

КОНКУРЕНЦИЯ МИРОВЫХ ДЕРЖАВ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ АРАБСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ЕГИПЕТ

© 2019 А.К. Баринов

БАРИНОВ Андрей Константинович, младший научный сотрудник Центра глобальных и стратегических исследований, Институт Африки РАН. Российская Федерация, 123001, Москва, ул. Спиридоновка, 30/1, e-mail: a.barinov@inafr.ru

Аннотация. В последние годы африканский рынок транспортных средств динамично развивается. Арабская Республика Египет является одним из ключевых африканских импортеров данной категории товаров. В рамках статьи собрана и систематизирована репрезентативная совокупность количественных показателей, отражающая египетский импорт продукции транспортного машиностроения за 2014–2018 гг. по ключевым странам экспортерам. Составлен список основных экспортеров в Египет по отдельным категориям транспортных средств. По собранным данным можно сделать вывод о том, что для Арабской Республики Египет ключевыми поставщиками летательных аппаратов и средств наземного транспорта являются государства Европейского Союза. В свою очередь египетский рынок железнодорожного и водного транспорта успешно осваивают азиатские страны. Автор описывает конкуренцию ведущих игроков на рынке транспортных средств Египта. В работе представлен сценарий развития египетского импорта продукции транспортного машиностроения.

Ключевые слова: импорт Египта, африканский рынок транспортных средств, международная торговля, Африка, транспорт

DOI: 10.31132/2412-5717-2019-49-4-59-69

В настоящее время ведущие мировые державы высоко оценивают ресурсный и демографический потенциал Африки, внимательно следят за динамичным экономическим ростом континента и активно усиливают свою экономическую экспансию в этот регион [1]. Международные рейтинговые агентства, исследовательские центры и эксперты все чаще сходятся во мнении, что роль Африки в мировой экономике ежегодно возрастает и в XXI веке континент может стать самым быстрорастущим регионом мира [2].

В эпоху глобализации экономики расширяется присутствие стран Африканского континента в системе мирового рынка. В связи с этим, поступательно растет роль транспорта, развитие которого обеспечивает конкурентоспособность африканских товаров на мировой арене [3, с. 27].

Действующие транспортные системы на континенте на данный момент отстают от общемировых требований и, как правило, менее развиты по сравнению с другими регионами нашей планеты. При этом в последние десятилетия большинство африканских государств в качестве стратегических целей систематически ставят решение транспортных проблем – как на региональном, так и на общеафриканском уровне, привлекая и направляя в эту отрасль значительные экономические ресурсы.

Вследствие этого, устойчиво развивается африканский рынок всех видов транспортных средств. По данным Центра международной торговли (*International Trade Centre, ИТС*) в 2018 г. Африканские страны импортировали средства железнодорожного, наземного (кроме железнодорожного) транспорта и летательные аппараты, плавучие средства и относящиеся к транспорту устройства и оборудование – коды 86–89 товар-

ной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД 86–89) – на сумму более \$61 млрд [4]. На данный момент континент является перспективным развивающимся рынком для сбыта зарубежной и местной продукции транспортного машиностроения.

В этой связи интересно проанализировать борьбу мировых держав за рынок транспортных средств Африки. В исследовательском плане целесообразно проанализировать импорт подобной продукции в наиболее развитых африканских государствах.

Естественным образом для анализа подходит Арабская Республика Египет (АРЕ). По мнению большинства экспертов, эта страна выступает в качестве одного из экономических и политических лидеров Африканского континента. Египет обладает территорией около 1 млн кв. км с населением в 97,6 млн чел. ВВП АРЕ, по данным конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) [5], в 2017 г. составил \$195,1 млрд, рост этого показателя оценивается в 4,2%, при пересчете на душу населения показатель находился на уровне \$2 тыс.

АРЕ по праву считается воротами на континент. Опираясь на статистику Африканского банка развития (*African Development Bank Group*), Египет обладает достаточно развитой транспортной инфраструктурой и занимает первое место среди африканских государств по составному транспортному индексу (*Transport composite Index*) [6], который отражает совокупное развитие всех видов транспортной инфраструктуры в стране.

В этой связи ведущие мировые державы активно соперничают на египетском рынке транспортных средств.

В основе своей данное исследование нацелено на выявление ключевых стран – экспортеров транспортных средств в Арабскую Республику Египет.

В качестве источника данных был использован информационный ресурс *Trade Map* [4], который был разработан Центром международной торговли (*International Trade Centre, ITC*) [7]. Источник содержит данные о внешнеторговой деятельности разных стран с указанием объема импорта и экспорта товаров в тыс. долл. США, а позиции структурированы по международной товарной номенклатуре кодов внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД).

В исследовании была проанализирована импортная статистика Египта по 4 товарным позициям ВЭД за 2014–2018 годы:

- ТН ВЭД 86 – Железнодорожные локомотивы или моторные вагоны трамвая, подвижной состав и их части; путевое оборудование и устройства для железных дорог или трамвайных путей и их части; механическое (включая электромеханическое) сигнальное оборудование всех видов;
- ТН ВЭД 87 – Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, их части и принадлежности;
- ТН ВЭД 88 – Летательные аппараты, космические аппараты и их части;
- ТН ВЭД 89 – Суда, лодки и плавучие конструкции.

Данные были представлены в объеме импорта каждой категории отдельно в млн долл. США с разделением по странам экспортерам.

Поставки транспортных средств в Арабскую Республику Египет

В 2018 г. импорт транспортных средств (ТН ВЭД 86-89) в Египет находился на уровне \$4,9 млрд, что составило около 16% от всех ввозимых товаров в страну. При этом за период с 2014 по 2018 г. АРЕ завезла на свою территорию продукции транспортного машиностроения (ТН ВЭД 86-89) на \$26,2 млрд (табл. 1).

На базе внешнеторговой статистики Египта и ЮАР можно сделать вывод о том, что больше 90% ввоза всех видов транспортных средств приходится на средства наземного транспорта при исключении железнодорожного или трамвайного подвижного состава.

ва (ТН ВЭД 87). Основу этой категории составляют наземные моторные транспортные средства, автомобильный транспорт, их составляющие и запчасти.

Таблица 1

**Поставки различных видов транспортных средств в Египет и ЮАР
(в млн долл. США)**

Наименование импортируемой продукции	Арабской Республики Египет	
	Сумма импорта за 2014–2018 гг.	Сумма импорта в 2018 г.
ТН ВЭД 86 – Железнодорожные локомотивы или моторные вагоны трамвая, подвижной состав и их части; путевое оборудование и устройства для железных дорог или трамвайных путей и их части; механическое (включая электромеханическое) сигнальное оборудование всех видов	506	32,9
ТН ВЭД 87 – Средства наземного транспорта, кроме железнодорожного или трамвайного подвижного состава, и их части и принадлежности;	24021	4777,9
ТН ВЭД 88 – Летательные аппараты, космические аппараты, и их части;	69,4	1,4
ТН ВЭД 89 – Суда, лодки и плавучие конструкции.	1566,8	78
Сумма ТН ВЭД 86-89	26163,2	4890,2

Источник: [4].

Поставки средств наземного транспорта (кроме железнодорожного)

Стоит отметить, что в целом в большинстве стран Африки автодорожный транспорт обеспечивает около 80% грузовых и более 90% пассажирских перевозок [8, с. 50]. Также и в Египте – большая часть внутренних перевозок осуществляется «наземным транспортом».

Таблица 2

**Египетский импорт средств наземного транспорта и составляющих
(ТН ВЭД 87) по странам экспортерам (в млн долл. США)**

Страны – экспортеры	2014	2015	2016	2017	2018	Сумма импорта за 5 лет	% от импорта в 2018 г.
Весь мир	5242,6	6269,5	4590,9	3139,6	4777,9	24020,5	100
Германия	763,7	909,5	833,4	611,2	813,0	3930,8	17,0
Япония	854,8	1002,6	564,8	322,6	442,4	3187,2	9,3
Юж. Корея	826,3	844,3	637,8	365,3	454,5	3128,3	9,5
Чехия	519,8	569,4	405,8	261,4	477,3	2233,7	10,0
Китай	445,6	480,3	399,7	272,6	473,9	2072,1	9,9
Таиланд	498,3	577,0	195,2	243,5	276,1	1790,2	5,8
Индия	284,2	419,6	278,7	157,3	233,7	1373,6	4,9
Турция	187,9	219,9	139,6	140,0	293,8	981,2	6,1
Марокко	84,5	290,4	342,5	87,1	134,5	939,0	2,8
Испания	91,0	124,0	149,2	160,2	311,9	836,3	6,5

Источник: [4]

В 2018 г. АРЕ начала наращивать импорт наземных транспортных средств после спада 2016–2017 годов, а сумма ввоза за 5 лет составила около \$24,0 млрд. На рынке активно конкурируют мировые лидеры автомобилестроения.

Основным партнером Египта в поставках наземных транспортных средств является Германия. Ее продукция в 2018 г. составила 17% от общего импорта, а в период с 2014 по 2018 г. немецкие поставщики отправили в АРЕ продукции на \$3,9 млрд.

Следом идут поставки из Японии и Южной Кореи. Каждая из этих стран за аналогичный период экспортировала в Египет продукции транспортного машиностроения больше, чем на \$3,1 млрд.

В 2018 г. экспорт продукции автомобильной промышленности из Чехии и Китая, достиг отметки в \$477,3 млн и \$473,9 млн соответственно, что в сумме составило около 20% от египетского импорта наземных транспортных средств.

К 2018 г. увеличились поставки продукции ТН ВЭД 87 из Турции и Испании – \$293,8 млн и \$311,9 млн соответственно.

Также за 5 летний период в топ 10-экспортеров «средств наземного транспорта» в Египет вошли: Таиланд (\$1,8 млрд за 5 лет), Индия (\$1,4 млрд) и Марокко (\$0,9 млрд).

В целом нужно отметить, что на автомобильном рынке Египта основная борьба развернулась между немецкими, японскими и корейскими автопроизводителями. Во время революционных событий 2011–2013 годов немецкие автоконцерны сократили свое производство на территории Египта, параллельно снизился и объем поставок продукции ТН ВЭД 87 из Германии. Азиатские же игроки, наоборот, успели закрепиться на египетском рынке в 2014–2015 годах и активно конкурировали с немцами. Однако, в последующий период авто-продукция из Германии вернула свои позиции. При этом к традиционным азиатским поставщикам прибавились концерны из Китая.

В перспективе египетские власти надеются на усиление конкуренции среди иностранных игроков после поэтапного отказа от таможенных пошлин и сборов на импортируемые из Европы автомобили, что усилит позиции продукции из ЕС и вынудит остальных игроков увеличивать локализацию производства. При этом на территории АРЕ реализуется стратегия местного индустриального развития (*Local Industry Development Strategy, LIDS*), которая ведет к увеличению местной сборки в автомобильной продукции с 17% до 46%. В этой связи в Египте свои местные предприятия развивают не только концерны из Германии, Японии и Южной Кореи, но и усиливает свое присутствие китайская государственная компания SAIC.

Также интересно отметить, что продукция из Соединенных Штатов Америки не очень активно импортируется в Египет. Это отчасти объясняется тем, что американские автоконцерны имеют на территории АРЕ достаточно мощную производственную базу с высокой степенью локализации (например, *Arab American Vehicles* и *General Motors Egypt S.A.E.* [9 с. 8]), вследствие чего, значительная часть продукции и компонентов создается внутри египетского рынка.

Египет рассматривает развитие инфраструктуры для электрического автомобильного транспорта, что в определенной степени должно позволить сократить объем потребляемого топлива внутри страны. На рынке АРЕ уже начинают бороться ведущие мировые производители электромобилей из США, Японии, Кореи и ЕС [10].

Поставки железнодорожного транспорта

В Африке, наряду с наземным автотранспортом, существенную роль в перевозке пассажиров и крупногабаритных грузов играет железнодорожное сообщение. По данным Всемирного банка, Арабская Республика Египет имеет достаточно развитую железнодорожную инфраструктуру по сравнению с остальными странами континента, с протяженностью транспортных линий 5063 км [11].

Вследствие этого Египет импортирует – как по частям, так и в сборе – продукцию товарной номенклатуры ВЭД 86: железнодорожные локомотивы, моторные вагоны трамваев, подвижной состав, путевое оборудование, устройства для железных дорог или трамвайных путей и механическое сигнальное оборудование всех видов.

Таблица 3

Египетский импорт «железнодорожного транспорта, его составляющих и оборудования» (ТН ВЭД 87) по странам экспортерам (в млн долл. США)

Страны – экспортеры	2014	2015	2016	2017	2018	Сумма импорта за 5 лет	% от импорта в 2018 г.
Весь мир	73,3	269,0	112,1	18,7	32,9	506,0	100
Юж. Корея	15,1	153,1	40,2	0,0	0,7	209,2	2,0
Китай	1,1	53,5	22,7	0,7	0,5	78,5	1,6
Германия	11,8	13,7	8,4	4,3	10,1	48,3	30,7
Венгрия	20,7	6,0	1,7	0,0	0,6	29,1	1,7
США	2,7	7,6	11,3	1,6	3,4	26,6	10,5
Испания	7,3	8,6	4,2	2,5	3,6	26,2	11,0
Австрия	3,1	0,1	10,2	3,1	0,1	16,5	0,2
Чехия	3,3	4,7	2,8	0,1	0,7	11,6	2,1
Италия	0,5	1,9	0,6	2,0	5,7	10,6	17,2
Великобритания	0,5	1,9	4,2	0,9	2,0	9,4	6,1

Источник: [4].

За 2014–2018 годы Египет импортировал продукцию железнодорожного машиностроения на \$506 млн. Основные поставки за этот период шли из Южной Кореи (\$209,2 млн), однако в 2016–2018 годах как общий импорт, так и ввоз корейских товаров категории ТН ВЭД 87 значительно сократился.

Структура импорта железнодорожных транспортных средств Арабской Республики Египет за 2014–2018 годы выглядела следующим образом: Китай ввозил 16% от суммарного импорта за 5 лет, Венгрия 6%, Испания 5%, Австрия 5%, а Чехия 3%. Однако падение спроса на данную продукцию вынудило экспортеров значительно сократить поставки, что привело к потере доли на рынке в 2018 году.

На фоне подобных колебаний достаточно устойчивыми оставались поставки из Германии. В процентном отношении это позволило немецкой продукции железнодорожного машиностроения усилить свое присутствие на египетском рынке в 2018 г.

Такие страны как Италия, США и Великобритания в 2018 г. увеличили объем поставок железнодорожных транспортных средств в АРЕ по сравнению с 2014 г.

Говоря о перспективах рынка железнодорожных транспортных средств в Арабской Республике Египет необходимо отметить, что в наши дни египетское правительство реализует комплексный план по модернизации железнодорожной системы страны, который должен быть завершен в 2020 г. [12]. В рамках этого проекта Национальное управление железных дорог АРЕ и российско-венгерский консорциум с участием ЗАО «Трансмашхолдинг» заключили крупнейший в истории Египта контракт на поставку 1300 пассажирских вагонов на сумму более \$1 млрд [13]. Данное соглашение в перспективе предполагает подписание дополнительного договора на техническое обслуживание подвижного состава и поставку запчастей в течение 15 лет, а также строительство современного предприятия, необходимого для ремонта транспортных средств. Этот шаг в перспективе должен увеличить общую эффективность железнодорожного транспорта страны на 34% и может стать поворотным моментом в развитии

этой отрасли египетской экономики [14]. В этой связи на рынке железнодорожных транспортных средств АРЕ появляется новый крупный игрок в виде «Трансмашхолдинг Венгрия Кфт.» [13], что усиливает позиции Венгрии и России, которые в ближайшее время станут крупнейшими поставщиками продукции железнодорожного машиностроения.

Однако необходимо отметить, что на рынке железнодорожного транспорта Египта уже конкурируют такие серьезные игроки, как французский *Alstom* [15], канадский *Bombardier* [16], немецкий *Siemens* [17] и китайский *CRRC* [18].

Поставки судов, лодок и плавучих конструкции

Переходя к вопросу поставок водных видов транспортных средств необходимо отметить, что более 90% внешней торговли Африканского континента с остальным миром осуществляется морским транспортом. На территории Африки расположены 64 морских порта, при этом в Египте находятся одна из наиболее крупных транспортных гаваней континента – Порт Саид, с пропускной способностью на уровне 4–5 миллионов TEU¹ в год [19].

Таблица 4

Египетский импорт судов, лодок, плавучих конструкций и составляющих (ТН ВЭД 89) по странам экспортерам (в млн долл. США)

Страны – экспортеры	2014	2015	2016	2017	2018	Сумма импорта за 5 лет	% от импорта в 2018 г.
Весь мир	51,8	304,1	1082,4	50,5	78,0	1566,8	77,4
Юж. Корея	0,0	0,1	522,2	0,1	0,0	522,4	0,0
Испания	0,2	0,4	448,7	0,0	3,1	452,4	4,0
Нидерланды	0,1	222,1	0,0	0,0	0,4	222,6	0,5
Китай	0,4	2,1	58,2	1,2	46,7	108,6	59,9
США	5,5	11,1	23,8	10,8	3,0	54,1	3,8
Кипр	0,0	17,2	14,9	0,0	0,3	32,4	0,4
ОАЭ	26,8	0,0	0,0	3,6	0,1	30,6	0,1
Индия	0,0	0,1	6,5	17,4	0,0	23,9	0,0
Германия	0,1	17,9	1,0	1,9	0,8	21,7	1,0
Люксембург	0,0	16,8	0,0	0,0	0,0	16,8	0,0
Великобритания	1,6	3,4	2,8	2,6	6,1	16,5	7,8

Источник: [4].

Суммарный импорт морских транспортных средств за 5 лет составил \$1,6 млрд, однако наиболее крупные закупки по этому виду товаров осуществлялись лишь в 2015–2016 годах. Основным поставщиком выступила Южная Корея, реализовавшая единовременную поставку на \$522,2 млн в 2016 г., за ней следует Испания с показателем на уровне \$448,7 млн и Нидерланды, которые в 2015 г. экспортировали в Египет продукцию судового машиностроения на сумму \$222,1 млн.

В эти же годы отмечалась определенная активность в поставках продукции ТН ВЭД 89 из США, Кипра, Германии и Люксембурга. Но стоит отметить, что все пере-

¹ Двадцатифутовый эквивалент (TEU) – условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств, эквивалентен полезному объему стандартного контейнера длиной 6,1 м и шириной 2,44 м, высота контейнеров может различаться и обычно находится в пределах 1,3–2,9 м, чаще всего 2,59 м (прим. авт.).

численные выше страны в 2018 г. либо прекратили экспорт данной продукции в Египет, либо значительно его сократили.

Отдельного внимания заслуживает Китай, который в 2018 г. стал основным партнером Египта в поставках водных транспортных средств, отправив почти 60% продукции от суммарного импорта АРЕ. Определенных успехов в том же году достигла и Великобритания, который удалось нарастить свой экспорт продукции ТН ВЭД 89 в Египет по сравнению с 2014 г.

На Индию и ОАЭ за период с 2014 по 2018 г. приходится по 2% от суммы импорта водных транспортных средств за 5 лет. Однако в 2018 г. поставки из этих стран находились практически на нулевом уровне.

На территории Египта располагается Суэцкий канал и ряд крупнейших портов Африканского континента. По этой причине основной импорт морских транспортных средств в АРЕ состоит из кораблей технического и портового флота. Вследствие этого в ближайшей перспективе, основными игроками на египетском рынке будут мировые производители буксиров, судов-толкачей, плавучих кранов и доков.

С географической точки зрения, предприятия судового машиностроения из ЕС имеют преимущество. Однако им приходится конкурировать с азиатскими компаниями из Южной Кореи и Китая, которые в последние десятилетия стали лидерами мирового судостроения.

Поставки летательных и космических аппаратов, и их составляющих

Следующим видом транспорта, который обеспечивает прямую связь континента с остальными регионами мира, является авиация. Воздушный транспорт в Африке играет роль ключевого звена для развития международного бизнеса и определяет развитие туризма на континенте. При этом один из наиболее загруженных аэродромов в Африке – международный аэропорт Каира в Египте [19].

Таблица 5

Египетский импорт летательных, космических аппаратов и их частей (ТН ВЭД 88) по странам экспортерам (в млн долл. США)

Страны – экспортеры	2014	2015	2016	2017	2018	Сумма импорта за 5 лет	% от импорта в 2018 г.
Весь мир	65,8	1,4	0,5	0,3	1,4	69,4	100
Германия	21,8	0,0	0,2	0,1	0,0	22,2	0,5
Франция	18,9	0,0	0,0	0,0	0,0	18,9	0,0
Великобритания	11,8	0,0	0,0	0,0	0,2	12,1	14,2
США	9,0	0,7	0,3	0,0	0,7	10,7	49,3
Нидерланды	1,3	0,1	0,0	0,0	0,0	1,4	0,0
Саудовская Аравия	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0
ОАЭ	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0
Китай	0,1	0,5	0,0	0,0	0,0	0,6	0,8
Испания	0,0	0,1	0,0	0,2	0,3	0,6	21,8
Сингапур	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0
Чехия	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	12,9

Источник: [4].

Арабская Республика Египет за период с 2014 по 2015 г. импортировала летательных и космических аппаратов на сумму \$69,4 млн. При этом основные (95%) поставки воздушных судов и их составляющих были осуществлены в 2014 г.

Ключевыми партнером для Египта являлась Германия, которая за 5 лет ввезла в АРЕ продукции авиационной промышленности на \$21,8 млн, за ней следует Франция (\$18,9 млн), Великобритания (\$12,1 млн), Соединённые Штаты Америки (\$10,7 млн).

Также в Арабскую Республику Египет в очень ограниченном количестве поступала продукция авиационного машиностроения из Нидерландов, Саудовской Аравии и Объединённых Арабских Эмиратов.

Импорт авиатранспорта для Египта стал самым малообъемным среди всех категорий ТН ВЭД 86-89. Остальные страны практически не экспортировали в Египет воздушные аппараты и комплектующие к ним.

Основу гражданского авиафлота Арабской Республики составляют самолеты компании *Airbus* [20]. Также египетские авиакомпании используют продукцию концернов *Boeing*, *Embraer* и *Bombardier*.

Такие гиганты как *EgyptAir* и дочерняя *EgyptAir Express* имеют в своем парке значительное количество самолетов американских авиаконцернов, однако авиапарк этих перевозчиков обновляется машинами именно европейского производства [20]. Поэтому доминирование компании *Airbus* на рынке Египта в ближайшей перспективе не прекратиться.

Выводы

Подводя итоги анализа можно сказать, что ключевые мировые производители транспортных средств различных видов будут активно конкурировать на растущем рынке Арабской Республики Египет.

Ключевым поставщиком наземных транспортных средств для АРЕ останется ЕС и, в частности, немецкие автоконцерны в связи с постепенной отменой таможенных пошлин на продукцию автомобильного машиностроения из Европейского союза.

Собранные данные показывают, что в Египте на фоне общего сокращения импорта железнодорожных транспортных средств (ТН ВЭД 86) постепенно начинают меняться ключевые поставщики данной продукции. Именно в этом сегменте открываются широкие перспективы для российских производителей. Компания ЗАО «Трансмашхолдинг» уже активно осваивает этот рынок и в перспективе может стать проводником [21] для отечественных предприятий на Африканском континенте.

Также можно сделать вывод о том, что экспорт водных видов транспорта в Египет для большинства поставщиков не носит системный характер. В долгосрочной перспективе АРЕ продолжит импортировать портовые суда и оборудование (подкатегория ТН ВЭД 8905), которые необходимы для обеспечения работы обширной морской инфраструктуры. Основная конкуренция на рынке развернется между мировыми лидерами судостроения из ЕС и Южной Кореи. А усилить борьбу могут систематические поставки продукции из США и Китая.

Авиаперевозчики в Арабской Республике Египет предпочитают закупать продукцию концерна *Airbus*, и в ближайшей перспективе доминирование продукции авиационного машиностроения из Европейского союза для Египта сохранится.

Источники

1. Абрамова И.О., Фитуни Л.Л. Африка и Россия: перспективы сотрудничества в новых исторических условиях. *Вестник РЭУ им. Г.В. Плеханова*. 2015, № 9, с. 141–150. <https://doi.org/10.21686/2413-2829-2015-6-141-150> (дата обращения 12.09.2019)
2. Абрамова И.О. Мировая экономика в начале XXI века и ее «африканская» составляющая. *Проблемы современной экономики*. 2014, № 3, с. 139–154.
3. *Экономическая инфраструктура стран Африки* (отв. ред. Е.В. Морозенская). М., ИАФР РАН, 2012, с. 295. ISBN 978-5-91298-112-8.

4. *Trade map*. The International Trade Centre (ITC). <https://www.trademap.org/Index.aspx> (дата обращения 03.09.2019)
5. General profile: Egypt. *UNCTADSTAT*. UNCTAD. <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/818/index.html> (дата обращения 12.09.2019)
6. Transport composite Index. Africa Infrastructure Knowledge Program. African Development Bank Group. <http://infrastructureafrica.opendataforafrica.org/pbuerhd/africa-infrastructure-development-index-aidi-2019> (дата обращения 03.09.2019)
7. The International Trade Centre (ITC). <http://www.intracen.org/> (дата обращения 12.09.2019)
8. Tracking Africa's Progress in Figures. African Development Bank. 2014, p. 70. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Tracking_Africa%e2%80%99s_Progress_in_Figures.pdf (дата обращения 03.09.2019)
9. Sherif Yehya. Automotive Industry in Egypt. Thai Trade Center. Cairo. 2013. https://www.ditp.go.th/contents_attach/79012/79012.pdf (дата обращения 12.09.2019)
10. Tamer Hafez. Auto Dealers Bet on Electric Cars in Egypt. American Chamber of Commerce in Egypt. September, 2018. <https://www.amcham.org.eg/publications/business-Monthly/issues/273/september-2018/3770/auto-dealers-bet-on-electric-cars-in-egypt> (дата обращения 12.09.2019)
11. Africa Development Indicators. Data Bank. The World Bank. <https://databank.worldbank.org/source/africa-development-indicators> (дата обращения 12.09.2019)
12. Transport, Investment ministers discuss funding Egypt's railway projects. Egypt independent. March 17, 2019. <https://www.egyptindependent.com/transport-investment-ministers-discuss-funding-of-railway-projects/> (дата обращения 12.09.2019)
13. Российско-венгерский консорциум «Трансмашхолдинг Венгрия» поставит 1300 пассажирских вагонов Национальным железным дорогам Египта. Трансмашхолдинг. 25 Сентября 2018. https://www.tmholding.ru/press_office/events/9286.html (дата обращения 12.09.2019)
14. A new dawn for the Egyptian railway industry? Railway-technology. December 13, 2018. <https://www.railway-technology.com/features/egyptian-railway-industry/> (дата обращения 12.09.2019)
15. Alstom delivers interlocking signalling system to Maghagha station in Egypt. Alstom. March 11, 2019. <https://www.alstom.com/press-releases-news/2019/3/alstom-delivers-interlocking-signalling-system-maghagha-station-egypt> (дата обращения 12.09.2019)
16. Graeme Paton. Bombardier set to build light railway in Cairo. *The Times*. May 28, 2019. <https://www.thetimes.co.uk/article/bombardier-set-to-build-light-railway-in-cairo-5jgpcg8gr> (дата обращения 12.09.2019)
17. Siemens to upgrade railway network in Egypt. Railway-technology. April 4, 2016. <https://www.railway-technology.com/news/newssiemens-upgrade-railway-network-egypt-4856366/> (дата обращения 12.09.2019)
18. CRRC to Manufacture 22 Trains for Egypt. Railway-News. Jan 23, 2019. <https://railway-news.com/crrc-22-trains-egypt/> (дата обращения 12.09.2019)
19. Алешин К.А., Баринов А.К., Заноскина Е.А. Транспорт Африки: планы и возможности. *Азия и Африка сегодня*. 2019, № 3, с. 35–40. DOI 10.31857/S032150750004068-6.
20. Operator Aircraft List Egypt. Planespotters. <https://www.planespotters.net/country/operators/Egypt> (дата обращения 12.09.2019)
21. Алешин К.А. Место и роль Египта и Алжира во внешнеэкономической политике России. *Восток. Афро-азиатские общества: история и современность*. 2018, № 4, с. 131–143. DOI 10.31857/S086919080000423-2

COMPETITION OF WORLD POWERS IN THE EGYPTIAN VEHICLES, AIRCRAFT, VESSELS AND ASSOCIATED TRANSPORT EQUIPMENT MARKETS

© 2019 A. Barinov

BARINOV Andrey K., Junior Research Fellow at the Centre for Global and Strategic Studies, Institute for African Studies of the Russian Academy of Sciences. Russian Federation, 123001, Moscow, Spiridonovka str., 30/1, e-mail: a.barinov@inafr.ru

Abstract. This article introduces a systematized set of quantitative indicators and statistical data representing Egyptian imports of vehicles, aircraft, vessels and associated transport equipment by key exporting countries for the period 2014–2018.

The figures point to the conclusion that the European Union is a key supplier of vehicles and air transport for Egypt. At the same time providers from Asian countries prevail on the Egyptian market of railway and water transport.

The article describes the competition of leading international players in the Egyptian transportation market and reflects the Egyptian import trends. The author projected the future positions of old and new international suppliers on Egyptian markets of transport engineering products.

Keywords: import of Egypt, the African market of transportation, international trade, Africa, Transport

DOI: 10.31132/2412-5717-2019-49-4-59-69

References

Abramova I.O. Mirovaya ekonomika v nachale XXI veka i ee «afrikanskaya» sostavlyayushchaya. (The world economy at the beginning of the XXI century and its "African" component). *Problemy sovremennoj ekonomiki*. 2014. №3, pp. 139–154.

Abramova I.O., Fituni L.L. Afrika i Rossiya: perspektivy sotrudnichestva v novykh istoricheskikh usloviyakh. (Africa and Russia: prospects for cooperation in new historical conditions). *Vestnik REHU im. G.V. Plekhanova*. 2015. № 9, pp. 141-150. <https://doi.org/10.21686/2413-2829-2015-6-141-150> (accessed 12.09.2019)

Aleshin K.A., Barinov A.K., Zanoskina E.A. Transport Afriki: plany i vozmozhnosti. (Transport in Africa: capabilities and prospects). *Aziya i Afrika Segodnya*. 2019. № 3, pp. 35-40. DOI 10.31857/S032150750004068-6.

Aleshin K.A. Mesto i rol Egipta i Alzhira vo vneshneekonomicheskoy politike Rossii. (Place and role of Egypt and Algeria in Russia's foreign economic policy). *Vostok. Afro-aziatskie obshchestva: istoriya i sovremennost*. 2018. №4, pp. 131-143. DOI 10.31857/S086919080000423-2.

Rossijsko-vengerskij konsorcium «Transmashkholding Vengriya» postavit 1300 passazhirskih vagonov Nacional'nym zheleznym dorogam Egipta. Transmashkholding. (Transmashholding-Hungary, a Russian-Hungarian Consortium to deliver 1,300 passenger cars to Egyptian National Railways). 2018. https://www.tmholding.ru/press_office/events/9286.html (accessed 12.09.2019)

Afrika: puti modernizacii ehkonomiki. (Africa: the ways of the economy modernization). (Morozenskaya. E.V. ed.). Moskva: Institut Afriki RAN. 2012. 272 p. ISBN 978-5-91298-112-8.

Africa Development Indicators. Data Bank. The World Bank. <https://databank.worldbank.org/source/africa-development-indicators> (accessed 12.09.2019)

Alstom delivers interlocking signalling system to Maghagha station in Egypt. Alstom. March 11, 2019. <https://www.alstom.com/press-releases-news/2019/3/alstom-delivers-interlocking-signalling-system-maghagha-station-egypt> (accessed 12.09.2019)

- A new dawn for the Egyptian railway industry? *Railway-technology*. December 13, 2018. <https://www.railway-technology.com/features/egyptian-railway-industry/> (accessed 12.09.2019)
- CRRC to Manufacture 22 Trains for Egypt. *Railway-News*. Jan 23, 2019. <https://railway-news.com/crrc-22-trains-egypt/> (accessed 12.09.2019)
- General profile: Egypt. *UNCTADSTAT*. UNCTAD. <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/818/index.html> (accessed 12.09.2019)
- Graeme Paton. Bombardier set to build light railway in Cairo. *The Times*. May 28, 2019 <https://www.thetimes.co.uk/article/bombardier-set-to-build-light-railway-in-cairo-5jgpcg8gr> (accessed 12.09.2019)
- Operator Aircraft List Egypt. *Planespotters*. <https://www.planespotters.net/country/operators/Egypt> (accessed 12.09.2019)
- Sherif Yehya. Automotive Industry in Egypt. Thai Trade Center. Cairo. 2013. https://www.ditp.go.th/contents_attach/79012/79012.pdf (accessed 12.09.2019)
- Siemens to upgrade railway network in Egypt. *Railway-technology*. April 4, 2016 <https://www.railway-technology.com/news/newssiemens-upgrade-railway-network-egypt-4856366/> (accessed 12.09.2019)
- Tamer Hafez. Auto Dealers Bet on Electric Cars in Egypt. American Chamber of Commerce in Egypt. September, 2018. <https://www.amcham.org.eg/publications/business-Monthly/issues/273/september-2018/3770/auto-dealers-bet-on-electric-cars-in-egypt> (accessed 12.09.2019)
- The International Trade Centre (ITC). <http://www.intracen.org/> (accessed 12.09.2019)
- Tracking Africa`s Progress in Figures. African Development Bank. 2014, p. 70. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Tracking_Africa%e2%80%99s_Progress_in_Figures.pdf (accessed 03.09.2019)
- Trade map. The International Trade Centre (ITC). <https://www.trademap.org/Index.aspx> (accessed 03.09.2019)
- Transport composite Index. Africa Infrastructure Knowledge Program. African Development Bank Group. <http://infrastructureafrica.opendataforafrica.org/pbuerhd/africa-infrastructure-development-index-aidi-2019> (accessed 03.09.2019)
- Transport, Investment ministers discuss funding Egypt's railway projects. *Egypt independent*. March 17, 2019. <https://ww.egyptindependent.com/transport-investment-ministers-discuss-funding-of-railway-projects/> (accessed 12.09.2019)