

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2410-7395-2026-2-228-249>

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН ДЛЯ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОЕНИЯ В СТРАНАХ СЕВЕРНОЙ АФРИКИ (АЛЖИР, ЕГИПЕТ, МАРОККО)

Е. С. Бирюков

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»;
Национальный исследовательский технологический университет
МИСИС, Москва, Россия

В. В. Зайцев

АО «НПО “Прибор” имени С. С. Голембиовского», Москва, Россия

А. А. Коломейцева

Московский государственный институт международных отношений
(Университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации,
Москва, Россия

В статье рассматривается использование механизма особых экономических зон для развития машиностроения в странах Северной Африки. В условиях зависимости от иностранных технологий и низкого стартового уровня развития машиностроения данные страны заинтересованы во взаимодействии с иностранными компаниями в различных формах. При этом каждая из стран придает важное значение развитию собственной промышленности и достижению специализации в отдельных секторах. У каждой из трех стран свой подход к использованию особых экономических зон, в частности, в развитии машиностроения. Марокко привлекло в зоны якорных иностранных инвесторов в автомобилестроении – Renault и Stellantis. Производство автомобилей в Марокко в 2025 г. во многом экспортно ориентированное, и впервые в истории арабских стран достигло 1 млн шт. в год. Уровень локализации превышает 65%. Успехи в автомобилестроении повлекли за собой развитие системы зон и других секторов машиностроения. Алжир не заинтересован в развитии особых экономических зон и, предоставляя местный крупный рынок сбыта, включает иностранных производителей в свою экономическую систему, стремится к локализации производства комплектующих. В Египте экспорт машиностроения увеличился за 2023–2025 гг. с 3 до 5 млрд долларов и продолжит расти. Страна активизировала политику в сфере особых экономических зон, используя территорию вдоль Суэцкого канала, а также развивает производство в обычных промышленных районах. В статье разобран машиностроительный экспорт Египта, сделан вывод о достаточно высокой диверсификации (кабели, мониторы, стиральные машины, холодильники, суда, оружие), при этом лидером по объемам является местная компания. Египет привлекает иностранных инвесторов в двух формах – для замещения импорта внутренним производством с последующей локализацией и для экспорта с минимальной интеграцией производителей в местную экономику; во втором случае используется инструмент особых экономических зон.

Ключевые слова: специальные экономические зоны, прямые иностранные инвестиции, индустриализация.

USE OF SPECIAL ECONOMIC ZONES FOR THE DEVELOPMENT OF MECHANICAL ENGINEERING IN NORTH AFRICA (ALGERIA, EGYPT, MOROCCO)

Evgeny S. Biryukov

Financial University under the Government of the Russian Federation;
National University of Science and Technology MISIS,
Moscow, Russia

Vladimir V. Zaytsev

NPO "Pribor", Moscow, Russia

Angelina A. Kolomeytseva

Moscow State Institute of International Relations (University)
of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation,
Moscow, Russia

The article examines the use of special economic zones to develop mechanical engineering in North African countries. Given their dependence on foreign technology and low initial level of mechanical engineering development, these countries are interested in interacting with foreign companies in various forms. Each country places significant emphasis on developing its own industry and achieving specialization in specific sectors. Each of the three countries has its own approach to the use of special economic zones, in particular, the development of mechanical engineering. Morocco has attracted foreign anchor investors in the automotive industry, Renault and Stellantis, to the zones. Car production in Morocco in 2025 is largely export-oriented, reaching 1 million units for the first time in the history of Arab countries, per year. The localization level exceeds 65%. Successes in the automotive industry have led to the development of the zone system and other sectors of the machine industry. Algeria is not interested in developing special economic zones and, by providing a large local market, includes foreign manufacturers in its economic system and seeks to localize the production of components. In Egypt, machinery exports increased from \$3 billion to \$5 billion in 2023–2025 and will continue to grow. The country has stepped up its policy in the field of special economic zones, using the territory along the Suez Canal, and is also developing production in conventional industrial areas. The article analyzes Egypt's machine-building exports in detail, and concludes that there is a fairly high degree of diversification - cables, monitors, washing machines, refrigerators, ships, and weapons, while the local company is the leader in terms of volume. Egypt attracts foreign investors in two forms: to replace imports with domestic production followed by localization, for export with minimal integration of producers into the local economy, in the second case, the instrument of special economic zones is used.

Keywords: special economic zones, foreign direct investment, industrialization.

Введение

Машиностроение относится к числу ключевых отраслей мировой промышленности, поскольку именно оно формирует производственную основу технологической модернизации и обеспечивает материально-техническую базу для развития других секторов экономики. В арабских странах (кроме Марокко) машиностроение не является ведущей отраслью промышленной специализации. В структуре экономики более значимую роль традиционно играют добывающие и низкотехнологичные отрасли обрабатывающей промышленности – пищевая, текстильная, производство строительных материалов, сфера услуг и сельское хозяйство. Такая структура обусловлена сочетанием исторических, институциональных и технологических факторов: колониальным наследием, слабостью национальных инженерных школ, ограниченностью производственных цепочек и высокой зависимостью от импорта машин, оборудования и комплектующих.

В большинстве арабских стран развитие машиностроения требует не только расширения существующих производственных мощностей, но и фактического формирования новых отраслевых экосистем – инфраструктуры, производств, цепочек поставщиков, развития инженерных компетенций. Поэтому государства региона используют комплекс дополнительных стимулирующих инструментов.

Наиболее востребованными инструментами промышленного развития в арабских странах становятся особые экономические зоны (ОЭЗ). Их значение определяется предоставлением налоговых и таможенных льгот, созданием самой производственной среды, концентрацией поставщиков, постепенной локализацией и развитием местных производителей. Для анализа в статье определены Алжир, Египет и Марокко, в связи с тем, что, во-первых, это страны с наиболее развитой структурой экономики в Северной Африке, во-вторых, у каждой из них различается подход к использованию ОЭЗ для развития машиностроения, в-третьих, их политика служит интересным примером подходов развивающихся стран в целом к развитию машиностроения в условиях стартового отставания от развитых стран.

В настоящее время уже заметны результаты от реализации подходов каждой из стран – в Марокко в 2025 г. впервые в истории арабских стран производство автомобилей достигло 1 млн шт. в год, в Египте экспорт машиностроения вырос с 3 млрд долларов в 2023 г. до 5 млрд долларов в 2025 г. В результате государственной внешнеэкономической политики в 2023–2026 гг. в Алжире крупными иностранными компаниями началось строительство нескольких заводов по производству автомобилей.

Теоретико-методологическая часть

Научной проблемой, на рассмотрение которой направлена статья, является анализ роли ОЭЗ как инструмента формирования и развития отраслей машиностроения в странах Северной Африки в условиях ограниченной промышленной базы и неэффективной структуры экономики. Представляют интерес следующие вопросы: 1) в целом использование ОЭЗ в ряде арабских стран в качестве инструмента промышленной политики; 2) различия подходов в Алжире, Египте и Марокко; 3) роль и место ОЭЗ в обеспечении роста машиностроительного производства, 4) подходы к интеграции иностранных производителей в местные экономики.

Наряду с анализом ОЭЗ важной научной задачей является исследование более широкого комплекса инструментов промышленной политики, применяемых в арабских странах, включая государственные инвестиционные программы, требования локализации, формирование промышленных кластеров.

В отличие от классических представлений, доминирующих в западной экономической теории, в которых приоритет отдается рыночным механизмам и либерализации, в рассматриваемых странах ключевую роль играет государство как активный субъект экономического развития, формирующий институциональные условия и направляющий инвестиционные потоки.

Методологическую основу исследования составили общенаучные методы анализа и синтеза, индукции и дедукции, а также сравнительный и структурный анализ. В статье использованы статистические данные международных организаций, а также компаний-резидентов особых экономических зон.

При написании статьи авторы учитывали положения работ российских исследователей, занимавшихся вопросами ОЭЗ, – В. И. Баронова¹, Р. И. Зименкова², А. А. Коломейцевой, Г. М. Костюниной, Ю. А. Левина³, а также соответствующие материалы международных организаций – Всемирного банка, Международной организации труда, Конференции ООН по торговле и развитию, Организации объединенных наций по промышленному развитию.

Функционирование ОЭЗ в странах Ближнего Востока и Северной Африки рассматривается в трудах Ф. Кибрасли, Н. Н. Ломакина, В. И. Ру-

¹ См.: Баронов В. И., Костюнина Г. М. Свободные экономические и офшорные зоны (экономико-правовые вопросы зарубежной и российской практики) : учебное пособие. – М. : Инфра-М, 2013.

² См.: Зименков Р. И. Свободные экономические зоны : учебное пособие. – М. : ЮНИТИ, 2005.

³ См.: Левин Ю. А. Стратегическое планирование развития территорий особых экономических режимов и регионов : учебное пособие. – М. : МГИМО-Университет, 2023.

саковича и Л. В. Шкваря. Различные аспекты экономик стран Северной Африки, включая подходы к промышленной политике, нашли отражение в трудах отечественных и зарубежных авторов, таких как А. В. Федорченко, А. О. Филоник, Л. В. Шкваря, Р. Борна, Д. К. Ульрихсен и др.

Использование ОЭЗ в Марокко в качестве инструмента создания экспортно ориентированного автомобилестроения

В Северной Африке наиболее впечатляющий для арабского мира по амбициозности и динамике пример развития машиностроения демонстрирует Марокко с ключевым направлением – автомобилестроение. Его рост был обеспечен не только привлечением иностранных автопроизводителей, но и последовательным использованием инструментария ОЭЗ и промышленных кластеров.

Если в начале 2010-х гг. производство автомобилей в стране оставалось ограниченным (40 тыс. шт. в 2010 г.), то к середине 2020-х гг. Марокко стало крупнейшим производителем среди арабских стран: в 2025 г. производство впервые составило знаковые 1 млн шт.¹ Поступления от экспорта автопрома возросли к 2024 г. до 19 млрд долларов, составив 41,5% марокканского экспорта (табл. 1) и превысив поступления от фосфатов (табл. 2).

Т а б л и ц а 1

Роль машиностроительной продукции в экспорте Марокко, 2005–2024 гг.*

Год	2005	2010	2015	2019	2021	2022	2023	2024
Экспорт продукции машиностроения (товарные группы 84–93), млрд долл.	1,8	3,4	6,8	10,7	12,0	14,2	17,6	19,0
Экспорт – всего, млрд долл.	11,2	17,8	22,2	30,0	36,6	42,3	42,5	45,9
Доля машиностроения	16,1%	19,3%	30,8%	36,3%	32,7%	33,7%	41,3%	41,5%

* Табл. 1; 2 составлены по данным Intracen.

¹ Morocco emerges as leading player in global automotive industry. – URL: <https://maroc.ma/en/news/morocco-emerges-leading-player-global-automotive-industry> (дата обращения: 09.05.2026).

Т а б л и ц а 2

**Экспорт Марокко: товарные группы с объемом экспорта
более 1 млрд долл. в год, 2024 г. (в млрд долл.)**

Код по ТН ВЭД	Наименование товарной группы*	Показатель
	Экспорт из Марокко – всего	45,92
	<i>Товарные группы отрасли машиностроения, с объемом экспорта более 1 млрд долл.</i>	
87	Средства наземного транспорта и комплектующие	8,67
85	Электрические машины и оборудование, звуковая и теле- визионная аппаратура, комплектующие	8,21
88	Летательные аппараты и их части	1,63
	<i>Товарные группы отраслей, связанных с фосфатными удобрениями, с объемом экспорта более 1 млрд долл.</i>	
31	Удобрения	6,36
28	Неорганическая химия (в том числе 2809 – Фосфорная и полифосфорные кислоты	1,56 (2809 : 1,45)
25	Соль; камень; цемент и др. (в том числе 2510 – Фосфаты и 2511 – Кислоты неорганические	1,13 (2 510 : 0,86; 2511 : 0,11)
	<i>Другие товарные группы с объемом экспорта более 1 млрд долл.</i>	
62	Одежда	2,98
8	Фрукты	2,08
7	Овощи	2,00
3	Рыба	1,70
61	Трикотажная одежда	0,92

* Название товарных групп сокращено и упрощено по сравнению с ТН ВЭД.

Этот результат позволяет рассматривать национальную модель как наиболее зрелый пример использования ОЭЗ для формирования экспортно-производственного машиностроения.

Достигнутый успех стал результатом проявленной государством инициативы и реализуемой промышленной политики. В 2005 г. в Марокко был принят План возрождения, в котором формально была заложена идея использования ОЭЗ для автопрома. Однако системное формирование автомобильных кластеров в ОЭЗ началось после принятия в 2014 г. Плана ускорения промышленного развития¹. В результате из страны с

¹ См.: Industrial Acceleration Plan 2014–2020. – URL: <https://www.mcinet.gov.ma/en/content/industrial-acceleration-plan-2014-2020> (дата обращения: 09.05.2026).

небольшим сборочным производством Марокко превратилось в крупного экспортера. Принятая впоследствии Новая инвестиционная хартия на 2021–2030 гг.¹ закрепила переход к более сложным сегментам производства, включая электромобили, аккумуляторные батареи и компоненты с высокой добавленной стоимостью. Тем самым промышленная политика Марокко эволюционировала от привлечения сборочных предприятий к углублению локализации и технологическому усложнению автомобильной промышленности.

Формирование автомобильной промышленности Марокко тесно связано с эволюцией в этой стране подхода к ОЭЗ. Первая ОЭЗ была создана в 1999 г. в портовом городе Танжер и уже изначально была нацелена не только на торгово-логистические операции, но и на размещение производственных предприятий. Вскоре в 2005–2007 гг. по аналогии были созданы ОЭЗ в крупных городах – Касабланке, Марракеше, Агадире. Однако настоящим прорывом стал переход от универсальных свободных зон к специализированным промышленным и автомобильным кластерам, первые и крупнейшие из которых были созданы в 2010–2012 гг. – в Танжере (Автомобильный город Танжер) ОЭЗ действует наряду с вышеупомянутой старой портовой СЭЗ в Кенитре (Атлантическая экономическая зона, созданная под автомобильный холдинг Stellantis).

Успех Марокко в размещении производств в ОЭЗ привел к расширению сети таких территорий в 2010-е гг. В 2020 г. свободные зоны были официально переименованы в зоны промышленного ускорения (Industrial Acceleration Zones), что более точно отражало их производственную специализацию. В настоящее время в стране действуют 12 таких зон. Кроме того, функционируют 157 промышленных зон, предоставляющих менее широкий набор налоговых льгот, но также являющихся важной частью промышленной экосистемы Марокко.

Интересная особенность связана с тем, что власти Марокко сами, можно сказать, за руку привели в страну первого крупного иностранного автомобилестроителя. В 2007 г. премьер-министр инициировал переговоры с руководством Renault²; затем власти реализовали, казалось бы, типичный для создания ОЭЗ подход, предоставив инфраструктуру и коммуникации под ключ, но масштаб этой работы был колоссальным и нетипичным: от будущей производственной площадки до порта Танжер

¹ См.: Morocco Adopts a New Investment Charter. URL: <https://investmentpolicy.unctad.org/investment-policy-monitor/measures/4186/morocco-adopts-a-new-investment-charter> (дата обращения: 09.05.2026).

² См.: Renault-Nissan investit au Maroc pour accélérer son développement dans les véhicules à bas coûts. – URL: https://www.lemonde.fr/economie/article/2007/09/03/renault-nissan-investit-au-maroc-pour-accelerer-son-developpement-dans-les-vehicules-a-bas-couts_950644_3234.html (дата обращения: 09.05.2026).

государство за свой счет построило 27 км автомобильных и железных дорог. Кроме того, государством был создан специализированный учебный центр для подготовки 6 тыс. сотрудников (был заложен фундамент для формирования национальной инженерно-технической школы). В этом и заключается отличие подхода Марокко к созданию модели универсальных свободных зон – государство сначала создает льготный режим и инфраструктуру, а затем ожидает прихода инвесторов. Дополнительным преимуществом Марокко выступили соглашения о свободной торговле с ЕС и США, а также географическая близость к европейскому рынку и политическая близость к этим странам, что, несомненно, сыграло в пользу решения Renault о размещении производства.

Открытие в 2012 г. завода Renault мощностью 400 тыс. автомобилей в год стало ключевым событием в становлении национального автомобилестроения. При этом эффект для развития национальной промышленности Марокко заключался не столько в увеличении конечной сборки автомобилей, сколько в сопутствующем размещении производителей комплектующих и, соответственно, расширении автомобильного кластера. Степень локализации увеличилась примерно с 30–40% в 2012 г. до более 65% в 2025 г.

Приход Renault создал демонстрационный эффект для других. Следом Stellantis реализовала проект в ОЭЗ в Кенитре, что закрепило формирование второго крупного автомобильного центра страны. За 2015–2019 гг. производство составило 513 тыс. автомобилей в год, при степени локализации 69%¹, что сопоставимо с показателями зарубежных зрелых автомобильных кластеров.

На следующем этапе промышленной политики Марокко переходит к производству более сложных компонентов (двигатели, электроника, штамповка сложных деталей) с локализацией. Амбициозными целями-индикаторами стали производство 2 млн автомобилей и локализация на уровне 80% в сотрудничестве с Renault и Stellantis².

Развитие автомобильного кластера оказало мультипликативное воздействие и на другие сектора машиностроения. Марокко последовательно развивало производство компонентов для авиастроения. С 2000 г. в стране работает французская компания Safran – крупный поставщик для Airbus. В 2016 г. правительство Марокко и компания Boeing подписали

¹ Morocco Claims Leadership in the Automotive Industry in Africa and Establishes a Global Industrial Hub. – URL: <https://en.expresstv.ma/2025/05/morocco-claims-leadership-in-the-automotive-industry-in-africa-and-establishes-a-global-industrial-hub/> (дата обращения: 09.05.2026).

² Groupe PSA doubles its production capacity in Kenitra plant Morocco. – URL: <https://www.mcinet.gov.ma/en/content/groupe-psa-doubles-its-production-capacity-kenitra-plant-morocco-0> (дата обращения: 09.05.2026).

меморандум о взаимопонимании, направленный на формирование на базе ОЭЗ Мидпарк в Касабланке экосистемы поставщиков¹. Сейчас в аэрокосмической отрасли Марокко работают 150 компаний и заняты 25 тыс. человек; в 2024 г. экспорт составил 26 млрд дирхамов (2,8 млрд долларов)². В 2025–2026 гг. Safran инвестирует 350 млн евро в расширение производства высокотехнологичных компонентов (двигатели, электроника, авиасистемы, шасси) в Марокко.

В отличие от Саудовской Аравии и ОАЭ, где проекты в машиностроении во многом опираются на государственный капитал и находятся на стадии формирования, в Марокко уже сформирован экспортно ориентированный производственный кластер с высокой степенью интеграции в глобальные цепочки создания стоимости.

Таким образом, Марокко демонстрирует колоссальный успех (по объемам) для арабского мира в сфере создания с нуля машиностроения, основанный на таких факторах, как политическая воля властей и экономическая стратегия, режим ОЭЗ, приход якорных инвесторов, географическое положение и режим свободной торговли с ЕС и США.

Алжир – использование возможностей и емкости внутреннего рынка

Интересно проследить развитие машиностроения в соседней арабской стране – Алжире. Здесь наблюдаются контрастные различия, связанные во многом с суверенным внешнеполитическим курсом Алжира, сложными отношениями с Францией, меньшей заинтересованностью Запада открываться для продукции из этой страны. Тем не менее результаты, полученные соседями, несомненно, оказывают влияние и на Алжир, при этом изменения происходят именно в настоящее время.

Алжир не заинтересован в развитии ОЭЗ, вероятно, в связи с их анклавным характером и придает значение созданию производства на своей основной таможенной территории с развитием соответствующих компетенций. Рынок Алжира (население – 50 млн человек) является достаточно крупным, чтобы иностранные производители были заинтересованы размещать производство, при этом для достижения экономии на масштабе рассматривается последующий экспорт в африканские страны. Несмотря на недостаток внимания Алжира к ОЭЗ, представляется важным рассматривать наряду с Марокко и Египтом данную страну и ее подход. Следует отметить и схожие характеристики, заключающиеся в

¹ URL: <https://itpo-tokyo.unido.org/en/outcome/delegate/5012/> (дата обращения: 09.05.2026).

² Safran to open new Airbus engine assembly line in Morocco. – URL: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/safran-open-new-airbus-engine-assembly-line-morocco-2025-10-13/> (дата обращения: 09.05.2026).

заинтересованности во взаимодействии с иностранными производителями, с их передовыми технологиями и возможностями развертывания массового производства.

В 1960-е гг. после обретения независимости в стране действовали оставленные французскими колонизаторами машиностроительные предприятия по производству автомобилей, сельхозтехники. При этом ключевую роль в 1960–1980-е гг. в создании полноценной машиностроительной отрасли (со станкостроением, литейными цехами), включая тяжелую промышленность, сыграло сотрудничество с СССР и странами Восточной Европы – наша страна осуществляла не только строительство объектов, но и подготовку кадров. В этот же период были созданы госпредприятия – флагманы отрасли SNVI (грузовые автомобили, железнодорожное оборудование), ENM (сельскохозяйственная техника), FNM (литейное производство), ENMTP (экскаваторы, бульдозеры, краны), EDIV (грузовики, автобусы) и др. Однако в 1990–2000-е гг. отрасль пришла в упадок, что было связано с несколькими факторами – двадцатилетним периодом низких мировых цен на нефть и газ (с 1981 г.), гражданской войной, распадом СССР.

Из-за кризиса в отрасли подход Алжира к машиностроению несколько раз хаотично менялся: на первом этапе, в 2000-е гг., страна столкнулась с импортом автомобилей, но это было невыгодно, так как вело к вымыванию средств и мешало развитию своей промышленности. В связи с этим власти Алжира сначала ограничили импорт подержанных автомобилей, с 2007 г. запретив ввоз машин старше трех лет, что привело к буму ввоза новых иномарок – до 600 тыс. в 2012 г. (лидеры – Renault, Hyundai)¹. На втором этапе в 2017–2020 гг. власти фактически остановили импорт новых автомобилей, рассчитывая стимулировать создание местных производств. В результате в стране появились проекты Renault, Volkswagen и ряд других компаний. Однако большая часть предприятий представляла собой крупноузловую сборку с крайне низкой локализацией (10–15%). К 2018 г. объем такой сборки достиг около 70 тыс. автомобилей в год², а местная компонентная база практически не развивалась. Впоследствии власти Алжира пришли к выводу, что подобная модель во многом использовалась для обхода импортных ограничений и сопровождалась коррупционными схемами.

На третьем этапе политики, в рамках которого власти в 2020 г. резко ужесточили регулирование отрасли, атаковав прежнюю модель крупно-

¹ Algeria's Car Industry Goals Come up Against Absence of Strategy. – URL: <https://northafricapost.com/21539-algerias-car-industry-goals-come-absence-strategy.html> (дата обращения: 09.05.2026).

² Algeria Motor Vehicle Data. – URL: <https://www.ceicdata.com/en/indicator/algeria/motor-vehicle-production>

узловой сборки. Это привело почти к полному прекращению автомобильного производства: в 2020 г. выпуск составил менее 1 тыс. автомобилей¹. Однако ограничения были частью более широкой стратегии, направленной на принудительное углубление локализации и усиление государственного контроля. Были установлены целевые показатели локализации – 10% к 2024 г. и 30% – к 2026 г., а также введены требования по наличию сварочных и окрасочных производств². Одновременно власти требовали не только сборки автомобилей, но и формирования сети местных поставщиков (создан пул из пяти алжирских компаний: Ferruz, Iris Tyres, Ide-Net, Ghazal, Sarel Industries).

По состоянию на 2025 г. этим требованиям в наибольшей степени соответствовала компания Stellantis, выпускающая Fiat в Ороне: в 2024–2025 гг. производство выросло с 17 до 53 тыс. шт. Целью является выпуск 135 тыс. автомобилей в 2028 г. Следующими инвесторами, прошедшими строгий отбор алжирскими властями, стали две китайские компании – JAC уже выпустила в 2026 г. первые автомобили (СП с алжирской Emin Auto; строительство началось в 2016 г., из-за регулирования отложено, запуск планировался в 2025 г., план – 100 тыс. шт. в год), а также Great Wall Motor (марки – Naval, Tank и др.), приступившая в 2025 г. к строительству завода в городе Эйн-Дефла. Корейская KGM (бывшая SsangYong) в 2025 г. сообщила о высокой готовности строящегося завода, но ожидала разрешения властей на запуск. Интерес иностранцев понятен – это и внутренний рынок, и ворота в Африку, и пример соседнего Марокко.

Политика Алжира в отношении автопрома имеет несколько ключевых отличий от марокканской. Во-первых, Алжир не развивает ОЭЗ, т. е. избегает недополучения налогов в результате льгот, но из-за этого не смог достичь такого роста производства, занятости, притока инвестиций, как в Марокко. Во-вторых, модель Марокко создавалась для формирования экспортно ориентированных кластеров в ОЭЗ, а также экспорта в ЕС. Модель Алжира ориентирована преимущественно на внутренний рынок, что ограничивает возможности масштабирования производства и повышения его конкурентоспособности. С точки зрения задействования потенциала экспорта Алжир ориентируется на превращение в хаб по экспорту в Африку; при выдаче лицензий на строительство заводов прописывается условие об экспорте – обычно с пятого года работы.

¹ Automobile: Stellantis Announces Launch of Fiat Oran Factory Expansion. – URL: <https://news.radioalgerie.dz/en/node/83272> (дата обращения: 09.05.2026)

² Stellantis Strengthens Its Commitment to a Sustainable and Competitive Automotive Ecosystem in Algeria Through Its Local Integration Strategy. – URL: <https://www.media.stellantis.com/me-en/corporate/press/stellantis-strengthens-its-commitment-to-a-sustainable-and-competitive-automotive-ecosystem-in-algeria-throughits-local-integration-strategy> (дата обращения: 09.05.2026).

В-третьих, общим и у Марокко, и Алжира является стремление к локализации, а отличие в том, что в Марокко степень локализации уже очень высокая.

В целом очевидно, что в регулятивном и организационном плане Алжир определил свой подход, однако практические результаты только начинают проявляться. Вместе с тем, учитывая строительство заводов, можно гарантированно прогнозировать увеличение производства автомобилей в ближайшие годы.

Египет – сочетание производства на внутреннем рынке и экспортно ориентированных ОЭЗ

Египет в последние годы демонстрирует существенный рост экспорта продукции машиностроения. В 2025 г. он впервые составил более 5 млрд долларов, а его доля – 9,9% от всего экспорта (табл. 3) – второй показатель также является весьма крупным для арабских стран. В этой стране положение с развитием машиностроения и задействованием ОЭЗ в этом процессе не такое однозначное, как в аравийских монархиях, где машиностроение создается с нуля и секторально, и тем более в Марокко, когда на старте были привлечены крупные мировые автопроизводители на льготных индивидуальных условиях.

Т а б л и ц а 3

**Роль машиностроительной продукции в экспорте Египта,
2005–2025 гг.**

Год	2005	2010	2015	2019	2021	2022	2023	2024	2025
Экспорт продукции машиностроения (товарные группы 84–93), млрд долл.	0,126	1,216	2,057	2,005	3,227	3,116	3,397	4,143	5,094
Экспорт из Египта – всего, млрд долл.	10,646	26,332	21,859	30,505	43,637	52,116	42,553	44,847	51,391
Доля машиностроения	1,2%	4,6%	9,4%	6,6%	7,4%	6,0%	8,0%	9,2%	9,9%

* Табл. 3; 4 составлены по данным Intracen, UN Comtrade.

Для более точного анализа развития машиностроения с задействованием ОЭЗ потребовалось разбить экспорт машиностроительной продукции в Египте на отдельные товарные группы (метод дедукции) с детализацией до 4–6 знаков таможенной Гармонизированной системы с вы-

делением компаний и мест производства (табл. 4), а на основе этого сделать более общие выводы (метод индукции).

Т а б л и ц а 4

**Принадлежность экспортеров машиностроительной продукции
из Египта к ОЭЗ; национальная принадлежность экспортеров из Египта**

Код и название продукции по HS*	Экспорт, 2025 г., долл. (2023 г.)	Ведущие компании- экспортеры (страна штаб-квартиры)	Размещение в ОЭЗ или нет
1	2	3	4
Экспорт машиностроения – всего (коды ТН ВЭД 84-93) – 5,094 млрд долл. (2023 г. – 3,397 млрд долл.)			
В том числе 85 – Электрические машины и оборудование; экспорт – 3,459 млрд долл. (2023 г. – 2,628 млрд долл.)			
8528 – Мониторы и др.	751 млн (775)	Samsung (Республика Корея; экспорт из Египта около 700 млн долл.). Al Safi (Египет: СП с Xiaomi (Китай) – Мониторы, СП с Holowitz (Сингапур) – Камеры видеонаблюдения). Hisense (Китай) в партнерстве с FVB Tech (ОАЭ)	Не ОЭЗ: Samsung – промышленная зона в г. Бени Суэйф, есть льготы; Аль-Сафи – Город имени 6 октября; ОЭЗ: Hisense (китайская зона TEDA (СЭЗ СК)
8544 – Провода изолированные, кабели	1,852 млрд (1,142)	Elsewedy Electric (Египет) – лидер сегмента. Sumitomo Electric (Япония). LEONI Egypt (Германия). Alstom (Франция)	Не ОЭЗ: 1) Elsewedy – заводы в различных районах Египта, 31 завод в Африке и Азии; ОЭЗ: 2) Sumitomo, 3) LEONI, 4) Alstom – в частных свободных зонах (Порт-Саид, Nasr City, Бард Сити, Асьют, Александрия)
854420 – Кабели коаксиальные	536 млн (94)		
854430 – Провода для моторных транспортных средств	532 млн (444)		
854449 – Проводники	341 млн (481)		
854442 – Проводники	191 млн (20)		
854460 – Проводники	183 млн (73)		

* Название товарных групп сокращено и упрощено по сравнению с ТН ВЭД.

Окончание табл. 4

1	2	3	4
В том числе 84 – Станки, двигатели, турбины, насосы, другие машины и оборудование, их части; экспорт – 585 млн долл. (2023г. – 439 млн долл.)			
8418 – Холодильники	182 млн (85)	Unionaire (Египет). Midea (Китай). Frigoglass (Греция; СП с Fresh (Египет)	Не ОЭЗ: Unionaire, Midea, Fresh. ОЭЗ: один завод Midea, СЭЗ СК
8431 – Комплектуемые для погрузчиков	52 млн (20)	-	
8450 – Стиральные машины	101 млн (100)	Аль-Араби (Египет) Фреш (Египет) – лидеры рынка, Unionaire (Египет) Иностранные компании: LG, Samsung (Республика Корея), Midea (Китай), Beko (Турция), Zanussi (Италия)	Не ОЭЗ: все компании, кроме Midea; ОЭЗ: только Midea, СЭЗ СК
8471 – Компьютеры и комплектующие	31 млн (18)	Samsung (Республика Корея), полностью отверточная сборка	Не ОЭЗ (см. выше)
В том числе 93 – Оружие; экспорт – 299 млн долл. (39)			
9306 – Бомбы, гранаты, ракеты, патроны. 930630 – Патроны. 930690 – Прочее	245 млн (34) 73 млн (н/д) 172 млн (17)	Министерство военного производства и Арабская организация индустриализации	Не ОЭЗ: специальные военно-промышленные зоны (Абу-Заабаль) и производственные площадки Министерства обороны
В том числе 87 – Наземные транспортные средства и комплектующие; экспорт – 274 млн долл. (135)			
	274 млн (135)	Egyptian German Automotive Company Египет/Германия). Barbary Investment Group (Египет)	Не ОЭЗ: Город имени 6 октября; ОЭЗ: СЭЗ Александрии
В том числе 89 – Суда, лодки и плавучие конструкции; экспорт – 209 млн долл. (15)			
8904 суда-буксиры 8906 – Суда прочие	38 млн (6) 167 млн (9)	Alexandria Shipyard Company (Министерство обороны). Misr Tugboats Factory (South Red Sea Shipyard, Египет)	ОЭЗ: СЭЗ Александрии и Сафаги
В том числе 90 – Медицинские инструменты (катетеры); экспорт 174 млн долл. (136)			
	174 млн (136)	Wellex (Египет) – лидер, Amesco (создана Египтом, контрольный пакет продан ОАЭ)	ОЭЗ: Wellex – СЭЗ Исмаилия; Не ОЭЗ: Амеско – Город имени 10 Рамадана

Данные табл. 4 позволяют сделать важные наблюдения. Так, лидером по экспорту машиностроительной продукции выступает местная компания Elsewedy, на которую приходится 1,8 млрд долларов от 5 млрд долларов всего машиностроительного экспорта Египта. Компания работает в нише по производству проводов и кабелей и представляет собой египетскую ТНК, в которую входит 31 завод в странах Азии и Африки.

Имеют место и другие товарные группы (стиральные машины, медицинские инструменты (катетеры) и вооружение (хотя и с меньшими объемами), экспортом которых занимаются именно египетские компании.

Следует выделить египетские компании-производители и экспортеры, которые, в отличие от вышеперечисленных, работают не на основе собственных разработок, а привлекают зарубежные компании в качестве технологических партнеров. Это египетские производители судов-буксировщиков (экспорт ранее был минимален, но в 2025 г. реализованы крупные контракты за счет привлечения технологий немецкой NVL и корейской Hyundai) и три производителя стиральных машин – Al Arabi (ранее работала с Tornado, Sharp, Toshiba), Fresh (партнерство с китайской Skyworth) и Unionaire.

Египетские компании также создают совместные производства (СП) с иностранцами для отверточной сборки в тех секторах, где Египет не обладает, даже с привлечением иностранных технологий, компетенциями для организации собственного производства. Например, египетская Al Safi создала СП с Xiaomi (Китай) для производства мониторов и СП с Holowitz (Сингапур) для производства камер видеонаблюдения.

Что же касается географического размещения, то многие из перечисленных выше египетских компаний (Elsewedy, Al Safi – производители стиральных машин, оружия) работают не на территории ОЭЗ, а в промышленных городах (Города имени 6 октября, 10 Рамадана и др.), а компании-судостроители – наоборот, в портовых СЭЗ.

Резко активизируется приход в Египет иностранных компаний (наблюдался еще при Насере в виде заимствования технологий, затем более активно – при Садате и Мубараке). Ускорение этого процесса можно считать новой тенденцией; объясняется это тем, что египетские власти в настоящее время заинтересованы в более активном привлечении иностранцев. При этом, как и в Египте, иностранные инвесторы разбиваются на две группы: производство для внутреннего рынка и на экспорт; во втором случае важную роль играют уже ОЭЗ. Внутренний рынок египетское правительство открывает в тех секторах, где национальное производство невозможно из-за технологического отставания, сокращая тем самым импорт. Например, в сфере микроэлектроники в рамках зонтичной стратегии «Египет производит электронику» удалось с помощью

компании Samsung сократить импорт мобильных телефонов на 97% (на территории Египта в 2025 г. произведено 10 млн шт. в год, в 2024 г. – 3,3 млн шт.).

Что касается производства на экспорт, то этот процесс необходимо рассматривать в контексте ОЭЗ, а также важно отметить, что создание заводов происходит непосредственно в 2025–2026 гг. (многие из них строятся, но еще не завершены или не вышли на проектную мощность).

Так, в крупном для египетского экспорта секторе в 2025 г. был открыт завод компании Sumitomo (Япония) SE Wiring Systems по производству проводов, а на 2026 г. намечено открытие предприятия Alstom (Франция); в обоих случаях размещение происходит в ОЭЗ.

Можно предположить, что данные компании, ориентируясь прежде всего на экспорт, не станут угрозой для египетского производителя на местном рынке; кроме того, они могут выступить источником передовых компетенций и усилят эту нишевую специализацию страны в международном разделении труда. В сфере автомобилестроения в 2026 г. СП Jetour (Китай) и Kasrawy Group (Египет) планируют начать производство в промышленной зоне Города имени 6 октября, не входящего в ОЭЗ (инвестиции составили 123 млн долл.). Volkswagen (Германия) анонсировал инвестиции в 240 млн долларов в производство на существующих мощностях египетско-немецкой компании (не ОЭЗ), а затем намерен построить завод в Порт-Саиде (ОЭЗ). Приход такого игрока, превосходящего по производству в мире Renault, позволяет предположить, что Египет держит в уме политику Марокко в сфере автомобилестроения. В сфере электроники крупные заводы введены в эксплуатацию китайскими производителями телефонов Oppo и Vivo (о планах заявила компания Honor). Расширять производство для экспорта планирует лидер этого сектора в Египте – Samsung (Республика Корея).

На основе изучения товарных групп и компаний можно сделать обобщающие выводы для Египта. Объяснять рост экспорта машиностроения до 5 млрд долларов только развитием ОЭЗ было бы некорректным (хотя зоны и играют важную роль, но значительная часть продукции производится в обычных промышленных районах), поскольку в ближайшие годы экспорт из ОЭЗ начнет увеличиваться благодаря приходу крупных иностранных игроков и строительству ими заводов.

Что касается цели развития ОЭЗ, то она заключалась не в создании конкретных отраслей, таких как машиностроение, а в создании зон в целом в качестве инструмента привлечения иностранных компаний из разных отраслей. При этом политика в сфере ОЭЗ в последние годы активизировалась – в 2015 г. была создана крупнейшая Свободная экономическая зона Суэцкого канала, охватившая всю территорию, прилегающую к этой водной артерии; развитие зоны шло в направлении создания под

этой зонтичной структурой отдельных подзон (важную роль в этом партнерстве с Китаем играет созданная экспортно производственная зона TEDA). В направлении привлечения крупных инвестиционных проектов в различных отраслях Sailun Group (Китай) строит шинный завод за 1 млрд долларов для экспорта и внутреннего рынка, причем египтяне относят этот проект к автомобильной (а не химической) промышленности¹; холдинг XinFeng (Китай) в течение 2025–2030 гг. инвестирует 1,65 млрд долларов в строительство 9 заводов, производящих автозапчасти, детали бытовой техники, стальной прокат и др.

Особенностью, влияющей и на промышленную, и на торговую политику, является то, что исторически в Египте часть производств принадлежит государству (армии). Применительно к машиностроению именно государство принимает решение, какие сектора открывать; зачастую нацеливает иностранных производителей на экспорт, а не на внутренний рынок (регистрация в 2 из 4 имеющихся типов зон² – государственных и частных свободных экономических зонах – сопровождается обязательством экспортировать не менее 80% продукции; при ввозе же продукции из большинства ОЭЗ на таможенную территорию Египта теряются льготы – уплачиваются импортные пошлины и НДС).

В противовес протекционизму на фоне хронических проблем Египта с платежным балансом в последние годы, в 2020-е гг. было найдено несколько новых решений по развитию экспорта с привлечением для этого иностранных производителей, прежде всего в машиностроение. Суть этого процесса: использование выгодного географического положения Египта и предоставление инвесторам льгот – в результате в стране размещают производство компании, заинтересованные в экспорте продукции в страны Африки и Ближнего Востока.

Вместе с тем государство приняло программы развития машиностроения и предоставления льгот инвесторам, в том числе в рамках ОЭЗ. Так, Национальная промышленная стратегия 2026–2030 гг. определяет 7 приоритетных секторов для достижения цели по экспорту несырьевых

¹ См.: SCZone's Chairman witnesses the groundbreaking ceremony of the Chinese "Sailun" Tire Factory in Sokhna. – URL: <https://sczone.eg/with-investments-amounting-to-1-billion-equivalent-to-egp-48-billion-sczones-chairman-witnesses-the-groundbreaking-ceremony-of-the-chinese-sailun-tire-factory-in-sokhn/> (дата обращения: 10.05.2026).

² В Египте 4 типа ОЭЗ: Специальная экономическая зона Суэцкого канала, государственные свободные зоны (9 шт.), частные свободные зоны (208 шт.), инвестиционные зоны (18 шт.). Они отличаются по масштабу (СЭЗ СК охватывает всю территорию вдоль канала и является зонтичной и контролирующей структурой для многих отдельных зон; частные зоны могут создаваться под единый проект), предоставляемым инвесторам льготам (СЭЗ СК и инвестиционные зоны не освобождают от налога на прибыль полностью, а дают вычет в размере 30-50% на 7 лет), целям создания (в зависимости от типа имеется ориентация инвесторов на экспорт).

товаров в 100 млрд долларов (настолько крупная цель не может быть достигнута, и такое противоречие характерно для планирования в арабских странах, ее роль, скорее, заключается в формировании вектора движения – определения приоритетных отраслей). Среди них – автомобилестроение (принята крупная программа развития автопрома), электротехническое и инженерное оборудование, сборка электроники. Действует Высший совет по автомобильной промышленности под председательством премьер-министра.

Важными факторами остаются требования локализации. В стране определены 28 целевых отраслей для локализации, среди которых автомобильные компоненты, кондиционеры, лифты, электродвигатели. Однако требования по локализации не настолько строгие, как в Марокко: Египет в силу технологического отставания от ведущих промышленных стран мира, осознает опасность появления рисков в случае ужесточения нормативов локализации. При этом в автомобилестроении требуемые показатели – наиболее высокие: 20% локализации на старте проекта (для электромобилей – 10%), 35% – к моменту реализации инвестиционного проекта и окончания срока предоставления льгот. Декларируемая Египтом цель – достичь 45% локализации уже в 2026 г., но как это возможно реализовать при более низких индикаторах в требованиях, остается неясным.

Таким образом, в Египте происходит организация производства (часто в – ОЭЗ) несколькими крупными мировыми брендами в различных секторах машиностроения. Многие из них Египет планирует использовать в качестве регионального хаба для экспорта на Ближний Восток и в Африку. Намечившийся рост частично отмечался в 2025 г. (2023–2025 гг. рост – наполовину – с 3,4 до 5,1 млрд долларов), но так как заводы еще не вышли на полную мощность или только строятся, то эти данные отражают только начало роста. Несомненно, что в ближайшие годы показатели экспорта машиностроения существенно вырастут.

Заключение

Подходы каждой из трех рассмотренных стран Северной Африки существенно отличаются, но применение каждого из них приводит к позитивным результатам в развитии машиностроения. Наиболее впечатляющие результаты демонстрирует Марокко. Страна, последовательно реализуя государственную промышленную политику, смогла воспользоваться своими базовыми преимуществами в виде географической близости

сти к рынку ЕС и низких издержек и привлечь крупное иностранное производство на территорию ОЭЗ. При этом Марокко последовательно стремится не допустить анклавного характера производства в ОЭЗ, и в связи с этим развивает собственное производство комплектующих, поставив амбициозные цели по уровню локализации (80%) и увеличивая количество секторов специализации. Сеть ОЭЗ играет ключевую роль в подходе Марокко.

Для Алжира характерен стартовый (после потери части компетенций в 2000-е гг.) этап развития машиностроения, при этом страна акцентирует внимание на развитии национальной экономики. Власти Алжира последовательно запретили импорт старых, затем новых автомобилей, неинтегрированную в национальную экономику отверточную сборку и определили подход в виде строительства крупными иностранными компаниями заводов на территории Алжира. При этом Алжир не заинтересован в развитии особых экономических зон и включает иностранных производителей в свою экономическую систему, стремится к локализации производства комплектующих, предоставляя свой крупный рынок сбыта.

В Египте положение с развитием машиностроения и задействованием ОЭЗ имеет много аспектов: происходит как замещение импорта внутренним производством с последующей локализацией, так и экспорт через механизм ОЭЗ с низкой интеграцией производителей в местную экономику. Производителей машиностроения в Египте можно разделить на четыре группы: местные компании с сильными компетенциями; зависящие от иностранных технологий местные производители; компании, способные к отверточному производству в рамках СП с иностранцами; ориентированные на внутренний рынок и локализацию иностранные производители, ориентированные на экспорт иностранные производители. Таким образом, Египет демонстрирует диверсифицированные подходы, при этом составной частью его политики являются ОЭЗ.

В последние годы в каждой из стран машиностроение активно развивается, однако каждая из стран определила свой самобытный подход. Учитывая быстрое разворачивание новых заводов, происходящее в настоящее время, можно прогнозировать, что показатели производства и экспорта машиностроительной продукции в данных странах в ближайшие годы будут только расти.

Список литературы

1. Бирюков Е. С., Бирюкова О. В. Особые экономические зоны стран ССАГПЗ // Азия и Африка сегодня. – 2016. – № 11 (712). – С. 28–33.
2. Бирюков Е. С., Коломейцева А. А. Особые экономические зоны и промышленные центры в Саудовской Аравии // Международная торговля и торговая политика. – 2025. – Т. 11. – № 2 (42). – С. 137–154.
3. Кибрасли Ф. Свободные экономические зоны на Ближнем Востоке и в Сирии // Проблемы теории и практики управления. – 2021. – № 8. – С. 47–56.
4. Коломейцева А. А. Свободные экономические зоны: фокус на устойчивое развитие // Международная торговля и торговая политика. – 2024. – Т. 10. – № 4 (40). – С. 16–39.
5. Костюнина Г. М. Свободные экономические зоны в мировой экономике. – М. : МГИМО-Университет, 2022.
6. Русякович В. И. Свободные экономические зоны стран ССАГПЗ как инструмент инновационного развития // Инновации: перспективы, проблемы, достижения : материалы III Международной научно-практической конференции. – М. : ФГБУ ВО «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова», 2015. – С. 95–99.
7. Шкваря Л. В. Иностранный капитал в странах Персидского залива // Азия и Африка сегодня. – 2011. – № 2. – С. 39–46.
8. Шкваря Л. В. СВОТ-анализ СЭЗ в странах Персидского залива и опыт для России // Геополитика и экогеодинамика регионов. – 2018. – Т. 4 (14). – Вып. 3. – С. 26–38.
9. Borna R. The Oil King`s Legacy: The Rise of Saudi Arabia`s Financial Empire. Independently Published, 2025.
10. Special Economic Zones. The World Bank. – Washington, 2008. – URL: <https://www.wbginvestmentclimate.org/uploads/SEZs%20-%20Performance,%20Lessons%20Learned%20and%20Implications%20for%20Zone%20Development.pdf> (дата обращения: 10.02.2025).
11. Trade Union Manual on Export Processing Zones. – Geneva : International Labour Organization, 2014.
12. World Investment Report 2019: Special Economic Zones. – Geneva : UNCTAD, 2019.

References

1. Biryukov E. S., Biryukova O. V. Osoby ekonomicheskie zony stran SSAGPZ [Special Economic Zones of the GCC Countries]. *Aziya i Afrika segodnya* [Asia and Africa Today], 2016, No. 11 (712), pp. 28–33. (In Russ.).
2. Biryukov E. S., Kolomeytseva A. A. Osoby ehkonomicheskie zony i promyshlennyye centry v Saudovskoy Aravii // *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika*, 2025, Vol. 11, No. 2 (42), pp. 137–154. (In Russ.).
3. Kibrasli F. Svobodnye ekonomicheskie zony na Blizhnem Vostoke i v Sirii [Free Economic Zones in the Middle East and in Syria]. *Problemy teorii i praktiki upravleniya* [Issues of Theory and Practice of Management], 2021, No. 8, pp. 47–56. (In Russ.).
4. Kolomeytseva A. A. Svobodnye ekonomicheskie zony: fokus na ustoychivoe razvitie [Free Economic Zones: Focus on Sustainable Development]. *Mezhdunarodnaya trgovlya i trgovaya politika* [International Trade and Trade Policy], 2024, Vol. 10, No. 4 (40), pp. 16–39. (In Russ.).
5. Kostyunina G. M. Svobodnye ekonomicheskie zony v mirovoy ekonomike [Free Economic Zones in the World Economy], Moscow, MGIMO-Universitet, 2022. (In Russ.).
6. Rusakovich V. I. Svobodnye ekonomicheskie zony stran SSAGPZ kak instrument innovatsionnogo razvitiya [Free Economic Zones of the GCC States as a Tool of Innovative Development]. *Innovatsii: perspektivy, problemy, dostizheniya, materialy III Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii*. [Innovations: Perspectives, Problems, Achievements, Materials of the 3rd International Scientific-Practical Conference]. Moscow, Plekhanov Russian University of Economics, 2015, pp. 95–99. (In Russ.).
7. Shkvarya L. V. Inostranniy kapital v stranakh Persidskogo zaliva [Foreign Capital in the GCC States]. *Aziya i Afrika segodnya* [Asia and Africa Today], 2011, No. 2, pp. 39–46. (In Russ.).
8. Shkvarya L.V. SVOT-analiz SEZ v stranakh Persidskogo Zaliva i opyt dlya Rossii [SWOT-Analysis of SEZ in the GCC States and Experience for Russia]. *Geopolitika i ekogeodinamika regionov* [Geopolitics and Ecodynamics of the Regions], 2018, Vol. 4 (14), Issue 3, pp. 26–38. (In Russ.).
9. Borna R. The Oil King's Legacy: The Rise of Saudi Arabia's Financial Empire. Independently Published, 2025.
10. Special Economic Zones. The World Bank. Washington, 2008. Available at: <https://www.wbginvestmentclimate.org/uploads/SEZs%20->

%20Performance,%20Lessons%20Learned%20and%20Implications%20for%20Zone %20Development.pdf (accassed: 10.02.2025).

11. Trade Union Manual on Export Processing Zones. Geneva, International Labour Organization, 2014.

12. World Investment Report 2019: Special Economic Zones. Geneva, UNCTAD, 2019.

Поступила: 10.05.2026

Принята к печати: 30.04.2026

Сведения об авторах

Евгений Сергеевич Бирюков

кандидат экономических наук,
доцент Финансового университета;
доцент НИТУ МИСИС.
Адрес: ФГБОУ ВО «Финансовый
университет при Правительстве
Российской Федерации», 125167, Москва,
Ленинградский проспект, д. 49/2;
ФГАОУ ВО «Национальный
исследовательский технологический
университет «МИСИС», 119049, Москва,
Ленинский проспект, д. 4, стр. 1.
E-mail: biryukov-esr@mail.ru
ORCID 0009-0006-7565-2160

Владимир Владимирович Зайцев

экономист НПО «Прибор».
Адрес: АО «НПО «Прибор»
имени С. С. Голембиовского»,
117587, Москва, Кировоградская
ул., д. 1.
E-mail: vvz888vvz@yandex.ru

Ангелина Александровна Коломейцева

кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры международных
экономических отношений
и внешнеэкономических связей им.
Н. Н. Ливенцева МГИМО МИД России.
Адрес: ФГАОУ ВО «Московский
государственный институт
международных отношений
(университет) Министерства
иностраннных дел Российской
Федерации», 119454, Москва,
проспект Вернадского, д. 76.
E-mail: a.kolomeytseva@inno.mgimo.ru

Information about the authors

Evgeny S. Biryukov

PhD, Associate Professor of Financial
University; Associate Professor
of MISIS.
Address: Financial University
under the Government of the Russian
Federation, 49/2 Leningradskiy Avenue,
Moscow, 125167, Russian Federation;
National University of Science
and Technology MISIS, 4 building
1 Leninsky Avenue, Moscow,
Russian Federation.
E-mail: biryukov-esr@mail.ru
ORCID 0009-0006-7565-2160

Vladimir V. Zaytsev

Economist, NPO "Pribor".
Address: NPO "Pribor" named
after S. S. Golembiovsky,
1 Kirovogradskaya Street, Moscow,
117587, Russian Federation
E-mail: vvz888vvz@yandex.ru

Angelina A. Kolomeytseva

PhD, Associate Professor,
Associate Professor at the Department
of International Economic Relations
and Foreign Economic Affairs named
after N. N. Liventsev, MGIMO University.
Address: Moscow State Institute
of International Relations (University)
of the Ministry of Foreign Affairs
of the Russian Federation,
76 Vernadskiy Avenue,
Moscow, 119454,
Russian Federation
E-mail: a.kolomeytseva@inno.mgimo.ru