

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
РІВНЕНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ГУМАНІТАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІСТОРИКО-СОЦІОЛОГІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ  
КАФЕДРА ПОЛІТИЧНИХ НАУК



***ПАНОРАМА  
ПОЛІТОЛОГІЧНИХ СТУДІЙ***

**НАУКОВИЙ ВІСНИК РДГУ**

**Випуск 1**

**Рівне – 2008**

УДК 32  
ББК 66.0  
П 16

**Панорама політологічних студій: науковий вісник Рівненського державного гуманітарного університету. – Вип. 1. – Рівне: РДГУ, 2008. – 217 с.**

**РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:**

1. **Гон М.М.** – д. політ. н., професор, завідувач кафедри політичних наук Рівненського державного гуманітарного університету (головний редактор).
2. **Канцелярук Б.І.** – д. політ. н., головний науковий співробітник відділу трансатлантичних досліджень Інституту світової економіки і міжнародних відносин.
3. **Киридон А.М.** – д.іст. н., професор кафедри міжнародних відносин та зовнішньої політики Київського міжнародного університету.
4. **Круглашов А.М.** – д. політ. н., професор, завідувач кафедри політології та державного управління Чернівецького національного університету ім. Ю.Федьковича.
5. **Макаренко Є.А.** – д. політ. н., провідний науковий співробітник відділу трансатлантичних досліджень Інституту світової економіки і міжнародних відносин.
6. **Постоловський Р.М.** – к. іст. н., професор, завідувач кафедри всесвітньої історії, ректор Рівненського державного гуманітарного університету.
7. **Терешко Ю.М.** – к. іст. н., доцент, завідувач кафедри політології та соціології Рівненського державного гуманітарного університету.
8. **Тихомирова Є.Б.** – д. політ. н., професор, завідувач кафедри міжнародної інформації Рівненського інституту слов'язнавства Київського славістичного університету (заступник головного редактора).
9. **Троян С.С.** – д. іст. наук, професор, завідувач кафедри міжнародних відносин та країнознавства Рівненського інституту слов'язнавства Київського славістичного університету.
10. **Шеретюк В.М.** – к. іст. н., доцент, декан історико-соціологічного факультету Рівненського державного гуманітарного університету.
11. **Ярош Б.О.** – д. політ. н., професор, завідувач кафедри теорії та історії політичної науки Волинського національного університету імені Лесі Українки.

**Відповідальний редактор** – к. політ. н., доцент **Черній А.Л.** (Рівненський державний гуманітарний університет)

Друкується за рішенням Вченої ради Рівненського державного гуманітарного університету.  
Протокол №5 від 28 грудня 2007 р.

Автори опублікованих матеріалів несуть повну відповідальність за достовірність і точність наведених фактів, цитат, статистичних даних, власних імен та інших відомостей. Думки авторів статей можуть не збігатися з позицією редколегії. Рукописи не повертаються.

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

## ЗМІСТ

### ТЕОРІЯ ТА АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

Тихомирова Є.Б.	5	PR-забезпечення діяльності Організації Об'єднаних Націй
Черній В.А.	23	Політичний чинник наукового співробітництва Північноатлантичного Альянсу на початку ХХІ ст.
Герасимчук Т.Ф.	29	Міжнародна міграція та проблема національної безпеки держав
Алієв М.М.	38	Транспортна політика ЄС і місце в ній транспортних коридорів і проектів
Дубей В.І.	44	Впровадження екологічних стандартів „євро” в Україні як необхідність євроінтеграційних процесів

### ПОЛІТИЧНІ ІНСТИТУТИ ТА ПРОЦЕСИ

Черній А.Л.	54	Теоретичні показники кризовості суспільних систем
Хаврук І.А.	57	Інститут референдуму в системі соціалістичної демократії
Парфенюк В.М.	66	Особливості формування політичної стратегії України в сфері інформаційного суспільства
Кириленко О.М.	82	Функції та дисфункції політичних інститутів українського суспільства на сучасному етапі
Наумов А.С.	100	Інститут президента в Росії: місце у політичній системі
Терешко Ю.М.	107	Стан „свободи слова” у посттоталітарній Росії В.Путіна
Луценко К.В.	119	Політична реклама в період парламентських виборів в Україні: проблеми та досягнення
Христюк Т.А.	125	Соціологічні підсумки парламентських виборів 2007 року

### ЕТНОПОЛІТОЛОГІЯ. МІЖКОНФЕСІЙНІ ВЗАЄМИНИ

Троян С.С.	131	Концептуально-методологічний аспект дослідження національної толерантності в сучасній Україні
------------	-----	-----------------------------------------------------------------------------------------------

Киридон А.М.	<b>135</b>	Релігійна ситуація в сучасній Україні: історико-політологічний аспект
Монолатій І.С.	<b>143</b>	Галицька і буковинська ідентичності за імперської доби: феномени, характеристики, етнічний простір
Гон М.М.	<b>153</b>	Зовнішньополітичні корелянти міжетнічної взаємодії в Західній Україні міжвоєнного періоду

## ДОСЛІДЖЕННЯ МОЛОДИХ НАУКОВЦІВ

Мисан-Мілясевич В.В.	<b>162</b>	Причини виникнення міжнародного тероризму як проблема політологічних досліджень
Лесняк В.Ю.	<b>166</b>	Інституційний вимір іспанського переходу до демократії
Ларькіна Л. М.	<b>175</b>	Специфіка функціонування пропорційної виборчої системи в Україні
Семенюк Т. Ю.	<b>179</b>	Фінансові ресурси політичних партій
Мартинчук І.І.	<b>186</b>	Основні напрями політичної діяльності Р.Шустера
Валюх Л.І.	<b>198</b>	Гельголандсько-занзібарський договір: політична оцінка в британському парламенті

## РЕЦЕНЗІЇ

Гон М.М.	<b>207</b>	„Чужий” в „обіймах” націоналізму й етнічного насильства (Рец.: Alexander Victor Prusin. Nationalizing a Borderland. War, Ethnicity, and Anti-Jewish Violence in East Galicia, 1914-1920. – The University of Alabama Press, 2005)
Гон М.М.	<b>212</b>	Західноукраїнські сюжети взаємодії іншостей модерної доби (Рец.: Монолатій І. Особливості міжетнічних взаємин у західноукраїнському регіоні в Модерну добу. Монографія. – Івано-Франківськ: Лілея-НВ, 2007)
Відомості про авторів	<b>216</b>	

багатьох мігрантів не тільки з інших європейських держав, але й з інших континентів. Лише спільна міграційна політика дає можливості досягнути цієї мети. Якщо об'єднана Європа прагне уникнути проблеми нелегальних мігрантів, вона повинна проводити активну політику сусідства, яка могла б впливати на зменшення соціальної напруги.

### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ І ЛІТЕРАТУРИ**

1. Малиновська О. А. Мігранти, міграція та українська держава: аналіз управління зовнішніми міграціями: Монографія. – К.: Вид-во НАДУ, 2004. – 236 с.
2. Победа Н. Міграція і пошуки нових взаємодій // Проблеми міграції. – 1999. – №1. – С. 14 – 18.
3. Ровенчак О. Інтенсифікація міграційних процесів як чинник безпеки розвинутих держав // Дзеркало тижня. – 2003. – № 6 (585).
4. Украина и Еврокомиссия высказываются за более тесное взаимодействие в сфере борьбы с нелегальной миграцией. – 2004, 9 березня. – <http://www.podrobnosci.com.ua>
5. Дзеркало тижня. – 2006. – № 6. – <http://www.zn.kiev.ua>
6. Anioł W. Migracje międzynarodowe a bezpieczeństwo europejskie. – Warszawa: Instytut studiów politycznych PAN, 1992. – 62 s.
7. Nowaczek K. Polityka Unii Europejskiej wobec procesów imigracyjnych. – Toruń: Wydawnictwo A.Marszałeka, 2004. – 197 s.
8. Nieformalny szczyt Unii Europejskiej w Londynie. 27.10.2005. – Warszawa, 2005. – [http://www.kprm.gov.pl/402\\_14726.htm](http://www.kprm.gov.pl/402_14726.htm)
9. Narodowa strategia integracji. 28.01.1997 r. – 56 s. – <http://www.msz.gov.pl/start.php.html>
10. Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej. – <http://www.msz.gov.pl/index.php>
11. Security of the Union: The Intergovernmental Conference of the European Union 1996 / Federal Trust. – L.: Federal Trust, 1995, October. – 39 p.
12. Migration Policies and EU Enlargement. – The Case of Central and Eastern Europe. – OECD, Paris 2001.– 192 p.

УДК 327.7

*Алієв М.М.*

### **ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА ЄС І МІСЦЕ В НІЙ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ І ПРОЄКТІВ**

Транспортна політика Європейського Союзу є важливою передумовою інтеграційних процесів даного політичного утворення. Серед пріоритетів розвитку вона стоїть на другому місці після енергетичної програми. Особлива вага цього напрямку полягає в тому, що він об'єднує країни

Європи з різним політичним і економічним потенціалом і тим самим виступає інтеграційним чинником.

Зміни, які відбулися у світі на початку 90-х років ХХ ст., а саме – розпад Радянського Союзу і, відповідно, крах його економічної складової – РЕВ, змусили Європейський Союз виробляти нову політику, зокрема і в транспортній сфері. Країни колишнього радянського табору виявили велику зацікавленість у налагодженні тісних взаємин з ЄС, тим самим демонструючи зміну політичних та економічних пріоритетів, тому і транспортна галузь мала пристосовуватися до нових політичних реалій.

Саме 90-ті роки ХХ ст. для транспорту Європи були визначальними на багато десятиліть наперед. Створення міжнародних транспортних коридорів (МТК) і продовження їх на схід стали необхідною передумовою інтеграції держав Центральної та Східної Європи до Європейського Союзу.

Проте реформування транспортної галузі західноєвропейських країн на самому початку існування організації мало багато проблем. Вона вимагала регулювання ще на рубежі 1950/60-х років, коли лише створювалися базові принципи співробітництва першої шістки держав Західної Європи. Пізніше транспорт потрапив у так звану "секторну" політику Спільноти. Транспорт планувався як політика Співдружності, спрямована на фактичну заміну національних механізмів регулювання. Однак, незважаючи на те, що вже у Договорі про ЄС 1957 року був спеціальний розділ "Транспорт", у якому на спільноту покладалася обов'язок координації національних заходів держав-членів у транспортній сфері, робота не пришвидшувалася [1].

Визначальним є той факт, що ініціатором створення нових транспортних коридорів став не Європейський Союз, а ООН. У середині 80-х рр. ХХ ст. Комітет із внутрішнього транспорту ЄЕК ООН ініціював дослідження з аналізу транспортних потоків між Скандинавськими країнами та Південною Європою з метою використання для освоєння перевезень на цьому напрямі інтермодального підходу. Були розглянуті автомобільні та залізничні перевезення у країнах, які тяжіють до цього транспортного коридору (Швеції, Данії, Німеччині, Польщі, Чехії, Словаччині, Австрії, Швейцарії та Італії), розроблені методи визначення доцільності використання окремих видів транспорту та їх комбінування для вибору основних напрямів забезпечення перевезень і вдосконалення транспортної інфраструктури. Пізніше на "лідуючі ролі" у частині, яка стосується коридорної проблематики, вийшов Євросоюз [9].

Спільна транспортна політика ЄС стала формуватися лише в останнє десятиліття ХХ ст., після 1 січня 1993 року, коли відбулося законодавче оформлення союзу. Створення єдиного економічного простору передбачало й наявність деякого єдиного ринку транспортних послуг. Саме це завдання повинна була виконати транспортна політика ЄС. Але це завдання виявилось не таким простим як за обсягом задач, так і за засобами їх вирішення [4].

Задля розв'язання цього завдання ЄС розробив проекти пан-європейських транспортних коридорів (Pan-European Corridors) – як складової частини Транс-європейських мереж (Trans-European Networks (TENs)). Вони були створені для країн Центральної та Східної Європи (в тому числі країн-кандидатів на вступ до Європейського Союзу) [10].

У 1993 р. з'явилася Біла книга Європейської комісії з питань економічного зростання, де була наведена програма капіталовкладень в основні проекти розвитку інфраструктури (так званий план Делора). У червні 1993 р. цей широкомасштабний план розглянула нарада у верхах у Копенгагені. Пізніше план Делора обговорювався на наступному самміті ЄС в Брюсселі у грудні 1993 р. В результаті зустрічі були відзначені проблеми фінансування, тому прийняли рішення про перегляд переліку пріоритетних проектів у бік їх скорочення. Із 40 початкових транспортних проектів у списку залишилося 14. Їх розділили на першочергові та другорядні, причому критерієм виступав ступінь готовності та здійсненності проекту, а не його значення для Європи.

У грудні 1994 р. в Ессені (Німеччина) відбулося засідання робочої групи, на якому були остаточно узгоджені 14 проектів програми створення пан-європейської транспортної мережі загальною вартістю, як передбачалося, 100 млрд. єкю. Будівництво усіх цих проектів стосувалося лише країн Західної Європи [9].

Принципи створення міжнародної транспортної мережі були найбільш повно сформульовані в Деклараціях Першої (31 жовтня 1991 року, Прага), Другої (14-16 березня 1994 року, Крит) і Третьої (23-25 червня 1997 року, Гельсінкі) Пан'європейських конференцій з питань транспорту, які стали визначальними етапами на шляху створення сучасної транспортної системи Європи [1].

У всіх документах зазначалося, що успіх інтеграції нових членів до Європейського Союзу буде в значній мірі залежати від розширення та модернізації їх транспортної мережі. Це тим самим створює потребу в розробці розрахованої на тривалий час програми капіталовкладень, яка б визначала пріоритетні проекти з транспортної інфраструктури, прогнозовані витрати та джерела фінансування.

Вже на Другій конференції з питань транспорту в 1994 р. на о. Крит був розроблений і затверджений план створення 10 транс-європейських транспортних коридорів, що уточнювався у 1997 р. на Третій конференції з питань транспорту. Ці коридори зв'яжуть країни Центральної, Східної та Південно-Східної Європи між собою, а також із "старими" державами-членами ЄС. Разом із тим існують ще більш широкі плани покращення транспортної інфраструктури у Східній Європі.

Саме місце проведення цієї пан-європейської конференції з транспорту (острів Крит) дало назву проектам транспортних коридорів, які перетинають територію до східних кордонів Європи, включаючи Росію та Туреччину. Ці 10

критських коридорів охоплюють всю Східну Європу, включають 20 тис. км залізничних ліній, 18 тис. км автомагістралей, 38 аеропортів, 13 морських і 49 річкових портів. Для розвитку і модернізації такого масштабного комплексу інфраструктури до 2015 р. необхідно буде витратити приблизно 100 млрд. євро, чи стільки ж, скільки для реалізації 14 проєктів програми TEN.

Концепція 10 транс-європейських транспортних коридорів містить методика та критерії визначення пріоритетів, подібні до використаних при розробці програми TEN. Через кожен країну пройдуть один чи декілька коридорів, економічно доцільних і забезпечених фінансуванням до 2010 чи 2015 року. Відібрані коридори в сукупності стануть основою транспортної мережі, яка буде поєднана з мережею програми TEN. Таким чином виникне загальноєвропейська транспортна сітка, формування якої планують розпочати з мережі вантажних перевезень [9].

Отже, у результаті прийнятих рішень на Критській і Гельсінкській конференціях було розроблено 10 багаторівневих коридорів.

**Коридор I** – автомобільна дорога Via Baltica, загальна довжина – 445 км; залізниця Rail Baltica, загальна довжина – 550 км.: Гельсінкі (Фінляндія) – Таллінн (Естонія) – Рига (Латвія) – Каунас, Клайпеда (Литва) – Варшава, Гданськ (Польща) – Калінінград (Росія).

**Коридор II** – автомобільна дорога; залізниця. Загальна довжина – 1830 км.: Берлін (Німеччина) – Познань, Варшава (Польща) – Брест, Мінськ (Білорусь) – Смоленськ, Москва, Нижній Новгород (Росія).

**Коридор III** – автомобільна дорога; залізниця. Загальна довжина – 1640 км.: Берлін, Дрезден (Німеччина) – Вроцлав, Катовіце, Краків (Польща) – Львів, Київ (Україна).

**Коридор IV** – маршрут ЄС – Південно-східна Європа. Автомобільна дорога; залізниця; пороми по Дунаю; аеропорти; порти; комбінований транспорт. Загальна довжина – 3258 км.: Берлін, Дрезден, Нюрнберг (Німеччина) – Прага, Брно (Чехія) – Відень (залізниця) (Австрія) – Братислава (Словаччина) – Дьєр, Будапешт (Угорщина) – Арад, Крайова, Бухарест, Констанца (Румунія) – Софія, Пловдив (Болгарія) – Салоніки (Греція) – Стамбул (Туреччина).

**Коридор V** – автомобільна дорога; залізниця. Загальна довжина – 1600 км: Венеція, Трієст (Італія) – Копер, Любляна, Марібор (Словнія) – Будапешт (Угорщина) – Ужгород, Львів, Київ (Україна) – Братислава, Зіліна, Кошице (Словаччина), Піска, Загреб, Осік (Хорватія) – Плоце, Сараєво (Боснія та Герцеговина).

**Коридор VI** – автомобільна дорога; залізниця; сполучення з коридором V; комбінований транспорт. Загальна довжина – 1800 км.: Гданськ, Торунь, Познань, Грудзязь, Варшава (Польща) – Зіліна (Словаччина) – Остава (коридор IV) (Чехія).

**Коридор VII** – маршрут спуску по Дунаю від Німеччини до Чорного моря; сполучений з Північним морем через Рейн і Майн: Німеччина –



Австрія – Словаччина (Братислава) – Угорщина – Хорватія – Сербія – Болгарія (Рузе, Лом) – Молдова – Україна – Румунія (Констанца).

**Коридор VIII** – автомобільна дорога; залізниця; комбінований транспорт у Бітолі. Загальна довжина – 1300 км.: Дуррес, Тирана (Албанія) – Скоп'є, Бітола (Македонія) – Софія, Димитровград, Бургас, Варна (Болгарія).

**Коридор IX** – автомобільна дорога; залізниця. Рада Пан'європейської конференції з транспорту в Ессені (1994) оголосила пріоритетним маршрут Хельсінкі (Фінляндія) – Санкт-Петербург, Псков, Москва, Калінінград (Росія) – Київ, Любашівка, Одеса (Україна) – Кишинів (Молдова) – Бухарест (Румунія) – Вільнюс, Каунас, Клайпеда (Литва) – Мінськ (Білорусь) – Александруполіс (Греція) – Димитровград, Орменіо (Болгарія).

**Коридор X** – автомобільна дорога; залізниця. Загальна довжина – 2360 км.: Зальцбург, Грац (Австрія) – Загреб (Хорватія) – Белград, Низ – Велес, Салоніки – Бітола (Македонія) – Любляна, Марибор (Словенія) – Будапешт (Угорщина) – Белград – Нови-Сад – Ниш (Сербія) – Софія (Болгарія) – (коридор IV – Стамбул) – Велес, Флорина (Македонія) – Віа Егнатія [6].

Проекти наведених вище коридорів були розроблені в 1994 р., проте з того часу транспортна галузь ЄС зазнала значних змін. Постала необхідність вироблення нових рекомендацій. Тому була розроблена так звана "Біла Книга – європейська транспортна політика на період до 2010 року: час вирішувати", прийнята Європейською Радою в Гетеборзі у червні 2001 року. В середині грудня того ж року вона була погоджена Радою Міністрів транспорту ЄС на зустрічі у Брюсселі [10].

Вихід "Білої книги" регулярно відкладався через відсутність консенсусу про першочергові задачі транспортної політики ЄС. В результаті документ став важливим політичним рішенням, він прослужить основою для законодавчої діяльності ЄС у сфері транспорту на багато років.

"Біла книга" сама по собі – не законодавчий документ. Вона в одному зі своїх додатків пропонує план дій ЄС, розрахований на період до 2010 року, і який має бути уточнений у 2005 році. Законопроекти, які відповідають критеріям, установленим "Білою книгою", стосуватимуться всіх видів транспорту. Однією з тем стане попередження негативної дії транспорту на навколишнє середовище, а також питання безпеки [9].

Одна з найбільших проблем, яка турбує Європу – це проблема заторів на дорогах. Їх пропускна здатність швидко нівелюється у зв'язку з неконтрольованим зростанням автотранспортних засобів. За даними, опублікованими у "Білій книзі", втрати від заторів на шляхах складають приблизно 40 млрд. дол. на рік

Європейська комісія вже запропонувала на розгляд пакет законопроектів, які відносяться до залізничного транспорту. Він включає

п'ять законопроектів і є першим кроком у сфері перегляду транспортної політики, продиктованої "Білою книгою". Щоб змінити дисбаланс перевезень між різними транспортними засобами, комісія пропонує обмежити рух автомобільного транспорту й одночасно збільшити вантажопотік залізницею, морським і внутрішнім водним транспортом. Для цього у багатьох країнах Європи необхідно відновити залізничний транспорт і привести його у відповідність із сучасними вимогами. Комісія має намір розробити спеціальну програму підтримки інтермодальних перевезень під кодовою назвою "Марко Поло", з щорічним бюджетом майже 30 млн. євро [4].

Європейська комісія розглядає майбутнє розширення ЄС як можливість подальшого успішного розвитку залізничного транспорту. У державах-кандидатах 40% вантажних перевезень здійснюється залізничним транспортом [1].

Положення "Білої книги" знайшли відображення у другому пакеті директив ЄС, який підтримує принципи експлуатаційної сумісності та відкриття єдиної європейської мережі для вантажних перевезень до березня 2006 року, тобто раніше запланованого терміну (2010 року). Іншим важливим моментом у пакеті є створення до 2004-2005 рр. Європейського залізничного агентства для перетворення директив з експлуатаційної сумісності та безпеки.

Індикатором темпів змін стане практична реалізація, починаючи з березня 2003 р., концепції транс-європейської залізничної мережі вантажних перевезень (TEN), яка у рамках директив інфраструктурного пакету гарантує відкритий доступ у міжнародних коридорах. Ця подія передуватиме відкриттю доступу для вантажних перевезень до залізничної мережі в цілому, починаючи з 15 березня 2006 року [9].

Розширення Європейського Союзу у 2004 році поставило Європейську комісію перед необхідністю скоректувати транспортну політику з урахуванням нових реалій. Як вважає Лойола де Паласіо, віце-президент Європейської комісії, сам процес просування на Схід був запущений саме транспортною програмою, яка, зокрема, передбачала створення й активний розвиток пан-європейських транспортних коридорів, які виходять далеко за межі кордонів ЄС. Особливо великі проблеми виникли при фінансуванні проєктів, проте європейські інвестиційні банки вже надали значні кредити.

Однак у зв'язку з розширенням спільноти, міжнародні транспортні коридори вийшли за межі ЄС на третину, і в цьому контексті Євросоюзу необхідно фундаментально переоцінити діючу систему транспортних коридорів. Стратегічне завдання залишається незмінним: пан-європейські коридори повинні бути ефективними та сприяти подальшому розширенню ЄС.

На думку Паласіо поки що очевидні дві позиції: кількість коридорів необхідно буде скоротити до "керованої" цифри, виходячи з можливості їх

фінансування; перевага буде віддана коридорам, які починаються з центру Євросоюзу та розширюються в сторону Азії та Середземномор'я [4].

Незважаючи на труднощі перехідного етапу ЄС значно просунувся на шляху створення сучасних міжнародних транспортних коридорів на Сході. Заплановані на трьох конференціях коридори вже активно реалізуються, а відрізки, що пролягли по території країн-членів ЄС вже побудовані. Таким чином, створені всі передумови для повноцінної інтеграції європейського простору при залученні держав Центрально-Східної Європи.

### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ І ЛІТЕРАТУРИ**

1. Батисс Ф. Транспортные проблемы периферийных регионов Европы // Железные дороги мира. – 2000. – №2. – [www.css-mps.ru/zdm/01-2000/9912.htm](http://www.css-mps.ru/zdm/01-2000/9912.htm). 12.05.2002.
2. Гуревич О. Міжнародні транспортні коридори: шляхи в майбутнє // Україна і світ сьогодні. – 1999. – №48/11-17 грудня.
3. Коломієць А. Транспортно-транзитні проблеми пострадянських держав // Україна-business. – 2000. – №8. – С. 8-9.
4. Лойола де Паласіо. Расширить ЕС помогли транспортные коридоры // Транспорт Черноморского региона. – 2003. – №3.
5. Мартянов О., Хахлюк А. Контури „комунікаційного каркасу”. Транспортні коридори: гонка без лідера // Політика і Час. – 2002. – №10.
6. Паневропейские транспортные коридоры // Деловые Ведомости. – 2003. – 24 Ноября.
7. Панъевропейский транспортный коридор №1 // РОСАВТОДОР. – [www.fad.ru/cis/new.php?id=27](http://www.fad.ru/cis/new.php?id=27). 10.12.2003.
8. Септилко Ю. И. Перспективы развития международных перевозок на постсоветском пространстве // Белорусский журнал международного права и международных отношений. – 2001. – №2.
9. Фриск А. Транспортная политика ЕС // Порты Украины. – 2002. – №3.
10. WHITE PAPER „European transport policy for 2010: time to decide” // [www.europa.eu.int/library/lb\\_texte\\_complet\\_en.pdf](http://www.europa.eu.int/library/lb_texte_complet_en.pdf).

УДК - 504

*Дубей В.І.*

### **ВПРОВАДЖЕННЯ ЕКОЛОГІЧНИХ СТАНДАРТИВ “ЄВРО” В УКРАЇНІ ЯК НЕОБХІДНІСТЬ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ**

Однією з глобальних проблем сучасності є забруднення навколишнього середовища, адже щорічно на планеті збільшується кількість джерел забруднення і зменшується площа лісів та інших зелених насаджень. За даними вітчизняних і закордонних дослідників, транспортно - дорожній комплекс (ТДК), до складу якого входять всі види транспорту, є одним з

Наукове видання

# ПАНОРАМА ПОЛІТОЛОГІЧНИХ СТУДІЙ

НАУКОВИЙ ВІСНИК РДГУ

Випуск 1

Відповідальний редактор – *Черній А.Л.*  
Комп'ютерна верстка – Третяк О.Ю.

УДК 32  
ББК 66.0  
П 16

**Панорама політологічних студій: науковий вісник Рівненського державного гуманітарного університету. – Вип. 1. – Рівне: РДГУ, 2008. – 217 с.**

Підписано до друку 28.12.2007 р. Формат 60x84 1/16.  
Гарнітура Times New Roman. Папір офсетний.  
Друк різнографічний. Умовн. друк. арк. 13,9.  
Наклад 100 прим.

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

Віддруковано засобами оперативної поліграфії  
редакційно-видавничого відділу  
Рівненського державного гуманітарного університету