

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 автомобилем 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. — Date of access: 04.03.2023.



В. А. Захарова, преподаватель-стажер

e-mail: 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.

Решение стратегических задач в области электромобильности в Республике Беларусь требует тесного взаимодействия между всеми заинтересованными сторонами: государственными органами, научными институтами, представителями автомобильной промышленности, производителями и поставщиками энергии и зарядной инфраструктуры. Фактически требуется внести изменения в парадигму развития транспортной отрасли в ближайшие десятилетия. Государству в этом вопросе отводится ключевая роль, которая может и должна включать следующие действия:

- внедрение пакета денежных и неденежных стимулов для развития конкретных видов использования транспортных средств;
- работу в тесном контакте с бизнесом и академическими кругами для совершенствования транспортных средств и аккумуляторных технологий и поддержки увеличения объемов производства;
- интеграция транспортной политики с городским планированием, энергоснабжением и коммунальными услугами;
- стимулирование спроса с помощью «зеленых» процедур государственных закупок;
- поощрение мер по экологичному потреблению и разработка инновационных финансовых механизмов;
- содействие улучшению интеграции электромобилей в существующую городскую транспортную инфраструктуру;
- установление норм расхода топлива и/или выбросов CO₂.

Программа государственного развития электромобильности должна включать в себя комплекс мероприятий, направленный на электрификацию транспортной системы страны и стимулирование развития данных технологий при активном участии профильных компаний и организаций, уже обладающих опытом в данной сфере, а также систематизацию сферы в целом, определение общего пути развития, создание модульных и унифицированных систем.



Е. В. Зенкина, д-р экон. наук, доцент

e-mail: evzenkina@mail.ru

БГЭУ (г. Минск)

На пути пересмотра парадигмы мировой экономики

Достаточно длительному доминированию в экономической науке концепций объективной неизбежности глобализации мировых товарных рынков и формирования единого всемирного хозяйства, судя по всему, приходит конец.

Обоснованию процессов глобализации посвящено немало научных публикаций, особенно первое десятилетие нового века, тем более что идеи глобализации мировой экономики опирались на хорошо известные классические концепции международной специализации производства стран, как основы роста их внешнеторгового обмена и привлечения иностранного капитала для эффективного использования своих природных ресурсов и укрепления своего научно-технического потенциала.

Однако глобализация сфер валютных и информационных потоков породила ряд новых экономических явлений, которые *существенно изменили* характер мирохозяйственных процессов на рубеже XXI в. и потребовали критического переосмысления не только сути самого процесса глобализации, но и некоторых базовых постулатов международного экономического взаимодействия.

При всей значительности новых явлений в международной экономике по-прежнему сохраняются попытки объяснить все наблюдаемые новые явления в рамках традиционной парадигмы как возможные последствия естественной развития общественного производства, не нарушающие при этом базовых предпосылок.

Кроме того, затянувшийся экономический кризис экономики развитых стран мира (определяющих, по сути, состояние всей мировой экономики) обнажил принципиальную ограниченность дальнейшей экспансии прежнего пути экономического роста. Наметился предел территориальной экспансии: не осталось больше стран и рынков, не вовлеченных в международный товарообмен разделения труда. Определился также предел роста объема товарного производства и сбыта. Основные направления развития производства — технологические новации, обеспечивающие глубокую переработку первичного сырья и постоянное обновление товарной продукции, автоматизация и роботизация, позволяющие снизить расходы на зарплату наемных работников, привели к относительному снижению уровня потребительского спроса, то есть к кризисному перенасыщению рынка товаров широкого потребления. Стимулирование спроса за счет экспансии потребительского кредита в свою очередь быстро привели к критическому уровню неоплаченной задолженности и невозвратов банковских кредитов. В силу этого, мы считаем важным проанализировать