

decided to join despite not having been British colonies. It's also one of the world's largest political organizations and can be a useful forum for countries that want to amplify their voice or gain access to big diplomatic players like the UK, India, Canada, or the Crown itself. And although its members decided to make King Charles III the next head of the Commonwealth they weren't required to. Anyone can lead the organization. Which leaves open the possibility that the Commonwealth, started by the British empire has a future led by the very colonies it was designed to corral. [2]

The Queen's death inspired periods of mourning in many commonwealth nations. In part, because she was remarkably good at uniting the Commonwealth in a way that deflected from her country's dark history. But in recent years, the monarchy can't hide from it like it used to. The reckoning with Britain's colonial history has reignited debates over the role of the monarchy in the Commonwealth. So has the death of Queen Elizabeth II. But they also both point to the fact that much of the power in the Commonwealth now lies with the Britain's former colonies. And the question is: what do they want? [2]

#### References

1. <https://thecommonwealth.org/history>
2. [https://en.wikipedia.org/wiki/Elizabeth\\_II](https://en.wikipedia.org/wiki/Elizabeth_II)

## **ГЛОБАЛІЗАЦІЯ ТА ПРОБЛЕМИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТУ**

*Кушнір Д.Е., здобувач II рівня вищої освіти*

*Ярмак Т.В., к.соц.н., доцент кафедри ФППП*

*Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

За останній час становище в транспортно-дорожньому комплексі України значно погіршилося. З транспортом пов'язана серія соціально-економічних проблем, які посилюються з мірою розвитку економіки і зростання обсягів перевезень. До таких проблем можна віднести: зростання аварійності на дорогах; зростання негативного впливу транспорту на довкілля та здоров'я населення країни; зростання втрат, які пов'язані з заторами на дорогах при перевезеннях;

зростання викидів газів, які викликають парниковий ефект, витрати нафтових продуктів тощо.

Автомобільний транспорт є основним споживачем викопних палив (споживає близько 65 % використовуваного у країні дизельного палива, понад 95 % бензину і майже 90 % зрідженого нафтового газу). Водночас автотранспорт є одним з основних забруднювачів атмосферного повітря.

На даний момент розвиток транспортної інфраструктури, сервісного обслуговування, а також технічного стану транспортної галузі нашої країни знаходиться на порівняно низькому рівні. Внаслідок недосконалості нормативно-правової бази, недостатніх інвестицій до транспортно-дорожнього комплексу збільшується технічне та морально зношення транспортної бази, не дотримується належний рівень безпеки руху, зростає негативний вплив транспорту на довкілля та здоров'я населення. Це призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, особливо в умовах жорсткої конкуренції, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення.

Не дивлячись на технічні та експлуатаційні можливості, розвиток кожного виду транспорту поступово просувається вперед, проте цей час все ще має свої проблеми. Так, залізничний транспорт має застарілий основний фонд (парк транспортних засобів, технічне оснащення колій). Проте рухомий склад поступово оновлюється закупівлею та будівництвом як закордонних, так і вітчизняних вагонів та локомотивів (вагони корейського виробництва «Hyundai», українські вагони Крюківського вагонобудівного заводу), технічний стан колій, вокзалів та станцій продовжує поступово удосконалюватися. Також проблемою є невідповідність ширини колій української залізниці та європейської. Це значно сповільнює проходження пасажирських та вантажних поїздів через кордон. Навіть автоматичне регулювання ширини візків вагонів, не кажучи вже про перевантаження вантажів або пересадки пасажирів, займає значний час.

Автомобільний транспорт є найбільш розповсюдженим у світі. Головною проблемою для цього виду транспорту є поганий стан доріг, до чого приводять кліматичні умови нашої країни, недосконала технологія виробництва дорожнього

покриття, пересування великовагових автомобілів по дорогах загального призначення тощо. А оскільки Україна є транзитною країною, ця проблема є актуальною не лише для наших перевізників, а й для закордонних. Вирішенням може стати як розвиток та капітальна реконструкція вже існуючих, а також будівництво зовсім нових доріг та розв'язок. Для вирішення цієї проблеми необхідно дотримуватися жорсткого контролю за технологією виробництва та ремонту дорожнього покриття, залучити закордонних інвесторів, а також забезпечити державне фінансування комплексу.

Пріоритетним завданням для України є реалізація її транспортного потенціалу та створення транзитного транспортного мосту, що поєднуватиме країни Європи та Азії. Перспективи інтеграції нашої країни у міжнародне економічне світове товариство та посилення транзитних взаємовідносин держави вимагають модернізації та удосконалення матеріально-технічної бази, покращення та відновлення експлуатаційного та технічного стану дорожнього комплексу, регулярності та надійності транспортних сполучень, збереженості вантажів і безпеки перевезень пасажирів, зростання швидкості та зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування усього українського транспортного комплексу.

Інтеграція транспортних мереж і транспорту України в міжнародну транспортну систему необхідна для залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів, енергетичних та екологічних показників роботи транспорту і збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників; підтримання оперативної готовності транспортної системи України до використання її в інтересах підвищення обороноздатності держави.

Основними умовами, які забезпечать розвиток та зростання національної транспортної системи України, є:

- сучасна інфраструктура, що включає в себе як транспортні, так і технічні засоби, дорожній комплекс;
- чесна ринкова конкуренція, яка забезпечить прозору діяльність підприємств транспорту, вибір перевізників;
- розвиток і чітка взаємодія між різними видами транспорту, особливо в транспортних вузлах;
- впровадження ефективної системи управління, що дозволить краще забезпечити діяльність транспортних підприємств;
- підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі, як для вітчизняних, так і закордонних інвесторів;
- задоволення потреб населення у якісних та надійних перевезеннях;
- формування та реалізація державної політики в галузі транспорту, яка спрямована на створення інтегрованого до світової транспортної мережі ефективного транспортного комплексу.

З огляду на вищесказане, можна зазначити, що головним напрямом розвитку транспортної галузі є вигідне геополітичне розташування України. А оскільки транспортна галузь цілком залежить від державної підтримки, то державна політика щодо розвитку транзиту є основою. Основні напрями розвитку транспортної галузі та перспективи її інтеграції до міжнародної спільноти викладені у Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період у Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року. Ними розглянуті стратегічні цілі, які мають бути реалізовані за такими пріоритетними напрямами:

- Впровадження ефективного державного управління в транспортній галузі.
- Забезпечення надання якісних транспортних послуг та інтеграція транспортного комплексу України до міжнародної транспортної мережі.
- Забезпечення сталого фінансування транспортного комплексу.
- Підвищення рівня безпеки на транспорті.
- Досягнення міської мобільності та регіональної інтеграції в Україні.

- Перспективними рішеннями, які забезпечать приєднання транспортної галузі України до міжнародних, мають стати наступні:

- удосконалення та прозорість нормативно-правового регулювання у сфері розвитку та безпеки транспорту;

- удосконалення тарифного регулювання ринку транспортних послуг;

- розвиток ефективної транспортної логістики;

- розвиток, модернізація та удосконалення усіх видів транспорту та дорожнього комплексу країни;

- запровадження дієвих систем управління безпекою дорожнього руху, безпекою при перевезенні різними видами транспорту та екологічною безпекою;

- контроль та регулювання за дотриманням нормативно-правової бази та фінансуванням тощо.

Отже, інтеграція України до міжнародних транспортних систем надасть змогу підвищити економічний, технічний, інвестиційний та експлуатаційний стан транспортної галузі країни в цілому. А це пряий напрямок до співробітництва з іншими державами, що підвищить рівень надання послуг по перевезенням як вантажів так і пасажирів, що призведе до входження в коло міжнародної спільноти транспортно-дорожнього комплексу.

Використана література:

1. Постанова КМУ від 4 серпня 1997 р. N 821 « Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні»

2. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року

3. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на період до 2020 року