

## ПРОБЛЕМИ ВІДПОВІДНОСТІ УКРАЇНСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ПАЛИВА ТА АВТОПАРКУ ЕКОЛОГІЧНИМ РЕГЛАМЕНТАМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Д-р екон. наук, проф. Балджи М.Д., маг. Монастирліу Ю.І.  
*Одеський національний економічний університет*

В сучасному світі дедалі більше уваги приділяють екологічним проблемам, одним з яких є забруднення атмосферного повітря. Внаслідок використання автомобільного палива створюється чимала кількість газоподібних сполук, що є одною із причин забруднення атмосфери і які вкрай негативно впливають на здоров'я людини.

Для прискорення вступу країни до Європейського Союзу та успішного виконання Угоди про асоціацію з ЄС, автомобільне паливо за всіма критеріями повинно відповідати технічним регламентам, що діють в Європі. Це зумовило проблему дослідження відповідності українського автомобільного палива та автопарку екологічним регламентам Європейського Союзу і розробки пропозицій із забезпечення такої відповідності.

З метою зниження рівня забрудненості повітря, з 1992 року Європейський Союз запровадив правила на нові автомобілі щодо рівня викидів. Так розпочалася історія екологічного стандарту «Євро». Цей стандарт став одним із основних інструментів системи контролювання рівня викидів токсичних речовин у відпрацьованих газах автомобілів. Аналогічні регламенти є також у США та Японії. З 2015 року на території ЄС діє екостандарт Євро-6, який ще більше посилює вимоги до вихлопних газів автомобілів з дизельними і бензиновими двигунами. Перш за все, це стосується змісту оксидів азоту, що викидаються дизельними двигунами в атмосферу [1].

Верховна Рада України вирішила відкласти підвищення екологічних вимог для нових автомобілів до Євро-6 до 1 січня 2025 року, тому наразі в Україні діє стандарт Євро 5, запроваджений з 1 січня 2016 року для всіх імпортованих автомобілів [2]. Але такий встановлений стандарт для автомобільного палива на території України не означає, що всі транспортні засоби, що є в країні йому відповідають. Не всі авто, вироблені раніше 2000 року, мають вбудований каталітичний нейтралізатор, а якщо він і є в конструкції, то не обов'язково справний. Загальновідомо, чим старший транспортний засіб – тим він є менш екологічно чистим. Середній вік транспортних засобів в Україні складає більше 21 років. Відповідно можна констатувати про їх невідповідність екологічному стандарту Євро-0 [3]. У зв'язку із динамічною девальвацією національної валюти України у поєднанні з різким скороченням реальних доходів, і, відповідно, купівельної спроможності, українці не спроможні купувати дорожчі авто. Тобто, населення практично не встигає належним чином оновлювати автомобільний парк за високим екологічним стандартом. Окрім того динамічно зростають ціни на автомобілі. Інакша ситуація відбувається в ЄС. Саме тому на дорогах України сьогодні спостерігається сильний контраст: новітні автомобілі (BMW, Audi та ін.) поруч із 35-річними «Ладами», 15-річними «Ланосами» та 45-річними «Запорожцями».

Стосовно самої якості пального на АЗС України, то можна сказати, що станом на кінець 2019 року спостерігається дуже позитивна тенденція та значне підвищення рівня якості продукції. Заміри спеціалістів показують, що на 11 АЗС з 12 пальне відповідає стандарту Євро-5 [6].

Наразі Україну стримують два моменти: власне небажання зараз перейти до стандарту Євро-6 та застарілий автопарк, що технічно нездатний виробляти менш забруднюючі викиди.

На нашу думку, проблему старих автомобілів в Україні, можна вирішити двома способами. Перший – продовжувати політику заохочення населення до купівлі екологічно чистих автомобілів за рахунок більших пільг, вигідних умов придбання (кредитів/розстрочки), підвищення купівельної спроможності громадян, підтримки при обслуговуванні автомобіля, надання місця для зберігання; створення програми з обміну старих автомобілів на нові, більш екологічні, на цікавих умовах та багато іншого. Другий –

створити новий вид палива, який буде за своїм складом екологічним, але в той же час, зможе підходити для всіх видів автомобілів, в тому числі старих, незважаючи на їх технічну складову.

Останнім часом все більш широке розповсюдження отримує альтернативне паливо - біологічне. Інтенсивні роботи з переобладнання дизелів на біопаливо проводяться як в країнах з обмеженим енергетичним потенціалом, так і в країнах з великими запасами нафтової сировини, а також у високо розвинутих країнах, які мають фінансову можливість купівлі нафтових енергоносіїв [4].

На даний час в Європі продукується більше 6,5 млн. т. біопалива. Перспективні в якості моторних палив рослинні олії: соняшникова, ріпакова, бавовняна, соєва, льняна, пальмова, арахісова, суремна та ін. При чому, вартість рослинної олії і палив на їх основі співмірна з вартістю нафтових дизельних палив, тому застосування таких палив є економічно вигідним, особливо в тих країнах, де рослинні олії є в надлишку.

Відповідно до даних Державного агентства з енергоефективності та енергозбереження, Україна має значний потенціал для виробництва біопалива [5].

Серед переваг біопалива виділяють: зниження викидів парникових газів на та забруднюючих речовин на транспорті; зменшення залежності від викопних видів палива; використання відходів та залишків. Завдяки запуску такого виробництва відбувається підтримка вітчизняної промисловості: створення нових робочих місць, додаткових сільськогосподарських каналів збуту, зміцнення економіки сільського господарства, агропромислового комплексу.

За останні роки було відкрито нові заводи з перероблення чи приведення пального відповідності стандарту євро, що несе не лише позитивний економічний ефект, але й розвиває національне виробництво та приносить гарний соціальний ефект, оскільки виникли нові робочі місця, розвивається інфраструктура, зайнятість населення зросла, платоспроможність теж.

Проте науковці також попереджають про ймовірні ризики: питання сумісності / якості палива; готовність вітчизняного автопарку до використання палива з добавками біокомпонентів; конкуренція палива та продуктів харчування – вплив на ціни на продовольство [6].

Отже, біопаливо підходить для використання на всіх марках автомобілів та за дією на навколишнє середовище та здоров'я людини має великі переваги в порівнянні з нафтовим дизельним паливом при зберіганні позитивного енергетичного балансу. Оскільки автомобілі виступають одним із основних джерел шкідливих викидів в атмосферу, Україні необхідно удосконалювати екологічну політику та редагувати законодавчу базу аби кількість автомобілів, які не відповідають європейським стандартам викидів шкідливих речовин скорочувалась та вжити заходів задля покращення екологічної якості ринку автомобілів країни.

Література: 1. Екостандарт Євро-6 для автомобілів: що це? – Одеські новини URL: <https://odessa.areas.news/ievro-6-v-ukraini-z-1-sichnya-mozhut-podorozhchati-novi-avtomobili/>.

2. Верховна Рада відклала введення стандарту Євро-6 для нових авто – Ліга. Новини URL: <https://ua-news.liga.net/economics/news/verhovna-rada-vidklala-vvedennya-standartu-evro-6-dlya-novih-avto>.

3. Статистика продажів автомобілів – Асоціація автовиробників України URL: <http://ukrautoprom.com.ua/statistika/statistika-2019>.

4. Українська асоціація виробників біостанолу – Біопаливо для автомобілів – переваги і недоліки URL: <http://ukrfuel.org/about/biopolyvo-dlya-avtomobiliv-perevahy-i-nedoliky/>.

5. Лагутіна Н.М. Створення нормативно-правового підґрунтя для розвитку сфери виробництва рідкого біопалива. Доповідь начальника відділу альтернативних видів палива Держенергоефективності URL: <https://saee.gov.ua/sites/default/files/Lagytina.pdf>.

6. Бончак І.В., Романчук В.В., Топільницький П.І. Альтернативні палива: переваги, недоліки, проблеми URL: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/4319/1/103.pdf>