

**А.Ю. Чикин**

# Санкции и развитие автомобильной промышленности в Иране<sup>1</sup>

УДК 339.982

**Аннотация.** Усиливающиеся международные санкции против России стали беспрецедентным вызовом для жизнеспособности как отдельных ее предприятий, так и целых отраслей и секторов экономики. Решающим фактором в преодолении трудностей становится степень координации усилий производителей и адресных мер поддержки со стороны государства. Ряд стран уже имеет опыт успешной автономизации в отдельных отраслях в условиях санкций. В статье на примере автомобильной промышленности Ирана рассматриваются механизмы и факторы, которые могли сыграть ключевую роль в развитии этой отрасли в условиях жестких международных ограничений. Такой анализ помогает выявить риски и возможности, которые несет в себе подход, выбранный Россией на пути импортозамещения в автомобилестроении.

**Ключевые слова:** санкции; консолидация элит; государственная поддержка; институты развития; промышленная политика; автомобилестроение; Иран; Россия

## **Автопром – глобальный и локальный опыт развития**

Автомобильная промышленность сегодня – один из самых крупных сегментов международной торговли. Благодаря разветвленной сети производителей и поставщиков, напрямую или косвенно занятых в процессе создания конечного продукта, она является важнейшим источником занятости и развития компетенций, связанных с промышленным производством. Разнообразие и число используемых компонентов предоставляют широкий спектр возможностей для развития локальных производителей в сопутствующих отраслях – от изготовления материалов и комплектующих до производства технологического оборудования (к примеру, около 10% доходов производителей полупроводников формируют продажи автопромышленным предприятиям [McKinsey, 2021]). С точки же зрения домохозяйств, приобретение автомобиля зачастую рассматривается в качестве второй

---

<sup>1</sup> Исследование осуществлено в рамках Программы фундаментальных исследований НИУ ВШЭ.

по значимости покупки после недвижимости. Положительная динамика в развитии автопрома стимулирует рост в сфере услуг, связанных с продажей, страхованием, обслуживанием и ремонтом автомобиля.

Успех в автомобилестроении для многих стран имеет еще и важное политическое значение: традиционно это одна из отраслей, на примере модернизации которых принято судить об эффективности реализации национальной промышленной политики, ведь увеличение доли локального производства в процессе создания автомобиля подразумевает развитие местных технических компетенций и обеспечивает высокую интенсивность модернизации [Amsden, 2001]. Так, в период мирового финансового кризиса 2008–2009 гг., на фоне резкого падения продаж автомобилей, правительства многих стран выделяли значительные средства на поддержку местных производителей с целью не допустить утраты наработанного потенциала.

Подходы и результаты разных стран применительно к развитию автомобильной промышленности отличаются, однако можно выделить ряд основных факторов успеха. Изначально к ним относились меры экономической политики, направленные на локализацию производств через стимулирование притока прямых иностранных инвестиций на защищенные национальные рынки. Это привело к созданию крупных локальных игроков, которые пользовались протекционистской поддержкой (ярким примером является история развития АвтоВАЗа). Позднее, с появлением Всемирной торговой организации и развитием двусторонних и региональных соглашений о свободной торговле, использование этой стратегии по созданию полноценной производственной базы в рамках отдельной национальной экономики осложнилось.

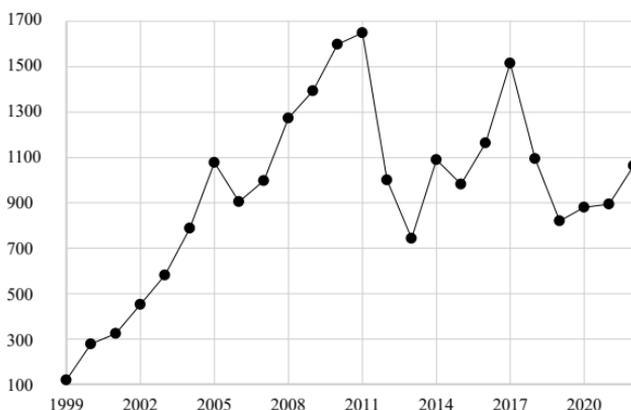
На фоне роста благосостояния развивающихся стран глобальный спрос на автомобили увеличивается. В изменившихся условиях для стран, которые планировали усилить свое присутствие в отрасли, начали открываться новые возможности [Doner et al., 2021]. Так, появление и распространение технологии электродвигателя дает шанс для скачкообразного развития тем игрокам, которые смогут примкнуть к числу первопроходцев в этой области, что может стать основой следующего витка промышленной эволюции. Конечно, в реализации подобного рода программ исключительно важны эффективная государственная

поддержка в части стимулирующих финансовых и налоговых мер, наличие необходимой инфраструктуры и технологических компетенций.

Отдельный интерес представляет опыт развития автопрома в тех государствах, которые в условиях международных санкций не могут получить полноценный доступ к возможностям глобальных рынков, но при этом добиваются значимых результатов в развитии этой отрасли. Минимальными критериями успеха отдельно взятой страны можно назвать достижение объема выпуска автомобилей в 1 млн шт. (по общепринятому представлению, это тот уровень, на котором производство становится прибыльным) и экспорта в размере более 1 млрд долл. США в год [Womack et al., 2007]. Обоим этим условиям полностью соответствует Иран, автомобилестроение которого в условиях долгосрочных санкций со стороны США смогло пройти путь становления от сборочных производств на базе преимущественно импортных комплектующих к отрасли с глубокой степенью локализации и высокими темпами прироста объемов выпуска.

Динамика выпуска пассажирских автомобилей и легкого коммерческого транспорта в Иране с 1999 по 2022 гг. отражена на рисунке. Несмотря на то, что в этот период наблюдались ощутимые скачки и спады производства, с середины 2000-х гг. объем выпуска автомобилей в среднем был близок к 1 млн шт. в год.

В одном из исследований рассматривается развитие автомобильной промышленности стран Юго-Восточной Азии [Doner, 2021]. Сравнительный анализ социально-экономических условий, сопровождающих развитие автомобилестроения, помогает выявить характерные причины успеха или неудачи в модернизации отрасли, отталкиваясь от опыта ближайших соседей, что, несомненно, представляет большой исследовательский интерес. Огромное влияние на траекторию развития отрасли оказывают международные санкции. Детальный анализ опыта развития автопрома в условиях многолетних санкций на примере Ирана представлен в монографии Дариуса Мехри [Mehri, 2017]. Опираясь на указанные исследования, в данной работе мы сфокусируемся на рассмотрении отдельных мер государственной промышленной политики, а также отметим характерные социальные и технологические факторы развития иранской автомобильной промышленности в 1990–2010-х гг.



**Источник.** Составлено по данным Международной организации производителей автомобилей. URL: <https://www.oica.net/production-statistics/> (дата обращения: 30.06.2023).

Производство пассажирских автомобилей и легкого коммерческого транспорта в Иране в 1999–2022 гг., тыс. шт.

Изучение опыта Ирана может оказаться исключительно полезным для России, автопром которой с начала 2020 г. сталкивается с рядом серьезных трудностей. Поначалу они были связаны с последствиями пандемии COVID-19, когда доступность отдельных групп импортных комплектующих (например, полупроводников), была существенно ограничена на глобальном рынке (что затронуло интересы автопроизводителей во многих странах). Но с 2022 г. отрасль попала под новые международные санкции, повлиявшие на доступность как технологически сложных компонентов, так и некоторых видов сырья, не имеющих локальных аналогов. А последовавший массовый выход с российского рынка глобальных автопроизводителей не только поставил под угрозу исчезновения большую часть сборочных мощностей пассажирского и легкого коммерческого транспорта в стране, но и нанес серьезный ущерб локальным производствам комплектующих изделий.

Ко второй половине 2022 г. ситуация в отрасли потребовала вмешательства со стороны государства. Наряду с передачей наиболее пострадавших производственных площадок под государственный контроль правительством была принята долгосрочная

программа развития российского автопрома сроком до 2035 г. Среди основных задач упоминаются создание производственной базы и выпуск конкурентоспособной продукции с высокой степенью локализации для удовлетворения, в первую очередь, внутреннего спроса, а также создание возможностей для экспорта технологий на глобальном уровне. В качестве основных средств достижения поставленных целей обозначены кооперация автомобильных компаний с производителями компонентов и сырья, а также целевая государственная поддержка<sup>2</sup>. Опыт Ирана может послужить ценным источником информации об эффективности мер промышленной политики по развитию отрасли в условиях многолетних международных ограничений.

### **Особенности автомобильной промышленности в Иране и формирование консенсуса элит относительно будущего отрасли**

Начало иранскому автомобилестроению было положено в 1960-х гг. во время правления последнего шаха Мохаммеда Резы Пехлеви. Тогда был выбран курс на развитие национальной промышленности и замещение импорта. В этот период были созданы две крупнейшие в стране автомобильные компании – Iran Khodro и Saipa. Наиболее коммерчески успешной для Iran Khodro стала модель «Пейкан»: она производилась в формате крупноузловой сборки комплектующих, поставляемых компанией Talbot<sup>3</sup> из Великобритании. Компания Saipa создавалась с 75%-й долей Ирана и выпускала автомобили, лицензированные для внутреннего рынка, ее партнером был автопроизводитель из Франции Citroen. К моменту революции 1979 г. совокупный выпуск в стране составлял более 190 тыс. автомобилей в год при средней доле компонентов локального производства в 24%. Помимо этого, с начала 1970-х в рамках либерализации экономики был разрешен ввоз готовых автомобилей, количество проданных импортных машин (65 тыс. шт. в год) примерно соответствовало трети объема первичного рынка в тот период [Mehri, 2015].

Восьмидесятые годы ознаменовались стагнацией в автомобильной промышленности Ирана. Несмотря на то, что санкции

---

<sup>2</sup> Распоряжение Правительства РФ от 28.12.2022 № 4261-р.

<sup>3</sup> Talbot – франка британская марка автомобилей, выпускавшаяся с 1903 по 1992 гг.

со стороны США не были поддержаны странами Европы [Brzezinsky et al., 1997], руководством страны был выбран курс на ослабление внешнеполитических связей, и западные компании в автопроме, за исключением Talbot, приостановили свою деятельность. На импорт готовых автомобилей был наложен запрет, а местное производство ограничивалось сборкой лишь одной модели «Пейкан». Контрольный пакет Iran Khodro при этом был передан квазигосударственной структуре под названием «Организация Промышленного Развития и Реновации». К началу 1990-х гг. в стране производилось немногим более 24 тыс. автомобилей.

Здесь стоит отметить, что судьба комплексных проектов развития во многом зависит от сложившегося типа государства. Так, в идеальном случае «государства развития» госаппарат функционирует в качестве ключевого агента, формирующего согласованную промышленную политику, что приводит к успеху модернизации в желаемых отраслях [Johnson, 1982; Amsden, 1989]. При таком типе управления между органами власти, ответственными за развитие, и промышленными элитами существует единое понимание необходимых мер экономической политики. К ним относятся ограждение местных производителей от иностранной конкуренции посредством высоких пошлин на импорт, целевые инвестиции в приоритетные области и поощрение частных-государственных исследовательских инициатив. Напротив, в случае «хищнического государства» чиновники и связанные с ними предприниматели демонстрируют оппортунистическое поведение, и проекты модернизации обречены на провал, так как выделенные ресурсы с большой вероятностью будут расхищены.

Ярко выраженные примеры государств одного или второго типа встречаются крайне редко, в большинстве реальных стран, как правило, реализуется промежуточный вариант. При этом успех или неудача в реализации программ промышленного развития во многом зависят от степени автономности госаппарата и уровня заинтересованности чиновников в конечном результате. Так, слабо вовлеченная и автономная бюрократия не в состоянии скорректировать регуляторные ошибки в соответствии с запросом бизнес-элит. При недостатке же автономности может сложиться ситуация, когда бизнес приобретает слишком сильную власть, и в отрасли складываются условия для извлечения ренты предпринимателями [Evans, 1995].

Отметим, что отдельные исследования показывают, что даже в тех странах, где доминирует поведение преимущественно рентоориентированного типа, удастся реализовывать некоторые проекты развития [Geddes, 1990], при этом решающую роль играет возможность проводить независимую политику, защищаясь от давления государства с помощью системы патронажно-клиентских связей со стороны социальных групп, которые заинтересованы в модернизации.

В политической жизни Ирана на протяжении 1980-х гг. доминировало деление на радикалов и консерваторов [Baktiari, 1996]. Первые поддерживали идеи социалистической направленности, включая национализацию промышленности, запрет импорта, перераспределение благ и регулирование цен. Вторые были сторонниками принципов либерализации торговли и всеобщей приватизации, так как имели тесные связи среди торговых элит.

К концу десятилетия политический ландшафт стал более разнородным. Со смертью аятоллы Хомейни на смену четкому делению между партиями пришла более сложная система фракций и социальных групп, борющихся за свои интересы на разных уровнях государственного управления. Тем не менее можно выделить две основные группы элит, взгляды которых на дальнейшее экономическое развитие не совпадали между собой: приверженцев идеи национальной индустриализации и представителей неолиберальных торговых кругов [Mehri, 2015].

Применительно к судьбе развития автомобильной промышленности первая группа придерживалась мнения, что неокрепшая отрасль нуждается в протекционистской поддержке. При этом стратегию догоняющего развития они базировали на освоении технологий развитых стран. По этой причине, в частности, подчеркивалась необходимость сохранения связей с Западом. Для торговых элит привлекательнее было увеличить импорт готовых автомобилей, так как это максимизировало их выгоду. Интересы этой группы транслировались в основном через Министерство торговли.

Придя к власти в 1989 г., президент Хашеми Рафсанджани столкнулся с необходимостью восстановления экономики, ослабленной восьмилетней ирано-иракской войной. Он совершил переход от радикализма левого толка в сторону промышленного развития и управления на основе научно-технических компетенций.

Именно в этот период в иранском автопроме начали складываться тесные связи между государственными органами развития и производителями отрасли. Был сформирован Комитет автомобилестроения, куда вошли несколько десятков представителей индустрии, и стали проводиться регулярные встречи Комитета с органами государственной власти. В рамках этих обсуждений промышленники могли дать экспертную обратную связь относительно инициатив промышленной и экономической политики. Однако на первых порах ввиду разнонаправленности интересов групп, оказывающих влияние на формирование политики внутри правительства, не удалось достигнуть согласия относительно долгосрочной стратегии развития автомобилестроения в стране [Mehri, 2017].

Параллельно был запущен процесс либерализации торговли, который должен был стать первым шагом на пути реинтеграции страны в мировую экономику для последующего привлечения прямых иностранных инвестиций как основы промышленной модернизации. На этом фоне в 1990 г. был разрешен импорт готовых автомобилей, и за два года объем ввоза увеличился практически в сто раз, составив к 1992 г. 50 тыс. автомобилей, что соответствовало примерно половине всего рынка пассажирских транспортных средств в Иране.

Резко выросший дефицит торгового баланса спровоцировал ослабление местной валюты и вызвал экономический кризис. А тот факт, что автомобили вошли в число основных статей импорта, привлек внимание к необходимости развивать их собственное производство. Это усилило позиции сторонников национальной индустриализации и помогло им пролоббировать введение прогрессивной шкалы государственных пошлин на иномарки в зависимости от доли локальных компонентов. Так, пошлина варьировала от 200% для продукции полностью импортного происхождения до 60%, для автомобилей, в стоимости которых доля комплектующих иранского производства была не менее 60%. Помимо этого было инициировано создание бизнес-ассоциаций для отстаивания интересов неокрепшей отрасли. Одной из основных стала Ассоциация производителей автомобильных комплектующих Ирана, которая при помощи связей в руководстве страны активно способствовала локализации автокомпонентов. Участие в Ассоциации не было обязательным, но большинство

компаний вступили в нее, так как руководство объединения имело возможность напрямую лоббировать интересы отрасли в правительстве.

В исследованиях по моделям догоняющего развития отмечается несколько факторов, которые способствуют достижению соглашения между элитами относительно планов долгосрочного развития и их эффективной реализации. К ним относятся экономический или политический кризис, сопровождаемый значимыми рисками для существующих элитных групп, а также наличие патриотически настроенной группы внутри элиты, которая способна взять на себя ответственность за поиск и воплощение антикризисных решений, ориентированных на долгосрочное развитие [Doner, Schneider, 2016]. На наш взгляд, ситуация, сложившаяся в Иране к первой половине 1990-х гг., вполне отвечала указанным условиям, что объясняет достижение консенсуса относительно развития автомобилестроения.

### **Факторы успеха**

После окончания ирано-иракской войны Организация промышленного развития и реновации (ОПРР) под руководством Министерства обрабатывающей и добывающей промышленности Ирана взялась за создание благоприятных условий для модернизации национального автомобилестроения. Финансирование на реализацию целевых программ по поддержке автопрома выделялось министерству и далее перераспределялось через ОПРР между Iran Khodro и Saipa. Конкретные меры поддержки включали в себя бюджетное финансирование проектов, льготное кредитование поставщиков компонентов под проекты развития производства, содействие местным автопроизводителям в освоении современных организационно-управленческих практик по образцу международных компаний. На Iran Khodro и Saipa была возложена задача по формированию организационного потенциала развития, созданию базы для проведения НИОКР, развитию производственных мощностей, освоению передовых мировых технологий с целью совершенствования локальных технических компетенций. В свою очередь, производство комплектующих для нужд Iran Khodro и Saipa осуществлялось непосредственно силами иранских частных компаний.

Переформатирование промышленного производства открывает дополнительные возможности для стран, которые оказались в зависимом положении при формировании международной системы разделения труда. В современном мире частота возникновения и скорость распространения инноваций дают возможность сокращать периоды и масштабы отдельных проектов модернизации таким образом, что страны догоняющего развития могут ориентироваться на достижение сразу нескольких этапов развития одновременно [Whittaker et al., 2010]. В развивающихся странах, при условии наличия возможностей сборки и местного производства базовых компонентов, совершенствование технологий может быть обеспечено за счет сотрудничества с международными автопроизводителями и лицензирования локальных производств для обеспечения их соответствия глобальным стандартам качества и эффективности. Альтернативой получения патентованных технологий с высокой добавленной стоимостью может быть строительство зарубежной автомобилестроительной компании за счет прямых иностранных инвестиций.

В рассматриваемом кейсе иранского автопрома основную сложность для достижения прогресса в локализации технически сложных компонентов представляли санкции США и международная изоляция. Невозможность участия в значимых международных организациях (ВТО и др.) усугублялась внутренней политикой, ограничивающей приток иностранных инвестиций, что привело к необходимости поиска альтернативных путей доступа к технологиям.

Одним из них стал обратный инжиниринг, благодаря которому местные изготовители смогли воспроизводить отдельные технологические решения. В этом случае отсутствие членства страны в международных организациях типа ВТО сыграло им на руку, поскольку защищало их от возможного наказания за нарушения международных правил. Во второй половине 1990-х гг. США усилили давление на своих партнеров с тем, чтобы помешать установлению сколько-нибудь значимых финансовых связей с контрагентами из Ирана и ограничить поток входящих и исходящих прямых инвестиций. На этом фоне основным источником продвинутой технологии для страны стали инженерно-технические консалтинговые компании, взявшие на себя роль проводников

в передаче технологий и компетенций, необходимых для развития автомобилестроения.

Ввиду того, что для инжиниринговых фирм основой деятельности является передача знаний, а не производство как таковое, они оказались ценными посредниками в распространении передовых технологий. Это отличает их от глобальных автопроизводителей, которые склонны ограничивать доступ к технологиям с целью сохранения конкурентных преимуществ. В Иране инжиниринговые консалтинговые фирмы не только делились технологиями, создающими высокую добавленную стоимость, но и передавали права на свою интеллектуальную собственность местным производителям.

Помимо этого, такие консалтинговые фирмы часто имеют связи с зарубежными производителями автокомпонентов, что дает возможность включать местных производителей в глобальные цепочки посредством лицензирования продукции. Несмотря на лицензионные издержки, связанные с использованием запатентованных компонентов, в перспективе такой подход позволит наладить производство национальных брендов, что расширит возможности для экспорта автомобилей в другие страны.

Государство активно помогало взаимодействию местных производителей и инженерно-технических консультантов. Министерство промышленности и ОППР стимулировали создание производств комплектующих через льготные займы. В свою очередь Iran Khodro координировала сотрудничество с инжиниринговыми компаниями в части трансфера технологий, включая постановку целей, составление соглашений о передаче технологий, контроль качества передачи технологии и т.д.

Одним из значимых успехов модернизированного иранского автопрома можно считать разработку модели Samand от Iran Khodro. Созданный на базе Peugeot 405, автомобиль использовал ту же платформу, что и у последнего. Переработке и переоснащению подвергся в основном интерьер, что позволило провести запуск производства модели на основе современных технологий в сжатые сроки. Впоследствии в отдельную организацию было выделено подразделение, отвечавшее за силовой агрегат. Совместно с немецкой компанией FEV была разработана конструкция двигателя, что существенно повысило долю локализации. За время работы в Иране FEV было подписано

более ста пятидесяти лицензионных соглашений с местными производителями автокомпонентов [Mehri, 2015].

Сторонники национальной индустриализации находили поддержку и на законодательном уровне, установив связи с представителями парламента. В обмен за это сотрудничество растущий иранский автопром предложил увеличение занятости в отдельных регионах страны. В 2006 г. в рамках государственной инициативы крупные компании приобрели возможность открывать производственные площадки за пределами Тегерана. Для этого они получили крупные займы и льготное налогообложение сроком от пяти до десяти лет. С участием Iran Khodro за несколько лет было создано десять новых площадок.

Скептики отмечают, что не везде созданные производства становились прибыльными, иногда они служили средством завоевания популярности отдельными политиками на муниципальном уровне. Тем не менее последовательная промышленная политика и деятельная помощь государства в развитии отрасли обеспечили в Иране почти шестикратный рост выпуска автомобилей в 2000-х гг.

### **Устойчивость достигнутых результатов**

В середине 2000-х иранское автомобилестроение столкнулось с новыми трудностями. Сторонники либерализации торговли обвиняли приверженцев идеи национальной индустриализации в систематическом распределении ресурсов среди узкого круга бенефициаров исключительно в автомобильной отрасли. На фоне участвовавших проблем с качеством продукции Iran Khodro консервативные круги выдвинули требование об улучшении условий конкуренции. В 2005 г. максимальная пошлина на импортную продукцию была снижена до 90%.

В 2011 г. Iran Khodro и Saipa стали объектами приватизации. До этого государству через ОПРР принадлежало около 40% акций обеих компаний. По новым законам доля участия государства в капитале предприятий не должна была превышать 18%. Однако продажа 22% компании была сопряжена с риском того, что в числе акционеров окажутся противники курса на развитие отрасли. Поэтому ключевые игроки добились, чтобы пакет Iran Khodro был выкуплен и распределен между Ассоциацией производителей автокомпонентов Ирана, объединением рабочих

Iran Khodro, Пенсионным фондом автомобильной промышленности и компанией Iran Khodro Diesel. По похожему сценарию аффилированными структурами были выкуплены акции Saipa. Предпринятые меры помогли сохранить контроль над активами тем силам, которые поддерживали развитие локального производства в автопроме.

Ужесточение санкций со стороны США в начале 2010-х из-за иранской ядерной программы сильно ударило по автомобилестроению. В 2012 г. объемы производства в отрасли сократились на 40%. Под прямые ограничения попали цепочки поставок автокомпонентов, глобальные автопроизводители были вынуждены вновь остановить сотрудничество с иранскими партнерами, а инжиниринговым компаниям запретили работать в стране.

В последние годы тренд развития автопрома в Иране трудно назвать поступательным. В 2015 г. по достижении Соглашения по ядерной программе крупные автомобильные компании Европы и Азии снова устремились на иранский рынок. Однако уже в 2018 г. после выхода США из Соглашения и введения новых ограничений иностранные компании снова приостановили сотрудничество. В результате в 2011–2022 гг. наблюдались значительные колебания объемов производства. После каждого очередного шока отрасли требовалось около двух-трех лет на восстановление, при этом среднегодовой объем выпуска варьировал на уровне около 1 млн автомобилей.

По предварительной оценке итогов 2022 г., совокупный объем выпуска пассажирских автомобилей и легкого коммерческого транспорта в Иране вновь преодолел уровень в 1 млн шт., что обеспечило стране место в двадцатке крупнейших мировых автопроизводителей<sup>4</sup>. Iran Khodro и Saipa остаются главными национальными автопроизводителями, обеспечивая около 90% выпуска автомобилей в стране. При этом автомобилестроение является вторым по значимости источником ВВП после нефтегазовой отрасли. Около 14% в Iran Khodro и 17% Saipa по-прежнему принадлежат Организации промышленного развития и реновации Ирана.

---

<sup>4</sup> На основе данных Международной организации производителей автомобилей. URL: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2022-statistics/> (дата обращения: 30.06.2023).

## Основные выводы

Опыт Ирана убедительно показывает, что реализация комплексного проекта развития автомобилестроения требует как координации усилий автопроизводителей и поставщиков комплектующих, так и активного и непосредственного участия государства. В то же время залогом эффективности взаимодействия государства и бизнеса является наличие специализированных институтов развития, имеющих достаточно компетентных экспертов для оценки текущих потребностей отрасли, а также необходимую степень автономии в принятии решений о распределении ресурсов. Наличие отраслевых ассоциаций при этом помогает более отчетливо формулировать запросы промышленников и контролировать принятие необходимых мер со стороны государства.

Одним из ключевых факторов построения конкурентоспособной отрасли остается доступ к технологиям с высокой добавленной стоимостью. В условиях международных санкций получение соответствующих знаний и компетенций от глобальных автопроизводителей напрямую оказывается затруднительным. Обратный инжиниринг и услуги инженерно-технических фирм помогли Ирану создать необходимую базу для последующего наращивания местных технических и технологических компетенций.

Падение общего объема производства пассажирского и легкого коммерческого транспорта в России в 2022 г. составило более 60%. Масштабные изменения коснулись и структуры отрасли. Под контроль государства перешли сборочные площадки альянса Renault-Nissan в России, Volkswagen также передал завод новому владельцу. Большую часть 2022 г. основные автопроизводства РФ провели в простое. Локальные поставщики компонентов попали в ситуацию, когда значительная часть средств оказалась замороженной в виде невостребованной готовой продукции и специфического сырья на складах.

Активная экспансия на освободившийся от западных поставок российский рынок автопроизводителей из Китая пока не сопровождается стремлением последних к увеличению доли локальных компонентов. При сохранении этого тренда российское автопроизводство может оказаться в подчиненном положении по отношению к китайским компаниям. И хотя у России есть успешный опыт стимулирования инициатив по локализации

комплектующих (например, практика заключения специальных инвестиционных контрактов с автопроизводителями), сложно предсказать, насколько привычные инструменты окажутся эффективными в ситуации, когда Китай является, по сути, единственным контрагентом российского автопрома.

Принятие долгосрочной программы развития автомобильной промышленности в Российской Федерации подчеркивает значимость отрасли на национальном уровне. Принесет ли реализация указанной стратегии желаемые результаты, будет во многом зависеть от того, насколько удастся создать компетентные и независимые институты развития, способные своевременно отреагировать на основные потребности отрасли.

### Литература/References

- Amsden, A. (1989). *Asia's next giant*. New York. Oxford University Press.
- Amsden, A. (2001). *The Rise of "the Rest": Challenges to the West from Late-Industrializing Economies*. Oxford; New York. Oxford University Press.
- Baktiari, B. (1996). *Parliamentary politics in revolutionary Iran: the institutionalization of factional politics*. Florida. University Press of Florida.
- Brzezinski, Z., Scowcroft, B., Murphy, R. (1997). *Differentiated containment*. *Foreign Affairs*. No. 76(3). Pp. 20–30.
- Doner, R.F., Noble, G.W., Ravenhill, J. (2021). *"The political economy of automotive industrialization in East Asia"*. Oxford university Press.
- Doner, R.F., Schneider, B.R. (2016). The Middle-Income Trap: More Politics than Economics. *World Politics*. Vol. 68. No. 4. Pp. 608–644.
- Evans, P.B. (1995). *Embedded autonomy: states and industrial transformation*. Princeton. Princeton University Press.
- Geddes, B. (1990). Building "state" autonomy in Brazil, 1930–1964. *Comparative Politics*. No. 22(2). Pp. 217–35.
- Johnson, C. (1982). *MITI and the Japanese miracle: the growth of industrial policy, 1925–1975*. Stanford. Stanford University Press.
- McKinsey & company (2021). "Coping with the auto-semiconductor shortage: Strategies for success". <<https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/coping-with-the-auto-semiconductor-shortage-strategies-for-success>>
- Mehri, D.B. (2015). Pockets of Efficiency and the Rise of Iran Auto: Implications for Theories of the Developmental State. *Studies in Comparative International Development* 50. Pp. 408–432.
- Mehri, D.B. (2017). *Iran Auto: Building a Global Industry in an Islamic State*. Cambridge University Press.
- Whittaker, H.D., Zhu, T., Sturgeon, T., Tsai, M.H., & Okita, T. (2010). Compressed Development. *Studies in Comparative International Development*. No. 45. Pp. 439–467.
- Womack, J., Jones, D., Roos, D. (2007). *The machine that changed the world*. New York. Free Press.

Статья поступила 24.07.2023

Статья принята к публикации 30.07.2023

**Для цитирования:** *Чикин А.Ю.* Санкции и развитие автомобильной промышленности в Иране // ЭКО. 2023. № 9. С. 73–88. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2023-9-73-88

**For citation:** Chikin, A.Yu. (2023). Sanctions and Development of the Automotive Industry in Iran. No. 9. Pp. 73–88. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2023-9-73-88

### Информация об авторе

*Чикин Алексей Юрьевич* (Москва) – Международный центр исследования институтов и развития; Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики».

E-mail: aychikin@mail.ru; ORCID: 0009–0002–0277–1602

### Summary

*A.Yu. Chikin*

#### **Sanctions and Development of the Automotive Industry in Iran**

**Abstract.** Increasing international sanctions against Russia have become an unprecedented challenge to the viability of both individual enterprises and entire industries and sectors of the economy. The decisive factor in overcoming difficulties is the degree of coordination of producers' efforts and targeted support measures from the state. A number of countries already have experience of successful autonomization in certain industries under sanctions. In the article on the example of Iran's auto-mobile industry the mechanisms and factors that could play a key role in the development of this industry in the conditions of severe international restrictions are considered. Such an analysis helps to identify the risks and opportunities that the approach chosen by Russia on the path of import substitution in the automotive industry.

**Keywords:** *sanctions; elite consolidation; state support; development institutions; industrial policy; automobile industry; Iran; Russia*

### Information about the author

*Chikin, Alexei Yurevich* (Moscow) – International Center for the Study of Institutions and Development; National Research University Higher School of Economics.

E-mail: aychikin@mail.ru; ORCID: 0009–0002–0277–1602