

3. Літопис нескореної України: Документи, матеріали, спогади. Книга 2 / Підгот. Я.Лялька, Р.Коритко, М.Онишкевич та ін. – Львів: Галицька видавнича спілка, 1997. – 664 с.
4. Патриляк І.К. «Встань і борись! Слухай і вір...»: українське націоналістичне підпілля та повстанський рух 1939-1960 рр. / І.К. Патриляк. – Львів: Часопис, 2012. – 592 с.
5. Сворак С.Д. Освіта на західноукраїнських землях у повоєнний період / С.Д. Сворак // Український історичний журнал – 1997. – № 2. – С. 28–42.
6. Сворак С.Д. Освіта у західноукраїнському регіоні в 1944-1964 роках (Деякі аспекти історії, політики та педагогіки) / С.Д. Сворак. – Київ: Правда Ярославичів, 1998. – 240 с.
7. Стасюк О. Організація українських націоналістів та інтелігенція / О.Стасюк // Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність. – 2014. – Вип. 24. – С. 230-246.
8. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (ЦДАВО України), ф. 166, оп. 15, спр. 243.
9. ЦДАВО України, ф. 3836, оп. 1, спр. 2.
10. Центральний державний архів громадських об'єднань України (ЦДАГО України), ф. 1, оп. 23, спр. 893.
11. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, спр. 1716.
12. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 23, спр. 2968.
13. ЦДАГО України, ф. 1, оп. 24, спр. 213.

УДК 327.39(4):341:656

В.Дубей

ФОРМУВАННЯ ДОГОВІРНО-ПРАВОВИХ ЗАСАД СПІВПРАЦІ УКРАЇНИ ТА ЄС У ЦЯРИНІ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У науковій статті досліджується формування договірно-правових засад співпраці України та ЄС у царині міжнародних автомобільних перевезень та звертається увага на вирішення сучасних проблем.

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

В научной статье исследуется формирование договорно-правовых основ сотрудничества Украины и ЕС в области международных автомобильных перевозок, акцентируется внимание на решение современных проблем в этой сфере.

Ключевые слова: *автомобильный транспорт, международные автомобильные перевозки.*

In the scientific article the forming of the legal bases of cooperation between Ukraine and the EU in the field of international road transport and draws attention to the solution of contemporary problems in this area.

The aim of integration of Ukrainian carriers to the transport market of the EU has been striving to further develop the export of transport services, better use of transit potential, improve the competitiveness of domestic vehicles.

Domestic scientists identify the following components of the integration process in international transport markets: international adaptation and harmonization laws and regulatory framework; adherence to international conventions and agreements; participation in the international transport organization; transport infrastructure; providing technical and technological collaboration vehicles; harmonization of border crossing procedures; preparation and conclusion of bilateral intergovernmental agreements in the field of transport between Ukraine and European countries. Basic document that governs the process of European integration of Ukraine, was the Agreement on Partnership and Cooperation between Ukraine and the European Communities and their Member States on 14 June 1994.

Important steps to adapt Ukraine's legislation to EU became Law of Ukraine «On Ukraine's accession to the Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Baggage (CVR)» on January 16, 2005, «On Ukraine's accession to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods» from August 1, 2006.

During the period 1991-2010 was carried out considerable work on the formation of contractual and legal bases of cooperation between Ukraine and the EU in the field of international road transport. During this time adapted to EU law a number of technical, technological, environmental and procedural requirements for international road transport. In addition, Ukraine acceded to several international conventions and agreements in this field in order to create the legal basis of cooperation with the European Union.

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

Актуальність проблеми. Європейська інтеграція – один із ключових пріоритетів політики України з перших років її незалежності. Метою інтеграції українських автоперевізників до ринку транспортних послуг країн ЄС стало прагнення забезпечити подальший розвиток експорту транспортних послуг, ефективніше використовувати транзитний потенціал, підвищувати конкурентоспроможність вітчизняного автотранспорту. На переконання українських вчених С.Пирожкова та Д.Прейгера, пріоритетність співпраці з країнами ЄС обумовлена тим, що саме вони будуть визначати напрям економічного розвитку та забезпечувати політичну стабільність країни на євразійському просторі у середньо- та довгострокових перспективах. Вони твердять, що «необхідно адаптувати всі характеристики української економічної системи до нових умов. У першу чергу це стосується вітчизняної транспортної системи, оскільки Європа розглядає Україну перш за все як вигідного партнера у сфері транспортування пасажирів та різного роду товарів» [15, с. 4-19].

Мета статті – здійснити науковий аналіз формування договірно-правових засад співпраці України та ЄС у царині міжнародних автомобільних перевезень.

Об'єктом аналізу стали нормативні акти та окремі праці, присвячені розглядові договірно-правових засад співпраці України та ЄС у сфері міжнародних автомобільних перевезень.

Вітчизняні науковці виділяють наступні складові інтеграційного процесу на міжнародних ринках транспортних послуг: міжнародна адаптація та гармонізація законодавчої і нормативної бази; приєднання до міжнародних конвенцій та угод; участь у роботі міжнародних транспортних організацій; розвиток інфраструктури транспорту; забезпечення технічної та технологічної сумісності транспортних засобів; гармонізація процедур перетину кордонів; підготовка та укладення двосторонніх міжурядових угод у галузі транспорту між Україною та європейськими державами. Базовим документом, який регулює процес європейської інтеграції України, стала Угода про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами від

14 червня 1994 р. Вона була ратифікована Верховною Радою України 10 листопада 1994 р., а набула чинності 1 березня 1998 р. Прийняття цього важливого міжнародного акту означало перехід відносин Україна – ЄС на якісно новий рівень. Ним було започатковано співпрацю України з Євросоюзом з широкого кола політичних, торговельно-економічних і гуманітарних питань та створено правове підґрунтя для наступного багатоаспектного співробітництва в різних галузях економіки. Стаття 64 Угоди регламентувала таке співробітництво України з ЄС, що має на меті реконструкцію і модернізацію транспортних систем і мереж доріг в Україні, а також поглиблення і забезпечення, в разі потреби, сумісності транспортних систем у контексті створення більш глобальної транспортної системи. Акцентуємо увагу, що цей документ визначив основні напрями співробітництва між Україною та ЄС у галузі транспорту, а саме: модернізація управління автомобільним транспортом, сприяння спільним програмам досліджень і розробок, підготовка законодавчої та організаційної бази для розробки й імплементації транспортної політики, включаючи приватизацію транспортного сектора. Відтак, можна зазначити, що Угода про партнерство і співробітництво лише визначила модернізацію системи управління в галузі автомобільного транспорту, а не її інтеграцію до відповідної системи ЄС, та передбачила обмежені заходи щодо уніфікації законодавства України в галузі автомобільного транспорту із законодавством ЄС. Крім того, ця угода у ст. 51 передбачала адаптацію законодавства України до законодавства ЄС у різних галузях економіки, зокрема у транспортній [6].

На виконання Угоди про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами була прийнята Постанова Кабінету Міністрів України від 29 травня 1996 р. «Про схвалення пропозицій Української Сторони до Програми надання технічної допомоги з боку Європейського Союзу на 1996-1999 роки (Індикативна програма ТАСІС на 1996-1999 роки) та позиції щодо проведення переговорів з Комісією Європейського Союзу». Ця програма передбачала надання технічної допомоги зокрема за такими напрямками: розробка нормативних актів у транспортній галузі;

впровадження Генерального плану розвитку транспортного сектору; формування гнучкої тарифної політики у сфері транспортних послуг усіх видів; підготовка кадрів та підвищення їх кваліфікації; модернізація транспортної інфраструктури.

Відтак у 1990-і рр. були зроблені важливі кроки в напрямку внутрішнього забезпечення інтеграційного процесу в Україні. Так, Указом Президента України від 24 лютого 1998 р. було створено Українську частину Ради з питань співробітництва між Україною та Європейськими Співтовариствами та Українську частину Комітету з питань співробітництва між Україною та Європейськими Співтовариствами як допоміжний орган Української частини Ради. За ним було передбачено створення в центральних органах виконавчої влади структурних підрозділів з питань співробітництва з ЄС. А наказом Міністерства транспорту від 6 березня 2000 р. «Про затвердження структури управління МТУ» були створені відділ міжнародних зв'язків та європейської інтеграції у складі Управління зовнішньоекономічних зв'язків та відділ аналізу законодавства та адаптації до ЄС у складі Департаменту нормативно-правового забезпечення.

Наступним етапом цього інтеграційного процесу стала Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу, затверджена Указом Президента України від 11 червня 1998 р., де були сформульовані основні напрями співробітництва України з ЄС, зокрема у сфері транс'європейських транспортних мереж [10]. 1999 р. була прийнята Спільна стратегія Європейського Союзу щодо України, схвалена Європейською Радою 11 грудня 1999 р., яка проголосила підтримку економічних перетворень в Україні, зокрема в галузі транспорту [9].

Україна та ЄС вирішили більш інтенсивно розвивати політичні, безпекові, економічні та культурні відносини. Зокрема, в галузі транспорту передбачалося: розробка та впровадження національної транспортної стратегії, включаючи розвиток національної транспортної інфраструктури; продовження розробки Концепції сталої національної політики розвитку всіх видів транспорту відповідно до «Білої книги» ЄС; регулювання доступу до професійної діяльності міжнародного та національного транспортного сектору; введення в секторі

міжнародних перевезень стандартів щодо обов'язкового часу роботи та відпочинку водіїв і забезпечення їх виконання; прийняття та початок реалізації плану дій щодо підвищення безпеки на дорогах [12].

На виконання вказаного Плану дій було розроблено та схвалено Заходи щодо його виконання у 2005 р. [13]. Вони були затверджені розпорядженням Кабінету Міністрів України від 22 квітня 2005 р. З метою забезпечення належного виконання зазначеного розпорядження, наказом Мінтрансзв'язку від 17 травня 2005 р. було затверджено Галузевий план заходів щодо виконання в 2005 р. Плану дій «Україна – Європейський Союз» у сфері транспорту та інформатизації, який передбачав розробку та впровадження національної транспортної стратегії, включаючи розвиток інфраструктури, адаптацію українського законодавства в галузях транспорту, зв'язку та інформатизації до норм ЄС. Ним також було приділено значну увагу безпеці автомобільних перевезень та інвестиційній політиці в цій галузі. Згідно з цим документом, у секторі міжнародних перевезень необхідно було забезпечити приєднання України до Європейської угоди стосовно роботи екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення, від 1 липня 1970 р., розробити проект Положення про регулювання міжнародного та національного транспортного сектору стосовно доступу до професії (відповідно до стандартів ЄС), прийняти та розпочати реалізацію плану дій щодо підвищення безпеки на дорогах, а також опрацювати механізм реалізації угоди про прийняття єдиних умов періодичних технічних оглядів колісних транспортних засобів та про взаємне визнання цих оглядів [14].

Наприкінці 2009 р. був прийнятий Порядок денний асоціації між Україною та ЄС. Він містив перелік реформ, які мала здійснити Україна у співпраці з ЄС, зокрема в галузі транспорту – впровадження *acquis communautaire* ЄС (правова система Європейського Союзу) у транспортне законодавство України шляхом розробки нової транспортної стратегії. Для забезпечення досягнення останнього ЄС надавав активну підтримку через реалізацію проекту Twinning «Підтримка формування політики в галузі транспорту». У тому ж році Міністерство транспорту та

зв'язку України у співробітництві з представниками ЄС розробило Транспортну стратегію України на період до 2020 р. [11]. Вона визначила пріоритети розвитку транспорту України на довгостроковий період та стратегічні завдання функціонування транспортного сектору економіки України. Відповідно до цього документа, основними цілями розвитку транспортного сектору економіки України на період до 2020 р. визначено модернізацію транспортної інфраструктури та рухомого складу, розбудову мережі міжнародних транспортних коридорів та мережі прикордонних пунктів пропуску. Проте вона мала надто загальний, навіть декларативний характер. Визначені завдання інколи відображали не стратегічні наміри, а часткові проблеми. Крім того, для їх вирішення не було передбачено механізмів та шляхів реалізації.

Реалізація Транспортної стратегії передбачала адаптацію та гармонізацію законодавства України до законодавства ЄС у галузі міжнародних автомобільних перевезень шляхом уніфікації європейської та національної юридичної термінології, часткового оновлення відповідних кодексів чи законів, а також розробки та запровадження нових законодавчих актів.

Важливу роль у цьому відіграло прийняття 2004 р. Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства ЄС». Він визначив комплекс взаємопов'язаних завдань із пристосування законодавства, спрямованих на реалізацію державної політики щодо створення сучасної правової системи в Україні та передбачив адаптацію існуючого законодавства України до законодавства ЄС. На виконання цього закону, 18 лютого 2006 р. наказом Міністерства транспорту та зв'язку України було затверджено рекомендації «Засади адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу». Ними було передбачено узгодження українського транспортного законодавства, зокрема автотранспортного, до *acquis communautaire* ЄС. Це стосувалося таких напрямів, як запровадження плати за користування автодорогами, спрощення митних процедур на кордонах, уніфікація перевізних документів при міжнародних перевезеннях вантажів, умов допуску водіїв до

професійної діяльності, дотримання правил роботи і відпочинку водіїв та проблем безпеки на дорогах.

Уніфікація законодавства України та ЄС відбувалася переважно у форматі більш універсальних стандартів ЄКМТ та ЄЕК ООН. Міжнародні конвенції та Угоди стали договірно-правовою основою для співробітництва у сфері міжнародних вантажних та пасажирських перевезень. У країнах ЄС діє близько 120 багатосторонніх угод, конвенцій і протоколів щодо транспорту. Україна приєдналася лише до 67 із них.

Варто зазначити, що Україна приєдналася до низки міжнародних конвенцій, багатосторонніх угод і протоколів ще в той час, коли входила до складу СРСР як одна із його союзних республік. Так, 8 листопада 1968 р. були підписані від імені України та схвалені 25 квітня 1974 р. Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968 р. та Конвенція про дорожні знаки і сигнали від 8 листопада 1968 р. Вони набрали чинності відповідно з 21 травня 1977 р. та 6 червня 1978 р. 16 грудня 1974 р. були схвалені Україною Європейська Угода, що доповнює Конвенцію про дорожній рух 1968 р. (чинна для України з 7 червня 1979 р.) та Європейська угода, що доповнює Віденську конвенцію про дорожні знаки і сигнали 1968 р. (чинна з 3 серпня 1979 р.).

1994 р. Україна приєдналася до Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) від 14 листопада 1975 р. Вона стосувалася перевезення вантажів, що здійснювалися без їхнього проміжного перевантаження, з перетинанням одного або декількох кордонів, за умови, що деяка частина операції МДП між її початком і кінцем проводилася автомобільним транспортом. Відтак участь України в Конвенції МДП дозволяла міжнародним автомобільним перевізникам нашої країни не лише використовувати зручну систему гарантій, але й перетинати всі кордони без проміжного контролю до прибуття в пункт призначення [4].

2 березня 2000 р. Україна приєдналася до Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів від 30 вересня 1957 р. Згідно з нею, сторони мали право домовлятися шляхом укладення особливих двосторонніх або багатосторонніх угод про те, що деякі небезпечні вантажі, будь-

яке міжнародне перевезення яких забороняється цією Угодою, можуть за певних умов допускатися до міжнародних перевезень через їхню територію.

На виконання Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства ЄС» було прийнято декілька важливих нормативних актів, які адаптували національне законодавство в галузі автомобільних перевезень до відповідного законодавства ЄС. Так, 16 січня 2005 р. набрав чинності Закон України «Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП)» [1]. Ця Конвенція застосовувалася до будь-якого договору автомобільного перевезення пасажирів і – у відповідних випадках – їхнього багажу транспортними засобами, коли в договорі було зазначено, що перевезення здійснюється територією принаймні двох держав, і що пункт відправлення або пункт призначення, чи той і інший знаходяться на території однієї з договірних держав. Застосування цієї Конвенції не залежало від місця проживання і громадянства сторін, що уклали договір.

Наступним важливим кроком до адаптації законодавства України до законодавства ЄС став Закон України від 1 серпня 2006 р. «Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів». Конвенція уніфікувала умови, що регулювали міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом. Вона застосовувалася до будь-якого платного договору перевезення вантажів, за умови, що місце завантаження та місце доставки вантажу розміщені на території двох різних країн, з яких принаймні одна повинна бути учасницею цієї Конвенції.

7 вересня 2005 р. Україна приєдналася до Європейської угоди від 1 липня 1970 р. щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР). Її основним завданням було підвищення безпеки дорожнього руху та захист прав водіїв, створення однакових умов праці та конкуренції для перевізників із різних країн [8].

Вказана угода набрала чинності в Україні 11 жовтня 2005 р., після підписання Президентом Закону «Про приєднання України до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які

виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)» [2]. Це вимагало створення в Україні відповідної системи для забезпечення її виконання. Важливим кроком у цьому напрямі стало затвердження 23 лютого 2006 р. «Концепції підвищення безпеки автомобільних перевезень запровадженням системи об'єктивного контролю за режимом руху транспортних засобів, використанням робочого часу та часу відпочинку водіїв шляхом реалізації в Україні положень Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР), укладену 1 липня 1970 року в м. Женева». Нею було передбачено поступове введення відповідних механізмів контролю за дотриманням положень ЄУТР для всіх комерційних транспортних засобів по території України. Основне завдання Концепції – організація взаємодії департаментів, управлінь Мінтрансзв'язку України та державних підприємств, підпорядкованих йому, а також інформування центральних органів виконавчої влади, урядових органів, органів контролю стосовно необхідності та порядку застосування тахографів для підвищення безпеки перевезень шляхом введення системи об'єктивного контролю за дотриманням норм чинного законодавства щодо швидкісного режиму та режиму роботи і відпочинку водіїв [7].

З 17 червня 2006 р. в європейських країнах набрала чинності Поправка № 5 (з Додатком і Доданням 1В і 2) до ЄУТР, що стосувалася нових положень щодо впровадження цифрових тахографів. Тому Постановою Кабінету Міністрів України від 22 грудня 2010 р. «Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються» було внесено зміни до ст. 20 Закону України «Про автомобільний транспорт». У них передбачено, що конструкція та технічний стан транспортних засобів, які використовуються при виконанні міжнародних автомобільних перевезень, мають відповідати вимогам законодавства України та іноземної держави, дозвіл на проїзд територією якої одержав власник транспортного засобу [3].

Отже, загалом за останні роки відбулася гармонізація норм робочого часу і часу відпочинку водіїв транспортних засобів із європейським законодавством, застосування інструментальних методів його реєстрації, здійснення об'єктивного контролю за

дотриманням встановлених режимів праці та відпочинку водіїв, визначення прав і обов'язків підприємств, установ та організацій з питань організації роботи водіїв з дотриманням режимів праці та відпочинку відповідно до вимог європейського законодавства.

Усе це сприяло інтеграції міжнародних автомобільних перевезень до транспортного ринку ЄС, відкриттю для іноземних перевізників українського ринку транспортних послуг, створенню умов для подальшого розвитку міжнародних автомобільних перевезень пасажирів та вантажів.

Отже, за період 1991-2010 рр. була проведена значна робота щодо формування договірно-правових засад співпраці України та ЄС у царині міжнародних автомобільних перевезень. За цей час було адаптовано до законодавства ЄС низку технічних, технологічних, екологічних та процедурних вимог щодо міжнародних автомобільних перевезень. Крім того, Україна приєдналася до низки міжнародних конвенцій та угод у цій галузі з метою створення договірно-правової бази співробітництва з Європейським Союзом.

Джерела та література

1. Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП): Закон... 15 грудня 2004 р. № 2239-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 5. – С. 113–118.
2. Про приєднання України до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР): Закон... 07 вересня 2005 р. № 2819-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 50. – С. 536–541.
3. Про єдині вимоги до конструкції та технічного стану колісних транспортних засобів, що експлуатуються: Постанова... 22 грудня 2010 р. № 1166 // Офіційний вісник України від 30.12.2010 р. – 2010. – № 98. – С. 46.
4. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 р. // Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2004. – № 4. – Книга 2. – 331 с.

5. 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.
6. Угода про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами від 14 червня 1994 р. // Офіційний вісник України від 29.06.2006 р. – 2006. – № 24. – С. 203–206.
7. Концепція підвищення безпечності автомобільних перевезень запровадженням системи об'єктивного контролю за режимом руху транспортних засобів, використанням робочого часу та часу відпочинку водіїв шляхом реалізації в Україні положень Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР), укладеної 1 липня 1970 року в м. Женева [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.insat.org.ua/phpfiles/other/news/>
8. Поправка 2 к Європейському соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) и Протоколу о подписании [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=994_066.
9. Спільна стратегія Європейського Союзу щодо України, схвалена Європейською Радою 11 грудня 1999 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=994_492.
10. Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу. Затверджена Указом Президент України від 11 червня 1998 р. № 615/98 // Урядовий кур'єр від 18.06.1998 р.
11. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. Схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р // Урядовий кур'єр від 22.12.2010 р.
12. План дій Україна – Європейський Союз від 12.02.2005 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=994_693.

13. Заходи щодо виконання у 2005 році Плану дій Україна – ЄС розпорядженням Кабінету Міністрів України від 22 квітня 2005 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=117-2005-%F0>.
14. Европейский Союз: факты и комментарии. Выпуск 1-62 [Электронный ресурс] / Под ред. О.В. Буторина, В.В. Журкин, О.Ю. Потемкина и др.
15. Ю.А. Борко. – М.: Институт Европы РАН, Ассоциация европейских исследований.–Режим доступу: <http://www.edc.aes.ru/site/ru/union/archive.html>
16. Пирожков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС і формування ЄЄП / С.Пирожков, Д.Прейгер, І.Малярчук // Економіка України. – 2005. – № 3. – С. 4–19.

УДК 2-64:[271.2+28]

Т.Шамсутдинова-Лебедюк

МІЖКОНФЕСІЙНИЙ ДІАЛОГ ПРАВОСЛАВ'Я ТА ІСЛАМУ В УКРАЇНІ

Стаття присвячена розкриттю питання необхідності діалогу між православ'ям та ісламом і їх співіснування на теренах України. Особлива увага приділяється аналізу фундаментальних віроповчальних цінностей цих релігій як основи діалогу на доктринальному рівні, а також його практичне втілення через обмін інформації, проведення зустрічей, спільні дії та акції.

Ключові слова: православ'я, іслам, релігійно-духовне відродження, міжконфесійний діалог, «суперекumenізм».

Статья посвящена раскрытию вопроса о необходимости диалога между православием и исламом, их сосуществования на территории Украины. Особое внимание уделяется анализу фундаментальных вероучительных ценностей этих религий в качестве основы диалога на доктринальном уровне, а также его практическое воплощение через обмен информации, проведения встреч, совместные действия и действий.

Ключевые слова: православие, ислам, религиозно-духовное возрождение, межконфессиональный диалог, «суперекumenізм».