

Литература:

1. *Цхададзе Н.В.* Микрофинансирование за рубежом: опыт решения социальных задач // *За рубежом* 2017. – №1. – С. 101-109.
2. *Уткин В.С., Юрьева А.А.* Анализ основных проблем российского рынка микрофинансирования // *Финансовый журнал*. – 2018. – №5. – С. 97-107.

DOI: 10.25728/iccss.2022.54.67.016

Фомичев А.Н.

Концепция энергетической псевдобезопасности как генезис мирового экономического кризиса

Аннотация: Текущее состояние как мировой экономической системы в целом, так и являющихся её неотъемлемыми элементами, национальных экономик отдельных государств и регионов Земного шара, как никогда остро ставит вопрос обеспечения энергетической безопасности как сферы промышленного и сельскохозяйственного производства, так и сферы бытового обеспечения потребностей населения.

Вышеизложенное обуславливает необходимость поиска, разработки и внедрения альтернативных источников энергоснабжения. Решением данного вопроса активно и занимаются ведущие умы мирового научного сообщества.

В рамках проведенного исследования автором сделана попытка подтвердить, либо опровергнуть положения о экономической целесообразности, экологичности и социальной значимости «зеленой энергетики». При этом ключевое внимание уделено, в первую очередь, проблематике энергообеспечения автомобильного транспорта, причем как в пассажирской, так и в грузовой сфере его функционирования.

Ключевые слова: энергетическая безопасность, «зеленая энергетика», система транспортных коммуникаций, автомобильный транспорт

Текущее состояние как мировой экономической системы в целом, так и являющихся её неотъемлемыми элементами, национальных экономик отдельных государств и регионов Земного шара, как никогда остро ставит вопрос обеспечения энергетической безопасности как сферы промышленного и сельскохозяйственного производства, так и сферы бытового обеспечения потребностей населения.

Вышеизложенное обуславливает необходимость поиска, разработки и внедрения альтернативных источников энергоснабжения. Решением данного вопроса активно и занимаются ведущие умы мирового научного сообщества. Попытаемся проанализировать, насколько успешно продвигаются фундаментальные и прикладные исследования в указанном направлении.

В современной, как научной, так и популярной литературе красной нитью проходит мысль о необходимости развития так называемой «зеленой энергетики». На первый взгляд предложенная концепция представляется вполне своевременной, перспективной и в полной мере отвечающей насущным требованиям мировой экономической системы. По мнению её авторов, максимально широкое проектирование и прикладное использование альтернативных источников энергии позволит улучшить экологическую обстановку, снизить издержки производителей на энергоносители, составляющие львиную долю в себестоимости продукции как промышленного, так и сельскохозяйственного сектора экономики. И, что, наверное, самое главное, применение рассматриваемой концепции должно снизить зависимость мировой экономики от невозобновляемых источников энергии.

В рамках проведенного исследования автором сделана попытка подтвердить, либо опровергнуть положения об экономической целесообразности, экологичности и социальной значимости «зеленой энергетики». Для этого целесообразно обратить внимание, в первую очередь, на проблематику энергообеспечения автомобильного транспорта, причем как в пассажирской, так и в грузовой сфере его функционирования.

На сегодняшний день не только довольно активно идет разработка автомобилей с электрическим двигателем, но и осуществляются многочисленные попытки максимально возможной

популяризации их практического применения. Причем речь идет не только, да и не столько, о широко нашумевшей и дорогостоящей программе «Tesla», но и о целом ряде более скромных проектов, реализуемых такими лидерами мирового автопрома, как «Chevrolet», «Nissan», «Audi», «BMW», «FISKER» и др., а также представителями отечественной автомобильной отрасли, как то концерн «АвтоВАЗ», инжиниринговая компания «ZETTA», автоконцерн «Монарх», концерн «Калашников».

В современной, как научной, так и популярной литературе красной нитью проходит мысль о необходимости развития так называемой «зеленой энергетики». На первый взгляд предложенная концепция представляется вполне своевременной, перспективной и в полной мере отвечающей насущным требованиям мировой экономической системы. По мнению её авторов, максимально широкое проектирование и прикладное использование альтернативных источников энергии позволит улучшить экологическую обстановку, снизить издержки производителей на энергоносители, составляющие львиную долю в себестоимости продукции как промышленного, так и сельскохозяйственного сектора экономики. И, что, наверное, самое главное, применение рассматриваемой концепции должно снизить зависимость мировой экономики от невозобновляемых источников энергии [1].

В рамках проведенного исследования автором сделана попытка подтвердить, либо опровергнуть положения об экономической целесообразности, экологичности и социальной значимости «зеленой энергетики». Для этого целесообразно обратить внимание, в первую очередь, на проблематику энергообеспечения автомобильного транспорта, причем как в пассажирской, так и в грузовой сфере его функционирования.

На сегодняшний день не только довольно активно идет разработка автомобилей с электрическим двигателем, но и осуществляются многочисленные попытки максимально возможной популяризации их практического применения. Причем речь идет не только, да и не столько, о широко нашумевшей и дорогостоящей программе «Tesla», но и о целом ряде более скромных проектов, реализуемых такими лидерами мирового автопрома, как «Chevrolet», «Nissan», «Audi», «BMW», «FISKER» и др., а также представителями отечественной автомобильной отрасли, как то концерн «АвтоВАЗ»,

инжиниринговая компания «ZETTA», автоконцерн «Монарх», концерн «Калашников» [2].

Примечательно и то, что совсем недавно на Восточном экономическом форуме о разработке собственного электрокара под отечественным брендом «Лада», а конкретно электрической Lada Largus, заявил глава одного из крупнейших отечественных автомобильных предприятий концерна АвтоВАЗ, Максим Соколов [3]. Как отметил господин Соколов, производство электрической Lada Largus может начаться в 2023 году, будет выпущена «небольшая серия».

На первый взгляд подобные разработки, при условии их широкого практического внедрения, во-первых, будут способствовать улучшению экологической обстановки, как в отдельных регионах Земного Шара, так и во всем мире, во-вторых, приведут к существенному снижению зависимости экономики от нефти и газа.

Но при всем при этом, по не вполне понятным причинам, электрокары, так и не смогли занять сколь-нибудь значимую долю мирового автомобильного рынка [4]. Постараемся разобраться в этом вопросе, сразу же отбросив конспирологические теории, типа мирового заговора нефте- и газодобывающих компаний.

Причины, ограничивающие распространение электромобилей на мировом авторынке, кроются в структуре источников необходимой им электроэнергии. Так, если мы обратимся к статистическим данным по энергетическому рынку Евросоюза, то увидим, что большая часть электроэнергии здесь вырабатывается за счет использования невозобновляемых энергоресурсов. Согласно данным Евростата, 26 % электроэнергии производится на атомных электростанциях, ровно столько же за счет использования угля, 17 % за счет сжигания природного газа и 2 % – на основе нефтепродуктов. В сумме получаем 71 % экологически «грязной» электроэнергетики [5].

При этом не трудно подсчитать, что на, так называемые экологически чистые и возобновляемые источники электроэнергии приходится всего 29 %, в числе которых 3 % солнечная энергия, 5 % энергия, получаемая за счет переработки биомассы, 0,2 % геотермальная энергия, 11 % водная и 10 % ветряная энергия.

В России преобладают электростанции на газовом топливе (около 50 %). Существенную часть составляют АЭС (порядка 16 %) и гидрогенерация (порядка 18 %). На долю угля приходится около 15 %. Доля произведенной электроэнергии из нефти и возобновляемых источников очень невелика [6].

Что же касается энергетического рынка США, то в основном электричество вырабатывается ТЭС (70 %, из которых 56 % дают угольные ТЭС), ГЭС (10 %) и АЭС (17 %). Таким образом, в энергобалансе страны преобладает выработка тепловой энергии. Наиболее крупными энергетическими объектами в США (по видам) являются: ГЭС «Гранд-Кули» (установленная мощность – 6 809 МВт), АЭС «Уинтерсберг» (3 942 МВт), ТЭС «Навахо» (2 250 МВт), ВЭС «Альта Винд Энерджи Центр» (1 020 МВт) [7].

Таким образом, становится очевидным, что большая часть электроэнергии в мировой экономике вырабатывается за счет использования невозобновляемых источников энергии. Причем низкая доля возобновляемых источников обусловлена вовсе не нежеланием властей или представителей бизнеса развивать зеленую энергетику, а, в первую очередь, техническими и климатически-природными естественными ограничениями, преодолеть которые в обозримой перспективе возможным не представляется.

В создавшихся условиях, интенсификация развития рынка электромобилей не только не решит имеющихся экономических и экологических проблем, но напротив существенно усугубит их. Ведь растущее число электрокаров приведет к значительному росту потребления объемов электроэнергии, компенсировать который придется за счет повышения доли использования невозобновляемых и неэкологичных источников.

Наряду с вышеизложенным следует отметить, что проблемы развития рынка электромобилей не ограничиваются энергетической сферой. Существенное значение имеют как юридические, так и социальные аспекты.

Так, например, и в нашей стране, и за рубежом, законодатель уделяет первоочередное внимание стимулированию продаж электрокаров, посредством предоставления широкого спектра налоговых и иных льгот их владельцам. В то же самое время, вопросы безопасности эксплуатации автомобилей данной категории остаются за пределами правового поля. Между тем, несмотря на все

плюсы использования электрокаров, имеются и существенные факторы риска. Так, общеизвестно, что электродвигатель, особенно в сравнении с двигателем внутреннего сгорания, работает практически бесшумно. Данный факт в значительной степени увеличивает риск наезда электромобилей на пешеходов. Указанная особенность требует не только соответствующих законодательных инициатив, но и вызывает необходимость развития культуры использования индивидуальным электротранспортом.

Таким образом, прежде, чем интенсифицировать темы развития рынка автомобилей с электрическими двигателями, целесообразно обеспечить создание жизненно необходимо для данной отрасли инфраструктуры, законодательной базы и этических норм.

На основании всего вышеизложенного и с учетом новейших достижений теории и практики дальнейшего развития энергетического сектора, как отдельно рассматриваемых национальных экономик независимых государств, так и мировой хозяйственной системы в целом, в целях повышения эффективности процессов электрификации автомобильного транспорта представляется целесообразной разработка и реализация следующих безотлагательных мероприятий.

1. Всемерно стимулировать развитие рынка возобновляемых источников энергии.

2. Решить вопрос создания широкой сети заряжающих станций и центром технического обслуживания электромобилей.

3. Разработать соответствующую национальную и международную законодательную базу, регламентирующую развитие «зелёной» энергетики, а также особенности эксплуатации и обслуживания электрокаров.

4. Принять превентивные меры по развитию культуры использования электрического автотранспорта физическими лицами.

Реализация на практике предложенных выше мероприятий позволит создать необходимые условия и предпосылки для развития рынка электромобилей, как в Российской Федерации, так и за ее пределами.

Литература:

1. *Фомичев А.Н.* Проблемные аспекты диагностики и

конструктивизации управленческих дисфункций в условиях глобальной цифровизации мировой экономики / Инновационные технологии в подготовке современных профессиональных кадров: опыт, проблемы: Сборник научных трудов, Челябинск, 31 января 2022 года. – Челябинск: Челябинский филиал РАНХиГС, 2022. – С. 134-138.

2. *Фомичев А.Н.* Оптимизация стратегического управления деятельностью организации // Экономические системы. – 2022. – Т. 15. – № 1. – С. 129-135. – DOI: 10.29030/2309-2076-2022-15-1-129-135.

3. *Костерева М.* Глава АвтоВАЗа считает, что в 2023 году компания сможет восстановить почти всю модельную линейку / Газета «Коммерсантъ». 06.09.2022. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5547631> (дата обращения 02.09.2022).

4. *Фомичев А.Н.* Управление коммуникативными дисфункциями в условиях глобализации информационных процессов // Проблемы теории и практики управления. – 2022. – № 1. – С. 51-61. – DOI: 10.46486/0234-4505-2022-01-51-61.

5. *Фомичев А.А.* Внедрение компьютерных технологий в систему управления таможенными органами / Компьютерные технологии в моделировании, управлении и экономике: Сборник материалов XIV студенческой всероссийской научно-практической конференции с международным участием, Орел, 17 марта 2022 года. / Под общей редакцией А.В. Полянина. – Орел: Среднерусский институт управления – филиал РАНХиГС, 2022. – С. 88-91.

6. *Карнов К.* Как устроен рынок электроэнергии в России / БКС Экспресс. 18 февраля 2019. – URL: <https://bcs-express.ru/novosti-i-analitika/kak-ustroen-rynok-elektroenergii-v-rossii> (дата обращения 02.09.2022).

7. *Фомичев А.А.* Адаптация системы обучения персонала организации к социально-экономическим условиям развития современной экономики / Инновационные технологии в подготовке современных профессиональных кадров: опыт, проблемы: Сборник научных трудов, Челябинск, 31 января 2022 года. – Челябинск: Челябинский филиал РАНХиГС, 2022. – С. 130-134.
