyu__pidtrymaye_bud_yaki_rishennya_yes
21. Яку лінію розлому Європи створила Україна? [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://news.finance.ua/ua/news/~/332692
22. Joint statement of the EU-Russia Summit on the launch of negotiations for a new EU-Russia agreement [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.eu2008.si/includes/Downloads/misc/JS_Negotiation_EU-RF_Agreement.pdf
23. Russland darf nicht ins wirtschaftliche Chaos rutschen [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.tagesspiegel.de/politik/interview-mit-spd-chef-sigmar-gabriel-der-rubel-verfaellt-russlands-wirtschaft-stuerzt-ab-ist-das-im-deutschen-interesse/11148148-2.html

УДК 341:656(477+4)

Дубей В. І.

ПРАКТИКА ВИРІШЕННЯ СУЧАСНИХ ПРОБЛЕМ У СФЕРІ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄС

У статті розглядається практика вирішення проблем сучасних міжнародних автомобільних перевезень між Україною та країнами ЄС.

Ключові слова: автомобільний транспорт, міжнародні автомобільні перевезення, транспортна політика, автотранспортна політика.

Дубей В. И. Практика решения современных проблем в сфере международных автомобильных перевозок между Украиной и ЕС.

В статье рассматривается практика решения проблем современных международных автомобильных перевозок между Украиной и странами ЕС.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, международные автомобильные перевозки, транспортная политика, автотранспортная политика.

Dubey V. I. Practice of the solving of contemporary problems in international road transport between Ukraine and the EU.

The article deals with the practice of the solving of contemporary problems in international road transport between Ukraine and the EU. Since the proclamation of Ukraine as an independent state there was a gradual orientation of the EU in international road transport. Among the EU's largest trading partners of Ukraine in the 1990th – early 2000th were Germany, Italy, France, Spain, Austria and the Netherlands. Relations with these countries have been priority as a number of transport depended on the possibilities of travel to their territory or in transit through them. Carriers from these countries also showed a rather large interest in transportation through Ukraine. In connection with the accession to the European Union in 2004 countries bordering Ukraine (Poland, Slovakia, Hungary, Romania, Bulgaria), EU customs border was once the customs border of Ukraine. EU enlargement and Ukraine's accession to the WTO led to an increase in trade turnover between Ukraine and the EU Member States, which contributed to the expansion of the transport market, including automotive. But at the same time it exacerbated the problem of crossing the customs border Ukrainian carriers as increased vehicle downtime due to complicated customs procedures. Between Ukraine and the EU Member States in this area

have developed quite a constructive relationship. Therefore, since Ukraine's independence was brought into line with EU legislation, most technical, technological, organizational, environmental and procedural provisions of national legislation on international road transport. In addition, Ukraine has joined a number of international conventions and agreements on international road transport in order to create the legal basis of cooperation with the European Union.

Key words: road transport, international car transportation, transport policy, trucking policy.

З часу проголошення України незалежною державою спостерігалася її поступова орієнтація на ЄС у зовнішньоекономічній політиці. Європейський Союз поступово ставав важливим торговельним партнером України. В експорті послуг найбільша частка – близько 75 % – припадала саме на транспортні послуги. Так, експорт вантажів автомобільним транспортом до країн ЄС за 2009 р. склав 2738,23 тис. т, імпорт – 4291,67 тис. т [3, с. 24, 45], 2010 р. – відповідно 3270,16 тис. т та 4981,30 тис. т [4, с. 24, 52], а 2013 р. – 3558,49 тис. т та 5874,24 тис. т. [5 , с. 24, 49]. Усе це, в свою чергу, свідчило про значимість ЄС для України як торгового партнера та про значні перспективи співробітництва з Євросоюзом у торгівлі й у галузі міжнародних автомобільних перевезень .

Вивченню різних аспектів євроінтеграції у цій царині приділяється досить значна увага вітчизняними та зарубіжними вченими. Ці питання вже довгий час досліджують такі науковці, як В. Агєєв, Т. Блудова, А. Горбунов, А. Дворецкий, Б. Карпінський, Л. Костюченко, Г. Легенький, В. Мироненко, А. Новікова, Ю. Пащенко, В. Пунь, Ю. Шелистов, Т. Шалденкова та інші. Проте проблема становлення практики сучасних міжнародних автомобільних перевезень залишається ще не достатньо опрацьованою.

Мета статті – здійснити науковий аналіз особливостей практики сучасних міжнародних автомобільних перевезень між Україною та країнами ЄС.

Серед країн ЄС найбільшими торговельними партнерами України у 1990-х – на початку 2000-х рр. були Німеччина, Італія, Франція, Іспанія, Австрія та Нідерланди. Відносини з цими країнами для неї були пріоритетними, оскільки велика кількість перевезень залежала від можливостей здійснення поїздок до їхніх територій або ж транзитом через них. Перевізники з цих країн також виявляли досить велику зацікавленість щодо перевезень територією України. Після розширення ЄС у 2004 р. на перше місце у співробітництві вийшли країни Центральної Європи – Польща, Угорщина, Чехія, Словаччина. Так, після вступу до ЄС польські перевізники розширили сферу своєї діяльності у східному напрямку, тому що інші країни ЄС, зокрема Німеччина та Нідерланди, почали досить активно працювати в самій Польщі. Ми цілком згідні з твердженням С. Доброхода, що ,,Польща украй зацікавлена у сталому та гармонійному розвитку відносин з Україною – адже наша держава для польських перевізників є своєрідною брамою в напрямку Сходу" [1, с. 9].

У зв'язку зі вступом до Європейського Союзу 2004 р. країн, що межують з Україною (Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія, Болгарія), митний кордон ЄС став одночасно митним кордоном України. Розширення кордонів ЄС та вступ України до СОТ спричинили збільшення обсягів товарообігу між Україною та країнами-членами ЄС, що сприяло розширенню ринку транспортних послуг, зокрема автомобільних. Але одночасно це загострило проблему перетину митного кордону українськими перевізниками, тому що збільшився час простою автотранспорту внаслідок ускладненої процедури митного оформлення. Цілком згодні з твердженням Л. Костюченка, який зазначає, що „…створення єдиної митної та безвізової зони на великій частині європейського простору, де вільно пересуваються десятки тисяч автотранспортних

засобів із країн, що приєдналися до ЄС, фактично витісняють українських перевізників із цього ринку" [6, с. 8–12]. Для зниження транспортних витрат і прискорення руху товарів через митний кордон необхідно було гармонізувати митні процедури та транспортне законодавство України із законодавством ЄС, зокрема з нормами оновленого Митного кодексу ЄС, який набув чинності 2008 р. Держави Європейського Союзу створили єдину митну зону та почали працювати за єдиними митними стандартами. Перевізникам із країн-членів ЄС під час виконання перевезень у межах Євросоюзу не потрібно було оформляти митних документів, що підвищило якість та ефективність міжнародних автомобільних перевезень [9].

З метою зміцнення і поглиблення співробітництва між Україною та ЄС у пунктах пропуску, для спрощення та прискорення контролю на кордоні за дотриманням митних правил при перевезенні товарів через державний кордон України було підписано низку угод, зокрема Протокол між Державною митною службою України та Міністром фінансів Республіки Польща про засвідчення документів при перевезенні товарів автомобільним транспортом у пунктах пропуску для автомобільного сполучення від 14 квітня 2004 р. [8], Угоду між Урядом України та Урядом Угорської Республіки про економічне співробітництво від 10 лютого 2005 р. [11], Протокол між Адміністрацією Державної прикордонної служби України та Головним управлінням поліції Угорської Республіки про обмін інформацією від 25 травня 2010 р. [7] та низку інших. Згідно з їхніми положеннями, сторони повинні були сприяти розвитку взаємовигідного економічного співробітництва в усіх галузях і секторах економіки на принципах рівності та взаємної вигоди відповідно до законодавства цих держав. Зокрема, було визначено співробітництво щодо розбудови транспортної інфраструктури та розвитку міжрегіональної економічної співпраці.

Незважаючи на значні об'єми перевезень вантажів українськими перевізниками, Україна мала від'ємне сальдо на ринку автотранспортних послуг в експортно-імпортних відносинах із Польщею, Німеччиною, Угорщиною та низкою інших країн ЄС. Так, 2010 р. експорт вантажів до цих країн склав відповідно 832,99 тис. т, 684,28 тис. т, 283,21 тис. т, а імпорт – 1788,26 тис. т, 792,39 тис. т, 301,51 тис. т [4, с. 24, 45], а вже 2013 р. експорт становив відповідно 932,77 тис. т, 705,08 тис. т, 253,89 тис. т, а імпорт 2064,21 тис. т, 925,97 тис. т, 321,22 тис. т [5, с. 24, 49]. Найбільше від'ємне сальдо було з Польщею, а саме 955,27 тис. т вантажів у 2010 р. та 1131,44 тис. т у 2013 р., що було наслідком застосування цією країною демпінгу, який полягав у встановлені заниженого тарифу на фрахт автомобілів під час завантаження товарів українського походження в західноєвропейському напрямку. Це позбавляло українських перевізників значної кількості вантажу для перевезення. Тобто спостерігалося порушення принципу паритетності у відносинах між Польщею та Україною, що створювало виклики економічній стабільності держави і вимагало активної співпраці компетентних органів України і Польщі з метою досягнення зазначеного паритету. При здійсненні міжнародних автомобільних перевезень одним із важливих аспектів діяльності є робота з оформлення віз для водіїв-міжнародників. У більшості консульств країн ЄС дозволи на перебування в країні українським водіям видавали на максимальний строк до 6 місяців з умовою обов'язкового виконання перевезень в/з країни, яка видала візу. Тому 2002 р. Євросоюз визнав необхідність спрощення візового режиму для певних категорій громадян, у тому числі для професійних водіїв. Протягом п'яти років Україна проводила активну роботу щодо врегулювання цього питання. Важливим політичним рішенням щодо спрощення процедури отримання багаторазових віз для вітчизняних водіїв автотранспортних організацій стало підписання між Україною та Європейським Співтовариством Угоди про спрощення оформлення віз від 18 червня 2007 р. [12].

Відповідно до цієї угоди, суттєвою умовою спрощення процедури оформлення віз для окремих категорій громадян України стало скорочення переліку документів, що засвідчували мету поїздки. Для оформлення візи для водіїв, які здійснювали міжнародні вантажні та пасажирські перевезення на територію держав-членів ЄС автотранспортними засобами, зареєстрованими в Україні, необхідно було мати письмовий запит від національної асоціації перевізників в Україні (замість запрошення від іноземного партнера) для здійснення міжнародного автомобільного транспортування (пп. c) п. 1 ст. 4). Міністерство транспорту та зв'язку України визначило АсМАП як „національну асоціацію" міжнародних перевізників, яка відповідно до пп. c) п. 1 ст. 4 угоди подавала запит до посольства чи консульства з метою оформлення безоплатних річних віз професійним водіям, які виконували міжнародні перевезення пасажирів та вантажів. У цьому зверненні необхідно було зазначити мету, тривалість і періодичність поїздок. При оформленні візи водії повинні були надати докази того, що належать до категорії водіїв-професіоналів (оригінал та копію трудової книжки, довідку з місця роботи на фірмовому бланку, а в окремих випадках – додаткові документи). Багаторазові візи водіям оформляли строком дії до п'яти років. Проте відповідно до п. 4 ст. 5 загальний термін перебування на території держав-членів не повинен був перевищувати 90 днів за період 180 днів.

Акцентуємо увагу на тому, що порядок отримання довгострокових і багаторазових віз був досить складним. Водій повинен був мати попередню візову історію та бездоганно оформлені супровідні документи. Отримати багаторазову візу було також проблематично, якщо протягом кількох попередніх років водієві вже було відмовлено в отриманні шенгенської візи і в паспорті стояла відповідна позначка або якщо протягом двох попередніх років ним не було використано двох одноразових шенгенських віз або однієї багаторазової. Крім того, значну роль у реальній практиці надання віз українським водіям відігравав суб'єктивний фактор. Окремі консульські працівники країн-членів ЄС не завжди лояльно ставилися до водіїв-міжнародників, зокрема порушували терміни подачі та розгляду документів тощо. Тому Міністерство закордонних справ України спільно з АсМАП систематично проводили роботу щодо отримання інформації про порушення консульствами країн-членів ЄС положень Угоди між Україною та ЄС про спрощення видачі віз та вживали відповідні заходи.

Періодично у водіїв-міжнародників виникали проблеми з оформленням віз. Так, деякі посольства країн-членів ЄС не дотримувалися окремих положень угоди. Консульства 11 країн-членів ЄС, зокрема Франції, Німеччини, Італії, Бельгії, Греції, Іспанії та інших при наявності у водія листа-звернення асоціації вимагали додаткові документи для підтвердження мети поїздки, а саме – запрошення від національної компанії-партнера. Консульство Німеччини, крім того, вимагало витяг із торгового реєстру або довідку про підприємницьку діяльність та лист-запрошення, в якому німецький партнер бере на себе всі зобов'язання з покриття витрат на перебування. Німеччина не дозволяла українським водіям перебувати більш ніж 90 днів на рік на її території, посилаючись на національне законодавство в галузі працевлаштування. Крім того, консульства Німеччини, Франції, Греції, Австрії, Чехії та Словаччини вимагали особистої присутності водія незалежно від кількості раніше виданих йому цим консульством віз. Вони інколи видавали українським професійним водіям різні типи віз. Також не було встановлено уніфікованих типів віз при першому, другому та подальших зверненнях до консульства.

Варто зазначити, що окремі положення угоди в певних частинах суперечили двостороннім угодам, укладеним Україною з окремими державами-членами ЄС, адже деякі двосторонні угоди створювали для українських міжнародних перевізників сприятливіший візовий режим. Так, зокрема, відповідно до Угоди між Кабінетом

Міністрів України та Урядом Словацької Республіки про лібералізацію візового режиму (втратила чинність з 1 травня 2008 р.), консульські установи держав мали право оформляти короткострокові багаторазові безоплатні візи терміном дії до 180 діб із загальним строком перебування, що не перевищує 90 діб, водіям регулярних автобусних маршрутів по дійсних закордонних паспортах та іменних списках, маршрутних листах, затверджених на кожний рейс, на основі документів, перелік яких був максимально скорочений [13].

Більш спрощеним для громадян України був візовий режим відповідно до Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про умови поїздок громадян [10]. Так, консули Республіки Польща видавали довгострокові візи строком до 5 років з правом на необмежену кількість в'їздів на її територію водіям та членам екіпажів транспортних засобів, які здійснювали міжнародні автомобільні перевезення вантажів та пасажирів на підставі документів, які підтверджували здійснення цих перевезень (пп. b) п. 1 ст. 10).

Однак у ст. 13 Угоди між Україною та ЄС про спрощення оформлення віз зазначено, що „з моменту набрання чинності положення цієї Угоди мають перевагу над положеннями будь-яких багатосторонніх чи двосторонніх угод або домовленостей, укладених між Україною та окремими державами-членами, настільки, наскільки положення зазначених угод або домовленостей стосуються питань, про які йдеться в цій Угоді" [12, с. 97]. Відтак нині можна говорити про лише часткове спрощення оформлення віз для громадян України відповідно до Угоди між Україною та ЄС.

Перевезення між країнами регулювалися двосторонніми угодами про міжнародне автомобільне сполучення та міжнародні автомобільні перевезення вантажів і пасажирів, які укладалися на основі міжнародних нормативних документів. Вони визначали: сферу їх застосування (перевезення пасажирів, вантажів, їх транзит тощо); порядок здійснення регулярних перевезень (за визначеними маршрутами, згідно з розкладом руху, на підставі узгоджених тарифів) та нерегулярних перевезень; обов'язкове страхування транспортних засобів; завчасне обов'язкове страхування цивільної відповідальності кожного автотранспортного засобу, який виконує міжнародні перевезення; заборону певних видів перевезень. Міжнародні договори могли містити застереження про заборону перевезення між державами або транзит їхніми територіями окремих вантажів (зброї, боєприпасів, військового спорядження, вибухових матеріалів та інших небезпечних чи шкідливих речовин). Ці договори встановлювали вимоги до перевізних документів та їх відповідності загальноприйнятим міжнародним зразкам, а також вимоги до прав водія та реєстраційних документів на автотранспортний засіб. Норми міжнародних договорів могли визначати порядок здійснення платежів чи умови звільнення від них. У них зазначалося, що не сплачується мито за паливо, яке знаходиться в ємкостях, встановлених на транспортних засобах згідно з інструкцією заводу-виробника, а також за мастильні матеріали в кількості, необхідній для використання під час перевезення.

В угодах, як правило, містилися норми, що зобов'язували перевізників та екіпажі транспортних засобів під час перебування на території іншої договірної держави дотримуватися законів і правил, які діяли на цій території, зокрема правил перевезень та дорожнього руху. У разі порушення норм національного законодавства чи міжнародних договорів до перевізника застосовувалися заходи покарання, передбачені договорами. Водночас можна було застосовувати й санкції, встановлені законодавством держави, на території якої сталося правопорушення.

Наголошуємо, що ділові та конструктивні відносини склалися зокрема між Україною та Польщею. Двосторонні угоди між ними в галузі автотранспорту ґрунтувалися на положеннях Договору між Україною і Республікою Польща про

добросусідство, дружні відносини і співробітництво, підписаного у Варшаві 18 травня 1992 р. [2]. На виконання цього договору уряди України та Польщі підписали Угоду про міжнародні автомобільні перевезення, яка була ратифікована Верховною Радою України 21 вересня 2000 р. [14]. Положення цієї угоди стосувалися перевезень пасажирів і вантажів між обома країнами, а також транзиту через їхні території, що здійснювалися транспортними засобами, зареєстрованими на території однієї з країн. Перевізники могли здійснювати регулярні перевезення пасажирів автобусами між територіями обох країн, а також транзитом через їх території, попередньо отримавши дозволи. Кожна із сторін видавала дозволи на ту частину перевезень, яка здійснювалася по її території. Не викликає принципових заперечень точка зору українських вчених про те, що у сфері надання транспортних послуг Польщі з боку України існують проблеми, які потребують якнайшвидшого розв'язання. Вони виокремили дві основні причини: паритет в отриманні дозволів та низький технічний стан автомобілів, що використовуються українськими перевізниками. Парк автотранспортних засобів перевізників країн ЄС постійно оновлюється та має високий рівень відповідності вимогам Євросоюзу щодо технічного та екологічного стану. Так, 2004 р. 70 % парку автотранспортних засобів перевізників Польщі відповідав вимогам стандартів „Євро-2" та „Євро-3". Після вступу Польщі до ЄС кількість автотранспорту зросла більше ніж в три рази і складала більше 70 тис. автомобілів. Результати цього зростання відобразилися і на двосторонніх відносинах між Україною та Польщею. Якщо 2002 р. українські перевізники здійснювали до Польщі близько 80 тис. транзитних і двосторонніх поїздок, а поляки в Україну – 22 тис., то 2005 р. відповідно 100 тис. в/через Польщу та 80 тис. в Україну.

На думку багатьох авторитетних українських і польських фахівців у сфері міжнародних автомобільних перевезень, пасажирське сполучення між двома країнами було сталим. На одному маршруті функціонували дві лінії, які обслуговувалися польською та українською фірмами (або групою перевізників, до складу якої входять ці фірми). До заявки на отримання дозволу на міжнародні перевезення, крім розкладу руху автобусу й тарифів, перевізникам необхідно було додавати графік режиму праці та відпочинку водіїв, а також відповідний договір. Отже, двостороннє співробітництво в галузі міжнародних автомобільних перевезень між Україною та Польщею розвивалося активно, про що свідчить динаміка перевезень та дедалі зростаючі обсяги товарообігу.

Отже, з часу проголошення України незалежною державою спостерігалася її поступова орієнтація на ЄС у сфері міжнародних автомобільних перевезень. Між Україною та країнами-членами ЄС у цій галузі склалися конструктивні відносини. Проте неодноразово виникали і доволі гострі проблеми. Відтак, за роки незалежності України було приведено у відповідність із законодавством ЄС більшість технічних, технологічних, організаційних, екологічних та процедурних положень законодавства країни щодо міжнародних автомобільних перевезень. Крім того, Україна приєдналася до низки міжнародних конвенцій та угод у галузі міжнародних автомобільних перевезень з метою створення договірно-правової бази співробітництва з Європейським Союзом.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

1. Доброход С. Укравтотранс працює задля розширення ринку / С. Доброход // Перевізник UA. – 2007. – № 16. – С. 9–11.
2. Договір між Україною і Республікою Польщею про добросусідство, дружні відносини і співробітництво від 18 травня 1992 р. // Офіційний вісник України від 15.04.2005 р. – 2005. – № 13. – С. 597.
3. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2009 рік : [Статистичний бюлетень / Державний комітет статистики України]. – К. : Держкомстат України, 2010. – 89 с.

4. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2010 рік : [Статистичний бюлетень / Державний комітет статистики України]. – К. : Держкомстат України, 2011. – 77 с.
5. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2013рік : [Статистичний бюлетень / Державний комітет статистики України]. – К. : Держкомстат України, 2014. – 83 с.
6. Костюченко Л. Інтереси перевізників – понад усе / Л. Костюченко // Перевізник UA. – 2006. – № 15. – С. 8–12.
7. Протокол між Адміністрацією Державної прикордонної служби України та Головним управлінням поліції Угорської Республіки про обмін інформацією від 25 травня 2010 р. // Офіційний вісник України від 02.08.2010 р. – 2010. – № 56. – С. 87.
8. Протокол між Державною митною службою України та Міністром Фінансів Республіки Польща про засвідчення документів при перевезенні товарів автомобільним транспортом в пунктах пропуску для автомобільного сполучення від 14 квітня 2004 р. // Офіційний вісник України від 04.08.2008 р. – 2008. – № 55. – С. 157.
9. Регламент (ЄС) № 450/2008 Європейського парламенту та Ради від 23 квітня 2008 р. про встановлення Митного кодексу Співтовариства (Модернізованого Митного кодексу) // Офіційний вісник Європейського Союзу. – 4.06.2008 р. – L145. – С. 1–136.
10. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про умови поїздок громадян від 30 липня 2003 р. // Офіційний вісник України від 30.01.2004 р. – 2004. – № 2. – Т. 2. – С. 800.
11. Угода між Урядом України та Урядом Угорської Республіки про економічне співробітництво від 10 лютого 2005 р. // Офіційний вісник України від 29.01.2007 р. – 2007. – № 4. – С. 11.
12. Угода між Україною та Європейським Співтовариством про спрощення оформлення віз від 18 червня 2007 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2008. – № 10. – 312 с.
13. Угода (у формі обміну нотами) між Кабінетом Міністрів України та Урядом Словацької Республіки про лібералізацію візового режиму від 13 лютого 2001 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon.rada.gov.ua/cgi–bin/laws/main.cgi?nreg=703_018.
14. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польща про міжнародні автомобільні перевезення від 18 травня 1992 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon1.rada.gov.ua/cgi–bin/laws/main.cgi?nreg=616_167.

УДК 327.7:061.1ЄС:351.863

Чорній Н. П.

ЕНЕРГЕТИЧНА БЕЗПЕКА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ В КОНТЕКСТІ ЗМІНИ ЕНЕРГЕТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ: ГЕОПОЛІТИЧНИЙ АСПЕКТ

У статті проаналізовано значення енергетичного фактора у взаємовідносинах між ЄС та РФ. Визначено основні недоліки сучасної енергетичної безпеки ЄС. Виділено особливості енергетичної геостратегії ЄС. Охарактеризовано вплив геополітичних процесів на взаємовідносини між ЄС та РФ. Окреслено взаємозв'язок між геополітичними процесами та змінами у енергетичній сфері. Виокремлено вплив глобалізаційних процесів на зміну стратегії енергетичної безпеки ЄС.

Наукове видання

ПАНОРАМА ПОЛІТОЛОГІЧНИХ СТУДІЙ

Науковий вісник РДГУ

Випуск 13

Підписано до друку 27.03.2015 р.
Гарнітура Times New Roman. Друк різографічний.
Ум. друк. арк. 27,3. Замовлення №177/1. Наклад 300

Віддруковано засобами різографічного друку
ПП Самборський І.О.
33028, м. Рівне, вул. Княгині Ольги, 8

П–16 Панорама політологічних студій : Науковий вісник Рівненського державного гуманітарного університету. – Рівне : РДГУ, 2015. – Вип. 13. – 311 с.

УДК 32
ББК 66.0