

Будет ли в Тольятти кладбище автомобилей?

Автомобиль, каким бы надежным и долговечным он ни казался при покупке, увы, тоже имеет свой жизненный срок, отпущенный ему производителем, после которого он получает статус "отслужившего".

И если во всем мире система утилизации отслуживших "железных коней" уже отработана, то у нас, в России весь процесс утилизации зачастую сводится к собственноручному разбору автомобиля с попутным извлечением еще пригодных компонентов для последующей продажи и выбрасыванию старого кузова, куда придется - за гараж, в лес или овраг. Городской пейзаж "оживляют" не только старые кузова, но и шины, масляные фильтры, покрышки и прочие составные бывшего четырехколесного друга. Поскольку наш город имеет статус автомобильного, то для Тольятти эта проблема особенно актуальна.

В "некондицию" автомобиль может превратиться и гораздо раньше, до окончания срока эксплуатации, в результате аварии, например. И тут уже бьет тревогу автомобильная служба спасения, на стоянке которой таких авто скопилось уже более пятидесяти. Некоторые машины, а вернее, то, что от них осталось, стоят с 98 года, а владельцы на уведомления с просьбой оплатить услуги и забрать машину просто не откликаются. Работники службы сетуют на то, что сами они отправить на утилизацию эти автомобили не могут: не имеют права, с законодательной точки зрения. Вот и копится годами этот металлолом, который вполне мог бы пойти на вторичную переработку.

Почувствуем у Америки и Европы.

За последние десять лет в большинстве промышленно развитых стран мира были организованы системы сбора и вторичной переработки изношенных автомобильных деталей и отслуживших автомобилей. Опыт стран Западной Европы показывает, что при организации такой системы удастся вторично переработать в среднем около 75 процентов массы автомобиля, для новых же моделей этот уровень выше.

Еще два-три года назад каждая страна имела свою схему, свои механизмы решения данной проблемы. Но в 2000 году Европейским парламентом и Советом Европейского Союза была принята директива "Транспортные средства, вышедшие из эксплуатации", которая формирует единый подход для всех стран - участников ЕЭС, и вся Западная Европа работает сейчас в одном ключе. Основным моментом этой директивы является то, что приемка отслужившего автомобиля от его владельца осуществляется бесплатно. И, как правило, все финансовые механизмы возложены на автопроизводителей и импортеров. Очевидно, что и ВАЗу, как крупнейшему отечественному производителю легковых авто, импортирующему свою продукцию в страны ЕЭС, не миновать этих нормативов.

За комментариями мы обратились к главному специалисту АО "АВТОВАЗ" по экологически безопасной утилизации отслуживших автомобилей, руководителю лаборатории рисайклинга НТЦ Роману Петрову:

- В разных странах были сформированы и опробованы различные механизмы распределения ответственности между производителями автомобилей, поставщиками комплектующих изделий, владельцами старых автомобилей, предприятиями по утилизации и государственными органами управления и контроля. Но согласно принятой директиве, в Европе выбрана окончательная концепция на бесплатный прием отслуживших автомобилей. Что же касается Америки и Японии, то там нормативных документов нет, однако сама культура взаимоотношений между производителем и владельцем автомобиля привела к созданию такой системы: человек вызывает специальную бригаду, которая забирает ненужный автомобиль, а иногда даже оплачивает какую-то стоимость. Ведь случается, что автомобилю пять-шесть лет и он еще годен к эксплуатации. В США очень много фирм, занимающихся реализацией запчастей, которые снимаются с отслуживших автомобилей. После того как демонтируются запчасти, представляющие коммерческий интерес, автомобиль поступает на специальные шредерные установки. Там происходит разбор автомобиля на очень мелкие составные части, чтобы удобнее было его сортировать по материалам: черный металл, цветной металл, пластмасса - все отдельно, и для каждой категории существует своя система дальнейшей переработки.

Еще до выхода в свет директивы ЕЭС на ВАЗ поступали запросы из Германии, Франции и ряда других стран с просьбой принять меры по организации системы утилизации, поэтому работа началась еще тогда и ведется сейчас наиболее интенсивно.

Налог на утилизацию - утопия или завтрашний день?

Вернемся к ситуации в Тольятти. В настоящее время парк легковых автомобилей составляет около 200 000 штук и продолжает неуклонно расти. Если учесть, что от 6 до 10 процентов парка автомобилей ежегодно завершают свою эксплуатацию, можно представить себе, сколько еще "железок" в недалеком будущем будут валяться по городу без пользы, отравляя и без того загрязненную окружающую среду, если не предпринимать срочных мер. А на всякие срочные меры требуются не только энтузиазм и разработанные программы, но и финансы, найти которые всегда бывает нелегко. Мировой опыт развития систем утилизации отслуживших автомобилей показывает, что путей решения денежных вопросов может быть несколько. Один из них - разовая оплата за утилизацию, производимая владельцем при сдаче автомобиля. Такой механизм пытаются применять в Москве, где ежегодная потребность в утилизации автомобилей составляет более 130 тысяч, и сумма за "вторую жизнь" для бывшей "рабочей лошадки" колеблется в пределах ста долларов. Идея, конечно, хорошая, только с точки зрения контроля трудновыполнимая - нашему человеку легче выкинуть машину в ближайший овраг, чем везти на специальное предприятие, да еще и деньги из своего кармана платить. Другой вариант - разовая оплата за дальнейшую утилизацию, производимая владельцем при покупке нового автомобиля, как это делалось, например, в Голландии. Наиболее же перспективным и целесообразным, по словам Романа Петрова, являлся бы механизм ежегодной оплаты владельцем специального налога на утилизацию, контролируемого при прохождении техосмотра в ГИБДД, и бесплатного приема старых автомобилей. При сдаче же транспортного средства на утилизацию владелец получал бы специальное свидетельство о сдаче отслужившего автомобиля, необходимое для прекращения уплаты налога. Хотя наши автомобилисты, и без того задавленные различными налогами, вряд ли с радостью воспримут такое новшество. В этом плане опыт Европы, когда автомобиль сдается бесплатно, кажется более привлекательным. Возможен и другой механизм, когда, как и предписано директивой для стран - участников ЕЭС, обязанность по финансированию утилизации возлагается на производителей, которые косвенно включают затраты на утилизацию в цену продаваемой продукции. Что касается импортируемых ВАЗом автомобилей в страны ЕЭС, то здесь он обязан подчиниться директиве и решать проблему утилизации за свой счет, но на внутреннем рынке, поскольку Россия в ЕЭС не входит, существует право выбора из тех механизмов, о которых говорилось выше.

Промышленный альянс - ключ к решению проблемы

Итогом прошедшего в феврале совещания у мэра стало создание творческой группы, которую возглавил начальник комитета экологии мэрии Леонид Перешивайлов. До 15 апреля группа должна представить на рассмотрение мэру концепцию первого этапа создания системы утилизации - по изношенным автомобильным кузовам, следующий этап предусматривает разработку решения задач, связанных с утилизацией изношенных автомобильных компонентов в срок до 1 июня 2001 года.

Рассказывает Роман Петров, главный специалист АО "АВТОВАЗ" по экологически безопасной утилизации отслуживших автомобилей, руководитель лаборатории рисайклинга:

- Важными моментами в организации системы утилизации старых автомобилей в Тольятти и Самарской области является решение вопросов по формированию инфраструктуры сбора, транспортировки и вторичной переработки изношенных деталей и отслуживших автомобилей, а также вопросов по формированию нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность участников данной системы и владельцев автомобилей. На начальной стадии реализации такой системы возможно создание в Тольятти одного центра приемки и демонтажа для 5-6 тысяч старых автомобилей в год.

Сейчас, в рамках работы творческой группы мы оцениваем инфраструктуру существующих предприятий. Некоторые из них мы оцениваем как наиболее перспективные: это тольяттинский завод по переработке бытовых отходов, производство по переработке промышленных отходов АО "АВТОВАЗ", институт "ВолгаПромэкология", предприятие "Вторчермет" - эти организации уже сейчас оснащены хорошей техникой. В дальнейшем развитие такой системы в Самарской области может привести к открытию еще нескольких центров приемки и демонтажа отслуживших автомобилей и изношенных деталей.

К сожалению, нужно констатировать тот факт, что пока, в целом утилизация автомобилей не является экономически выгодной. Это видно на простом конкретном примере: предприятие "Вторчермет", принимающее металлолом и оснащенное прессами, платит примерно 400 рублей за тонну металла, что

получается около 120-130 рублей за кузов - сумма, в которую трудно уложиться по затратам на организацию сбора кузовов по городу и транспортировки их на "Вторчермет". К тому же не существует точных данных по городу, где и сколько отслуживших автомобилей и изношенных компонентов разбросано по городу и в его окрестностях. К решению проблемы готова подключиться и уже упомянутая автомобильная служба спасения - имеются в наличии и техника, и специалисты, готовые организовать сбор кузовов по городу и транспортировку на перерабатывающие предприятия. Но опять же все упирается в деньги, которых пока нет.

Хотя трудностей действительно много, радует, однако, факт, что за решение проблемы утилизации взялись всерьез и основательно, с привлечением специалистов и разработкой комплексной программы. Остается надеяться, что город в ближайшем будущем очистится от железного хлама, и система утилизации, которая пока находится в зачаточном состоянии, будет функционировать на цивилизованном уровне.

Автор: Артур Скальский © <http://news.battery.ru/> АВТО-МОТО, РОССИЯ 👁 1649 13.04.2001, 15:25 📌 137

URL: <https://babr24.com/?ADE=61721> Bytes: 9796 / 9796 [Версия для печати](#)

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)