

Деревянко Б.В. Застосування сучасних технологій у промисловості і транспорті України як елемент інтеграції до європейського економічного простору. «Актуальні проблеми трудового, земельного та екологічного права в умовах євроінтеграції»: матеріали круглого столу 07 жовтня 2020 року. Ірпінь: Університет державної фіскальної служби України, 2020. С. 35–38.

Деревянко Б.В.

доктор юридичних наук, професор

Застосування сучасних технологій у промисловості і транспорті України як елемент інтеграції до європейського економічного простору

Українська економіка намагається не відставати від запровадження світових провідних технологій. Проте ці намагання зазвичай виявляються недостатніми. Через це продукція українських підприємств залишається конкурентоздатною на європейських ринках у більшій мірі через невеликі витрати на оплату праці в її собівартості. Європейські виробники завдяки застосуванню революційних технологій споживають менше електричної та теплової енергії, меншу кількість сировини та менше витрачають людської праці на виготовлення одиниці продукції. І чи не найголовнішим є завдання меншої шкоди навколишньому природному середовищу та здоров'ю людини під час здійснення виробничої діяльності більшістю європейських підприємств.

В Україні на початку 2000-х років велася мова і було розроблено та запроваджено акти законодавства, спрямовані на максимально можливе переведення транспорту та промисловості з використання класичного бензину на використання біопалива. Так, 14 січня 2000 року було ухвалено Закон України «Про альтернативні види рідкого та газового палива» [1], а 20 лютого 2003 року Закон України «Про альтернативні джерела енергії» [2]. Тоді ж значну частину посівних площ було відведено під посіви ріпаку. Але, в той час коли в Україні почали вирощувати ріпак та лише планували запровадити реалізацію економічних програм з переведення певної частки транспорту і промисловості на біопаливо, економічно розвинені європейські держави уже заявили про неефективність (тобто відносно велику собівартість та значний негативний екологічний ефект) використання біоетанолу у транспорті та виробництві. 10-15 років тому з'явилася альтернатива біопаливу – електродвигуни у комплексі із генеруючими

Деревянко Б.В. Застосування сучасних технологій у промисловості і транспорті України як елемент інтеграції до європейського економічного простору. *«Актуальні проблеми трудового, земельного та екологічного права в умовах євроінтеграції»: матеріали круглого столу 07 жовтня 2020 року*. Ірпінь: Університет державної фіскальної служби України, 2020. С. 35–38.

установками з вироблення електроенергії з енергії сонячного випромінювання, вітру та ін. Можна навести цитату із нашої наукової роботи за 2009 рік: «...сьогодні слід переходити до стратегічного прогнозування. В іншому випадку може виникнути ситуація, коли ФРН, Японія, США, Велика Британія та інші країни ще у 2012 році повністю відмовляться від використання біопалива і перейдуть до активної реалізації програм виробництва електричної, теплової та іншої енергії з альтернативних нетрадиційних джерел, а Україна до 2018-2020 років буде продовжувати реалізацію програми переведення виробництва і транспорту на біопаливо...» [3, с. 69]. На жаль, мабуть так і сталося. У нас програма із виготовлення біоетанолу та переведення на його використання транспорту і промисловості померла, так і не народившись, а в економічно розвинених державах масово будуються електростанції з вітро-генераторами та сонячними панелями, значна частина транспорту вже є «зеленою», тобто працює на акумуляторних двигунах.

Україна сьогодні намагається розвивати «зелену» енергетику, проте робить це недостатньо вміло. Так, держава в особі органу законодавчої влади (Верховної Ради України), органів виконавчої влади (КМУ, НКРЕКП) загалом хаотично й безсистемно регулює діяльність у сфері «зеленої» енергетики, допускаючи порушення прав окремих груп виробників енергії [4, с. 66]. Україна пізно включилася у змагання за інвестиції у «зелену енергетику», а тому роль пільг для інвесторів із початку становлення законодавства про альтернативну енергетику й до сьогодні виконують високі «зелені» тарифи, що й нині є найвищими серед усіх європейських держав. Таким чином, склалася ситуація, за якої питома вага «зеленої» енергетики в Україні є відносно невеликою, а «зелені» тарифи є найвищими в Європі [4, с. 64]. На підтримку держави слід зазначити, що «зелені» тарифи в Україні поступово знижуються, наближаючись до середньоєвропейських та викликаючи невдоволення у потенційних інвесторів у «зелену» енергетику. На нашу думку, так і повинно бути. Генерація «зеленої» енергії має здійснюватися не для отримання грошей від держави за високим

Деревянко Б.В. Застосування сучасних технологій у промисловості і транспорті України як елемент інтеграції до європейського економічного простору. *«Актуальні проблеми трудового, земельного та екологічного права в умовах євроінтеграції»: матеріали круглого столу 07 жовтня 2020 року*. Ірпінь: Університет державної фіскальної служби України, 2020. С. 35–38.

«зеленим» тарифом, а для власного використання цієї енергії у виробництві та зниженні собівартості продукції.

Іншими словами, сьогоднішня ситуація аналогічна тій, що була 10-15 років тому. Україна намагається розвивати «зелену» енергетику та стимулює громадян і суб'єкти господарювання до купівлі електромобілів. А розвинені європейські, американські та азійські держави, рівно як і Австралія з Новою Зеландією поступово переводять свій автомобільний і навіть залізничний транспорт на водневі двигуни внутрішнього згорання. Прочитуємо інформацію, наведену Б.Г. Розовським про те, що іще у 2008 році японська компанія Genepax презентувала свій «водняний автомобіль», водяну енергетичну систему якого було запатентовано за номером 2006244714. Її автомобілі вже їздять в окремих містах світу, зокрема у Токіо. Проте уже в 2009 році компанія несподівано збанкрутувала [5, с. 61-64]. Очевидно, що цьому сприяли дії світового вуглеводневого лобі. Але прогрес не зупинити. І вже сьогодні водневі двигуни починають активно застосовувати в Австрії, ФРН, Франції, Нідерландах, Бельгії, Великій Британії та інших державах. У ФРН з вересня 2018 року працюють два єдиних у світі водневих потяги Coradia iLint, що на липень 2019 року успішно відпрацювали перші 100 тисяч кілометрів і продовжують перевозити пасажирів між містами Бремергафен, Куксгафен, Букстегуде і Бремерферде. До кінця 2021 року у федеральній землі Нижня Саксонія збираються повністю відмовитися від дизельних локомотивів, замінивши їх на 14 потягів, що виробляють електроенергію завдяки хімічній реакції між воднем і киснем. На 1 січня 2019 року у ФРН було зареєстровано 392 автомобілі, що працюють на водні [6]. На основі цієї інформації нами було зроблено висновок про появу відносно нових видів господарської діяльності, оскільки тут є значна схожість із уже наявними, та у зв'язку із запровадженням діяльності із виробництва енергії з нових джерел і використання основних засобів, що на цій енергії працюють, про необхідність доповнення українського господарського законодавства різних рівнів [7, с. 81].

Виходячи із викладеного, українська економіка має шанс наздогнати економіки розвинених європейських та інших держав лише через масштабне

Дерев'янюк Б.В. Застосування сучасних технологій у промисловості і транспорті України як елемент інтеграції до європейського економічного простору. *«Актуальні проблеми трудового, земельного та екологічного права в умовах євроінтеграції»*: матеріали круглого столу 07 жовтня 2020 року. Ірпінь: Університет державної фіскальної служби України, 2020. С. 35–38.

переведення промисловості на генерацію та використання у виробничому процесі енергії, отриманої з альтернативних джерел, а транспорту – на роботу на водневих двигунах внутрішнього згорання. В іншому випадку інтегруватися в європейський економічний простір, заїхавши на автомобілі середини ХХ століття із небезпечним для європейської екології та вкрай неекономним вуглеводневим двигуном внутрішнього згорання, буде навіть фізично неможливо. Забезпечення прориву в українській промисловості і транспорті має бути здійснене на основі підґрунтя у вигляді спеціального господарського законодавства.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Про альтернативні види рідкого та газового палива: Закон України від 14 січня 2000 року № 1391-XIV. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 12. Ст. 94.
2. Про альтернативні джерела енергії: Закон України від 20 лютого 2003 року № 555-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 24. Ст. 155.
3. Дерев'янюк Б.В. Щодо структури програми використання енергії з альтернативних джерел. *Город, регион, государство: экономико-правовые проблемы*: Сб. науч. тр. / НАН Украины. Ин-т экономико-правовых исследований. Донецк: Изд-во «Вебер» (Донецкое отделение). 2009. С. 68–74.
4. Дерев'янюк Б.В. Тенденції розвитку законодавства України про «зелені» тарифи на електричну енергію. *Правовий часопис Донбасу*. 2020. № 2 (71). С. 62–71.
5. Розовский Б.Г. Рынок в ожидании эпохи социализма оцифрованной экономики: монография. Северодонецк, 2019. 210 с.
6. Гурков А., Голубов О. (26.08.2019). Водень замість нафти, газу і вугілля – новий тренд в Європі. DW: сайт. URL: <https://p.dw.com/p/3OOSY>
7. Дерев'янюк Б.В. Нові види господарської діяльності як резерв розширення предмета регулювання господарським законодавством. *Правове забезпечення соціально-економічного розвитку: стан та перспективи*: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції, присвяченої 35-річчю кафедри господарського права Донецького національного університету імені Василя Стуса (м. Вінниця, 11–12 жовтня 2019 р.). Наук. ред. А.Г. Бобкова, А.М. Захарченко. Вінниця: Донецький національний університет імені Василя Стуса, 2019. С. 80–81.