

«Предпринимательское государство» как ключевой актор в области развития электротранспорта в Китае.

Научный руководитель – Устюжанцева Ольга Валерьевна

Галиева Эльвира Ринатовна

Студент (бакалавр)

Национальный исследовательский Томский государственный университет, Исторический факультет, Томск, Россия

E-mail: elgalieva@mail.ru

Загрязнение окружающей среды является одной из основных проблем, с которыми сталкивается глобальное сообщество. Загрязнение воздуха как его вид наносит значительный ущерб водным и земным ресурсам, является причиной болезней, влияет на изменение климата и ухудшения качества воздушной среды. Так, загрязнение воздуха является деструктивным процессом и для здоровья людей, и для экологии в целом [1].

В настоящее время основным источником загрязнения воздушной среды является сфера транспорта [5]. Стремление улучшить экологическую ситуацию и качество воздуха неминуемо затрагивает необходимость модернизации транспортных средств, переход на использование альтернативных источниках энергии, в частности электроэнергетики и развития электротранспорта соответственно.

Глобальным лидером в области производства электротранспорта является Китай. Он получил этот статус в 2015 году, обогнав США, и удерживает его по сегодняшний день [2, 3].

Изучение и анализ наиболее эффективных существующих стратегий и методов развития электротранспорта актуально в условиях происходящего глобального перехода на использование новых источников энергии. Обращение к опыту Китая как лидера в области производства электротранспорта и имплементации программ поддержки отрасли логично и необходимо для выявления алгоритмов, которые могут быть использованы другими странами и акторами для проведения подобного перехода на зеленый транспорт. Для этих же целей актуально и выделение ключевых стейкхолдеров, ответственных за подобный переход. В данном исследовании благодаря анализу политики и стратегии Китая как лидера отрасли доказывается необходимость активной интервенции государства в инновационные процессы, одним из которых является осуществление перехода на транспортные средства на новой энергии, электроэнергетики.

В Китае функционируют различные программы и методы поддержки электротранспорта, например, субсидии и налоговые преференции. Существуют установленные показатели как элемент плановой экономики о необходимом количестве электротранспортных моделей для городов, провинций, автопроизводителей. Отрасль выделена как инновационная и стратегически развивающаяся, что усиливает приток в нее инвестиций, в том числе и иностранных, обеспечивая успешное развитие и сохранение для Китая статуса мирового лидера.

Политика Китая в области электротранспорта является комплексной, она захватывает различные сферы - от производства комплектующих до создания инфраструктуры в виде сети зарядных станций, от повышенного финансирования и привлечения иностранных инвестиций до кадровой политики и выработки современных стандартов качества и безопасности. Для всех перечисленных мер поддержки отрасли одно остается неизменным - их инициатором является государство. Именно оно после принятия решения о переходе на электротранспорт стало регулировать все сферы, создавая необходимые условия для

включения бизнеса, то есть производителей, дистрибьюторов, иностранных корпораций, а затем и непосредственно потребителей в этот процесс.

Существует распространенное мнение, что ключевую роль в развитии инновационных отраслей играет более динамичный частный сектор, нежели государство. Функции государства - наблюдать за экономическими процессами, и как максимум финансировать инфраструктуру и фундаментальные исследования. Такая пассивная роль, выделяемая для государства в инновационных отраслях, подвергается критике. Профессор и экономист Мариана Маццукато в книге «Предпринимательское государство» обозначает ошибочность такого подхода, доказывая, что именно государство обладает необходимыми ресурсами и властью для продвижения в первую очередь инновационных отраслей и технологий [4].

Исследование роли государства как ключевого актора в развитии инновационных отраслей является основным направлением работы. Для доказательства гипотезы о необходимости активной интервенции государства в экономические и политические процессы, касающиеся развития инноваций, основные тезисы работы Марианы Маццукато рассмотрены по отношению к политике Китая в области развития электротранспорта и роли государственного сектора в ней. Предварительно проведен анализ стратегии Китая по развитию инновационных сфер и отрасли электротранспорта как одной из них, выделены наиболее значимые программы и методы поддержки отрасли.

Источники и литература

- 1) Gurjar B.R., Molina L.T., Ojha C.S.P. Air Pollution: Health and Environmental Impacts. CRS Press. 2010.
- 2) International Energy Agency. Global EV Outlook 2016. 2016. С.9.
- 3) International Energy Agency. Global EV Outlook 2019. 2019. С.6.
- 4) Mariana Mazzucato. The Entrepreneurial State: debunking public vs. private sector myths. Anthem Press. 2013.
- 5) World Health Organization: <https://www.who.int/sustainable-development/transport/health-risks/air-pollution/en/>