

9. Rybak V. Nehostynna Yevropa [Elektronnyi resurs] / Vitalii Rybak // Internet-vydannia «Tyzhden.ua» (31 lypnia 2015). – Rezhim dostupu: <http://tyzhden.ua/World/142422>

10. Buzan B. Security: A New Framework for Analysis / Barry Buzan, Ole Wæver and Jaap de Wilde. – Boulder and London: Lynne Rienner Publishers, 1997. – 300 p.

11. Controlling Frontiers: Free Movement into and within Europe / Edited by Didier Bigo and Elspeth Guild. – Aldershot: Ashgate, 2005. – 283 p.

12. Critical Security Studies and World Politics / Edited by Ken Booth. Boulder, CO: Lynne Rienner Publishers, 2005. – 336 p.

13. Global report on trafficking in persons – 2014 [Elektronnyi resurs] / Vienna, United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). – New York: United Nations, 2014. – Rezhim dostupu: https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glotip/GLOTIP_2014_full_report.pdf

14. McDonald-Gibson C. Refugee crisis: Human traffickers 'netted up to £4bn last year' [Elektronnyi resurs] / Charlotte McDonald-Gibson // Independent (17.01.2016). – Rezhim dostupu: <http://www.independent.co.uk/news/world/europe/refugee-crisis-human-traffickers-netted-up-to-4bn-last-year-a6816861.html>

15. The Globalization of Crime: A Transnational Organized Crime Threat Assessment (Report) [Elektronnyi resurs] / United Nations Office on Drugs and Crime. Vienna: UNODC, 2010. – Rezhim dostupu: https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/TOCTA_Report_2010_low_res.pdf

16. The role of organized crime in the smuggling of migrants from West Africa to the European Union (Report) [Elektronnyi resurs] / United Nations Office on Drugs and Crime. Vienna: UNODC, 2011. – Rezhim dostupu: https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Report_SOM_West_Africa_EU.pdf

17. Townsend M. 10,000 refugee children are missing, says Europol [Elektronnyi resurs] / Mark Townsend // The Guardian (30.01.2016). – Rezhim dostupu: <http://www.theguardian.com/world/2016/jan/30/fears-for-missing-child-refugees>

18. Wæver O. Identity, Migration and the New Security Agenda in Europe / Ole Wæver, Barry Buzan, Morten Kelstrup and Pierre Lemaitre. – New York: St. Martin's Press, 1993. – 221 p.

Kukartsev O. V., PhD in Political Science, Associate Professor of the Department of Political Science and International Relations of Lviv Polytechnic National University (Ukraine, Lviv), oleg.kukartsev@gmail.com

Criminalization of migrant traffic to the EU as challenge to international security

The effect of irregular migration on the state of international security is investigated. As the main purpose of the article is defined analysis of the role of criminal subjects (including organized crime) in the process of irregular migration into the European Union. Particular attention is given to the security challenges caused by the criminalization of migration flows. On the basis of the use of methods of analysis of documents, media monitoring and expert evaluation it was found that the flow of irregular migration to Europe has led to the formation of the criminal market for smuggle migrants and refugee services. It has been found that a particular danger is posed by organized criminal groups and networks that have established smuggling of migrants into the EU and human trafficking.

Keywords: international security, irregular migration, migrant smuggling, human trafficking, transnational organized crime.

Кукарцев О. В., кандидат политических наук, доцент кафедры политологии и международных отношений, Национальный университет «Львовская политехника» (Украина, Львов), oleg.kukartsev@gmail.com

Криминализация миграционного трафика в ЕС как вызов международной безопасности

Исследовано влияние нелегальной миграции на состояние международной безопасности. В качестве главной цели статьи определен анализ роли криминальных субъектов (в частности организованной преступности) в процессе нелегальной миграции в Европейский Союз. Особое внимание уделено вызовам безопасности, вызванным криминализацией миграционных потоков. На основе использования методов анализа документов, мониторинга СМИ и анализа экспертных оценок установлено, что нелегальный миграционный поток в Европу привел к формированию криминального рынка услуг переправки мигрантов и беженцев. Обнаружено, что особую опасность представляют организованные преступные группы и сети, которые наладили контрабанду мигрантов в ЕС и торговлю людьми.

Ключевые слова: международная безопасность, нелегальная миграция, контрабанда мигрантов, торговля людьми, транснациональная организованная преступность.

* * *

УДК 327

Аманмурадов Н., кандидат политических наук, Надзвичайний і Повноважний Посол Туркменістану в Україні (Україна, Київ), embassy@ambturkm.org.ua

ТРАНСПОРТНА ПОЛІТИКА ЯК ІМІДЖЕУТВОРЮЮЧИЙ ЧИННИК ЗОВНІШНЬОПОЛІТИЧНОЇ СТРАТЕГІЇ ТУРКМЕНИСТАНУ

Визначено основні пріоритети транспортної політики сучасного Туркменістану в контексті формування його позитивного іміджу, соціально-економічної модернізації туркменського суспільства й ініціатив Президента Г. Бердимухамедова, з метою послідовної інтеграції країни в світову транспортну систему. Розкрито значення низки важливих документів, пов'язаних з розвитком Сєвразіатських автотранспортних зв'язків через територію Туркменістану і створенням його стійкої транспортної системи.

Ключові слова: імідж країни, транспортна політика, інвестиційна політика, транспортна інфраструктура.

Сьогодні політичний імідж будь-якої країни визначається тими завданнями, постановка яких відповідає вимогам часу, а їх успішне розв'язання – кардинально відповідає найбільш важливим викликам часу ситуації як всередині окремої країни, так і за її межами [1].

Після набуття незалежності державами Центральної Азії, формування їх зовнішньої політики відбувалося в складних умовах балансування між різними центрами сили. З огляду на це актуальним і значущим представляється приклад розвитку однієї з центральноазіатських країн – Туркменістану, який за допомогою політики позитивного нейтралітету, використовуючи власні запаси газу і нафти, зумів подолати труднощі перехідного періоду і розвиває нині економічні і правові механізми задля формування «демократичної, правової і світської держави» (ст. 1 Конституції Туркменістану).

За 20 років в Туркменістані засвоєно інвестицій в обсязі 117 мільярдів 200 мільйонів доларів США. За цей час було побудовано і введено в експлуатацію 250 заводів і фабрик, 26 мільйонів квадратних метрів житла, 187 лікарень і лікувально-оздоровчих центрів, 394 школи, 310 дитячих садків, 94 закладів культури, 39 вишкочасних готелів, понад 70 адміністративних будівель міністерств і відомств, а також електростанції, залізниці, аеропорти, великі мости і газопроводи. Сьогодні в державі будується більше 2-х тисяч великих об'єктів [2].

Незалежний Туркменістан зазнав одночасно кілька трансформацій: модернізацію політичної системи, перехід до ринкових відносин в економіці, глибоку психологічну перебудову людини, яку була проголошено найвищою цінністю туркменського суспільства. За словами Президента Туркменістану Г. Бердимухамедова, виникла необхідність «сучасну ідею суспільного розвитку втілити через залученість у цей процес людської особистості, без чого будь-яка національна ідея правління як погано натягнутий канат над гірською прірвою» [3, с. 2]. Завдяки творчому використанню історичного досвіду, Туркменістан зумів ефективно використати можливості державного регулювання ринкових економічних процесів, включаючи перехід до ринку і розвиток підприємництва. Завдяки цим заходам населення Туркменістану фактично не зазнало тих наслідки і складнощів, які спричинило застосування в деяких країнах так званої «шокової терапії» [4].

До різних аспектів життя держав Центральної Азії, в тому числі Туркменістану, зверталися багато дослідників

і політичних діячів. Істотний внесок в наукову розробку проблем розвитку цих країн внесли вчені-фахівці в царині зовнішньої політики держав Центральної Азії, серед яких слід виділити Р. Г. Абдулатіпова, М. А. Атаєва, М. С. Гафарлі. Значний внесок в аналіз концепції позитивного нейтралітету Туркменістану внесли роботи А. Д. Джекшенкулова, Б. С. Караєва, Г. Н. Смірнова та інших авторів.

Мета наявної наукової розвідки – визначення основних пріоритетів транспортної політики сучасного Туркменістану, як системоутворюючого чинника його зовнішньополітичного іміджу.

Транспортній політиці Туркменістану приділяється сьогодні значна увага, що продиктовано тим спадком, який залишило Туркменістану його історичне минуле. Почнемо з того, що Центральна Азія протягом століть знаходилась на перетині найважливіших шляхів між Європою і Східною Азією і між Північною і Південною Азією. Однак починаючи з XVI ст. Центральна Азія стала втрачати своє значення і згодом перетворилася в бідну, що не мала виходів до морів, околицю спочатку царської Росії, а потім Радянського Союзу. Протягом 70 років радянського правління центральноазіатські республіки, практично відрізані від решти світу, утворили міцні економічні зв'язки з іншими регіонами СРСР.

В результаті розпаду Радянського Союзу в 1991 р. центральноазіатський регіон виявився розрізаний новими кордонами, які звели бар'єри на шляху торговельних та міжособистісних зв'язків і підірвали інтегровані, але вразливі водні та енергетичні системи. Однак в силу свого географічного положення та національних економічних інтересів, Туркменістан і його сусіди безпосередньо зацікавлені в євразійській інтеграції, що виходить за межі одного регіону і охоплює найважливіші шляхи розвитку країн континенту. З розвитком механізованих засобів пересування, караванні стежки, які поєднали дві частини величезного континенту, на якийсь час втратили свою значимість. Але сьогодні ідея відродження Великого Шовкового шляху в новій якості знайшла своє практичне втілення [5].

У цьому контексті значення транспорту, як важливої складової частини економіки Туркменістану, визначено його ключовою роллю в територіальному поділі суспільної праці і раціональному розміщенні продуктивних сил.

Президент Туркменістану Г. Бердимухамедов підкреслює, що майбутнє – за комбінованою системою транспортного сполучення, з виходом на найбільші міжнародні та регіональні морські, річкові, автомобільні, залізничні та повітряні вузли, їх оптимальне поєднання і використання переваг кожного з них. Тому сьогодні ситуація змінюється докорінно, а розвиток транспортної інфраструктури стає одним з безумовних пріоритетів політики Туркменістану. Основою цих позитивних процесів стали конкретні інтеграційні проекти в окремо взятих ключових галузях. На 66-й сесії Генасамблеї Організації Об'єднаних Націй у вересні 2011 року, Президентом Туркменістану було озвучено пропозицію щодо розробки Спеціальної міжрегіональної програми ООН з розвитку транспорту. З метою практичної реалізації цієї пропозиції в травні 2012 року Уряд Туркменістану провів за підтримки спеціалізованих інститутів і структур ООН, ОБСЄ та ТРАСЕКА Міжнародну конференцію, присвячену перспективам розвитку транспортно-

транзитних маршрутів в регіоні Каспійського моря та Центральної Азії.

З метою практичної реалізації вищезазначених ідей, туркменська сторона у співпраці з низкою міжнародних організацій у вересні 2013 року в рамках роботи 68-ї сесії Генеральної Асамблеї ООН в Нью-Йорку організувала захід високого рівня, на порядок денний якого було винесено аспекти міжнародного партнерства в сфері транспорту в контексті Цілей сталого розвитку після 2015 року. Було підписано низку документів, в тому числі Меморандум про взаєморозуміння між Урядом Туркменістану і Міжнародним союзом автомобільного транспорту з розвитку Євроазіатських автотранспортних зв'язків через територію Туркменістану. Крім того, Туркменістан приєднався до Спільної декларації про розвиток євроазіатських залізничних перевезень і діяльності по створенню єдиного залізничного права і Спільної заяви про майбутній розвиток євроазіатських транспортних зв'язків, прийнятим в Женеві в лютому 2013 року [6].

На початку вересня 2014 року в Туркменістані відбулась Міжнародна конференція високого рівня, присвячена ролі транспорту і транзитних коридорів в забезпеченні міжнародного співробітництва та сталого розвитку. Організаторами конференції виступили Уряд Туркменістану спільно з Європейською економічною комісією (ЄЕК) ООН, Економічною і соціальною комісією ООН для Азіатсько-Тихоокеанського регіону (ЕСКАТО), Організацією з безпеки і співробітництва в Європі (ОБСЄ), Міжнародним союзом автомобільного транспорту (МСАТ). За підсумками Конференції була прийнята Ашхабадська декларація, яка визначила нові підходи до нарощування міжнародного співробітництва та поглиблення інтеграційних процесів в області формування трансконтинентальних транзитно-транспортних коридорів.

У грудні 2014 року, на 69-й сесії Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй, було прийнято Резолюцію «Роль транспортно-транзитних коридорів в забезпеченні міжнародного співробітництва для сталого розвитку», ініційована Президентом Туркменістану [7]. Співавторами вищезазначеного документа виступили всі країни Центральної Азії, більшість держав Азіатсько-Тихоокеанського регіону, країни Європи, Латинської Америки та Африки – усього 66 держав, що свідчить про неухильне підвищення позитивного іміджу Туркменістану на світовій арені. Дана Резолюція фактично є першим документом Генеральної Асамблеї ООН, що офіційно закріпив пропозицію про створення глобального партнерства зі сталого транспорту.

Важливе значення для зміцнення і розвитку політичного іміджу мають Туркмено-українські відносини [8], в яких спостерігається позитивна динаміка розвитку в політичній, торговельно-економічній та культурно-гуманітарній сферах. Україну і Туркменістан пов'язують спільне історичне минуле, близькість інтересів в становленні молодих незалежних держав, дружба українського і туркменського народів.

Стосунки між обома країнами традиційно носять дружній характер. Практично щороку проходять зустрічі та переговори на різних рівнях. Такі зустрічі і ділові контакти проходять не тільки в рамках двосторонніх візитів, але і в ході проведення різного роду міжнародних

форумів, самітів, нарад, зокрема, під егідою ООН, в рамках СНД і т.п. Регулярними є контакти між лідерами держав. На зовнішній арені інтереси України і Туркменістану в чомусь схожі, а з деяких питань збігаються. Підтвердженням цьому є традиційна підтримка один одного в міжнародних організаціях, таких як ООН і ОБСЄ.

У цьому контексті слід особливо відзначити офіційний візит Президента України П. Порошенко в Туркменістан, що відбувся 28–29 жовтня 2015 року на запрошення Президента Туркменістану Г. Бердимухамедова. У ході зустрічі лідери держав відзначили важливість співпраці в транспортному секторі. «Сьогодні Туркменістан спільно із партнерами створює розгалужену мережу транспортно–транзитної і логістичної інфраструктури комбінованого типу за напрямками Схід–Захід і Північ–Південь. У перспективі вона буде включати в себе транзитні трансконтинентальні коридори, що виходять на регіони Каспійського моря, Чорноморського басейну, Середземномор'я, Балтії. Це відкриває оптимальний шлях до європейських та близькосхідних ринків. Україна, яка володіє потужною портовою інфраструктурою і вигідним географічним розташуванням, може зіграти важливу роль в здійсненні цих планів», – зазначив Президент Г. Бердимухамедов [9].

22 грудня Генеральна Асамблея ООН прийняла резолюцію про створення транзитних транспортних коридорів. Вона була представлена Туркменістаном при співавторстві 84 країн Центральної Азії, Азіатсько–Тихоокеанського регіону, Європи, Латинської Америки та Африки. Прийнята резолюція, включаючи в себе основні елементи Ашхабадської декларації, прийнятої у вересні 2014 року, створює основу для взаємодії всіх видів транспорту з вибудовування безперервних ланцюгів вантажоперевезень уздовж міжрегіональних транспортних коридорів. У ній наголошується на необхідності координації діяльності існуючих платформ для співпраці в галузі транспорту, таких як Глобальне партнерство з питань сталого транспорту, Партнерство в області екологічно безпечного низьковуглецевого транспорту та Група друзів з питань сталого транспорту.

У резолюції наголошується на важливості врахування особливих потреб країн, що розвиваються, які не мають виходу до моря, в тому числі шляхом створення і розвитку ефективних транзитних транспортних систем, що пов'язують їх з міжнародними ринками.

25 грудня 2015 року на спільному засіданні Кабінету Міністрів Туркменістану і Державної ради безпеки за пропозицією Генерального секретаря Організації Об'єднаних Націй на кінець 2016 року заплановано проведення в Ашхабаді I Всесвітньої конференції по створенню стійкої транспортної системи [10]. У цьому контексті слід зазначити, що Президент Туркменістану Г. Бердимухамедов виступив ініціатором великомасштабних проєктів, націлених на розвиток взаємовигідних економічних зв'язків і зміцнення міжнародного співробітництва за рахунок формування потужної транспортно–комунікаційної інфраструктури. Туркменістан за його ініціатив планомірно перетворюється в міжнародний логістичний кластер з транснаціональними автомобільними дорогами, сучасною авіацією і новими аеропортами, найбільшими в регіоні портом і морськими судами (поромами).

Згідно «Національної програми соціально–економічного розвитку Туркменістану на 2011–2030 роки» Туркменістан визначено як трансконтинентальний економічний міст взаємодії європейської, азіатсько–тихоокеанської і південноазійської економічних систем. Виходячи з цього, пріоритетним напрямком цієї довгострокової програми є випереджальний розвиток транспортно–комунікаційного комплексу, здатний в повному обсязі задовольняти потреби економіки і населення в транспортних послугах. Основними завданнями вищезазваної програми є послідовна інтеграція до світової транспортної системи, подальше розширення національної інфраструктури [11].

У зв'язку з цим залізниця Казахстан–Туркменістан–Іран – це не тільки економічно і комерційно обґрунтований проєкт, а й важливий чинник геополітики, здатний позитивно вплинути на загальну обстановку в регіоні і за його межами, стати важливим чинником стабільності і безпеки в Азії. Перспективність проєкту очевидна і в контексті зміцнення взаємодії на рівні міжнародних і регіональних організацій, в тому числі таких, як Шанхайська Організація Співробітництва, Співдружність Незалежних Держав, Організація Економічного Співробітництва. Мета цього масштабного проєкту об'єктивно відповідає довгостроковій стратегії Організації Об'єднаних Націй та її спеціалізованих агентств, Організації з безпеки і співпраці в Європі.

Сьогодні все більш актуальним стає завдання формування транснаціональних транспортних коридорів. На зміцнення і розширення взаємовигідних торгово–економічних зв'язків, з урахуванням нових реалій і викликів часу, спрямовані міжнародні ініціативи Президента Туркменістану, які були озвучені на сесіях Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй, самітах глав держав СНД, ШОС та інших форумах високого рівня. Зокрема, йдеться про розробку Спеціальної програми ООН з розвитку транспорту, що передбачає вивчення транзитно–транспортних можливостей між Каспійським і Чорним морями, Середньою Азією та Близьким Сходом.

10 лютого 2016 року через Туркменістан до Ірану пройшов пробний контейнерний потяг, який здійснив перший рейс за маршрутом Китай–Казахстан–Туркменістан–Іран. Загальна довжина цього маршруту становить близько 10 тисяч кілометрів, а час у дорозі – близько двох тижнів, що в середньому в два рази швидше за морський шлях, на який припадає 25–30 діб. Ця траса, що простягнулася по території ряду суміжних країн, в тому числі і Туркменістану, є першим логістичним рішенням в швидкісній доставці вантажів від узбережжя Східного Китаю до ринків Перської затоки. Для Туркменістану участь у цьому масштабному логістичному проєкті означає активізацію транзитних можливостей як держави з розвиненою транспортною системою, яка є сьогодні одним з найважливіших ознак соціально–економічного та науково–технічного прогресу Туркменістану.

Міжнародні транспортні коридори стали ключовими механізмами глобалізації світової економіки. Ставши каталізатором цих процесів, Туркменістан формує на своїй території один з важливих транспортних центрів континенту, спираючись на сталий економічний і соціальний розвиток країни і розроблену Президентом Туркменістану стратегію реалізації геоелектронічного

потенціалу держави в інтересах усього регіону і континенту.

Таким чином, розвиток транспортної інфраструктури є одним з безумовних пріоритетів політики Туркменістану. Вона відкриває величезні можливості для оптимізації транспортних потоків на Євразійському просторі, забезпечуючи вихід на морські термінали Чорноморського і Балтійського регіонів, Південної і Південно-Східної Азії, Близького Сходу, а також на такі країни, як Китай, Індія, Пакистан, країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону.

Важливими ланками міжнародної мережі транспортних комунікацій покликані стати залізниці Казахстан–Туркменістан–Іран і Туркменістан–Афганістан–Таджикистан, автомобільні та залізничні мости через Амудар'ю, аеропорти в Ашхабаді і у велаятах (адміністративна одиниця), швидкісні автомагістралі, Міжнародний морський порт міста Туркменбаші, інші об'єкти, які нині споруджуються в Туркменістані. Відповідно до «Національної програми розвитку цивільної авіації Туркменістану на 2012–2030 роки», в столиці і велаятах будують нові й модернізують діючі аеропорти.

Підкресливши важливість активізації конструктивної взаємодії в сфері розвитку міжнародної транспортної системи зі спеціалізованими структурами ООН, Президент Туркменістану запропонував на основі досвіду Міжнародного союзу автомобільного транспорту (IRU), ЄЕК і ЕСКАТО обговорити можливості створення Модального Шосе для Центральної Азії з виходом на Туреччину.

Туркменістан також готовий виступити в якості активного партнера і учасника програми Європа–Кавказ–Азія (ТРАСЕКА), оскільки формування західного транспортного коридору з Центральної Азії має величезне значення в контексті реалізації цілей відродження Великого Шовкового шляху і з'єднання двох світових економічних полюсів Євразії на якісно нових умовах.

Іншим показовим прикладом служить ініційований Президентом Туркменістану проект нового транспортного коридору «Середня Азія – Близький Схід» (Узбекистан–Туркменістан–Іран–Оман), до якого виявляють інтерес сусідні країни з метою можливої участі в ньому [12].

З метою зміцнення і розвитку відносин в галузі морського транспорту між державами Каспійського моря на основі свободи руху морських суден, принципів рівності і взаємної вигоди між Урядами Туркменістану і Казахстану було підписано Угоду про співробітництво в галузі торговельного мореплавства. На дипломатичному рівні опрацюються аналогічні проекти міжурядових туркмено–азербайджанських і туркмено–іранських угод.

Особливе значення має будівництво нового Міжнародного морського порту Туркменбаші. Через туркменське Примор'я проходить міжнародний транспортний коридор ТРАСЕКА, і в недалекому майбутньому «морські ворота», що зв'язують Центральну Азію і Європу, стануть найбільшим логістичним та розподільчим центром регіону.

Цей масштабний інвестиційний проект передбачає спорудження автомобільно–пасажирського поромного терміналу загальною площею 230 тисяч квадратних метрів і контейнерного терміналу загальною площею 249 тисяч квадратних метрів. У комплекс увійдуть загальний навантажувальний термінал, термінал сипучих вантажів, поліпропіленовий термінал, а також суднобудівний і

судноремонтний завод, який займе територію в 166 тисяч квадратних метрів. Можливості автопасажирського і контейнерного терміналів, а також поромів задовольняють потребу в послугах з перевезення вантажів і пасажирів в Каспійському морі, в тому числі транзитних. Тут важливо відзначити, що тільки в минулому році через Міжнародний морський порт Туркменбаші було перевезено понад 20 млн. тонн вантажів.

Таким чином, зусилля Туркменістану в транспортній сфері на національному рівні та у співпраці із зарубіжними партнерами сприяє значному підвищенню його політичного іміджу на міжнародній арені. По суті, метою транспортної політики Туркменістану є політико–правове оформлення широкого багатостороннього консенсусу для подальшого створення трансконтинентального (Азія–Європа) транспортно–транзитного коридору.

У 2015 році Туркменістан увійшов до першої десятки країн за індексом залучення прямих іноземних інвестицій [2]. За прогнозами Міжнародного валютного фонду в найближчі роки в країні буде зберігатися висока динаміка зростання ВВП, що забезпечується проведенням зваженої інвестиційної політики та за рахунок солідних обсягів іноземних капіталовкладень.

2016 рік – ювілейний для Туркменістану. В цьому році виповнюється 25 років з дня набуття Туркменістаном Незалежності, який пройде під гаслом «Рік шанування спадщини, перетворення Вітчизни». Туркменістан і надалі продовжуватиме політику щодо оптимізації власного політичного іміджу на міжнародній арені, забезпечення глобальної та регіональної безпеки, економічних перетворень і сталого розвитку.

Список використаних джерел

1. Антонова И. Новый имидж Туркменистана [Электронный ресурс] / И. Антонова // Черноморско–Каспийский курьер. – 2015. – 16 сентября. – Режим доступа: <http://chekas.ru/ru/integration/546.html>. – Название с экрана.
2. Гасанов Г. Туркменистан в первой 10–ке по привлечению прямых иностранных инвестиций [Электронный ресурс] / Г. Гасанов. – Режим доступа: <http://www.trend.az/business/economy/2465512.html>. – Название с экрана.
3. Гурбангулы Бердымухамедов. Экономическая стратегия Туркменистана: опираясь на народ, во имя народа [Текст] / Бердымухамедов Гарбангулы. Ашхабад, 2011. – 20 с.
4. Шоковая терапия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Шоковая_терапия_\(экономика\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Шоковая_терапия_(экономика)). – Название с экрана.
5. Возрождение Великого шелкового пути в XXI веке: от теории к практике [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.iru-eapd.org/detail_publications/id.10. – Название с экрана.
6. Проект совместной декларации о развитии евроазиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права: Принято Группой экспертов ЕЭК ООН 19 октября 2012 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc2/ECE-TRANS-SC2-2012-infdoc06r.pdf>. – Название с экрана.
7. Аманмурадов Н. Приоритеты транспортной дипломатии Туркменистана [Электронный ресурс] / Н. Аманмурадов // Image.ua: міжнародний діловий журнал. – 2015. – 16 лютого. – Режим доступа: <http://image.ua/ukrayina-turkmenistan/priority-transportnoy-diplomatii-turkmenistana/>. – Название с экрана.
8. Корнієнко В. О. Імідж України у внутрішньополітичних і геополітичних контекстах сучасності [Текст] / В. О. Корнієнко, С. Г. Денисюк // Studia Politologica Ucraino-Polonia. Вип.4. – Житомир–Київ–Краків: ФОП Євенок О. О., 2014. – С.93–101.
9. Туркменистан готов к увеличению поставок топлива в Украину [Электронный ресурс] // Корреспондент.biz. – 2015. – 29 октября. – Режим доступа: <http://korrespondent.net/business/economics/3582552-turkmenistan-hotov-k-uvelycheniyui-postavok-toplyva-v-ukraynu>. – Название с экрана.

10. В Ашхабаде планируется проведение I Всемирной конференции по транспортной инфраструктуре [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://tdh.gov.tm/index.php/ru/2013-04-13-07-33-68/15737-2015-12-29-22-41-42>. – Название с экрана.

11. Овлякулиева Д. Три этапа «Национальной программы социально-экономического развития Туркменистана на 2011–2030 годы» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://infoabad.com/obschestvo-i-yekonomika/tri-yetapa-nacionalnoi-programy-socialno-yekonomicheskogo-razvitiya-turkmenistana-na-2011-2030-gody.html>. – Название с экрана.

12. В 2016 году все дороги мира приведут в Туркменистан [Электронный ресурс] // Туркменистан: золотой век (электронная газета). – 2015. – 29 января. – Режим доступа: <http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=10177>. – Название с экрана.

References

1. Antonova I. Novyj imidzh Turkmenistana [Elektronnyj resurs] / I. Antonova // Chernomorsko-Kaspijskij kur'er. – 2015. – 16 sentjabrja. – Rezhim dostupa: <http://chekas.ru/ru/integration/546.html>. – Nazvanie s jekrana.

2. Gasanov G. Turkmenistan v pervoj 10-ke po privilecheniju prjamyh inostrannyh investicij [Elektronnyj resurs] / G. Gasanov. – Rezhim dostupa: <http://www.trend.az/business/economy/2465512.html>. – Nazvanie s jekrana.

3. Gurbanguly Berdymuhamedov. Jekonomicheskaja strategija Turkmenistana: opirajas' na narod, vo imja naroda [Tekst] / Berdymuhamedov Garbanguly. Ashhabad, 2011. – 20 s.

4. Shokovaja terapija [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Shokovaja_terapija_\(jekonomika\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Shokovaja_terapija_(jekonomika)). – Nazvanie s jekrana.

5. Vozrozhdenie Velikogo shelkovogo puti v XXI veke: ot teorii k praktike [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: http://www.iru-eapd.org/detail_publications/id.10. – Nazvanie s jekrana.

6. Proekt sovmestnoj deklaracii o razvitii evroaziatskih zheleznodorozhnyh perevozok i dejatel'nosti po sozdaniju edinogo zheleznodorozhnogo prava: Prinjatju Gruppy jekspertov EJeK OON 19 oktjabrja 2012 g. [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc2/ECE-TRANS-SC2-2012-infdoc06r.pdf>. – Nazvanie s jekrana.

7. Amanmuradov N. Prioritety transportnoj diplomatii Turkmenistana [Elektronnyj resurs] / N. Amanmuradov // Image.ua: mizhnarodnij dilovij zhurnal. – 2015. – 16 ljutogo. – Rezhim dostupa: <http://image.ua/ukrayina-turkmenistan/prioritety-transportnoj-diplomatii-turkmenistana/>. – Nazvanie s jekrana.

8. Kornijenko V. O. Imidzh Ukraïny u vnutrishn'opolitychnyh i geopolitychnyh kontekstah suchasnosti [Tekst] / V. O. Kornijenko, S. G. Denysjuk // Studia Politologica Ucraino-Polonia. Vyp.4. – Zhytomyr–Kyïv–Kraïv: FOP Jevenok O. O., 2014. – S.93–101.

9. Turkmenistan gotov k uvelicheniju postavok topliva v Ukrainu [Elektronnyj resurs] // Korrespondent.biz. – 2015. – 29 oktjabrja. – Rezhim dostupa: <http://korrespondent.net/business/economics/3582552-turkmenystan-hotov-k-uvelycheniyui-postavok-toplyva-v-ukraynu>. – Nazvanie s jekrana.

10. V Ashhabade planiruetjsja provedenie I Vsemirnoj konferencii po transportnoj infrastrukture [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://tdh.gov.tm/index.php/ru/2013-04-13-07-33-68/15737-2015-12-29-22-41-42>. – Nazvanie s jekrana.

11. Ovljakulieva D. Tri yetapa «Nacional'noj programy social'no-jekonomicheskogo razvitiya Turkmenistana na 2011–2030 gody» [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://infoabad.com/obschestvo-i-yekonomika/tri-yetapa-nacionalnoi-programy-socialno-yekonomicheskogo-razvitiya-turkmenistana-na-2011-2030-gody.html>. – Nazvanie s jekrana.

12. V 2016 godu vse dorogi mira privedut v Turkmenistan [Elektronnyj resurs] // Turkmenistan: zolotoj vek (jelektronnaja gazeta). – 2015. – 29 janvarja. – Rezhim dostupa: <http://www.turkmenistan.gov.tm/?id=10177>. – Nazvanie s jekrana.

Amanmuradov N., Ph.D. in Political Sciences, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Turkmenistan to Ukraine (Ukraine, Kyiv), embassy@ambturkm.org.ua

Transport policy as a factor of image forming foreign policy strategy of Turkmenistan

The main priorities of transport policy of modern Turkmenistan in the context of its positive image, socio-economic modernization of Turkmen society and the initiatives of President G. Berdymukhamedov were determined with the aim of progressive integrating of the country into the global transport system. The article

reveals the importance of a number of important documents related to the development of Euro-Asian road transport linkages through Turkmenistan and its creation of a sustainable transport system.

Keywords: image, transport policy, investment policy, transport infrastructure.

Amanmuradov N., kandidat politicheskikh nauk, Chrezvychajnyj i Polnomochnyj Posol Turkmenistana v Ukraine (Ukraina, Kijev), embassy@ambturkm.org.ua

Транспортная политика как имиджеобразующий фактор внешнеполитической стратегии Туркменистана

Определены основные приоритеты транспортной политики современного Туркменистана в контексте формирования его положительного имиджа, социально-экономической модернизации туркменского общества и инициатив Президента Г. Бердымухамедова, с целью последовательной интеграции страны в мировую транспортную систему. Раскрыто значение ряда важных документов, связанных с развитием Евразийских автотранспортных связей через территорию Туркменистана и созданием его устойчивой транспортной системы.

Ключевые слова: имидж страны, транспортная политика, инвестиционная политика, транспортная инфраструктура.

* * *

УДК 32.01:[323.1–028.82(4)]

Червінка І. М.,
кандидат політичних наук, асистент кафедри
політології та міжнародних відносин,
Національний університет «Львівська політехніка»
(Україна, Львів), chaban_iryana888@ukr.net

РАДИКАЛІЗАЦІЯ НАЦІОНАЛІЗМУ В КРАЇНАХ ЄВРОПИ

Розглянуто поняття «радикалізація», особливості його визначення та притаманні йому ознаки. Вивчено прояви посилення націоналістичних настроїв та їх радикалізації в країнах Європи на сучасному етапі. Розглянуто причини і передумови, що сприяють поширенню націоналістичних тенденцій, зокрема, економічні труднощі, дезінтеграційні настрої та міграційна криза, яка стала каталізатором посилення та радикалізації націоналістичних настроїв в країнах ЄС. Розглянуто поняття «контр-радикалізації» та «де-радикалізації» як основні стратегії протидії процесам радикалізації. Проаналізовано чинники, що ускладнюють сучасну ситуацію в країнах Європи (загроза фрагментації, емоційна складова націоналізму, можливі негативні економічні наслідки посилення націоналізму, імовірність його переростання в ксенофобію та расизм тощо).

Ключові слова: радикалізація, націоналізм, екстремізм, тероризм, ксенофобія, Європа, ЄС.

Світова політика, постійно опиняючись перед обличчям нових викликів та загроз, на сучасному етапі знову стоїть на порозі можливих радикальних змін. Багато експертів вважають, що руйнування сучасної системи міжнародних відносин вже розпочалося. Напевно, дотримуючись синергетичного підходу, доцільніше говорити швидше не про руйнування, а про перебудову системи на основі нових засад та принципів. Дійсно, якісні та кількісні зміни, акумульовані за час існування сучасної системи міжнародних відносин, вимагають її трансформації та реструктуризації.

На жаль, не можна стверджувати, що нові принципи сприятимуть лібералізації та гуманізації міжнародних відносин. Засади демократичної системи сьогодні піддаються випробуванню численними викликами політичного, економічного, етнічного (релігійного, національного тощо) характеру. Проявами кризових тенденцій в політичній сфері є виникнення нових вогнищ конфліктів (до прикладу, конфлікт на Сході України), активізація терористичних організацій, зокрема Ісламської держави, збільшення частоти терактів в різних регіонах світу, загострення протиріч на релігійному ґрунті (при цьому не лише міжрелігійних, а і міжконфесійних,