

УДК 656.13.017"401.4"(477.63)

*Галактіонов М. С., аспірант, Ганошенко О. М., к. т. н., доцент
Національний університет «Полтавська політехніка
імені Юрія Кондратюка», м. Полтава, Україна*

СТАН АВТОМОБІЛЬНОГО ПАРКУ УКРАЇНИ У РОЗРІЗІ ТЕРМІНУ ЕКСПЛУАТАЦІЇ (НА ПРИКЛАДІ м. КРИВИЙ РІГ)

У сучасному світі є реальна потреба злагодженої роботи транспортної системи, яка, окрім основної функції – надання швидких, безпечних, та якісних транспортних послуг різних форм, останнім часом акцентує увагу на підвищенні екологічності транспортної інфраструктури, що включає зменшення впливу на довкілля та пов'язаного з цим здоров'я населення.

Масова автомобілізація давно стала альтернативою громадському транспорту, адже вона дає автовласникам такі суттєві переваги, як комфорт і свободу пересування, економію часу, та при цьому додатково створює відчуття незалежності, успішності.

Проте сучасний стан міст, особливо мегаполісів, наразі демонструє негативні наслідки не раціональної організації транспортних потоків. Окрім того, що транспорт є джерелом підвищеної небезпеки для життя і здоров'я людей, не менш важливою проблемою є постійне нарощування споживання природних ресурсів, насамперед нафтопродуктів. Крім того, автотранспорт є потужним джерелом надходження забруднювальних речовин у навколишнє середовище, насамперед, викидів в атмосферне повітря, а також – утворення відходів.

Так, із метою регулювання вмісту шкідливих речовин у вихлопних газах, Європейською економічною комісією ООН ще на початку 90-х років минулого століття були введені екологічні стандарти «Євро» («Євро-1», «Євро-2», «Євро-3», «Євро-4», «Євро-5», «Євро-6»). Європейські стандарти викидів визначають допустимі межі для викидів вихлопних газів нових автомобілів. Норми викидів визначені в ряді директив Європейського союзу, і націлені на поступове введення більш жорсткіших стандартів [1].

Екологічний стандарт «Євро-1» запроваджено у Європейському Союзі з 1992 року, «Євро-2» – з 1995, «Євро-3» – з 1999, «Євро-4» – з 2005, «Євро-5» – з 2009, «Євро-6» – з 2015 року.

Україна почала впроваджувати ці стандарт лише з «Євро-3», який запрацював у 2013 році (до цього з 2006 року вже діяла заборона на ввезення авто без каталізаторів, що відповідало «Євро-2», проте продовжувався випуск вітчизняних авто, які не відповідали євростандартам). Стандарт «Євро-4» почав діяти з 2014 року, «Євро-5» – з 2016 року. Запровадження «Євро-6» в Україні кілька разів переносилося і наразі відкладено до 2025 року.

Як бачимо, наша держава по запровадженню стандартів екологічної безпеки відстає від світу, що негативно позначається на якості автопарку та на загальній екологічній ситуації в країні.

Згідно даним Федерації автопрому України (ФАУ) станом на початок 2022 року близько 80% зареєстрованих легкових автомобілів в Україні вживані. Середній вік імпортованих автомобілів у 2019 році склав 11 років [2].

Внаслідок масового ввезення з-за кордону автомобілів, що були у користуванні, виникає висока вірогідність того, що значна їх частина має великий пробіг, і, відповідно, є потенційним джерелом надмірної кількості викидів забруднювальних речовин у повітряне середовище.

Зі збільшенням пробігу автомобіля відбувається зношення вузлів та агрегатів, що призводить до збільшення токсичних викидів в атмосферне повітря. Тільки у перші три роки їх експлуатації можна підтримувати гранично допустимий вміст забруднювальних речовин у відпрацьованих газах [3].

Загалом, проблема старіння автопарку є критичною для України. За даними звітів Національних доповідей про стан навколишнього природного середовища в Україні відомо, що станом на 2011 рік середній вік транспортних засобів в Україні склав 17,7 років, у 2012 році – 18,2 роки, у 2014 – 18,8 років. Починаючи з 2015 року у звітах вказується, що середній вік транспортних засобів складає 10-20 років [4].

За даними ФАУ станом на початок 2019 року середній вік автомобілів склав 22,2 роки, а на початок 2020-го – 22,4 роки [5]. Як бачимо, спостерігається постійна тенденція старіння автопарку України. При цьому в ЄС цей показник віку вдвічі менший і у 2019 році становив 10,8 років [6].

Також відомо, що станом на 2012 рік понад 60% автомобілів в Україні мали експлуатаційний термін понад 10 років [7].

За відомостями, наведеними у [8], у м. Кривий Ріг станом на 2008 рік 60% автотранспортних засобів знаходилися в експлуатації більше 10 років. (рис. 1).

За даними Єдиного державного реєстру транспортних засобів станом на початок 2022 року кількість зареєстрованого в м. Кривий Ріг автотранспорту з 2008 до 2022 року збільшилась на 65% [9]. Також можна відмітити, що рівень автомобілізації (кількість автомобілів на тисячу жителів) також виріс (рис. 2).

Автотранспортний комплекс України і зокрема у місті Кривий Ріг, з року в рік старішає, що є доволі загрозливим фактором для екологічної безпеки навколишнього середовища.

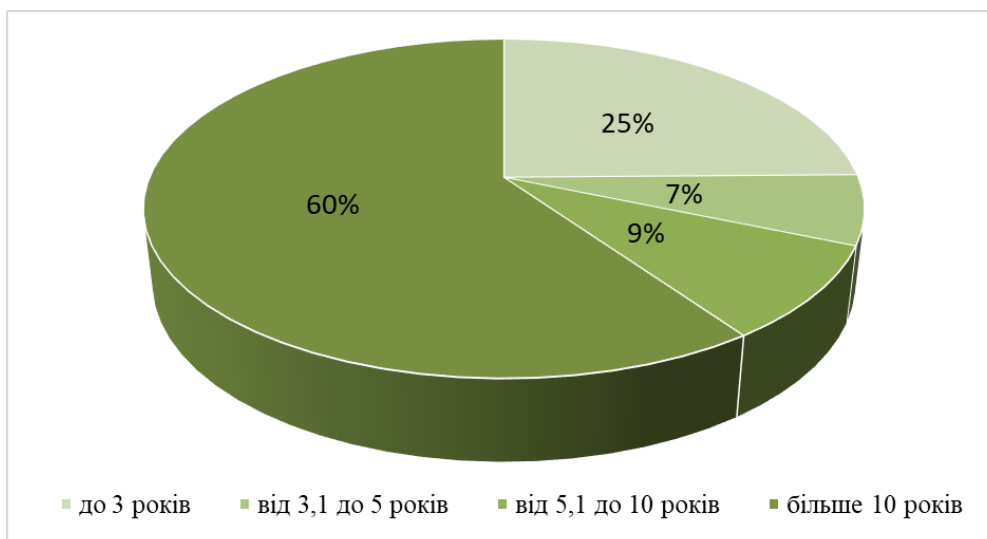


Рисунок 1 – Термін експлуатації автотранспорту м. Кривий Ріг

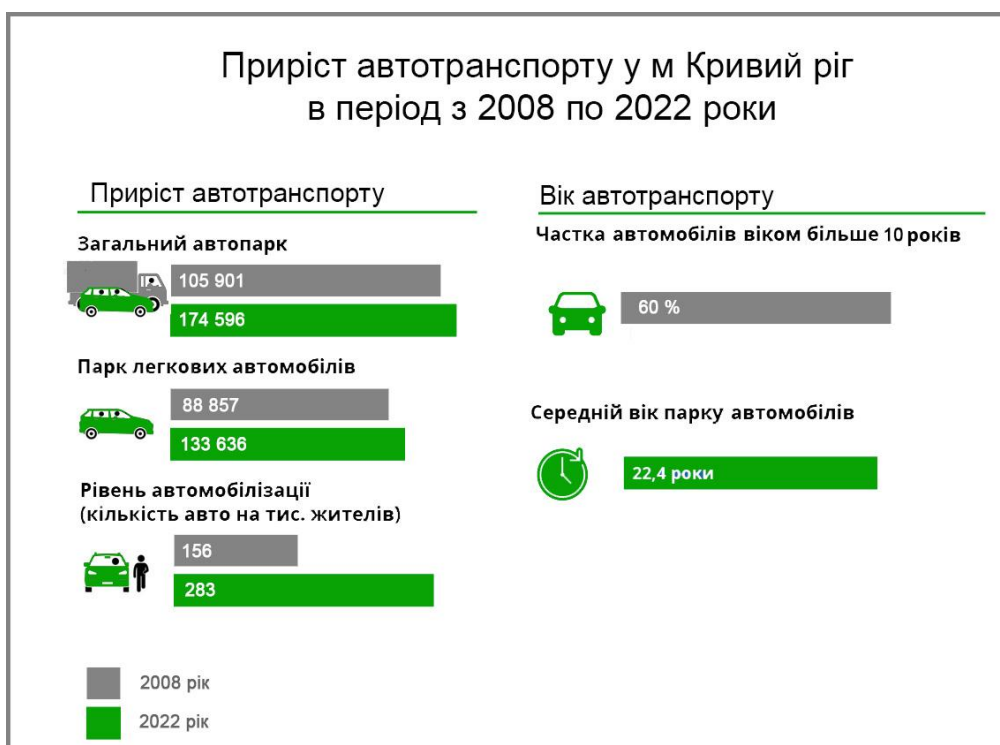


Рисунок 2 – Інфографіка приросту автотранспорту м. Кривий Ріг

Це спричинено, насамперед, прогалинами у законодавстві України, відсутні механізми стимулювання населення по утилізації старих авто та купівлі нових, а також неякісним обслуговуванням рухомого складу та відсутністю технічного огляду для автомобілів, що належать населенню. Проте основною причиною старіючого автопарку є низька купівельна спроможність українців.

Таким чином, проблема старіння рухомого складу є загальнодержавною проблемою, для вирішення якої необхідно не лише впровадження законодавчих реформ і підвищення рівня життя українців, а й розроблення та впровадження раціональної організації транспортних потоків міст.

Використані інформаційні джерела:

1. Екологічні норми «Євро» ©Пропозиція - Головний журнал з питань агробізнесу [Електронний ресурс]. –

URL: <https://propozitsiya.com/ru/ekologichni-normi-ievro>
<https://propozitsiya.com/ru/ekologichni-normi-ievro>

2. Новий законопроект №7466 щодо розмитнення автомобілів - позиція ФАУ. Федерація роботодавців автомобільної галузі [Електронний ресурс]. – URL: <https://fra.org.ua/uk/pc/priess-tsientr/ofitsial-nyie-soobshchienia/novii-zakonoproiekt-shchodo-rozmitnennia-avtomobiliv-pozitsiia-fau>

3. Азуреев И.Е. Конспект лекцій дисципліни «Транспортная экология». Тула, 2008. 156 с.

4. Національні доповіді про стан навколишнього природного середовища в Україні. Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України [Електронний ресурс]. – URL: <https://mepr.gov.ua/timeline/Nacionalni-dopovidi-pro-stan-navkolishnogo-prirodnogo-seredovishcha-v-Ukraini.html>

5. Три факти про автопарк України. Федерація роботодавців автомобільної галузі [Електронний ресурс]. – URL: <https://fra.org.ua/uk/st/statistika/infoghrafika/tri-fakti-pro-avtopark-ukrayini>

6. ACEA (2018) ACEA Report: Vehicles in use — Europe 2018. European Automobile Manufacturers Association [Електронний ресурс]. – URL: https://www.acea.auto/uploads/publications/ACEA_Report_Vehicles_in_use-Europe_2019.pdf

7. Рекомендації до транспортного законодавства України з урахуванням практик ЄС [Електронний ресурс]. – URL: https://ua.boell.org/sites/default/files/2021-02/Doslidzhennia_transport_23.02_v.2.pdf

8. Проект довгострокової програми по вирішенню екологічних проблем Кривбасу та поліпшенню стану навколишнього природного середовища на 2011-2022 роки: звіт/ ТОВ «ЦЕДА». Кривий ріг, 2009 р.

9. Лист головного сервісного центру МВС України №31/10зі від 17.01.2022 р.