

УДК 339.976.2, 338.24.021.8

Дорофєєва Х.М.

ТРАНСПОРТ ЯК ЧИННИК ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ СУСПІЛЬСТВА ТА ЕКОНОМІКИ

Останні посткризові роки представляють собою точку відліку у використанні принципово нових підходів до проблем соціально-економічного розвитку. З транспортом пов'язані серйозні соціально-економічні проблеми, які посилюються по мірі розвитку економіки, зростання обсягів перевезень та зростання автомобілізації суспільства. В статті розглянуто місце транспортної галузі в формуванні національних та міжнародних стратегій сталого розвитку суспільства та економіки. Представлені теоретичні підходи до визначення понять «транспортна інфраструктура» та «сталий транспорт», розглянуті проблеми розвитку суспільства, що пов'язані із динамічним розвитком транспортних систем.

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

Постановка проблеми. Цілі розвитку тисячоліття (ЦРТ), що стали результатом проведення значної кількості міжнародних конференцій та саммітів протягом 90-х років ХХ століття, 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 виокремлення головних положень Порядку денного в галузі

розвитку після 2015 року, що має бути затверджений на Самміті 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 публікацій. Дослідженню різних аспектів сталого розвитку, у тому числі сталого транспорту, присвячені роботи таких вчених, як О.Б. Чернега [1], А. Шафер [8], Д. Падалкіна [9], О.В. Бойко та З.П. Двуліт [10], П. Фоуракр та інші. Однак, більшість досліджень присвячені проблемам розвитку 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 – розглянути роль та особливості транспорту як одного з ключових чинників забезпечення сталого зростання.

Викладення основного матеріалу. У досягненні багатьох цілей в 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 з підвищенням добробуту та рівня життя населення в країнах, що розвиваються та, найголовніше – в найбідніших державах світу.

Робоча група відкритого складу з цілей в галузі сталого розвитку провела активну роботу щодо розробки нових планів та виявлення цілей розвитку, що стануть найбільш ефективними та стимулюватимуть глобальні взаємодії між суб'єктами усіх сфер соціальної та економічної системи. На Конференції ООН зі сталого розвитку (Ріо + 20) в червні 2012 року був погоджений підсумковий документ «Майбутнє, яке ми бажаємо», який включає кілька пунктів зі ЦРТ та надає орієнтири для визначення цілей подальшого сталого розвитку. У ході роботи на глобальному рівні було визначено головні компоненти, що мають складати основу Порядку денного в галузі розвитку після 2015 року: 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, дозволило сформуванню 6 сфер діяльності та відповідні завдання, що стануть ключовими у подальшому розвитку світового співтовариства після 2015 року (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, заміщення матеріало- та енергомістких галузей наукомісткими, підвищення рівня контролю за екологічністю будь-якого виробництва, формуються новітні транспортні комплекси, які забезпечують здійснення зв'язку між об'єктами та суб'єктами міжнародних відносин з дотриманням вимог безпечності та надійності. Саме такі транспортні комплекси забезпечують сталий розвиток транспортної галузі в цілому.

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. Потєєва 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 в усіх 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].

Таблиця 1

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

Сфера діяльності	Завдання
Економічний розвиток	<ul style="list-style-type: none"> - залучення громадськості та приватних підприємств до участі в соціально-відповідальному розвитку бізнесу; - забезпечення всеохоплюючого та справедливого економічного зростання; - формування «зеленого» сектору виробництва та створення «зелених» робочих місць; - сталий розвиток транспорту; - створення гідних робочих місць та зниження рівня диспропорцій в рівнях життя, безпосередньо для жінок, молоді та бідних; - сталий розвиток туризму.
Охорона довкілля	<ul style="list-style-type: none"> - Охорона та раціональне використання природної ресурсної бази; - боротьба зі змінами клімату та втратою біорізноманітності; - забезпечення продовольчої безпеки.
Забезпечення прав людини	<ul style="list-style-type: none"> - Забезпечення реалізації та охорони прав людини, справедливого управління та верховенства закону; - посилення соціального захисту населення; - забезпечення гендерної рівності.
Активізація співробітництва	<ul style="list-style-type: none"> - Підвищення ефективності співробітництва, погодженості та координації між різноманітними механізмами його реалізації; - ліквідація перешкод та обмежень в рамках надзвичайних гуманітарних ситуацій в районах, що постраждали від тероризму.
Охорона здоров'я	<ul style="list-style-type: none"> - Забезпечення загального доступу до системи охорони здоров'я; - зниження кількості випадків материнської та дитячої смертності.
Науковий і технічний розвиток	<ul style="list-style-type: none"> - Сприяння науково-політичній взаємодії держав; - подолання розриву у рівнях науково-технічного розвитку держав; - відкриття загального доступу до сучасного енергетичного сервісу.

Складено автором на основі [2-3]

Підвищення якості транспортного обслуговування та розвиненість транспортної інфраструктури тісно пов'язане з підвищенням рівня життя населення та досягненням інших цілей сталого розвитку. Так, наприклад, в 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 сільського населення 72% проживають за межами бідності. Формування ефективної транспортної інфраструктури стане вагомим каталізатором сталого економічного розвитку, покращення соціального захисту та боротьби з злиднями в Південній Африці.

Термін «сталий транспорт» є логічним з позиції розгляду функціонування транспортної галузі як одного з першочергових завдань сталого розвитку. На сьогодні в науковій літературі існує кілька підходів до визначення цього поняття. Вченими активно використовуються такі категорії, як «транспортна система», «перевезення» та «мобільність». Так, Рада міністрів транспорту Європейського Союзу (ЄС) визначає сталий транспорт з точки зору розвитку сталої транспортної системи, визначаючи останню, як транспортну систему, що «забезпечує доступність та задоволення потреб окремих особистостей, компаній та суспільства надійним переміщенням, не завдаючи шкоди здоров'ю людини та екосистеми, а також сприяє встановленню принципу справедливості як всередині соціальних груп, так і між ними» [3]. А. Шафер визначає сталий транспорт як будь-який спосіб організації переміщення, що дозволяє знизити рівень негативного впливу на довкілля і пов'язує дану категорію безпосередньо з розвитком екологічного транспорту [8]. ООН та Всесвітня організація охорони здоров'я при розробці стратегій сталого розвитку міського транспорту розглядає сталий транспорт як систему, що забезпечує постійну високоякісну мобільність та зручність використання транспортом для всього населення у довгостроковій перспективі, одночасно здійснюючи позитивний вплив на довкілля, а також соціальну та економічну стійкість суспільства в цілому. Д. Падалкіна головну увагу при визначенні 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 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 відзначити, що екологічна складова є лише одним з елементів концепції сталого розвитку, поряд із нею існують соціальна та економічна складові, тому сталий транспорт з позиції впливу на довкілля є досить вузькою сферою дослідження.

Окремої уваги заслуговує сталий розвиток транспортної інфраструктури, як ключового елементу галузі. Адже поняття «сталий розвиток», як зазначають О.В. Бойко та З.П. Двудіт, «передбачає вищий якісний рівень, ніж «розвиток», та характеризує систему, яка знаходиться у 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 вже зазначалося вище, однією з ініціатив, що були прийняті на Конференції ООН Ріо+20 була ініціатива «Сталий транспорт з низьким рівнем вуглецевого забруднення» (СЛОКАТ), що об'єднала вісім багатосторонніх банків розвитку на чолі з Азіатським банком розвитку. Було оголошено, що до кінця 2020 року 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 подальше 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 на сьогодні транспортна галузь зіштовхнулася зі значною кількістю проблем, а саме:

1. Довжина автомобільних шляхів в світі зростає динамічними темпами, у той час як темпи розширення інфраструктури інших видів транспорту мають низькі значення або скорочуються. Збільшення навантаження автомобільних мереж паралельно збільшує споживання землі, що негативно відображається на екосистемі.

2. Збільшення навантаження на автомобільні мережі потребує більш ефективної транспортної інфраструктури, а отже, більших інвестицій, за умови відсутності яких скорочується швидкість на надійність руху, що, у свою чергу, має негативний вплив на темпи розвитку та життя суспільства.

3. Кількість постраждалих у 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.

4. Автомобільний транспорт має найбільш негативний вплив на довкілля. За оцінками експертів, вплив вихлопних газів та транспортного шуму призводить до втрати в середньому 9 місяців ймовірної тривалості життя в Європі.

5. 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.

6. Автомобільний транспорт негативно впливає на клімат, адже 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 аспекти розвитку суспільства. На сьогодні всі держави світу намагаються впроваджувати основи сталого розвитку в процеси планування та коригування власних транспортних систем з метою максимального задоволення транспортних потреб суспільства. Сталий розвиток транспортної інфраструктури на сьогодні повинен враховувати відставання та поточні потреби населення та економіки: окрім 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. В умовах підвищення уваги світового співтовариства до глобальних проблем людства та стратегії формування справедливого та динамічного економічного зростання, сталий транспорт стає одним з найбільш важливих напрямків подальшого розвитку. Сталий транспорт має позитивний вплив на екологічну, соціальну та економічну стійкість суспільства. Сталий транспорт, обслуговуючи практично всі види міжнародних відносин, є основою формування внутрішніх і міжнародних ринків та забезпечує повномасштабний розвиток ринкової економіки і суспільства в цілому.

Список використаної літератури

1. Чернега О.Б. Мегатренды 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» / М-во освіти і науки, молоді та спорту України; О.Б.Чернега [та ін.]; наук. ред. О.Б.Чернега. – Донецьк: ТОВ «Східний видавничий дім», 2014. – С. 37-56.

2. Исаченко Т.М. Цели развития тысячелетия: проблемы и успехи. / Т.М. Исаченко [Электронный ресурс] // Говорят эксперты МГИМО. – 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
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.: Держ. п-во «Нац. турист. організація», 2002. – С. 418-443.
6. Потеева М.А. Роль транспортной системы в устойчивом развитии экономики Крыма / М.А. Потеева // Культура народов Причерноморья. Научный журнал. – №56. – Т.2. – 2004. – С. 123-131.
7. Жовтяк Г.А. Теоретико-методичні підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура регіону» [Електронний ресурс] / Г.А. Жовтяк // «Ефективна економіка», Електронне наукове фахове видання. – 2011. – №11. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=792>.
8. Шафер А. Глобальное требование моторизованной мобильности / А. Шафер // Transportation Research – № 32. – 1998. – С. 455-477.
9. Падалкина Д. Устойчивый транспорт. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://greenevolution.ru/enc/wiki/ustojchivyj-transport/>;
10. Бойко О.В. Сталий розвиток транспортної системи України / О.В. Бойко, З.П. Двудіт // Науковий вісник НЛТУ України. – №23(18). – 2013. – С. 94-103.

Одержано редакцією 19.02.2015

Прийнято до публікації 22.02.2015

Аннотация. **Дорофеева К. М. Транспорт как фактор обеспечения устойчивого развития общества и экономики.** *Последние посткризисные годы представляют собой точку отсчета в использовании принципиально новых подходов к проблемам социально-экономического развития. С транспортом связаны серьезные социально-экономические проблемы, которые усиливаются по мере развития экономики, роста объемов перевозок и роста автомобилизации общества. 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 «устойчивое транспорт», рассмотрены проблемы развития общества, связанные с динамичным развитием транспортных систем.*

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

Summary. **Dorofeyeva K. M. Transport as a factor of sustainable development of society and economy.** *Recent post-crisis years are a benchmark in using innovative approaches to social and economic development. Serious social and economic problems, which intensified with the economic growth, traffic growth and rising car ownership in society, are connected with transport. 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 review, 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.*

