

сацыяльнага прастору і асяроддзя жыццядзейнасці чалавека. Цяпер гэтая прастора паўстае як прастора інфармацыйных патокаў, за кошт чаго адбываецца дэматырылізацыя («віртуалізацыя») параметраў асяроддзя і змяненне характару дзейнасці саміх сацыяльных суб'ектаў. Гэтая дзейнасць зноў накіроўваецца ў рэчышча наватарскіх пошукаў у мэтах атрымання новай інфармацыі і ўзнаўлення далейшых этапаў развіцця соцыуму, што дазваляе разглядаць ўвесь інавацыйны працэс у інфасферы як пэўны замкнёны цыкл.

Літаратура

1. Бовин, А.А. Откуда придет ваша новая большая идея: семь источников инноваций / А.А. Бовин. – URL: <http://www.elitarium.ru/istochniki-innovacij-izmenenie> (дата обращения: 15.09.2020).
2. Моль, А. Социодинамика культуры / А. Моль: пер. с фр. – Изд. 3-е. – М. : Изд-во ЛКИ, 2008. – 416 с.

УДК 339.13

М. Ю. Сусаренко

maksimsusarenko@gmail.com

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины, Беларусь

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СТИМУЛИРОВАНИЕ РЫНКА ЭЛЕКТРОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ COVID-19 И ЕГО ПЕРСПЕКТИВЫ

Существующая модель развития электромобильного транспорта в мировой экономике не является оптимальной и эффективной с позиции практической реализации, учитывая перспективные тренды шеринговой экономики (экономики совместного потребления), урбанистики и экономики инноваций, а также волатильность конъюнктурных и смежных рынков в период пандемии COVID-19.

Согласно новым исследованиям Wood Mackenzie, мировые продажи электромобилей снизятся на 43% в 2020 году из-за новой пандемии коронавируса и ее финансовых последствий.

В 2019 г. было продано 2,2 миллиона электромобилей, но исследовательская фирма ожидает, что в этом году будет продано всего 1,3 миллиона электромобилей. Однако, по мнению аналитиков WoodMac, после глобальной рецессии в этом году возможен сильный подъем в 2021 году, так как страны используют стимулирующие меры для компенсации последствий вируса [1].

Французский пакет мер стимулирования COVID-19 включает субсидирование до 7000 евро (ранее 6000 евро) при покупке электромобиля с и до 2000 евро для покупателей подключаемого гибридного электромобиля. Существующая схема утилизации также была временно пересмотрена: максимальный размер субсидий на утилизацию составляет 5000 евро для покупателей электромобилей или подключаемых гибридов с пробегом более 50 километров.

Правительство Германии удвоило субсидии и для электромобилей и подключаемых гибридов в рамках своего пакета восстановления до 6000 и 4500 евро, соответственно. Финансовая помощь дополняется льготами, предоставляемыми автомобильной промышленностью в размере 3000 евро для электромобилей и 2250 евро для подключаемых гибридов, что составляет максимум 9000 евро для электромобилей (ранее 6000 евро) и 6750 евро для подключаемых гибридов (ранее 4500 евро). Немецкий компенсационный пакет не включает никаких субсидий на покупку нового бензинового или дизельного автомобиля.

Стимулирующий пакет австрийского правительства включает увеличенную сумму субсидий с 3000 евро до 5000 евро на покупку электромобиля, 2000 евро из которых предоставляются автопроизводителями. Как и в Германии, компенсационный пакет распространяется только на покупку электромобилей, в то время как покупатели автомобилей с двигателем внутреннего сгорания не получают никаких льгот.

В Италии, последней стране Европы, объявившей о плане восстановления, субсидия за покупку электромобиля увеличивается с 4000 евро до 6000 евро, включая долю автопроизводителя в 1000 евро. При утилизации автомобиля в возрасте не менее десяти лет максимальная поддержка увеличивается с 6000 евро до 10000 евро, включая 2000 евро, предоставленные автопроизводителями.

С увеличением объема субсидирования на покупку электромобиля, за 4-летний период владения и только с учетом разовых регистраций и ежегодных налогов на владение, преимущество в затратах достигает почти 4000 евро в Германии и более 2000 евро во Франции. В Италии и Испании это преимущество составит более 1000 евро. Покупатели электромобилей в Австрии в течение 4 лет практически не имеют ценового преимущества [2].

Государственные пакеты мер стимулирования в будущем могут помочь рынку электромобилей преодолеть экономический кризис, вызванный COVID-19, вложив значительные средства в инфраструктуру зарядки. Китай является одной из стран, которые намерены осуществить такие инвестиции для стимулирования своей автомобильной промышленности. Китайское правительство сделало акцент на "новой инфраструктуре" как части стратегии стимулирования своей экономики после спада, вызванного отчасти торговой напряженностью и коронавирусом.

Необходимо отметить, что рынки легковых электромобилей в Европе не рухнули с начала пандемии COVID-19. Напротив, в марте и апреле, когда мобильность была наиболее ограниченной во многих европейских странах, электромобили все еще демонстрировали высокие проценты продаж - до 12% во Франции и Италии. С июня 2020 рост продаж легковых электромобилей восстанавливаются больше всего во Франции и Германии после небольшого падения с апреля 2020 года. Обе страны ввели в июне пакеты восстановительных мер для покупки электромобилей, что, возможно, положительно повлияло на выбор потребителей.

Тем не менее, из-за вспышки COVID-19 мировая автомобильная промышленность сталкивается с замедлением темпов роста из-за вынужденных ограничений: падение потребительского спроса, перебои в цепочках поставок, а также правительственные директивы в настоящее время привели к приостановке и сокращению производства у крупных автопроизводителей и производителей аккумуляторов. Европейские и американские автопроизводители задержали поставки азиатских литий-ионных аккумуляторов, первоначально запланированные на второй квартал 2020 года, на фоне растущей неопределенности в отношении спроса на автомобильную продукцию.

В число компаний, пострадавших от эпидемии COVID-19, входят Nissan Motor Co., Kia Motors Corp., BMW AG, Daimler AG и Tesla Motors. Большинство из этих компаний временно прекратили производство электромобилей и переориентировались на производство средств индивидуальной защиты [3].

В том числе, в краткосрочной и среднесрочной перспективе кризис COVID-19 может затормозить развитие смежных технологий, таких как автономное вождение, поскольку производители комплектного оборудования и инвесторы сокращают объем финансирования инноваций. Аналогичным образом, могут сократиться объемы инвестиций в совместные транспортные средства, что приведет к консолидации рынка.

В долгосрочной перспективе от последствий пандемии КОВИД-19 выиграют решения технологии, поддерживающие физическое дистанцирование в разрезе транспортной отрасли и мобильности. Как итог, пандемия коронавируса, вероятно, окажет незначительное чистое положительное влияние на объем продаж электромобилей в Европе. В Китае доля рынка электромобилей, прогнозируется на докризисном уровне, если правительство не примет решения отменить принятое в июне 2019 г. решение о снижении стимулов для снижения выбросов.

Литература

1. Павленко А.Н., Словик П. и Лутси Н. (2019). Когда электрификация общей мобильности имеет экономический смысл? <https://www.theicct.org/publications/shared-mobility-economic-sense>.
2. Словик П. (2018). Будущее транспорта: автономное и... внутреннее сгорание? <https://www.theicct.org/blog/staff/future-transportation-autonomous-internal-combustion>.
3. Энергетическое агентство (IEA). - [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://www.connaissancedesenergies.org/sites/default/files/pdf-actualites/globalevoutlook2018.pdf>. - Дата доступа: 01.09.2020.

УДК 332.33:332.2.021

Л. А. Шашула

ludmila.shashula@gmail.com

Государственное учреждение «Институт экономики природопользования и устойчивого развития НАН Украины», Украина

ПЛАТФОРМЕННЫЕ РЫНКИ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ

Раскрыты основы проводимых фундаментальных методологических исследований формирования платформенных природных рынков на территории Украины и их перспектив.

Интеграция платформ в повседневную жизнь является обычным делом. Однако имеющийся потенциал природопользования при существующей экономической системе не включен в финансовый оборот в полной мере. Существует определенное количество факторов, способных существенно улучшить качественные и количественные характеристики регулирования данного процесса. Актуальным является расширение зоны рыночной активности природных ресурсов страны, определения системных эффектов и дальнейшее внедрение в практическую деятельность процессов платформизации.

В общем понимании платформа – это своего рода базовая инфраструктура, которая предлагает целый набор инструментов для конструирования системы собственных продуктов, услуг и рынков. Соответственно в данном случае платформенные рынки рассматриваются как институционально-технологические системы. Платформы создают системы правил, а также механизмы, стимулирующие агентов к принятию, поддержке и развитию стандартов, которые распространяются по наиболее успешным платформам.

Платформенные рынки по сравнению с экономическими зонами и кластерами относятся к двухфакторным мезоэкономическим системам и имеют структуру высшего порядка.

Методологические положения платформенной организации взаимодействия субъектов экономической деятельности с учетом природного фактора, а именно земельных ресурсов, заключаются в: выявлении структурных признаков развития сферы