

ходимо существенное улучшение информационного обеспечения и сопровождения миграционной политики. Следует разработать единую базу данных по сбору и учету миграционной статистики, осуществить исследования в сфере миграционных процессов и их влияния на социально-экономическое развитие страны.

#### Л и т е р а т у р а

1. Статистика миграции. – Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/solialnaya-sfera/naselenie-i-migratsiya/migratsiya/godovye-dannye/obshchie-itogi-migratsii-naseleniya/>.
2. Средняя заработная плата врачей. – Режим доступа: <http://erz.by/statia/kakie-zarplaty-umedrabotnikov-v-belarusi-rossii-ukraine-polshe-litve-latvii-v-2020-g>.
3. Куда уезжают белорусы. – Режим доступа: <https://finance.tut.by/news684382.html>.
4. Миграция во время пандемии. – Режим доступа: <https://finance.tut.by/news682607.html>.
5. Страны, куда уезжают белорусы на 2020 год. – Режим доступа: <https://finance.tut.by/news723857.html>.
6. Белорусы за чертой бедности. – Режим доступа: <https://finance.tut.by/news722402.html>.

## **ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ И АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК БЕЛАРУСИ: НЕГАТИВНОЕ ВЛИЯНИЕ И НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ**

**В. А. Захарова**

*Учреждение образования «Белорусский государственный  
экономический университет», г. Минск*

Научный руководитель А. А. Праневич, д-р экон. наук, профессор

Согласно решению Евразийского Межправительственного Совета «Об основных направлениях промышленного сотрудничества в рамках ЕАЭС» автомобилестроение было включено государствами-членами в перечень приоритетных отраслей как одна из наиболее наукоемких отраслей машиностроения, обладающая высоким потенциалом развития [1, с. 38].

Центр интеграционных исследований Евразийского Банка Развития (ЦИИ ЕАБР) сделал вывод, что среди стран-участниц ЕАЭС Республика Беларусь получит наибольшую выгоду от данной интеграции [2]. Однако здесь имеются ввиду в большей степени макроэкономические эффекты. Когда речь идет о рынке автомобилей, все не так однозначно.

Уже сейчас можно наблюдать негативные последствия интеграции в рамках ЕАЭС:

– повышение пошлин на импорт автомобилей вследствие введения с 01.01.2010 Единого таможенного тарифа и унификации ставок таможенных пошлин на транспортные средства. Даже несмотря на последующее снижение ввозной пошлины, введение утилизационного сбора компенсировало данное снижение;

– исчезновение с рынка некоторых бюджетных моделей (в связи с повышением таможенных пошлин), которые не собираются в России;

– сокращение модельного ряда иностранных марок. Это связано с тем, что Россия обязала устанавливать на автомобили разработанную систему Глонасс (Глобальную навигационную спутниковую систему) – российскую спутниковую систему навигации. А так как вся сертификация стала осуществляться через российских дилеров, автомобили без данной системы не сертифицируются, а иностранным производителям невыгодно устанавливать данные системы на все свои автомобили;

– из-за того, что белорусские дилеры потеряли свои эксклюзивные права и фактически стали российскими филиалами, бюджет Беларуси ежегодно несет потери от недополученных таможенных пошлин и налогов, так как ввоз автомобилей происходит через российские компании.

Стоит отметить, что в большей степени потери для белорусского автомобильного рынка связаны с лоббированием своих интересов российскими автопроизводителями и представителями. Что не удивительно, так как белорусский рынок обладает большим потенциалом. Согласно статистическим данным УГАИ МВД, в 2019 г. в Республике Беларусь было зарегистрировано более 3,6 млн автомобилей. Это значит, что на каждые 1000 жителей в стране приходится порядка 340 автомобилей. Это самый высокий показатель среди стран-членов ЕАЭС. В России данный показатель составляет 303 автомобиля. Также многие эксперты отмечают, что несмотря на годовые продажи порядка 60 тыс. автомобилей, потенциальная емкость рынка составляет порядка 100 тыс. автомобилей в год.

Однако с другой стороны членство в ЕАЭС открывает возможности в Беларуси для развития собственного автомобильного производства.

Для этого существуют следующие предпосылки:

– благодаря членству в ЕАЭС Беларусь имеет возможность привлекать дополнительные источники кредитования от евразийских финансовых институтов (например, Евразийского фонда стабилизации и развития);

– страна имеет достаточные производственные мощности, которые позволяют производить конкурентоспособный продукт;

– в рамках ЕАЭС появляется возможность формирования с предприятиями-союзниками операционных технологических цепочек, в рамках которых может осуществляться разделение производственных процессов, что приведет к минимизации издержек.

Таким образом, негативные последствия для автомобильного рынка Беларуси и текущий кризис отрасли позволили по-новому взглянуть на автомобильный сектор в стране и открыли новые возможности по развитию собственного производства.

#### Л и т е р а т у р а

1. Об основных направлениях промышленного сотрудничества в рамках Евразийского экономического союза : Решение Евраз. Межправительств. Совета от 8 сент. 2015 г. № 9. – 45 с.
2. Евразийский экономический союз. – СПб. : ЦИИ ЕАБР, 2017. – 296 с.

## **БЕЛОРУССКО-РОССИЙСКОЕ СОЮЗНОЕ ГОСУДАРСТВО: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

**У. А. Козел**

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск*

Научный руководитель Л. М. Короткевич, канд. экон. наук, доцент

Одним из основных направлений деятельности Союзного государства России и Беларуси является разработка и реализация согласованной промышленной политики, направленной на создание условий для устойчивого экономического роста. Основными инструментами промышленной политики Союзного государства являются развитие производственно-технологической кооперации между странами-участницами, реализация крупных промышленных интеграционных проектов, разработка и реализация совместных целевых программ.