О перспективах увеличения товарооборота и экономического сотрудничества России и Ирана – эксперт РАНХиГС

По итогам 2022 товарооборот между Россией и Ираном увеличился почти на 15 %. По мнению эксперта Северо-Кавказского института – филиала РАНХиГС Сергея Решетняка, это является важным показателем того, что наша страна видит в Исламской Республике как минимум надёжного торгового партнёра, а как максимум – партнёра стратегического.

«Дело в том, что РФ сейчас проходит тот путь, по которому Иран шёл уже несколько раз. Речь идёт о действующем санкционном режиме, который для нашей страны в полной мере заработал с 2022 года, а начат был в 2014 году, в то время как наш южный сосед с перерывами находится в режиме санкционной изоляции начиная с 1979 года, благодаря чему обладает неким опытом адаптации экономики с переориентацией на национального производителя. В связи с этим, некоторые виды промышленного производства развивались полностью автономно. В первую очередь речь идёт об иранском авиапроме, медтехнике, и, частично автопроме. В условиях, когда наша страна ограничена в поставках комплектующих из стран G7 и Евро Союза, и пока ещё не удалось воссоздать всю цепочку производства необходимых комплектующих внутри страны, есть вероятность что иранские промышленные товары и комплектующие будут востребованы. В частности, многие эксперты делают акцент на иранский автопром. У нас был пример не самой удачной попытки захода иранских автопроизводителей на отечественный рынок, но с тех пор многое изменилось. Крупные компании, такие как SAIPA и IKSO с 2015 года имеют тесные партнерские отношения с компанией Peugeot, что сказалось на повышении качества иранских автомобилей. И даже несмотря на то, что они в 2017 году столкнулся с теми же трудностями что и российский, когда США разорвали «Ядерную сделку», фактически данное партнерство не было окончательно прекращено, плюс, частично Иран наладил производство некоторых комплектующих у себя. Поэтому иранские производители во много используют французскую базу. Так же, как и в своё время «АвтоВАЗ», что теоретически может восполнить нехватку комплектующих для тех отечественных моделей, которые собирались также на французской базе Renault.

У компании Bahman, владельцем которой является КСИР имеется другой опыт, они в качестве базы использовали китайские платформы. То есть ровно тот опыт, который сейчас уже запущен в России, в частности на заводе «Москвич». Тем самым мы можем получить временное (а может и более длительное) наполнение рынка относительно недорогими иранским автомобилями, а также частично заместить комплектующие для нашего собственного производства. Разумеется, при условии их совместимости.

Но это видится скорее как временное решение. В Иране сформировалась достаточно сильная инженерная школа, что позволяет говорить о потенциальном сотрудничестве наших стран в области производства промышленной продукции, авиастроении и машиностроении. Объединив усилия по преодолению санкционного режима, есть перспектива синергии наших производственных мощностей и формирование новых совестных производств как в гражданской, так и в оборонной сферах.

Важно учитывать и тот момент, что в конце 2022 года было подписано соглашение между Исламской Республикой и ЕАЭС, участницей которого является и Россия о создании зоны свободной торговли, что существенно упростит перемещение товаров из одной страны в другую, а значит неумолимо приведет к увеличению товарооборота.

А как только будет построен и запущен трансконтинентальный торговый коридор из России в Иран и Индию, товарооборот может увеличится ещё больше», - эксперт Северо-Кавказского института – филиала РАНХиГС Сергей Решетняк.