



DOI: 10.22363/2313-2329-2017-25-3-405-416

УДК 338.47

## ХАРАКТЕРИСТИКА, МЕСТО И РОЛЬ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В СОВРЕМЕННОЙ СТРУКТУРЕ МАШИНОСТРОЕНИЯ ИРАНА

Б. Сабери

Российский университет дружбы народов  
ул. Миклухо-Маклая, 6, Москва, Россия, 117198

Статья посвящена исследованию роли автомобилестроения в современной промышленности Ирана: анализируются особенности эволюции автомобильной отрасли в стране, на основании модели Леонтьева (затраты — выпуск) проводится количественная оценка значимости автомобилестроения для экономики, описываются основные тенденции развития автомобилестроения, а так же цели и политика государства в области развития автопрома на период до 2025 г. На основе выполненного раскрывается суть основные трудности развития современного автомобилестроения в Иране, а также предлагается пути их преодоления.

**Ключевые слова:** автомобилестроение, автомобильная промышленность, экономика, Иран, модель Леонтьева, ВВП

### Введение

Значение автомобильной промышленности и перспективы ее развития определяются местом, занимаемой ей в национальной промышленности и общей ролью в экономике страны. Существенность доли автомобилестроения в структуре экономики страны уже может характеризовать уровень ее развития. К тому же производство автомобилей способствует активизации смежных отраслей от металлургической до электронной. В течение прошлого столетия экономика Ирана превратилась из, относительно, аграрной в сложную индустриальную систему с достаточно высоким уровнем дохода. Большая часть этой трансформации произошла в результате того, что у Ирана появилась возможность участвовать в глобальных рынках, в частности, за счет географической структуры импорта знаний, технологий, средств производства и полуфабрикатов. В числе наиболее важных элементов индустрии Ирана оказалась его автомобильная промышленность. Сегодня ее оборот составляет около 12 млрд долл. США<sup>1</sup>, что обеспечивает 19% всего промышленного производства страны. В автомобильной промышленности Ирана (Statistical Centre Of Iran, 2014)<sup>2</sup> занято более 149 тыс. человек, а с учетом

<sup>1</sup> Focus on automotive industry in Iran. URL: <http://www.eurotriade.com/hr/focus-automotive-industry-iran.html> (accessed: 15.11.2016).

<sup>2</sup> Statistical Centre Of Iran. URL: <https://www.amar.org.ir> (accessed: 10. 04.2017).

косвенной занятости численность работающих превышает 1,5 млн человек, т.е. около 11,39% трудоспособного населения. Иранский автопром производя 1,164 млн автомобилей в 2016 г. (более 1% от мировой доли автопроизводства) входит в топ 20 стран мировых автопроизводителей, и его доля от ВВП страны составляет около 2,5—3%. Эти показатели ставят автомобилестроение по своей значимости для экономики Ирана сразу после нефтяной и газовой промышленности.

Иранская автомобильная промышленность обладает многолетней историей, при этом отрасль после своего образования в 1960-е гг. до настоящего времени пережила многочисленные взлеты и падения. Автомобилестроение Ирана с 1970 по 1977 г. из-за экономической экспансии, изобилия валюты и высокой покупательной способности имела высокий рост (Barazesh R., 1997). После революции 1979 г. и начала 8-летней войны, производство быстро упало в несколько раз. Но после войны автопроизводители при господдержке возобновили свою деятельность, стало расти внутреннее производство, образовались компании производства запчастей и др. Однако полностью преодолеть проблемы и получить конкурентные преимущества в производстве транспортных средств и деталей не получилось. Историю развития автомобильной промышленности представлена в виде таблицы 1.

Таблица 1

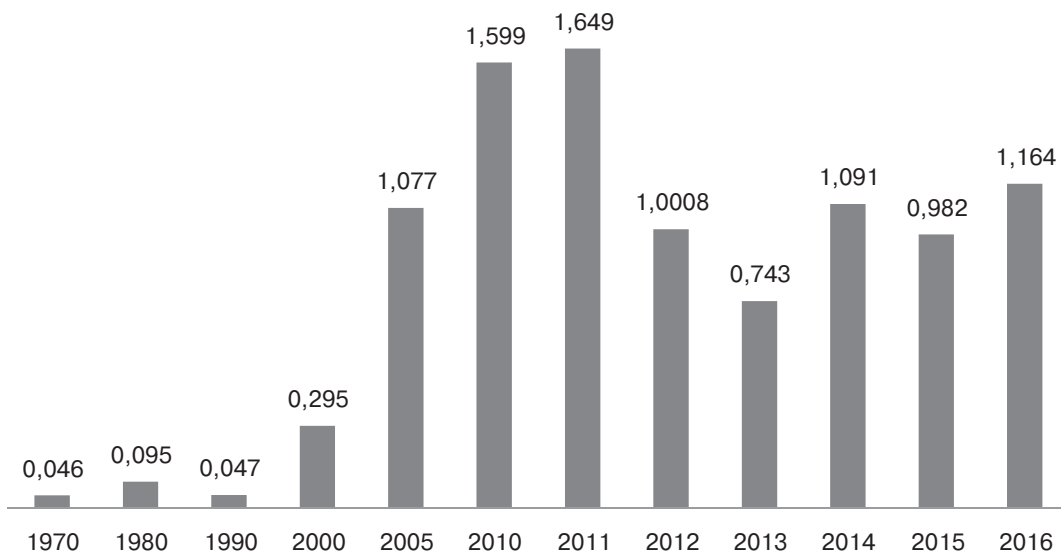
**Основные этапы развития автомобильной промышленности Ирана  
[The main stages of the development of the automotive industry in Iran]**

Период, год	Характеристика Этапа	Сущность
1951—1977	Сборка автомобилей в сотрудничестве с американскими и европейскими автопроизводителями	1951 — основание Jeep. 1959 — основание Land Rover (Morattab). 1962 — основание Iran national (Iran Khodro). 1964 — основание Leyland motor (Shahab). 1966 — основание Saipa. 1970 — основание Zamyad. 1974 — продажа 45% акций Jeep и переименование в GM Iran
1978—1992	После революций и начала войны, кризис и спад в автопроме	Разрушение производственной инфраструктуры, снижение валютных поступлений. 1986 — Iran Khodro на грани закрытия. 1988 — Контракт производственной линии Peugeot 405. Государственная поддержка, и предотвращение от банкротства
1993—2011	Прямая и косвенная поддержка государства, относительный прогресс отрасли	Начало экспорта автомобилей. 1993 — дебют сотрудничества Kia и Saipa (развитие сотрудничества с Citroen и Renault). 1995 — развитие сотрудничества Iran Khodro и Peugeot. 2011 — производство 1,6 млн авто и 13-е место в мире
2012 по настоящее время	Период международных санкций против Ирана Постсанкционный период	2012 — Сворачивание сотрудничества партнеров Iran Khodro и Saipa. 2013 — Интенсивное падение производства (количество, качество). 2014 — относительный рост. 2015 — начало восстановления сотрудничества

В настоящее время, существуют 12 иранских автопроизводителей, крупнейшими из них является компании Iran Khodro и Saipa, а также несколько других более мелких национальных брендов: Pars Khodro, Kerman Khodro, Bahman Autos,

Vonro, Zamyad, Kish Khodro и т.д. Помимо автопроизводителей на иранском рынке по различным оценкам, присутствуют более 1200 дистрибьюторов, связанных с автобизнесом.

Годы санкций оказали серьезное влияние на экономику Иран, и особенно это повлияло на автопром. Экономические санкции появились в тот момент, когда национальная промышленность была готова к значительному расширению. В результате с 2012 года объем выпуска продукции сократился примерно на 46% (рис. 1), при этом цена автомобилей увеличилась примерно на 300%. Кроме того, качество иранского производства автомобилей упало с такой же скоростью. От международных санкций в отношении Ирана наиболее выиграли китайские фирмы. Некоторые эксперты говорят, что в частном автомобильном секторе китайцы уже заняли доминирующие позиции. Согласно исследованию IHS Automotive (Ebrahimzade A., Hosseinifar H., Junerman M., 2016), в 2011 г. китайские автопроизводители контролировали около 1% иранского автомобильного рынка, а к 2015 г. их доля возросла до примерно 9%. Автомобильные бренды, такие как Chery, Lifan и Changan завоевали популярность на иранском рынке благодаря своим конкурентоспособным ценам (Fadoua Nassi, 2016).



**Рис. 1.** Производства всех видов автомобилей 1970—2016 гг., млн шт.

**[Fig. 1.** Production of all types of cars 1970—2016 (million)]

*Источник:* Bureau of engineering industry and driving force. URL: <http://www.mimt.gov.ir> (accessed: 10.04.2017).

Приведенные данные свидетельствуют о том, что развитие отрасли в стране не имеет стабильной динамики: периодам роста сопутствуют резкие спады. Такая нестабильная ситуация, сложившаяся на автомобильной отрасли, очень сильно подрывает иранскую экономику.

Рассматривая таможенную статистику можно утверждать, что объем импорта и экспорта автомобилей в Иране с учетом запасных частей, достаточно низкий. Объем экспорта за исключением 2012 г. не достигал 1% от общего объема экспор-

та иранских товаров без учета нефти. Объем импорта колебался в пределах 5—7% от общего объема импорта товара (табл. 2).

Таблица 2

**Объем импорта и экспорта автомобилей и запчастей 2011—2015 гг.**  
**[The volume of import and export of cars and spare parts 2011—2015]**

Статистика, млн долл. США	Годы				
	2011	2012	2013	2014	2015
Импорт	2594,6	2119,18	2427,98	3587	2087,19
Экспорт	338,17	519,24	263,64	243,84	177,410

Источник: Customs Administration (IRICA). URL: <http://www.irica.gov.ir> (accessed: 14.05.2017).

Данные (табл. 2), показывают крайне низкие показатели по экспорту, что объясняется отсутствием конкурентных преимуществ у иранских автомобилей. Из-за ненадлежащего качества в производстве автомобилей и запчастей автомобильные фирмы не имеют успеха на мировом рынке. В то же время, некоторые эксперты полагают, что у Ирана есть относительные преимущества в более дешевой рабочей силе и стоимости энергии. Это может обеспечить основу для экспорта, но из-за низкой производительности труда национальный автопром не может попользоваться данной возможностью. С другой стороны, правительство Ирана активно использует импортные пошлины и иные ограничительные законы в целях поддержки национальных автопроизводителей, что способствует росту внутреннего производства. Тем самым формируется монопольный рынок при высоком спросе. Например, в 2014 г. сегментация рынка по брендам<sup>1</sup> была следующая: Saipa — 34,48%, Iran Khodro — 47,45%, Geely — 1,03%, Toyota — 1,18%, Kia — 1,78%, Hyundai — 4,48%, Lifan, Volex, Mitsubishi, Mazda — 5,43%, MVM — 4,16%. Таким образом, более 80% рынка удерживается двумя национальными брендами.

Как один из главных рычагов иранского промышленного развития, автомобильная промышленность служит объектом повышенного внимания иранских ученых и исследователей. В этом отношении особый интерес представляет анализ деятельности иранского автопрома на основе количественной модели Леонтьева. Например, в исследовании экономического факультета Открытого университета Фирузкух (Ghavidel S., Sofi Majidpor M., Shabani A., 2015) была предложена модель затраты — выпуск с расчетом ответствующих коэффициентов прямых и косвенных межотраслевых затрат, известная как таблица научно-исследовательского центра исламского парламента Ирана 2011 г. На ее основе было имитировано влияние импорта на занятость в автомобильной промышленности. Результаты показывают, что автопром имеет самое тесное отношение с секторами с высоким уровнем занятости.

Под межотраслевыми балансами понимают такие связи, которые складываются между отраслями народного хозяйства в процессе производства и распределения продукции, как в определенный момент времени, так и на перспективу. Сделанный расчет на основе данных межотраслевых балансов дает возможность получить принципиально новую информацию о народнохозяйственных пропорциях и со-

<sup>1</sup> Market Overview of Automotive Sector in Iran. ITA. URL: <http://www.ra.camcom.gov.it/eurosportello/allegati-pina-newsletter/iran-automotive> (accessed: 20.03. 2017).

отношениях. Это относится к показателям полных затрат соответствующих ресурсов на производство единицы конечного выпуска (Архангельский Ю.С., Коваленко И.И., 1988). Однако имея ввиду то, что разрабатывают таблицу затрат-выпуск не каждый год, разработчики иногда пользуются либо базовые таблицы «затраты — выпуск», либо таблицы разработанные в предыдущие годы.

Модели «затраты — выпуск», как правило, не очень востребованы за пределами экономической среды и потому раньше не применялись для анализа к автомобильной промышленности. Впервые это было сделано в работах иранских исследователей в 2007 г. (Jahangard E. 2007), которые таким образом стремились доказать важность автомобильной промышленности в экономике страны. Так, в данной работе для того, чтобы показать важность автопрома, использовали известное соотношение Леонтьева (Jensen. R.C., West G.R., 1986)

$$I - A \cdot X = F, \tag{1}$$

где  $A$  — матрица технических коэффициентов;  $X$  — выходной вектор;  $F$  — вектор конечного спроса.

Полагая, что существуют три экономических сектора, можно написать соотношение (1) следующим образом:

$$\begin{pmatrix} (1-a_{11}) & -a_{12} & -a_{13} \\ -a_{21} & (1-a_{22}) & -a_{23} \\ -a_{31} & -a_{32} & (1-a_{33}) \end{pmatrix} \times \begin{pmatrix} x_1 \\ x_2 \\ x_3 \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} f_1 \\ f_2 \\ f_3 \end{pmatrix}. \tag{2}$$

Для того чтобы измерить экономическую значимость каждого сектора (например, третий сектор), предполагается, что этот сектор экономики удален. В этом случае матрица (2) изменится следующим образом:

$$\begin{bmatrix} (1-a_{11}) & -a_{12} & 0 \\ -a_{21} & (1-a_{22}) & 0 \\ 0 & 0 & 1 \end{bmatrix} \times \begin{bmatrix} x_1^* \\ x_2^* \\ x_3^* \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} f_1 \\ f_2 \\ 0 \end{bmatrix}. \tag{3}$$

Естественно, что показатель  $x_3^*$  становится равным нулю. Также предполагается, что коэффициенты  $a_{11}, a_{12}, a_{21}, a_{22}$  остаются неизменными. Значит, при удалении третьего сектора структура закупки у других секторов не изменятся, они по-прежнему покупают тоже самое количество промежуточных ресурсов друг от друга, при этом нужные покупки от третьего сектора заменяются импортом.

Если предположить, что конечный спрос в первом и втором секторе ( $f_1, f_2$ ) остались неизменным и известен уровень их производства на третий сектор ( $x_3^*$ ), то формулу (3) можно записать в следующем виде:

$$\begin{aligned} (1 - a_{11})x_1 - a_{12}x_2 - a_{13}x_3 &= f_1(1 - 2); \\ -a_{21}x_1 + (1 - a_{22})x_2 - a_{23}x_3 &= f_2(2 - 2); \\ -a_{31}x_1 - a_{32}x_2 + (1 - a_{33})x_3 &= f_3(3 - 2) \end{aligned} \tag{4}$$

Если часть  $-a_{13}x_3$  в функции  $f_1(1 - 2)$ ,  $-a_{23}x_3$  в  $f_2(2 - 2)$  и части  $-a_{31}x_1$  и  $-a_{32}x_2$  в  $f_3(3 - 2)$  принести на другую сторону, то получаем:

$$\begin{aligned} (1 - a_{11})x_1 - a_{12}x_2 &= f_1 + a_{13}x_3(1 - 2); \\ -a_{21}x_1 + (1 - a_{22})x_2 &= f_2 + a_{23}x_3(2 - 2); \\ a_{31}x_1 + a_{32}x_2 + f_3 &= (1 - a_{33})x_3(3 - 2) \end{aligned} \quad (5)$$

Предыдущие соотношения можно написать как матричные в следующем виде:

$$\begin{bmatrix} (1 - a_{11}) & -a_{12} & 0 \\ -a_{21} & (1 - a_{22}) & 0 \\ a_{31} & a_{32} & 1 \end{bmatrix} \times \begin{bmatrix} x_1 \\ x_2 \\ f_3 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} f_1 + a_{13}x_3 \\ f_2 + a_{23}x_3 \\ (1 - a_{33})x_3 \end{bmatrix}. \quad (6)$$

Это уравнение требует предположение о том, что закупки продукции третьего сектора ( $a_{32}x_2$ ,  $a_{31}x_1$ ) (импорта) передавались в первой функции. Кроме того, продажа входных ресурсов первого и второго сектора была перенесена на третий сектор. Так  $a_{23}x_3$ ,  $a_{13}x_3$  были добавлены на конечный спрос. Разница между производством других секторов ( $\Delta x_1$ ,  $\Delta x_2$ ), когда есть третий сектор, и когда этот сектор удаляется, при очевидности  $x_3$  и  $\Delta f_1 = \Delta f_2 = 0$ , можно рассчитать следующим образом от 4-й функции:

$$\begin{bmatrix} (1 - a_{11}) & -a_{12} & 0 \\ -a_{21} & (1 - a_{22}) & 0 \\ a_{31} & a_{32} & 1 \end{bmatrix} \times \begin{bmatrix} \Delta x_1 \\ \Delta x_2 \\ \Delta f_3 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} a_{13}x_3 \\ a_{23}x_3 \\ (1 - a_{33})x_3 \end{bmatrix}. \quad (7)$$

В результате можно утверждать, что падение производства в третьем секторе приводит к изменениям производства других секторов. Общий эффект можно рассчитать по формуле

$$\Delta x = \Delta x_1 + \Delta x_2 + x_3. \quad (8)$$

Используя уравнение (7), можно легко рассчитать косвенное воздействие:

$$\begin{bmatrix} \Delta x_1 \\ \Delta x_2 \\ \Delta f_3 \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} (1 - a_{11}) & -a_{12} & 0 \\ -a_{21} & (1 - a_{22}) & 0 \\ a_{31} & a_{32} & 1 \end{bmatrix}^{-1} \times \begin{bmatrix} a_{13}x_3 \\ a_{23}x_3 \\ (1 - a_{33})x_3 \end{bmatrix}. \quad (9)$$

Таким образом, очевидно, что с падением одного сектора экономики, общее производство изменится не просто в размере падения этого сектора, но и будут косвенные эффекты из-за разрушения связей между секторами. Чем сильнее такое снижение, тем важнее данный сектор для экономики.

Теперь постараемся раскрыть важность автомобильного сектора на современном этапе. В качестве исходных данных используем таблицы затраты-выпуск

2001 г.<sup>1</sup> и результаты отчета иранских исследователей автопрома (Jahangard E. 2007). Примем в расчет наличие 18 секторов экономики Ирана. Используя формулы (9) для автомобильной промышленности, оценим последствия изменения производства в каждом секторе при ликвидации автопрома. Изменения в объемах производства и доходности отраслей показаны в таблицах 3 и 4.

Например, из таблицы 3 видно, что ликвидация автопрома поведет к прямому падению ВВП на 1,218 млн долл. США за счет исключения этой продукции. Так же будет косвенный эффект от сокращения производства в смежных отраслях. Итого общее падение составит 2,034 млн долл. США, при этом 40% падения будет обусловлено прямыми эффектами, а 60% косвенными.

Таблица 3

**Измерение важности транспортных средств с точки зрения выпуска (output), млн долл. США**  
**[Measuring the importance of vehicles in terms of output, million \$]**

Сектор	Прямое влияние	Косвенное воздействие	Рейтинг	%	Общий эффект	Рейтинг	%
Сельское хозяйство	0	77,646	4	9,51	77,646	5	3,81
Горнорудная промышленность	0	26,164	10	3,2	26,164	11	1,28
Пищевая промышленность	0	44,787	8	5,49	44,787	9	2,2
Лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность	0	7,488	14	0,91	7,488	15	0,36
Цветная металлургия	0	0,837	15	0,102	0,837	16	0,041
Текстильная и кожевенная промышленность	0	11	11	1,34	11	12	0,541
Нефтепродукты	0	8,68	12	1,06	8,68	13	0,427
Основная отрасль металлопродукции	0	124,05	2	15,2	124,05	3	6,09
Строительная техника	0	45,26	7	5,54	45,26	8	2,22
Автотранспортные средства	1218,2	0	18	0	1218,2	1	59,89
Производство гидрооборудования	0	0,182	17	0,022	0,182	18	0,008
Строительство железнодорожного оборудования	0	0,369	16	0,045	0,369	17	0,018
Прочие промышленные товары	0	60,39	5	7,4	60,39	6	2,96
Вода, электричество и газ	0	30,8	9	3,77	30,8	10	1,51
Строительство	0	8,35	13	1,02	8,35	14	0,41
Коммерческие услуги	0	8,38	3	10,31	8,38	4	4,13
Транспорт и связь	0	45,42	6	5,56	45,42	7	2,23
Прочие виды услуг	0	240,11	1	29,43	240,11	2	11,8
Итого	1218,2	815,7		100	2034		100

Как видно из таблицы 3, автопром обладает наибольшим косвенным эффектом.

Так же существенные косвенные эффекты связаны с изменением производства «Прочих видов услуг» (29,43%), «Производство стали и основных металлов»

<sup>1</sup> Statistical Centre Of Iran. URL: <https://www.amar.org.ir> (accessed: 10.04. 2017).

(15,2%), «Коммерческие услуги» (10,31%). Наименьшее влияние на экономику оказывают изменения в таких отраслях — «Производство гидрооборудования» и «Строительство железнодорожного оборудования».

Также результаты о влиянии доходности автомобильной промышленности в Иране (таблица 4), показывает, что 10,49 млн долл. США прямой и 94,1 млн долл. США косвенно имеется уменьшении компенсаций. (Его косвенное воздействие на 90%, и прямое влияние на 10%.)

Таблица 4

**Измерение важности транспортных средств с точки зрения доходности, млн долл. США  
[Measuring the importance of vehicles in terms of profitability, Million \$]**

Сектор	Прямое влияние	Косвенное воздействие	Рейтинг	%	Общий эффект	Рейтинг	%
Сельское хозяйство	0	9,26	3	9,84	9,26	4	4,65
Горнорудная промышленность	0	6,06	4	6,44	6,06	5	3,04
Пищевая промышленность	0	2,17	9	2,3	2,17	10	1,09
Древесная и бумажная промышленности	0	0,871	11	0,92	0,871	12	0,438
Цветные металлы	0	0,129	15	0,137	0,129	16	0,064
Текстильная и кожевенная промышленность	0	0,829	13	0,881	0,829	14	0,416
Нефтепродукты	0	0,313	14	0,33	0,313	15	0,157
Основная отрасль металлопродукции	0	11,36	2	12,07	11,36	3	5,71
Строительная техника	0	5,44	6	5,78	5,44	7	2,73
Автотранспортные средства	104,9	0	18	0	104,9	1	52,7
Производство гидрооборудования	0	0,035	17	0,037	0,035	18	0,017
Строительство железнодорожного оборудования	0	0,053	16	0,056	0,53	17	0,026
Другие промышленные товары	0	5,56	5	5,91	5,56	6	2,79
Вода, электричество и газ	0	1,5	10	1,59	1,5	11	0,754
Строительство	0	0,844	12	0,897	0,844	13	0,424
Коммерческие услуги	0	3,39	8	3,6	3,39	9	1,7
Транспорт и связь	0	4,83	7	5,13	4,83	8	2,42
Другие услуги	0	41,42	1	44,01	41,42	2	20,8
Итого	104,9	94,11		100			100

Из таблицы 4 видно, что наибольшее косвенное воздействие на доходность по экономике оказывают «Другие услуги» (44%), «Производство металлопродукции» (12%), а наименьшее «Производство гидрооборудования» и « Нефтепродукты». С точки зрения ВВП, автопром непосредственно дает 1,4%, а с учетом косвенных эффектов до 2,4% ВВП страны.

Учитывая важность косвенного воздействия автомобильной промышленности на деятельность «Других услуг» (30%), «Коммерческих услуг» (10%), «Транспорт и связи» (5.6%), можно утверждать, что автопром в сумме связан с 41% всего промышленного производства Ирана. Другими словами, при сворачивании собствен-



ного производство автомобилей и замене его импортом, экономика страны теряет около 495 млн долл. США добавленной стоимости.

В настоящее время Иран собирается стать одним из крупнейших производителей автомобилей на Ближнем Востоке. Иранская автомобильная промышленность, сейчас находится в ситуации, в которой отечественные производители автомобилей активно поддерживаются законодательно, а импорт автомобилей строго ограничен.

Учитывая интерес многонациональных компаний к инвестициям в Иран после подписания ядерного соглашения в июле 2015 г., автопром считается одним из главных объектов инвестирования. Как и в других секторах, автомобильная промышленность страдает от недостатка прямых иностранных инвестиций (ПИИ) и импорта капитала. Эксперты (Solidiance, 2016) говорят, что для стабилизации экономики в долгосрочной перспективе для автомобильной промышленности Ирана потребуется иностранные инвестиции до 8 млрд долл. США.

Подписание соглашения на создание совместного предприятия между Iran Khodro и PSA в размер 400 млн евро (Calum MacRae, 2016), возобновление сотрудничества с Daimler, подписание соглашения с Renault-Nissan, и др. подтверждают интерес иностранных инвесторов к иранскому автопрому.

Также, важность развития автомобильной промышленности в экономике Ирана подтверждают программы, разрабатываемые правительством в целях поддержания данной отрасли в период до 2025 г. Значение данного документа трудно переоценить, однако с нынешними тенденциями достижение амбициозных целей программы невозможно без фундаментальных сдвигов в отрасли (табл. 5).

Таблица 5

**Обзор автомобильной промышленности Ирана в период до 2025 г.**  
[Review of Iran's automobile industry in the period until 2025]

Название раздела		Единица измерения	Текущий статус	Целевая задача (2025)
Производство авто	легковых	тыс.	1110	3000
	коммерческих		22	120
Продажа автомобилей и запчастей		млрд долл. США	12	50
Доля добавленной стоимости автопром от ВВП		%	1,8	4
Доля добавленной стоимости автопром от общей доли добавленной стоимости промышленности		%	10,8	20
Прямая занятости автопром		Тыс. человек	149	250
Доля занятости автопром от общей занятости промышленности		%	11,4	15
Отношение расходы НИОКР на продаж		%	0,31	2,5
Индекс удовлетворенности потребителей		1000	630	820
Нормы выбросов		Евро x	4	Соответствие с Европейскими стандартами
Средний расход топлива		л/100 км	9	4,5
Рейтинг автопрома в мире			18	11
Экспорт автомобилей и запасных частей	автомобилей	млрд долл. США	0,3	15
	запчастей			6

Источник: составлено автором по данным Министерства промышленности и торговли Ирана, Январь 2010. URL: [http://en.mimt.gov.ir/web\\_directory/13543-Yearly-Reports.html](http://en.mimt.gov.ir/web_directory/13543-Yearly-Reports.html) (accessed: 11.04.2012).

Эти данные свидетельствуют, что поставленные к 2025 г. задачи очень амбициозны. Однако, учитывая низкий уровень автомобилизации населения (около 220 автомобилей на 1000 жителей), большую численность населения (79,1 млн человек, из которых около 64% находятся в возрасте до 40 лет) аналитики (всемирный банк в 2017) оценивают хорошие перспективы автомобильного рынка Ирана, размер которого к 2022 г. достигнет 2 млн автомобилей в год. Кроме того, этому способствует дешевая рабочая сила и около 400 млн населения соседних стран как потенциальные покупатели автомобилей.

Подводя итог можно сказать, что используя методы экономико-математического анализа иранской экономики, на основе модели «затраты — выпуск» была смоделирована деятельность 18 секторов иранской экономики. Результаты показали, что прямое и косвенное воздействие автопрома в Иране формирует до 2,4% ВВП, что подтверждает важность данного сектора в экономике. В тоже время показаны ряд существенных проблем отрасли. В первую очередь это низкое качество выпускаемой продукции и плохие показатели по эксперту, что свидетельствует о низкой конкурентоспособности иранских автомобилей. При этом стратегия развития отрасли охватывать главным образом внутренний рынок, четкой стратегии выхода на глобальный рынок, продвижения собственных НИОКР и радикальных мер улучшения качества на сегодняшний момент нет. Если будет продолжена практика нерациональной господдержки, простого ограничения импорта (сохранение высоких тарифов), поддержания монополии отечественных производителей, то качество продукции не улучшится, а цены остаются высокими. В результате существенных сдвигов в конкурентоспособности иранского автопрома не произойдет.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Архангельский Ю.С., Коваленко И.И.* Межотраслевой баланс. Киев: Вища школа, 1988. 247 с.
- Barazesh R.* Econometric model of supply and demand for passenger cars // Faculty of Economic and Political Sciences, Shahid Beheshti University Tehran. 1977. P. 4—17.
- Calum MacRae.* What potential does Iran hold for the global automotive industry? 24 March 2016. URL: [http://www.just-auto.com/analysis/what-potential-does-iran-hold-for-the-global-automotive-industry\\_id167734.aspx](http://www.just-auto.com/analysis/what-potential-does-iran-hold-for-the-global-automotive-industry_id167734.aspx) (accessed: 20.12.2016).
- Customs Administration (IRICA). URL: <http://www.irica.gov.ir> (accessed: 20.05.2017).
- Ebrahimzade A., Hosseinifar H., Junerman M.* Iran Automotive Industry Outlook 2025. URL: [http://www.iberglobal.com/files/2016/iran\\_automotive.pdf](http://www.iberglobal.com/files/2016/iran_automotive.pdf) (accessed: 20.03.2017).
- Fadoua Nassi.* Iran: The next regional automobile hub? URL: <http://www.infomineo.com/iran-the-next-regional-automobile-hub/> (accessed: 11.06.2016).
- Focus on automotive industry in Iran. Posted by Euro Triade in Human Resources Tagged. URL: <http://www.eurotriade.com/hr/focus-automotive-industry-iran.html> (accessed: 05.11.2016).
- Ghavidel S., Sofi Majidpor M., Shabani A.* The Effect of Automobile Import on Employment in Iran (Input-Output Approach) Quarterly journal Macro and strategic policies. № 13. march 2015. P. 115—135.
- Jahangard E.* The automotive industry and its place in Iran // Journal of Economic Research. № 23. jan. 2007. P. 183—206.

*Jensen. R.C., West G.R.* Input — Output for Practitioners // Theory and Application. Australian Regional Development, No. 1, Canberra: Australian Government Publishing Service, 1986.

Market Overview of Automotive Sector in Iran. ITA. URL: <http://www.ra.camcom.gov.it/eurosportello/allegati-pina-newsletter/iran-automotive> (accessed: 20.03. 2017).

Ministry of Industry, Mine & trade of Iran. Bureau of engineering industry and driving force. URL: <http://www.mimt.gov.ir> (accessed: 10.04.2017).

Solidiance. Iran's automotive industry plans to be the biggest in middle east. April 5, 2016. URL: <http://www.marketresearchiran.com/irans-automotive-industry-plans/> (accessed: 10.02.2017).

Statistical Centre of Iran. URL: <https://www.amar.org.ir> (accessed: 10.04.2017).

© Сабери Б., 2017

### **История статьи:**

Дата поступления в редакцию: 14 июля 2017

Дата принятия к печати: 05 сентября 2017

### **Для цитирования:**

Сабери Б. Характеристика, место и роль автомобильной промышленности в современной структуре машиностроения Ирана // *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика*. 2017. Т. 25. № 3. С. 405—416. DOI: 10.22363/2313-2329-2017-25-3-405-416

### **Сведения об авторе:**

Сабери Бехзад, аспирант кафедры национальной экономики Российского университета дружбы народов. Контактная информация: e-mail: Behzad.saberi@mail.ru

## **CHARACTERISTIC, PLACE AND ROLE OF AUTOMOTIVE INDUSTRY IN MODERN STRUCTURE OF IRANIAN ENGINEERING INDUSTRY**

**B. Saberi**

Peoples Friendship University of Russia  
*Miklukho-Maklaya str., 6, Moscow, Russia, 117198*

The article is devoted to the study of the role of automotive industry in modern Iran industry: The features of the evolution of the automotive industry in the country are analyzed, the quantitative assessment of the significance of the automotive industry for the economy is made on the basis of the Leontief model (costs-output), the main trends in the development of the automobile industry, as well as the state's goals and policy in the development of the automobile industry for the period until 2025 are described. On the basis of what has been done, the essence of the main difficulties in the development of modern automobile industry in Iran is revealed, and ways of overcoming them are suggested.

**Key words:** Automotive, automotive, economy, Iran, Leontief model, GDP

### **REFERENCES**

Arkhangel'skii Yu.S., Kovalenko I.I. (1988) *Mezhotraslevoi balans*. K.: Vyshcha shk. Golovnoe izd-vo, 247 s. (In Russ).

- Barazesh R. (1977) Econometric model of supply and demand for passenger cars. Faculty of Economic and Political Sciences, Shahid Beheshti University Tehran. Pp. 4—17 pp.
- Calum MacRae. (2016) What potential does Iran hold for the global automotive industry? URL: [http://www.just-auto.com/analysis/what-potential-does-iran-hold-for-the-global-automotive-industry\\_id167734.aspx](http://www.just-auto.com/analysis/what-potential-does-iran-hold-for-the-global-automotive-industry_id167734.aspx) (accessed: 20.12.16).
- Customs Administration (IRICA). URL: <http://www.irica.gov.ir> (accessed: 20.05.17).
- Ebrahimzade A., Hosseinifar H., Junerman M. (2017) Iran Automotive Industry Outlook 2025. URL: [http://www.iberglobal.com/files/2016/iran\\_automotive.pdf](http://www.iberglobal.com/files/2016/iran_automotive.pdf) (accessed: 20.03.2017).
- Fadoua Nassi. (2016) Iran: The next regional automobile hub? URL: <http://www.infomineo.com/iran-the-next-regional-automobile-hub/> (accessed: 11.06.2016).
- Focus on automotive industry in Iran. Posted by Euro Triade in Human Resources Tagged. URL: <http://www.eurotriade.com/hr/focus-automotive-industry-iran.html> (accessed: 05.11.2016).
- Ghavidel S., Sofi Majidpor M., Shabani A. (2015) The Effect of Automobile Import on Employment in Iran (Input-Output Approach) Quarterly journal Macro and strategic policies, 13, 115—135 pp.
- Jahangard E. (2007) The automotive industry and its place in Iran — Journal of Economic Research, 23. 183—206 pp.
- Jensen. R.C., West G.R. (1986) Input — Output for Practitioners: Theory and Application. Australian Regional Development, No. 1, Canberra: Australian Government Publishing Service.
- Market Overview of Automotive Sector in Iran. ITA. URL: <http://www.ra.camcom.gov.it/eurosportello/allegati-pina-newsletter/iran-automotive> (accessed: 20.03. 2017).
- Ministry of Industry, Mine & trade of Iran. Bureau of engineering industry and driving force. URL: <http://www.mimt.gov.ir>
- Solidiance. Iran's automotive industry plans to be the biggest in middle east. April 5, 2016. URL: <http://www.marketresearchiran.com/irans-automotive-industry-plans/>
- Statistical Centre Of Iran. URL: <https://www.amar.org.ir> (accessed: 10.04.2017).

**Article history:**

Received: 14 July 2017

Revised: 15 August 2017

Accepted: 05 September 2017

**For citation:**

**Saberi B. (2017) Characteristic, place and role of automotive industry in modern structure of Iranian engineering industry. *RUDN Journal of Economics*, 25 (3), 405—416. DOI: 10.22363/2313-2329-2017-25-3-405-416**

**Bio Note:**

*Saberi Behzad*, Ph.D. student, Department of National Economics, Peoples Friendship University of Russia. *Contact information*: Behzad.saberi@mail.ru