

**Міністерство освіти і науки України
Рівненський державний гуманітарний університет
Історико-соціологічний факультет
Кафедра політології і соціології**

**СИСТЕМА БЕЗПЕКИ В КРАЇНАХ
ЦЕНТРАЛЬНОЇ І СХІДНОЇ ЄВРОПИ
У ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД
(1946-2006 рр.)**

**Матеріали регіональної науково-практичної
конференції**

***Присвячена 60-й річниці початку
Холодної війни між Сходом і Заходом***

Рівне – 2008

УДК 327.1946/2006”
ББК 66/07
С 40

Система безпеки в країнах Центральної і Східної Європи післявоєнного періоду (1946-2006 рр.): Збірник наукових праць. – Рівне: РДГУ, 2008. – 228 с.

Голова редакційної колегії:

Постоловський Р.М. – завідувач кафедри всесвітньої історії, професор, кандидат історичних наук, ректор РДГУ.

Редакційна колегія:

Терешко Ю.М. – завідувач кафедри політології і соціології, доцент кандидат історичних наук (відповідальний редактор);

Шеретюк В.М. – декан історико-соціологічного факультету, доцент кафедри історії України, кандидат історичних наук;

Гон М.М. – доцент кафедри всесвітньої історії, кандидат політичних наук;

Жилук С.І. – завідувач кафедри політичних наук РДГУ, професор, доктор історичних наук;

Ткаченко Г.І. – завідувач кафедри політології, соціології та права НУВГП, доцент кандидат політичних наук;

Трофимович В.В. – завідувач кафедри історії Національного університету „Острозька академія”, професор, доктор історичних наук;

Черній А.Л. – доцент кафедри політичних наук, кандидат політичних наук;

Христюк Т.А. – доцент кафедри політології і соціології, кандидат історичних наук.

Рецензенти:

Троян С.С. – завідувач кафедри міжнародних відносин і країнознавства РІС КСУ, професор, доктор історичних наук;

Тихомирова Є.Б. – завідувач кафедри міжнародної інформації РІС КСУ, професор, доктор політичних наук.

Адреса редакційної колегії: м. Рівне, 33027, вул. Остафова 29, історико-соціологічний факультет, кафедра політології і соціології, кабінет № 410.

Рекомендовано до друку Вченою радою Рівненського державного гуманітарного університету у. Протокол № 5 від 29 грудня 2006 року.

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

© Рівненський державний гуманітарний університет, 2007.

2. Энтин М.Л. Международные гарантии прав человека (опыт Совета Европы). — М., 1997. 3. Донна Гомьен, Дэвид Харрис, Лео Зваак. Европейская Конвенция о правах человека и Европейская социальная хартия. — М., 1998.
4. Віденська декларацій та Програма дій. Документ ООН А / Conf. 157/23 від 12 липня 1993 р.
5. Куликов Р.О. международно-правовой ответственности за нарушение прав человека. — М., 1979. — С. 23.
6. Международное сотрудничество государств в области прав человека (проблемы защиты прав человека в условиях борьбы за мир и безопасность). — К., 1987. — С.17.
7. Бекназар-Юзбашев Т. Права человека и международное право. — М., 1996. — С. 12.
8. Устав Организации Объединенных Наций. Устав Международного суда по правам человека. — М., 1992. — С. 6.
9. Курс международного права: В 7-ми томах. — Т. 2. — М., 1989. — С. 142.
10. Островский Я.Л. Международная защита прав человека и принцип невмешательства во внутренние дела государств / Сов. ежегод. междунаро. права. 1966-1967 гг. — М., 1968. — С. 86.
11. Ролв Рисдал. Проблемы защиты прав человека в объединенной Европе / Защита прав человека в современном мире. — М., 1993. — С. 122.
12. Ян Броунли. Международное право. — Т. 2. — М., 1977. — С. 270-271.
13. Карташкин В.А. Права человека в международном и внутригосударственном праве. — М., 1995. — С. 88-91; Мелешников Л.В. Права человека и международно-правовая ответственность за их нарушение // Гос. и право. — 1992. — № 3. — С. 99; Тихонов А.А. Совет Европы и права человека: нормы, институты, практика // Сов. гос. и право. — 1990. — № 6. — С. 121.

УДК 32:656.13

Дубей В. І.

ст. в. кафедри політології та
соціології РДГУ

ПОЛІТИКА В ГАЛУЗІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК СКЛАДОВА СИСТЕМИ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ

Поділ державної політики національної безпеки на компоненти є умовним, адже види діяльності, що відповідають останнім, тісно пов'язані між собою. Планування та організація системної державної політики відбувається таким чином, що всі її

компоненти й аспекти реалізуються гармонійно, з урахуванням взаємних зв'язків і впливів, коли активність держави в одному напрямі підсилює й стимулює ефект в інших напрямках. Серед компонентів політики національної безпеки значне місце займає транспортна політика. Вона є невід'ємною частиною програми економічної безпеки держави. Як і кожен з компонентів, транспортна політика має зовнішній та внутрішній аспекти, пов'язані між собою як дві складові одного цілого.

В сучасних умовах глобалізації транспортна політика — це комплекс заходів у різних напрямках діяльності транспортно-дорожнього комплексу (ТДК), який включає техніко-економічну модернізацію, адаптацію до ринкових умов, інституціональні перетворення в сфері економічних відносин, системи управління, кадрової і соціальної політики, інтеграцію в європейську і світову транспортну систему [6, 1].

Для сучасної економіки транспорт є засобом забезпечення її функціонування. Транспорт — одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації, структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, захисту економічних інтересів держави, задоволення потреб населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Шляхи сполучення, транспортні підприємства й транспортні засоби утворюють разом світову транспортну систему. На світовому транспорті працює близько 100 млн. чол. Загальна довжина транспортної мережі (не враховуючи морських ліній) становить 35 млн. км. Щороку у світі всі види транспорту перевозять понад 100 млрд. тонн вантажів і понад 1 трлн. пасажирів. В умовах науково-технічного прогресу збільшилися пропускна здатність транспортних шляхів, з'явилися нові транспортні засоби, збільшилися їх місткість і швидкість пересування. Найдосконаліша транспортна система в економічно розвинених країнах, адже на них припадає основна маса світового вантажообороту й значна частка світової транспортної мережі. Найрозвиненіша транспортна мережа в країнах Заходу, дещо поступається їй транспортна мережа Східної Європи та Росії, менш розвинена вона в Азії, Африці й Латинській Америці.

Загальна довжина світових автомобільних доріг з покриттям становить понад 20 млн. км. У світі налічується понад 600 млн. автомобілів і щороку ця цифра збільшується. Близько 80% їх кількості зосереджено в США, Японії та Західній Європі. У розрахунку на 1000 жителів найбільша кількість автомобілів припадає на США, Нову Зеландію, Канаду, Австралію, Швейцарію, Швецію, Італію, Францію.

Фахівці прогнозують щорічне зростання попиту на транспортні послуги на 4-5%, обсяги перевезень вантажів до 2020 року можуть збільшитися у 1,5-2 рази, пасажирів — у 1,3-1,5 рази [9, 1].

Аналогічні процеси відбуваються і в українській транспортній системі, яка фактично є мостом між Сходом та Заходом. Єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування. Ця система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всьому комплексу транспортних послуг, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України. Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки країни, фактором реалізації її геостратегічного потенціалу та зростання її ролі у міжнародному поділі праці. Частка транспорту та зв'язку у валовому внутрішньому продукті України складає 12,1%, у вартості основних виробничих фондів – 14,8% загального виробничого потенціалу. За останні роки транспорт став самостійним чинником економічного зростання країни. До складу транспортної мережі України входить 22,3 тис. км залізниць, 169,5 тис. км автомобільних доріг, майже 3,0 тис. км внутрішніх водних шляхів, 19 морських та 10 річкових портів, 36 аеропортів. Усі види транспорту щорічно перевозять 1,5 млрд. тонн вантажів та 8,0 млрд. пасажирів [10, 1].

Особлива роль у складі транспортної системи належить автомобільному транспорту, який обслуговує практично всі галузі господарства та всі прошарки населення, здійснює переважну більшість перевезень пасажирів та вантажів. Це пояснюється такими причинами:

- експлуатаційна й комерційна маневреність автомобільного транспорту;
- висока технологічна адаптація автомобільного транспорту до взаємодії з іншими видами транспорту ;
- доступність автомобільного транспорту;
- високий мобілізаційний і комунікаційний потенціал автомобільного транспорту для забезпечення обороноздатності й внутрішньої безпеки країни;
- наявність ринку автотранспортних послуг з низьким рівнем капіталізації бізнесу;
- велика протяжність автомобільних доріг.

Автомобільна галузь в Україні постійно розвивається. На жовтень 2006 року об'єм пасажирських перевезень становив 103% порівняно з аналогічним періодом минулого року, а вантажних – 118%. Названі показники відображають ситуацію в економіці держави, зокрема інтеграційні процеси [14, 4].

Як суб'єкт економіки України, автомобільний транспорт безпосередньо бере участь у формуванні макроекономічних результатів

функціонування народного господарства (ВВП, національного доходу) та впливає на вартість продукції й послуг споживання. Негативний вплив на економіку країни чинять значні збитки, обумовлені низькою якістю функціонування автомобільного транспорту і його інфраструктури, до найбільш істотних з них відносять:

- недостатнє оновлення основних фондів автотранспорту і дорожнього господарства (рівень зносу – 50-65%), невідповідність їх технічного рівня перспективним вимогам;
- повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатній їх зв'язок з виробничими, торговельними, складськими і митними технологіями;
- низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки;
- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту;
- екологічна шкода, спричинена експлуатацією автотранспортних засобів навколишньому середовищу внаслідок їх поганого технічного стану, за відсутності в їхній конструкції систем екологічного захисту;
- збитки від дорожньо-транспортних пригод через низький рівень шляхово-транспортної дисципліни водіїв і пішоходів, технічної несправності автотранспортних засобів [5, 2].

Через непослідовну політику держави щодо розвитку транзитно-транспортного потенціалу, використання не на повну потужність факторів вигідного географічного розташування регіонів та межування західних областей з країнами ЄС Україна щорічно недоотримує значні прибутки, втрачає взаємовигідні можливості співпраці з сусідніми країнами.

Отже, можна констатувати негативний вплив автомобільного транспорту на національну безпеку країни та визначати шляхи усунення наслідків цього впливу.

У ситуації, що створилася, потрібні науково-обґрунтовані пропозиції по формуванню загальної транспортної політики України. У зв'язку з цим особливо важливе місце займають розробка і реалізація комплексної транспортної політики в державі, яка б задовольняла життєво важливі потреби населення і економіки країни в перевезеннях, забезпечувала конкурентоспроможність на внутрішньому і зовнішньому ринках транспортних послуг. Згідно положень Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року виділяють такі головні напрями програми:

- всі стратегічні розробки повинні вестися з урахуванням національного суверенітету держави;
- дотримання вимог національно-економічної безпеки, зокрема з питань запобігання спробам економічного тиску і втручання у

внутрішні справи України, збереження контролю за стратегічно важливими об'єктами ТДК, забезпечення екологічних і технологічних умов безпеки життєдіяльності українського суспільства;

- інтеграційні процеси в транспортній сфері повинні відповідати економічним національним інтересам;

- підвищення науково-технологічного потенціалу ТДК.

В даному контексті велике значення має стан дорожньої безпеки функціонування автотранспортного комплексу. Висока аварійність на автомобільному транспорті та тяжкі втрати мають негативні політичні та економічні наслідки для України. Відносна кількість загиблих в Україні у 7-10 разів більша, ніж у розвинених країнах. Так, за даними ДАІ України за 10 місяців 2006 року на автошляхах держави було скоєно 37 360 ДТП, 5 415 чоловік загинуло, 46 214 травмовано [21]. На 100 ДТП в Україні гине 16,9 осіб, у Польщі – 11, у Франції – 5,5, у Швеції – 3,4. У той же час, Європейський Союз приймає програму щодо зменшення смертності в ДТП на 50 % до 2010 року [7, 2]. Тому в Україні приділяється велика увага формуванню єдиного підходу до забезпечення безпеки дорожнього руху всіх його учасників та зниження аварійності. Так, розроблено проект Державної концепції безпеки дорожнього руху в Україні, згідно якого першочерговими заходами по підвищенню дорожньої безпеки є:

- посилення контролю за виконанням нормативних вимог експлуатації технічних засобів, з обов'язковим урахуванням додержання цих вимог при сертифікації та ліцензуванні транспортної діяльності;

- впровадження сучасних систем діагностики технічного стану транспортної техніки;

- значне збільшення числа стаціонарних і пересувних постів інструментального контролю швидкостей руху автомобілів на дорогах;

- посилення заходів адміністративної й кримінальної відповідальності громадян за порушення правил дорожнього руху;

- реалізація спеціальних програм по організації й безпеці дорожнього руху;

- розробка стратегічних програм зниження завантаження шляхово-транспортних мереж;

- періодичне обов'язкове підвищення професійної кваліфікації та посилення вимог до персоналу, який обслуговує транспортну техніку та відповідає за її стан та експлуатацію.

У сучасних умовах актуальними є питання забезпечення екологічної безпеки автотранспортних засобів. Вони розглядаються як частина глобальної проблеми раціонального природокористування і охорони навколишнього середовища. Найбільшим забруднювачем атмосферного повітря в Україні є автомобільний транспорт, його

частка становить 33,0% загального обсягу викидів, що перевищує аналогічний показник розвинених країн світу більш ніж в 1,7 рази [10, 2]. Причиною цього є експлуатація зношених і несправних автомобілів та низька якість палива.

Забезпечення автотранспортних засобів повинне досягатися введенням єдиної національної системи екологічного регулювання й контролю. Складовими елементами такої системи можуть бути:

- проведення єдиної екологічної науково-технічної політики;

- формування природоохоронної нормативно-правової бази;

- створення механізму й структур державного екологічного контролю й експертизи автотранспортних засобів у процесі їхньої експлуатації;

- ведення безперервного моніторингу стану навколишнього середовища з метою прийняття рішень по регулюванню транспортних потоків по ділянках дорожньої мережі;

- організація розробки й реалізації цільових програм і екологічних проектів;

- організація екологічного моніторингу функціонування об'єктів транспортної системи;

- забезпечення громадськості екологічною інформацією, екологічне виховання населення.

Вплив автомобільного транспорту на соціальну безпеку країни проявляється в першу чергу через:

- ступінь задоволення потреб населення в автомобільних пасажирських перевезеннях;

- виконання державних транспортних замовлень на перевезення вантажів, необхідних для функціонування системи життєзабезпечення населення, а також особливо важливих об'єктів народного господарства;

- забезпечення захисту пасажирів, водіїв, автотранспортних засобів і вантажів від дій кримінальних структур і тероризму в процесі транспортування.

Виходячи з характеру й параметрів впливу автомобільного транспорту на економіку України і його ролі в забезпеченні її національної безпеки, розширюється сфера і напрямки державного регулювання автотранспортної діяльності. Інтеграція транспортного комплексу України в систему світових зв'язків, визначила стратегічні цілі держави по забезпеченню гарантованого і якісного автотранспортного обслуговування. В сучасних умовах виникає актуальна проблема створення організаційно-правового механізму підвищення ефективності систем перевезення. Прискорення вирішення цих проблем має виключно важливе значення не тільки для транспортної галузі, а і для держави в цілому, ефективного функціонування її виробничої

та соціальної сфер, яке значною мірою забезпечується стабільною і надійною роботою транспорту. Все це визначає необхідність здійснення комплексу організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних заходів, розрахованих як на близьку, так і на довгострокову перспективу, які б забезпечували розвиток транспортно-дорожнього комплексу у самому тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній економіці, сприяли розвитку продуктивних сил країни, соціальної мобільності населення.

Основними завданнями, що повинні забезпечити реалізацію вказаних цілей мають стати:

- розширення та зміцнення співробітництва в рамках міжнародних транспортних організацій і в реалізації міждержавних угод у галузі транспорту;
- гармонізація нормативно-правової бази в сфері транспорту з відповідними міжнародно-правовими нормами;
- розробка й здійснення заходів щодо забезпечення техніко-технологічного зближення рухомого складу та транспортної мережі України з європейською транспортною системою;
- наближення технічних, технологічних та екологічних стандартів й вимог в сфері транспорту до європейських та поступове їх запровадження на вітчизняному ринку [13];
- формування і забезпечення ефективного функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, поєднання їх в єдину систему транспортної мережі міжнародного значення;
- проведення гнучкої тарифної політики на основі оптимізації наскрізного тарифу при доставці вантажів через термінали країн ближнього й далекого зарубіжжя;
- спрощення митного оформлення документообігу;
- оптимізація потужностей і розміщення мережі складів проміжного зберігання вантажів;
- впровадження систем телематики й навігації при інформаційно-технічному забезпеченні супроводу вантажопотоків, створення єдиного інформаційного простору транспортно-дорожнього комплексу;
- оптимізація інтегрованих ланцюгів поставок товарів;
- розгортання в регіонах системи експрес-доставки вантажів;
- організація інтермодальних контейнерних і контейлерних перевезень вантажів;
- впровадження ефективної системи державного регулювання і контролю ринку транспортних послуг для забезпечення справедливої конкуренції та економічних умов для розширеного відтворення основних фондів в транспортно-дорожньому комплексі;

- введення та запровадження державних стандартів, вимог і соціальних нормативів у сфері транспортного обслуговування;
- забезпечення безпечного функціонування транспортно-дорожнього комплексу та зниження негативного впливу транспорту на навколишнє природне середовище;
- створення умов для підвищення конкурентно-спроможності національних перевізників та експедиторів на міжнародних і внутрішньому ринках транспортних послуг за рахунок реалізації комплексу заходів державної підтримки українських транспортних підприємств;
- розвиток та активізація наукового потенціалу транспортної галузі, створення орієнтованої на перспективу системи підготовки і перепідготовки кадрів на транспорті;
- державне стимулювання і підтримка національних виробників транспортної техніки [9].

Література

1. Закон України „Про транспорт” від 10.11.1994 р.
2. Закон України „Про автомобільний транспорт” від 05.04. 2001 р.
3. Закон України „Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 рр.” від 07.02.02 р
4. Постанова Верховної Ради України „Про Концепцію (основи державної політики) національної безпеки України” від 18. 07.95 р.
5. Гончаренко О.М., Лисицин Е.М.. Методологічні засади розробки нової концепції національної безпеки України. Серія Національна безпека. Випуск 4, 2001.
6. Дергаусов М., Особливості транспортної політики в Україні при її адаптації на міжнародних ринках. [http:// www.intellect.org.ua](http://www.intellect.org.ua).
7. Державна Концепція безпеки дорожнього руху в Україні (проект).
8. Едін О. Транспортна політика в Україні. – „Економіка України”. – 2000. – № 1.
9. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. <http://www.insat.org.ua>.
10. Концепція формування сталої національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту та засад (стратегії) транспортної політики (проект). <http://www.insat.org.ua>.
11. Коняєв А. Проблеми транспорту України і Росії в умовах економічної глобалізації. К., 2001.
12. Новікова А.М., Мироненко В.П. Європейська транспортна політика до 2010 року // Автошляховик України. – 2005. № 4.
13. Питання врегулювання транспортного законодавства. <http://www.minjust.gov.ua>.

14. Праздник – это когда тебя понимают // Автопрофи.– 2006.– № 30.
15. Редзюк А.М. Державна Концепція безпеки дорожнього руху в Україні (проект) // Автошляховик України.– 2006.– № 1.
16. Скурникова А.А. Влияние автомобильного транспорта на окружающую среду // Вісн. Харк. ін-ту соціал. прогресу: Зб. наук. пр. – Х., 2003. – Вип. 3 (5). – С. 95-99.
17. Сулакшин С.С., Жукова А.В. О правовом и содержательном анализе понятия „транспортная безопасность”. <http://www.sulakshin.ru>.
18. Транспортна політика ЄС. www.ukraine-eu.mfa.gov.ua/eu/ua/563.htm
19. Транспортне право України: Навч. посіб. / За заг. ред В.К.Гіжевського, Е.Ф. Демського. – К.: Юрінком Інтер, 2002.
20. Філіпченко О.В. Правовий механізм регулювання транспортної політики Євросоюзу. Автореферат дис. канд. юрид. наук. К., 2004.
21. <http://www.sai.gov.ua>

УДК 341.222:94 (477+438),1939/1945”

Куделя П. І.
директор Рівненського НВК
„Колегіум”

ПИТАННЯ УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКОГО КОРДОНУ НА МІЖНАРОДНИХ КОНФЕРЕНЦІЯХ В ПЕРІОД ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

У черговий раз питання українсько-польського кордону постало під час Другої світової війни. Згідно з пактом про ненапад між Німеччиною і СРСР від 23 серпня 1939 року, який містив секретний протокол про розмежування сфер інтересів цих держав, території Галичини, Волині, а також Холмщини, Підляшшя, Надсяння та Лемківщини (т.зв. Закерзоння) мали бути включені до сфери інтересів Радянського Союзу. Кордон сфер інтересів Німеччини та СРСР проходив приблизно по лінії річок Нарева (Нарви), Вісли і Сана (Сяна) [1; с. 160]. У 20-х числах вересня 1939 року радянські війська зайняли ці території. Німецькі війська, очевидно, не були поінформовані про лінію розмежування між СРСР і Німеччиною й займали позиції біля Володави. Отримавши відповідний наказ, вони відступили на захід.

Але вже 28 вересня 1939 року між Німеччиною і СРСР було підписано „Договір про дружбу та кордони” і секретні протоколи, згідно з якими „територія Литовської держави включатиметься в сферу інтересів СРСР, так як з, другого боку, Люблінське воєводство

і частина Варшавського воєводства включається в сферу інтересів Німеччини” [6; с. 62].

Таким чином, Галичина та Волинь залишалися у сфері впливу СРСР, а українські території Холмщини, південного Підляшшя, частина Надсяння та Лемківщина загальною площею 16 тис кв. км із населенням 1,2 млн. чол. відійшли до сфери впливу Німеччини і були включені до складу Генеральної губернії з центром у Кракові [4; с. 26-27].

У роки Другої світової війни польський емігрантський уряд у Лондоні вів активну дипломатичну діяльність, домагаючись відновлення польської держави, східний кордон якої проходив би згідно з умовами Ризького договору 1921 року. З цієї метою відбувалися переговори із США та Великобританією, готувалися збройні формування для захоплення Львова та інших західноукраїнських міст, щоб цим поставити перед доконаним фактом СРСР та його союзників.

Таким діям певною мірою сприяли і заяви СРСР. Так, 3 липня 1941 року в телеграмі радянському послу в Лондоні викладалася радянська позиція щодо відновлення незалежності Польщі: „... ми виступаємо за створення незалежної Польської держави, в кордонах національної Польщі, включаючи деякі міста і області, що недавно відійшли до СРСР” [2; с. 198]. 30 липня 1941 року в Лондоні було підписано угоду між СРСР і урядом Польщі, яка передбачала відновлення дипломатичних відносин та спільну боротьбу проти гітлерівської Німеччини. Угода відкривалася пунктом, у якому зазначалося, що „уряд СРСР визнає радянсько-німецькі договори 1939 року стосовно територіальних змін у Польщі за такі, що втратили силу” [1; с. 79]. Цим, фактично, визнавалася належність до Польщі після перемоги над Німеччиною всіх територій, які перебували у її складі на 1 вересня 1939 року, зокрема, так званого Закерзоння.

У наступні роки йшла гостра політична та дипломатична боротьба з питання про майбутній польсько-радянський кордон. СРСР наполягав на включенні до СРСР усіх українських та білоруських територій і обстоював той кордон, який утворився після возз'єднання Західної України та Західної Білорусії з УРСР та БРСР. У свою чергу, польський уряд наполягав на збереженні довоєнного кордону. Усе це призвело до того, що 25 квітня 1943 року СРСР розірвав дипломатичні відносини з польським емігрантським урядом [3; с. 455].

Починаючи з Тегеранської конференції, активно дискутувалося питання про післявоєнні кордони Польщі. Під тиском польських емігрантських кіл керівники західних держав часто займали пропольську позицію, добре розуміючи, що встановлення кордону на користь СРСР призведе до подальшого зміцнення позицій на користь цієї держави. На Тегеранській конференції, 28 листопада 1943 року, на пропозицію У.Черчілля, відбувся обмін думками щодо польського

ЗМІСТ

I. АНТИТОТАЛІТАРНІ РУХИ В КРАЇНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЇ ТА СХІДНОЇ ЄВРОПИ 50-80 рр. XX ст.

Терешко Ю.М.

Причини придушення „Празької весни” та окупації Чехословаччини 1968 року військами країн-членів Організації Варшавського договору (ОВД) 3

Десятничук І.О.

„Празька весна” 1968 р.: внутрішньополітичний аспект підтримки безпеки Чехословаччини..... 21

Субот О.А.

Організація Варшавського договору як каталізатор політичної нестабільності у Східній Європі..... 26

Ларькіна Л.М.

Реакція Кремля на угорські події 1956 року, позиція ООН та західних держав..... 31

Рибак А., Каляєв А.

Оунівська публіцистика 1950-х років про ставлення західних держав до радянського тоталітарного блоку..... 40

Гончарова Н.О.

Придушення радянськими військами червненого повстання 1953 року в НДР..... 46

II. СУСПІЛЬНО-ПОЛІТИЧНІ ТА ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ КРАЇН ЦЕНТРАЛЬНОЇ І СХІДНОЇ ЄВРОПИ

Бжезинський Збігнев

Холодна війна та її наслідки..... 53

Троян С.С.

Вплив революційних хвиль у країнах Центрально-Східної Європи на геополітичні зміни..... 70

Гон М.М.

Гармонізація міжнаціональних і міжрасових взаємин як компонент системи безпеки держав Європи..... 74

Ткаченко Г.І., Ткаченко М.Г.

Мовне питання і національна безпека..... 82

Ткаченко О.М.

Гендерна рівність і національна безпека України 88

Луценко К.В.

Свобода слова в Росії: историко-политологический ракурс 96

Березняк В.І.

Міжнародно-правові стандарти в галузі прав людини як невід’ємна складова колективної системи безпеки в країнах Центральної і Східної Європи..... 101

Дубей В.І.

Політика в галузі автомобільного транспорту як складова системи національної безпеки..... 109

Куделя П.І.

Питання українсько-польського кордону на міжнародних конференціях в період Другої світової війни..... 117

Рогаль Й.С.

Конституційно-правові основи національної безпеки України..... 123

Савенко Д.О.

Воєнно-політичні конфлікти України та Росії в ХХІ ст. 128

Євсович Р., Радовенчик Т.

Конституційно-правові основи оборони України..... 147

Гень О.М., Гень О.Ф.

Т.Г.Масарик і нова Європа..... 154

Козачок В.Ф.

Генезис російсько-грузинських конфліктних відносин..... 162

III. РОЛЬ НАТО У СТАНОВЛЕННІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ СИСТЕМИ БЕЗПЕКИ. РОЗШИРЕННЯ НАТО НА СХІД ТА ЄВРОАТЛАНТИЧНІ ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ

Герасимчук Т.Ф.

Європейська безпека і США: новітні загрози глобального та регіонального рівнів..... 166

Трофимович В.

Україна – Європейський Союз: деякі аспекти взаємовідносин 172

Санжаревський О.І.

Еволюція політики республіки Білорусь щодо ОДКБ і НАТО..... 183

Христюк Т.А.

Тероризм як загроза міжнародного миру, безпеки країн Європи..... 191

Шеретюк О.М.

Євроінтеграційні проблеми і перспективи України..... 199

Демчук Л.В.

Діяльність Ради Безпеки ООН в підтриманні миру і безпеки в світі та країнах Центральної і Східної Європи..... 206

Назарук В.

Конфлікт у Косово. Роль НАТО 213

Романович Т.І.

Взаємозв’язок Україна – НАТО: інтеграційні перспективи 218

Відомості про авторів..... 226

Наукове видання

**СИСТЕМА БЕЗПЕКИ В КРАЇНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЇ
І СХІДНОЇ ЄВРОПИ У ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД
(1946-2006 рр.)**

Матеріали регіональної науково-практичної конференції

Відповідальний за випуск – *Шеретюк В.М.*

Відповідальний редактор – *Терешко Ю.М.*

Комп'ютерна верстка – *Третьяк О.Ю.*

УДК 32
ББК 66.0
П 16

Система безпеки в країнах Центральної і Східної Європи післявоєнного періоду (1946-2006 рр.): збірник наукових праць Рівненського державного гуманітарного університету. – Рівне: РДГУ, 2008. – 228 с.

Підписано до друку 28.05.2008 р. Формат 60x84 1/16.

Гарнітура Times New Roman. Папір офсетний.

Друк ізографічний. Умовин. друк. арк. 13,9.

Замовлення №53/1. Наклад 100 прим.

Віддруковано засобами оперативної поліграфії
редакційно-видавничого відділу
Рівненського державного гуманітарного університету,
вул. С.Бандери, 12, м. Рівне, Україна, 33028.