

Подхалюзина В. А.  
Милешкина А. В.



**РЫНОК  
АВТОТРАНСПОРТНЫХ  
СРЕДСТВ СТРАН ЕАЭС:  
СОВРЕМЕННОЕ  
СОСТОЯНИЕ  
И ПЕРСПЕКТИВЫ  
РАЗВИТИЯ**

Монография

В. А. Подхалюзина

**Рынок автотранспортных средств  
стран ЕАЭС: современное  
состояние и перспективы  
развития. Монография**

«Издательские решения»

**Подхалюзина В. А.**

Рынок автотранспортных средств стран ЕАЭС: современное состояние и перспективы развития. Монография /  
В. А. Подхалюзина — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-500406-2

Работа направлена на анализ и оценку влияния экономических факторов на взаимную торговлю автотранспортными средствами между странами региональной экономической интеграции — ЕАЭС. В работе применяются статистические методы и экономико-математические методы анализа.

ISBN 978-5-00-500406-2

© Подхалюзина В. А.  
© Издательские решения

## Содержание

ВЕДЕНИЕ	6
1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ И МЕТОДЫ АНАЛИЗА ВЛИЯНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ НА СОСТОЯНИЕ РЫНКА РЕАЛИЗАЦИИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ СТРАН ЕАЭС	8
1.1. Рынок сбыта в условиях экономической интеграции стран ЕАЭС как объект теоретико-экономического анализа	8
Конец ознакомительного фрагмента.	10

**Рынок автотранспортных средств  
стран ЕАЭС: современное  
состояние и перспективы развития  
Монография**

**В. А. Подхалюзина  
А. В. Милешкина**

© В. А. Подхалюзина, 2019

© А. В. Милешкина, 2019

ISBN 978-5-0050-0406-2

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## ВЕДЕНИЕ

Евразийский экономический союз обеспечивает эффективное экономическое и технологическое сотрудничество, но процесс развития регионального объединения и углубления интеграции вызывает массу сложных и в то же время весьма интересных вопросов о механизмах реализации согласованной экономической политики интеграционного объединения и о принципах достижения общих целей.

Актуальность выбранной работы состоит во взаимном влиянии экономик стран ЕАЭС друг на друга как важнейшего элемента интеграционного объединения, предполагающее дополнительное усиление связей между партнерами и подразумевающее координацию и согласование национальных политик в целях достижения полной открытости экономик к взаимной торговле, основываясь на особенностях развития экономики каждого отдельного члена Союза.

Раньше, чтобы принимать обоснованные стратегические решения, было достаточно рассматривать вопрос с точки зрения отдельно взятой национальной экономики. Теперь же требуется, во-первых, глубокое понимание многочисленных взаимосвязей между экономиками регионов и механизмов распространения экономических шоков, а во-вторых – умение видеть экономику ЕАЭС как единое целое.

Вследствие того, что в мировой экономике создается и действует большое количество интеграционных группировок, таких как ЕС, НАФТА, ШОС, АСЕАН, и их роль все возрастает, то важной задачей на данный момент является анализ интеграционного эффекта и тех выгод, которые получают страны от участия в Евразийском экономическом союзе. Для данных целей необходимо рассмотреть механизмы межгосударственного взаимодействия, интеграционные и дезинтеграционные процессы, происходящие в рамках ЕАЭС, и перспективы в области межгосударственного экономического сотрудничества стран.

На данный момент ведется недостаточное количество исследований по оценке влияния экономических факторов на отдельные товарные группы взаимной торговли в рамках интеграционных объединений.

Теоретическим обоснованием внутриотраслевой торговли между странами являются работы Кругмана П., Обстфельда М. и Мелица М. (2014) и Хелпмана Э., Мелица М. и Рубинштейна Ю. (2008).

Отдельно стоит отметить совместные интеграционные исследования и разработки Евразийской экономической комиссии и Евразийского банка развития по системе анализа и макроэкономическому прогнозированию Евразийского экономического союза.

Недостаточное количество также теоретического материала в виде специальной и научной литературы по экономическим интеграциям. В основном как база для проведения исследований используется зарубежная теоретическая литература, в частности книги Кругмана П. и Обстфельда М., где описываются принципы ведения международной торговли. Книги, написанные МакДональдом Ф., и Тевини А., основываются на ретроспективном анализе создания ЕС и региональных торговых соглашений стран Восточной Азии. Только книга Колмана У. «Регионализм и международная экономическая интеграция», изданная в 1998 году, описывает связь между национальной политикой, моделями интеграции и глобальными условиями, охватывая региональные модели в Азии, Европе и Америке.

Вследствие вышесказанного существенной частью работы является анализ и прогноз товарооборота автотранспортными средствами стран – участниц ЕАЭС на основе оценки влияния эндогенных и экзогенных факторов, которые рассматриваются с учетом имеющихся взаимосвязей между экономиками объединения и внешним миром в чем и состоит научная новизна исследования.

В основе анализа факторов лежат статистические и экономико-математические методы анализа. С помощью корреляционно-регрессионного анализа создается эконометрическая регрессионная модель, которая может быть использована в целях прогнозирования динамики взаимного товарооборота автотранспортными средствами между странами интеграционного объединения на основе изменения экономических факторов.

Данная модель в дальнейшем может применяться для стратегического реагирования, выработки рекомендаций и принятия решений, ведущих к повышению эффективности реализуемой в странах ЕАЭС макроэкономической политики, развитию основных отраслей экономики и как следствие к углублению интеграции.

Целью работы является теоретический и экономический анализ влияния экономических факторов на рынок реализации автотранспортных средств стран ЕАЭС.

Для наилучшего раскрытия темы необходимо решить следующие задачи:

– рассмотреть рынок сбыта и текущее состояние автомобильной промышленности в условиях экономической интеграции стран ЕАЭС;

– определить экономические факторы, влияющие на состояние взаимной торговли автотранспортными средствами в условиях интеграции;

– проанализировать состояние взаимной и внешней торговли автотранспортными средствами государств – членов ЕАЭС за 2012—2018 гг.;

– разработать прогнозную модель и определить тенденции развития взаимной торговли автотранспортными средствами стран ЕАЭС на основе корреляционно-регрессионного анализа;

– определить перспективы внедрения экологических технологий в автотранспортные средства стран ЕАЭС в целях соответствия современным мировым стандартам.

Объектом исследования является рынок сбыта автотранспортных средств в условиях региональной экономической интеграции стран ЕАЭС.

Предметом исследования являются экзогенные и эндогенные экономические факторы, оказывающие влияние на взаимную торговлю автотранспортными средствами.

Теоретической и методологической основой явились труды отечественных и зарубежных ученых по экономической теории и эконометрическому моделированию и нормативные документы Евразийского союза. Источниками данных для анализа послужили статистические сборники и ежегодники ЕАЭС и статистическая информация международных статистических служб.

Для написания выпускной квалификационной работы автором применялись теоретические знания и практические навыки, полученные на протяжении всего периода обучения. Следует отметить связь данной работы с другими ранее выполнявшимися работами: курсовой работой по разработке прогнозной модели пассажирского автомобильного транспорта Германии на 2017 год и лабораторными работами по эконометрике, направленными на исследования экспериментальных данных с помощью уравнения парной линейной регрессии и множественной линейной регрессии.

Объем и структура работы определяется логикой и задачами исследования. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка и приложений. В первой главе раскрываются основные понятия и сущность рассматриваемого объекта и предмета исследования, во второй главе проводится анализ состояния взаимной и внешней торговли автотранспортными средствами стран ЕАЭС, в третьей главе проводится оценка экономических факторов и разработка прогнозной модели для выявления тенденций, а в четвертой главе определяются перспективы внедрения экологических технологий в странах ЕАЭС.

# **1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ И МЕТОДЫ АНАЛИЗА ВЛИЯНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ НА СОСТОЯНИЕ РЫНКА РЕАЛИЗАЦИИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ СТРАН ЕАЭС**

## **1.1. Рынок сбыта в условиях экономической интеграции стран ЕАЭС как объект теоретико-экономического анализа**

Евразийский экономический союз (ЕАЭС) представляет собой международное интеграционное экономическое объединение, участниками которого являются Россия, Белоруссия, Казахстан, Армения и Киргизия. В условиях союза участникам необходимо координировать и проводить единую экономическую политику в области ключевых отраслей экономики (энергетика, промышленность, сельское хозяйство, транспорт), а также гарантировать свободное перемещение товаров, услуг, капиталов и рабочей силы. [18, с.3]

В 1990-х годах, в период формирования рыночной экономики, нынешние страны-члены ЕАЭС столкнулись с тяжелым трансформационным кризисом, однако, сумели сохранить инфраструктуру, основные производственные активы и накопленный человеческий капитал.

Начало экономической интеграции группы стран постсоветского пространства было положено в мае 2001 года, когда вступил в силу Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС). В договоре об учреждении ЕврАзЭС было определено, что сообщество создается для эффективного продвижения процесса формирования таможенного союза (ТС) и единого экономического пространства (ЕЭП).

В 2010 году был создан Таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана. Межгосударственное таможенное соглашение было направлено на отмену таможенных пошлин и подобных платежей во взаимной торговле между странами-участницами, установление общей внешней тарифной политики и устранение нестандартных тарифов. Все это привело к переносу таможенных барьеров на внешние границы Союза в 2011 году, где действует единый таможенный тариф, применяемый к товарам из третьих стран. [4]

Благодаря устранению таможенных, торговых и технических барьеров таможенный союз поспособствовал созданию общего рынка товаров, который обеспечивает повышение конкурентоспособности, большее разнообразие товаров и образование эффекта масштаба для производств путем снижения издержек производственной кооперации, что в свою очередь сказывается на повышении эффективности и росте экономического потенциала стран-членов Союза.

Формирование единой таможенной территории повлияло на создание условий для восстановления трансграничного сотрудничества предприятий в научно-технической и производственной сфере, выпускающих продукцию с высокой добавленной стоимостью. И, действительно, если рассматривать все сектора торговли стран ЕАЭС, то можно отметить, что растёт экспорт не только сырья, но и товаров, связанных с обрабатывающими секторами, где достаточно высокая доля машин, оборудования, транспортных средств, что также позитивно сказывается на товарообороте автотранспортных средств. [25]

К 2012 году теми же странами создано единое экономическое пространство, которое усилило межгосударственную интеграцию путем либерализации внешнеэкономических отношений внутри объединения и осуществления коллективного протекционизма за его преде-

лами. ЕЭП позволил обеспечить координацию экономической политики государств-участников в отношении макроэкономики и финансового сектора, транспорта и энергетики, торговли, промышленного и агропромышленного комплексов и пр. [31]

ЕЭП содействует обеспечению правил конкуренции в сфере технических регламентов и субсидий. Согласованная техническая политика позволяет избежать технологических разрывов, несовместимости продукции, создаваемой разными странами. [с. 70]<sup>1</sup>

То есть еще до принятия решения о создании ЕАЭС уже действовала полноправная международная организация, которая устранила большее количество барьеров, обеспечила выработку единой внешнеэкономической политики, тарифов, цен и элементов функционирования общего рынка.

В 2015 году на основе ТС И ЕЭП начал функционировать ЕАЭС, к которому присоединились Армения и Киргизия. [18, с.3] ЕАЭС представил собой дальнейшее углубление сотрудничества государств-участников в экономической сфере и социально-экономических вопросах.

Объединение произошло в период нефтяного шока и рецессии в России и Казахстане, как основных нефтяных экспортеров, негативно отразившихся и на экономике других стран ЕАЭС. Для столь неблагоприятных внешних условий интеграционные процессы прошли стартовый период достаточно успешно. [с.2]<sup>2</sup> Согласно данным Евразийской экономической комиссии, совокупный валовой внутренний продукт стран-членов ЕАЭС в январе-сентябре 2015 г. составил 1,1 трлн. долларов США, снизившись по сравнению с аналогичным периодом 2014 г. на 3%. [19, с.60—62]

На 2018 год Евразийский экономический союз имеет единый рынок в 183,8 млн. человек и валовой внутренний продукт более 1,91 трлн. долларов США, который обеспечивает общую политику в макроэкономической сфере, во внешней торговле и инвестициях, таможенной сфере, в техническом регулировании и создает конкуренцию и антимонопольное регулирование. [20, с.17,44]

В сравнении с другой группой постсоветских стран, состоящей из Украины, Узбекистана и Грузии, страны ЕАЭС демонстрируют более высокий уровень ВВП на душу населения и динамику экономического роста, хотя все еще несколько уступают другим своим соседям – Польше и Турции. [с.2]<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Доронина Н. Г., Семилютина Н.Г Информационные технологии и экономические отношения: проблемы международно-договорной унификации права в ЕАЭС // Журнал российского права. – 2015. – №11. – С. 69—81.

<sup>2</sup> ЕАЭС: социально-экономическое развитие регионов // Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики. 2018. №37. Октябрь. URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/19000.pdf> (дата обращения: 14.05.2019).

<sup>3</sup> Экономические связи и развитие ЕАЭС // Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики. 2017. №23. Август. URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/14124.pdf> (дата обращения: 14.05.2019).

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.