

№1. - С. 120 – 139; 14. Чернышев Д. Архетип героя в контексте изучения политической мифологии: один из важнейших инструментов управления обществом / Д. Чернышев [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ul.ru/centres/questions/2008/chernishov.pdf>; 15. Шестов Н. И. Политический миф теперь и прежде / Под ред. проф. А. И. Демидова. - М.: ОЛМА ПРЕСС, 2005. - 414 с.; 16. Юнг К. - Г. Архетип и символ / К. - Г. Юнг. - М., 1991. - 304 с.; 17. Kanungo R., Conger J. Charismatic Leadership in Organizations: Perceived Behavioral Attributes and Their Measurement // Journal of Organizational Behavior. – 1994. - vol. 15. - P. 439 – 452; 18. Shamir B., House R., Arthur M. The motivational effects of charismatic leadership: A self-concept based theory // Organization Science. – 1993. – Vol. 4. - P. 577 – 594.

УДК: 327.7

Oksana Dokash

Political Hero: Myth of the Role of Leader in Politics at Present

This article examines the archetype and the myth of the hero role in the political context at the present stage. An author draws conclusion as a result, that political character only personified by itself ideas, ideals, and values, interests of certain social stratum or society as a whole. A figure of political hero is the cored element of political process, even if this process conforms to some conception or technology. Political mythologems firmly entered in our life and, adequately to perceive and react on them, it is necessary more realized to study what try to feed us imperious structures.

Key words: archetype, myth of the role, political hero, national hero, political mythology, political leader.

© Валентина Дубей
(м. Рівне)

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ ЄС У СФЕРІ БЕЗПЕКИ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Розглянуто основні положення транспортної політики ЄС щодо безпеки міжнародних автомобільних перевезень. Проаналізовано окремі нормативні акти Комісії ЄС з транспорту і Європейської Конференції Міністрів Транспорту, які регламентують безпеку автомобільних перевезень. Узагальнено підходи вітчизняних дослідників до висвітлення політики ЄС у даній сфері та дано виклад авторського тлумачення цієї проблеми. Транспортна політика ЄС викладена в документі „Європейська транспортна політика до 2010 року – час вирішувати”. План дії складається з заходів з метою досягнення основної політичної цілі зокрема у сфері безпеки дорожнього руху.

Ключові слова: автотранспортна політика, міжнародні автомобільні перевезення, безпека автомобільних перевезень.

У сучасних умовах глобалізації транспортна політика - це комплекс заходів у різних напрямках діяльності транспортно-дорожнього комплексу, 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.

Особливе місце у транспортній політиці відведено автомобільним перевезенням з огляду на експлуатаційну та комерційну маневреність автомобільного транспорту; його високу технологічну адаптацію до взаємодії з іншими видами транспорту; наявність ринку автотранспортних послуг з низьким рівнем капіталізації бізнесу; велику протяжність світових автомобільних доріг (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. Щодо країн ЄС, то парк їх рухомого складу щорічно зростає на 3 млн. одиниць. 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 [1, с.143]. Тому особливої уваги заслуговує проблема безпеки автомобільних перевезень, зокрема, безпека дорожнього руху (БДР), яка забезпечує стійкість транспортної системи. Важливим елементом забезпечення безпеки автомобільних перевезень є чітке визначення масштабів та характеру цього соціального явища, вироблення стратегії, утворення спеціальних органів та консолідація зусиль в масштабах ЄС.

Актуальність теми обумовлена тим, що висока аварійність на автомобільному транспорті та тяжкі людські і матеріальні втрати спричиняють негативні політичні та економічні наслідки для ЄС. Так у європейських країнах трапляється 1 млн. 300 тис. дорожньо-транспортних пригод (ДТП) на рік, в яких гине 40 тис. осіб та 1 млн. 700 тис. травмується. Фінансові втрати від аварійності в ЄС оцінюють на рівні 100 млрд. €, а повні соціально-економічні збитки становлять приблизно 160 млрд. € на рік (2 % ВВП) [5, с.10]. Тому в останні роки проблема забезпечення безпеки дорожнього руху займає провідне місце у формуванні транспортної політики країн ЄС.

Метою статті є узагальнення підходів вітчизняних та зарубіжних дослідників до висвітлення політики Європейського Союзу у сфері безпеки автомобільних перевезень та виклад авторського тлумачення цієї проблеми.

Об'єктом аналізу стали окремі нормативні акти Комісії ЄС з транспорту і Європейської Конференції Міністрів Транспорту, які регламентують безпеку автомобільних перевезень.

У зарубіжній науковій літературі є ціла низка праць, в яких з різним ступенем глибини, наукової обґрунтованості та практичної значущості результатів досліджено проблему безпеки автомобільних перевезень [7, 8]. В Україні практично відсутні праці, в яких би комплексно досліджувалося це питання. Перші

спроби дослідження даної проблем здійснювали такі українські дослідники як Т. Блудова [1], Т. Бірюкова, Г.Легенький, А.Новікова [3], В. Мироненко [3], А. Ткаченко [4] та інші. Втім, як зазначає російський вчений В.І.Якунін, недостатньо уваги приділяється саме безпеці автомобільних перевезень як юридичній та політичній категорії [8, с.265].

Хоча проблема забезпечення безпеки автомобільних перевезень постала ще на початку 20-го століття з появою перших автомобілів, проте особливо вона загострилася в другій половині минулого століття внаслідок швидкого зростання кількості транспортних засобів. В 60 -70-і роки значна кількість ДТП та їх тяжкі наслідки змусили уряди європейських країн в терміновому порядку вирішувати дану проблему. Аналізуючи політику ЄС щодо безпеки автомобільних перевезень, автор пропонує визначити такі етапи:

1.1980 – 1991 р. р.

Країни - члени ЄС почали приділяти підвищену увагу цій проблемі. На переконання Блудової Т. до найголовніших викликів безпеці автомобільних перевезень, які підлягали негайному вирішенню, варто віднести:

- надмірну й неадекватну умовам руху швидкість;
- уживання водіями алкоголю та інших хімічних речовин;
- активну участь у дорожньому русі недосвідчених водіїв;
- недостатній рівень використання захисних пристосувань (ременів безпеки, шоломів тощо);
- неадекватний захист людей під час ДТП рішеннями конструкції автомобілів;
- недосконалу дорожню інфраструктуру ;
- наявність місць концентрації ДТП на перехрестях, уздовж доріг і в населених пунктах [1, с.147].

У 1984 році Рада Європи подала на розгляд Резолюцію про прийняття програми ЄС щодо підвищення рівня БДР (документ СОМ/84/170). 1986 рік уперше проголосили роком БДР.

Європейська Конференція Міністрів Транспорту прийняла ряд Резолюцій, які носили рекомендаційний характер для країн – учасників. Так, в 1986 році була прийнята Резолюція №48 про шляхи впливу на поведінку людини з метою підвищення безпеки руху (документ СМ/86/16); в 1987 році Резолюція № 50 про безпеку дорожнього руху щодо дітей (документ СМ/87/13); в 1988 році Резолюція № 54 про використання ременів безпеки на задніх сидіннях автомобілів та безпечно перевезення дітей та дорослих (документ СМ/88/29); в 1989 році Резолюція № 55 про дорожню безпеку (документ СМ/89/17) та Резолюція № 56 вплив реклами на безпеку дорожнього руху (документ СМ/89/37) [9]. Практично всі правові документи та рекомендації, прийняті протягом цього етапу, акцентували увагу лише на конкретних цілях та способах їх впровадження на практиці. Зокрема, увага приділялася найуразливішим групам учасників дорожнього руху. Але стало очевидним, що зосередження лише на людському

факторі є недостатнім. Крім того, постала проблема децентралізації політики в сфері безпеки перевезень.

2. 1992-1997-і роки.

Після підписання в 1992 році Маастрихтської угоди (ст. 71), яка надала відповідні повноваження Комісії ЄС щодо впровадження заходів з підвищення рівня БДР, розпочалася розробка та впровадження стратегії діяльності ЄС у сфері безпеки дорожнього руху.

Європейська Конференція Міністрів Транспорту продовжила роботу з безпеки руху. Впродовж 1992 – 1993 р. р. були прийняті Резолюція №92/3 про децентралізацію політики дорожньої безпеки (СЕМТ/СМ(92)4 REV), Резолюції №93/4 про вантажні перевезення та безпеку дорожнього руху (СЕМТ/СМ(93) 4 /FINAL) та №93/5 щодо вживання спиртних напоїв як фактор ДТП (СЕМТ/ СМ (93)5/ FINAL) [9].

Перша програма дій у сфері безпеки дорожнього руху (документ СОМ/93/0246 final) на період 1993-1997 років визначила найбільш важливі проблеми з БДР у ЄС та передбачила ряд заходів на 1993-97 роки. Результатом реалізації програми стала уніфікація нормативних актів стосовно колісних транспортних засобів, створення спільної бази даних щодо дорожньо-транспортних пригод /„CARE”/, запровадження 14 пілотних проектів і 8 дослідних проектів у межах Четвертої рамкової програми науково-дослідних робіт.

3.1997 – 2002 р. р.

Особливістю цього етапу стало прийняття Другої програми підтримання БДР у ЄС на період 1997-2002 років (документ СОМ/97/0131 final). Програма визначила нові принципи політики безпеки руху:

- новий підхід до класифікації профілактичних заходів щодо ДТП (транспортні пригоди , які пов’язані з людиною; пригоди , які пов’язані з транспортними засобами та пригоди , які пов’язані з інфраструктурою);
- визначена кількісна мета діяльності ЄС у сфері БДР (реалізація країнами-членами ЄС стратегії, має забезпечити до 2010 року зниження кількості загиблих у ДТП на 40 %, порівняно з 1995 роком, коли в країнах ЄС у ДТП загинуло 45 тис. чоловік);
- зроблено попередній аналіз економічної ефективності профілактичних проектів (співвідношення збитків і прибутків) і нова рекомендація впроваджувати лише заходи, які визнано ефективними (ефективними вважають рішення вартістю до 1 млн. €, які дозволяють протягом року знизити кількість загиблих у ДТП на одну особу, важко поранених - на 8 осіб, легкопоранених - на 26, а кількість зіткнень зменшити на 200 одиниць („принцип 1 млн. €”) [2,с.3].

Не зважаючи на значну роботу по впровадженню заходів, передбачених Програмами ЄС, до 2002 року не вдалося розв’язати головні проблеми БДР та досягти запланованих показників щодо покращення аварійності. У 2000 році в країнах ЄС загинуло в ДТП більше ніж 41 тис. чоловік, тобто на 3 тис. більше, ніж передбачалося [5, с.10]. Такий результат змусив Комісію ЄС знову приділити значну увагу безпеці дорожнього руху.

4. 2002 -2010 р. р.

З 2002 року було ініційовано декілька міжнародних політичних ініціатив щодо розроблення нових, більш ефективних стратегій щодо безпеки дорожнього руху. Стратегії щодо БДР в першу чергу повинні ґрунтуватися на системному підході, який вимагає розробки цільових показників, застосування заходів спрямованих на попередження ДТП та зниження тяжкості їх наслідків. Такий підхід передбачає вжиття відповідних заходів, зокрема передбачених Білою книгою „Європейська транспортна політика – час вирішувати” :

- прийняття відповідних нормативних документів у сферах, що належать винятково до компетенції ЄС;
- автоматизований поліцейський контроль;
- впровадження технічних регламентів;
- досконаліші інформаційні системи та бази даних;
- проведення незалежних експертиз та наукове вивчення причин та умов виникнення ДТП.
- удосконалення дорожньої інфраструктури;
- забезпечення технічної безпеки транспортних засобів (особливо пасивної безпеки);
- використання фінансових інструментів, наявних у розпорядженні ЄС, для підтримки профілактичних заходів;
- уніфікація штрафних санкцій за порушення ПДР (особливо за перевищення швидкості й зловживання алкоголем) [3, с.7].

У травні 2002 року в Бухаресті Європейська Конференція Міністрів Транспорту прийняла спільну кількісну ціль та порядок моніторингу її виконання - знизити до 2012 року кількість загиблих у ДТП на 50% порівняно з 2000 роком [6]. В ході її виконання проводяться конкретні заходи, моніторинги, огляди та рекомендації. Але на відміну від нормативних актів ЄС резолюції ЄКМТ мають лише рекомендаційний характер, тобто відсутні правові підстави для запровадження їх у всіх в країнах - учасниках і неможливість подолати національні інтереси окремих країн.

У червні цього ж року на другій Нараді високого рівня по транспорту, навколишньому середовищу та охороні здоров'я в Женеві була прийнята Загальноєвропейська Програма ЄЕК ООН-ВОЗ по транспорту, навколишньому середовищу та здоров'ю. Програма передбачала як діяльність у сфері інтеграції аспектів навколишнього середовища та охороні здоров'я в транспортну політику, так і діяльність по безпеці дорожнього руху.

У 2003 році Європейська Комісія прийняла Третю програму підвищення рівня БДР у країнах ЄС під назвою „Партнерство заради безпеки”, яка конкретизує завдання щодо зниження до 2010 року кількості загиблих у ДТП на 50%. Програма передбачає систематичну роботу й реалізацію заходів на таких основних напрямках:

- стимулювання учасників дорожнього руху дотримуватись дисципліни;
- впровадження досягнень технічного прогресу;

- поліпшення дорожньої інфраструктури;
- підвищення безпеки вантажного й пасажирського комерційного автотранспорту;
- поліпшення роботи рятувальних служб щодо потерпілих у ДТП;
- стимулювання підписання Європейської хартії БДР [1, с.144].

Транспортна політика попередніх років зосереджувала увагу на впровадженні законодавчих норм щодо управління дорожнім рухом (допуск до водіння, техогляд транспортних засобів, зміна в поведінці під впливом інформації та пропаганди). В останній час спостерігається зміщення акценту від вини учасників ДТП до проблем безпеки, як окремих елементів функціонування сучасної транспортної системи. Отже, особливістю цього етапу є комплексний підхід до проблеми безпеки автомобільних перевезень.

Аналізуючи результати всієї багатопланової роботи щодо безпеки автомобільних перевезень, яка проводиться у країнах ЄС, можна погодитися з думкою російського дослідника В.І.Якуніна, що „в аспекті політико-правової взаємодії ключовим критерієм ефективності законодавчої бази є не лише кількість нормативно-правових документів, скільки їх якісна адекватність концептуальним основам національної безпеки” [8, с.265].

Міжнародне співробітництво в сфері безпеки автомобільних перевезень відбувається при активній участі як урядових, так і неурядових, громадських організацій та експертних інститутів. Найбільше значення для розвитку безпеки міжнародних автомобільних перевезень має робота Комітету по внутрішньому транспорту Європейської економічної Комісії ООН, Європейської Конференції міністрів транспорту (ЄКМТ), Міжнародного Союзу автомобільного транспорту (МСАТ), Міжнародної Федерації експедиторських асоціацій (ФІАТА) та інших.

У рамках Комітету внутрішнього транспорту ЄЕК ООН працює спеціальна Робоча група по безпеці дорожнього руху (WP.1). В її роботі приймають участь представники держав - членів ЄЕК ООН, Європейської Комісії, ВОЗ, неурядові організації. Основним завданням Робочої групи є підготовка і перегляд міжнародних Конвенцій, Договорів, Рекомендацій та Резолюцій в даній галузі; міжнародні ініціативи в сфері БДР; ведення обліку міжнародної статистики аварійності. На сьогодні в системі ЄЕК ООН діє 18 міжнародних угод та документів, які стосуються питань забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема Конвенція про дорожній рух 1968 року; Конвенція про дорожні знаки та сигнали 1968 року; Конвенція 1956 року про договір на міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом в міжнародному сполученні; Конвенція 1973 року про договір на перевезення пасажирів та багажу автомобільним транспортом в міжнародному сполученні та інші. Розроблено пакет поправок до Віденської конвенції, які набрали чинності 28 березня

2006 року та передбачають адаптацію положень щодо національних та міжнародних водійських посвідчень, безпеки проїзду в тунелях, користування мобільним телефоном при управлінні автотранспортом. У квітні 2007 року Відділ транспорту ЄЕК ООН спільно з ВОЗ організував перший Глобальний тиждень безпеки дорожнього руху ООН [13].

Представником автотранспортної галузі у світі є Міжнародний союз автомобільного транспорту (МСАТ), який був заснований 1948 року. Відповідно до мандату ООН основним завданням МСАТ є захист інтересів автотранспортної галузі і організація міжнародної співдружності в галузі вантажного і пасажирського автотранспорту в інтересах автомобільних перевізників і економіки автомобільного транспорту у цілому, зокрема робота з забезпечення безпеки автомобільних перевезень та захисту навколишнього середовища. В складі МСАТ працюють також міжнародні комісії та групи експертів, яким доручено проводити дослідницьку роботу і готувати пропозиції зі спеціальних напрямків, у тому числі комісії з безпеки дорожнього руху [12].

Міжнародні конференції з питань транспорту, у тому числі автомобільного, скликаються для розробки нових або для перегляду діючих угод та конвенцій на підставі яких здійснюються перевезення вантажів і пасажирів у прямому сполученні між країнами, що беруть участь у конвенції.

Європейську конференцію міністрів транспорту (ЄКМТ) створено на основі Міжнародної конвенції, яка підписана у Брюсселі 17 жовтня 1953 року. Конвенцію було вироблено на Міжнародній конференції з проблем західноєвропейського транспорту, у якій брали участь держави-члени Організації європейської економічної співпраці (ОЕСЕ). ЄКМТ є міжурядовою організацією, метою якої є:

- вжиття всіх необхідних заходів для досягнення на загальному або регіональному рівні, найефективнішого використання і раціонального розвитку європейських внутрішніх перевезень міжнародного значення;
- прийняття заходів для ефективного використання і раціонального розвитку внутрішнього європейського транспорту, що має міжнародне значення;
- координація і посилення діяльності міжнародних організацій, які займаються європейським транспортом.

Для досягнення зазначених цілей ЄКМТ вивчає загальні положення та окремі проблеми внутрішнього європейського транспорту і розробляє загальні принципи єдиної політики держав-членів у галузі транспорт, рекомендації у цій галузі державам-членам і міжнародним організаціям, що займаються питаннями транспорту. ЄКМТ займається питаннями стандартизації транспортних засобів, проводить активну діяльність із забезпечення безпеки автомобільного транспорту [9].

Європейська рада транспортної безпеки (ЄРТБ, European Traffic Safety Council) – некомерційна громадська організація, яка займається розробкою

програм щодо зниження аварійності на транспорті в Європі, просуває їх від професійних дослідницьких організацій до політиків ЄС та урядів європейських країн. Однією з основних сфер діяльності є забезпечення експертної підтримки розробки конкретних заходів та методик по проблемах БДР для Європейської Комісії, Європейського Парламенту та країн - членів ЄС. Більшість проектів об'єднано в одній програмі PIN, яка пропонує комплекс заходів та підходів в кожній окремо взятій країні з врахуванням її особливостей. Роботи, які виконуються на замовлення Європейської Комісії мають рекомендаційний характер. У даний час в рамках ЄРТБ діють дві Робочі групи – з проблем „Оцінка національної політики в області безпеки руху” („Evaluation of National Road Safety Policies”) та „Вдосконалення збору статистичних даних щодо ДТП” („Improving Transport Accident Data ”) [10]. Європейський Форум Науково-Дослідних Інститутів з Безпеки Дорожнього Руху (Forum of European Road Safety Research Institutes - FERSI) був створений в 1991 році з метою об'єднання зусиль національних інститутів для вирішення загальних проблем безпеки руху в Європі. Він забезпечує підтримку Європейській Комісії у формуванні політики безпеки дорожнього руху, в визначенні напрямків дослідницьких робіт, обмін знаннями та передовим досвідом, підвищення якості наукових досліджень [11].

Основними факторами, які впливають на успішність програм, є політична підтримка; конкретна мета, завдання, напрямки та строки реалізації; чітке визначення методів і засобів її досягнення; достатнє фінансування; забезпечення громадської підтримки за допомогою інформаційних програм.

Висновки. Проблема безпеки автомобільних перевезень та методи її забезпечення є багатоплановими та універсальними для всіх країн. В її вирішенні приймають участь наддержавні та державні інституції, відомства, громадські організації та комерційні структури. Всі сторони, які забезпечують роботу транспортної системи, повинні послідовно впроваджувати в свою діяльність елементи безпеки з метою уникнення помилок учасниками дорожнього руху. Питання забезпечення безпеки автомобільних перевезень на сучасному етапі можна вирішити лише в комплексі заходів шляхом проведенням єдиної політики в галузі забезпечення транспортної безпеки, системою заходів економічного політичного організаційного характеру, адекватних загрозам життєво важливих інтересів особи суспільства та держави в транспортній сфері. Такий підхід при відповідній політичній підтримці зі сторони державних органів дозволить підвищити безпеку дорожнього руху та послабити шкідливий вплив на екологію.

Кількість та показники втрат, що мають негативні політичні та економічні наслідки для ЄС, можна знизити, зосередившись на ключових факторах ризику та більш широкому та ефективному впровадженні принципів та заходів безпеки.

Перспективи дослідження. Подальші дослідження проблеми безпеки автомобільних перевезень у політологічному контексті можуть бути спрямовані на вивчення політичних механізмів формування автотранспортної політики ЄС, аналіз функціонування інституцій в зарубіжних країнах та Україні, розробку пропозицій та рекомендацій щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху.

Джерела та література:

1. Блудова Т. В. Транспортна політика Європейського Союзу та перспективи розвитку його транспортної мережі / Т. В. Блудова // Стратегічна панорама. – 2006. - № 3. - С. 143 – 152; 2. Державна Концепція безпеки дорожнього руху в Україні (проект) [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://who-is-who.com.ua/bookmaket/bezpruhu2006/1/1.html>; 3. Новікова А. Європейська транспортна політика до 2010 року / А.Новікова, В.Мироненко // Автошляховик України. - 2005. - № 4. - С. 5 – 9; 4. Ткаченко А. Загальні аспекти зміни транспортної політики в країнах Європи / А. Ткаченко // Вісник НАДУ. - 2003. - № 4. - С. 131 – 138; 5. А дорога серою лентою вьється...// Європа. Спецвыпуск „Транспорт”. - 2005. - № 48. - С. 10 – 11; 6. Международные политические инициативы и проекты в области обеспечения безопасности дорожного движения [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.fcp.pbdd.ru/int_exp/detail.php?BLOCK=81&LD=5545; 7. Шалденкова Т. Ю. Транспортная система ЕС: современные тенденции развития / Т. Ю. Шалденкова // Весник СПбГУ. – 2003. – Вып. 3 (№21). - С. 131 – 135; 8. Якунин В. И.

УДК: 321.7

РОЗВИТОК КОНЦЕПЦІЇ ГРОМАДЯНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА: ПРОБЛЕМИ МЕТОДОЛОГІЧНОГО ОНОВЛЕННЯ

Сучасне методологічне оновлення концепції громадянського суспільства ґрунтується на синтезі індивідуально-особистісного та корпоративно-групового підходів і може бути охарактеризоване як індивідуально-груповий напрям, основою якого є поєднання приватних, групових та суспільних інтересів, які взаємодоповнюють та врівноважують один одного. На оновлення змісту поняття громадянського суспільства суттєво вплинули інтенсивний розвиток сектора некомерційних організацій, або „третього сектора” та незворотні процеси транснаціоналізації інститутів громадянського суспільства.

Ключові слова: громадянське суспільство, методологічне оновлення, розвиток концепції.

З утворенням нової української держави було проголошено шлях до розбудови демократичної, правової та соціальної держави, пріоритет дотримання прав і свобод людини та громадянина тощо. Водночас з процесом формування нових інститутів державної влади, відходом від панування однієї ідеології, розпочався новий етап формування громадянського суспільства – творення нормативно-правових умов

політологія транспорту. Политическое измерение транспортного развития / В. И. Якунин. – М.: Экономика, 2006. – 432 с.; 9. European Conference of Ministers of Transport // URL. – Режим доступу: <http://www.internationaltransportforum.org/>; 10. European Traffic Safety Council (ETSC) // URL. – Режим доступу: <http://www.etsc.eu/home.php>; 11. Forum of European Road Safety Research Institutes // URL. – Режим доступу: <http://www.fersi.org/>; 12. International Road Transport Union // URL. – Режим доступу: <http://www.iru.org/>; 13. The Inland Transport Committee (ITC) and its Bureau // URL. – Режим доступу: <http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>.

Valentyna Dubey

The Basic Aspects of the EU Transport Policy in Freight Traffic Safety

The article highlights main statements of the European transport policy as for the international road safety. Some of normative acts adopted by the European Conference of Ministers of Transport and International Road Transport Union transport policy were analyzed. The common transport policy of the European Union is currently presented in the document „European Transport Policy’2010: Time to Decide”. The action plan consisting of measures for the achievement of main political goals pays particular attention to the revitalization of the roads, that should be achieved by integrating motor transport into an internal market.

Key words: motor transport policy, international freight, traffic safety.

© Микола Іванюк
(м. Луцьк)

діяльності, його інституціоналізація та розширення сфер діяльності та впливу на реалізацію державної політики його інститутів.

Активна розбудова інститутів громадянського суспільства в Україні викликала необхідність політико-теоретичного обґрунтування їхньої діяльності, що включає проблеми становлення і подальшого розвитку; типології та функціональної спроможності соціальних інститутів, що артикують інтереси та потреби громади; співвідношення з інститутами політичного та економічного суспільства; сфери діяльності в процесі роздержавлення та створення ринкових умов; подальший вплив на демократизацію країни.

Незважаючи на підвищений інтерес до проблем громадянського суспільства та предметне дослідження різних аспектів його функціонування як в українській (В.Горбатенко, І. Кресіна, Ф. Рудич, Г. Щедрова, О. Скрипнюк, А. Коваленко, Є. Перегуда), так і зарубіжній політичній науці [20-30], на нашу думку окремої уваги потребує вивчення еволюції змісту громадянського суспільства під впливом оновлення якісних характеристик соціальних та політичних