

#### 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 інтермодальності, 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

державі ЄС. Одночасно вона не перешкоджала застосуванню спеціальних податків та зборів, які стягуються при реєстрації транспортних засобів або застосовуються до тих із них, що перевищують норму маси чи габаритного розміру; встановленню плати за паркування або зборів за місцевий транспортний рух; регуляторних зборів, призначених для боротьби з накопиченням транспорту на шляхах, яке виникає залежно від часу та місця. Для реалізації поставленої мети ця Директива визначила низку заходів: обмеження використання комерційних транспортних засобів з великою повною масою; стимулювання використання екологічно чистих автомобілів; дозвіл стягувати плату за експлуатацію мостів, тунелів та гірських доріг [3].

Проте всі дії урядів країн-членів ЄС виявилися неспроможними стримати зростання автомобільних перевезень. Зрештою виник гострий дисбаланс між розвитком автомобільних та інших видів перевезень, зокрема залізничних (44% вантажоперевезень припадало на автотранспорт, 41% – на морський, 8% – на залізничний, 4% – на внутрішні водні шляхи) [8, с.8]. Висока концентрація автомобільного транспорту негативно відобразилася на 10% європейської дорожньої мережі протяжністю 7500 км. Розвиток автотранспорту спричинив зростання надмірного навантаження на шляхове полотно і велику щільність транспортних потоків, що призвело до збільшення комерційних ризиків перевізників і витрат на підтримання транспортної інфраструктури з 0,5% ВВП ЄС до критичних 1% у 2010 р.

Основними факторами, що спричинили перевантаженість автомагістралей, стали: дисбаланс у розвитку різних видів транспорту; відсутність взаємодії між видами транспорту; адекватність зростання об'ємів транспортної діяльності економічному зростанню, а в деяких випадках переважаюче зростання транспортної діяльності [1, с.144]. Зростання перевантаження й відповідне збільшення транспортних заторів стало основною причиною зниження ефективності функціонування загальноєвропейської транспортної системи, її економічної конкурентоспроможності, зростання кількості й тяжкості ДТП. Із зростанням кількості заторів на автомагістралях країн ЄС безпосередньо було пов'язане і збільшення негативного впливу транспорту на довкілля, здоров'я населення і клімат планети.

У багатьох європейських країнах затори на дорогах розглядалися як надзвичайно серйозна проблема, хоча, як показували численні дослідження, їх повною мірою не можна уникнути навіть при оптимальному розвитку транспортної інфраструктури. Існує точка зору, згідно з якою транспортні затори є формою самоорганізації дорожнього руху, яка відображає відсутність механізму платності за використання автошляхів; наслідком тривалого недоінвестування в їх пропускну спроможність; результатом недостатньої координації та інтеграції планування розвитку автомобільного транспорту. Відсутність перевантаження, вільні умови руху є нереальними, тому що в пікові періоди використання дорожньої мережі буде спостерігатися її перевантаженість.

Щоб вирішити цю проблему, фахівці пропонували переорієнтувати потоки транспорту з дорожніх на залізничні та водні шляхи. Російська дослідниця Т. Шадденкова зазначає, що вже спостерігається переміщення частини вантажів на залізницю та внутрішні водні шляхи. Цьому певним чином сприяла практика підвищення тарифів на автоперевезення. Наразі активно заохочується принцип вибору найкоротшого маршруту шляхом гармонізації тарифів та загальних правил вантажних транспортних перевезень. Також встановлюються додаткові обмеження на вільне пересування по автошляхах, що є непрямим стимулом для переорієнтування частини перевезень вантажів на залізницю.

2003 р. була започаткована програма „Марко Поло“, мета якої полягала в зменшенні навантаження на автотранспортні магістралі та, як наслідок, – покращенні екологічної ситуації. Нею передбачалося підтримувати компанії, які переводили вантажопотоки з автомобільного на інші види транспорту. Зрештою за 2003-2009 рр. було реалізовано 125 проектів за участю більше ніж 500 компаній, які отримали фінансування за цією програмою. Сума субсидій на один проект становила від 0,370 млн. дол. до 7,5 млн. євро [17].

У країнах ЄС усвідомлювали, що нагального розв'язання потребують проблеми транспортної аварійності та високої інтенсивності руху, тому що збитки від ДТП у країнах ЄС досить значні. Так, 1970 р. кількість загиблих на дорогах становила близько 80 тис. осіб за рік, 1980 р. – близько 60 тис. осіб [16, с. 15].

Цілком погоджуємося з твердженням Т. Блудової, що до найголовніших викликів безпеці автомобільних перевезень, які підлягають негайному вирішенню, варто віднести: надмірну й невідповідну умовам руху швидкість автотранспорту; вживання водіями алкоголю та наркотичних речовин; участь у дорожньому русі недостатньо кваліфікованих водіїв; невикористання захисних пристосувань (ременів безпеки, шоломів тощо) окремими учасниками дорожнього руху; неадекватний захист людей під час ДТП через конструктивні недоліки автомобілів; недосконалу дорожню інфраструктуру; наявність місць концентрації ДТП на перехрестях, уздовж доріг і в населених пунктах [1, с. 147].

У ЄС були впевнені, що покращити ситуацію у сфері безпеки дорожнього руху можна за рахунок обміну позитивним досвідом між її членами, гармонізації штрафів за порушення правил руху та заходів контролю за ним, посилення боротьби з пияцтвом і вживанням наркотиків водіями, проведення систематичних технічних оглядів транспорту та аналізу безпеки руху. Технологічними рішеннями, спрямованими на підвищення безпеки руху, Єврокомісія вважала використання бортових приладів контролю, обмеження швидкості та впровадження системи управління швидкістю руху, поступову стандартизацію дорожніх знаків і розмітки по всій транс'європейській мережі, виявлення та відповідне позначення найнебезпечніших місць, запровадження електронних прав водія, оснащення нових автобусів ременями безпеки на всіх сидіннях, впровадження плану дій „Електронна Європа“, підвищення пасивної безпеки [1, с. 147].

З метою підвищення рівня безпеки на дорогах було прийнято Регламент Ради 3821/85 СЕС від 20 грудня 1985 р. про записуюче устаткування на автомобільному транспорті. Він регулював питання реєстрації рухомого складу автомобільного транспорту, уніфікацію правил руху, дорожніх знаків та сигналів, встановлення на автотранспортних засобах спеціальних пристроїв – тахографів, без яких реєстрація та використання автомобілів забороняється [9].

Європейська Конференція міністрів транспорту прийняла низку резолюцій, які носили рекомендаційний характер для країн-учасників. Так, 1986 р. була прийнята Резолюція № 48 про шляхи впливу на поведінку людини з метою підвищення безпеки руху (документ СМ/86/16); 1987 р. – Резолюція № 50 про безпеку дорожнього руху щодо дітей (документ СМ/87/13); 1988 р. – Резолюція № 54 про використання ременів безпеки на задніх сидіннях автомобілів та безпечне перевезення дітей і дорослих (документ СМ/88/29); 1989 р. – Резолюція № 55 про дорожню безпеку (документ СМ/89/17) та Резолюція № 56 про вплив реклами на безпеку дорожнього руху (документ СМ/89/37). Практично всі ці документи та рекомендації акцентували увагу на конкретних цілях та способах їх впровадження на практиці. Зокрема, увага приділялася найуразливішим групам учасників дорожнього руху. Але стало очевидним, що цього недостатньо. Тому протягом 1990-х та початку 2000-х рр. міжнародними організаціями було запропоновано низку ініціатив з метою об'єднання зусиль європейських країн для подолання проблем у галузі безпеки дорожнього руху, зокрема скорочення кількості ДТП та дорожньо-транспортного травматизму.

2004 р. на 29-му Весівтньому Конгресі МСАТ була прийнята Хартія МСАТ з безпеки дорожнього руху. Автотранспортні компанії, які її підписали, брали на себе зобов'язання дотримуватися у своїй роботі усіх положень у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема планувати транспортні операції таким чином, щоб забезпечити виконання правових зобов'язань та вимог безпеки. Крім того, вони повинні були контролювати дотримання водіями законодавства з безпеки руху, забезпечити відповідний рівень їх підготовки та постійно слідкувати за технічним станом транспортних засобів.

2004 р. IRU підготувало галузеві правила, спрямовані на підвищення безпеки на автомобільному транспорті. Для цього 2007 р. зазначена комісія розробила проект директиви, яка повинна була уніфікувати систему контролю за порушенням правил дорожнього руху в країнах ЄС. Нововведення стосувалися декількох видів правопорушень незалежно від того, в якій країні вони будуть допущені: перевищення швидкості, управління транспортом у стані алкогольного сп'яніння, невикористання ременів безпеки, проїзд на червоне світло. Було доведено, що саме через недотримання цих правил траплялося три чверті нещасних випадків з летальним

наслідком. Крім того, Єврокомісія пропонувала створити загальноєвропейський банк даних про правопорушення, зафіксовані на автострадах європейських країн. Регламентом Комісії ЄС № 1266/2009 від 16 грудня 2009 р., що вдєсяте пристосовує до технічного прогресу Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 про записує обладнання на дорожньому транспорті, було скореговано вимоги щодо безпеки руху відповідно до нових умов [13].

Результатом цих дій стало відчутне зменшення ДТП зі смертельними наслідками у країнах ЄС. Так, упродовж 1997 – 2007 рр. їх рівень знизився на 29,9 %. Країнами ЄС планується прийняти близько 100 заходів по забезпеченню дорожньої безпеки, зокрема уніфікувати правила дорожнього руху і дорожні знаки, стандарти придатності до експлуатації доріг, ліміт на наявність алкоголю в крові водіїв, введення ліміту швидкості до 30 км/год у населених пунктах. Крім того, країни ЄС до 2020 р. мають прийняти нові єдині правила дорожнього руху з метою зменшення смертності від ДТП і забезпечення дорожньої безпеки в ЄС [15, с.498].

Отже, європейські країни зосереджували увагу на впровадженні законодавчих норм щодо управління дорожнім рухом та акцентували увагу на комплексному підході до проблеми безпеки автомобільних перевезень.

В останнє десятиріччя загострилася проблема шкідливого впливу автомобільного транспорту на довкілля, здоров'я населення, клімат. Автомобільний транспорт є найменш економічним та найбільш екологічно небезпечним, адже він споживає понад 80% енергії, що використовується у сфері транспорту, а викиди становлять понад 75 % всіх викидів вуглекислого газу.

Для покращення ситуації, що склалася, експерти рекомендували вжити такі заходи: зменшити викиди забруднюючих речовин, змінити методи керування автомобілем (екологічне водіння), забезпечити якісне технічне обслуговування автомобілів, покращити їх паливну економічність.

Є достатньо сучасних досліджень, які стосуються екологічності автомобільного транспорту. Але більшість із них стосується технічних та економічних аспектів, зокрема дослідження екологічного балансу, життєвого циклу для автомобіля, порівняльного екологічного та еколого-економічного аналізу роботи рухомого складу. Як зазначають учені, першим кроком до екологізації автотранспорту стала кількісна оцінка зменшення шкідливих викидів. Упродовж 1990-х рр. у більшості розвинутих країн світу було введено жорсткі екологічні вимоги до транспортних засобів – систему „Євро”. Ця система контролю токсичності відпрацьованих газів автомобільних двигунів встановила норми, яким повинні відповідати автомобілі та інша техніка в країнах ЄС. Стандарти „Євро-1” були вперше введені СЕК ООН 1993 р. Вони встановили граничний вміст викидів окису вуглецю та сумарних викидів незгорілих вуглеводнів і окисів азоту, а для дизельних двигунів – сажі. Виробників автомобілів зобов'язали надавати гарантію щодо дотримання екологічних параметрів протягом 80 тисяч кілометрів пробігу автомобіля. З метою приведення показників до норми на старих автомобілях почали встановлювати каталітичні нейтралізатори в процесі експлуатації, а з транспортних засобів, не обладнаних такими пристроями, стягалися більш високі податки. 1996 р. у країнах ЄС були введені вимоги рівня „Євро-2”, 1999 р. – „Євро-3”, 2005 р. – „Євро-4”. Згідно з ними норми емісії шкідливих речовин сучасних КТЗ становили лише невелику частину від норм викидів автомобілів у 1990-х рр. З вересня 2009 р. у країнах Євросоюзу набула чинності дія екологічного стандарту „Євро-5”, але європейська спільнота вже обговорювала перспективні вимоги рівня „Євро-6”, що, зокрема, потребувало розробки нових, більш чутливих методів визначення масових викидів забруднюючих речовин із відпрацьованими газами. Водночас ведеться активний пошук нових альтернативних джерел енергії для транспорту – біопаливо, природний газ та водень. Передбачається до 2020 р. замінити 20 % традиційного для двигунів пального альтернативним.

Крім того, Європейська Комісія вбачає своє завдання у встановленні екологічних вимог до транспорту не в загальному збільшенні транспортних зборів, а в їх максимальній диференціації з урахуванням загальної маси та екологічного класу транспортних засобів, інтенсивності руху, рівня завантаженості транспортної мережі, загальної екологічної ситуації уздовж маршруту руху транспорту та інше. Тому в країнах ЄС проводився контроль екологічних параметрів автомобілів при проходженні техоглядів з обов'язковою сплатою екологічного платежу власниками автомашин та виданням зеленого талона.

Вітчизняний дослідник А. Ткаченко зауважує, що важливою умовою досягнення екологічної безпеки автомобільного транспорту є прийняття міжнародних конвенцій та угод щодо охорони довкілля та приєднання всіх країн до них. Зокрема, Директивою Ради 70/157/ЄЕС про наближення законодавства держав-членів стосовно допустимих рівнів звуку та вихлопної системи автомашин від 6 лютого 1970 р., доповненою Директивою 92/97/ЄЕС і Директивою 1999/101/ЄС та Правилами СЕК ООН № 51-02, встановлено загальні вимоги щодо шуму так званих „особливо зелених” і безпечних вантажних автомобілів. Цей документ, зокрема, вимагав, щоб виробник автомобіля або його уповноважений представник у країні реєстрації автомобіля заповнив сертифікат підтвердження відповідності європейським стандартам. Сертифікат виписувався один раз для кожного окремого транспортного засобу і не потребував поновлення, крім випадків, коли базові дані, що в ньому містилися, змінилися [2].

Директивою Європейського Союзу 96/96/ЄС від 20 грудня 1996 р. про гармонізацію законів країн-учасниць щодо випробування автомобілів та їхніх причепів на придатність до експлуатації були встановлені вимоги стандартів до екологічних показників автомобілів.

Конкретні стратегії ЄС передбачали впорядкування перевезень, у яких немає особливої необхідності. Вони також встановили, що при формуванні транспортної політики довгострокові екологічні проблеми повинні відігравати таку ж роль, як і інші проблеми, пов'язані з впливом економічних та соціальних факторів.

На сьогодні в країнах ЄС усвідомлюється нагальна потреба вдосконалення режиму роботи водіїв. У них значні зусилля спрямовано на запровадження законодавства, яке суттєво поліпшує умови праці водіїв і дорожню безпеку. Це, зокрема, реорганізація робочого часу, гармонізація заборон для вантажного транспорту у вихідні дні, запровадження „водійського свідоцтва”, налагодження професійної освіти, гармонізація контролю і штрафів. Основним нормативним актом, що регулює ці питання, є Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) від 1970 р. [4]. Це міжнародна угода, укладена в рамках СЕК ООН, і тому вона, за визначенням, має вищий рівень, ніж будь-яке національне законодавство, хоча Європейський Союз вважає, що всі автоперевізники під час перевезення із країни в країну на території цієї співдружності мають виконувати законодавство ЄС, а саме Регламент (ЄС) № 561/2006 Європарламенту та Європейської Ради від 15 березня 2006 р. щодо гармонізації певного соціального законодавства, що стосується автомобільного транспорту і внесення змін до Постанови Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 і відміни Постанови Ради (ЄЕС) №3820/85. 11 квітня 2007 р. набули чинності в повному обсязі нові Правила ЄС щодо часу відпочинку та роботи водіїв, які поширюються на перевезення за дозволами ЄКМТ та в/з третіх країн [10, 11, 12].

Водночас наголосимо, що існуючі норми і правила ЄС щодо умов праці водіїв нерідко порушуються, зокрема через недостатній контроль за їх дотриманням.

*Висновки.* Отже, незважаючи на безперечні досягнення в галузі міжнародних автомобільних перевезень країн ЄС, існує низка проблем, які потребують швидкого та кардинального вирішення. Насамперед постало завдання щодо створення економічних, соціальних та екологічних стандартів автомобільних перевезень. Крім того, необхідно було прийняти стратегічні документи у цій сфері, запровадити ефективне планування та проводити єдину транспортну політику.

#### 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. Директива Ради №70/157/ЄЕС від 6 лютого 1970 р. про наближення законодавства держав-членів щодо допустимих рівнів звуку та вихлопної системи автомашин // Офіційний вісник Європейських співтовариств. – 23.02.1970 р. – L 042. – С. 16–20.

3. Директива Європейського парламенту і Ради 1999/62/ЄС від 17 червня 1999 р. про стягнення платні з вантажних транспортних засобів за використання певних інфраструктур // Офіційний вісник Європейських співтовариств. – 20.07.1999 р. – L 187. – С. 42–68.
4. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) від 27 лютого 2004р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=994\\_016.4](http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=994_016.4).
5. Конгресс місцевих і регіональних властей Совета Европы/ Рекомендация 149 (2004) 1 О проблемах транснациональных транзитных перевозок [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.coe.int/t/R/Clae/%5BRussian\\_doc%5D/%5B2004%5D/REC\\_149\\_Ru.asp#TopOfPage](http://www.coe.int/t/R/Clae/%5BRussian_doc%5D/%5B2004%5D/REC_149_Ru.asp#TopOfPage).
6. Мусис Н. Усе про спільні політики Європейського Союзу / Н. Мусис; пер. з англійської. – К. : „К.І.С.”, 2005. – 466 с.
7. Новікова А. М. Європейська транспортна політика до 2010 року / А. М. Новікова, В. П. Мироненко // Автошляховик України. – 2005. – №4. – С.5–9.
8. Паппас С. Транспортна політика Європейського Союзу : навч. посібник / С. Паппас / Програма Tacis Європейського Союзу в Україні. Проект „Правничі студії в Україні : Київ та окремі регіони”. – К. : ІМВ КНУ ім. Тараса Шевченка, 2004. – 79 с. – (Серія „Право ЄС”. Книга 18.).
9. Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 р. про записує устаткування на автомобільному транспорті // Офіційний вісник Європейських співтовариств. – 31.12.1985 р. – L 370. – С. 8–18.
10. Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85 від 20 грудня 1985 р. про гармонізацію певних актів законодавства про соціальний захист, що стосуються автомобільного транспорту // Офіційний вісник Європейських співтовариств. – 31.12.1985 р. – L 370. – С. 1–12.
11. Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 р. про записує устаткування на автомобільному транспорті // Офіційний вісник Європейських співтовариств. – 31.12.1985 р. – L 370. – С. 8–18.
12. Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського парламенту та Ради від 15 березня 2006 р. щодо гармонізації відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі автомобільного транспорту та вносить зміни до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 та № 2135/98, і скасовує Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85 // Офіційний журнал Європейського Союзу. – 11.04.2006 р. – L102. – С.1–12.
13. Регламент Комісії (ЄС) № 1266/2009 від 16 грудня 2009 р., що вдєє пристосовує до технічного прогресу Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 про записує обладнання на дорожньому транспорті // Офіційний журнал Європейського Союзу. – 22.12.2009 р. – L339. – С.3–14.
14. Тойнби А. Дж. Постижение истории / А. Дж. Тойнби; [пер. с англ., сост. А. П. Огурцов]. – М. : Прогресс, 1991. – 736 с.
15. Europe in figures. Eurostat yearbook 2010. – Luxembourg : Publications Office of the European Union, 2010. – 657 p.
16. Impact Assessment Road Safety Action Programme. Assessment for mid term review. Final Report. – Rotterdam, 2005. – 108 p.
17. Marco Polo in action [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/in-action/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/in-action/index_en.htm).

УДК 930.85

В. Космина

#### РЕЦЕПЦІЇ ЧУЖИХ КУЛЬТУРНИХ НАДБАНЬ У КОНТАКТАХ МІЖ ЦИВІЛІЗАЦІЯМИ (СИСТЕМНО-ТЕОРЕТИЧНИЙ АСПЕКТ)

*У статті аналізується проблема цивілізацій як реципієнтів чужих культурних надбань. Автор доходить висновку, що цивілізації переймають в інших культурах лише зовнішні форми (стилі) комунікацій, але не їх смисли.*

**Ключові слова:** цивілізація, культура, рецепція, комунікації, стиль, системна теорія Н.Лумана.

*The article analyzes the problem of civilizations as recipients of others' cultural heritages. The author concludes that civilizations in other cultures borrow only the external forms (styles) of communications, but not their meanings.*

**Key words:** civilization, culture, reception, communications, style, N.Luhmann's system theory.

Загострення в останні роки в тих чи тих регіонах світу суперечностей між спільнотами, приналежними до різних цивілізацій, наростання кривавих зіткнень між ними і вчинення гучних терористичних актів в черговий раз актуалізувало теорію С.Гантінгтона про зіткнення цивілізацій. Драматичність же поточного історичного моменту полягає в тому, що це зіткнення відбувається тоді, коли ледь не загальним є визнання процесу глобалізації, що включає в себе інтеграцію й уніфікацію життя людства.

Це визнання в цілому відповідає здавна поширеній у культурі й науці тезі про єдність історичного процесу. Щоправда, ніколи не зникало й питання: а чим же ця єдність зумовлюється й у чому проявляються? У європейській культурі тривалий час домінувала ідея про якусь «першооснову» історії (Провидіння, Абсолютний дух, Розум, Прогрес, продуктивні сили тощо), що постійно розвивається за власними законами й рухає світову Історію.

Пізніше, десь із кінця XIX ст., почала превалювати думка, що люди не є «сліпими» знярядями Ідеї, Закону, Долі, а самостійно творять історію, спіраючись, однак, на культурні спадки минулих часів та на здобутки інших культур і цивілізацій. У контексті методологічних пошуків саме в цьому напрямі в соціально-гуманітарні науки прийшла з біології концепція **рецепції** – сприйняття й перетворення зовнішніх подразнень організму його спеціалізованими внутрішніми утвореннями – рецепторами (від лат. *receptor* — приймаючий). Початок дослідженню рецепції в культурі чужих культурних здобутків поклала поява в 1960-ті роки в Констанцькому університеті (ФРН) наукової школи рецептивної естетики Г.Р. Яусса. Вона зайнялась серйозним теоретичним осмисленням самого явища рецепції, особливо в літературі та мистецтві [Див.: 3]. Але ця концепція виявилась по-своєму продуктивною для дослідження не тільки естетичних, а й прагматичних аспектів різного роду запозичень із інших культур чи епох. Під впливом постструктуралізму й деконструктивізму особливим предметом теоретичного аналізу стала проблема адекватності рецепції (сприйняття) текстів минулого істориком та рецепції текстів художніх творів читачем. Увага до неї з боку учених і філософів Заходу виявила невідповідність цього сприйняття авторським інтенціям і фактичне творіння читачем (істориком) нового тексту. Подібне розуміння культури дало життя постмодернізму, а водночас поставило питання про зовсім новий вимір взаємодії між культурами (цивілізаціями) чи епохами. Найбільш продуктивно й переконливо досліджувались і досліджуються проблеми рецепції зразків класичної античності чи суспільств у більш пізні епохи європейської історії. Вони вивчаються вченими і на Заході, і в сучасних Україні та Росії [Див., наприклад: 2, 13, 16].

Однак характерною рисою цих і багатьох подібних їм досліджень є головним чином сама констатація зовнішньої «фактичності» рецепції. Автори здебільшого обмежуються, в суто позитивістському дусі, фіксацією наявності в діяльності «реципієнта» певних ідей, тем, сюжетів, перейнятих із спадщини іншої культури.

Проте в теоретичному плані проблема міжкультурних запозичень виглядає дуже складною, особливо, якщо врахувати взаємну непрозорість і смислову непорівнянність панівних міфів навіть у спадкоємних культурах. Сучасний російський історик І.М.Данилевський зазначає: «Оцінка “розумності й логічності” даного міфу (системи образів, означених словами) з погляду іншої, аналогічної, але незбіжної, нетотожної системи насправді позбавлена всякого сенсу. Закони формальної логіки можуть діяти лише в