

Д. Чижевський [21], Є. Нахлік [12] у своїх дослідженнях відзначають, що П. Куліш розглядав людину як єдність «внутрішнього» і «зовнішнього», як подвійне «єство душі», «поверхні» і «глибини» душевні. Цією «глибиною» є «серце» – «таємне», «невідоме нікому». В «серці» – помисли, думки людини, її переживання, прагнення до добра, «відчуття» Бога. У поняття «серця» П. Куліш вкладає глибинні пласти людини, її позасвідомий досвід, те, що винесене за межі розуму. Водночас «серце» виступає у Куліша і як національне самопочуття, національна душа, бо саме своїм «серцем» та його переконанням людина зв'язана з Україною, рідним краєм. Внутрішньому, тобто «серцю» за П. Кулішем, протистоїть зовнішнє, під яким він усвідомлював раціональне, «голову». Якщо «серцем» людина тягнеться до свого (народу, культури, історії мови тощо), то «головою» – до чужого, до інших народів, їх культури, мов. Якщо «голова» бере верх над «серцем», то вона забуває за своє, рідне, українське» [4, с. 3–11].

У світогляді М. Гоголя почуття і серце є визначальними елементами духовного світу людини. Продовжуючи традицію Г. Сковороди, мислитель говорить про серце-безодню. Серцем письменник відчував, що великий світ – це завіса, піднявши яку потрапляєш до маленького світу особистостей, особливо тих, кого загубила пристрасть: прагнення до грошей, слави (Чартков «Портрет»), до речей (Акакій Акакієвич «Шинель»), від кохання до жінки (чиновник Попрушкін «Записки божевільного», художник Пискарьов «Невський проспект»). Світ людської душі та серця, світ примарний, що ховає собою інший, справжній, постав у гоголівських творах «Ревізор», «Мертві душі», «Вибрані місця з листування із друзями». Через усю творчість М. Гоголя проходить його заклик до духовності, до «оживлення мертвих душ», «роздмухування жару людської душі».

Філософ П. Юркевич, продовжуючи вчення про серце Г. Сковороди, сконцентрував увагу на метафізичній стороні людської сутності, що розгорнулася у «філософію серця», чому й присвятив праці «Серце та його значення в духовному житті людини згідно з ученням слова Божого»; «Розум згідно з ученням Платона і досвід згідно з ученням Канта», «Ідея» та ін. [22]. «Філософія серця» П. Юркевича, хоча й не знайшла відгуку в сучасників, однак суттєво вплинула на концепцію «всеєдності» В. Соловйова, «російського космізму» так звану російськомовну школу «київського гуманізму» (М. Бердяєва, Л. Шестова, В. Зеньковського та ін.).

Згідно з Біблією П. Юркевич розглядав серце як сховище, носій всіх тілесних сил та зосередження душевних і духовних рис людини. Навіть всі розумові здібності мають свою основу не в розумі, а в серці. Знання, якими б істинними вони

не були, не мають сенсу, якщо знаходяться в суперечності з внутрішнім, душевним станом людини, або з поривами його серця. І в цьому значенні серце виступає коренем велетенського дерева, збудованого нашим розумом. В свою чергу розум виступає світлом, яке осяє не ним створений світ людського духу [2, с. 73–77].

Д. Чижевський, аналізуючи погляди П. Юркевича, узагальнює сутність кордоцентризму. «Разум править, кермує, панує, але серце породжує» [21, с. 148].

1. Бердяєв Н. А. Опыт парадоксальной этики / Н. А. Бердяев. – М.: ОО Изд-во АТС; Харьков: Фолио, 2003. – 701 с. 2. Більчук Н. Антропологічна «філософія серця» П. Д. Юркевича / Н. Л. Більчук // Науковий вісник ХДПУ ім. Г. Сковороди – Харків: ХДПУ, 1998. – Вип. 1. – С. 73–77. 3. Вільчанська С. Українська антропологія як філософський напрям; проблема визначення та ідентифікації / С. Вільчанська. – Totallogy: постнекласичні дослідження. – К., 2008. – № 20. – С. 272–292. 4. Возняк С. Тенденція інтелектуалізму та раціоналізму в українській філософії / С. М. Возняк // Вісник Прикарпатського університету: філософські, психологічні науки. – 2001. – Вип. 2. – С. 3–11. 5. Грабовський С. ХХ ст. та українська Людина. Виклики, відповіді / С. Грабовський. – К., 2009. – 227 с. 6. Декарт Р. Описание человеческого тела. Об образовании животного // Р. Декарт / Сочинения: в 2-х т.; т. 1. – М.: Мысль, 1989. – 405 с. 7. Зязюн І. А. Духовна еліта у суспільстві: інтелігентність і громадськість / І. А. Зязюн // Проблеми та перспективи формування національної гуманітарно-технічної еліти: зб. наук. праць / за ред. Л. Тавжянського та О. Романовського. – Харків: НТУ «ХПІ», 2003. – Вип. 1 (5). – С. 32–41. 8. Історія філософії. Словник / за заг. ред. Б. І. Ярошевича. – К.: Знання України, 2005. – 1200 с. 9. Кримський С. Під сигнатурою Софії / С. Кримський. – К.: Видавничий дім «Києво-Могилянська академія», 2008. – 367 с. 10. Латинско-русский словарь. Около 50000 слов. – Изд. 2-е перераб. и доп. – М.: Русский язык, 1976. – 1096 с. 11. Маланюк Є. Нотатники (1936–1938) / Є. Маланюк. – К., 2008. – 336 с. 12. Нахлік Є. До верифікації концепції Д. Чижевського про кордо- й україноцентричний світогляд П. Куліша / Є. Нахлік // IV Міжнародний конгрес українців, Одеса, 26–29 серп. 1999 р. Літературознавство: Доповіді та повідомлення. – К., 2000. – Кн. 1. – С. 319–328. 13. Помиткін Е. Психологія духовного розвитку особистості: монографія / Е. Помиткін. – К., 2012. – 217 с. 14. Рьод В. Шлях філософії: з XVII по XIX ст. / В. Рьод; переклад з німецької В. М. Терлецького та О. І. Ведрова. – К.: Дух і Літера, 2009. – 386 с. 15. Сіверчук Н. Тлумачення ідеї кордоцентризму у філософії П. Юркевича та В. Соловйова / Н. Сіверчук // Молода нація. – К.: Смолоскип, 1999. – С. 123–133. 16. Сковорода Г. Наркіс Разглаголює: том: узнай себе / Григорій Сковорода // Повна академічна збірка творів / за редакцією проф. Леоніда Ушкалова. – Харків-Едмонт-Торонто: Майдан; Вид-во Канадського Інституту Українських студій, 2011. – С. 231–292. 17. Сумцов М. Історія української філософської думки / М. Сумцов // Музеї Слобідської України ім. Г. С. Сковороди. Бюлетень. – Харків, 1926–1927. – С. 60–66. 18. Ушкалов Л. «Філософія серця» Тараса Шевченка / Л. Ушкалов // Слово і час. – 2012. – № 9. – С. 17–28. 19. Чижевський Д. Філософія Г. Сковороди / Підготовка тексту і переднє слово проф. Л. Ушкалова / Д. Чижевський. – Харків: Прапор, 2004. – 272 с. 20. Чижевський Д. Нариси з історії філософії на Україні / Д. Чижевський. – Мюнхен, 1983. – 175 с. 21. Чижевський Д. П. О. Куліш – український філософ серця / Д. Чижевський // Філософські твори: у 4-х т., т. 2. – К., 2005. – С. 206–216. 22. Юркевич П. Вибране / П. Юркевич. – К., 1993. – 411 с. 23. Ярмус С. Кордоцентризм – підстава української духовності й філософії // Науковий конгрес у 1000-ліття Хрещення Руси-України у співпраці з Українським Вільним Університетом: зб. праць ювілейного конгресу. – Мюнхен, 1988–1989. – С. 402–417.

Михайло Цюрупа, Іван Куценко

Європейська транспортна політика як інтеграційний орієнтир України

У статті розглянуто основні положення європейської транспортної політики у сфері інтеграції транспортних систем країн-членів Європейського союзу, а також країн-кандидатів, які кореспондуються з перспективами євроінтеграції України.

In article basic provisions of the European transport policy concerning integration of transport systems of the participating countries of the European union, and also the candidate countries, which correspond with prospects of eurointegration of Ukraine are considered.

Актуальні політичні події в Україні підтверджують незмінність курсу нашої держави на євроінтеграцію, попри суперечності у внутрішній політиці та змаганнях різних політичних сил. Об'єднана Європа надала нам приклад гармонізації

національних політичних інтенцій та синтез їх у спільну внутрішню та зовнішню політику. Її стрижнем є спільні цінності та пріоритети, серед яких транспорт відіграє роль «єднального нерву». Ще у далекому 1849 році Віктор Гюго

писав, що настане час, коли країни без втрати своїх індивідуальностей утворять вищу спільноту, а змагання на полях бойовищ Європи заміняться змаганням ідей.

Транспорт здавна був і завжди буде невід'ємним компонентом обміну товарами, послугами, економічними та культурними здобутками людства, важливим елементом сучасного динамічного повсякденного життя. Залізничний транспорт від середини дев'ятнадцятого століття став найважливішим транспортом промислових країн того часу. Залізничі зв'язали внутрішні промислові райони між собою та з морськими портами і стали фактором міжнародної економіки, комунікація і навіть культурних зв'язків. Але після Другої світової війни на вантажних перевезеннях залізничі не витримувала конкуренції з автомобільним транспортом, на пасажирських – з літаками (на великих відстанях) і особистим автомобілем (на коротких відстанях).

Потрібні були новачі та прориви в організації залізничних перевезень, тому починаючи з останнього десятиліття XX століття спочатку в Японії, а згодом і в розвинених країнах Європи створюється система швидкісних залізниць, які дають можливість потягам рухатися зі швидкістю близько трьохсот кілометрів на годину. Такі залізничі стали серйозним конкурентом авіалініями на невеликих відстанях. Проте водночас вдосконалилися морський та авіаційний види транспорту, тому постала необхідність розробити загальну стратегію розвитку залізничного транспорту. З утворенням Європейського Союзу транспортна політика розглядається у контексті загальноєвропейської політики.

Європейські аналітики вважають, що транспорт відіграє не лише економічну роль, а й виконує соціокультурне навантаження, адже до основоположних прав громадянина належать право на роботу, пересування і проживання, що забезпечує транспорт [5, р. 41].

З самого початку утворення ЄС європейська транспортна політика була складовою загальноєвропейської політики у всіх суміжних сферах суспільного життя – економічній, науковій, демографічній, освітній, безпековій тощо. Тому тенденції до подальшої інтеграції національних політик кореспондується із спільною політикою у галузі транспорту. Уряд країни після виборів у Верховну Раду 2012 року черговий раз підтвердив євроінтеграційний вибір України, тому завдання координації транспортних політик постає як першочергове. Важливо наголосити, що вже транзитні перевезення через нашу країну приносять прибуток щорічно у розмірі майже 5 мільярдів гривень.

Офіційним політико-правовим документом щодо розвитку спільних транспортних політик стала оприлюднена у 2001 р. Європейською комісією «Біла книга», в якій сформульовано транспортну політику до 2012 р. Наступним етапом формування спільної транспортної політики було Послання Європейської комісії «До інтегрованої, технологічної та орієнтованої на споживача системи», яке було прийнято в 2009 році як доповнення до вищезгаданої «Білої книги». У «Посланні» висловлено бачення майбутнього транспортної галузі до 2020 р. з урахуванням можливих сценаріїв розвитку подій майже через десятиріччя від зазначеної дати. Перед цим Європейською комісією було проведено зовнішні дослідження, спрямовані на оцінку попередньої транспортної політики і сценаріїв розвитку транспортної системи в майбутньому, відбулись консультації з експертами і зацікавленими сторонами в рамках спеціальних фокус-груп. Заключним етапом стало проведення Конференції на високому рівні.

Основні висновки «Послання» можуть бути зведені до таких тез:

а) європейська транспортна політика має позитивний вплив на інтегративні процеси, сприяє забезпеченню ефективної системи переміщення громадян і комерційних структур ЄС;

б) екологічні проблеми, міграція населення, обмеженість ресурсів природного палива, урбанізація і глобалізація як ключові тенденції змін у суспільстві, які зумовлюють виклики також і транспортній системі;

в) впровадження інноваційних технологій і повна інтеграція різних видів транспорту є особливо важливими для подолання наявних та майбутніх викликів;

г) у центрі спільної політики стоять люди, що користуються транспортом, а також працівники цієї галузі, з їх інтересами, потребами і правами, тому транспортна політика має соціальне спрямування обличчя;

д) слід сприяти розумінню та поширенню Європейської транспортної політики за межами ЄС з метою забезпечити подальшу інтеграцію сусідніх держав, зокрема, України.

Враховуючи загальну політичну спрямованість цих документів, можна сказати, що національні політики розвитку транспорту на найближчі 10 років мають ґрунтуватися на єдиній картині майбутнього транспортної системи. Але оцінка рівня відповідності вітчизняної залізничної системи вимогам процесу євроінтеграції свідчить, що незважаючи на позитивні зрушення, які були досягнуті під час підготовки та проведення ЄВРО 2012, докорінних перетворень в нашій країні досі не відбулося. Таким чином, актуальність теми обумовлена як практичними, так теоретичними міркуваннями.

Аналіз літератури показав, що дослідженню конкретних напрямів інтеграції залізничної системи України, осмисленню транспортних пріоритетів євроінтеграційного процесу були присвячені роботи вітчизняних та зарубіжних учених, серед яких праці Ю. С. Бараша, В. В. Вінникова, О. Г. Дейнеки, В. В. Диканя, Г. М. Кірпи, М. О. Ковзеля, М. В. Макаренка, Л. О. Позднякової та інші [1; 2]. Певний внесок зроблено вченими Державного університету транспорту (ДЕТУТ) [4]. Однак проблемні питання складових євроінтеграційного процесу в Україні вимагають розвитку політичної стратегії, загальної теорії та методології інтеграції у конкретному аспекті транспорту з врахуванням політики та стратегії євроінтеграції.

Транспортна політика ЄС ґрунтується на загальних принципах демократизації життя, дотримання прав людини, лібералізації у ринкових економічних відносинах галузей суспільного життя та держави, гармонізації національних політик. З одного боку, загальна транспортна політика знімає обмеження для різних видів транспорту, що курують між різними країнами. З іншого боку, вона встановлює єдині правила діяльності на ринку послуг, які стосуються людського потенціалу – надання професійної кваліфікації, безпеки, соціального забезпечення і зобов'язань перед державою та суспільством у цілому.

Ми відзначаємо тісний зв'язок транспортної політики з соціально-економічними проблемами суспільства: так у період фінансово-економічної кризи у Європі 2009–2012 рр. страйкуючі частіше за все звертаються до припинення нормальної діяльності транспортної системи. При цьому спільною для страйкуючих та роботодавців є встановлення межі у дотриманні 20–25 % працюючого транспортного потенціалу, який забезпечує функціонування життєво важливих систем суспільства та запобігання колапсу.

Транспортна політика Європи була проголошена одним з важливих напрямів співпраці Співтовариства ще в Римському договорі. У цьому документі було поставлено завдання створення спільного ринку в рамках ЄС, а вже без належного розвитку співпраці в області транспорту вільний рух людей і товарів в межах Загального ринку не уявлявся можливим. На практиці розвиток загальної транспортної політики Співтовариства, задача лібералізації перевезень між державами-членами, не мали практичного рішення до середини 1980-х р. Тільки план побудови Єдиного внутрішнього ринку (ЄВР) «Проект 92» – спонукав до прогресу в рамках загальної транспортної політики ЄС.

В документі було сформульовано чотири головні задачі транспортної політики ЄС: зміна балансу між різними видами транспорту; усунення «вузьких місць» в транспортній інфраструктурі; орієнтація транспортної політики на її користувачів; отримання позитивного ефекту від глобалізації транспорту. Вимоги до транспортної політики ЄС можна сформулювати так: ефективність, безпека, захист навколишнього середовища. На думку Єврокомісії, основною задачею розвитку є оптимізація роботи всіх видів транспорту. Транспортна система має стати більш технологічною, для чого слід інтенсивніше застосовувати досягнення інноваційних технологій, приділяючи підвищену увагу різним аспектам безпеки транспорту і охороні навколишнього середовища. До 2020 року у галузі залізничних перевезень повинні бути досягнуті такі результати:

- збільшення частки ринку пасажирського руху від 6 % до 10 %, а вантажопотоку від 8 % до 15 %;
- збільшення на 50 % ефективності енергії, яка потрібна для функціонування транспорту;
- зниження на 50 % забруднюючих чинників, адже деякі види транспорту стають головним чинником забруднення планети і континенту;
- зростання якості та продуктивності інфраструктури.

Пріоритетами подальшого розвитку залізничного транспорту України в напрямку інтеграції є забезпечення конкурентних позицій на транспортному ринку Європи. Для цього мають бути вирішені проблемні питання: незавершеність створення інфраструктури, що відповідає сучасним вимогам; сумісності між залізничними мережами; пошук інноваційних виробничих технологій; подолання непрозорості витрат, недостатньої продуктивності та низької надійності сервісу, що не відповідають очікуванням споживачів послуг.

Серед першочергових завдань транспортної політики є інтеграція транспортних систем на внутрішньому ринку ЄС. Для цього встановлюються високі стандарти безпеки для транспортних мереж, здійснюється оновлення технічної складової транспортних мереж як умови подальшого розвитку швидкісних перевезень; проводяться заходи щодо підвищення якості послуг, що надаються споживачам. Залізнична мережа може бути конкурентна за умови забезпечення сумісності, тобто організації можливості пересуватися в будь-якому напрямку мережі без технічних перешкод.

Друге місце серед пріоритетів посідає безпека залізничної мережі ЄС. Сумісність повинна гарантувати рівень безпеки, який відповідає досягненням в національній транспортній системі. Нормативи національної безпеки повинні поступово замінитися положеннями, які базуються на спільних стандартах, встановлених технічними характеристиками сумісності елементів спільної транспортної системи. Сертифікат безпеки є свідченням, що залізничне підприємство

має свою систему управління безпекою і може забезпечити відповідність стандартам і нормативам безпеки.

Належне використання інфраструктури є наступним завданням. Більшість залізничної складової транспортного комплексу було розроблено і побудовано у ХХ ст. і пов'язаних з ним негативними соціально-економічними наслідками. Завдання загального підвищення ефективності і конкурентоспроможності транспортного сектора інкорпоровано у Європейську транспортну політику, що передбачає вирішення наступних основних задач:

- зміна співвідношення транспортного навантаження між різними видами транспорту;
- розвиток взаємодії між різними видами транспорту, запровадження інтермодальних перевезень;
- фінансування розвитку транспортної інфраструктури;
- реалізація комплексу заходів з підвищення безпеки транспорту (в першу чергу – безпеки руху);
- вдосконалення функціонування пасажирського транспорту («соціально орієнтований транспорт») тощо.

У контексті основних пріоритетів Європейської транспортної політики спробуємо дати характеристику сучасному стану вітчизняної залізничної системи, щодо зволить сформулювати орієнтири її інтеграції.

Транспортна система України значною мірою сформувалась в умовах радянського планового господарства, коли розвиток інфраструктури детермінувався планами індустріалізації, потребами військової організації і геополітичними інтересами держави. Задоволення попиту споживачів, потреб широких світогосподарських зв'язків, збалансованого економічного зростання не були пріоритетами державної політики. Результатом стало все більше відхилення траєкторії розвитку транспортної системи України від лінії, властивої сучасним розвиненим країнам. За роки соціально-економічних і політичних реформ економічна система України рухається у бік роздержавлення та демократизації. Але транспортна система залишається у сфері держави. Результатом дії цих чинників стало накопичення серйозних проблем, перешкоджаючих інтеграційному розвитку транспортної системи України [2, с. 24–37].

Можна визначити два шляхи переходу залізничного транспорту на рівень розвитку, який відповідає європейським вимогам щодо залізничних перевезень:

- постійно наздоганяти розвинені країни, застосовуючи їх інноваційні ідеї в галузі залізничної техніки та технологій, тим самим знаходитися в постійному «інноваційному очікуванні»;
- проводити активну роботу, щоб розбудувати науково-інноваційну сферу залізничного транспорту, здійснити «інноваційний вибух», що підвищить ефективність залізничної галузі в найкоротший час. Отже, головною проблемою транспортного комплексу України залишається не лише технічне та технологічне відставання, а нечіткий і нестабільний стратегічний курс (транспортна політика). За 21 рік незалежності змінився добрий десяток міністрів транспорту, трохи менше директорів Укрзалізниці, що нагадує італійську «урядову турбулентність», коли за 60 післявоєнних років змінилось більше 200 урядів республіки.

У разі невжиття заходів з розробки чіткої врівноваженої перспективної політики затримується процес інтеграції України до європейського простору, а також знижується конкурентоспроможність вітчизняного транспорту, водночас підвищується залежність зовнішньої торгівлі України від іноземного транспорту.

У Програмі розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2012 рр. були здійснені позитивні зрушення у питаннях: впровадження швидкісного залізничного сполучення між найбільшими містами України та Києвом, що визначено Державною цільовою програмою з впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських потягів на 2005–2015 рр.; збільшено постачання рухомого складу нового покоління; впроваджено прогресивні транспортні технології; формування сприятливого інвестиційного клімату; запровадження державно-приватного партнерства з метою концентрації ресурсів для змішаного фінансування розвитку транспортної інфраструктури, але головне полягає у гармонізації транспортних політик України з ЄС. Транспортна політика України має бути сучасною, розрахованою на перспективу конкурентної участі у європейських транспортних сполученнях, якій складують єдину мережу континенту.

Вітчизняна транспортна система знаходиться на переломній стадії розвитку. Її майбутнє залежить від успіхів

в реалізації заходів, пріоритетних з точки зору європейської транспортної політики. Оновлення фондів, розвиток інтермодальних перевезень, підвищення швидкості та безпеки перевезень, покращення якості послуг, зменшення негативного впливу на навколишнє середовище, транспорт з «людським обличчям» обумовлять євро інтеграційні перспективи транспортної системи України.

1. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни. Монографія / Ю. С. Барабаш. – Дніпропетровськ, 2006. – 252 с.
2. Кірпа Г. М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: монографія / Г. М. Кірпа. – Д.: Вид-во Дніпропетр. Нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2003. – 267 с.
3. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. N 2174-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws>.
4. Цюрупа М. В. Конфліктогенність транспортної сфери суспільства та питання її регулювання / Михайло Володимирович Цюрупа // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології: Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції. – К., 2011. – С. 620–232.
5. Europe in 12 lessons by Psscal Fontaine. – Luxembourg, 2006. – 62 p.

Надія Щербак, Ніна Щербак

Європейський вплив на процеси українського відродження XIX ст.

У статті проаналізовано основні складові українського відродження XIX ст., відтворено місце в ньому української інтелігенції та показано вплив на процеси українського відродження європейських подій та діячів.

The main elements of Ukrainian revival of the nineteenth century are analyzed, the place of Ukrainian intelligentsia is recreated in this article. Also authors show, how European events and figures influenced the processes of Ukrainian renaissance.

В українській історії XIX ст. займає особливе місце. Воно було позначене процесами українського відродження, яке, розвиваючись, набувало все потужнішого розмаху. Саме територія Гетьманщини, де проживало близько половини українського етносу і де найдовше зберігалися традиції української державності та української культури, стали основною базою для розгортання процесів національного відродження. Назвавши колишню Гетьманщину батьківщиною українського національного відродження, Р. Шпорлюк зазначав, що вона мала «найкращий потенціал, володіла відносно кращими передумовами для формування національного руху» і там ще зберігалася пам'ять про політичні права та державний устрій [8, с. 163].

Імперська політика російського самодержавства у другій половині XVIII ст. щодо України, як зазначають вітчизняні історики, спричинила поділ українського суспільства на дві частини: автономістів, що мріяли про відновлення старих порядків, виступаючи під гаслами історичного легітимізму, та інтеграціоністів, котрі вбачали свою перспективу лише у повному злитті з імперією. Початки українського національного руху проявилися у зародженні у колишніх українських старшинських і шляхетських колах ідей автономізму та перших спробах реалізувати їх на практиці. Нелегальна антиурядова діяльність українських автономістів була пов'язана з родами Капністів, Трощинських, Миклашевських, конспіративною діяльністю Новгород-Сіверського товариства та ін. Сподівання на повернення Україні втрачених автономних прав ще довго жили серед політично активних діячів. Великий вплив на формування суспільно – політичної думки того часу справив український старшинський рід Полетик, на характер світогляду якого (зокрема, Г. Полетики та його сина Василя Григоровича) вплинула не лише ідейна та інтелектуальна атмосфера тієї епохи, а й їх активна життєва позиція, участь у громадському житті, тогочасна російська дійсність і політика

влади. Ліквідація залишків української політичної автономії наприкінці XVIII ст. спричинилась до ідеалізації історичного минулого у свідомості тих, хто виступав носієм української національної свідомості.

Українських патріотично налаштованих діячів єднала прихильність до минулого і критичне ставлення до сучасного їм життя, до політики імперської влади, яка характеризувалась прагненням до нівеляції всіх частин імперії. Політичні настрої автономістів найкраще відбилися у «Истории русов», яка справила величезний вплив на подальше формування ідеології українського національного руху. Згодом спостерігалось поступове згасання подібних ідей і сподівань (в залежності від того, як ці діячі вливалися до загальноросійського дворянського стану і знаходили своє місце у бюрократично – чиновницькій структурі імперії). Прикладом для цього можуть послужити життєві шляхи Г. Полетики та особливо його сина – Василя Григоровича, який, щиро люблячи Україну, надії на її відродження пов'язував із прихильністю царської влади. Чисельна малоросійська колонія чиновників у столиці імперії відзначалась сучасниками, як досить впливова. Лояльні до російського престолу високопоставлені сановники О. Безбородько, П. Завадовський, Д. Трощинський, володіли величезними маєтностями, не цуралися вживання української мови, допомагали своїм землякам, протегували їх на російській службі, підтримували дослідження з української історії та культури.

Становлення українського національного відродження відбувалося на базі ідей Просвітництва, яке відіграло подібну роль і в історії інших слов'янських народів. Великий вплив справило поширення ідей Великої Французької революції. Під вплив цих ідей Україна безпосередньо потрапила в період наполеонівських війн. Розвиток української культури просвітницького спрямування, на думку вітчизняного дослідника В. Кравченка, визначали ті її галузі та установи,