

ПРОБЛЕМА НАКОПЛЕННОГО ЭКОЛОГИЧЕСКОГО УЩЕРБА ОТ ВЫШЕДШИХ ИЗ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Д. А. Овсянников,

аспирант

Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б. Н. Ельцина,

г. Екатеринбург

В статье говорится об экологических проблемах, решаемых с помощью утилизации и рециклинга вышедшего из эксплуатации автомобиля. Выведен параметр «накопленного экологического вреда» как следствие отсутствия внимания конечному этапу жизненного цикла автомобиля. Рассмотрены факторы, снижающие угрозу «накопленного экологического вреда» от вышедших из эксплуатации транспортных средств. Предложен механизм создания экологической инфраструктуры для автотранспортной отрасли – системы комплексной утилизации и рециклинга автокомпонентов.

Ключевые слова: вышедшее из эксплуатации транспортное средство, накопленный экологический вред, рециклинг, утилизация.

THE PROBLEM OF ACCUMULATED ENVIRONMENTAL DAMAGE FROM DECOMMISSIONED VEHICLES

The article demonstrates environmental problems solved by recycling and disposal of a decommissioned car. The parameter of «accumulated environmental harm» is derived as a consequence of the lack of attention to the final stage of the life cycle of the car. The factors reducing the threat of «accumulated environmental harm» from decommissioned vehicles are considered. A mechanism for creating an ecological infrastructure for the automotive industry is proposed – a system of integrated recycling and disposal of automotive components.

Keywords: decommissioned vehicle, accumulated environmental damage, recycling, disposal.

Технология производства и эксплуатации автомобиля не может обойтись без риска для экологии, это аксиома. Аксиомой также является тот факт, что жизненный цикл автомобиля, как, впрочем, и любого иного продукта, конечен, и по окончании его автомобиль должен быть подвергнут утилизации. Анализ трудов

по данной тематике [1–3] показал, что утилизация и рециклинг транспортных отходов позволяют решить следующие экологические проблемы:

- избавление от несанкционированных полигонов и отдельных брошенных на придомовых территориях транспортных средств;

- пополнение промышленных запасов сырья за счет рециклинга материалов разбора вышедшего из эксплуатации транспортного средства;

- увеличение запаса запчастей (узлов, агрегатов и деталей) для автомобилей в результате их восстановления с тестированием на пригодность и назначением гарантийного срока, что позволяет снизить объемы их производства.

Авторециклинг на уровне политики государства нацелен на достижение ключевых целей устойчивого развития: экологической безопасности как составляющей качества жизни населения и повышения эффективности экономики.

По данным Федеральной службы государственной статистики за 2021 г., в России насчитывалось 22,08 млн легковых автомобилей в возрасте свыше 10 лет, что составляет более 40 % от общего их числа. Парк грузовых автомобилей, согласно тому же источнику, к 2021 г. имел 3,81 млн единиц грузовиков, произведенных до 2011 г. Общественный транспорт в общей доле имеет около 37 % изношенного парка, по данным Росстата на 2021 г.

В РФ автотранспорт часто эксплуатируется за пределами разумных сроков, и нет законодательно закрепленных обязательств для владельцев сдавать на утилизацию вышедшее из эксплуатации транспортное средство. В результате мы наблюдаем автохлам, брошенный во дворах и на парковках. Особая задача – как поступить с брошенной в районах Дальнего Севера техникой, которую ремонтировать трудно и дорого, транспортировать на большую землю невыгодно.

Таким образом, мы имеем дело с так называемым «накопленным вредом» окружающей среде. Накопленный вред – это урон природе, причиняемый человеком в результате деятельности, и полное или частичное невыполнение обязанностей по его устранению.

В настоящее время есть два фактора, которые, как ожидается, снизят «накопленный вред»:

1) введение в РФ «утилизационного сбора» на приобретаемые автотранспортные средства;

2) введение в практику хозяйственного оборота «контакта жизненного цикла» на поставку транспортных средств общественного транспорта в крупных городах РФ. Ожидается, что контакт жизненного цикла будет в будущем выполнен в полном объеме, включая и завершающий его этап, предполагающий выведение транспортного средства из эксплуатации и решение вопроса о его утилизации.

Есть еще один фактор сложности рассматриваемой проблемы. Согласно Федеральной целевой программе «Ликвидация накопленного экологического ущерба» на 2014–2025 гг., объектами накопленного вреда окружающей среде являются земельные и водные участки, на которых выявлен факт причинения ущерба природе. В основном на практике речь идет о территориях конкретных предприятий и о конкретных территориях хозяйственной деятельности: полигонах ликвидации загрязняющих химических веществ, районах нефте-, газо- и угледобычи. Говоря о транспортных средствах, территории загрязнения выделить сложно по следующим причинам:

1) в случае с автотранспортными средствами экологический ущерб от них формируется не только в момент вывода из эксплуатации, но и во время самой эксплуатации; и с определенного момента его возрастного или технического состояния транспортное средство начинает продуцировать экологический ущерб, возрастающий со временем в геометрической прогрессии. Это касается и загрязнения воздуха отработанными газами, и протечек масла, и повышенным пылевыведением от изношенных шин, и прочее;

2) нет четких условий прекращения эксплуатации транспортного средства ни по сроку службы, ни по техническому состоянию. Для легковых автомобилей, принадлежащих физическим лицам, прохождение технического осмотра с 2023 г. стало необязательным. Получение диагностической карты обязательно для грузовых автомобилей, автобусов и для легковых автомобилей, принадлежащих юридическим лицам и ИП, а также машин, используемых для коммерческих

целей. Для транспортных средств указанных категорий возрастом более 10 лет требуется ежегодный технический осмотр. Но на практике технический осмотр часто осуществляется следующим образом: одно транспортное средство проходит необходимый техосмотр, получает освидетельствование с положительным результатом, возвращается на территорию автовладельца, подвергается частичному разбору, в результате которого годные запчасти переставляются на следующее транспортное средство, и оно, в свою очередь, проходит технический осмотр, получая разрешение на эксплуатацию;

3) территория официальной регистрации (прикрепления) транспортного средства к конкретному предприятию может не совпадать с территорией его фактической эксплуатации.

Выход из создавшейся напряженной экологической ситуации заключается в создании экологической инфраструктуры – системы утилизации вышедших из эксплуатации транспортных средств в виде комплекса перерабатывающих центров, которые обеспечивают выполнение всех этапов технологического цикла авторециклинга (рис .1).

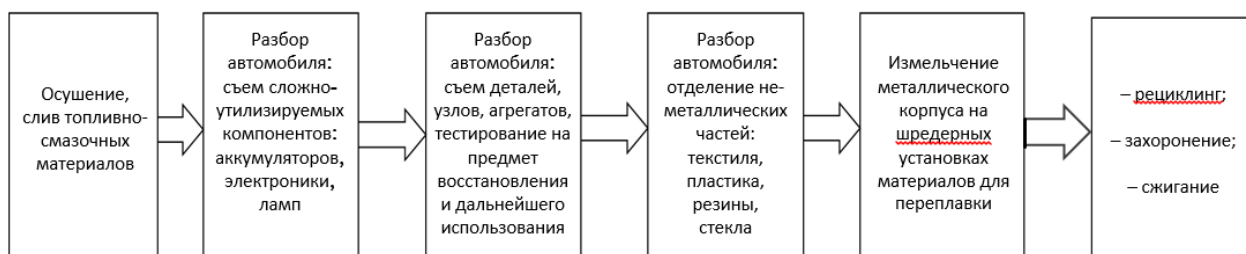


Рис. 1. Компоненты технологического цикла авторециклинга

Экологически ориентированное развитие состоит не только в создании системы утилизации вышедших из эксплуатации транспортных средств, но и в реализации упреждающих этапов, а именно: при проектировании новых транспортных средств и при модернизации транспортных средств соблюдать обязательство использования рециклируемых материалов и легкоразборных конструкций для обеспечения возможности рециклинга как таковой и удобства демонтажа конструкции автомобиля.

Список литературы

1. Дильманова Э. С. Рециклинг как один из способов экологизации автотранспортного комплекса. // Научное обозрение. 2014. № 1. С. 253–257.
2. Савон Д. Ю., Колотырин К. П., Сахно Э. С. Управление проектами авторециклинга на основе государственно-частного партнерства. Экономика промышленности // Russian Journal of Industrial Economics. 2021. № 14 (2). С. 203–213.
3. Трофименко Ю. В., Трофименко К. Ю. Региональный подход к решению проблемы утилизации транспортных средств в Российской Федерации // Изв. Самар. науч. центра Российской академии наук. 2014. Т. 16, № 1 (7). С. 1934–1938.