

**А. А. Демидчик**, магистр экон. наук  
e-mail: aleksandr-dk@bk.ru  
БГЭУ (г. Минск)

## Инновационный потенциал импортозамещения

Впервые вопросы импортозамещения рассматриваются представителями доктрины меркантилизма в целях обеспечения устойчивого роста национального богатства. В современных условиях геополитической и геоэкономической нестабильности их решение является одной из приоритетных задач государства. В постиндустриальном обществе исследователи доказали целесообразность реализации инновационного импортозамещения. Соответственно, формирование и использование инновационного потенциала импортозамещения в рамках проводимой государственной политики способствует сохранению стабильной экономической и социально-политической ситуации в стране, а также повышению конкурентоспособности и самодостаточности национальной экономики.

Инновационный потенциал отечественной экономики непосредственно взаимосвязан с ее научным и научно-техническим потенциалами. Безусловно, результаты научной деятельности определяют эффективность реализации выбранных направлений импортозамещения и инновационного развития страны в целом. Так, в государственных программах КНР формирование и модернизация научно-образовательной среды в качестве важного стратегического выбора на будущее является приоритетом. Кроме того, достижение национальной научно-технической самообеспеченности и самодостаточности является одной из ключевых целей социально-экономического развития этой страны. Программа Made in China 2025 определяет комплекс мер по импортозамещению, включая государственную поддержку 10 высокотехнологичных секторов. Научно-исследовательские учреждения, ведущие научно-технические предприятия, Китайская академия наук и Китайская академия инженерных наук способствуют развитию инновационных производств. Отметим создание в КНР собственного производства современных чипов, навигационной спутниковой системы Beidou, глубоководного пилотируемого аппарата Fendouzhe, собственных технологий в сферах искусственного интеллекта, связи 5G и квантовых сетей.

Национальная академия наук Беларуси, сформированная по принципу научно-производственной корпорации, обеспечивает не только получение нового знания, но и его практическую реализацию в отраслях экономики.

В настоящее время инновационная структура Академии наук представлена 12 промышленными и 4 сельскохозяйственными производствами, 24 отраслевыми лабораториями, более 250 производственными участками, секторами, лабораториями на базе 55 научных организаций. Очевидно, что НАН Беларуси содействует созданию новых видов производств и востребованной в экономике страны высокотехнологической продукции. Данный тезис подтверждается опубликованными материалами («Перечень и результативность внедренных разработок Национальной академии наук Беларуси в 2020 году», «Каталог инновационных разработок организаций НАН Беларуси для замещения критического импорта» и др.). В свою очередь, представленные на выставке «Беларусь интеллектуальная» (январь 2023 г., г. Минск) достижения отечественной науки (технология ультрамалообъемного опрыскивания, программа для компьютерного моделирования лекарственных препаратов, интеллектуальная система автоматизации производственных процессов, ноутбуки H-book завода «Горизонт», наноспутник BSUSat-2 и ряд других экспонатов) свидетельствуют о высоком профессиональном уровне их разработчиков.

Среди факторов развития инновационного сектора национальной экономики, наряду с повышением квалификационного уровня специалистов, правомерно выделить и увеличение объема финансирования НИОКР. Решение проблемы низкой наукоемкости экономики особенно актуально для Республики Беларусь.

В заключение подчеркнем целесообразность создания благоприятных условий для реализации проектов (программ) инновационного импортозамещения в стране.



**Д. И. Жигунов**  
e-mail: diz@tut.by  
БГЭУ (г. Минск)

## Экономика совместного потребления как фактор устойчивого развития

Развитие информационных технологий привело к резкому снижению транзакционных издержек на поиск контрагентов не только среди бизнеса, но и среди домашних хозяйств. В результате стал бурно развиваться сектор экономики совместного потребления или шеринговой экономики.

Экономика совместного потребления — это бизнес-модель коллективного использования недвижимости, транспорта, товаров и контента на условиях аренды или обмена. Она предполагает отказ людей от собственности и потребление товаров в форме сервисов.

Экономика совместного потребления полностью соответствует логике устойчивого развития, способствуя ответственному потреблению и снижению антропогенных нагрузок на экосистемы. Основным вкладом экономики совместного потребления в устойчивость заключается в росте эффективности использования ресурсов для создания товаров, их утилизации и переработки отходов. Например, один автомобиль, используемый в каршеринге, способен заменить 7–9 автомобилей, находящихся в индивидуальной собственности.

По оценкам ряда сервисов, экологический эффект от совместного потребления способствует частичной компенсации роста нагрузок на окружающую среду, связанного с увеличением доходов и урбанизации. Согласно Airbnb (сервис совместного использования жилья) потребление клиентами энергии оказалось меньше на 63–78 %, воды — 12–48 %, выбросов парниковых газов — на 61–89 % по сравнению с гостями традиционных отелей [1].

В 2015 г. компания BlaBlaCar сообщила, что благодаря более высокой заполняемости автомобилей (2,8 пассажира на автомобиль по сравнению с среднеевропейским уровнем в 1,7) удалось сэкономить не менее 250 тыс. т нефти и 500 тыс. т выбросов углекислого газа в год [2].

Европейские исследования, проведенные совместно с шеринговыми платформами, демонстрируют 15–20 % сокращения выбросов парниковых газов при использовании каршеринга по сравнению с личным автотранспортом и 17 % экономии топлива [3].

Однако для благ, потребляемых в рамках экономики совместного потребления, характерна проблема злоупотребления и, как следствие, их повышенного износа, что противоречит устойчивости.

#### Литература:

1. New Study Reveals A Greener Way to Travel: Airbnb Community Shows Environmental Benefits of Home Sharing [Electronic resource]. — Mode of access: <https://www.airbnb.dk/press/news/new-study-reveals-a-greener-way-to-travel-airbnb-community-shows-environmental-benefits-of-home-sharing-eu>. — Date of access: 04.03.2023.
2. BlaBlaCar Contribution to Climate Change [Electronic Resource]. — Mode of access: <https://blog.blablacar.in/blablalife/reinventing-travel/environment/blablacar-contribution-climate-change>. — Date of access: 04.03.2023.
3. The State of European Car-Sharing Final Report D 2.4 Work Package 2 [Electronic resource]. — Mode of access: [https://www.motiva.fi/files/4138/WP2\\_Final\\_Report.pdf](https://www.motiva.fi/files/4138/WP2_Final_Report.pdf). — Date of access: 04.03.2023.



**В. А. Захарова**, преподаватель-стажер

e-mail: [vika.zakharova@icloud.com](mailto:vika.zakharova@icloud.com)

БГЭУ (г. Минск)

## Роль государства в реализации экономического потенциала электромобильности Республики Беларусь

Развитие электромобильности в Республике Беларусь становится целевым ориентиром для каждого участника рынка. Современные реалии, наличие множества предприятий промышленного автомобилестроения разных уровней, ввод в строй атомной электростанции, острая потребность в собственных компетенциях и промышленная безопасность очевидно диктуют необходимость для Республики Беларусь развивать свой промышленный потенциал в данном направлении.

К дополнительным объективным причинам, побуждающим к развитию электромобильности в Беларуси, можно отнести следующие:

- рост спроса на электромобили со стороны потребителей;
  - усиливающийся интерес к производству электрических транспортных средств и их комплектующих со стороны местных производителей;
  - активный интерес государства и государственных структур к проблеме «зеленой» экономики.
- Электромобильность как система включает в себя три взаимосвязанных сегмента:
- электрические транспортные средства, такие как наземные, а также водные и воздушные транспортные средства (лодки, дроны);
  - электромобильность как услугу с использованием различных бизнес-моделей, от аренды до совместного использования транспортных средств;
  - инфраструктуру для сетевого и автономного производства, распределения и зарядки сетей, необходимых для питания электромобилей.