

10. Хоменко Г. Д. Основи миротворчості: Навч. посібник. - К: Видавничий дім "ДЕМІД", 2008. - 312 с.
11. Этнополитический конфликт: пути трансформации. Настольная книга Бергхофского центра. - М.: Институт этнологии и антропологии им. Н. Н. Миклухо-Маклая РАН, 2007.
12. Flash-право [Електронний ресурс] / <http://ainar-fund.com/index.php/30-flash-pravo> (Дата звернення 09.10.2015).
13. Anderson, M. S. The Rise of Modern Diplomacy. - London and New York: Longman, 1993.
14. Anstey, Mark. Negotiating Conflict: Insights and Skills for Negotiators and Peacemakers. - Kenwyn, SA: Juta and Co Ltd., 1991.
15. Anstey, Mark. Practical Peacemaking: A Mediator's Handbook. - Kenwyn, SA: Juta and Co Ltd., 1993.
16. Brown, Michael E. Nationalism and Ethnic Conflict. - Cambridge, MA: MIT Press, 2001.
17. Brown, Michael. Grave new world: Security challenges in the 21-st century. - Washington, D.C.: Georgetown University Press, 2003.
18. Bryden, Alan and Philip Fluri, eds., Security Sector Reform: Institutions, Society and Good Governance. - Baden-Baden, Germany: Nomos, 2003.
19. Burton, John W. Conflict Resolution: Its Language and Processes. - London: Scarecrow Press, 1996.
20. Challenges of Peace Operations: Into the 21st Century - Concluding Report 1997-2002, Elanders Gotab, Stockholm, 2002.
21. Cohen, R. Negotiating Across Cultures: Communication Obstacles in International Diplomacy. - Washington, D.C.: USIP Press, 1991.
22. Collier, Paul and Sambanis, Nicolas. Understanding Civil War: Africa - Evidence and Analysis. - Vol. 1. - Washington, D.C.: World Bank, 2005.
23. Collier, Paul and Sambanis, Nicolas. Understanding Civil War: Europe, Central Asia, and other Regions - Evidence and Analysis. - Vol. 2. - Washington, D.C.: World Bank, 2005.
24. Crocker, Chester; Hampson, Fen Osier and Aall, Pamela. Taming Intractable Conflicts. Mediation in the Hardest Cases. - Washington, D.C.: USIP Press, 2004.
25. Crocker, Chester; Hampson, Fen Osier and Aall, Pamela. Turbulent Peace: The Challenges of Managing International Conflict. - Washington D.C.: USIP Press, 2001.
26. Culture and Negotiation / Ed. by G. O. Fuare, J. Rubin. - London: Sage, 1995.
27. Darby, John and MacGinty, Roger. Contemporary Peacemaking: Conflict, violence and peace processes. - Hampshire, UK: Palgrave Macmillan, 2003.
28. Evans G. Cooperation for Peace. Australia: Allen and Unwind Ltd, 1993.
29. Gurr, Tedd Robert. Minorities at Risk: A Global View of Ethnopolitical Conflicts. - Washington, DC. United States Institute of Peace Press, 1993.
30. Jeong, Ho-Won. Peacebuilding in Postconflict Societies. Strategy and Process. - Boulder, CO; London: Lynne Rienner, 2005.
31. Lemke, Douglas. Regions of War and Peace. - Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2002.
32. Peck, Connie. Sustainable peace. The Role of the UN and Regional Organizations in Preventing Conflict. - N.Y.: Rowman & Littlefield publishers, Inc., 1998.
33. Ramsbotham, T. Woodhouse. Encyclopedia of International Peacekeeping Operation. - Denver and Oxford: ABC/CLIO, 1999.
34. Roeder, Philip and Rothchild, Donald. Sustainable Peace. Power and Democracy after Civil Wars. - Ithaca, NY: Cornell University Press, 2005.
35. Stern, Paul and Druckman, Daniel. International Conflict Resolution after the Cold War. - Washington, D.C.: National Academy Press, 2000.
36. Weiss, Thomas. Humanitarian intervention. - Oxford: Polity, 2007.
37. Zartman, William and Faure, Guy. Escalation and Negotiation in International Conflict. - Cambridge, New York: Cambridge University Press, 2005.
38. Zartman, William and Rubin, Jeffrey. Power and Negotiation. - Ann Arbor, US: University of Michigan Press, 2002.

УДК 94:325(44) «20»

О. Полюхович

### «ТЯГАР БІЛОЇ ЛЮДИНИ» В ХХІ СТ.: МАЗОХІЗМ ЧИ СПОКУТУВАННЯ ВИНИ?!

*У статті розкрито актуальність, постановку, зміст і еволюцію європейської думки стосовно провини за минулі «гріхи» імперіалістів в колоніальних володіннях.*

**Ключові слова:** Європа, колоніалізм, тягар білої людини.

*In the article the relevance, formulation, contents and evolution of European thought regarding guilt for past "sins" in the colonial imperialists.*

**Key words:** Europe, colonialism, the white man's burden.

В 1899 р охарактеризувати місію імперіалістів в колоніальних володіннях спромоглися двома словами, назвавши її «тягар білих». Джерелом цього вислову послугував один із найконтroversійніших віршів Ред'ярда Кіплінга який, на диво, завжди тлумачився дуже односторонньо. «Тягар білої людини» - ключовий аргумент тих, хто ладен затаврувати британського поета як імперіаліста й расиста [7].

Кіплінгу було пред'явлено звинувачення в зневажливому ставленні до неєвропейських народів, в зображенні їх як недорозвинених, небезпечних, таких, що вимагають постійного контролю та допомоги з боку «білих націй». У зв'язку з цим текст часто розглядався як расистський та проєвропейсько-шовіністський, як прикриття для проведення колонізаторської політики, в першу чергу Великобританією, виправдовуючи її завоювання в Азії та в Африці гуманістичними міркуваннями [1].

Ряд сучасників Кіплінга, наприклад Марк Твен, гостро критикували його позицію, позначену у вірші «Тягар Білих». З іншого боку, у своєму не менш відомому вірші «Балада про Схід та Захід» Кіплінг показує себе тонким психологом і знавцем особливостей та проблематики складних взаємин культур Європи та Сходу, побудованих на абсолютно різних ідеологічних та світоглядних фундаментах. У цьому аспекті «Тягар Білих» розглядається також як спроба автора пробити глуху стіну нерозуміння, знайти спільну мову між різними расами та культурами, нехай і з погляду європейця-колонізатора [6].

При оцінці особистої позиції Кіплінга не можна не враховувати і той факт, що сам поет народився, виріс та прожив значну частину свого життя в колоніях, прекрасно знав і любив Схід і його мешканців (особливо Індію). Жаль, що сам вірш мало хто знає, хоча українською є вже три різні переклади.

Про що ж писав поет, що він хотів сказати сучасникам, пишучи ці рядки?

Наприкінці ХІХ століття в результаті Іспансько-Американської війни Сполучені Штати встановили контроль над Філіпінами, по суті окупувавши новоутворену країну. Ця подія викликала чималий резонанс у тодішній пресі, не оминув її увагою і Кіплінг. Як кожен переконаний імперіаліст поет визнавав цивілізаторську місію «більш розвинених» націй серед «менш розвинених». Звичайно, з позицій сучасної людини, такі уявлення можуть видатися мало не маячною. Але у своєму вірші Кіплінг звертається до Сполучених Штатів, застерігаючи їх від величезної відповідальності, яку вони на себе взяли, вказуючи, що захоплення Філіпінів – це не розвага і не фінал туди, а лише їхній початок. Що країна, яку вони захопили, бідна, її люди нужденні та неосвічені, страждають від тропічних

хвороб, природних лих і масово гинуть від голоду, на деяких островах існує канібалізм та людські жертвопринесення... «Отже, шановні – каже Кіплінг – хотіли собі забрати цю територію, то будьте ласкаві давати з нею раду, дбати про цих людей» [7].

Натомість метою колонізаторів спочатку були лише східні предмети розкоші, прянощі, а потім і раби. І хоч вони за це платили, та все-таки чи можна визначити ціну за людську свободу?! Існує думка, що якою б жорстокістю не відзначалися відносини між європейцями та Сходом в XVI ст. все одно по-факту це були торгівельні відносини. Срібло текло з Заходу на Схід. Тобто перед нами торгівля? Нерівноправна, нееквівалентна, яка супроводжувалася насильствами, жорстокістю, але все ж саме торгівля? Дійсно, до торгового обміну Схід зник. Зник він і до звірств завойовників. На Сході жорстокістю нікого не здивуєш. Інша справа - XIX століття - період колоніальної експансії промислового капіталізму. Тому саме з цього часу можна відрховувати колоніальний період Сходу. Потік фабричних товарів з метрополій став швидко перетворювати колонії й залежні країни Сходу в цінні ринки збуту і не менш цінні джерела сировини. Ринкові зв'язки тепер встановлювались набагато міцніше, а по їх каналах кошти (включаючи срібло) текли тепер до Європи. Разом з цим відбувалося розорення традиційного східного ремесла, занепад торгівлі, а також злам звичних норм життя. Ці процеси супроводжувалися політичними кризами, ослабленням державної влади тощо. Звичайно з усього попередньо переліченого позитиву мало, але мислячи глобальніше можна, наслідуючи Тойнбі, охарактеризувати ці всі процеси як звичайний ритм існування цивілізацій, тобто усі завойовні, асиміляційні процеси – це Виклик який європейці кинули менш розвиненим народам, на який з часом отримали Відповідь, і що в свою чергу не дало цивілізаціям загинути [3,с.252].

І якщо все було закономірно, і на кожен Виклик була своя Відповідь, то чому цей «тягар білої людини» не дає спокою Європі століттями?! І що від нього залишило свій відбиток і на сьогоднішній?

Кращі уми Європи, і не тільки, розтратили на дослідження цієї теми чималу долю свого інтелекту, в результаті отримавши відповіді які їм самим не прийшлися до смаку.

Однією з причин є те, що Європа «насолодившись» бідами усвідомила роль країн третього світу, які стали віддушиною пристрастей котрі виплескувались в ході «ігор без правил» між нічим нестримуваними суперниками [2,с.14].

Вся сучасна думка від екзистенціалізму і до деконструктивізму без устанку мучить себе всеохоплюючим обвинуваченням Заходу, підкреслюючи його лицемірство, жорстокість і мерзенність. І ці докори сумління вже не пов'язані з конкретними історичними подіями, все пішло значно глибше. Західна Європа паралізована нечистим сумлінням, адже попередні «гріхи» не лишають їй ніякого права крім одного – права мовчати [2,с.12].

Справа в тому, що сучасні араби чи індійці, не говорячи вже про африканців, мають немалі рахунки саме до колоніалізму, з ненавистю говорять про його наслідки, гнівно сприймають прояви неоконіалістичних тенденцій і в той же час, як правило, абсолютно спокійно відносяться до звірств Чингіс-хана чи Тамерлана, до нелюдності африканських вождів, продавших за зброю і спирт в рабство своїх полонених чи навіть одноплемінників. Це все пояснюється дуже просто, європейці – чужі, які з'явилися з своїми законами на їх території і стали як нашість, якому традиційна культура Сходу всеціло опиралась. І незгасна ненависть до колоніалізму не просто пройшла крізь час до цього часу але й набирає сил [3,с.250].

І це зрозуміло адже те, що довелося пережити цим народам важко навіть описати, та чи правильним є встановлення на історичні події подвійних стандартів? Чи досягли ми того етапу в історії де будь-якій жорстокості немає виправдання?

Насправді немає ні одної нації, будь то Схід чи Захід нашого континенту, яка була би вільна від докорів сумління, і мала б історію яку не переповнювали труп, тортури і репресії.

І не варто забувати про значення колоніалізму для самої Європи, для розвитку в ній капіталізму. Колоніалізм став новим імпульсом, який був потрібен для її подальшого існування та розвитку, його не можна остаточно характеризувати як зло, адже він приніс в собі і немало корисного. Колоніалізм хай і не добровільно, але відкрив підкореним народам нові можливості, показав нові шляхи розвитку будь то економіка, освіта, чи навіть форми правління.

Європа без сумніву породила багато чудовиськ, але в той же час вона дала світу теорії дозволяючи цих чудовиськ осмислити і знищити. Вона прийняла з рук єгиптян і африканців батіг рабовласництва, переправляючи негрів через Атлантику - але вона ж відкрила шлях аболіціонізму, і перша з-поміж інших націй поклала рабству кінець. Європа скоїла найстрашніше, але знайшла в собі сили це викоринити [2,с.42].

І замість того щоб прийняти свою історію, пережити минуле, зробити правильні висновки Європа йде далі, порпаючись в своїх помилках і прививаючи собі патологічне відчуття вини та боргу, вона не в стані адекватно оцінювати нинішній стан речей. І це породжує ще гірші наслідки.

У схильності брати на себе відповідальність за всі злочини та нещастя, що відбуваються у світі, є приховане месіанство Європи, її зарозумілість та прагнення й надалі, попри протилежні декларації, бути центром світу. Водночас таке парадоксальне поєднання зарозумілість та самоненависті, властиве європейцям, призводить до закритості від решти світу, намагання залишитися стороннім спостерігачем історії. Відчуття провини дає європейцям надійне алібі, яке дозволяє триматися на відстані від усіх докколишніх проблем. «Страх повторити вчорашні помилки робить нас надто поблажливими до ганебних явищ сучасності», — вважає П. Брюкнер. Але задовольнившись демократією в межах своїх кордонів й відмовляючись захищати її деінде, Європа, на думку мислителя, ризикує взагалі втратити цей цінний і крихкий здобуток. Найбільша небезпека полягає не в експансії Заходу, а в його байдужості до решти світу, вважає Паскаль Брюкнер [4].

В своєму прагненні до спокутування вини Європа дійшла до крайнього мазохізму, прояв якого можна показати на прикладі її сучасної політики. Притримуючись думки, що не завжди вбивати – це віднімати життя, інколи вбити – це залишити помирати, європейці перекладають на себе вину за вже не підвладні їм речі (тероризм, смертність дітей в Африці). В січні 2004 р. Едгар Морен для французького журналу «Монд» писав: «складається враження ніби європейське сприйняття Близького Сходу носить в собі не стільки політичний скільки психологічний характер» [5].

Середньостатистичний європейець завжди готовий взяти на себе вину за бідність в Африці чи Азії і пасти перед нещастями світу, відчуваючи себе відповідальним за це, незмінно задаючи собі питання чим він може допомогти Півдню, замість того щоб подумати чим Південь зможе допомогти йому [2,с.19]!

Зате занадто багато країн в Африці на Близькому Сході та в Латинській Америці використовують цю самокритичність, перетворивши її в такого собі цапа-відбувайла всіх негараздів, тобто справа не в них самих, а в якомусь гіганті з боку (Захід, глобалізація, капіталізм) [2,с.56].

Проблема в тому, що ми надто часто забуваємо, що Європа не є втіленням гасла «нам все під силу», їй теж притаманні помилки, за які вона відплатила зповна. І щоб дійти до нинішнього стану знадобилася тотальна катастрофа ХХст., для того щоб Старий Світ почав також переживати. Без двох світових воєн з їх безкінечним чередуванням жорстокості та смертей, які Європа пережила, не народилося б це прагнення до миру! І не варто забувати якою ціною воно з'явилося [2,с.107].

Нагадаємо один простий факт: Європа більш менш успішно розправилася зі своїми демонами, рабство було відмінено, колоніалізм лишився в минулому, фашизм розгромлений і комунізм стоїть на колінах. Який інший континент може похвалитись тим же? В кінцевому результаті добро взяло верх над злом.

Так, «тягар білої людини» - це не просто вислів який пережив століття і є актуальним і по нині, це хрест який буде висіти над Європою завжди, але для того щоб рухатися далі потрібно пам'ятати, що пройдено вже не малий шлях для того щоб дійти до цього розуміння, і можливо йому не буде кінця, але займаючись мазохізмом, створюючи подвійні стандарти, та дозволяючи собі заангажуватись подіями минулого проблему не вирішити.

#### Джерела та література

1. Білоусов Р.К. Біографія Редьярда Кіплінга / Під ред. Тимофєєвої і Парфунова - М.: Держлітвидавництво, 1964. – 356 с.
2. Брюкнер П. Тиранія каяття. Есе про західний мазохізм / Паскаль Брюкнер; [пер. П.Тарашук]. - К.: «Темпора», 2013. - 256 с.
3. Васильєв В. История Востока / В.Васильев. - Т.2. – М. – 2003. – 304 с.
4. Гринівський Р. Чи стане Європа «Понтієм Пілатом» націй?. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.day.kiev.ua/uk/article/ukrayinci-chitayte/chi-stane-ievropa-pontiem-pilatom-naciy>.
5. Морен Е. Размышление о Познании. [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://magazines.russ.ru/vestnik/2012/33/m30-pr.html>.
6. Стріха М. Кіплінг справжній і вигаданий [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://poetyka.uazone.net/default/pages.phtml?place=kipling&page=strihka&alist=skip>.
7. Чернишенко С. Тягар білої людини [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.day.kiev.ua/uk/blog/suspilstvo/tyagar-biloyi-lyudini>. [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%8F%D0%B3%D0%B0%D1%80\\_%D0%B1%D1%96%D0%BB%D0%BE%D1%97\\_%D0%BB%D1%8E%D0%B4%D0%B8%D0%BD%D0%B8](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%8F%D0%B3%D0%B0%D1%80_%D0%B1%D1%96%D0%BB%D0%BE%D1%97_%D0%BB%D1%8E%D0%B4%D0%B8%D0%BD%D0%B8).

УДК 327:656.13 (4)

В. Дубей, В. Маліченко

### МІЖНАРОДНІ АВТОМОБІЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ В КРАЇНАХ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ: ВИКЛИКИ ЧАСУ ТА ПОШУК ВІДПОВІДЕЙ НА НИХ

*У науковій статті досліджується стан міжнародних автомобільних перевезень в країнах ЄС, звертається увага на вирішення сучасних проблем у цій царині.*

**Ключові слова:** автомобільний транспорт, міжнародні автомобільні перевезення.

*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*

**Key words:** motor transport, international road haulages.

*Актуальність проблеми.* Запорукою ефективності економічної інтеграції є здійснення єдиної транспортної політики країнами-членами Європейського Союзу. Як зазначає Н. Мусис, „власне, спільна політика існує тому, що вона здатна досягати мети держав-членів ефективніше, ніж охоплені нею відповідні національні політики. Іншими словами, спільна політика існує тому, що держави-члени цінують її переваги” [6, с.33].

Вивченню різних аспектів євроінтеграції у цій царині приділяється досить значна увага вітчизняними та зарубіжними вченими. Ці питання вже довгий час досліджують такі науковці, як Агеєв В., Блудова Т., Горбунов А., Новікова А., Пащенко Ю., Пунь В., Шелистов Ю., Шалденкова Т. та інші. Проте проблема становлення практики сучасних міжнародних автомобільних перевезень залишається ще не достатньо опрацьованою.

*Мета статті* – здійснити науковий аналіз стану міжнародних автомобільних перевезень в країнах ЄС та акцентувати увагу на вирішення сучасних проблем у цій царині.

*Об'єктом* аналізу стали нормативні акти та окремі праці, присвячені розглядові еволюції політики країн – членів Євросоюзу до проблеми перевезень, зокрема, автомобільним транспортом.

Транспортна діяльність, зокрема автомобільні перевезення, займала важливе місце в політиці європейських країн та визначалася на десятиріччя вперед. Її реалізація була зумовлена такими факторами: значною роллю автомобільного транспорту як в економіці конкретної країни, так і в економіці ЄС загалом; високою конкуренцією різних видів транспорту; спроможністю оперативного врегулювання автотранспортних проблем. Так, 2004 р. автомобільний транспорт у країнах ЄС здійснив 70 % вантажних перевезень та 90 % пасажирських. Передбачається, що до 2020 р. об'єми перевезень зростуть на 55 % [15, с.494].

Проте, незважаючи на безперечні досягнення в галузі міжнародних автомобільних перевезень країн ЄС, продовжують існувати виклики і загрози подальшому їх активному розвитку, а саме: транспортна перевантаженість автомобільних магістралей, аварійність та висока інтенсивність руху; шкідливий вплив автомобільного транспорту на довкілля; значне споживання не відновлюваних природних ресурсів. На ці та інші виклики необхідно знаходити адекватні відповіді, оскільки дані процеси вже набули загрозливого характеру як для всього людства, так і для окремих країн. За висновками англійського історика А. Дж. Тойнбі, виклик, на який не дано відповіді, повторюється. Тому особливо важливим завданням є пошук відповідних рішень [14, с.140].

Найбільш повно схему „виклик-відповідь” у сфері міжнародних автомобільних перевезень було проаналізовано у „Білій книзі” „Європейська транспортна політика до 2010-го року: час для рішень”. Цим документом також були запропоновані шляхи розв'язання найневідкладніших питань цієї галузі економіки країн ЄС.

Відомо, що однією з особливостей сучасних міжнародних автомобільних перевезень є транспортна перевантаженість автомобільних магістралей, що виникла ще на початку 1990-х рр. Саме динамічний розвиток міжнародних автомобільних перевезень викликав проблему хронічного перевантаження окремих автотранспортних ліній (10 % автомаєрежі ЄС мала затори), що було зумовлено щорічним зростанням об'єму перевезень вантажів у Європі на 4%, тобто приблизно вдвічі більше щорічних темпів економічного зростання [5].

Наприкінці 1990-х рр. досить гостро постало питання щодо фінансування розвитку транспортної інфраструктури країн ЄС. Бюджетні джерела не забезпечували повністю потреби реалізації інфраструктурних проектів. Погоджуємося з твердженням А. Новікової та В. Мироненка про те, що транспортна політика Європейського Союзу передбачала вибірковість фінансування транспортних проектів (у першу чергу кошти ЄС виділялися на проекти розвитку інтерmodalності, з'єднання відповідних транспортних інфраструктур, підвищення безпеки руху). Зусилля держав ЄС були спрямовані на створення ефективних механізмів оплати за користування транспортною інфраструктурою, що забезпечували компенсацію повних витрат суспільства. Тому витрати користувачів транспортної інфраструктури ЄС постійно збільшувалися внаслідок зростання вартості транспортних послуг. Їх ріст пояснювався необхідністю вжиття заходів щодо зниження перевантаженості транспортних комунікацій, зниження парникового ефекту й забруднення довкілля, підвищення безпеки руху, необхідності додаткових інвестицій у будівництво доріг та інфраструктурних об'єктів транспорту, гармонізації податків на паливо [7, с. 5-9].

Зрештою, саме для того, щоб радикально вплинути на складну ситуацію в галузі міжнародних автомобільних перевезень, була ухвалена Директива Європейського парламенту і Ради 1999/62/ЄС від 17 червня 1999 р. про стягнення плати з вантажного транспорту за використання деяких автодоріг. Нею був визначений мінімальний розмір зборів із транспортних засобів при перевезенні вантажу, максимальна межа плати за право доступу до автодорожньої мережі і встановлено регулюючі правила розрахунку плати за проїзд. За нею податки, збори, платежі повинні були стягуватися лише за використання автомагістралей і багаторядних доріг, мостів, тунелів і гірських доріг. Платежі за використання автодоріг мали бути пропорційні тривалості користування інфраструктурою і мали співвідноситися з витратами, необхідними для її підтримання й ремонту. За нею держави-члени ЄС могли змінювати ставки зборів у залежності від класу викидів в атмосферу та часу доби. Ст. 3 цього документа встановила види податків з автомобілів у кожній