

контексті глобальних трансформацій: Матеріали II Всеукраїнської науково-практичної конференції. Покровськ : ДВНЗ «ДонНТУ», 2018. С. 192-195.

3. Філософський словник соціальних термінів. Харків: Корвін, 2002. 672 с.

**КОЛЕСНИК К.Е.**, к. іст.н., доцент

*Український державний університет залізничного транспорту*

*Харків, Україна*

### **ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАСЕКА: ВИНИКНЕННЯ І ПЕРШИЙ ЕТАП РОЗВИТКУ (1993–2000 РОКИ)**

Транспортно-комунікаційні зв'язки сьогодні є основою розвитку економіки будь-якої країни, а їх рівень все частіше стає критерієм, що визначає ефективність інтеграції в світове співтовариство.

Кінець ХХ – початок ХХІ століття – це період створення транспортних коридорів, які зв'язують як окремі регіони, так і цілі континенти. Проекти розвитку транспортних коридорів вимагають органічного поєднання з уже існуючими транспортними ланками, портовими господарствами і авіаційною інфраструктурою. На II Пан'європейській конференції з транспорту, яка відбулась на Криті в травні 1994 року, було прийнято рішення про створення системи пан'європейських транспортних коридорів [1, с. 11]. Продовженням розвитку ідеї транспортних коридорів став проект ТРАСЕКА.

ТРАСЕКА – це міжнародна транспортна програма, в якій беруть участь Європейський Союз та 12 держав-членів Східноєвропейського, Кавказького та Центрально-Азіатського регіонів. Метою програми є зміцнення економічних відносин, торгівлі та транспорту в регіонах Чорноморського басейну, Південного Кавказу та Центральної Азії. Назва ТРАСЕКА (TRASECA) представляє собою аббревіатура від слів **T**ransport **C**orridor **E**urope-**C**aucasus-**A**sia [2].

Організація була створена в травні 1993 року в Брюсселі після підписання Багатосторонньої угоди про міжнародний транспорт для розвитку транспортних ініціатив (включаючи створення та розвиток автомобільного коридору) між країнами – членами ЄС, Кавказом та країнами Центральної Азії. Першими учасниками угоди були Азербайджан, Вірменія, Грузія, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан, Туркменістан та Узбекистан [3].

На брюссельській конференції були визначені проблеми і недоліки, існуючі в регіональних сферах торгівлі та транспорту. З урахуванням цих проблем були розроблені пропозиції щодо проектів в рамках ТРАСЕКА. З бюджету Євросоюзу були асигновані перші 15 млн. євро реалізації проектів, метою яких було удосконалення та розвиток торгівлі і транспорту в регіоні.

Програма підтримує політичну та економічну незалежність республік колишнього Радянського Союзу шляхом розширення їх доступу до європейських та світових ринків автомобільним, залізничним та морським транспортом.

Протягом 1995–1999 р.р. за участю представників всіх задіяних держав був розроблений програмний план засідань робочих груп по 4 секторам (сприяння торгівлі, автомобільний, залізничний і морський транспорт). Дані робочі групи відповідали за визначення і схвалення проектів, пропонованих для фінансування Європейською Комісією. Країни-учасниці дійшли спільної згоди по одному спеціальному маршруту, на якому ТРАСЕКА повинна зосередити свої дії. По всіх дільницях маршруту внесені рекомендації по областям, де необхідні зусилля для сприяння торгівлі, технічного обслуговування і експлуатації, реабілітації та модернізації. Також сторони дійшли згоди, що будь-який інший проект, який не має відношення до даного маршруту, повинен фінансуватися тільки через національні програми ТАСІС або іншими донорами [4].

Необхідно відзначити, що багато з розглянутих проектів технічної допомоги ТРАСЕКА мають інституційний або господарський характер. Сприятливий ефект від такого роду проектів не обмежує сферу його застосування.

Концепція ТРАСЕКА отримала розвиток в якості привабливого маршруту для мультимодального транспорту і була приведена повна оцінка всіх поточних проектів. Країни – учасниці прийняли рішення про те, що Україна, Монголія і Молдова стануть повноправними одержувачами програми ТРАСЕКА. Вони також узгодили необхідність зв'язку маршруту ТРАСЕКА з Критськими коридорами, які пов'язують регіон Чорного моря з Транс-Європейськими мережами.

У квітні 1997 року Європейський Союз організував в Тбілісі спільну конференцію ТРАСЕКА – Організація Чорноморського Економічного Співробітництва (ОЧЕС) з метою вивчення можливості зв'язати маршрут ТРАСЕКА з регіоном Чорного моря і Транс-Європейськими мережами. Ця конференція на рівні міністрів транспорту зібрала за круглим столом всі країни ОЧЕС і СНД, які беруть участь в програмі ТРАСЕКА. Міністри

16 країн-учасниць висловили бажання інтегрувати країни ТРАСЕКА і Чорного моря в Транс-Європейські Мережі [5, с.202].

Болгарія, Румунія і Україна на конференції оголосили про свій намір приєднатися до Серахської угоди, яка була укладена між Азербайджаном, Грузією, Туркменістаном і Узбекистаном, з метою встановлення спільної загальної політики в транспортному секторі. Результатом Тбіліської конференції стало створення Комітету на рівні Міністрів для розробки конкретних проєктів, який також послужив платформою для проведення Пан-Європейської Транспортної Конференції за участю 16 країн в Гельсінкі в червні 1997 року. Гельсінська Конференція визначила регіон Чорного моря в якості Пан-Європейської транспортної Зони, яка буде далі розвивати вихід через Транс-Європейські Мережі на Схід.

У вересні 1997 р від Президентів Азербайджану Гейдара Алієва і Грузії Едуарда Шеварднадзе надійшла спільну пропозицію провести на Кавказі на початку 1998 р конференцію на рівні президентів з метою підписання Багатосторонньої Транспортної Угоди, підготовленого в рамках програми ТРАСЕКА. За підтримки програми ТАСІС-ТРАСЕКА Європейського Союзу результатом цієї ініціативи стало проведення міжнародної конференції «ТРАСЕКА – Відновлення Історичного Шовкового Шляху», яка пройшла 8 вересня 1998 року в місті Баку. На конференції були присутні президенти Азербайджану, Болгарії, Грузії, Киргизстану, Молдови, Румунії, Туреччини, Узбекистану і України, глави урядів, міністерств транспорту та експерти з 32 країн, а також представники Європейської Комісії, 12 представників міжнародних організацій. Найбільш важливим результатом цієї конференції стало підписання «Основної багатосторонньої угоди про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору» Європа-Кавказ-Азія»(ОБУ) і її Технічних Додатків щодо міжнародного залізничного транспорту, міжнародного торгового судноплавства, міжнародного автомобільного транспорту, митних процедур і обробки документів [4].

Цілями Основної багатосторонньої угоди є:

- а) розвиток економічних відносин, торгівлі й транспортного сполучення в регіонах Європи, Чорного моря, Кавказу, Каспійського моря та Азії;
- б) сприяння доступу до міжнародного ринку автомобільного, повітряного та залізничного транспорту, а також торгового судноплавства;
- в) сприяння міжнародному перевезенню вантажів, пасажирів і міжнародному транспортуванню вуглеводневих продуктів;

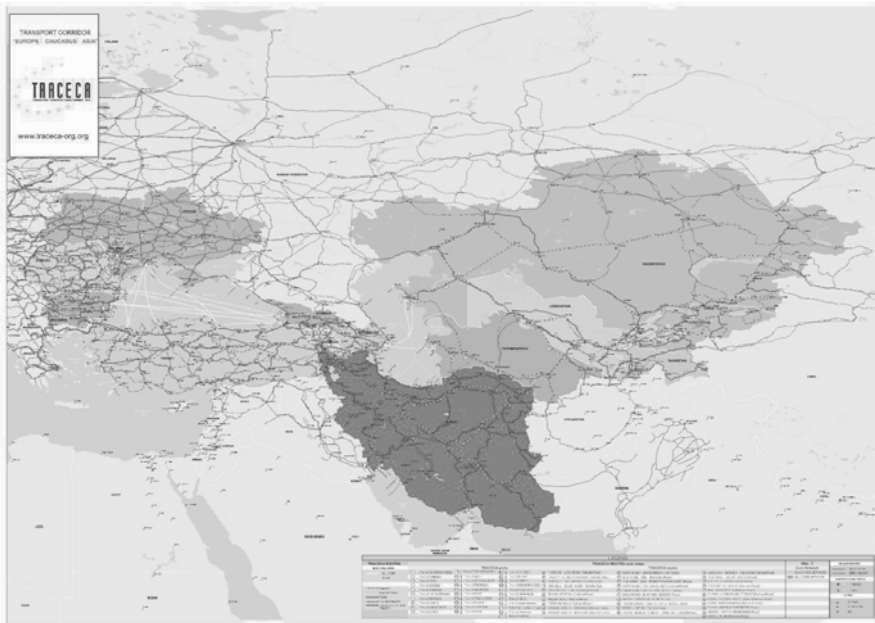
г) забезпечення безпеки руху, збереження вантажів і охорони навколишнього середовища;

д) гармонізація транспортної політики, а також правових рамок у сфері транспорту;

е) створення рівних умов конкуренції між окремими видами транспорту.

Угода передбачала координацію дій країн-учасниць з питань пільгових умов і тарифів, сплати податків і зборів, та інших платежів, безпеки руху, схоронності вантажів та охорони навколишнього середовища [5].

В якості керівних органів організації ТРАСЕКА були створені Міжурядова Комісія з вищих урядових посадових осіб країн-учасниць та Постійний Секретаріат для ефективного здійснення Основної угоди та виконання рішень Міжурядової комісії, місцем базування якого стало місто Баку.



Мал. 1. Карта ТРАСЕКА

В лютому 2000 року Верховна Рада України ратифікувала Основну багатосторонню угоду.

10 березня 2000 року в м Тбілісі Президент Грузії Едуард Шеварднадзе відкрив Першу Конференцію Міжурядової Комісії ТРАСЕКА, в якій взяли участь глави урядів і міністри транспорту Азербайджану, Болгарії, Вірменії,

Грузії, Казахстану, Киргизстану, Молдови, Румунії, Таджикистану, Туреччини, Узбекистану і України, а також представники Європейської Комісії. Як учасники програми ТРАСЕКА, що не приєдналися до ОБУ, були запрошені представники Монголії та Туркменістану. На Конференції були прийняті «Правила процедури Міжурядової Комісії», «Положення про Постійний Секретаріат», обраний Генеральний секретар – Звіяд Кватчантірадзе і його заступник – Ікрам Назаров [4].

Наступний крок в реалізації проекту ТРАСЕКА було розпочато проведенням 8 вересня 2000 року в Нью-Йорку саміту в зв'язку з регіональним співробітництвом країн, розташованих на Великому Шовковому шляху. Саміт був організований Центром космічних наук Схід-Захід при Мерілендському Університеті США та Інститутом Схід-Захід. Даний проект повинен був послужити встановленню матеріального і духовного діалогу між Сходом і Заходом [7].

Таким чином, протягом 1993 – 2000 років проект ТРАСЕКА пережив період становлення. Сформувався склад його учасників, були визначені керівні органи. Проект отримав дійову підтримку з боку Європейського Союзу та Сполучених штатів Америки. Україна приєдналась до проекту ТРАСЕКА і ратифікувала Основну багатосторонню угоду, яка лежала в його основі.

#### *Список використаних джерел*

1. Бойко М.Ю, Ерфан Г.Ю. Місце і значення України в реалізації транспортної політики ЄС. *Науковий вісник Ужгородського університету*. Сер. Економіка. Спецвип. 33. Ч. 3 2011 С.10-15

2. Европейская экономическая комиссия. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана. Совместное исследование о развитии евро-азиатских транспортных связей. ООН Нью-Йорк, Женева. 2008. С.61-65. URL: [https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/in\\_house\\_study\\_russe.pdf](https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/in_house_study_russe.pdf)

3. Програма міжнародного транспортного коридора Європа-Кавказ-Азія (ТРАСЕКА). URL: <https://mincom.gov.az/ru/view/pages/103/>

4. Історія ТРАСЕКА. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/o-traseka/istorija-traseka/>

5. Алієв М.М. Участь України у створенні євразійського транспортного коридору (ТРАСЕКА). *Наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету. Збірник наукових праць*. Вип. 2. Рівне. 2001. С. 200 – 207

6. Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа – Кавказ – Азія. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998\\_022#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_022#Text)

7. Історія коридору «Схід – Захід». URL: <https://lib.aliyev-heritage.org/ru/6345926.html>

**КОЛИЧЕВА Т.В.**, *к.філос. н, доцент*

*Український державний університет залізничного транспорту*

*Харків, Україна*

## **СМИСЛИ У САМОПІЗНАННІ ЯК КОМПЛІМЕНТАРНІ ПОЛЯРНОСТІ SELF ЛЮДИНИ**

Самопізнання у сучасному постіндустріальному суспільстві повстає як особливий багатомірний процес. Він, з одного боку, спрямований до пошуку опори всередині своєї свідомості, а з іншого боку, намагається врахувати фактор мобільності. Зміни, трансформації, інновації, які притаманні сучасності, стають тільки способом життя та образом мислення, але й певним чином впливають на розуміння людиною себе у світі, та себе у відношеннях з собою. Тобто, якщо користуватися термінологією гештальт-напрямку, під self розуміється не фіксована сутність, а специфічний спосіб людини реагувати на світ. За термінологією цього напрямку, self розподіляється на Id та Personality, та Ego. До Id відносяться людські потреби, інстинкти, а також, емоції. Персоною вважається комплекс думок, знань, конструкцій мислення. Ego – це функція, яка відповідає за прийняття рішень, і вона ефективно працює в умовах узгодженості між Id та Персоною.

У зв'язку з цим можна бачити, що Персона, яка містить у собі усі ідеї, знання, думки, являє собою рухливий механізм життєдіяльності. Зміст самої Персона може мати у собі чимало полярностей: протилежні позиції, протилежні вибори, протилежні реакції.

Якщо ці полярні за своїм змістом елементи – концепції, думки, ототожнювання – будуть мати антагоністичний характер, то Ego буде мати труднощі з прийняттям рішень. Сьогодні підштовхує людину до вміння у процесі власного самопізнання таким чином організувати свою Персону, щоб протилежні моменти не сперечалися, а навпаки, допомагали один одному.