DOI: 10.32703/2664-2964-2021-50-34-42

УДК 330.34:338.47
JEL classification: F01, F02, F29, O13, O15

Іванна Стрілок, к.е.н., доцент
(доцент каф. «Теоретична та прикладна економіка», Державний університет інфраструктури та технологій)
ORCID ID 0000-0002-4689-2839

Вікторія Шкляр, к.е.н., доцент
(доцент каф. «Теоретична та прикладна економіка», Державний університет інфраструктури та технологій)
ORCID ID 0000-0003-2651-0319

ПРІОРИТЕТИ В РЕАЛІЗАЦІЇ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СКЛАДОВОЇ

Глобальні цілі сталого розвитку охоплюють широке коло невирішених питань, починаючи від подолання бідності, економічної нерівності, боротьби зі зміною клімату та інші. Завдання щодо стійкого розвитку транспорту опосередковано фокусуються в основних сферах застосування – це модернізація інфраструктури, електрифікація транспортних засобів, діджиталізація транспортної галузі. Однак, протягом реалізації програми досягнення цілей, все більше прослідковується, що транспорт є вагомим чинником в кожній із них.

Транспорт, економічний та соціальний розвиток, охорона навколишнього середовища є взаємодоповнюючими, взаємозалежними компонентами сталого розвитку. Вплив діяльності транспорту на них може створювати особливі проблеми в контексті урбанізації, доступності та здоров'я, так і бути засобом для підвищення соціальної справедливості, стійкості та зв'язку між містами та районами, завдяки переходу до інноваційного, екологічного, недорогого та безпечного транспорту.

У статті викладено теоретичний огляд глобальних проблем сталого розвитку та визначено можливі напрями впливу транспортного сектору для прискорення реалізації цілей сталого розвитку в розрізі кожної з сімнадцяти цілей.

Пріоритетними напрямами в реалізації цілей сталого розвитку транспортної складової виявлено покращення транспотної доступності та зв'язків, декарбонізація транспорту, інноваційні технології та цифровізація транспорту, безпека транспортної системи, оптимізація ланцюгів поставок, зайнятість у транспортній сфері, багатостороннє партнерство. Зазначені напрями мають можливість наблизити транспортний сектор до більш екологічних та інклюзивних транспортних систем, які супроводжуються підтримкою ефективної транспортної політики.

Очевидним є те, що транспорт не може відігравати вирішальну роль для кожної заявленої глобальної проблеми, проте він є життєво важливим стимулятором для їх реального досягнення. Багатоаспектний характер транспортного сектору та співробітництво і участь зацікавлених сторін (державних і приватних структур, центрів транспортних досліджень) мають вагоме значення для досягнення глобальних цілей.

© Стрілок І.І., Шкляр В.В., 2021

Єдиний, узгоджений та цілісний підхід забезпечує реалізацію більш широкого спектра цілей сталого розвитку.

Ключові слова**:** *сталий розвиток, цілі сталого розвитку, сталий транспорт, транспортна інфраструктура.*

Постановка проблеми. Нові реалії створені пандемією, мінливими потребами, економічною невизначеністю підкреслили важливість транспорту, як найважливішого сектора для продовження критично важливих поставок і глобальної торгівлі під час криз, на етапі відновлення і при функціонуванні нормального життя. В даний час транспорт стикається не тільки з безпосередніми проблемами, а також з необхідністю подолання завдань зростаючої уваги, пов'язаних з глобалізацією, цифровою трансформацією, адаптацією, стійкістю розвитку. Через вплив на навколишнє середовище, соціально-економічні наслідки діяльності та зв'язки з іншими секторами, транспорт є важливим чинником в контексті сталого розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами сталого розвитку транспортної системи та зокрема підприємств транспортної галузі займалося чимало науковців, зокрема В. Ровенська, Г. Красножон, Х.М. Дорофєєва, Д.А. Шатарішвілі, О.В. Бойко, З.П. Двуліт, P. Starkey, J. Hine та ін. В дослідженнях, увагу приділяли сучасним перспективам сталого розвитку транспортних підприємств, значенню транспортної галузі у формуванні національних та міжнародних стратегій сталого розвитку, аналізу стану транспортної системи у контексті сталого розвитку, впливу транспорту на скорочення бідності. Визначенню засад моніторингу національних індикаторів Цілей сталого розвитку (ЦСР) України 2020 присвячений звіт Держстату [1], аналізу значимості транспорту для ЦСР – конференції та програми UNCTAD, International Energy Agency, International Maritime Organization, United Nations Environment Programme [2] та ін.

Метою роботи є теоретичний огляд проблем сталого розвитку та визначення можливих напрямів впливу транспортного сектора на прискорення реалізації цілей сталого розвитку.

Викладення основного матеріалу дослідження. На сьогодні зберігається та примножується актуальність і важливість підкреслення вкладу транспорту в досягненні усіх цілей сталого розвитку (ЦСР). Транспорт є необхідною передумовою, яка забезпечує інклюзивне економічне зростання, скорочення бідності, суспільного прогресу та загального поліпшення якості життя. Через Покращення транспортної доступності та зв'язків реалізуються напрями та завдання **ЦСР 1. Подолання бідності**, шляхом:

будівництва, ремонту та утримання в належному стані доріг загального користування, розширення транспортної мережі для забезпечення доступу населення до послуг соціальної сфери та мінімізації ризиків відчуження найбільш вразливих категорій населення;

доступних транспортних рішень – є ключовими для бідного населення, отримання мобільності, близькості доступу до охорони здоров'я, шкіл, ринків та можливостей заощадити;

залучення сільських жителів до будівництва та обслуговування, утримання доріг, може забезпечити цінну зайнятість для бідних людей і допомогти розширити можливості жінок та груп у неблагополучному стані. Для отримання максимальної допомоги бідним, працевлаштування в галузі повинно бути чітко орієнтовано на малозабезпечених осіб і бути важливим джерелом стабільної та якісної зайнятості;

зростання вантажних перевезень та ВВП, які тісно пов'язані між собою. Інвестиції в ефективну, чисту транспортну інфраструктуру та послуги (пасажирські та вантажні) є

ключовими у досягненні сталого економічного зростання, покращенні доступу до послуг та ринків, підвищенні соціального благополуччя громад, створенні виробничого потенціалу, а також сприянні торгівлі та регіональної, глобальної інтеграції.

Взаємозв'язок між транспортом та продовольчою безпекою особливо помітний у контексті сільської місцевості. Відсутність основної інфраструктури (доріг, стежок, мостів) та транспортних послуг ускладнює малозабезпеченим людям доступ до ринків та послуг. Існують чіткі докази того, що ізоляція місцевості пов'язана з низькою продуктивністю сільського господарства (з поганим доступом до ринку та низьким використанням добрив та сучасних аграрних технології). Більшість громад залежать від сільського господарства (включаючи рослинництво, скотарство, рибальство та лісове господарство) як засобу прожиткового мінімального існування та отримання доходу. Забезпечення базового транспортного сполучення, доступності та зв'язків з сільськими місцевостями може створити значні соціальні та економічні вигоди та сприяти **ЦСР 2. Подолання голоду, розвиток сільського господарства.** Оптимізація ланцюгів поставок призведе до збільшення сільськогосподарського виробництва, зменшення витрат на виробництво сільськогосподарської продукції, зниження витрат на послуги транспортування вирощеної або переробленої продукції та на продукцію, що продається на ринку.

Великим джерелом забруднення повітря та викидів є транспортний сектор. Шляхом (пере)проектування міст таким чином, щоб активний та громадський транспорт був основним видом, дозволить знизити рівень забруднення повітря, а також використання більш чистого палива та впровадження стандартів обмеження викидів транспортних засобів сприятиме **ЦСР 3. Міцне здоров'я.** Крім того, недооцінена ключова роль транспорту в доступі до медичної допомоги. Однак транспортна інфраструктура та транспортні засоби (включаючи транспортні послуги) мають вирішальне значення для подолання потенційно смертельних факторів-затримок у перинатальній допомозі: пошук медичної допомоги, транспортування до медичного закладу, а потім лікування у системі охорони здоров'я (включаючи направлення до інших місць). Дослідження свідчать [5], що основною причиною перинатальної смертності (приблизно 75% смертності) були результатом недоступності транспортування до основних медичних закладів та/або транспорт для направлення до лікарень.

Добре сплановані, інтегровані транспортні мережі мають потенціал до підвищення рівня безпеки транспортної системи. Через моделювання транспортних проектів, орієнтовані на пішоходів та правила, які можуть допомогти у досягненні цієї мети - суворе дотримання обмежень швидкості, особливо у міських районах.

Забезпечення **ЦСР 4. Якісна освіта** вимагає вирішити одне з гострих питань територіальної доступності закладів освіти. Розвинена інфраструктура, безпека транспортної системи, громадський транспорт від села до міста, інші транспортні послуги можуть значно вплинути на доступність до якісної шкільної чи професійної освіти, збільшити кількість дітей та підлітків в закладах освіти.

Взаємодія ринку праці та освіти між собою, узгодженість потреб робочих місць та робочої сили за освітньою кваліфікацією формують ефективну зайнятість ринку праці, участь роботодавців у розробці професійних стандартів та навчальних програм розширюють компетентності майбутніх кадрів за фахом. Завданням до цілі є збільшення кількісного показнику молоді та дорослих, які мають відповідні технічні та професійні навички для працевлаштування, гідної роботи та ведення підприємницької діяльності в транспортному секторі як основа навчання, досліджень та інновацій.

Зростання і впровадження нових транспортних послуг за допомогою технологій цифровізації і автоматизації є в постійно прискореному процесі. Але це зростання має значний вплив на кількісну і якісну робочу силу, і тому вкрай важливим є сприяння адаптації навичок працівників до інновацій, оцінка їх впливу на працівників всіх видів

транспорту і суміжних секторів, розуміння факторів, які можуть стимулювати зміни, обумовлені автоматизацією. Обмін знаннями між закладами освіти та ключовими зацікавленими сторонами всіх видів транспорту, дослідниками, особами, які приймають рішення у сфері транспортної політики, профспілки та асоціації працівників є необхідні для того щоб мати належну основу для супроводу якісної освіти, відповідно до кращих практик, активного впровадження процесів цифровізації на транспорті.

Важливо інтегрувати жінок у дослідження, планування, прийняття рішень та формулювання транспортної політики, адже основні базові потреби жінок і чоловіків у мобільності є різними і ґрунтуються на гендерному розподілі праці, в сім'ї та суспільстві. Подоланню **ЦСР 5. Гендерна нерівність** може сприяти покращення транспортної доступності до таких можливостей, як отримання медичних послуг, освіти, робочих місць або для участі у політичній та громадській діяльності. Економічні вигоди від збільшення участі жінок у транспортній сфері більші, ніж еквівалентне збільшення зайнятості чоловіків, оскільки гендерне розмаїття створює переваги за рахунок включення нових навичок, відмінностей у оцінювані ризику та реагуванні на фактори впливу [4]. Тому забезпечення стійкого розвитку транспорту може суттєво впливати на підвищення рівня освіти жінок, працевлаштування, продуктивність, здоров'я та сприяння гендерній рівності.

Досягнення **ЦСР 6. Чиста вода та належні санітарні умови** через покращення транспортної доступності та зв'язків, в тому числі забезпечення надійних, недорогих транспортних послуг можуть покращити фізичний доступ до водопостачання та водовідведення, покращити санітарні умови, особливо у відчужених місцях. Безпечні, стійкі транспортні системи можуть сприяти зниженню забрудненню внаслідок надзвичайної події або аварії, пов'язані з перевезенням вантажів морським або внутрішніми водними шляхами. Транспортні та комунальні об'єкти (водопровідні, санітарні та зливові каналізаційні труби, водопроводи) часто є спільними задля економії за рахунок масштабу.

Світовий транспорт є четвертим за величиною джерелом парникових газів, виробляючи близько 23% світових викидів CO_2, пов'язаних з енергетикою. Близько 73% транспортних викидів припадає на автотранспортні засоби, включаючи легкові та вантажні автомобілі, 22% – на літаки і судна і 1% – на потяги [3]. Очікується, що декарбонізація транспорту внесе значний вклад у досягнення **ЦСР 7. Відновлювальна енергія** Паризької угоди.

В транспортному секторі, скорочення викидів парникових газів, в короткостроковому періоді буде обумовлено електрифікацією транспортних засобів легкої транспортної техніки, а також автобусів, де така технологія вже є комерційною [3]. Успішний перехід на екологічний транспорт надасть нові економічні можливості та принесе соціальні та екологічні вигоди, включаючи зменшення забруднення повітря і шуму та їх негативний вплив на здоров'я.

Для забезпечення прогресу в досягненні **ЦСР 8. Гідна праця та економічне зростання** з боку транспортної галузі важливу роль мають: покращення транспортної доступності та зв'язків, декарбонізація транспорту. Якість та вартість транспортних перевезень мають великий вплив на економічне зростання, на спроможність бізнесу конкурувати за перевезення вантажів та впливати на продуктивність транспортних засобів. Ефективність транспортної галузі (транспортна діяльність, логістичний ланцюг, зменшення торговельних бар'єрів) має фундаментальне значення для більш ефективної економіки особливо для країн, що розвиваються. Для досягнення цілі 8 транспорт відіграє вирішальну роль як основний сектор зайнятості, який пропонує різноманітні вакансії. Наприклад, у Європі в транспортній галузі безпосередньо зайнято більше, ніж 10 млн осіб, що становить 4,5% від загальної кількості працюючих. Виробництво транспортного обладнання забезпечує додаткові 1,5% зайнятості [2].

Вплив транспорту на реалізацію **ЦСР 9. Інновації та інфраструктура** виявляється у досягненні стійкої індустріалізації, транскордонних зав'язків та розвитку транспортних коридорів, що забезпечить можливість просторового підключення та зв'язку між економічними центрами. Розвинена та оптимальна транспортна інфраструктура є важливим елементом для стійкого ланцюжка поставок, як на національному, так і на регіональному та міжнародному рівнях. У разі порушення світових, міжрегіональних, національних чи місцевих торговельних шляхів сполучення, що супроводжуються збільшенням транспортних витрат, затримкою доставки продукції, порушенням її якості та схоронності, здійснюється негативний вплив на загальноекономічний розвиток.

Варто звернути увагу і на транспортну надійність, яка може підвищити соціальну та економічну стійкість країни, а також забезпечити безпечне та швидке реагування під час надзвичайних ситуацій. Серйозні порушення транспортної інфраструктури можуть мати катастрофічний вплив на здатність громади, бізнесу та економіки підготуватися до ліквідації надзвичайних ситуацій та відновитися після них.

У транспортному секторі створюється широкий спектр інноваційних технологій. Компанії, що працюють у розвитку ІТ-рішень для транспортування показують високу інтенсивність науково-дослідних розробок. Значна частка інвестиційних коштів направляється на розробку телематики, управління попитом на трафік транспортних послуг та розвиток Інтелектуальних транспортних систем. Розробки в даних сферах можуть підвищити ефективність усього транспортного сектору та зменшити споживання енергії усіма видами моторизованого транспорту.

ЦСР 10. Скорочення нерівності частково реалізується шляхом покращення транспортної доступності та зв'язків і безпекою транспортних систем. Економічне зростання та соціальний розвиток значною мірою пов'язані з покращенням доступу людей та товарів (через транспорт) до основних економічних систем. Стійкий транспорт може покращити доступність у разі дотримання принципів інклюзії та рівності. Не достатньо розвинений транспортний комплекс залишається ключовою причиною збереження бідності та нерівності між країнами, регіонами та містами. Особливо бідні та найбільш вразливі регіони страждають через транспортні системи з поганими шляхами сполучення, незадовільним станом транспортних засобів (особливо автомобільного та громадського транспорту), не якісним забезпеченням інфраструктури для пішоходів, велосипедистів та мотоциклістів.

Транспорт відіграє вирішальну роль у реалізації **ЦСР 11. Сталий розвиток міст та спільнот**, оскільки він забезпечує доступ до товарів та послуг. Поєднання інклюзивної та ефективної системи громадського транспорту забезпечує більш привабливі та безпечні варіанти активної мобільності громадян, а саме: піші та велосипедні прогулянки, комплексне землекористування та транспортне планування, що у свою чергу покращує доступність та сприяє сталості навколишнього середовища. Транспортна доступність до бідних міст та для усіх громадян, у тому числі для людей з інвалідністю, жінок, людей похилого віку та інших вразливих груп має важливе значення для інклюзивного міста. Інновації в галузі ІКТ можуть сприяти стійкій міській мобільності. Покращення технологій транспортних засобів та паливної ефективності мають істотне значення для зменшення забруднення та викидів парникових газів. Механізми планування та управління внутрішньоміським та міжрегіональним транспортом важливі для безпечного та ефективного переміщення людей та вантажів. Вантажному транспорту в міських районах не приділяється належної уваги, як наслідок, збільшується споживання палива, зростає кількість заторів, забруднення навколишнього середовища та знижується безпека дорожнього руху.

ЦСР 12. Відповідальне споживання передбачає застосування екологічних технологій та процесів на транспорті та у логістиці, що стає вирішальною складовою

комплексної стратегії щодо більш стійких способів споживання та виробництва товарів і послуг у всій економіці. Дефіцит надійних послуг сільськогосподарського транспорту неодноразово притягувався до відповідальності через те, що продовольчі культури взагалі не виходять на ринок і стримують фермерів у розширенні виробництва продуктів харчування для ринків збуту. В інших випадках низька якість транспортних послуг та недотримання норм перевезень є причиною втрати вантажів під час транспортування до ринків збуту.

Розглядаючи **ЦСР 13. Боротьба зі зміною клімату**, варто зазначити, що стійкі транспортні рішення передбачають значний потенціал щодо пом'якшенням негативного впливу на зміну клімату. Викиди парникових газів від транспортного сектору зросли більш ніж удвічі з 1970 р. – зростаючи швидше, ніж будь-який інший сектору кінцевого споживання енергії [2]. Деякі гази, пов'язані з транспортом, також руйнують стратосферний озоновий шар, який природним чином захищає земну поверхню від ультрафіолетового випромінювання. Тому, для досягнення цілі 13 необхідно шукати комплексні рішення щодо сталого транспорту, включаючи інтеграцію землекористування та транспортного планування, пріоритетність громадського транспорту, немоторизований транспорт (активний транспорт), електромобілі, більш чисті та ефективні внутрішні транспортні засоби, засоби з двигуном внутрішнього згоряння (політика щодо передових технологій автомобілів, розробка та дотримання стандартів викидів та використання чистих видів палива). Крім того, екологізація виробництва автомобілів та будівництва інфраструктури може сприяти скороченню викидів парникових газів у транспортній галузі.

Реалізація **ЦСР 14. Збереження морських екосистем** напряму пов'язана з транспортною складовою, оскільки морський транспорт, який є основою міжнародної торгівлі та світової економіки, може негативно впливати на морське середовище. За даними ЮНКТАД, близько 80% світової торгівлі за обсягом перевезень та понад 70% світової торгівлі за вартістю здійснюються морем і оброблюються портами по всьому світу [2]. Для більшості країн, що розвиваються ці показники є ще вищими. Хоча морські перевезення необхідні для ефективного функціонування світової економіки, вони є джерелом забруднення морських екосистем. Скиди баластних вод, морські уламки або розливи нафти негативно впливають на навколишнє середовище та здоров'я людей. Тому існує потреба у стійких рішеннях, глобальних нормативних актах, впровадженні та забезпеченні виконання заходів щодо забезпечення екологічного транспортування вантажів. Наземне та прибережне судноплавство, з одного боку, відіграє ключову роль в економічному розвитку, що полегшує перевезення пасажирів та вантажів, а з іншого – може полегшити або перешкодити використанню океанів, морів і морських ресурсів.

Транспорт є важливим фактором деградації наземних екосистем, лісів, пустель, землі та біорізноманіття, тому його вплив на виконання **ЦСР 15. Збереження екосистем суші** неможна заменшувати. Розширення та будівництво автомобільних та залізничних шляхів мають серйозний вплив на ландшафт і можуть призвести до руйнування навколишніх екосистем.

Потреба в будівельних матеріалах та розвиток наземного транспорту призвели до вирубки лісів, деградації родючих земель та зменшення біорізноманіття. З'явилися нові види рослин інтродуковані вздовж транспортних коридорів, в той час як багато видів тварин вимирають внаслідок зміни їх природного середовища проживання та зменшення просторового руху. Добре спланована інфраструктура, коридори для NMT (Nordic Mobile Telephone) та інтермодальні перевезення можуть зменшити негативні наслідки на екосистему суші.

Транспорт є ключовим компонентом для відновлення постконфліктних зон, чим підтверджується його актуальність в реалізації **ЦСР 16. Мир та правосуддя**.

Транспорт як стимул економічного зростання, регіонального співробітництва та економічної інтеграції – також через юрисдикційні кордони – може сприяти збільшенню економічної рівності, а отже, і політичної стабільності. Важливу роль відіграють міжнародні транспортні коридори. Прикордонні зони – це звичайний конфліктний тригер. Тому необхідним є формування транскордонних спільних торговельних та транспортних рішень, таких як узгодження платних зборів, процедур прикордонного контролю, заходів безпеки транспортних операцій тощо.

Транспорт має важливе значення для місій стабілізації, у прагненні отримати доступ та відновити після конфліктну ситуацію територіальних одиниць. Місії з розбудови миру, забезпечення рятувальних заходів часто залежать від транспортних систем. Відновлення транспортної інфраструктури може сприяти скороченню бідності, економічному зростанню та інклюзивному соціальному розвитку. З іншого боку, транспортні коридори можуть сприяти незахищеності та діяльності повстанців.

Реалізація **ЦСР 17. Партнерство заради стійкого розвитку** передбачає наявність добре функціонуючих транскордонних транспортних систем, які є передумовою для покращення торгівлі, особливо у країнах, що не мають виходу до моря. Зростає кількість глобальних ініціатив, над якими працює міжнародне співробітництво у сфері сталого транспорту. Глобальне партнерство для сталого транспорту передбачає об'єднання великої кількості та різноманітності міжнародних зацікавлених сторін у сфері сталого транспорту. Глобальні ініціативи дійсно існують і працюють у напрямку сталого та чистого транспорту, наприклад: Ініціатива міської електричної мобільності започаткована під час Саміту з питань клімату SG 2014 року у Нью -Йорку; Ініціатива з виробництва електромобілів, створена в 2010 році відповідно до Міністерства з питань чистої енергії; Альянс транспортних засобів з нульовими викидами під керівництвом Каліфорнії; Ініціатива викидів транспортних засобів або Глобальна ініціатива економіки палива запущена у 2015 році [2].

Детальний розгляд значення транспортної складової на реалізацію концепції сталого розвитку дозволяє виділити основні напрями впливу, які зможуть прискорити досягнення цілей сталого розвитку (рис. 1).

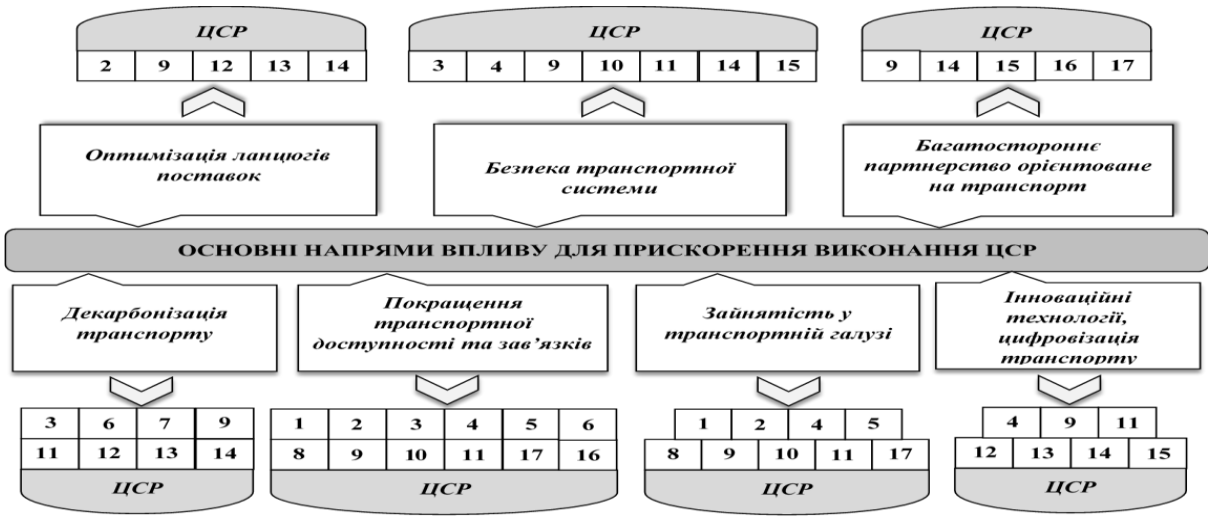


Рис. 1. **Напрями впливу транспорту для прискорення виконання ЦСР**

Джерело: сформовано за [6] та удосконалено авторами

Таким чином, пріоритетні напрями реалізації потенціалу транспорту, його багатоаспектний характер сектора та співробітництво і участь зацікавлених сторін мають вагоме значення для досягнення глобальних цілей сталого розвитку.

Висновки. Отже, з одного боку транспорту характерний ряд негативних впливів, які перешкоджають та гальмують реалізацію ЦСР, проте, з іншого боку, без формування стійкого транспорту, інтелектуальних транспортних систем, оптимізації ланцюгів поставок, декарбонізації транспорту, розширення зайнятості у транспортній галузі та інших складових не можливе досягнення ЦСР, оскільки він прямо чи опосередковано пов'язаний з більшістю із них. Транспорт значно пришвидшить досягнення ЦСР у випадку удосконалення транспортної інфраструктури, яка відповідатиме принципам ефективності, справедливості та стійкості. Тому пріоритетними для країн мають бути заходи щодо адаптації або підвищення стійкості транспортної інфраструктури та транспортних послуг.

ЛІТЕРАТУРА

1. Цілі сталого розвитку Україна 2020. *Моніторинговий звіт.* Державна служба статистики України. 2020. 92 с. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/csr_prezent/ukr/st_rozv/publ/SDGs%20 Ukraine%202020%20 Monitoring_ 12.2020ukr.pdf.

2. Analysis of the transport relevance of each of the 17 SDGs. 2015. URL: https://sustainabledevelopment. un.org/content/documents/8656Analysis%20of%20transport%20relevance%20of%20SDGs.pdf.

3. How can we get hydrocarbon-rich nations to board the EV wagon? *World Economic Forum*. URL: https://www.weforum.org/agenda/2021/09/electric-vehicles-decarbonization/.

4. Ostry J., Alvarez J., Espinoza R., Papageorgiou C. Economic Gains From Gender Inclusion: New Mechanisms, New Evidence. Staff Discussion Notes No. 18/06. 2018. 28 p.

5. Poverty and sustainable transport. *A literature review*. Overseas Development Institute (ODI) or SLoCaT. 2014. 67 p. URL: https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/1767Poverty%20and%20 sustainable%20 transport.pdf.

6. Tackling emissions and inequality together. *ITF Transport Outlook 2021*. URL: https://www.oecd-ilibrary.org/sites/16826a30-en/1/3/1/index.html?itemId=/content/publication/16826a30-en&_csp_=190cc6434d2fccf1 1e2098c12744cdb5&itemIGO=oecd&itemContentType=book#figure-d1e1968.

REFERENCES

1. Sustainable Development Goals Ukraine 2020. Monitoring report. State Statistics Service of Ukraine. 2020. 92 p. Available at: http://www.ukrstat.gov.ua/csr_prezent/ukr/st_rozv/publ/SDGs%20Ukraine%202020% 20Monitoring_ 12.2020ukr.pdf.

2. Analysis of the transport relevance of each of the 17 SDGs. 2015. Available at: https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/8656Analysis%20of%20transport%20relevance%20of %20SDGs.pdf.

3. How can we get hydrocarbon-rich nations to board the EV wagon? *World Economic Forum*. Available at: https://www.weforum.org/agenda/2021/09/electric-vehicles-decarbonization/.

4. Ostry, J. Alvarez, J. Espinoza, R. Papageorgiou, C. (2018), "Economic Gains From Gender Inclusion: New Mechanisms, New Evidence". Staff Discussion Notes No. 18/06. 28 p.

5. Poverty and sustainable transport. *A literature review*. Overseas Development Institute (ODI) or SLoCaT. 2014. 67 p. Available at: https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/1767Poverty%20and%20 sustainable%20 transport.pdf.

6. Tackling emissions and inequality together. *ITF Transport Outlook 2021*. Available at: https://www.oecd-ilibrary.org/sites/16826a30-en/1/3/1/index.html?itemId=/content/publication/16826a30-en&_csp_=190cc6434d2fccf1 1e2098c12744cdb5&itemIGO=oecd&itemContentType=book#figure-d1e1968.

Ivanna Strilok, Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor
(Associate Professor of the Department of Theoretical and Applied Economics, State University of Infrastructure and Technologies)

Viktoriya Shklyar, Candidate of Sciences (Economics), Associate Professor
(Associate Professor of the Department of Theoretical and Applied Economics, State University of Infrastructure and Technologies)

PRIORITIES IN THE IMPLEMENTATION OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT COMPONENT

The Global Sustainable Development Goals cover a wide range of unresolved issues, ranging from overcoming poverty, economic inequality, combating climate change and others. The tasks of sustainable transport development are indirectly focused on the main areas of application - infrastructure modernization, electrification of vehicles, digitalization of the transport industry. However, in the course of the implementation of the program to achieve the goals, it is increasingly evident that transport is a significant factor in each of them.

Transport, economic and social development, and environmental protection are complementary, interdependent components of sustainable development. The impact of transport activities on them can pose particular challenges in the context of urbanization, accessibility and health, and can be a vehicle for improving social equity, resilience and connectivity between cities and regions through the transition to innovative, sustainable, affordable and safe transport.

The article presents a theoretical overview of the global problems of sustainable development and identifies possible areas of influence of the transport sector to accelerate the implementation of the Sustainable Development Goals in the context of each of the seventeen goals.

Priority directions in the implementation of the sustainable development goals of the transport component identified improvement of transport accessibility and connectivity, decarbonization of transport, innovative technologies and digitalization of transport, security of the transport system, optimization of supply chains, employment in the transport sector, multilateral partnership. These areas have the opportunity to bring the transport sector closer to more environmentally friendly and inclusive transport systems, which are accompanied by the support of an effective transport policy.

Obviously, transport cannot play a decisive role for every declared global problem, but it is a vital stimulus for their real achievement. The multidimensional nature of the transport sector, cooperation and participation of stakeholders (public and private structures, transport research centers) are of great importance for achieving global goals. A unified, coherent and holistic approach ensures the implementation of a wider range of sustainable development Goals.

Keywords: *sustainable development, sustainable development goals, sustainable transport, transport infrastructure.*