

DOI 10.22363/2313-2329-2020-28-4-807-825

УДК 334:338:339

Научная статья

Перспективы рынков товаров двойного назначения ОДКБ в области грузовых автомобилей

С.Ю. Черников¹, З.Б. Ахметова²

¹Российский университет дружбы народов

Российская Федерация, 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6

²Казахский национальный университет имени Аль-Фараби

Республика Казахстан, 050040, Алма-Ата, пр-кт аль-Фараби, 71

Аннотация. В статье рассматриваются практические аспекты реализации взаимодействия стран ОДКБ в рамках производства и обеспечения грузовыми автомобилями как товарами двойного назначения. Изучено текущее макроэкономическое положение стран – участниц соглашения в разрезе возможностей для обеспечения самостоятельного производства указанных товаров. Показаны ключевые марки и производители, обеспечивающих рынки стран ОДКБ грузовыми автомобилями, а также ситуация с производящими возможностями и текущими сложностями нахождения баланса между эффективностью, ценой и диверсификацией своего парка гражданских и военных транспортных средств повышенной грузоподъемности. Выявлено достаточно устойчивое положение российских производителей как на национальном рынке, так и на рынках рассматриваемых стран. При этом показана одна из ключевых сложностей ближайших перспектив рынков грузовых автомобилей стран ОДКБ – растущее влияние и зависимость от КНР как на макро-, так и на микроуровне.

Ключевые слова: ОДКБ, грузовые автомобили, рынок тяжелых грузовиков, КамАЗ, автомобильная промышленность, товары двойного назначения

Введение

Экономическая обстановка в мировой экономике остается сложной, как вследствие продолжающихся в странах мероприятий по преодолению пандемии, так по причине санкционных и протекционистских действий многих ведущих экономик мира. Многие международные организации в своих публикациях оценивают текущую ситуацию как достаточно тревожную и отличающуюся от прошлых кризисов. Так, в своем недавнем обзоре мировой экономики МВФ оценивает потери производства, связанные с чрезвычайной ситуацией и мерами сдерживания пандемии, как превышающие ущерб, нанесенный глобальным финансовым кризисом 2008–2009 годов. При этом сохраняется серьезная неопределенность относительно продолжительности и интенсивности кризиса, что существенно меняет роль экономической политики

© Черников С.Ю., Ахметова З.Б., 2020



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

государств. В основном отмечается сложность дополнительной монетарной стимуляции экономической активности через совокупный спрос, что в условиях мер сдерживания пандемии не дает желаемого эффекта. Эксперты международных организаций прогнозируют частичное восстановление на 2021 год, но предполагают, что уровень ВВП останется ниже довирусного тренда¹. Например, МВФ предполагает, что мировая экономика в 2020 году сократится на 3 %, при этом экономика трех ведущих экономик мира – США, ЕС и Китай – сократится на –5,9, –7,5, +1,2 % соответственно.

Безусловно, в данных условиях особую роль начинают играть региональные взаимосвязи стран и наднациональные объединения как экономического, так и политического характера. Страны – члены ЕАЭС и ОДКБ имеют в целом общую тенденцию развития, так как с 1991 по 2020 год прошли несколько стадий развития: от момента становления и формирования до трансформации и кризисных явлений. Существенным является тот факт, что страны делают уверенные шаги на пути к интеграции в самых разных аспектах. В целом после создания Таможенного союза, ЕАЭС и единого экономического пространства торговые операции на рынках стран активизировались, возросла покупательная способность населения, что привело к оживлению ввоза и повышению качества импортируемых товаров. При этом в силу нарастающих угроз военного характера из-за нестабильности мировых отношений существенное значение приобретает оборот как вооружения, так и товаров двойного назначения между союзными государствами. Одним из ключевых подвидов последних являются грузовые автомобили, обеспечивающие мобильность войск в современных динамичных боевых столкновениях, а также являющихся платформами для многих систем вооружения. С этой позиции поставщики и каналы поставок грузовых автомобилей на рынках стран ОДКБ обладают большим влиянием на способность государств полноценно реализовывать свои обязательства в рамках союзных соглашений.

Таким образом, цель данного исследования состоит в прогнозировании перспектив рынков грузовых автомобилей стран ОДКБ как одного из ключевых типов товаров двойного назначения.

Методы и подходы

Одним из наиболее удобных и доступных методов работы со вторичной информацией, когда дело касается таких сложных и комплексных явлений, как производство товаров двойного назначения, является метод контент-анализа. Поиск и описание проблемы в данной научной публикации осуществлялся с использованием данного метода, а именно:

- эмпирически определялась проблема исследования;
- изучались открытые источники информации, включая официальные данные правительств соответствующих стран;
- уточнялась проблема и ее характеристики через субъективное восприятие информации о состоянии рынков грузовых автомобилей стран ЕАЭС и ОДКБ.

¹ Отчет МВФ «Перспективы развития мировой экономики», 2020. URL: <https://www.imf.org/ru/Publications/WEO/Issues/2020/09/30/world-economic-outlook-october-2020> (дата обращения: 02.07.2020).

При изучении массива вторичной информации о состоянии экономики стран выявлялись те направления, которые соответствуют изучаемой проблеме: оценка сильных и слабых сторон, коннотация мнений экспертов о развитии изучаемых стран.

Обзор литературы

Вопросами функционирования ОДКБ занимается большое количество российских авторов, однако наблюдается дефицит работ по сравнительному анализу функционирования конкретных рынков и в целом экономического взаимодействия данных стран. Наиболее близко к данной тематике располагаются работы Е.А. Дегтеревой, А.М. Чернышевой, Д.О. Ямпольской, исследующие хозяйственные механизмы взаимодействия стран ОДКБ в военной сфере и области взаимной торговли товарами двойного назначения. Также касаются этих вопросов в своих исследованиях А.В. Смолин, К.Ю. Голуб, Ю.Г. Голуб и А.А. Крутько, рассматривающие различные исторические и политико-экономические проблемы, возникающие при выстраивании прочных союзных отношений внутри договора.

При этом существует не так много исследований рынков обращения товаров двойного назначения в рамках ЕАЭС и ОДКБ. Можно выделить исследования В.В. Иосифова, Э.Э. Бобылева, А.В. Пасько, которые посвящены анализу современного состояния мирового и российского рынков автомобилестроения. В частном же случае рынка грузовых автомобилей можно отметить работы Е.Н. Ковалевой, А.О. Егоровой, О.И. Курылевой, А.В. Лящук, М.В. Тихоновой, С.В. Сафонова, А.А. Галстяна, А.М. Тингаева, А.И. Чернявской. Данные работы рассматривают тенденции развития рынка грузового автотранспорта (преимущественно российского), а также факторы, влияющие на его динамику продаж и экспорта.

Следует отметить, однако, что публикации, посвященные рыночному взаимодействию на рынке грузовых автомобилей в рамках ОДКБ, практически отсутствуют в российском научном дискурсе, что указывает на необходимость дальнейшего исследования данного вопроса.

Результаты

Закупки и производство грузовых автомобилей достаточно сильно коррелируют с макроэкономическими показателями стран, особенно с динамикой развития некоторых отраслей, таких как строительство и розничная торговля. В странах ОДКБ уровень развития существенно различается и диспропорции постепенно растут. Всего несколько лет назад, в 2016–2017 годах, макроэкономическая ситуация практически во всех странах постсоветского пространства стабилизировалась, темпы экономического роста относительно двух предыдущих лет несколько возросли, а темпы инфляции замедлились. Улучшилась динамика курса национальных валют по отношению к доллару США, хотя эффект от их резкого обесценения в 2014 году преодолен не был. После относительного улучшения ситуации экономики стран-участниц потерпели падение в 2020 году в результате пандемии COVID-19. «Экономика стран региона столкнулась с существенным оттоком инвестиций, вызванным

“бегством в качество”, и расширением спреда по облигациям. Относительная слабость валют способствовала росту стоимости заимствований, а резкое сокращение экспорта усугубило нагрузку на платежный баланс», – говорится в июньском докладе Всемирного банка «Перспективы мировой экономики». В экономике региона всемирным банком прогнозируется спад на 4,7 %, рецессия затронет почти все страны. По сценарию, предполагающему постепенное сглаживание последствий пандемии и восстановление торговли и инвестиций, ожидается, что в 2021 году экономика Европы и Центральной Азии оживится и покажет рост на 3,6 %².

При этом страны ОДКБ можно условно поделить на две группы по уровню общего промышленного развития: в первой группе окажутся Таджикистан, Киргизия и Армения, во второй – РФ, Казахстан и Белоруссия. Первая группа показывает достаточно позитивную динамику ВВП, хотя причины для этого разнятся, о чем будет идти речь далее (рис. 1). Во второй группе ситуация не настолько радужная, однако также наблюдается позитивная динамика (рис. 2 и 3).

По данным МВФ, на 2018 год Российская Федерация по уровню ВВП среди стран СНГ находится на первом месте с показателем 11,3 тыс. долл. Согласно прогнозам Всемирного банка, в РФ, как и в других странах, в 2020 году ожидается замедление экономического роста вследствие пандемии и нестабильности цен на нефть. В ряду ключевых негативных факторов – продолжающиеся экономические санкции, ухудшение настроений на финансовом рынке, продолжающееся падение реальных доходов населения, усложнение условий мировой торговли и сложная динамика цен на нефть.

Также наблюдающийся в последнее время двузначный рост кредитования домохозяйств может поставить под угрозу финансовую стабильность в случае ухудшения макроэкономической ситуации. При этом считается, что рост эффективности государственных инвестиций зависит от успешной и эффективной реализации инициатив нового правительства в части обновления инфраструктуры³.

Второе место по уровню ВВП на душу населения в ОДКБ занимает Казахстан со значением 9,2 тыс. долл. Рост экономики Казахстана в 2019 году составил около 4,5 %, причем основными драйверами экономического роста в стране стала сфера строительства, транспорта, торговли и связи. Реальные доходы населения выросли на 5,5 %, инвестиции в основной капитал – на 8,5 %.

Экономика страны в целом успешно развивается в последние десятилетия. Благодаря продолжающемуся экономическому подъему и увеличению размера заработной платы в начале 2019 года реальная заработная плата выросла на 8,9 % и сохранилась потребность в рабочей силе. Официаль-

² ЕБРР ухудшил прогноз по Армении и ожидает спад ВВП на 1,5 % // Arka. URL: http://arka.am/ru/news/analytics/vb_ukhudshil_prognoz_po_ekonomike_armenii_i_ozhidaet_spada_vvp_v_2020_godu_v_2_8/ (дата обращения: 02.07.2020).

³ Всемирный банк назвал риски для экономики России // ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/6532230> (дата обращения: 02.07.2020).

ный уровень безработицы остался ниже 5 %. В условиях роста заработной платы и увеличения размера социальной помощи уровень бедности продолжил снижение до 8,5 % в 2019 году, который стал третьим годом подряд, когда наблюдалось снижение бедности⁴. Сегодня власти делают все возможное, чтобы сдержать распространение пандемии, однако, естественно, спад деловой активности неизбежно повлечет за собой предсказуемые негативные явления в экономике – снизится уровень возвратов кредитов, потребления и розничной торговли.

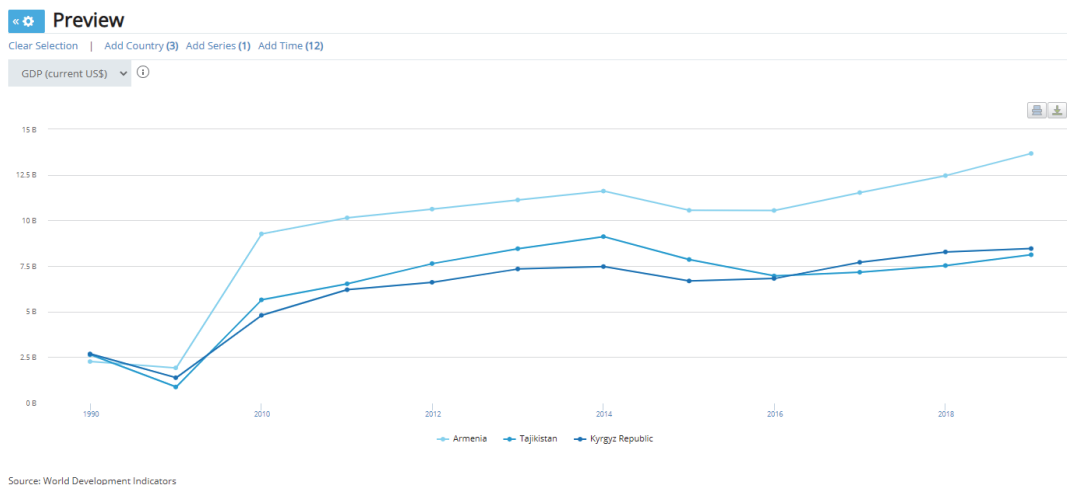


Рис. 1. Динамика ВВП Армении, Таджикистана и Киргизии до 2019 г., долл. США
 [Figure 1. GDP dynamic of Armenia, Tajikistan and Kyrgyzstan till 2019, USD]

Источник: World Development Indicators. URL: databank.worldbank.org (дата обращения: 02.07.2020).

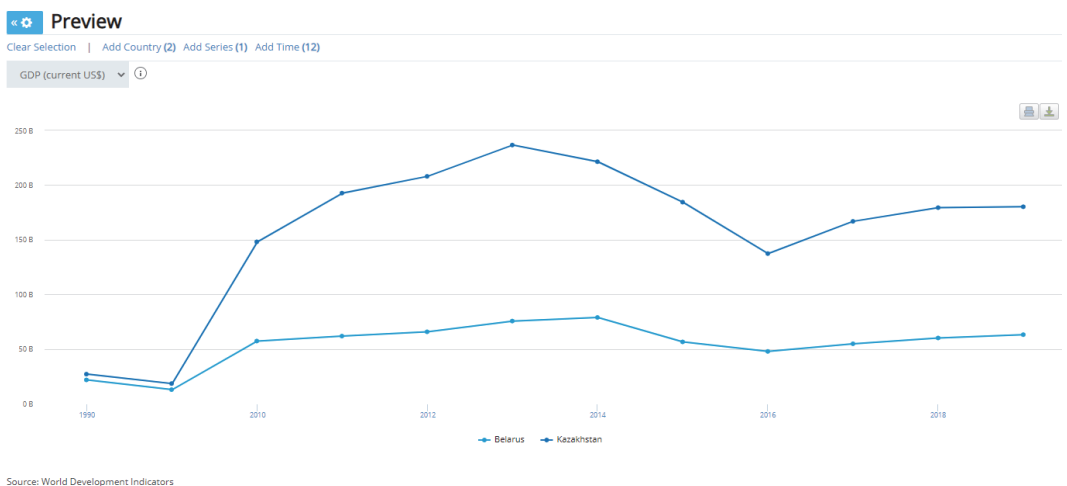


Рис. 2. Динамика ВВП Белоруссии и Казахстана до 2019 г., долл. США
 [Figure 2. GDP dynamic of Belorussia and Kazakhstan till 2019, USD]

Источник: World Development Indicators. URL: databank.worldbank.org (дата обращения: 02.07.2020).

⁴ Обзор по Казахстану / Всемирный банк. URL: <https://www.vsemirnuybank.org/ru/country/kazakhstan/overview> (дата обращения: 02.07.2020).

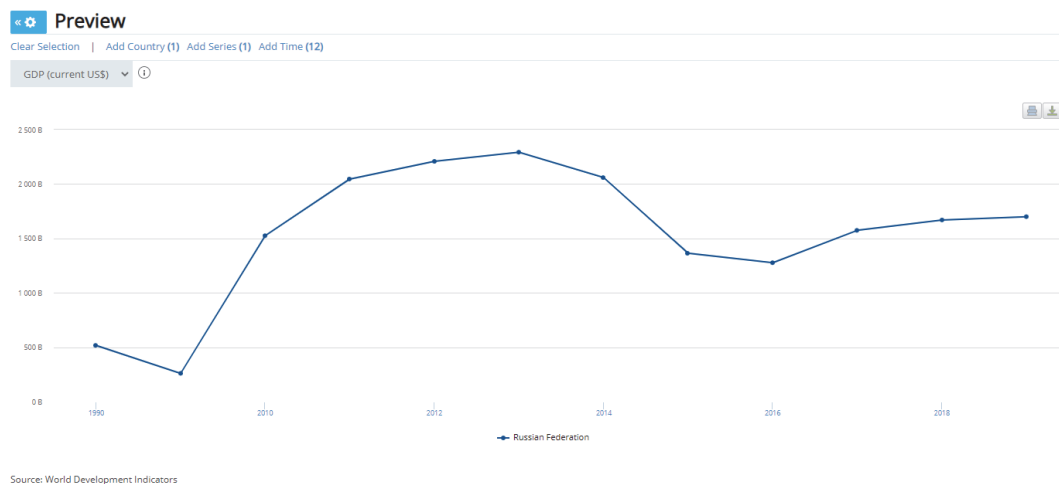


Рис. 3. Динамика ВВП России до 2019 г., долл. США
[Figure 3. GDP dynamic of Russia till 2019, USD]

Источник: World Development Indicators. URL: databank.worldbank.org (дата обращения: 02.07.2020).

Третьей страной в списке стран СНГ по уровню ВВП является Белоруссия – 6,3 тыс. долл. Благодаря особенностям структуры экономики и Союзному государству с Россией (что обеспечивает дешевые энергоресурсы и доступность рынков сбыта), страна в целом устойчиво развивалась последнее десятилетие. Власти концентрировались на обеспечении экономического роста, снижением численности домашних хозяйств, находящихся за чертой бедности, и ростом доходов 40 % наименее обеспеченных домашних хозяйств. Этому способствовали мероприятия по росту реальной заработной платы, субсидирование цен на коммунальные услуги и сохранение занятости на государственных предприятиях (даже при их неконкурентоспособности). В товарной структуре экспорта страны преобладают топливно-энергетические товары, продукция химической промышленности, а также машины, оборудование и транспортные средства. Эти три позиции дают около 60 % всего объема экспорта (Ямпольская, 2019). Однако по состоянию на 2020 год можно признать, что факторы, лежавшие в основе прошлых успехов, утратили свое воздействие. ВВП в 2019 году вырос на всего на 1,2 %, при этом в 2017 году рост составлял 2,4 %, а в 2018 даже 3 %. Исчерпаны возможности накопления капитала для стимулирования экономического роста, сокращаются субсидии на поставку энергоносителей, предусмотренные двусторонними соглашениями с Российской Федерацией, увеличивается размер госдолга по отношению к ВВП. Становится все сложнее покрывать разрыв между внутренними сбережениями и инвестициями за счет внешних заимствований⁵. Последние события по итогам президентских выборов в августе 2020 года также оказали угнетающее воздействие на экономику, и предполагается, что рост экономики останется крайне низким.

⁵ Обзор по Республике Беларусь / Всемирный банк. URL: <https://www.vsemimyjbank.org/ru/country/belarus/overview> (дата обращения: 02.07.2020).

В 2019 году Армения опередила все страны другие страны ОДКБ по темпам роста ВВП, который поднялся более чем на 7,5 % и составил около 10 тыс. долл. США. При этом существенных сдвигов ни в росте промышленности, ни в торговле не произошло, а в некоторых сферах (строительстве и энергокомплексе) рост даже замедлился. Предполагается, что это результат проводимой страной антикоррупционных мероприятий, которые привели к выводу из тени существенных доходов, поднявшие налоговые поступления 2019 года на 43,6 % по сравнению с 2017 годом и на 20 % по сравнению с 2018 годом. При этом собственно машиностроительный потенциал страны остается достаточно низким, уступая в развитии другим отраслям, особенно услугам и сельскому хозяйству. Что касается нынешней ситуации, МВФ ожидает спад экономики Армении в 2020 году на уровне 1,5 %⁶.

Неравномерность в своем экономическом развитии демонстрирует и Киргизия, которая в 2019 году показала рост на уровне 3,6 % в национальной валюте и 2,1 % в долларах США, хотя прогнозы были еще более оптимистичными. Особенность экономики данной страны в ее жесткой монопродуктовой структуре. Практически вся динамика ВВП зависит от производства на руднике Кумтор и строительной отрасли. Вклад золота, добываемого оператором рудника «Кумтор голд компани», в экономику страны настолько велик, что эксперты и правительственные органы зачастую публикуют две версии макроэкономических показателей – с учетом и без учета экспорта драгоценного металла. Объем промышленной продукции Киргизии в 2019 году превысил 278 млрд сомов и по сравнению с 2018 годом увеличился на 6,9 %. Это произошло благодаря росту объемов производства металлических руд – на 28,5 %, одежды – на 18,3 %, добычи сырой нефти и природного газа – на 17 %, производства основных металлов – на 12,3 %, стройматериалов – на 8,8 %, добычи угля – на 6,9 %, а также производства пищевых продуктов – на 4,3 %. Положительные тенденции наблюдались в минувшем году и в сельском хозяйстве, где рост объемов составил 2,6 %, в оптовой и розничной торговле – 4,7 % и в строительстве – 10,6 %⁷.

Наконец, последний участник ОДКБ – Таджикистан – показал в 2019 рост ВВП на 7,8 % в долл. США. Согласно данным Всемирного банка, за последнее десятилетие Таджикистан достиг устойчивого прогресса по развитию своей экономики. Снижился уровень бедности, а темпы роста экономики с 2000 по 2017 год составляли в среднем 7 % в год. Однако экономика по-прежнему остается уязвимой к воздействию внешних факторов из-за узкой экспортной структуры, высокой импортной зависимости, а также значительной доли валютных поступлений от зарубежных мигрантов. При этом самыми значимыми отраслями экономики Таджикистана являются гидроэлектроэнергетика и особенно сельское хозяйство – его доля в ВВП страны редко составляет менее 20 %. Другие отрасли – промышленность, торговля, транспорт, связь, сфера услуг, строительство и другие – существенно отстают.⁸ Данная ситуация со-

⁶ World Economic Outlook 2020 / Международный валютный фонд. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/04/14/weo-april-2020> (дата обращения: 02.07.2020).

⁷ Национальный статистический комитет Республики Кыргызстан. URL: <http://www.stat.kg/ru/opendata/category/1/> (дата обращения: 02.07.2020).

⁸ Статистика по Республике Таджикистан // Банк данных / Всемирный банк. URL: <https://data.worldbank.org/country/tajikistan> (дата обращения: 02.07.2020).

храняется в стране уже долгие годы и позволяет предположить, что в ближайшее время не следует ожидать серьезных изменений.

Оценивая экономику стран – участниц ОДКБ и ЕАЭС с точки зрения производства товаров двойного назначения, можно сделать не очень оптимистичные выводы. Промышленность этих стран зачастую базируется на советском экономическом фундаменте и развивается недостаточно активно. Только Белоруссия более или менее удачно поддерживает и развивает инновационный потенциал своей экономики в силу отсутствия возможности рассчитывать на экспорт полезных ископаемых или внешние источники. При этом Россия, Казахстан и Белоруссия обладают существенным потенциалом для совместного производства электронной продукции, а также транспорта и других двигательных установок. Несмотря на сложности последних десятилетий удалось сохранить и развить производство таких товаров, как навигационные приборы, средства связи (в том числе космической), оборудование для электронной промышленности, прецизионное оборудование для оптической промышленности, а также изделия для транспортных средств двойного назначения (Ямпольская, 2019).

Все страны – члены ОДКБ и ЕАЭС осуществляют свое военно-техническое и военно-экономическое сотрудничество в рамках военно-промышленной кооперации, основным поставщиком в которой является Россия. Поэтому остальные страны – члены ОДКБ стремятся снизить степень влияния России, диверсифицировав свои закупки в военной сфере и осуществляя военно-промышленную кооперацию с третьими странами (Дегтерева, Чернышева, 2019).

Текущее состояние рынков грузовых автомобилей стран ОДКБ

Наличие собственной отрасли производства грузовых автомобилей является признаком высокого уровня развития экономики страны. Эффективными промышленными комплексами в сфере производства грузовых автомобилей обладают такие наиболее передовые в экономическом и технологическом отношении страны, как США, Япония и Германия. Активным развитием этого сегмента промышленности занимаются и те страны, которые уже в ближайшем будущем будут претендовать на звание передовых экономик⁹.

Как было отмечено выше, Россия является лидирующей страной (наряду с Белоруссией) на постсоветском пространстве по производству грузовых автомобилей (рис. 4), поэтому целесообразно начать обзор рынка грузовиков именно с анализа ситуации в России. В 2019 году в Российской Федерации наблюдалось снижение роста экономики в области продаж грузовой техники (рис. 5)¹⁰. Это было связано со снижением активности в розничной торговле и строительстве. Более того, в 2018 году завершился цикл обновления парка, что способствовало уменьшению объема продаж. Экономический спад влияет на предпочтения потребителей, что создает благоприятные условия

⁹ Рынок грузовых автомобилей – 2016: аналитический обзор / Центр развития НИ ВШЭ. URL: <https://dcenter.hse.ru/data/2017/02/13/1167169381/Рынок%20грузовых%20авто-мобилей%202016.pdf> (дата обращения: 02.07.2020).

¹⁰ Российский рынок автомобилей: пережить 2020-й // Автоиндустрия. URL: <https://ai-media.ru/news/rossijskij-rynok-gruzovyh-avtomobilej-perezhit-2020-j/> (дата обращения: 02.07.2020).

для роста доли отечественных производителей на рынке. КАМАЗ и ГАЗ увеличили свои доли в 2019 году на 3 и 1 % соответственно. Перечислим наиболее крупные и известные предприятия отрасли: КАМАЗ, УАЗ, ГАЗ, Саранский завод автосамосвалов, «Бецема», Брянский автомобильный завод. Также имеются иностранные сборочные производств: «Форд Соллерс Елабуга», «ДаймлерКамаз Рус» («Мерседес-БенцТракс Восток»), «Вольво Восток», ГК «Автотор», «Ивеко-АМТ». Лидирующими марками являются КАМАЗ, ГАЗ и Вольво. Именно эти три марки составляют 60 % всего арсенала грузовых автомобилей в России (рис. 6).

КАМАЗ является крупнейшим российским производителем тяжелых грузовых автомобилей, а также автобусов, комбайнов, тракторов, самосвалов и другой техники. Чистая прибыль КАМАЗа по международным стандартам финансовой отчетности за 2018 год составила 1,588 млрд руб., что в 2,2 раза ниже показателя 2017 года¹¹. При этом КАМАЗ постоянно вкладывается в автоматизацию производства для роста качества выпускаемой продукции. Так, в конце мая 2019 года началось производство кабин поколения К5 на новом заводе, построенном совместно с компанией Daimler. Уровень автоматизации на производстве достиг 80 %, оставив для человеческого персонала функции контроля качества, укладки деталей на сборочную линию и логистических задач¹². Естественно, КАМАЗ также производит военную технику. Модель «КамаЗ-4326» является вторым по количеству грузовиком, находящимся на вооружении у армии РФ. Данный грузовой автомобиль имеет отличную проходимость и используется на всей местности России. Российский рынок не единственный – продукция данной марки реализуется в более чем 40 странах, в том числе в странах ОДКБ. Например, в 2019 году Казахстан, несмотря на наличие своего завода по производству бронированных автомобилей, приобрел КамАЗ-53949 «Тайфун-К 4×4», а позже КАМАЗ запустил и новое сборочное производство в Узбекистане.

Необходимо подчеркнуть, что особенно в последние годы экспорт автомобилей из РФ увеличился в связи с девальвацией рубля (автомобили стали дешевле в долларовом эквиваленте, что повысило спрос на росавтопром). Большая часть экспорта автомобилей приходится именно на страны СНГ. Например, основными покупателями машин КАМАЗа являются Казахстан, Белоруссия и Украина. Но техника данного производителя не менее известна и в Латинской Америке. Более того, КАМАЗ активно создает свои сборочные предприятия в развивающихся странах – Индии, Пакистане, Казахстане и Вьетнаме. В целом экспорт грузовиков КАМАЗа в 2019 году достиг рекордных показателей (58 %).

Хотелось бы отметить, что такое развитие экспорта неразрывно связано с государственной программой стимулирования экспорта, в рамках которой экспортерам возмещается часть таможенных платежей. Таким образом, продажи грузовых автомобилей из России за рубеж только растут. По данным Федеральной таможенной службы, доходы от поставок в 2019 году выросли на 12,7 %.

¹¹ Чистая прибыль КАМАЗа по МСФО за 2018 год сократилась в 2,2 раза // Коммерсантъ. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3954994> (дата обращения: 02.07.2020).

¹² Как устроен новый завод кабин КАМАЗа // Российская газета. URL: <https://rg.ru/2019/05/29/kak-ustroen-novyy-zavod-kabin-kamaz.html> (дата обращения: 02.07.2020).

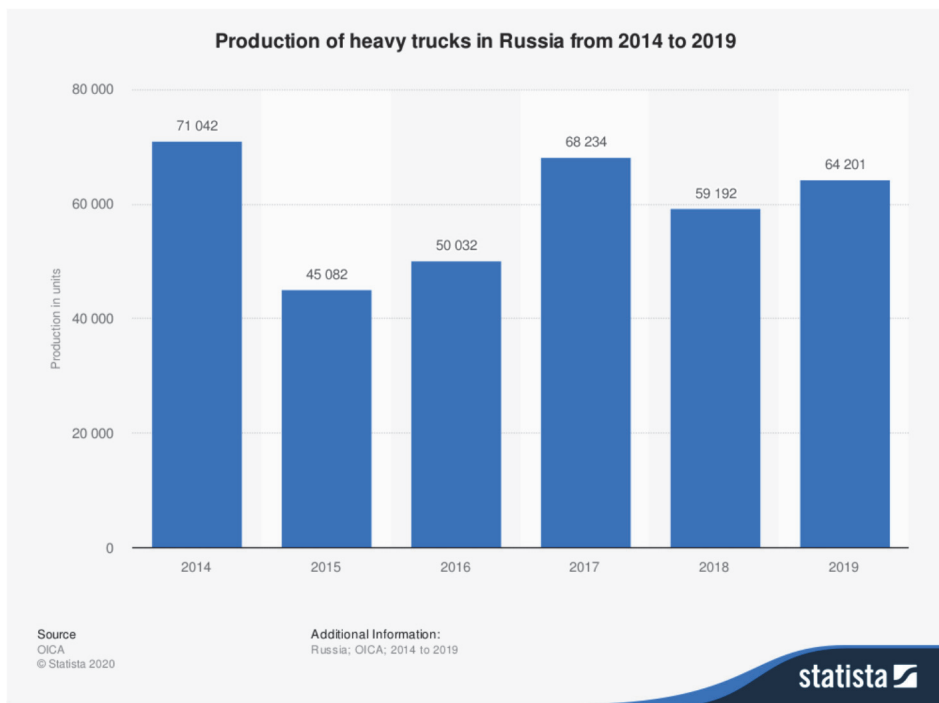


Рис. 4. Производство грузовых автомобилей на российском рынке, 2014–2019 гг.
[**Figure 4.** Production of tracks on the Russian market, 2014–2019]

Источник: База Statista. URL: <https://www.statista.com/topics/5493/automotive-industry-in-russia/> (дата обращения: 02.07.2020).



Рис. 5. Совокупные продажи грузовых автомобилей на российском рынке и прогноз до 2022 г.
[**Figure 5.** Stock sales of tracks on the Russian market and prospect to 2022]

Источник: База Statista. URL: <https://www.statista.com/topics/5493/automotive-industry-in-russia/> (дата обращения: 02.07.2020).

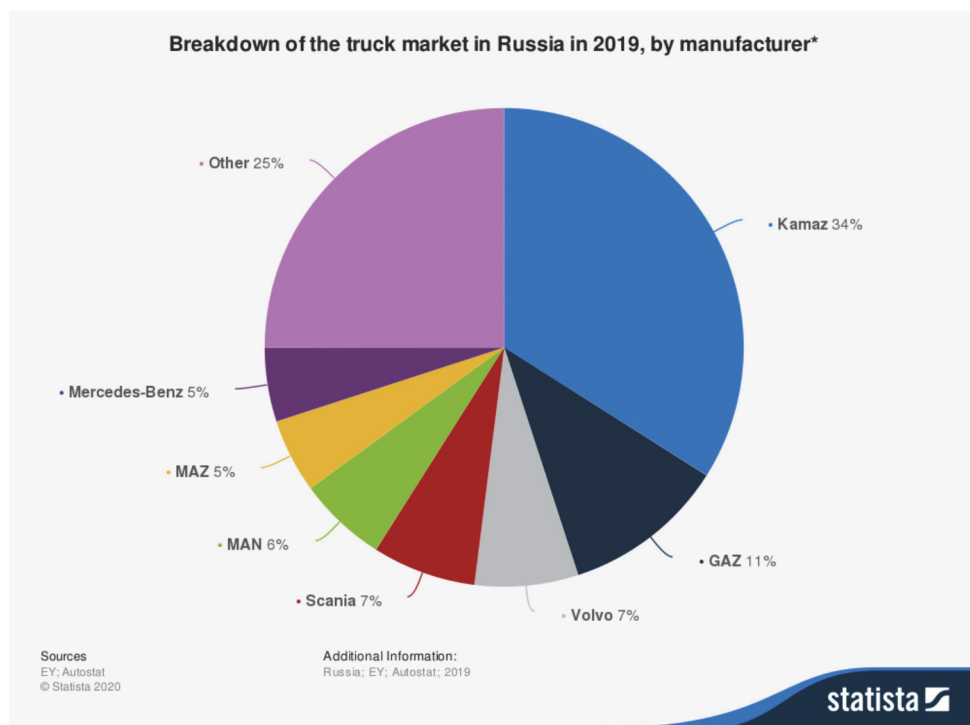


Рис. 6. Бренды грузовых автомобилей на российском рынке, 2019 г.
[Figure 6. Brands of trucks on the Russian market, 2019]

Источник: База Statista. URL: <https://www.statista.com/topics/5493/automotive-industry-in-russia/> (дата обращения: 02.07.2020).

В последние несколько лет российский автопроизводитель – компания «ГАЗ» также смогла существенно увеличить объемы поставок своих автомобилей за границу. Флагманом ассортиментного ряда является, безусловно, модель «Газель-Next», которая продается более чем в 20 странах Европы, Латинской Америки и Северной Африки.

ГАЗ наравне с КАМАЗом выпускает и военную технику. Наиболее распространенной моделью является ГАЗ-3308, которую также именуют «Садко». Автомобиль ценится за высокую проходимость, хорошую грузоподъемность и используется для перевозки личного состава.

Еще одним крупным производителем грузовых автомобилей является АО «Автомобильный завод «УРАЛ»». Завод выпускает бортовые грузовики (в том числе для целей Вооруженных сил РФ): Урал-43206 (с модификациями), Урал-532301, Урал-632302, вахтовые автобусы, седельные тягачи и т. п. В 1994 году на базе российского завода «УралАЗ» совместно с итальянским автоконцерном Iveco было основано российско-итальянское предприятие тяжелых грузовиков «Ивеко-УралАЗ» (впоследствии «Ивеко-АМТ»), выпускающее самосвалы, седельные тягачи, лесовозы и шасси по лицензии Iveco. Производственная мощность завода на 2001 год – до 35 000 автомобилей в год¹³. Экспорт грузовых автомобилей данной марки осуществляется в основном в страны Ближ-

¹³ Официальный сайт автомобильного завода «УРАЛ». URL: <https://uralaz.ru/> (дата обращения: 02.07.2020).

него Востока. Что касается дальнего зарубежья, 2015 год экспорт составил около 7000 автомобилей, на долю Египта приходилось около 90 % поставок.

Наиболее востребованной моделью данной марки является Урал-4320. Данный автомобиль выпускается с 1977 года и до сих пор пользуется спросом. Ценится благодаря своей универсальности – используется как военная машина, а также способен перевозить цистерны, личный состав, грузы, боевые ракетные системы и другое.

В других странах – членах ОДКБ, как правило, отсутствует промышленная инфраструктура для обеспечения производства полного цикла грузовых автомобилей (за исключением Минского автомобильного завода в Белоруссии). Можно сказать, что развитие собственных автопромов и привлечение инвестиций в эту отрасль в данных странах только начинается. На текущий момент, в большей части ввоз автомобилей двойного назначения государств – членов ОДКБ происходит преимущественно из России, однако данная ситуация имеет шанс измениться в ближайшее время.

Так, в Киргизии не производят отечественных автомобилей. Узбекское подразделение General Motors, АО «Уз авто санаат» планировало открыть заводы по сборке легковых и, что важно, грузовых автомобилей в нескольких городах страны. Однако в начале 2020 года данные планы так и не реализовались из-за бюрократических препятствий¹⁴. Руководство страны заинтересовано в собственном сборочном производстве, но следует отметить, что все переговоры на данную тему касаются в основном легковых автомобилей и легких грузовиков. На текущий момент в Киргизии зарегистрировано около 1,3 млн автомобилей, 10 % из которых – грузовые¹⁵. Большая доля рынка при этом принадлежит КАМАЗу, который настолько уверен в потенциале данного рынка, что даже планирует открыть полномасштабную крупноузловую сборку своих моделей¹⁶. При этом нельзя не отметить, что в последние годы в стране активно расширяются продажи китайских брендов, в первую очередь DongFeng и FAW. В вооруженных силах первой ласточкой стало использование грузовиков повышенной проходимости SX2190 от китайского автомобильного концерна Shaanxi, которые были получены в качестве безвозмездной военно-технической помощи из КНР.

В Таджикистане наиболее популярными марками грузовых автомобилей являются КАМАЗ и Mercedes-Benz. Также на дорогах можно встретить грузовики марок Fiat, Ford, Iveco, Renault, Volkswagen разных (порой весьма отдаленных) годов выпуска. Из собственного производства можно отметить совместный таджикско-турецкий завод «Акиа Авесто Автоматив Индастри» в Душанбе¹⁷, планирующий в будущем сборку 3–8-тонных грузовиков, и таджикско-

¹⁴ Ждать ли узбекский автозавод в Кыргызстане – ответ властей // Sputnik. Узбекистан. URL: <https://uz.sputniknews.ru/world/20191210/12985052/Pochemu-Uzbekistan-ne-otkryvaet-avtozavod-v-Kyrgyzstane---otvet-vlastey.html> (дата обращения: 03.07.2020).

¹⁵ Автомобильный транспорт / Межправительственная комиссия «Трасека». URL: <http://www.traseca-org.org/ru/strany/kyrgyzstan/avtomobilnyi-transport/> (дата обращения: 03.07.2020).

¹⁶ В Кыргызстане, возможно, начнут собирать КАМАЗы // Sputnik. Узбекистан. URL: <https://ru.sputnik.kg/economy/20190327/1043772607/kyrgyzstan-krupnyj-proekt-kamaz.html> (дата обращения: 03.07.2020).

¹⁷ В Таджикистане появятся автобусы и грузовики Made in Tajikistan / Разио Озоди. URL: <https://rus.ozodi.org/a/29406708.html> (дата обращения: 03.07.2020).

узбекскую компанию «ТАЛКО-КРАНТАС»¹⁸, собирающую спецтехнику на базе китайского шасси Shacman. Они позиционируются как более адаптированные к горной местности страны, однако более важным преимуществом является их относительная дешевизна. Последний фактор в целом ведет к постепенному росту доли китайских грузовых авто.

Казахстанская автомобильная промышленность включена в число 12 приоритетных направлений индустриального развития несырьевого сектора и является объектом последовательной государственной поддержки. По итогам 2019 года доля автомобильной промышленности в машиностроении РК составила 26 %, произведено свыше 50 тыс. единиц техники, экспортировано порядка 2,7 тыс. автомобилей, в страну начали привлекаться глобальные игроки. В целом Казахстан к 2019 году достиг 30 % локализации по легковым автомобилям, 50 % по коммерческой технике и автобусам и планируют в 2020 год достичь 20 % дополнительной локализации по автозапчастям для легковых авто. При этом первым крупным производителем, пришедшим в Казахстан в 2005 году, стал АО «КАМАЗ-Инжиниринг», занимающий примерно 30 % рынка¹⁹. Важно, что национальные производства выполняют государственные заказы министерства обороны и создают большую часть грузовой техники для нужд обороны. Ключевыми производителями (крупноузловая сборка) тяжелых грузовиков являются ТОО «СарыаркаАвтоПром» с базовой моделью IVECO-682 и СемАЗ с опорными китайскими брендами Shacman и Foton²⁰. Несмотря на то что в 2019 году предприятия Казахстана произвели около 4 тыс. грузовых автомобилей, необходимо признать серьезные сложности, которые испытывают все производители тяжелой техники на рынке страны. Наблюдается ужесточение конкуренции между российскими, белорусскими, китайскими и с недавних пор – узбекскими производителями. Однако, несмотря на инфраструктурные и добывающие проекты, стимулирующие закупку и обновление техники (большая часть грузовиков Казахстана старше 15 лет), для широкого обновления парка потребуются дополнительные государственные стимулы. При этом в стране уже длительное время наблюдается рост спроса на китайские грузовики, которые не только хороши в соотношении «цена – качество», но и имеют существенную отечественную поддержку со стороны китайского правительства.

В Белоруссии, также как в Казахстане, крайне развита автомобильная промышленность. БССР в составе СССР специализировалась на выпуске именно грузовых автомобилей, в том числе большой грузоподъемности, что удалось во многом сохранить и в некоторых случаях даже приумножить²¹.

¹⁸ В чем преимущество собранных в Таджикистане грузовых автомашин? // Asia-Plus. URL: <https://asiaplus.tj.info/ru/news/tajikistan/economic/20190327/v-chem-preimutshestvo-sobrannih-v-tadzhikistane-gruzovih-avtomashin> (дата обращения: 03.07.2020).

¹⁹ Автомобильная промышленность Казахстана: как развивается и каковы перспективы // Законодательство республики Казахстан. URL: <https://www.zakon.kz/5008101-avtomobilnaya-promyshlennost-kazahstana.html> (дата обращения: 03.07.2020).

²⁰ Производство коммерческой грузовой техники в Казахстане будет прирастать скромными темпами... // Курсив. URL: <https://kursiv.kz/news/avto/2019-04/proizvodstvo-kommercheskoj-gruzovoy-tekhniki-v-kazahstane-budet-prirastat> (дата обращения: 03.07.2020).

²¹ Автотехника Беларуси // Автопром Беларуси. URL: <https://belautoprom-g2n.jimdofree.com/> (дата обращения: 03.07.2020).

Ключевыми элементами именно грузового машиностроения Белоруссии является Минский автомобильный завод и его подразделения – МЗКТ (Минский завод колесных тягачей), МАЗ-МАН (Совместное белорусско-германское предприятие) и БелАЗ (наиболее известный своими карьерными самосвалами). МАЗ является известным на мировом рынке производителем, даже имеющим возможность создавать зарубежные совместные предприятия (Вьетнам СП «МАЗ Азия»). Однако на собственном рынке он не является монополистом – около половины рынка занимают марки DAF, MAN, Mercedes, Volvo и Scania. При этом компания активно расширяет сотрудничество с Китаем – обсуждаются перспективы развития совместного предприятия «МАЗ-Вейчай» по производству двигателей Weichai для тягачей МАЗ, строительство в 2020 году производственного корпуса по выпуску коробок передач совместного предприятия ООО «ФАСТ-МАЗ» в китайско-белорусском индустриальном парке «Великий Камень», внедрение осей от компании HanDe Axle в конструкторскую документацию ОАО «МАЗ», а также сотрудничество с крупнейшим китайским производителем грузовиков Sinotruk Group²². К такому обширному сотрудничеству МАЗ подталкивает ожесточающаяся конкуренция и внутренние проблемы. Некогда мощный автозавод постепенно теряет свои традиционные рынки сбыта из-за падающего качества продукции – так, в 2012 году основной автопроизводитель Белоруссии выпустил 22 854 грузовых автомобиля и более 2000 автобусов, но уже к середине 2016 года эти цифры сократились едва ли не в 10 раз (не в последнюю очередь из-за прекращения закупок российским Министерством обороны в пользу КАМАЗ). Стратегический инвестор MAN не стремится расширять производство, а рынки сбыта в России и других странах СНГ постепенно занимают российские и китайские конкуренты²³. В 2019 году МАЗ поставил на рынок России 3709 машин.

Наконец, страна ОДКБ с наименее развитой автомобильной промышленностью – Армения. Рынок как грузовых, так и легковых автомобилей в ней заполнен исключительно импортными машинами. Автомобилей собственной сборки в Армении почти не осталось. Исключение составляет единичное предприятие AA Trucks, осуществляющую мелкосерийную сборку специальных грузовиков американского происхождения. Наиболее востребованными марками на армянском рынке грузовых авто являются КАМАЗ, Volvo, Mercedes-Benz и Scania. В скором времени в Армении планируется запустить сборку автомобилей КАМАЗ, что связано в первую очередь с обновлением вооружения и технического оснащения армии²⁴. Важно отметить, что именно Российская Федерация много лет остается главным поставщиком вооружений для Армении.

²² МАЗ планирует расширить сотрудничество с китайскими компаниями // АТИ. URL: <https://news.ati.su/news/2020/01/17/maz-planiruet-rasshirit-sotrudnichestvo-s-kitayskimi-kompaniyami-155500/> (дата обращения: 03.07.2020).

²³ МАЗ умирает в одиночестве // Газета.ру. URL: https://www.gazeta.ru/auto/2016/10/17_a_10254839.shtml (дата обращения: 03.07.2020).

²⁴ Компания «КАМАЗ» готова начать сборку автомобилей в Армении // EurAsia Daily. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2020/03/20/kompaniya-kamaz-gotova-nachat-sborku-avtomobiley-v-armenii> (дата обращения: 03.07.2020).

Заключение

Макроэкономическая ситуация стран ОДКБ и текущее состояние в них производства грузовых автомобилей, способных классифицироваться как товары двойного назначения позволяют сделать следующие выводы. Во-первых, развитие данной отрасли среди исследуемых стран достаточно неравномерно. Российские бренды (прежде всего КАМАЗ) имеют устойчивую позицию на рынках всех стран ОДКБ, в том числе в военной сфере. Однако, несмотря на макроэкономические успехи последних двух лет, в рассматриваемых странах не происходит существенного экономического роста, что ограничивает дальнейшее расширение рынка грузовых автомобилей и вынуждает производителей концентрироваться на возможностях по обновлению парка, а также отбирать потребителей у других марок.

Во-вторых, рынки стран ОДКБ являются достаточно диверсифицированными. Однако макроэкономическая ситуация ограничивает финансовые возможности покупателей, особенно в ключевых для грузовых автомобилей отраслях – оборона, строительство и розничная торговля. Это неизбежно ведет к ценовому давлению и стремлению к выбору оптимальных по соотношению «цена – качество» изделий, что создает ключевую для российских марок проблему на рынках данных стран – активный рост продаж китайских грузовых автомобилей.

Далеко не секрет, что КНР давно проводит активную экономическую политику в государствах Средней Азии, как в рамках ШОС, так и в силу реализации стратегии «Один пояс, один путь». Данная политика подразумевает не только льготы собственным производителям при экспорте товаров (в том числе и грузовых автомобилей), но и обширное кредитование государств третьего мира. Несмотря на опасения перед растущим китайским влиянием, практически все государства Средней Азии являются реципиентами инвестиций в отношении КНР. Так, Казахстан должен КНР сумму в размере 3,6 % от своего ВВП, Киргизия – около 30 %, Таджикистан – 16 %²⁵, Белоруссия – около 5,2 %. Высокие долги и сложности с их обслуживанием в периоды экономического спада открывают возможности для Китая в смысле обеспечения дополнительных преимуществ в странах членах ОДКБ. Например, Таджикистан, столкнувшись с проблемами в обслуживании своих китайских кредитов, предложили крупной китайской компании ТВЕА добывать золото на двух государственных рудниках вплоть до возмещения долга размером более 300 млн долл.

Кроме того, в последнее время Китай также начал предоставлять государствам – членам ОДКБ военно-техническую помощь, в основном в виде безвозмездных финансовых вливаний на модернизацию вооружений, строительство блокпостов на границе и жилья для военных. В разрезе темы данной статьи особенно примечательно, что в 2015 году КНР передал Казахстану на безвозмездной основе 30 тягачей «Цзефан» и 30 большегрузных прицепов (общая стоимость около 3,2 млн долл.). При этом передача техники на безвозмездной основе вовсе не безобидна с рыночной точки зрения. Пере-

²⁵ Китай меняет стратегию в Центральной Азии // Eurasianet. URL: <https://russian.eurasianet.org/%D0%BA%D0%B8%D1%82%D0%B0%B9-%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%8F%D0%B5%D1%82-%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D1%8E-%D0%B2-%D1%86%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D0%B9-%D0%B0%D0%B7%D0%B8%D0%B8> (дата обращения: 03.07.2020).

данные бесплатно грузовые автомобили встают «в строй» и начинают выполнять оперативные задачи согласно планам местного Министерства обороны. Следовательно, необходимо содержать запас запасных частей и обучать персонал для ремонта, что создает базу для дальнейшего расширения парка уже на возмездной (пусть на первых порах и льготной) основе. Можно признать, что подобные «подарки» ведут к постепенному снижению доли российских грузовых автомобилей в рядах вооруженных сил стран ОДКБ.

Активная экономическая политика Китая приводит к поступательному росту зависимости стран ОДКБ от импорта китайских товаров, и рынок грузовых автомобилей не является исключением. При рассмотрении рынков стран было заметно, что доля китайских грузовиков, ввозимых или даже собираемых в странах ОДКБ, поступательно растет. Необходимо отметить, что эпидемия коронавируса существенно ударила как по экономикам стран ОДКБ, так и по их производственным возможностям. На время антипандемических мероприятий многие заводы были закрыты, а после возобновления работы столкнулись с трудностями сбыта в виде снижения спроса и роста отказов от ранее сделанных заказов. Однако это с высокой вероятностью будет иметь положительный эффект для дальнейшего роста доли китайских марок грузовиков по причине низкой цены и приемлемого качества. По мере расширения этой доли, высока вероятность соответствующей переориентации также и заказов военных грузовиков стран ОДКБ – как в ответ на невозможность финансировать кредиты, так и в силу более низкой стоимости в условиях экономического кризиса.

Безусловно, на текущий момент практически во всех странах членах ОДКБ российские производители имеют существенную долю, однако для сохранения ее в среднесрочной перспективе требуется разработка целевой программы экспортной поддержки. Постоянно возникающие в РФ противоречия между текущими фискальными задачами и выстраиванием долгосрочной программы развития регулярно приводят к сложностям с привлечением в отрасль инвестиций и обеспечением конкурентоспособности экспортируемой продукции. Однако в текущих условиях мировой экономической турбулентности отсутствие последовательной поддержки своего технологического экспорта способно существенно подорвать поставки даже в союзных странах.

Благодарности. Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ в рамках научно-исследовательского проекта «Активизация военно-экономического сотрудничества на пространстве Организации Договора о коллективной безопасности и Евразийского экономического союза в контексте санкционной политики развитых стран и развития импортозамещения в РФ», проект № 18-010-01132.

Список литературы

- Голуб К.Ю., Голуб Ю.Г. ОДКБ: истоки многопрофильного мандата и современные инструменты его реализации // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. 2018. Т.13. № 1. С. 193–203.
- Дегтерева Е.А., Чернышева А.М. Военно-экономическое сотрудничество государств – членов ОДКБ и ЕАЭС с третьими странами: вызовы и угрозы для России // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2019. Т. 27. № 4. С. 663–678.

- Дегтерева Е.А., Чернышева А.М.* Совершенствование финансовых механизмов военно-технического сотрудничества стран – участниц ОДКБ на примере опыта ЕС // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2020. Т. 16. № 2 (383). С. 383–396.
- Егорова А.О., Курьлева О.И.* Основные тенденции развития ключевых сегментов автомобильного рынка России // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. 2019. № 7 (41). С. 18–24.
- Иосифов В.В., Бобылев Э.Э.* Развитие российского рынка электромобилей: тенденции, перспективы, барьеры // Финансовая аналитика: проблемы и решения. 2017. Т. 10. № 11. С. 1273–1289.
- Ковалева Е.Н.* Развитие экспорта в России и Беларуси: структурные особенности и реализация возможностей инфраструктурной поддержки // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. 2020. № 1. С. 11–18
- Крутько А.А.* Организация договора о коллективной безопасности – востребованный институт военно-политического сотрудничества // Известия института философии, политологии и права имени А. Баховаддинова Академии наук Республики Таджикистан. 2018. № 2. С. 51–56.
- Ляцук А.В., Тихонова М.В.* Стратегический анализ внутренних факторов предприятий грузового автомобилестроения в условиях цифровой трансформации экономики // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2020. № 3. С. 102–109.
- Сафонов С.В., Галстян А.А., Тингаев А.М.* Анализ российского рынка грузовых автомобилей и опыта создания совместных производств // Аллея науки. 2019. Т. 1. № 1 (28). С. 150–160.
- Смолин А.В.* Проблемы поставок вооружений в страны СНГ и пути их разрешения // Постсоветские исследования. 2019. Т. 2. № 1. С. 866–884.
- Чернявская А.И.* Тенденции и анализ рынка грузовиков и грузовых автозапчастей // Молодой ученый. 2020. № 7 (297). С. 195–199.
- Ямпольская Д.О.* Перспектива выпуска продукции двойного назначения в странах ОДКБ и ЕАЭС // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2019. Т. 27. № 4. С. 706–721.
- World Economic Outlook / IMF. 2020, April. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/04/14/weo-april-2020> (accessed: 01.06.2020).

История статьи:

Дата поступления в редакцию: 15 июня 2020 г.

Дата проверки: 15 июля 2020 г.

Дата принятия к печати: 18 августа 2020 г.

Для цитирования:

Черников С.Ю., Ахметова З.Б. Перспективы рынков товаров двойного назначения ОДКБ в области грузовых автомобилей // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2020. Т. 28. № 4. С. 807–825. <http://dx.doi.org/10.22363/2313-2329-2020-28-4-807-825>

Сведения об авторах:

Черников Сергей Юрьевич, кандидат экономических наук, MBA, LL.M, доцент кафедры маркетинга экономического факультета Российского университета дружбы народов. E-mail: chernikov-syu@rudn.ru

Ахметова Зауреш Болатхановна, кандидат экономических наук, заведующая кафедрой «Бизнес-технологии» Казахского национального университета имени Аль-Фараби. E-mail: kafedra.bt@mail.ru

Prospects of the CSTO dual-use goods markets in the field of freight trucks

Sergey Yu. Chernikov¹, Zauresh B. Akhmetova²

¹Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University)
6 Miklukho-Maklaya St, Moscow, 117198, Russian Federation

²Al-Farabi Kazakh National University
71 Al-Farabi Ave, Almaty, 050040, Republic of Kazakhstan

Abstract. The article deals with practical aspects of the implementation of cooperation between the CSTO countries in the production and supply of trucks as dual-use goods. The current macroeconomic situation of the countries participating in the agreement in terms of opportunities for self-production of these goods is considered. It shows the key brands and manufacturers that provide the markets of the CSTO countries with freight trucks, as well as the situation with production capabilities, and the current difficulties of finding a balance between efficiency, price and diversification in their fleet of civil and military vehicles. The research reveals a fairly stable position of Russian producers both on the national market and on the markets of the countries under consideration. At the same time, the study points out one of the key difficulties in the near-term prospects of the CSTO truck markets – the growing influence and dependence on China at both the macro and micro levels.

Keywords: CSTO, trucks, heavy truck market, KAMAZ, automotive industry, dual-use goods

Acknowledgements. The article was prepared with the financial support of the RFFR in the framework of the research project “Activation of military-economic cooperation in the space of the Collective Security Treaty Organization and the Eurasian Economic Union in the context of the sanctions policy of developed countries and the development of import substitution in the Russian Federation”, project No. 18-010-01132.

References

- Chernjavskaja, A.I. (2020). Tendencii i analiz rynka gruzovikov i gruzovyh avtozapchastej [Trends and analysis of the truck and truck auto parts market]. *Molodoj uchjonyj*, 7(297), 195–199. (In Russ.)
- Degtereva, E.A., & Chernysheva, A.M. (2019). Military-economic cooperation of the CSTO and EAEU member states with third countries: challenges and threats to Russia. *RUDN Journal of Economics*, 27(4), 663–678. (In Russ.)
- Degtereva, E.A., & Chernysheva, A.M. (2020). Sovershenstvovanie finansovyh mehanizmov voenno-tehnicheskogo sotrudnichestva stran – uchastnic ODKB na primere opyta ES [Improving the financial mechanisms of military-technical cooperation of the CSTO member states on the example of the EU experience]. *National Interests: Priorities and Security*, 16(2–383), 383–396. (In Russ.)
- Egorova, A.O., & Kuryljova, O.I. (2019). Osnovnye tendencii razvitiya kljuchevyh segmentov avtomobil'nogo rynka Rossii [Main trends in the development of key segments of the Russian automobile market]. *Innovation economy: Prospects and Security*, 7(41), 18–24. (In Russ.)
- Golub, K.Ju., & Golub, Ju.G. (2018). ODKB: Istoki mnogoprofil'nogo mandata i sovremennye instrumenty ego realizacii [CSTO: Origins of the multi-disciplinary mandate and

- modern tools for its implementation]. *International Organisations Research Journal*, 13(1), 193–203. (In Russ.)
- IMF. (2020, April). *World Economic Outlook*. Retrieved June 1, 2020, from <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2020/04/14/weo-april-2020>
- Iosifov, V.V., & Bobyl'ov, Je.Je. (2017). Razvitie rossijskogo rynka jelektromobilej: Tendencii, perspektivy, bar'ery [Development of the Russian electric vehicle market: Trends, prospects, barriers]. *Financial Analytics: Science and Experience*, 10(11), 1273–1289. (In Russ.)
- Kovaleva, E.N. (2020). Razvitie jeksporta v Rossii i Belarusi: strukturnye osobennosti i realizacija vozmozhnostej infrastrukturoj podderzhki [The development of export to Russia and Belarus: Structural features and implementation of infrastructure support capabilities]. *Scientific journal NRU ITMO. Series: Economics and Environmental Management*, (1), 11–18. (In Russ.)
- Krutko, A.A. (2018). Organizacija dogovora o kollektivnoj bezopasnosti – vostrebovannyj institut voenno-politicheskogo sotrudnichestva [Collective Security Treaty Organization – a sought-after Institute of Military and Political Cooperation]. *News of the Institute of Philosophy, Political Science and Law named after A. Bahovaddinov of the Academy of Sciences of the Republic of Tajikistan*, (2), 51–56. (In Russ.)
- Ljashhuk, A.V., & Tikhonova, M.V. (2020). Strategicheskij analiz vnutrennih faktorov predpriyatij gruzovogo avtomobilstroenija v uslovijah cifrovoj transformacii jekonomiki [Strategic analysis of internal factors of truck manufacturing enterprises in the context of digital transformation of the economy]. *Bulletin of Saint Petersburg University of Economics and Finance*, (3), 102–109. (In Russ.)
- Safonov, S.V., Galstjan, A.A., & Tingaev, A.M. (2019). Analiz rossijskogo rynka gruzovyh avtomobilej i opyta sozdaniya sovmestnyh proizvodstv [Analysis of the Russian truck market and experience in creating joint productions]. *Alley of Science*, 1(1–28), 150–160. (In Russ.)
- Smolin, A.V. (2019). Problemy postavok vooruzhenij v strany SNG i puti ih razreshenija [Problems of arms supplies to the CIS countries and ways to resolve them]. *Post-Soviet Union Issues*, 2(1), 866–884. (In Russ.)
- Yampolskaya, D.O. (2019). The prospect of dual-use products production in the CSTO and EAEU countries. *RUDN Journal of Economics*, 27(4), 706–721. (In Russ.)

Article history:

Received: 15 June 2020

Revised: 15 July 2020

Accepted: 18 August 2020

For citation:

Chernikov, S.Yu., & Akhmetova, Z.B. (2020). Prospects of the CSTO dual-use goods markets in the field of freight trucks. *RUDN Journal of Economics*, 28(4), 807–825. (In Russ.) <http://dx.doi.org/10.22363/2313-2329-2020-28-4-807-825>

Bio notes:

Sergey Yu. Chernikov, PhD in Economics, MBA, LL.M., Associate Professor of the Department of Marketing of the Economic Faculty of the Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University). E-mail: chernikov-syu@rudn.ru

Zauresh B. Akhmetova, PhD in Economics, Head of the Department of Business Technologies of the Al-Farabi Kazakh National University. E-mail: kafedra.bt@mail