

ДЕКАРБОНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

О. А. Юсупова¹⁾, Е.А. Кошелева²⁾

¹⁾ кандидат экономических наук, доцент, Российский университет транспорта, г. Москва, Россия, qwerty6020@mail.ru

²⁾ студент, Российский университет транспорта, г. Москва, Россия, qwerty6020@mail.ru

В современном мире выросло число выбросов парниковых газов и оксида углерода, в особенности, в транспортной отрасли. В связи с этим была разработана политика «углеродной нейтральности», которая позволяет снизить выбросы в атмосферу и повысить экономическую безопасность. Однако есть некоторые барьеры, которые не позволяют прийти к поставленной цели. Необходимо понять: что это за барьеры и как их можно нейтрализовать.

Ключевые слова: декарбонизация, транспорт, риски декарбонизации, углеродная нейтральность.

DECARBONIZATION OF TRANSPORT AS A COMPONENT OF ECONOMIC SECURITY

О. А. Yusupova¹⁾, E. A. Kosheleva²⁾

¹⁾ PhD in economics, associate professor, Russian University of Transport, Moscow, Russia, science@miit-ief.ru

²⁾ student, Russian University of Transport, Moscow, Russia, qwerty6020@mail.ru

Carbon emissions are increasing in the modern world, especially among commercial enterprises. In this regard, a policy of «carbon neutrality» has been adopted, which reduces emissions into the atmosphere. However, there are also risks that can lead to negative consequences for the heads of commercial organizations. It is necessary to study these risks and take measures to reduce them.

Keywords: decarbonization, commercial enterprise, risks of decarbonization, carbon neutrality.

В условиях глобализации мирового экономического пространства достижение экономической безопасности государства невозможно без учета ее экологической составляющей. Управление экологической безопасностью направлено на снижение выбросов различного типа в окружающую среду. На данный момент они относятся к числу глобальных проблем, поскольку состояние атмосферы и почвы ухудшается с каждым годом все больше. Поэтому в XXI-ом веке вопрос об экологической обстановке в мире стоит особенно остро.

Цель данной статьи проанализировать текущее состояние и определить дальнейшие направления развития процесса декарбонизации автомобильного транспорта.

Декарбонизация – это совокупность мероприятий, которые направлены на смену режима экономики в направлении снижения выбросов углерода в атмосферу. Иными словами, это переход от использования ископаемого топлива (нефть, уголь) к безуглеродным и возобновляемым источникам энергии.

Самым распространенным углеродным соединением, которое загрязняет атмосферу – оксид углерода (CO₂) (рис. 1).

Стоит отметить, что данное соединение попадает в атмосферу в основном из-за транспорта (63 %). Второй значимой причиной выступает промышленность, доля которой в объеме выбросов составляет – 21 %.

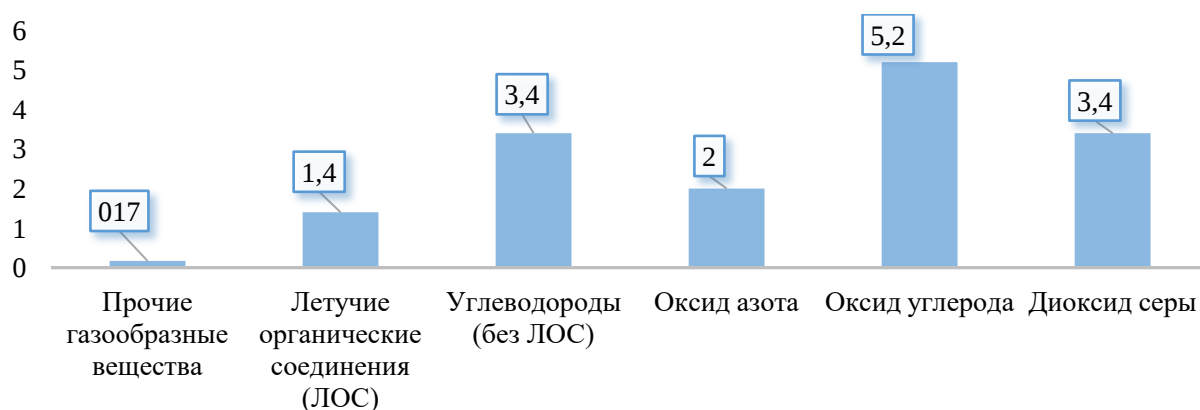


Рис. 1. Статистика выбросов газообразных веществ за 2022 год, млн тонн
Источник: [4].

Очевидно, что транспортная сеть – это «артерия» любой страны. Без транспорта города не будут иметь связь с регионами, а регионы не будут иметь связь друг с другом.

Также в последнее время наблюдается увеличение личного автотранспорта: численность населения возросла, при этом произошел рост продаж автомобилей из-за удешевления технологий. Это привело к тому, что с конца XX века парк личных автомобилей превысил 1 млрд единиц, а рост выбросов от транспорта вырос до 25 % в относительной величине. Если не будут приняты меры по сдерживанию выбросов оксида углерода и парниковых газов, то число опасных веществ в атмосфере возрастет в два раза к 2050 году.

На данный момент мировое сообщество уделяет особое внимание борьбе за снижение выбросов в атмосферу. Так, на заседании ООН в декабре 2015 года было принято Парижское соглашение, которое направлено на значительное сокращение выбросов парниковых газов с целью ограничения повышения глобальной температуры. Решение было поддержано 194 странами, в том числе Россией.

Стоит отметить, что преобразование экономики в сторону снижения углеродного следа влечет за собой и трансформацию транспортной системы. Однако лишь морские и авиационные перевозки регулируются на уровне международных организаций (ИМО, ИКАО соответственно). В свою очередь, автомобильные и железнодорожные перевозки регулируются на локальном, региональном или национальном уровне.

Стоит отметить, что автомобильный транспорт является важной составляющей транспортной системы России. Он позволяет обеспечить удовлетворение транспортных потребностей населения и экономики, создавая необходимые коммуникационные условия для обеспечения ее территориальной связности.

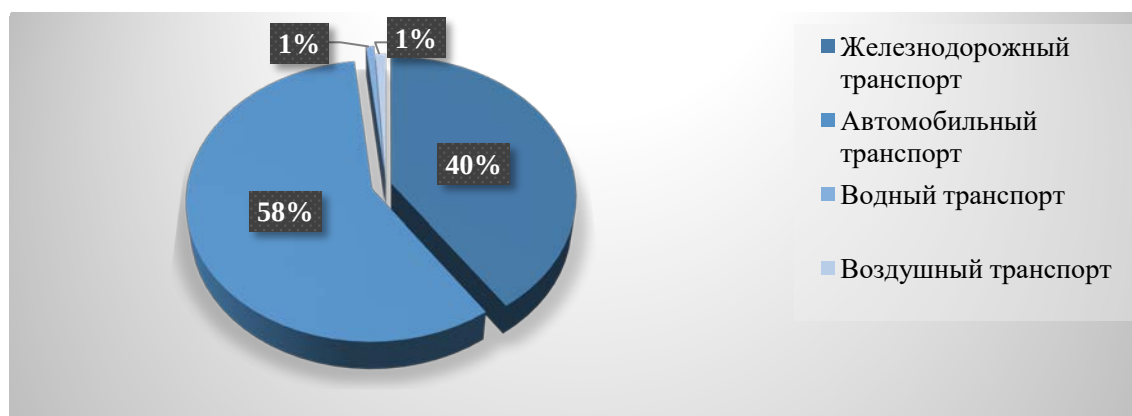


Рис. 2. Доля сегмента каждого вида транспортной отрасли в пассажирских перевозках за 2023 год, в %

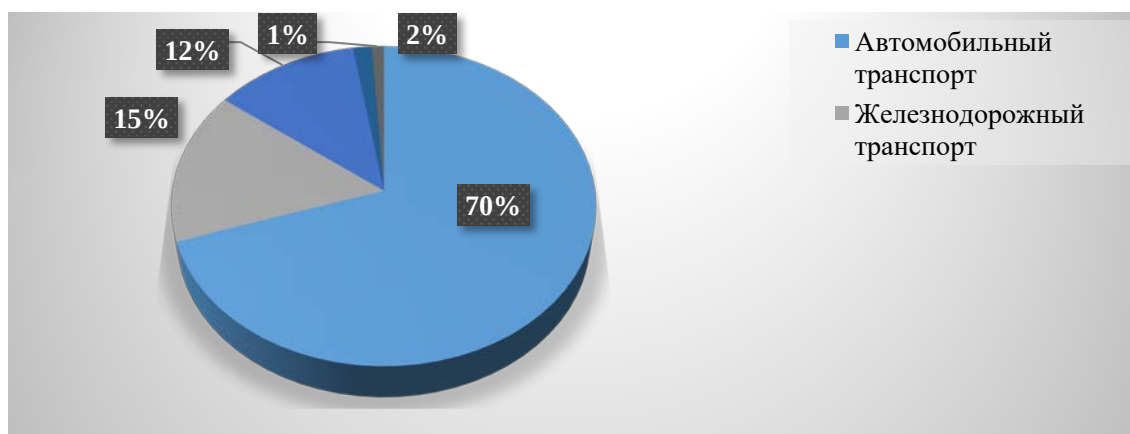


Рис. 3. Доля сегмента каждого вида транспортной отрасли в грузовых перевозках за 2023 год, в %

На рис. 2 показана доля каждого сегмента транспортной отрасли в пассажирских перевозках, а на рис. 3 – в грузовых перевозках.

Как можно заметить, автомобильный транспорт преобладает в обоих видах перевозках. А это значит, что в транспортной отрасли России наибольшее количество выбросов оксида углерода и парниковых газов именно от автотранспорта.

Для того, чтобы политика декарбонизации затронула автомобильный сегмент транспортного рынка, необходимы прежде всего политические решения. Однако, здесь появляется риск того, что смена привычных моделей потребления многими гражданами будет восприниматься как угроза ухудшения условий жизни.

Однако, наиболее перспективным вариантом к достижению углеродной нейтральности в сегменте автомобильных перевозок можно считать переход к использованию электромобилей и электробусов. На данный момент, электробусы широко применяются лишь в Москве. Недавно стало известно о том, что электробусы начали эксплуатировать в г. Ярославле. Однако для того, чтобы они стали использоваться повсеместно необходимо принять соответствующие меры государственного характера, так как имеющиеся в настоящее время документы в сфере транспорта по обновлению подвижного состава наземного пассажирского транспорта направлены лишь на большие города.

Как уже было сказано, внедрение электромобилей в повседневную жизнь граждан – трудный процесс, так как многие отнесутся к такому предложению скептически. Поэтому было бы целесообразно проработать механизмы увеличения доли электрических автомобилей в парках служебных автомобилей государственных структур. В частности, ввести обязательный критерий по доле электротранспорта в служебном автопарке федеральных министерств и ведомств.

Для этого необходимо разработать систему закупок автотранспортных средств для государственных и муниципальных нужд с учетом приоритета их энергоэффективности и экологичности.

Таким образом, требование о закупке служебных автомобилей на электротяге поможет достичь существенное сокращение выбросов парниковых газов от легкового транспорта.

Стоит отметить, что проработка вопроса о внедрении административных и экономических механизмов, стимулирующих использование более экологичного и энергоэффективного автотранспортного средства может оказать существенное влияние на декарбонизацию автомобильного транспорта и экономическую безопасность.

Библиографические ссылки

1. Официальная статистика сайта Росстат [Электронный ресурс] // РОССТАТ. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 14.02.2024).
2. *Ефимова О. В., Акимов А. В., Бабошин Е. Б. [и др.] ESG-повестка на транспорте в современных условиях: опыт России и Китая : Коллективная монография ; под редакцией О. В. Ефимовой, А. Н. Стеблянской. М. : "Прометей", 2023. 272 с.*
3. Организация объединённых наций: Парижское соглашение [Электронный ресурс]. URL: <https://www.un.org/ru/climatechange/paris-agreement> (дата обращения: 13.02.2024).
4. Официальная статистика Росприроднадзор [Электронный ресурс]. URL: <https://https.rpn.gov.ru/open-service/analytic-data/statistic-reports/air-protect/> (дата обращения: 13.02.2024).