

УДК 338.001.36
JEL: H80

ЭКСПОРТНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ЗОНЫ БАНГЛАДЕШ КАК ПРИМЕР ДЛЯ РАЗВИТИЯ МАШИНОСТРОЕНИЯ РОССИИ

Павел Павлович Богданенко¹

¹ ФГОБУ ВПО «Московский государственный институт международных отношений (университет)»
Министерства иностранных дел Российской Федерации
119454, г. Москва, Проспект Вернадского, 76

¹ Аспирант кафедры МЭО и ВЭС МГИМО (У) МИД России
E-mail: bogdanenko-pavel@mail.ru

Поступила в редакцию: 26.06.2015 Одобрена: 14.07.2015

Аннотация

Предметом статьи являются экспортно-производственные зоны Бангладеш, которые могут стать примером для развития машиностроения в России. Экспортно-производственные зоны, как вид свободных экономических зон, являются достаточно полезным инструментом для экономики страны. Они позволяют достичь ряд государственных целей: увеличение занятости, привлечение инвестиций и рост объемов собираемых налогов. Помимо прямого влияния, появление экспортно-производственных зон опосредованно воздействует на экономику страны посредством увеличения закупок у компаний-поставщиков для резидентов ОЭЗ. Предоставляя компаниям-резидентам налоговые и таможенные льготы, государство ставит в неравное положение компании, находящиеся за пределами зон. Однако для противодействия этому государство вводит ограничения на допуск продукции компаний-резидентов на внутренний рынок. Данные ограничения могут касаться как установления определенной доли продукции, которую резидент может поставлять свободно на внутренний рынок, так и доли, которую может поставить, уплатив таможенные пошлины и сборы. Цель данной работы – показать результаты появления ЭПЗ в Бангладеш и предложить основные направления развития подобной зоны со специализацией на машиностроении в России. Методологической базой исследования являются сравнительный анализ, анализ причинно-следственных связей, а также исторический метод. В данной статье автор анализирует опыт создания экспортно-производственных зон в Бангладеш, где они достаточно зарекомендовали себя: были созданы новые рабочие места, новые производства – инвестиции составляют значительную долю от общестрановых, существенно вырос экспорт Бангладеш. В тоже время цель по диверсификации промышленности страны не была достигнута: основной отраслью в зонах является текстильная промышленность. В статье автор указывает на возможность использования данного опыта в России – для развития сектора машиностроения. Наличие квалифицированного персонала, база подготовки специалистов, перенос производства из Европы, ослабевшая национальная валюта, стремление правительства России диверсифицировать экспорт могут стать решающими факторами для привлечения инвестиций в подобные российские зоны.

Ключевые слова: экспортно-производственная зона (ЭПЗ); Бангладеш; инвестиции; конкурентоспособность; диверсификация; резиденты; полномочный орган по экспортно-производственным зонам в Бангладеш (EPZSA); прямые зарубежные инвестиции (ПЗИ); налоговый стимул; свободная экономическая зона (СЭЗ); таможенный стимул; машиностроение.

Для ссылки: Богданенко П. П. Экспортно-производственные зоны Бангладеш как пример для развития машиностроения России // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2015. Т. 6. № 3. С. 130–135.

В Бангладеш в экспортно-производственных зонах работают свыше 400 тыс. человек¹, и на эти зоны приходится значительная доля национального экспорта и инвестиций.

Главными проблемами, с которыми сталкиваются в данный момент ЭПЗ в Бангладеш, являются проблема поддержания их конкурентоспособности при необходимости увеличения зарплат и улучшения условий труда работников зон. А также проблема диверсификации производства и ухода от производства исключительно предметов одежды.

История развития экспортно-производственных зон в Бангладеш

Идея создания ЭПЗ в Бангладеш зародилась в то время, когда замещение импорта стало популярным во многих развивающихся странах. Промышленность в Бангладеш состояла главным образом из национализированных фабрик и заводов. Из-за огромных сокращений персонала в отрасли производства джута, правительство было обеспокоено необходимостью появления новых рабочих мест и было готово для создания более либерального режима для торговли и инвестиций.

¹ Режим доступа: <http://epzbangladesh.org.bd>

С вступлением в 1980 году в силу закона «Об иностранных инвестициях» были заложены основы для их привлечения в крупных масштабах. В том же году был создан полномочный орган по экспортно-производственным зонам в Бангладеш (BERZA).

Концепция промышленной обслуживаемой территории не была новой в Бангладеш, однако появился ряд особенностей, которые ранее не встречались: земля на такой территории была объявлена как «экстерриториальная» и зона была направлена на производство экспортной продукции. Значительным изменениям подверглась схема налоговых стимулов и административных процедур по импорту и экспорту товаров.

Первая ЭПЗ была учреждена в Читагонге в 1983 г. [1]. Прошло почти 10 лет, когда число резидентов зоны достигло значимого количества. Вместе с расширением производства мировых производителей в отрасли предметов одежды в 90-х гг., ЭПЗ в Читагонге стала стремительно развиваться. Вторая ЭПЗ появилась около города Дакки в 1993 г., после этого были открыты еще шесть.

Сегодня 8 ЭПЗ находятся под управлением BERZA, еще 2 – в стадии планирования. В дополнение к ним частная зона развития, оперируемая корейской компанией Янгон, строится около Читагонга. Несмотря на то, что зоны распределены по стране, в действительности, экономическая активность в ЭПЗ крайне концентрирована: в двух из них – ЭПЗ Читагонг и Дакка – работают более 80% всех компаний ЭПЗ.

Достигнутые успехи в зонах развития

Программа ЭПЗ достаточно успешна в вопросе привлечения инвестиций, особенно принимая во внимание тот факт, что Бангладеш исторически имеет один из самых низких уровней ПЗИ в регионе. С 1994 по 1999 гг. средний ежегодный поток инвестиций в ЭПЗ составлял 52 млн. долл., затем он вырос до 92 млн. долл. (2000–2005 гг.). И с тех пор он увеличился до 321 млн. долл.¹ в период с 2009 по 2013 гг. На конец 2013 года объем накопленных инвестиций в ЭПЗ составил почти 3,2 млрд. долл., что составляло 37% от общестранового значения. При этом в том же году 25%² всего потока ПЗИ пришлось на экспортно-производственные зоны.

Примерно 290 компаний работают в зонах развития. Большинство из них (61%) полностью принадлежит иностранцам. При этом среди действующих предприятий в ЭПЗ примерно 2/3 занимаются производством одежды.

Развитие экспорта является главной целью BERZA. В этом оно имело успех с начала 90-х гг. Экспорт в зонах рос быстро, со среднегодовым темпом прироста 18% с 1994 г. (среднегодовой темп прироста по стране составлял 13%). В 2013 г. экспорт из ЭПЗ составил 5,5 млрд. долл. Доля ЭПЗ в экспорте Бангладеш все прошлое десятилетие была примерно на одном уровне – 17–20%, в 2013 г. она составила 19% [3, 4].

В стране, где общая численность рабочей силы составляет 77 млн. человек, вклад ЭПЗ в создание рабочих мест имеет ограниченное значение. Так к 2015 г. в ЭПЗ было создано около 405 тыс. рабочих мест. Даже применительно к промышленной рабочей силе, на рабочие места в ЭПЗ приходится только 3% от общего объема. А в отрасли производства одежды до 90% рабочих мест находятся вне экспортно-производственных зон.

Несмотря на это, рабочие места в ЭПЗ имеют важное положительное влияние на экономику, частично потому, что большинство рабочих мест занято женщинами. Согласно BERZA, женщины составляют 64% всех занятых в ЭПЗ. Около 47% все рабочих мест ЭПЗ находятся в Читагонге, что составляет примерно 183 тыс., другие 89 тыс. находятся в Дакке – 23%. В отличие от других мировых программ зонирования ЭПЗ в Бангладеш не используют активно иностранную рабочую силу. Так, 99,5% всех занятых в данных зонах являются гражданами Бангладеш, на иностранных работников приходится менее 1200 рабочих мест [2].

Взаимосвязи с внутренним рынком

В отношении связей с элементами, находящимися впереди в цепочке дистрибуции, программа ЭПЗ имеет ограничительную политику – на местном рынке может быть продано не более 10% [2] от произведенной продукции. Но самое главное, для текстильных предприятий и компаний по производству одежды, которые составляют основную массу фирм в ЭПЗ, продажи внутри страны полностью исключены. Данные ограничения направлены на защиту от недобросовестной конкуренции, которая очевидна, принимая во внимание размер местной отрасли и значительные льготы, доступные компаниям, базирующимся в экспортно-производственных зонах. Однако, учитывая огромный внутренний рынок, предприятия с иностранным капиталом смотрят на Бангладеш не только как на страну экспорта, но и как на перспективный рынок сбыта. Это особенно относится к таким отраслям, как металлургия и пищевая промышленность. В целом, иностранный капитал нацелен на удовлет-

¹ Режим доступа: <http://unctadstat.unctad.org>

² Режим доступа: <http://epzbangladesh.org.bd>

ворение спроса и на местном, и на мировом рынке. Однако ограничения внутри страны оказывают сильное влияние на их планы. Для тех отраслей, которым разрешается продавать 10% от произведенной продукции на местном рынке, административные процедуры выступают в качестве дополнительного барьера. Вначале компаниям требуется получить разрешение от ВЕРЗА, затем они оплачивают таможенные пошлины.

Связи с предприятиями, находящимися на предыдущем уровне в технологической цепочке, не запрещаются, а на словах даже поощряются. Однако ряд регулирующих, административных и общерыночных факторов оказывают негативное влияние на обратные связи. В теории, местные производители, продающие продукцию в ЭПЗ, могут получать возврат пошлин на импортируемые компоненты (будучи непрямым экспортером). Но для небольшого производителя аксессуаров к предметам одежды это оказывается очень сложным процессом. В Департаменте по освобождению и возврату пошлин (DEDO) не хватает сотрудников, а система возвратов сильно бюрократизирована. Мелкие непрямые экспортеры не могут предъявить экспортный счет, и поэтому редки случаи их обращения за возвратом пошлин. Кроме этого, из-за вопросов безопасности и утечки товаров из ЭПЗ на внутренний рынок, ВЕРЗА ограничила передвижение грузовиков в ЭПЗ, предоставив им для этого определенные часы.

Но, несмотря на все эти проблемы, внутренние поставщики налаживают связи с экспортерами в экспортно-производственных зонах.

Ключевые факторы успеха

Какой бы ни была роль ЭПЗ в поддержке быстрого роста экспорта предметов одежды в Бангладеш, самым решающим фактором является преимущество в низкой стоимости труда в стране. Низкоквалифицированные работники отрасли одежды получают одну из самых низких заработных плат в мире. Их оклад начинается от 30 долларов в месяц. Стоимость труда в Бангладеш – в 2,5 раза ниже, чем во Вьетнаме и более чем в 3 раза ниже большинства африканских СЭЗ.

В дополнении к значительному преимуществу по стоимости рабочей силы, Бангладеш отличается огромным размером рынка. Несмотря на ограниченную платежеспособность, производители заинтересованы в доступе к 150 млн. человек [2], живущих в стране.

Однако, отбросив все эти преимущества, Бангладеш, как и большинство стран с низким доходом, отличается плохим инвестиционным климатом. Частный сектор остается неустойчивым, а законо-

дательная база и слабые государственные институты не позволяют с легкостью начать бизнес как отечественным, так и иностранным инвесторам. Другими серьезными проблемами для инвестиционного климата являются коррупция и ненадежная система государственной власти. Однако они по крайней мере частично решены внутри ЭПЗ.

ВЕРЗА предлагает землю в аренду сроком на 30 лет с правом продления. Также есть в наличии уже построенные производственные мощности, сдаваемые на более короткий период, что привлекает инвесторов, которые не готовы вкладывать значительные суммы и планируют начать деятельность в кратчайшие сроки с минимальным риском. Цены на землю внутри зон значительно ниже общестрановых.

Другим ключевым элементом инфраструктурной поддержки ВЕРЗА является электричество и газ, которые вне зон находятся в дефиците.

В дополнении к вышеупомянутому ВЕРЗА развивает и поддерживает широкий ряд ключевой поддерживающей инфраструктуры в зонах, включая коммерческую, бизнес, административную инфраструктуру, а также объекты для времяпрепровождения и отдыха:

- Бизнес инфраструктура: банки, бизнес центр, курьерская служба, почта, клиринговые, транспортные, экспедиторские агентства.
- Административная: таможенный офис, полицейский участок, служба внутренней безопасности, пожарная станция, общественный транспорт, поликлиника.
- Объекты для времяпрепровождения и отдыха: рестораны и столовые, рекреационный центр, школа, спортивный комплекс.

Главным налоговым стимулом, предлагаемым в СЭЗ, являются 10-летние налоговые каникулы, после которых в течение следующих 5 лет действует ставка, составляющая 50% от базовой. При этом для нерезидентов СЭЗ налог на прибыль промышленных компаний варьируется от 27,5% для публично торгуемых компаний до 37,5% [2] для закрытых компаний. В дополнении к этому, иностранные сотрудники получают трехлетнее освобождение на уплату налога на доходы.

Также в СЭЗ действует освобождение от двойного налогообложения, от налога на дивиденды, допускается ускоренная амортизация на машинное оборудование и здания заводов.

В СЭЗ присутствуют и таможенные стимулы: освобожденный от пошлин импорт и экспорт сырья, готовых товаров, импорт строительных материалов, оборудования, запасных частей, трех транспортных средств.

Разрешаются переводы роялти, оплат за консультации.

Помимо таможенных и налоговых существуют и другие льготы: разрешение на 100% иностранное владение компанией, полная репатриация капитала и дивидендов, разрешение на взятие займов в иностранной валюте из-за рубежа, возможность иметь вне зоны депозитный счет в иностранной валюте. Также в ЭПЗ предоставляется режим наибольшего благоприятствования.

Проблемы экспортно-производственных зон

Конкурентное преимущество Бангладеш в мировом секторе производства предметов одежды построено на более низкой стоимости рабочей силы по сравнению с другими странами. Однако недавно было принято решение об увеличении минимальной заработной платы до 43 долларов в месяц [2]. Необходимость увеличения оплаты труда работников в ЭПЗ будет способствовать снижению уровня конкурентоспособности зон.

Когда Совет по инвестициям открывал первую ЭПЗ в Читагонге, обязательным условием было предоставлять статус резидента зоны только высокотехнологичным компаниям и не привлекать компании, производящие одежду с широким использованием ручного труда. Этим частично объясняется долгая задержка в заполнении компаниями ЭПЗ. Однако со временем данные фирмы были допущены в зону.

Было много разговоров по поводу диверсификации промышленной базы ЭПЗ, однако мало было сделано. По всем ЭПЗ в Бангладеш ситуация выглядит следующим образом: к сектору производства одежды относятся две-третьи компаний и почти 90% все работников [2]. Несмотря на повторяющиеся заявления BEPZA о намерениях закрыть доступ инвестиций в ЭПЗ для производителей одежды, в декабре 2009 года были одобрены новые проекты по открытию предприятий в этом секторе.

Машиностроение в России

Отрасли машиностроения в России начали играть особую роль после начала индустриализации страны в 30-е гг. прошлого века. В конце 80-х гг. на долю продукции машиностроения приходилась весомая часть экспорта. Прежде всего это был грузовой транспорт, электрооборудование, станки (16,2% от общего объема экспорта в 1988 г.). Основным направлением экспорта были страны

соцлагеря, при этом значительная часть поставок осуществлялась в рамках взаимопомощи.

После распада Советского союза, разрушения существовавших экономических связей, появления импортного оборудования, продукция отечественного машиностроения оказалась не столь конкурентоспособной. Компании столкнулись с потерями иностранных рынков (прежде всего Восточная Европа, в тоже время зарубежными теперь стали рынки стран СНГ), с возросшей конкуренцией со стороны иностранных производителей внутри страны, а также с ограниченным доступом к финансовым ресурсам. Потребовалось время, чтобы перестроиться к изменившейся экономической ситуации. Так падение производства остановилось лишь в 1999 г. Касательно ситуации на внешних рынках: с 1995 г. по 1999 г. объем экспорта оставался на одном уровне в текущих ценах, лишь в 2000 г. начался рост продукции машиностроения, достигнув в 2014 г. 26,4 млрд. долл., что превысило значение 1995 г. в 4 раза. Однако в относительных значениях ситуация не выглядит столь радужной: доля машин, оборудования и транспортных средств в российском экспорте уменьшилась с 10,2% в 1995 г. до 5,3% в 2014 г. При этом этот показатель сильно различается для разных групп стран. Так, доля машин, оборудования и транспортных средств в экспорте в страны дальнего зарубежья составляет 3,7%, а в страны СНГ – 16,3%². Если взглянуть на динамику российского импорта, то можно заметить, что ситуация здесь была примерно похожая: до 2003 г. объем импорта машиностроения находился на одном уровне, после этого начался стремительный рост до 136 млрд долл. в 2014 г. (в 9 раз больше, чем в 1995 г.). При этом доля в импорте выросла с 34% до 48% за тот же период³.

Перспективная ОЭЗ со специализацией на машиностроении

В связи с возросшей необходимостью импортозамещения из-за сложившихся внешнеполитических обстоятельств, возникает вопрос о необходимости развития отечественного машиностроения в тех областях, где наши производители отсутствуют или недостаточно конкурентоспособны по сравнению с иностранными компаниями, а также о привлечении прямых инвестиций в создание подобного рода производств.

И здесь как раз может быть использован опыт создания экспортно-производственных зон Бан-

¹ Внешние экономические связи СССР в 1988 г., статистический сборник. М.: изд-во «Финансы и статистика», 1989.

² Режим доступа: www.customs.ru

³ Режим доступа: www.gks.ru

гладеш. Однако, поскольку целями таких потенциальных зон в России, являются не только появление дополнительных рабочих мест, увеличение объемов поступаемых налогов в будущем, но и обеспечение экономики России современной продукцией машиностроения и развитие новейших технологий, то данный опыт должен быть дополнен и адаптирован.

Так, данные потенциальные зоны будут создаваться не только для производства продукции на экспорт, но и для поставок на внутренний рынок.

Местоположение особых экономических зон, специализирующихся на производстве машин и оборудовании определяется тремя главными факторами: наличие имеющихся производств, наличие соответствующих кадров и центров их подготовки, а также выгодное экономико-географическое положение.

Основными регионами развития отраслей машиностроения в России являются Петербург и Ленинградская область, Поволжье и Урал. Здесь же находятся и основные центры по подготовке соответствующих специалистов. Уровень оплаты труда в данных регионах находится на примерно одном уровне. С точки зрения осуществления экспортных поставок Петербург и Ленинградская область имеют лучшее местоположение. Близость к порту позволяет сократить логистические затраты на доставку продукции в порт отправления при экспорте, а также на доставку импортируемых компонентов и сырья. С точки зрения решения экономико-социальных задач развития регионов, возможно создание подобной зоны и в Новгородской области, в районах, граничащих с Ленинградской.

Резидентами данной зоны могут быть как иностранные инвесторы (европейские компании, желающие перенести производство с целью его удешевления, азиатские компании, планирующие увеличить экспансию на европейский рынок), так и отечественные компании, стремящиеся открыть новое производство, получив льготы. При этом нельзя допускать, чтобы появление резидентов в зоне, приводило к ухудшению положения существующих предприятий вне ее. Многие машиностроительные компании являются градообразующими, и сокращение их конкурентоспособности может привести к тяжёлым социальным последствиям. Поэтому выбору допускаемых суботраслей и резидентов должно быть уделено пристальное внимание.

На мой взгляд, самими перспективными суботраслями, с точки зрения привлечения инвесторов, являются подъемно-транспортное машиностроение, автомобильная промышленность, судостроительство и робототехника.

К подъемно-транспортному машиностроению относятся: разработка и выпуск грузоподъемных кранов, лифтов, подъемников, конвейеров и прочее. В силу широкой области применения и высокого спроса на данную продукцию, эта суботрасль может получить развитие в планируемой ОЭЗ. Потенциальными резидентами могут быть как зарубежные инвесторы, так и российские.

Несмотря на сворачивание производственных площадок General Motors в России и ускоряющееся падение спроса, наша страна на ближайшую перспективу остается привлекательной для автомобильных компаний и как страна-сбыта (потенциально может занимать первое место по продажам легковых автомобилей в Европе), так и производственная площадка для экспорта в ЕС (относительно низкие затраты на электроэнергию, а в последнее время и на оплату труда в связи с падением курса рубля). Помимо автопроизводителей резидентами зоны могут стать компании, специализирующиеся на изготовлении деталей.

Будущая зона может быть также местом реализации судостроительных проектов российских инвесторов. Доступность сырья, наличие профессиональных кадров – все это может служить подспорьем при принятии решений о направлении инвестиций. Однако, поскольку в регионе существует ряд судостроительных компаний, необходимо либо включить их в зону и предоставить льготы под условия проведения модернизации производства, либо ограничить специализацию инвесторов неразвитыми на настоящий момент направлениями судостроения.

Осуществление инвестиций в производство роботехники в данной зоне может быть обусловлено наличием соответствующих кадров, близостью до порта и потенциальных рынков сбыта. Инвестиции здесь могут иметь, как российское, так иностранное происхождение.

В данной ОЭЗ должны быть использованы традиционные льготы: налоговые (по налогу на прибыль, транспорт, землю, отчисления в фонды), а также таможенные в части экспортных отгрузок. Также немаловажным стимулом должна быть стоимость аренды, выкупа земли и наличие соответствующей инфраструктуры.

Кроме этого отечественные компании-резиденты должны иметь доступ к заёмным средствам с льготной процентной ставкой. В этом могли бы участвовать такие банки с государственным участием, как Сбербанк России, Группа ВТБ и Россельхозбанк.

В перспективе, при активном подходе ответственных государственных органов, в течение 5 лет в

данную зону может быть привлечено до 80 средних и крупных резидентов и создано до 20 тыс. рабочих мест.

Итак, ЭПЗ Бангладеш показали большой успех в деле привлечения инвестиций и создания рабочих мест. BEPZA также внесла вклад в создание более лучшего инвестиционного климата в стране и сделала Бангладеш известным как низкокзатратный центр притяжения прямых иностранных инвестиций в сектор производства одежды. Принимая во внимание размер национальной экономики, общее влияние ЭПЗ на занятость и экспорт относительно небольшое. Однако они начали играть каталитическую роль в поддержании роста сектора производства одежды за пределами зон.

С другой стороны, ЭПЗ не принесли успехов в диверсификации экономики. Напротив, они еще более усилили зависимость народного хозяйства от сектора производства одежды.

Несмотря на несколько иные цели, данный опыт Бангладеш может быть применен при создании ОЭЗ

со специализацией в области машиностроения в России. В настоящее время как никогда актуально импортозамещение, создание высокотехнологичных производств, диверсификация экспорта.

При должном подходе и грамотном выборе льгот и стимулов создание подобной ОЭЗ в СЗФО может в короткие сроки вызвать приток инвестиций и принести большой вклад в развитие ряда суботраслей машиностроения.

Список литературы

1. Zaara Zain Hussain. Economic Zones in Bangladesh: Unbound Opportunities for Foreign Investment. Institute of South Asian Studies. ISAS Special Report. №17. 2013 November 28.
2. Thomas Farole, Gokhan Akinci. Special Economic Zones: Progress, Emerging Challenges, and Future Directions. The International Bank for Reconstruction and Development, The World Bank, 2011, DOI 978-0-8213-8763-4.

M.I.R. (Modernization. Innovation. Research)

ISSN 2411-796X (Online)

ISSN 2079-4665 (Print)

RESEARCH

BANGLADESH EPZS AS AN EXAMPLE FOR DEVELOPMENT OF RUSSIAN MECHANIC ENGINEERING

P. P. Bogdanenko

Abstract

The subject of the article is export processing zones of Bangladesh, which may become a sample for development of mechanic engineering in Russia. Export processing zone, as a kind of special economic zones, is a quite useful tool for the country's economy. They allow reaching a number of government objectives: increase employment, attract investment and enhance volume of collected taxes. In addition to the direct effect, the emergence of export processing zones has indirect impact on the economy by increasing purchases from suppliers by SEZ residents. Providing tax and customs benefits to residents, the state puts companies outside the zones at a disadvantage. However, to counter this, state imposes restrictions on admission of products of resident companies on domestic market. These restrictions may relate to establishment either of a certain percentage of products that can be delivered freely on the internal market or share that can be delivered after payment of customs duties and taxes. The purpose of this work is to show the results of Bangladesh EPZs and to present basic directions of development for such zone specialized in mechanic engineering in Russia. The methodological base of the research is comparative analysis, cause-effect relationships, as well as historical method. In this article the author analyzes the experience of creation of export processing zones in Bangladesh, where they are sufficiently proven: new jobs and enterprises have been created - investments to these zones account for a significant share of total investments to the country. Moreover export of Bangladesh has increased significantly. At the same time the goal for diversifying the country industry has not been met: textile is the main branch in these zones. At the article the author points to the possibility of using this experience in Russia in terms of mechanic engineering. Availability of qualified personnel, training base, transfer of production from Europe, weakened national currency, government's desire to diversify Russian export may be crucial to attract investments to such Russian zones.

Keywords: export processing zone (EPZ); Bangladesh; investments; competitiveness; diversification; residents; Bangladesh export processing zone authority (BEPZA); foreign direct investment (FDI); tax incentive; special economic zone (SEZ); customs stimulus; mechanic engineering.

Correspondence: Bogdanenko Pavel P., Moscow State Institute of International Relations (University) (76, Vernadsky prospect, Moscow, 119454), Russian Federation, bogdanenko-pavel@mail.ru

Reference: Bogdanenko P. P. Bangladesh EPZs as an example for development of Russian mechanic engineering. M.I.R. (Modernization. Innovation. Research), 2015, vol. 6, no. 3, pp. 130–135.