

игнорирования резюме 13, 12,2 и 18,5 %. Таким образом, можно отметить, что белорусские работодатели в большей степени отдают предпочтение белорусу, хотя многие из них не имеют национальных предпочтений. Среди компаний, в которые были отсланы все три резюме, 66,6 % фирм присылали свое решение независимо от национальности человека (48,7 % — приглашение всем, 17,9 % — отказ всем). В итоге на поставленный вопрос, возможно ли заполнить белорусский рынок труда посредством привлечения трудовых мигрантов в страну, был получен положительный ответ. В результате исследования было выявлено, что белорусских работодателей существенно не интересует национальная принадлежность соискателей и они лояльны как к мигрантам из стран Азии, так и к прибывшим из стран Европы, следовательно, они могут на равных с отечественными специалистами претендовать на места в белорусских фирмах.

В продолжение данного исследования с целью определения отношения белорусских граждан к трудовой миграции из-за рубежа был проведен опрос 100 респондентов различных возрастов и полов, в результате которого было выявлено, что население старше 30 лет в целом к трудовой миграции относится положительно, однако они не приветствуют привлечение в Беларусь трудовых мигрантов из-за рубежа. Молодое же поколение (младше 30 лет) положительно относится как к миграции в целом, так и к иммиграции иностранцев в Беларусь.

Таким образом, результаты, полученные с применением обоих методов (эмпирического исследования (эксперимента) и опроса), позволяют заключить, что трудовая иммиграция в Беларусь не только возможна, но может послужить одним из способов решения проблемы сокращения рабочей силы на белорусском рынке труда.

**А.А. Казакова**

*Научный руководитель — кандидат экономических наук О.В. Морозова  
БелГУТ (Гомель)*

## **ТАРИФНАЯ ЗАЩИТА ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

По данным национальной статистики на трех жителей Республики Беларусь приходится один легковой автомобиль. Еще с момента обретения независимости в стране предпринимались попытки создания отечественного производства легковых автомобилей. Важную роль в развитии отрасли легкового автомобилестроения играет таможенно-тарифная политика государства в отношении ввозимых в страну легковых автомобилей.

В начале 1990-х гг., когда в стране не было налажено собственное производство легковых автомобилей, действовали минимальные ставки ввозных таможенных пошлин в отношении автотранспортных средств с целью обеспечения потребности населения. Например, в 1991 г. ставка составляла 0 %, в 1995 г. — 0,1 дол. США за 1 куб. см объема двигателя, в 1999 г. — 0,35 евро за 1 куб. см объема двигателя, в 2004 г. — 0,6 евро за 1 куб. см объема двигателя.

Введение с 1 января 2010 г. Единого таможенного тарифа Таможенного союза и последующая унификация государствами—участниками интеграционного объединения ставок ввозной таможенной пошлины на транспортные средства привели к тому, что в Беларуси существенно возросли пошлины на импорт автомобилей из третьих стран (ставка ввозной таможенной пошлины достигала 30 %). Необходимо отметить, что усиление тарифной защиты в отношении легковых транспортных средств существенно повысило привлекательность создания собственных автосборочных предприятий. Производителям были предоставлены таможенные льготы в виде нулевой либо пониженной ставки таможенной пошлины на импортные автомобильные компоненты для моторных транспортных средств, собираемых в режиме «промышленной сборки». В настоящее время сектор легкового автомобилестроения в Беларуси представлен двумя предприятиями, которые располагают возможностями по выпуску техники в промышленных масштабах: СЗАО «БЕЛДЖИ» и ЗАО «Юнисон». С конвейера предприятий сходят автомобили марок Geely, Zotye, Peugeot, Citroen.

Переломным моментом в дальнейшем развитии легкой автомобильной промышленности для Беларуси стало вступление России во ВТО, одним из результатов которого стало снижение ставок ввозных таможенных пошлин на легковые автомобили (в ЕАЭС на данный момент составляет 17 %).

Последующее введение в целях обеспечения экологической безопасности утилизационного сбора в отношении транспортных средств, произведенных в Беларуси, а также ввезенных на белорусский рынок, несколько компенсировало снижение поступлений в доходную часть республиканского бюджета и выступило средством защиты внутреннего производства. Отечественные производители «Юнисон» и «БЕЛДЖИ» освобождены от уплаты данного сбора.

Созданные условия способствовали наращиванию белорусскими предприятиями объемов производства. Основными рынками сбыта являются государства—члены ЕАЭС (более 80 % общего объема экспорта реализуется в Россию). За 2013–2018 гг. объем экспорта вырос на 90 % и составил 11 193 шт., импорт снизился на 22 % и составил 86 896 шт. При этом например СЗАО «БЕЛДЖИ», должно реализовывать не менее 35 тыс. автомобилей в год для выхода на рентабельность, в то время как реальный объем реализации составляет не более 10 тыс. (2018 г.).

Прекращение действия договоренностей «о промышленной сборке» в июле 2018 г., а также предстоящее завершение переходного пе-

риода касательно общего снижения ставок на товары (к концу 2019 г. ставка ввозной таможенной пошлины на легковые автомобили составит 15 %) приведут к новым изменениям в области автомобилестроения. Для того чтобы нивелировать угрозу увеличения отрицательного сальдо во внешнеторговом балансе по легковым автомобилям считаем целесообразным создание новых направлений в отрасли отечественного легкового автомобилестроения, например, развитие масштабной сборки электромобилей, применение принципов эскалации тарифа и диверсификации рынков сбыта.

**А.В. Маркидонова, А.Н. Точко**

*Научный руководитель — кандидат экономических наук Т.В. Буховец  
БГЭУ (Минск)*

## **ВЛИЯНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ НА СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ РЫНКА ТРУДА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

Осуществляя свою деятельность, инвестор, с одной стороны, способствует совершенствованию технического оснащения предприятий, внедрению инноваций, повышению занятости населения, улучшению условий труда, увеличению объемов выручки и прибыли и, как следствие, росту фонда заработной платы. С другой стороны, негативными последствиями инвестиций могут стать высвобождение рабочей силы, увеличение неполной занятости, снижение спроса на низкоквалифицированную рабочую силу и усиление социальной напряженности.

Актуальность выбранной темы исследования состоит в том, что Республика Беларусь является страной с социально ориентированной рыночной экономикой, одной из приоритетных задач развития которой является повышение благосостояния общества. Решение данной задачи обуславливает необходимость постоянного мониторинга и регулирования рынка труда, а также анализа влияющих на него факторов, включая инвестиции.

Цель исследования заключается в оценке влияния инвестиций на рынок труда Республики Беларусь с применением метода корреляции.

В соответствии с поставленной целью были выдвинуты три гипотезы:

- инвестиции способствуют решению социальных проблем на рынке труда (сокращение безработицы, рост доходов и заработной платы);
- инвестиции обостряют существующие проблемы в части замены так называемого ручного труда машинным;
- инвестиции не оказывают никакого влияния на рынок труда.

Для подтверждения данных гипотез был использован корреляционный анализ для выявления зависимостей показателей, характеризующих инвестиционную сферу и рынок труда Республики Беларусь (см. таблицу).