

УДК 339.976.2, 338.24.021.8

**Дорофєєва Х.М.**

*кандидат економічних наук,  
старший викладач кафедри міжнародної економіки і туризму  
Донецького національного університету економіки і торгівлі  
імені Михайла Туган-Барановського (м. Кривий Ріг)*

## ТРАНСПОРТ ЯК КАТАЛІЗАТОР СТАЛОГО РОЗВИТКУ СУСПІЛЬСТВА ТА ЕКОНОМІКИ

У статті розглянуто місце транспортної галузі у формуванні національних та міжнародних стратегій сталого розвитку суспільства та економіки. Представлено теоретичні підходи до визначення понять «транспортна інфраструктура» та «сталий транспорт», розглянуто проблеми розвитку суспільства, що пов'язані з динамічним розвитком транспортних систем.

**Ключові слова:** сталий розвиток, сталий транспорт, транспортна інфраструктура, Цілі розвитку тисячоліття, транспортна система.

### **Дорофеева К.М. ТРАНСПОРТ КАК КАТАЛИЗАТОР УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВА И ЭКОНОМИКИ**

В статье рассмотрено место транспортной отрасли в формировании национальных и международных стратегий устойчивого развития общества и экономики. Представлены теоретические подходы к определению понятий «транспортная инфраструктура» и «устойчивый транспорт», рассмотрены проблемы развития общества, связанные с динамичным развитием транспортных систем.

**Ключевые слова:** устойчивое развитие, устойчивый транспорт, транспортная инфраструктура, Цели развития тысячелетия, транспортная система.

### **Dorofieieva K.M. TRANSPORTATION AS A CATALYST FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF SOCIETY AND THE ECONOMY**

The article considers the place of the transport sector in the formation of national and international strategies for sustainable development of society and economy. Theoretical approaches to the definition of 'transport infrastructure' and 'sustainable transport' are reviewed, the problems of society related to the dynamic development of transport systems are presented.

**Keywords:** sustainable development, sustainable transport, transport infrastructure, the Millennium Development Goals, transport system.

**Постановка проблеми.** Цілі розвитку тисячоліття (ЦРТ), що стали результатом проведення значної кількості міжнародних конференцій та самітів протягом 90-х років ХХ ст., здійснили значний вплив на життя населення усіх країн світу. Сьогодні період виконання ЦРТ завершується, але перед світовим суспільством досі постають завдання, пов'язані із викоріненням бідності, екологічними кризами, проблемами забезпечення сталого розвитку [1]. Протягом кількох останніх років ООН проводить зустрічі та консультації щодо виділення головних положень Порядку денного в галузі розвитку після 2015 р., що має бути затверджений на саміті ООН у вересні цього року. Особлива увага у проекті приділена співробітництву держав та ролі інформаційно-комунікаційних технологій у забезпеченні сталого розвитку світової економічної системи. У цьому контексті актуальності набуває сталий розвиток транспорту та відповідної інфраструктури як елементів виробничої сили суспільства, за показниками розвитку яких здійснюється оцінка адекватності вирішення проблем та виконання завдань, що стоять перед економічними суб'єктами.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню різних аспектів сталого розвитку, у тому числі сталого транспорту, присвячені роботи таких учених, як: О.Б. Чернега [1], А. Шафер [8], Д. Падалкіна [9], О.В. Бойко та З.П. Двудіт [10], П. Фоурак та ін. Однак більшість досліджень присвячено проблемам розвитку сталого транспорту з позиції екологічності та впливу його на довкілля. Недостатньо уваги приділяється розвитку транспортної галузі з позиції соціального та економічного аспектів сталого зростання.

**Мета статті** полягає у дослідженні ролі та особливостей транспорту як одного з ключових аспектів сталого зростання.

**Вклад основного матеріалу дослідження.** У досягненні багатьох цілей у галузі розвитку, що сформовані у Декларації тисячоліття, вдалося

досягти значних успіхів, передусім скоротити майже вдвічі кількість населення, що проживала за межею бідності, покращити стан галузей, пов'язаних з охороною здоров'я та сферою початкової освіти. Проте на шляху сталого розвитку глобального співтовариства стоїть велика кількість проблем, пов'язаних із підвищенням добробуту та рівнем життя населення в країнах, що розвиваються, та найголовніше – у найбідніших державах світу.

Робоча група відкритого складу провела активну роботу щодо розробки нових планів та виявленні цілей розвитку, що стануть найбільш ефективними та стимулюють глобальні взаємодії між суб'єктами всіх сфер соціальної та економічної системи. На Конференції ООН зі сталого розвитку (Ріо + 20) у червні 2012 р. був погоджений підсумковий документ «Майбутнє, яке ми бажаємо», який включає кілька пунктів зі ЦРТ та дає орієнтири для визначення цілей подальшого сталого розвитку. У ході роботи на глобальному рівні було визначено головні компоненти, що мають становити основу Порядку денного в галузі розвитку після 2015 р.: забезпечення миру та злагоди, захист прав людини, зменшення нерівності, сприяння сталому розвитку [2]. Співвідношення положень документу та основних напрямів сталого розвитку, що зазначені у Декларації тисячоліття, дало змогу сформувати шість сфер діяльності та відповідні завдання, що стануть ключовими у подальшому розвитку світового співтовариства після 2015 р. (табл. 1). Важливе місце в даній системі займає сталий розвиток транспорту.

Побудова ефективно функціонуючої транспортної системи, яка б відповідала вимогам сучасного сталого розвитку світової економіки, – завдання будь-якої держави незалежно від рівня її розвитку. Під впливом структурних змін в економіці, насамперед зміщення матеріало- та енергомістких галузей наукомісткими, підвищення рівня контролю над еколо-

гічністю будь-якого виробництва, формуються новітні транспортні комплекси, які забезпечують здійснення зв'язку між об'єктами та суб'єктами міжнародних відносин із дотриманням вимог безпечності та надійності. Саме такі транспортні комплекси забезпечують сталий розвиток транспортної галузі в цілому.

Ефективне функціонування транспорту тісно пов'язано із розвитком відповідної інфраструктури. А. Сміт в роботі «Дослідження про природу та причини багатства народів» зазначав необхідність створення «загальних споруд та установ, необхідних для суспільного виробництва, але не вигідних для приватного капіталу» [4].

О.О. Фастовець під транспортною інфраструктурою розуміє «сукупність шляхів сполучення, засобів перевезення, управління та зв'язку, а також комплекс технічних споруд та пристроїв, здатних забезпечити їх функціонування» [5]. М.А. Потеева визначає дану категорію, як «сукупність матеріальних, кадрових, організаційних, фінансово-економічних і нормативно-правових умов, які сформовані в країні з метою забезпечення сталого та якісного перевезення пасажирів і доставки вантажів у всіх сферах суспільного відтворювального процесу» [6]. Г.А. Жовтяк під транспортною інфраструктурою розуміє транспортну систему всіх видів транспорту з усіма складовими їх частинами та ланками, а також іншими обслуговуючими частинами інфраструктури народного господарства, що працюють у сфері переміщення вантажів і людей [7].

Підвищення якості транспортного обслуговування та розвиненість транспортної інфраструктури тісно пов'язані з підвищенням рівня життя населення та досягнення інших цілей сталого розвитку. Так, наприклад, у районах Південної Африки, що характеризуються одними з найнижчих показників розвитку, значною перешкодою до підвищення рівня життя населення є обмежений доступ до базових соціальних послуг та економічного життя. Така ситуація призвела до того, що серед 50% сільського населення 72% проживають за межею бідності. Формування ефективних транспортної інфраструктури та

послуг стане вагомим каталізатором сталого економічного розвитку, покращення соціального захисту та боротьби зі злиднями в Південній Африці.

Термін «сталий транспорт» є логічним з позиції розгляду функціонування транспортної галузі як одного з першочергових завдань сталого розвитку. У науковій літературі існує кілька підходів до визначення цього поняття, при цьому вченими активно використовуються такі категорії, як «транспортна система», «перевезення» та «мобільність». Так, Рада міністрів транспорту Європейського Союзу (ЄС) визначає сталий транспорт із точки зору розвитку сталої транспортної системи, визначаючи останню як транспортну систему, що «забезпечує доступність та задоволення потреб окремих осіб, компаній та суспільства надійним переміщенням, не завдаючи шкоди здоров'ю людини та екосистемі, а також сприяє встановленню принципу справедливості як усередині соціальних груп, так і між ними» [3]. А. Шафер визначає сталий транспорт як будь-який спосіб організації переміщення, що дає змогу знизити рівень негативного впливу на довкілля і, таким чином, пов'язує дану категорію безпосередньо з розвитком екологічного транспорту [8]. ООН та Всесвітня організація охорони здоров'я під час розробки стратегії сталого розвитку міського транспорту розглядає сталий транспорт як систему, що забезпечує постійну високоякісну мобільність та зручність використання транспортом для всього населення у довгостроковій перспективі, водночас здійснюючи позитивний вплив на довкілля, а також соціальну та економічну стійкість суспільства в цілому. Д. Падалкіна головну увагу під час визначення сутності категорії «сталий транспорт» приділяє екологічності транспортної системи, а саме плануванню, енергоспоживанню, місткості та впливу на довкілля, при цьому підкреслює, що саме шкідливий вплив транспортної галузі на життя та здоров'я населення, а також на екосистему планети є найголовнішою проблемою сталого розвитку [9]. Таким чином, можна зробити висновок, що в сучасній теорії сталого розвитку чітко виділяються два наукових підходи до визначення сутності

Таблиця 1

**Найбільш важливі сфери діяльності та завдання, що відображають орієнтири для визначення цілей Порядку денного в галузі розвитку після 2015 р.**

| Сфера діяльності              | Завдання   |
|-------------------------------|--|
| Економічний розвиток          | – залучення громадськості та приватних підприємств до участі в соціально-відповідальному розвитку бізнесу;<br>– забезпечення всеохоплюючого та справедливого економічного зростання;<br>– формування «зеленого» сектору виробництва та створення «зелених» робочих місць;<br>– сталий розвиток транспорту;<br>– створення гідних робочих місць та зниження рівня диспропорцій у рівнях життя безпосередньо для жінок, молоді та бідних;<br>– сталий розвиток туризму |
| Охорона довкілля              | – охорона та раціональне використання природної ресурсної бази;<br>– боротьба зі змінами клімату та втратою біорізноманітності;<br>– забезпечення продовольчої безпеки   |
| Забезпечення прав людини      | – забезпечення реалізації та охорони прав людини, справедливого управління та верховенства закону;<br>– посилення соціального захисту населення;<br>– забезпечення гендерної рівності  |
| Активізація співробітництва   | – підвищення ефективності співробітництва, погодженості та координації між різноманітними механізмами його реалізації;<br>– ліквідація перешкод та обмежень у рамках надзвичайних гуманітарних ситуацій та в районах, що постраждали від тероризму   |
| Охорона здоров'я              | – забезпечення загального доступу та підтримка здоров'я;<br>– зниження кількості випадків материнської та дитячої смертності   |
| Науковий і технічний розвиток | – сприяння науково-політичній взаємодії держав;<br>– подолання цифрового розриву у рівнях науково-технічного розвитку держав;<br>– відкриття загального доступу до сучасного енергетичного сервісу   |

Джерело: складено автором на основі [2; 3]

поняття «сталий транспорт», а саме: екологічний (розглядає поняття з позиції впливу на довкілля) та функціональний (акцентує увагу на сферах реалізації головної функції транспорту – забезпечення потреб населення та економіки у перевезеннях). Однак варто зазначити, що екологічний складник є лише одним з елементів концепції сталого розвитку, поряд із ним існують соціальний та економічний складники, тому сталий транспорт із позиції впливу на довкілля є досить вузькою сферою дослідження.

Окремої уваги заслуговує сталий розвиток транспортної інфраструктури як ключовий елемент галузі. Поняття «сталий розвиток», як зазначають О.В. Бойко та З.П. Двудіт, «передбачає вищий якісний рівень, ніж «розвиток», та характеризує систему, яка знаходиться в динамічному русі, показники і характеристики якої як обов'язкова умова повинні набувати якісного покращення, зростати та бути у позитивній динаміці в довгостроковій перспективі» [10].

Як уже зазначалося, однією з ініціатив, що були прийняті на Конференції ООН «Ріо + 20», була ініціатива «Сталий транспорт із низьким рівнем вуглецевого забруднення» (СЛОКАТ), що об'єднала вісім багатосторонніх банків розвитку на чолі з Азіатським банком розвитку. Було оголошено, що до кінця 2020 р. ці банки виділять більш, ніж 175 млрд. дол. на цілі сталого розвитку транспорту [3]. Підвищення завантаженості доріг, забруднення повітря, транспортні пригоди та пов'язані з розвитком галузі зміни в кліматі можуть привести до скорочення ВВП держави. Прийняття СЛОКАТ та подальша реалізація її положень є важливим кроком світового співтовариства на шляху переходу до сталого транспорту. Протягом багатьох років пріоритетом планування транспортно-дорожніх комплексів було забезпечення сприятливих умов для автомобільного транспорту в збиток користувачам громадського транспорту, що призвело до того, що нині транспортна галузь зіштовхнулася зі значною кількістю проблем, а саме:

- довжина автомобільних шляхів у світі зростає динамічними темпами, тоді як темпи розширення інфраструктури інших видів транспорту або мають низькі значення, або скорочуються. Збільшення навантаження автомобільних мереж паралельно збільшує споживання землі, що негативно відображається на екосистемі;

- збільшення навантаження на автомобільні мережі потребує більш ефективної транспортної інфраструктури, а отже, більших інвестицій, за умов відсутності яких скорочується швидкість на надійність руху, що, своєю чергою, має негативний вплив на темпи розвитку та життя суспільства;

- кількість постраждалих саме в автомобільних пригодах значно перевищує кількість постраждалих користувачів інших видів транспорту, у тому числі велосипедистів та мотоциклістів. Із загальної кількості померлих під час транспортної пригоди 50% – користувачі автомобільного транспорту;

- автомобільний транспорт має найбільш негативний вплив на довкілля. За оцінками експертів, вплив вихлопних газів та транспортного шуму призводить до втрати в середньому дев'яти місяців імовірної тривалості життя в Європі;

- переваги швидкості та комфорту використання персонального авто призвели не тільки до збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод, а й до збільшення кількості хворих людей, передусім хворих на ожиріння через відсутність достатнього фізичного навантаження;

- автомобільний транспорт негативно впливає на клімат, оскільки є причиною викидів до атмосфери близько 20% діоксиду вуглецю, що є основним парниковим газом.

Наявність таких проблем ще раз підкреслює, що сталий транспорт охоплює не лише екологічний, а й соціально-економічний аспект розвитку суспільства. Нині всі держави світу намагаються впровадити основи сталого розвитку в процеси планування та коригування власних транспортних систем із метою максимального задоволення транспортних потреб суспільства. Сталій розвиток транспортної інфраструктури повинен урахувати відставання та поточні потреби населення та економіки: крім загальної інфраструктури, актуальним є створення елементів транспортної системи, що враховували б особливі потреби суспільства (наприклад, потреби тяжко хворих людей) та економіки (формування логістичних кластерів на базі провідних інформаційно-комунікаційних технологій).

**Висновки.** Отже, в умовах підвищення уваги світового співтовариства до глобальних проблем людства та стратегії формування справедливого та динамічного економічного зростання сталий транспорт стає одним із найбільш важливих напрямів подальшого розвитку. Сталій транспорт має позитивний вплив на екологічну, соціальну та економічну стійкість суспільства. Сталій транспорт, обслуговуючи практично всі види міжнародних відносин, є основою формування внутрішніх і міжнародних ринків та забезпечує повномасштабний розвиток ринкової економіки і суспільства в цілому, у тому числі з позиції сталості зростання.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Чернега О.Б. Мегатренди развития глобальной экономической системы: ведущие акторы, фреймы и детерминанты инновационных сдвигов. Раздел «Повестка дня в области развития: выполнение целей тысячелетия и задачи новой стратегии ООН» / О.Б. Чернега [та ін.] ; наук. ред. О.Б. Чернега. – Донецьк : Східний видавничий дім, 2014. – С. 37–56.
2. Исаченко Т.М. Цели развития тысячелетия: проблемы и успехи / Т.М. Исаченко // Говорят эксперты МГИМО [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.mgimo.ru/news/experts/document251616.phtml>.
3. Итоговый документ Конференции ООН по устойчивому развитию «Рио + 20» «Будущее, которое мы хотим». [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.uncsd2012.org/content/documents/779futurewewant\\_russian.pdf](http://www.uncsd2012.org/content/documents/779futurewewant_russian.pdf).
4. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов / А. Смит. – М. : Эксмо, 2007. – 960 с.
5. Фастовець О.О. Розвиток транспортної системи з найдавніших часів до початку ХХ ст. як чинник виникнення туристичної галузі / О.О. Фастовець // Туристично-краєзнав. дослідж. – Вип. 4. – К. : Нац. турист. Організація, 2002. – С. 418–443.
6. Потеева М.А. Роль транспортної системи в устойчивом развитии экономики Крыма / М.А. Потеева // Культура народов Причерноморья. – 2004. – № 56. – Т. 2. – С. 123–131.
7. Жовтяк Г.А. Теоретико-методичні підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура регіону» / Г.А. Жовтяк // Ефективна економіка. – 2011. – № 11 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=792>.
8. Шафер А. Глобальное требование моторизованной мобильности / А. Шафер // Transportation Research. – 1998. – № 32. – С. 455–477.
9. Падалкина Д. Устойчивый транспорт / Д. Падалкина [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://greenevolution.ru/enc/wiki/ustojchiviy-transport/>.
10. Бойко О.В. Сталій розвиток транспортної системи України / О.В. Бойко, З.П. Двудіт // Науковий вісник НЛТУ України. – 2013. – № 23(18). – С. 94–103.