

Впровадження альтернативних видів палива

У статті досліджуються деякі проблеми правового регулювання екологічної політики України на період до 2020 року та екологізації транспорту, адже викиди забруднюючих речовин автомобільним транспортом становлять 91 відсоток забруднюючих речовин, що викидаються пересувними джерелами

Антропогенне і техногенне навантаження на навколишнє природне середовище в Україні у кілька разів перевищує відповідні показники у розвинутих країнах світу.

Тривалість життя в Україні становить у середньому близько 66 років (у Швеції – 80, у Польщі – 74). Значною мірою це зумовлено забрудненням навколишнього природного середовища внаслідок провадження виробничої діяльності підприємствами гірничодобувної, металургійної, хімічної промисловості та паливно-енергетичного комплексу.

Першопричинами екологічних проблем України є:

- успадкована структура економіки з переважаючою часткою ресурсо- та енергоємних галузей, негативний вплив якої був посилений переходом до ринкових умов;

- зношеність основних фондів промислової і транспортної інфраструктури;

- існуюча система державного управління у сфері охорони навколишнього природного середовища, регулювання використання природних ресурсів, відсутність чіткого розмежування природоохоронних та господарських функцій;

- недостатня сформованість інститутів громадянського суспільства;

- недостатнє розуміння в суспільстві пріоритетів збереження навколишнього природного середовища та переваг сталого розвитку;

- недотримання природоохоронного законодавства.

У відповідності з принципами міжнародного співробітництва наша держава тільки намагається здійснювати охорону довкілля. Проблемними залишається порядок використання земель рекреаційного призначення, земель природно-заповідного фонду, вирішення питань утилізації та переробки сміття, утилізації ядерних відходів та питання щодо можливої їх консервації на території України. Але варто звернути нашу увагу на можливі небезпеки, які з часом можуть виникнути безпосередньо в населених пунктах великих міст України.

Так, в Україні у 1991 р. було прийнято Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» (далі – Закон), який мав стати вектором дії державних органів, підприємств, організацій в напрямку раціонального використання природних ресурсів, по можливості мінімізувати негативний антропогенний вплив на довкілля, контроль за додержанням

положень Закону. Прийняття Закону зумовило необхідність розробок інших нормативно-правових актів з проблем довкілля, включаючи охорону вод, повітря, природних ресурсів, рослинного і тваринного світу.

Потрібно не забувати, що майже всі проблеми, які існують в державі, залежать від її економічного становища, правового регулювання та здійснення необхідного контролю за додержанням букви закону будь-яким суб'єктом правових відносин. Вважаємо, в нашій країні, а особливо у великих містах існує проблема перенасичення автотранспортних шляхів транспортними засобами, що вже сьогодні призводить до багатьох проблем, особливо це стосується викидів вуглекислого газу та інших шкідливих речовин, що негативно впливає на стан навколишнього природного середовища в цілому.

Таким чином, виникає не тільки екологічна проблема, зазначене впливає також на економічну сторону розвитку нашої держави. Оскільки, так чи інакше, зі збільшенням чисельності транспортних засобів можна вести мову не лише про нераціональність використання паливних ресурсів, але й, як наслідок, про збільшення викидів CO² в атмосферу.

На жаль, такі циклічні операції вже в деяких великих містах світу поставили під загрозу якість повітря та мікроклімату для людей у майбутньому. Тож, для населення таких мегаполісів, як Київ, така проблема може виникнути вже незабаром, оскільки в Києві проживають 2 млн. 823328 тисяч чоловік, а кількість транспорту близько 1,5 мільйона, яка щороку зростає. Потрібно зазначити, що вже сьогодні температура мікроклімату в центрі міста Києва на декілька градусів вища, ніж на околицях міста. І це вже не кажучи, що Україна – транзитна держава, кожного дня не тільки в Києві, але і по інших містах здійснюються перевезення. Наведені аргументи змушують замислитись, як швидко потрібно почати реагувати на проблему, яка з часом вже проявить себе з вкрай негативної сторони, а саме негативного впливу на навколишнє природне середовища, життя та здоров'я людей та на майбутнє покоління.

Для вирішення зазначених проблем країни Європейського союзу, США вже тривалий час займалися розробками зменшення використання «традиційного» моторного палива або й навіть взагалі від нього відмовились. Так, до середини 2010 року по всьому світу було продано близько 40 мільйонів автомобілів на альтернативних видах палива (виробники США, Канада, Європейські країни, Японія тощо), у порівнянні з близько 900 млн. транспортних засобів, що експлуатувалися у світі станом на 2009 рік [2].

В Україні, на жаль, наприклад, випуск акумуляторних електромобілів серійного виробництва годі й шукати, натомість український споживач може користуватися послугами закордонних виробників автомобілів, ціни яких, враховуючи рівень комфорту, безпеки та пристосованості до кліматичних умов, значно завищені.

У свою чергу Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» в ст. 3 визначає ряд принципів, на яких ґрунтується охорона навколишнього природного середовища, дотримання та реалізація яких безпосередньо впливає на вирішення низки проблем, що в першу чергу стосується здоров'я людей. Відповідно до зазначеної статті держава

зобов'язана: гарантувати екологічне безпечне середовище для життя і здоров'я людей; екологізацію матеріального виробництва на основі комплексності рішень у питаннях охорони навколишнього природного середовища, використання та відтворення відновлюваних природних ресурсів, широкого впровадження новітніх технологій; науково обгрунтованого узгодження екологічних, економічних та соціальних інтересів суспільства на основі поєднання міждисциплінарних знань екологічних, соціальних, природничих і технічних наук та прогнозування стану навколишнього природного середовища; вирішення питань охорони навколишнього природного середовища та використання природних ресурсів з урахуванням ступеня антропогенної змінності територій, сукупної дії факторів, що негативно впливають на екологічну обстановку тощо [1].

В концепції національної екологічної політики України на період до 2020 року метою національної екологічної політики є стабілізація і поліпшення стану навколишнього природного середовища України шляхом інтеграції екологічної політики до соціально-економічного розвитку України для гарантування екологічно безпечного природного середовища для життя і здоров'я населення, впровадження екологічно збалансованої системи природокористування та збереження природних екосистем [3].

До забруднюючих речовин, що переважно викидаються в атмосферне повітря, належать оксид азоту, оксид вуглецю, діоксид та інші сполуки сірки, пил. Збільшується кількість випадків перевищення встановлених нормативів гранично допустимих викидів забруднюючих речовин стаціонарними джерелами. Основними причинами, що зумовлюють незадовільний стан якості атмосферного повітря в населених пунктах, є недотримання підприємствами режиму експлуатації пілогазоочисного обладнання, нездійснення заходів із зниження обсягу викидів забруднюючих речовин до встановлених нормативів, низькі темпи впровадження новітніх технологій та значне збільшення кількості транспортних засобів, зокрема тих, що вичерпали строк придатності. Упродовж останніх років у промислово розвинутих містах в атмосферному повітрі постійно реєструвалася наявність до 16 поліциклічних ароматичних вуглеводнів, з яких 8 є канцерогенами, груп нітрозамінів (нітрозодиметилам і нітрозодіетиламін) та важких металів (хром, нікель, кадмій, свинець, берилій). При цьому в обсягах забруднення хімічними канцерогенами найбільшу питому вагу мають сполуки класу поліциклічних ароматичних вуглеводнів. Загалом канцерогенний ризик у 2009 році досяг 6,4-13,7 випадку онкологічних захворювань на 1 тисячу осіб, що значно перевищує міжнародні показники ризику.

За даними державної статистичної звітності 2009 року, основними забруднювачами атмосферного повітря є підприємства переробної і добувної промисловості та підприємства електро- і теплоенергетики (відповідно 31 і 21 та 40 відсотків загального обсягу викидів забруднюючих речовин, що надходять в атмосферне повітря від стаціонарних джерел забруднення). Викиди забруднюючих речовин пересувними джерелами становлять 39 відсотків загальної кількості викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря. Викиди забруднюючих речовин автомобільним транспортом

становлять 91 відсоток забруднюючих речовин, що викидаються пересувними джерелами [3].

Відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 17 жовтня 2007 р. № 880-р «Про схвалення Концепції національної екологічної політики України на період до 2020 року» екологізація транспорту передбачає:

- розвиток екологічно безпечних видів транспорту;
- упровадження інноваційних проектів, спрямованих на зменшення рівня шумового забруднення;
- оптимізацію дорожнього руху на території великих міст, подальший розвиток громадського електротранспорту;
- підтримку використання автотранспортних засобів, що відповідають європейським стандартам;
- підвищення вимог до забезпечення екологічної безпеки та надійності трубопровідного транспорту;
- гармонізацію планів розвитку транспортної структури з вимогами, принципами та пріоритетами розвитку екомережі, невиснажливого використання, відтворення та збереження біо- та ландшафтного різноманіття;
- стимулювання використання альтернативних видів палива.

На нашу думку цілком слушно зауважено, що проект Стратегії національної екологічної політики України не позбавлений деяких вад, зокрема, у ньому ставиться надто широке коло завдань, які потрібно вирішувати водночас, маючи дуже обмежені ресурси. Тому доцільно більш чітко визначити мету стратегії, пріоритетність та черговість реалізації поставлених завдань. Після доопрацювання стратегію необхідно якомога швидше приймати та переходити до її впровадження шляхом реалізації національного плану дій з охорони довкілля, в якому належна увага має бути приділена вирішенню екологічних проблем на автомобільному транспорті [4].

Висновки

Отже, в Україні є всі потенційні можливості налагодження виробництва легкових автомобілів, у тому числі акумуляторних, собівартість яких була б значно меншою від марок іноземного виробника. Випуск та реалізація яких сприяли б відновленню відповідного сегменту економіки, що призупинило б збільшення росту викидів вуглекислого газу та похідних шкідливих речовин в атмосферне повітря та сприяло б зменшенню захворюваності населення на астматичні, алергічні та інші легеневі хвороби. І, як наслідок, дія зазначених принципів та положень Закону не тільки існувала б *de jure*, але і *de facto*.

Список літератури

1. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25.06.1991 р. № 1264-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 41. – Ст. 546.

2. Plunkett Research. Automobiles and Truck Trends. – [Електронний ресурс].
– Режим доступу: <http://www.plunkettresearch.com/automobiles-trucks-market-research/industry-trends>.

3. Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року: Закон України від 21.12.2010 р. № 2818-VI // Відомості Верховної Ради України, 2011. – № 26. – Ст. 218.

4. <http://www.insat.org.ua/files/menu/tk/info/energo/prospectivu.doc>