

trabaja más horas y no menos. El 86 % de las empresas garantizan mantener la jornada laboral de cuatro días incluso después de que haya finalizado el programa ya que se ve una gestión eficiente y sostenible de los factores productivos. El 49 % asegura que la eficacia había crecido. La parte restante afirma que ésta sigue siendo igual y estable.

Al analizar los datos tras casi un año de la implementación del nuevo horario laboral podemos concluir que sus **ventajas** son: la mejora duradera de la productividad; la reducción de los niveles de agotamiento, dilación y estrés; el ahorro de tiempo para la comunicación; el aumento de la satisfacción con su trabajo; la disminución de la tendencia al síndrome de fatiga crónica; la mitigación del cambio climático; el ahorro de electricidad; la actividad de sectores económicos que se nutren de la disponibilidad de horas de ocio como el turismo interior o actividades culturales y creativas.

Examinando los ensayos hemos determinado algunas **desventajas** de tal transición. No todos los sectores pueden optar por este modelo que depende mucho de la naturaleza del trabajo, disposición del empleador, cultura de trabajo colectiva, necesidades y expectativas de los trabajadores. La reducción de la semana laboral sin recortar las horas conduce a niveles más altos de agotamiento en los días laborales. Las empresas se ven obligadas a cortar proporcionalmente los salarios de los empleados sin ayudas públicas.

Por lo tanto, podemos resumir que las oportunidades de la semana laboral de cuatro días es una medida de futuro que se va a implantar. La innovación no se hace de golpe y necesita tiempo para su reestructuración. El Proyecto tiene un efecto beneficioso sobre el estado general del capital humano y va a convertirse en una nueva realidad. La experiencia española ayudará a otros países a hacer el mismo cambio sin dolor para sus economías y con la menor pérdida de recursos.

## ФРАНЦУЗСКИЙ ЯЗЫК

**V. Barsoukévitch, S. Délendik**

**В.Э. Барсукевич, С.Г. Делендик**

БГЭУ (Минск)

*Научный руководитель А.В. Темнохуд*

## L'IMPACT DES ÉLECTROMOBILES SUR L'ENVIRONNEMENT

### Влияние электромобилей на окружающую среду

Actuellement l'utilisation des véhicules électriques continue d'évoluer à travers plusieurs pays du monde. De nombreux pays encouragent le passage à la voiture électrique

ou hybride dont les ventes ont connu une forte progression ces dernières années. Les parts de marché les plus élevées se rencontrent en Norvège (74,8 %), en Islande (52,4 %), en Chine (40,8 %), en Suède (32,3 %) et aux Pays-Bas (25 %). En France en 2022 le secteur dit du zéro-émission pour les particuliers a enregistré 140 965 immatriculations, contre 106 945 de janvier à septembre 2022.

**Le but** de la recherche est d'estimer l'empreinte écologique de l' électromobile en analysant de près l'ensemble de son cycle de vie dans sa globalité.

Il reste indiscutable que le secteur des transports soit le principal responsable de la pollution urbaine. Par exemple, la pollution de l'air tue environ 48 000 personnes en France et 25 % de la pollution de l'air serait dû au trafic routier.

En ce qui concerne la voiture électrique, il faut reconnaître qu'elle est une voiture écologique ou "verte": le fait qu'elle n'a pas de pot d'échappement la prive de l'incapacité technique d'émettre du CO<sub>2</sub>. En même temps, pour produire de l'électricité, on a parfois recours à des combustibles fossiles, comme c'est le cas en Chine qui produit encore près de 70 % de son électricité dans des centrales à charbon fortement émettrices de gaz à effet de serre.

En France, la production d'électricité est décarbonée mais repose largement sur les centrales nucléaires et génère, elle aussi, des déchets dangereux.

L'augmentation du nombre des véhicules électriques sur les routes semble représenter une bonne solution au problème de la pollution: "... sur le plan environnemental, la voiture électrique gagne haut la main par rapport à la voiture thermique" [1]. Une voiture électrique en fonctionnement ne pollue presque pas. En effet, "... quand elle roule, elle n'émet ni gaz à effet de serre, ni particules fines, ni gaz nocifs, ni nuisances sonores comme le ferait une voiture thermique" [2].

Cependant, les experts constatent que la voiture électrique émet autant de carbone que la voiture thermique durant tout son cycle de vie. La phase de production est la plus énergivore, avec d'importantes émissions de CO<sub>2</sub> qui découlent principalement de la fabrication des batteries, dont les principaux éléments sont le lithium ou le cobalt. Ces dernières nécessitent en effet l'extraction et la transformation de métaux rares qui font intervenir toute une série de produits dangereux. Les dégagements toxiques peuvent s'infiltrer dans les eaux et les sols, ou encore se répandre dans l'air ambiant, ce qui favorise à long terme des conséquences lourdes sur la biodiversité, de même que l'apparition de maladies graves.

En outre, le recyclage de ces batteries pose encore question: même s'il semble techniquement envisageable, il reste économiquement peu intéressant.

**En conclusion** il faut constater que la voiture verte réclame beaucoup d'énergie mais épuise également les ressources naturelles de la planète avant même d'avoir roulé. Le coût écologique est donc lourd en termes de rejet carbone à ce niveau. En revanche, une fois mise en circulation, le rejet de gaz à effet de serre est quasi neutre.

## Références

1. Vrai ou faux: l'impact de la voiture électrique sur l'environnement [Ressource électronique] // CHARGEguru. — Mode d'accès: <https://chargeguru.com/fr/fiches-pratiques/2020/07/01/vrai-ou-faux-limpact-de-la-voiture-electrique-sur-lenvironnement/>. — Date d'accès: 28.09.2022.

2. La voiture électrique est-elle écologique? [Ressource électronique] // Progrès Égyptien. — Mode d'accès: <https://www.progres.net.eg>. — Date d'accès: 19.10.2022.

**D. Dvorak**

**Д.А. Дворак**

БГЭУ (Минск)

*Научный руководитель И.В. Пантелева*

## ÉCONOMIE DE L'EXPÉRIENCE EN LIBRAIRIE

### Экономика впечатлений в книжной индустрии

L'objectif de cette étude est d'analyser les concepts de l'économie de l'expérience en relation avec la sélection et l'achat de livres par les étudiants.

Dans le contexte des tendances modernes du marché, l'économie des biens et services est passée au second plan. Elle a été remplacée par l'économie de l'expérience qui est une économie où de nombreux biens ou services sont vendus en mettant l'accent sur l'effet qu'ils peuvent produire sur la vie des gens. La société s'adaptant aux réalités modernes, l'économie de l'expérience devient très en vogue. Aujourd'hui, ce ne sont pas les choses achetées qui sont plus importantes, mais les impressions. Le principe de l'économie de l'expérience est l'impact psychologique sur les clients. À l'heure actuelle l'économie de l'expérience comprend trois parties principales: le produit, le service et l'impression. Souvent, l'impression affecte nos décisions plus que le produit et le service.

Les livres deviennent souvent des achats impulsifs: ils attirent facilement notre attention et sont assez abordables d'où l'apparition d'un grand nombre de livres non lus sur les étagères des clients ce qui est décourageant. L'économie de l'expérience joue un rôle essentiel dans le processus d'achat de livres. Parmi les étudiants, ce sujet est particulièrement pertinent en raison de la nécessité d'acheter des livres pour leurs études et d'autres raisons. À ces fins, une enquête auprès d'étudiants biélorusses a été menée pour évaluer les méthodes d'attraction de ce jeune public dans les librairies ainsi que déterminer les facteurs liés à l'économie de l'expérience dans les librairies. Le questionnaire tenait compte des facteurs qui attireraient les étudiants dans les librairies, les librairies préférées pour s'acheter des livres, les facteurs qui influençaient le choix dans les librairies, la participation des étudiants aux événements et ateliers organisés par des librairies.