

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРЕШКОДИ ДЛЯ РЕАЛІЗАЦІЇ УГОДИ “EGD” В ЧАСТИНІ ТРАНСПОРТУ

Коршиков З.О., 21ГМ групи,

Ковальов О.О., к.т.н., ст.викл.

*Таврійський державний агротехнологічний університет імені
Дмитра Моторного, м. Запоріжжя, Україна.*

Постановка проблеми. Що таке “EGD”? EGD - European Green Deal (Європейська зелена угода). Ця аббревіатура являє собою економічну модель, яка має чіткі цілі, перспективну мету, ресурси та план її реалізації. В чому ж полягає ідея цього стратегічного проекту, для чого він потрібен і чи треба його впроваджувати? Дана стратегія має вплинути на глобальну екологію в країнах ЄС, а саме: скорочення викидів CO₂; досягнення кліматичної нейтральності економіки до 2050 р., та інших [1]. Я вибрав саме ці два пункти, так як, на мою думку, вони являються найголовнішими та найважливішими аспектами даної програми. Як вони планують досягати цих цілей? Первинними способами являються планування, моніторинг, оцінка та корегування. Саме ці методи являються надієвішими, тому що для подолання проблеми спочатку треба зрозуміти її природу, знайти корінь і виходячи з отриманих даних розробляти план протидії / подолання проблеми. Чому саме такий цикл та чому Україна в ньому зацікавлена? Однією з причин являється той факт, що Європа вже має досвід у переході економіки на «зелені рейки» і він являється успішним, на це вказує позиція країн Європи в рейтингу екологічної ефективності. Україна зацікавлена в цьому проекті, оскільки це являється прямим курсом до євроінтеграції а також післявоєнного відновлення країни.

Основні матеріали дослідження З базовими поняттями по “EGD” ви вже ознайомились, тож пропоную вам зануритись у профільне дослідження цієї теми. Я пропоную дослідити можливе майбутнє транспорту, тому що саме з цим стикається людина кожен день і, на мою думку, цю тему треба обговорювати в першу чергу. Електромобілі вже не являються фантастичним майбутнім і широко застосовуються на просторах як Європейських країн, так і США. Для прикладу – у Норвегії електрокари становлять третину від всього автомобільного ринку.

Попит на електромобілі лише зростає, за прогнозами компанії J.P. Morgan до 2030 року лише 41% світового авторинку залишиться з ДВЗ. Також впроваджують і гібридні авто, але вони не уникають викидів в атмосферу, а лише зменшують [2]. Тенденцію з переходу на еко транспорт Україна не оминула, про це свідчить статистика за

серпень 2020 року, тоді було зареєстровано близько 16000 електромобілів. Великої проблеми з переходом на електроавтомобілі в українців немає, але неприємністю може бути ціна на таке авто. Звісно з салону та нова модель коштуватиме десятки тисяч доларів США, але потриману автівку можна придбати набагато дешевше. Інше питання – вподобання нашого покоління. Більшість молодих людей купують авто с ДВЗ, тому що воно коштує дешевше (особливо якщо вони купують його в Америці), а також вони люблять хизуватись автівками, в особливості це старі представники німецьких авто фірм [3,4]. Найбільше вони люблять коли авто являється дуже гучним, електричні авто ж навпаки, дуже тихі. Цей фактор не являється глобальною проблемою, але має місце тут бути. Рішення просте, почекати поки люди усвідомлять те, що електрокари – майбутнє автопрому. На разі була розглянута тема, яка більше відноситься до повсякденності а ніж до наукового стилю, отже, пропоную перейти до громадського транспорту.

Українська влада обіцяє до 2030 року збільшити частку електричного громадського транспорту. Цим вони планують зайнятися в рамках національної транспортної стратегії і створити певну інфраструктуру для цього – про це заявив міністр інфраструктури Владислав Криклій. Хоча в самому офіційному документі вказано те, що до 2030 року планується перевести на електрорейки у внутрішньому сполученні до 75% [4,5]. На даний момент зазначається, що перехід на електричний транспорт виконати досить важко, тому що в Україні не вистачає необхідної кількості інфраструктури для підтримання сталого функціонування електробусів, а її побудова потребує значних інвестицій [6]. Міжнародні кредитори надають фінансову допомогу Україні, так, наприклад, з 2017 року діє проєкт Європейського інвестиційного банку “Міський громадський транспорт України”, участь в якому приймають 11 міст України. Також готується друга частина цього проєкту, яка має однойменну назву, але в кінці стоїть римська цифра 2. Вважається що саме з другої частини почнеться реальна поява електробусів в Україні, а обумовлено це тим, що на виділені гроші буде дозволено купувати транспорт з нульовим викидом. Але не все так просто. Не всі міста будуть закуповувати саме електротранспорт, причиною являється заборона центральній владі втручатися у справи міст. Про це свідчить той факт, що Київ замість електробусів придбав 200 дизельних автобусів виробництва МАЗ і обґрунтував це недостатнім розвитком інфраструктури для електротранспорту, паралельно вказавши на те, що транспорт, який їздить по київських вулицях, розвалюється.

Висновки. Пропоную підбити підсумки. “EGD” – надзвичайно важливий напрям в економіці сучасного світу. Я сподіваюсь, що цю ідею будуть розвивати постійно інвестуючи в неї гроші та залучаючи

для її реалізації якомога більше ресурсів. На мою думку, даний напрям був впроваджений через те, що люди з кожним роком все більше і більше витрачають природних ресурсів, вбиваючи планету та виснажуючи її. Нажаль, монополістів не дуже цікавлять екологічні проблеми. Навіть «зелена справа» буде їх цікавити через можливість додатково заробити грошей, а не через те, що вони хочуть піклуватися про довкілля. Якби це було так, то замість винаходів, що вбивають, були б винаходи які подовжують тривалість життя, або роблять його безпечнішим. Але, в нашій природі лідера являється найсильнішим, а в політичному плані – ті, в кого більше зброї та кращий ВПК. Людям більше подобається бути мавпами з дуже технічно розвиненими палицями, а ніж людьми з високими інтелектуальним розвитком та безпечним, довгим й здоровим життям.

Список використаних джерел

1. Вступ до фаху: Конспект лекцій для здобувачів ступеня вищої освіти «Бакалавр» зі спеціальності 133 «Галузеве машинобудування» Ковальов О.О., Самойчук К.О., Олексієнко В.О., Паляничка Н.О., Петриченко С.В., Верхованцева В.О., Колодій О.С.: ТДАТУ. Мелітополь, 2021. 180 с.

2. Ковальов О.О, Самойчук К.О., Необхідні умови забезпечення конкурентоздатності України на світових ринках продуктів харчування. Матеріали шостої міжнародної науково-практичної конференції «Інтеграційні та інноваційні напрями розвитку харчової індустрії» (3-4 листопада 2022 р). — вид. ФОП Гордієнко Є.І., Черкаси, 2022 с. 143-146

3. Інноваційні технології та обладнання галузі. Переробка продукції тваринництва: посібник-практикум / К. О. Самойчук, С. В. Кюрчев, Н. О. Паляничка, В. О. Верхованцева, С. В. Петриченко, О. О. Ковальов: ТДАТУ. Мелітополь: видавничо-поліграфічний центр «Forward press», 2020. 250с.

4. Основи розрахунку та конструювання обладнання переробних і харчових виробництв: підручник / ТДАТУ: К. О. Самойчук, В. С. Бойко, В. О. Олексієнко та ін. Мелітополь: ММД, 2020. 428с.

5. K. Samoichuk, A. Kovalyov, V. Oleksiienko, N. Palianychka, D. Dmytrevskiyi, V. Chervonyi, D. Horielkov, I. Zolotukhina, A. Slashcheva. Elaboration of the research method for milk dispersion in the jet slot type homogenizer. EUREKA: Life Sciences. 2020. 5. 51–59 pp.

6. Ковальов О.О., Самойчук К.О., Фучаджи Н.О., Гулевський В.Б. Формування навичок науковця при викладанні дисципліни «Методологія та організація наукових досліджень з основами інтелектуальної власності» Удосконалення освітньо-виховного процесу в закладі вищої освіти: зб. Наук.-метод. Праць ТДАТУ. Мелітополь, 2023, 112-119.