

«Відкритий лист до Президента України» так і залишився непочутим українською владою. Мовне питання, як і раніше, залишилось у сфері політики, й слугувало засобом додаткового притягнення електоральних балів. Таким воно є й сьогодні. На цьому громадсько-політична активність Михайла Юліановича практично завершується і найголовнішою тому причиною бачиться важкий стан здоров'я вченого. 23 жовтня 2001 року його не стало.

Загалом громадсько-політична діяльність М. Ю. Брайчевського протягом 1991 – 2001 рр. мала неабияке значення для української держави та суспільства. Викладацька діяльність Михайла Юліановича стала прикладом для освітньої спільноти у процесі становлення нової системи викладання історичних дисциплін, заснованій на свободі, незаангажованості та націоцентричних позиціях у висвітленні історії України. Публіцистичні статті вченого з проблем політичного устрою, мовного питання, вплинули на суспільну активність у процесах державотворення, сприяли процесу демократизації українського суспільства та націлювали на відхід від радянського імперського мислення. Співпраця М. Брайчевського з українською діаспорою сприяла як популяризації України та її історії в світі, так і розвитку української науки всередині країни. Підняття М. Брайчевським мовного питання сприяло формуванню громадської думки щодо становища української мови, й таким чином впливало на формування державної політики у цій сфері.

Джерел та література

1. Антонович М. М. Ю. Брайчевський. Коли і як виник Київ. – К.: Вид-во АН УРСР, 1963 – 163 с. / М. Антонович // Український історик. – Нью-Йорк; Мюнхен, 1964. – Т. I. – С. 48 – 49.
2. Антонович М. М. Ю. Брайчевський. Походження Русі. – К.: Вид-во АН УРСР, 1968 – 224 с. / М. Антонович // Український історик. – Нью-Йорк; Мюнхен, 1969. – Т. VI. – С. 150 – 152.
3. Атаманенко А. Українське історичне товариство: ідеї, постаті, діяльність / А. Атаманенко. – Острог, 2010. – 670 с.
4. Брайчевський М. Державній мові – державну підтримку. Відкритий лист Президенту України Леоніду Кучмі / М. Брайчевський // Столиця. – № 39 (244). – 2000. – С. 12.
5. Брайчевський М. Нація і держава (II) / М. Брайчевський // Київ. – № 3. – 1993. – С. 121 – 126.
6. Брайчевський М. Нація і держава (історіографічні роздуми. Фрагмент) / М. Брайчевський // Літературна Україна. – № 4 (4517). – 1993. – С. 5.
7. Брайчевський М. Про новий союзний договір / М. Брайчевський // Самостійна Україна. – № 1. – 1991. – С. 2 – 3
8. Винар Л. Михайло Брайчевський: співпраця з УІТ і УВАН / Л. Винар // Український історик. – Нью-Йорк; Київ; Львів; Острог; Торонто; Париж, 2009. – Т. XLVI. – С. 103 – 123.
9. Гирич І. Михайло Брайчевський та УІТ // Український історик. – Нью-Йорк; Київ; Львів; Торонто; Париж, 2003. – Т. XL. – С. 60 – 71.
10. Жовтяк-Тараскіна Д. С. Мовне питання в діяльності політичних партій у період виборів / Д. С. Жовтяк-Тараскіна // Ефективність державного управління: збірник наукових праць Львівського регіонального інституту державного управління Національної академії державного управління при Президентові України. – Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2012. – Вип. 30. – С. 283 – 289.
11. Кульчицький С. Утвердження незалежної України: перше десятиліття / С. Кульчицький // Український історичний журнал. – № 3. – К.: Інститут історії України НАН України, 2001. – С. 48 – 68.
12. Кухарчук Ю. Просвітник українського народу / Ю. Кухарчук // М. Брайчевський. Твори. – К.: Вид-во імені Олени Теліги, 2004. – Т. 1. – С. 5 – 36.
13. Про заходи відзначення 130-річчя від дня народження М.С. Грушевського Кабінет Міністрів України; Постанова від 02.08.1996 № 886 // Офіційний портал Верховної ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/886-96-%D0%BF>
14. Седнева Н. Роль політичних партій у формуванні та регулюванні мовної політики в Україні / Н. Седнева // Національна бібліотека України імені В. І. Вернадського [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/Portal/Soc_Gum/Npchdu/Politolgy.
15. Средний курс национальной денежной единицы Украины к иностранным валютам (1992-1999) // U-kraina.com – Веб-визитка України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.u-kraina.com/index.php?option=com_content&view=article&id=44:-----1992-1999&catid=19&Itemid=32.
17. Україна: політична історія XX – початок XXI століття / за ред. В. Барана, О. Бойка, В. Верстюка [та ін.]; голова ред. ради В. Литвин. – К.: Парламентське видавництво, 2007. – 1028 с.
18. Хрущев Н. О программе коммунистической партии Советского Союза. Доклад Н. С. Хрущева 18 октября 1964 года / Н. Хрущев // Материалы XXII съезда КПСС. – М.: Государственное издательство политической литературы, 1964. – С. 121 – 231.
19. Шумлянський С. «Мовне питання» після парламентських виборів: від політичної кон'юнктури до державної політики / С. Шумлянський // Український центр політичного менеджменту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.politik.org.ua/vidmagcontent.php3?m=1&n=58&c=1245>.

УДК 32:629.33 /36 (477)

В. Дубей

ОСНОВНІ ВІХІ ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ (1991-2010 РР.)

У науковій статті досліджуються основні етапи розвитку системи державного регулювання міжнародних автомобільних перевезень, звертається увага на формування центральних органів виконавчої влади у цій царині. Доведено, що за роки незалежності України, система державного регулювання міжнародних автомобільних перевезень пройшла складний шлях розвитку.

Ключові слова: автомобільний транспорт, міжнародні автомобільні перевезення, державне регулювання міжнародних автомобільних перевезень.

The main stages of development of the international road haulage system state regulation were analyzed in this article, also it draws attention to the formation of the central authorities in this field. It is proved that during Ukraine's independence, the system of state regulation of international road transport haulage developed with difficulties.

Keywords: motor transport, international road haulages, government regulation of international road transport haulages.

Актуальність проблеми. Реалізація у другій половині XX ст. в країнах ЄС транспортної політики, зокрема адекватне інституційне забезпечення галузі, тобто утворення нових або реорганізація існуючих інституцій (структур), дозволило досягти збалансованого розвитку різних видів перевезень, покращити їх якість та збільшити рентабельність. Для України цей досвід є актуальним, оскільки реальна система державного регулювання міжнародних автомобільних перевезень у нашій країні все ще перебуває на стадії формування.

Відтак одним із важливих напрямів розвитку міжнародних автомобільних перевезень є вдосконалення системи їх державного регулювання, яке, на думку дослідника А. Горева, необхідне з таких причин: наявність жорсткої конкуренції на ринку автомобільних перевезень; високий рівень природного монополізму на транспорті; потреба підтримувати суспільну безпеку з точки зору безпеки дорожнього руху; необхідність перерозподілу прибутку в інфраструктуру, яка забезпечує автоперевезення; жорстке дотримання перевізниками міжнародних конвенцій та угод [12, с.15].

Розробка методів наукової оцінки процесів формування та вдосконалення системи державного регулювання міжнародних автомобільних перевезень, методичних підходів та практичних рекомендацій сформульовані в роботах учених А. Новікової, Т. Блудової, А. Ткаченка, Ю.Пашенка, Д. Прейгера, В. Мироненка, А. Горева, Ф. Кацмана, В. Пуна та інших.

Мета даної статті – узагальнити підходи вітчизняних дослідників до проблеми державного управління автомобільним транспортом, зокрема висвітлити політику України у сфері міжнародних автомобільних перевезень і дати авторське тлумачення цієї проблеми.

Об'єктом аналізу стали нормативні акти та окремі праці, присвячені розглядові еволюції державного регулювання діяльності в галузі міжнародних автомобільних перевезень.

Державне регулювання являє собою комплекс факторів, які впливають на ефективність транспорту та на підтримку національних учасників транспортного процесу. Воно реалізується перш за все через нормативно-правову діяльність держави. Слушним є твердження з цього приводу А. Горева, котрий наголошує, що основними методами регулювання автотранспортної діяльності є нормативно-правові, економічні та змішані [12, с.15]. У найбільш загальному вигляді поняття правового методу пов'язують із владною природою державного управління. Юридичне регулювання здійснюється на основі засобів правової

регламентації (у вигляді видання законів, постанов, розпоряджень та інших нормативних актів) і конкретних розпорядчо-правових актів (призначення на посаду, затвердження структури, виділення коштів тощо). Регулювання організаційних відносин, пов'язаних із використанням державних повноважень органами управління чи окремими посадовими особами, здійснюється у відповідності з нормами адміністративного права.

Українські правники вважають основними саме правові методи, під якими розуміють спосіб здійснення управлінських функцій відповідно до вимог чинного законодавства і правової доктрини. Основними правовими методами управління транспортом є адміністративні й економічні. До адміністративних методів вони відносять видання владних актів (укази Президента; постанови Уряду; накази Міністерства, департаментів тощо). Адміністративні методи управління повинні бути економічно обумовленими, тобто враховувати реальні виробничі умови і ґрунтуватися на економічних законах. Економічні методи – такі способи управління, які базуються на використанні економічної зацікавленості підприємств транспорту й окремих їх працівників у результатах роботи. Такі методи мають за основу майнову і оперативну самостійність підприємств, можливість вибору тих чи інших самостійних рішень у межах, передбачених статутами чи положеннями цих підприємств [14, с.48-49].

Схожої позиції дотримується А. Сапсай, який пише: „Основними формами державного регулювання мають стати закони України та інші нормативно-правові акти, цільові програми розвитку транспорту, механізми ліцензування, сертифікації та контролю. Для їх ефективної дії повинні, як правило, використовуватися податкові, кредитно-фінансові, митні та інші економічні важелі” [13, с.29-30].

Вітчизняний правник Ф. Шульженко зазначає, що „метою державного управління транспортом є організаційне забезпечення нормального і безпечного функціонування транспортної системи, яка має ґрунтуватися на поєднанні приватних і публічних інтересів” [14, с. 46].

Основними завданнями державного управління автомобільним транспортом, який здійснює міжнародні перевезення, є: забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб у перевезеннях; безпечне функціонування транспорту під час міжнародних перевезень; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції.

Для виконання зазначених завдань необхідна чітка структура та функціонування всіх державних органів, громадських організацій та підприємств, які займається міжнародними автомобільними перевезеннями. Відтак систему державних органів управління автомобільним транспортом становлять Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури України, Державна адміністрація автомобільного транспорту, Державна служба автомобільних доріг України, органи державної влади на місцях та органи місцевого самоврядування в частині реалізації компетенцій у сфері управління транспортом. Загальне державне регулювання діяльності автомобільного транспорту здійснює Кабінет Міністрів України відповідно до своїх повноважень. Уряд відповідає за стратегічне планування, яке полягає у визначенні завдань загальної політики з метою створення комплексної транспортної мережі, а також за здійснення контролю за прийняттям фінансових рішень і координацію зусиль різних органів в умовах значної децентралізації.

У період переходу до ринкової економіки на транспорті відбувалися радикальні інституційні зміни. Після ліквідації галузевих союзних і республіканських міністерств по видах транспорту в листопаді 1992 р. було створено Міністерство транспорту України. Положенням про Міністерство транспорту України, яке на даний час втратило чинність, були визначені основні завдання цього органу відносно всіх видів транспорту та створено в його структурі департаменти, в тому числі й автомобільного транспорту [8, с.43].

Протягом наступних років неодноразово проводилися реорганізації Міністерства та його департаментів, що безперечно негативним чином вплинуло на організацію роботи транспорту. Однак позитивним було закріплення в Положенні про Міністерство транспорту України від 11 травня 2000 р. (втратило чинність на підставі Указу Президента від 27 серпня 2004 р.) необхідності створення умов для інтеграції транспортного комплексу України до європейської та світової транспортної системи, вжиття заходів щодо реалізації галузевого співробітництва України з Європейським Союзом та забезпечення адаптації законодавства України з питань функціонування транспортного комплексу до законодавства ЄС [11].

Основні положення щодо вдосконалення ефективності державного регулювання міжнародних автомобільних перевезень були реалізовані в Законі України „Про автомобільний транспорт”. Відповідно, державне регулювання у цій сфері спрямовувалося на забезпечення балансу суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті незалежно від форм власності та якісне і безпечне його функціонування; визначення загальних засад, пріоритетних напрямів стратегічного розвитку, шляхів оптимізації діяльності та системи управління; захист національного ринку транспортних послуг та суб'єктів господарювання, раціональне використання енергетичних та матеріальних ресурсів; охорону довкілля від шкідливого впливу автомобільного транспорту [1].

Згідно зі ст. 6 цього Закону, основними функціями державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є: формування ринку послуг; контроль за виконанням законодавства про автомобільний транспорт; нормативно-правове регулювання з питань автомобільного транспорту; ліцензування діяльності перевізників; стандартизація і сертифікація; організація та контроль автомобільних перевезень; тарифна, інноваційна та інвестиційна політика; державне замовлення на соціально значущі послуги автомобільного транспорту загального користування; захист прав споживачів послуг автомобільного транспорту.

Постановою Кабінету Міністрів України від 6 червня 2006 р. (втратила чинність на підставі Постанови Кабінету Міністрів від 1 червня 2011 р.) було затверджено нове Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України, згідно з яким Міністерство забезпечувало проведення державної політики на автомобільному транспорті, зокрема реалізацію глобального підходу до міжнародного співробітництва, організацію контролю за виконанням міжнародних договорів України та розробку пропозицій щодо розвитку міжнародного співробітництва у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів. Крім того, це Міністерство брало участь у проведенні заходів щодо укладання міжнародних договорів з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів та в роботі міжнародних організацій автомобільного транспорту; забезпечувало видання дозвільних документів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів тощо [4; 5].

Урядовим органом державного управління в галузі автомобільного транспорту був Департамент автомобільного транспорту, який організував контроль за виконанням законодавства про автомобільний транспорт та здійснював підготовку пропозицій щодо його вдосконалення, у встановленому порядку брав участь у здійсненні стандартизації та сертифікації, ліцензування перевезень, формувал пропозиції стосовно тарифної політики, відповідно до законодавства забезпечував захист прав споживачів послуг автомобільного транспорту загального користування. 1999 р. Департамент автомобільного транспорту було перейменовано в Державну адміністрацію автомобільного транспорту. Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. відповідно до Указів Президента України від 15 грудня 1999 р. „Про систему центральних органів виконавчої влади” [9] та від 15 грудня 1999 р. „Про зміни у структурі центральних органів виконавчої влади” [10] у складі Міністерства транспорту було створено Державний департамент автомобільного транспорту на базі Державної адміністрації автомобільного транспорту, що ліквідувалась [3]. Цією ж Постановою було затверджено оновлене Положення про Державний департамент автомобільного транспорту (Укравтотранс), яка втратила чинність на підставі Постанови Кабінету Міністрів від 3 вересня 2008 р. [7]. Держдепартамент займався стратегічними питаннями забезпечення функціонування та розвитку автотранспорту. Пріоритетним напрямом його діяльності стало подальше вдосконалення системи управління на основі існуючого розподілу функцій управління між Держдепартаментом (питання регулювання) і Головавотрансінспекцією (питання контролю) [3].

2008 р. згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 23 липня 2008 р. „Питання державного управління в галузі автомобільного транспорту” з метою удосконалення системи державного управління в галузі на базі Державного департаменту автомобільного транспорту було створено Державну адміністрацію автомобільного транспорту [6]. Постановою Кабінету Міністрів України від 3 вересня 2008 р. було затверджено Положення про Державну адміністрацію автомобільного транспорту [7]. Згідно з ним, Державтотрансадміністрація – урядовий орган у сфері автомобільного транспорту, який діяв у системі Мінтрансзв'язку, відповідальний перед Кабінетом Міністрів України, підзвітний і підконтрольний Міністрові транспорту та зв'язку. Основними завданнями Державтотрансадміністрації була участь у межах компетенції в реалізації державної політики у сфері перевезень

пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, здійснення в установленому порядку управління в галузі автомобільного транспорту, організація дотримання вимог законодавства щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, здійснення відповідно до законодавства регулятивних та дозвільно-реєстраційних функцій у межах повноважень. Крім того, на Державотранссадміністрацію були покладені наступні обов'язки: брати участь у діяльності міжнародних організацій та забезпечувати виконання зобов'язань, що випливають з членства в таких організаціях; реалізувати державну політику у сфері міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів, готувати в установленому порядку проекти відповідних міжнародних договорів, брати за дорученням Мінітрансу участь у роботі міжурядових комісій і міжнародних організацій з питань автомобільних перевезень та забезпечувати виконання положень міжнародних договорів; формувати і вести реєстр, визначати мережу та затверджувати паспорти міжнародних автобусних маршрутів [7].

Центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту забезпечує проведення державної політики на автомобільному транспорті через свої територіальні органи. До грудня 1998 р. територіальним органом управління у сфері автотранспорту загального користування, який займався й міжнародними перевезеннями, були обласні територіально-виробничі об'єднання автомобільного транспорту. Постановою Кабінету Міністрів України від 4 грудня 1998 р. „Про створення автотранспортних управлінь Міністерства транспорту”, яка втратила чинність на підставі Постанови Кабінету Міністрів України від 9 серпня 2005 р., територіально-виробничі об'єднання були реорганізовані в автотранспортні управління в Автономній Республіці Крим та областях. Цією ж Постановою було затверджене Положення про автотранспортні управління Міністерства транспорту. Згідно з п.3 Положення, основним завданням територіальних органів було забезпечення державного регулювання діяльності автотранспорту та здійснення контролю за дотриманням суб'єктами підприємницької діяльності усіх форм власності, що виконують перевезення пасажирів і вантажів автотранспортом, вимог нормативних актів, стандартів і норм, які регулюють ці перевезення. Однією з функцій автотранспортних управлінь було проведення конкурсів на перевезення пасажирів автотранспортом на міжнародних маршрутах та здійснення сертифікації послуг [2].

Крім зазначених вище установ, значну роль в організації міжнародних автоперевезень відіграло Державне підприємство „Служба міжнародних автомобільних перевезень” (ДП „СМАП”), яке було створено відповідно до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 17 жовтня 2005 р. на майновій базі Українського державного підприємства „Укрінтеравтосервіс”. Основними напрямками діяльності ДП „СМАП” було здійснення міжнародних зв'язків, які стосувалися діяльності автомобільного транспорту, організація контролю в пунктах пропуску на державному кордоні України, нагляд за дотриманням українськими та іноземними перевізниками транспортного законодавства України та виконанням міжурядових угод з питань міжнародних автомобільних перевезень, контроль наявності ліцензій та ліцензійних карток на право надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, наявності дозвільних документів на здійснення міжнародних автоперевезень, а також надання вітчизняним та іноземним юридичним особам і громадянам всіх видів послуг з оформлення дозвільних документів на міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та вантажів. ДП „СМАП” брало участь у підготовці проектів міжурядових угод та міжнародних договорів з питань міжнародних автомобільних перевезень, роботі змішаних комісій, передбачених положеннями міжурядових угод та міжнародних організацій, забезпеченні організації перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні. 17 серпня 2011 р. розпорядженням Кабінету Міністрів України ДП „СМАП” було ліквідоване. Його функції передані Державній інспекції України з безпеки на наземному транспорті.

Висновки. Отже, за роки незалежності України система державного регулювання міжнародних автомобільних перевезень пройшла складний шлях розвитку. Вона і досі перебуває на стадії формування. Це пов'язано з тим, що більшість установ у період трансформаційних перетворень досить часто зазнають змін. Крім того на них впливали політичні, економічні та соціальні чинники.

Відтак, можна констатувати, що система управління сферою міжнародних автомобільних перевезень є цілісною та дієвою, проте потребує вдосконалення. Основними недоліками недостатньо сформованого інституційного забезпечення галузі є: нестабільність інститутів та часті зміни підходів до управління цією важливою галуззю народного господарства; недостатня послідовність державної політики стосовно формування механізму управління цією сферою, що обумовлюється реструктуризацією та реорганізацією органів управління; слабка співпраця між інституціями; недостатній методологічний та науковий супровід діяльності, пов'язаний із недостатнім фінансуванням ґрунтовних досліджень міжнародного ринку перевезень та недосконалою системою статистичних спостережень; декларативність стратегій та концепцій розвитку міжнародних автомобільних перевезень.

Джерела та література

1. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05 квітня 2001 р. № 2344-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – С. 105–124.
2. Про створення автотранспортних управлінь Міністерства транспорту : Постанова Кабінету Міністрів України від 04 грудня 1998 р. №1913 // Офіційний вісник України від 24.12.1998 р. – 1998. – № 49. – С. 26.
3. Положення про Державний департамент автомобільного транспорту : Постанова Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. № 586 // Офіційний вісник України від 21.04.2000 р. – 2000. – № 14. – С. 19.
4. Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України : Постанова Кабінету Міністрів України від 6 червня 2006 р. № 789 // Офіційний вісник України від 21.06.2006 р. – 2006. – № 23. – С. 25.
5. Про затвердження Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України : Постанова Кабінету Міністрів України від 6 червня 2006 р. № 789 // Офіційний вісник України від 21.06.2006 р. – 2006. – № 23. – С. 25.
6. Питання державного управління в галузі автомобільного транспорту : Постанова Кабінету Міністрів України від 23 липня 2008 р. № 681 // Офіційний вісник України від 19.09.2008 р. – 2008. – № 68. – С. 11.
7. Положення про Міністерство транспорту України : Розпорядження Президента України від 10 червня 1992 р. № 103 // Збірник розпоряджень Президента від 30.06.1992 р. – 1992. – № 2. – С. 43.
8. Про систему центральних органів виконавчої влади : Указ Президента України від 15 грудня 1999 р. № 1572/99 // Урядовий кур'єр від 14.12.2010 р.
9. Про зміни у структурі центральних органів виконавчої влади : Указ Президента України від 15 грудня 1999 р. № 1573/99 // Голос України від 18.12.1999 р.
10. Положення про Міністерство транспорту України : Указ Президента України від 11 травня 2000 р. № 678/2000 // Урядовий кур'єр від 30.08.2000 р.
11. Горев А. Проблемы регулирования грузовых автомобильных перевозок / А. Горев // Транспорт Российской Федерации. – 2006. – №5. – С.15–16.
12. Сапсай А. Виклик ЄС Україні / А. Сапсай // Перевізник UA. – 2008. – №8. – С. 29–31.
13. Транспортне право України: навч. посіб. / [Демський Е. Ф., Гіжевський В.К., Демський С. Е., Мілашевич А. В.]; за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. – К. : Юрінком Інтер, 2002. – 416 с.

УДК 261.7

Ю. Ліннік

ФЕНОМЕН ПОЛІТИЧНОГО ПРАВОСЛАВ'Я: СПРОБА РЕЛІГІЄЗНАВЧОГО АНАЛІЗУ

Стаття присвячена феномену політичного православ'я. Велика увага в статті звертається на сучасні процеси в Українській православної церкві і Російській православної церкві, які пов'язані з політичним православ'ям. Автор аналізує діяльність організацій, які пропагують ідеї політичного православ'я і "Святої Русі". Головне завдання статті є дослідження феномену політичного православ'я і показати його вплив на державу і суспільство в сучасній Україні.

Ключові слова: політичне православ'я, «Свята Русь», інтегральний націоналізм, громадська організація і симфонія влади.

The article is devoted to the phenomenon of political orthodoxy. Much attention in the article is paid to modern processes in Ukrainian Orthodox Church and the Russian Orthodox Church, which are related to political orthodoxy. The author analyzes the activities of organizations that promote the idea of political orthodoxy and "Holy Rus". The main objective of this article is to study the phenomenon of political orthodoxy and show its impact on the state and society in modern Ukraine.

Keywords: political orthodoxy, "Holy Rus", integral nationalism, public organization and symphony of power.