

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И ОРГАНИЗАЦИИ
ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА
СИБИРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ
ЭКОНОМИКИ И СОЦИОЛОГИИ

Сборник статей по материалам XXI Осенней конференции
молодых ученых в новосибирском Академгородке

Под редакцией
к.э.н. Ю.М. Слепенковой

Новосибирск
2025

Заключение. В работе рассмотрено влияние изменения статуса занятости на самооценку здоровья. Проверены две гипотезы: H1 — переход к безработице ухудшает здоровье; H2 — трудоустройство улучшает здоровье. Для оценки причинного эффекта использован метод SDID, что позволило исключить эффект (само)отбора в оцениваемых коэффициентах.

Результаты не подтвердили гипотезу H1, однако по гипотезе H2 выявлен положительный эффект занятости на здоровье в нескольких периодах. Полученные результаты подчёркивают важность политики, направленной на содействие занятости как фактора укрепления общественного здоровья.

ЛИТЕРАТУРА

Arkhangelsky D., Athey S., Hirshberg D. A., Imbens G. W., Wager S. Synthetic difference-in-differences // *American Economic Review*. 2021. – Vol. 111, No. 12. – pp. 4088–4118.

Gebel M., Voßmer J. The impact of employment transitions on health in Germany: A difference-in-differences propensity score matching approach // *Social Science & Medicine*. 2014. – Vol. 108. – pp. 128–136.

Junna L., Moustgaard H., Martikainen P. Health-related selection into employment among the unemployed // *BMC Public Health*. 2022. – Vol. 22. Article 657.

Kaneva M. The application of quasi-experimental approaches to the analysis of the relationship between employment and health // *Panoeconomicus*. 2024. – Vol. 00. No. 18. – pp. 1-27.

Kaneva M., Zafarjonova M. The impact of employment transition on self-reported health in Russia (2015–2022) // *Population and Economics*. 2025. (in print).

УДК: 338.1

JEL: Q52; Q53; Q58

Д.С. Зиязов

Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН
Новосибирск, Россия

Диспропорции экологизации индивидуального транспорта в регионах России¹

Аннотация. В работе представлен анализ преимуществ и недостатков внедрения экологически нейтрального транспорта в целях улучшения качества городского воздуха. Проанализированы возможности и направления развития для увеличения доли электромоторных и газомоторных автомобилей на разных территориях страны, с учетом региональных различий.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, загрязнение воздуха, регионы России, электромобили, газомоторные автомобили

D.S. Ziyazov

Institute of Economics and Industrial Engineering SB RAS
Novosibirsk, Russia

Disproportions in the Greening of Individual Transport in the Regions of Russia²

Abstract. This study conducts an analysis of the benefits and drawbacks associated with the implementation of environmentally neutral transportation modalities aimed at enhancing urban air

¹ Исследование выполнено в рамках государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (шифр научной темы FSRZ-2024-0003)

² The study was funded by the State Assignment of the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation (project no. FSRZ-2024-0003)

quality. The potential for increasing the proportion of electric and gas-powered vehicles across various regions of the nation is examined, with consideration of regional disparities.

Keywords: automobile transport, air pollution, regions of Russia, electric vehicles, gas-powered vehicles.

Атомобили с газовыми и электрическими двигателями традиционно считаются менее опасными для окружающей среды альтернативами транспортным средствам с бензиновыми или дизельными моторами (двигателями внутреннего сгорания – ДВС). Во многих странах мира популярность таких автомобилей среди населения увеличивается, а продвижение экологически нейтрального транспорта становится основой транспортной политики [Фасхиев, 2020; Ростовский, 2020; Ma et al., 2017].

Увеличение доли нейтральных автомобилей в структуре городских автопарков может представляется крайне желательным, однако данный процесс влияет на состояние окружающей среды амбивалентно: (1) положительные эффекты связаны с улучшением экологических характеристик автопарка и уменьшением выбросов на уровне эксплуатации автомобилей; (2) негативные эффекты в основном присущи электромобилям и проявляются в увеличении нагрузки на окружающую среду при производстве/утилизации их компонентов и увеличении выбросов при производстве электроэнергии [Xylia et al., 2019]. Дополнительно, в отличие от автомобилей с ДВС, повсеместное использование электромобилей на данном этапе технологического развития, сопряженно с рисками возгорания или преждевременной потери заряда батарей. Такие казусы могут случаться в связи с неправильной эксплуатацией, деформацией автомобиля или же спонтанно [Jao et al., 2024]. Данный негативный аспект становится особенно важным в климатических реалиях России: на сегодняшний момент задача оптимизации аккумуляторов и систем менеджмента электропотребления для холодного и изменчивого климата решена не полностью. Также эксплуатация электромобилей в холодном климате сопровождается повышенным энергопотреблением и ускоренным износом батарей. Тем не менее, увеличение доли альтернативных автомобилей является основным вектором экологизации транспорта в большинстве стран мира, и Россия не является исключением.

Увеличение доли экологически нейтрального транспорта в составе национального автопарка является одной из приоритетных задач стратегии транспортного развития России¹. На сегодняшний день, в рамках работы по данному направлению были реализованы следующие наиболее актуальные инструменты: (1) льготный лизинг газомоторных автомобилей и техники² (начиная с 2015 г.); (2) субсидии предпринимателям на строительство газозаправочных и зарядных³ станций (начиная с 2019 и 2022 гг., соответственно); (3) субсидии автовладельцам на конвертацию двигателя для сжигания газа⁴ (начиная с 2019 г.); (4) льготы по транспортному налогу в некоторых регионах страны⁵ (начиная с 2020 г.). Дополнительно, парки общественно транспорта в крупных городах страны регулярно пополняются экологи-

¹ Транспортная стратегия Российской Федерации. URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents?page=1> (дата обращения 15.05.22).

² Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://minenergo.gov.ru/system/download-pdf/8514/73220> (дата обращения 15.05.22).

³ Александр Чупров: Правительство выделило более 1,3 млрд рублей на создание электрозаправок // Автостат. 2022. 14 мар. URL: <https://www.autostat.ru/news/50958/> (дата обращения 15.05.22).

⁴ Субсидии на строительство АГНКС // АГНКС.ру. URL: <https://www.agnks.ru/subsidii/> (дата обращения 15.05.22).

⁵ В 6 регионах владельцы газомоторных автомобилей получают льготы по транспортному налогу // ТРАНС.РУ. 2019. 19 дек. URL: <https://trans.ru/news/v-6-regionah-vladeltsi-gazomotornih-avtomobilei-poluchat-lgoti-po-transportnomu-nalogu> (дата обращения 15.05.22).

чески нейтральными автобусами. Однако, несмотря на многочисленные законодательные инициативы доля нейтральных автомобилей в России остается крайне низкой (Рисунок 1)¹.

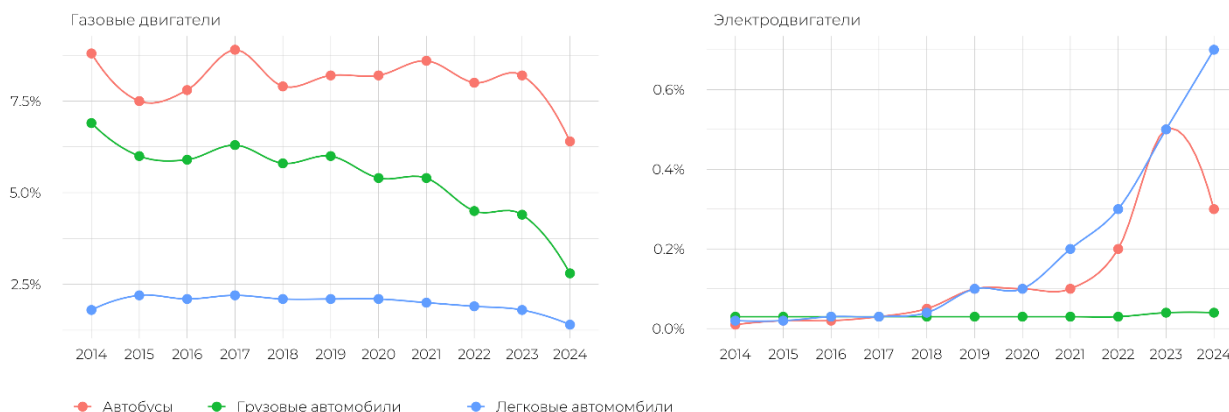


Рисунок 1 – Доля (%) экологически нейтральных автомобилей в структуре автопарка России, 2014–2024 гг.

Источник: составлено автором на основании данных ЕМИСС

Основным сдерживающим фактором развития экологически нейтрального транспорта является низкий уровень развитая инфраструктуры: количество газозаправочных станций в городах страны не увеличивается; количество зарядных станций в последние годы растет, но остается незначительным². В целях повышения привлекательности проектов газозаправочных и зарядных станций необходимым представляется создание системы льготного налогообложения таких бизнесов, по крайней мере на протяжении периода окупаемости. В свете ограниченных поставок импортного оборудования, развитие альтернативного автотранспорта в России представляется затруднительным. С другой стороны, укрепление экономических отношений с Китаем, может привести к стремительному росту рынка электромобилей в России: на сегодняшний день Китай является лидером в производстве бюджетных электрокаров [Синицин, 2021].

В данном исследовании проведен анализ диспропорций в развитии экологически нейтрального транспорта в регионах России (Рисунок 2), выявлены сильные и слабые стороны территорий для внедрения электроавтомобилей и газомоторного транспорта.

Основные выводы. Анализ динамики и территориальных различий в развитии электромобилей показал следующее: (1) наблюдается выраженная неравномерность качественных характеристик внедрения электромобилей (доля от совокупного автопарка, темп роста количества электромобилей) для разных территорий страны: в основном, более «преуспевающие» регионы находятся в азиатской части России, так повышенный уровень «электрофикации» индивидуального транспорта на данных территориях объясняется близостью к развитым рынкам электромобилей Японии и Китая; (2) внедрение налоговых льгот по транспортному налогу для электромобилей в некоторых регионах страны не способствует увеличению их количества, дополнительно; (3) развитие зарядной инфраструктуры происходит с запаздыванием по отношению к увеличению региональных парков электромобилей; (4) процесс «газификации» индивидуального транспорта можно считать замороженным; (5) программы поддержки бизнесов занятых созданием зарядной и газозаправочной инфраструктуры суще-

¹ Доля автотранспортных средств, имеющих возможность использовать природный газ и электроэнергию в качестве моторного топлива в общем количестве зарегистрированных автотранспортных средств // ЕМИСС. URL: <https://fedstat.ru/indicator/50211> (дата обращения 15.02.23).

² Количество автозаправочных станций (АЗС) на автомобильных дорогах общего пользования // ЕМИСС. URL: <https://fedstat.ru/indicator/59543> (дата обращения 15.05.22).

ственно не сказываются на темпах роста количества такой инфраструктуры; (7) в целях «экологизации» региональных автопарков необходим фундаментальный пересмотр существующих практик налогообложения и инфраструктурного развития.

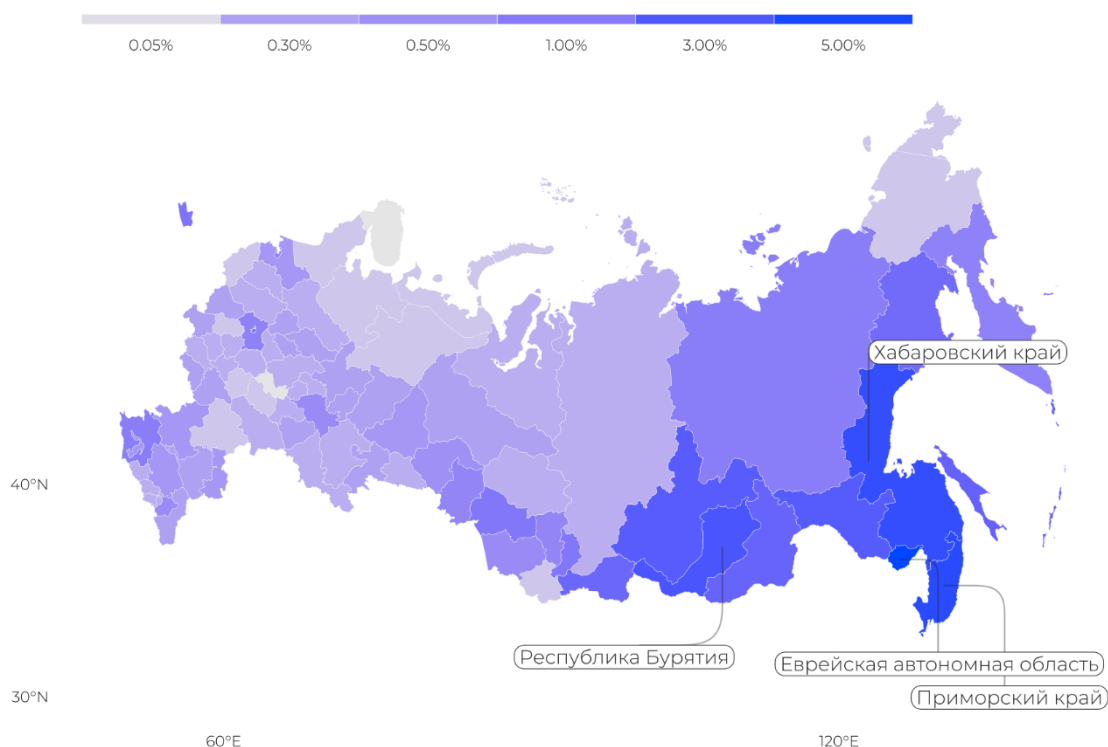


Рисунок 2 – Доля (%) электромобилей в автопарках регионов России, 2024 г.

Источник: составлено автором на основании данных ЕМИСС

ЛИТЕРАТУРА

Ростовский Й. К. Экономический анализ рынков электромобилей в мире и крупнейших странах и регионах Москва: МАКС Пресс, 2020. – 624 с., – 2020. – С. 201–218.

Синицын М. В. Китай как глобальный драйвер электрификации дорожного транспорта: риски для рынка нефти // Журнал «ЭКО». – 2021. – № 9 (51). – С. 53–68.

Фасхиев Х. А. Рынок электромобилей – маховик раскрутился // Журнал «ЭКО». – 2020. – № 2 (50). – С. 102.

Ma Y. et al. The analysis of the battery electric vehicle's potentiality of environmental effect: A case study of Beijing from 2016 to 2020 // Journal of Cleaner Production. – 2017. – No. 145. – pp. 395–406.

Xylia M. et al. Impact of bus electrification on carbon emissions: The case of Stockholm // Journal of Cleaner Production. – 2019. – No. 209. – pp. 74–87.

Zhao J. и др. Battery safety: Fault diagnosis from laboratory to real world // Journal of Power Sources. – 2024. – 598. – pp. 234111.