

Крупные группы Китая

Десятилетие реструктуризации ускоряет ход перемен

Пятнадцать лет назад, спустя сорок лет бурного развития, китайский капитализм претерпел глубокую реструктуризацию. Преодолеl он и несколько частичных кризисов в рамках континентального экономического цикла. Инфляционный перегрев 1988–1989 гг. совпал с политическим кризисом площади Тяньаньмэнь; в 1998 г. азиатский финансовый кризис вынудил Пекин защищать либеризм и открытость ценой девальвации собственной валюты; в 2008–2009 гг. Китай, напротив, встретил глобальный финансовый кризис масштабными вливаниями в экономику, что поддержало глобальный цикл и отсрочило замедление экономического роста страны, но подстегнуло реструктуризацию. После 2019 г. к этому добавилась остановка экономического “кровообращения” из-за пандемии. Китай вновь открыл для себя силу внутреннего рынка, но после отмены ограничений, несмотря на трудности и противоречия, заставлявшие говорить о “долгом экономическом ковиде”, стал более “зелёным”, технологичным и ориентированным на внешний рынок.

По сути, реструктуризация предполагает установление нового соотношения между составными частями общественного капитала в результате неравномерного развития, которое характеризует непрестанную погоню капитализма за расширение и концентрацию. В различных волнах этого дыхания капитала кристаллизуется новое соотношение сил между экономическими группами, буржуазными фракциями, ключевыми экономическими областями внутри и за пределами Китая. Группы, связанные со старым циклом государственного капитализма, претерпели первую реструктуризацию в 1990-х гг., быстро поглощённую молекулярным развитием. После вступления в ВТО произошла волна пролетаризации, которая в первое десятилетие нового века вовлекала 1 % населения ежегодно. Наёмный труд миллионов пролетариев был выброшен на мировой рынок в качестве приданого, но эти залежи прибавочной стоимости оседали в сейфах китайских государственных и частных капиталистов. Когда основная часть неповторимого цикла урбанизации и экстенсивного развития завершилась, лозунгом финансовых олигархий в ходе реструктуризации стало выражение “go global!”.

Китайское империалистическое развитие

На протяжении многих лет мы исследовали эти изменения, используя признаки империалистического развития, выявленные Лениным, в качестве критериев научного анализа, а не как простой набор теоретических иллюстраций, какими бы важными они ни были. Речь шла о том, чтобы увидеть, как промышленные и финансовые концентрации, рождённые Драконом, столкнутся друг с другом и глобализируются при разделе мирового рынка, и как экспорт капитала по новому Шёлковому пути инициирует новый передел сфер экономического влияния между великими державами. Анализ пути империалистического развития, пройденного США и ЕС (в нашей научной терминологии – *американская канва* и *европейская канва*), позволил нам предположить сроки реструктуризации и в Китае.

В статье “Три битвы мировой реструктуризации” от января 2009 г. мы изучили состояние финансового, автомобильного и сталелитейного секторов в отношении реструктуризации и предположили, используя аналогии с Европой и Японией, что сталелитейная промышленность Китая достигнет своего пика в течение 6–10 лет. В статье “Наука “Капитала” и китайская реструктуризация” от июня 2016 г. мы находили подтверждение нашего метода также и в оценках Этьена Давиньона – реализатора политики сокращений в европейской сталелитейной промышленности 1980-х гг., в отношении аналогичных планов Пекина по реструктуризации.

Автомобильный сектор также повторил пример старых метрополий в отношении экономических, социальных и политических последствий реструктуризации. В статье “Восток и Запад в параболe империалистического реформизма”¹ от июля 2010 г. начало массовой автомобилизации в Китае сравнивается с итальянскими 1960-ми и японскими 1970-ми годами.

Показательные реакции

В ходе реструктуризации наука “Капитала” действительно позволила связать даже количественные закономерности этих процессов с глубокими движениями классов и фракций капитала, обеспечившими прорыв Поднебесной во втором веке империализма. По нашей оценке 2016 г., «десятилетие китайской реструктуризации» установило новый баланс сил и ознаменовало начало новой стратегической партии. Новая политическая кампания старых держав против китайских «избыточных мощностей» подтверждает этот вывод. За замедлением скрывалась реструктуризация: чем больше Китай сокращал старые мощности и увеличивал внутреннее потребление, тем больше он обновлялся и проецировал себя на мир. Реакция атлантических метрополий показательна в том смысле, что она отражает особенности китайского империалистического созревания, перепроизводства и экспорта капитала, реструктуризации крупных групп и массивированного экспорта противоречий.

Wall Street Journal осуждает «китайский шок 2.0»: Китай продвинулся вверх по «цепочке создания стоимости», избыточные мощности по производству товаров, выливающиеся на мировой рынок, теперь касаются не текстиля или стали, а «новых производительных сил», субсидируемых Пекином, или «трёх новых» секторов, названных премьером Госсовета Ли Цяном: электромобилей, литий-ионных аккумуляторов и фотоэлектрических батарей. Мартин Вулф обращает внимание на перепроизводство капитала, а также на перепроизводство товаров: если «избыточные сбережения» не найдут применения на внутреннем рынке, инвестиции будут искать выхода в экспорте, который не смогут поглотить ни старые метрополии, ни глобальный Юг. Аппетиты и реакции держав находятся в противоречии. Романо Проди в *Messaggero* не исключает даже беспрецедентной конкуренции между старыми метрополиями за привлечение китайских инвестиций в будущем.

Централистские и промышленные линии

Соперничество экономических моделей находит выражение как в столкновениях политических линий между державами, так и борьбу между этими линиями внутри самих держав. В Китае в рамках кампании в поддержку внутреннего спроса сходятся множество течений. В политической оптике Лу Мина из Шанхайского университета Цзяотун линия внутреннего потребления является политически централистской, поскольку борется с провинциальным протекционизмом, препятствующим внутреннему обращению. Хуан Ипин, декан Национальной школы развития Пекинского университета и бывший член комитета по денежно-кредитной политике Народного банка Китая, признаёт, что «китайские избыточные мощности» подпитывают протекционистскую реакцию в Америке и Европе, но это способствует дальнейшей оптимизации промышленной политики: «Она должна быть нацелена больше на поддержку инноваций, а не производства, и её следует сворачивать по мере необходимости».

Дебаты между Джастином Ифу Линем и Чжан Вэйином, сооснователями Национальной школы развития в 1994 г., не утихают уже тридцать лет. *The Economist* называет их китайскими Кейнсом и Хайеком. Их взгляды на промышленную политику и роль рынка вновь становятся предметом обсуждения в ходе реструктуризации. В статье “Кантон вновь обуславливает реструктуризацию Пекина” от мая 2017 г. мы говорили о перетасовках государственных, частных и смешанных групп, через которые Пекин оформляет завершение политического цикла государственного капитализма.

Балансы крупных групп за десятилетие

Оценивая десятилетие реструктуризации, нельзя не иметь в виду, что за эти же десять лет параллельно развивался Шёлковый путь, в рамках которого с 2013 г. было экспортировано 1 трлн долл. в виде энергетических и инфраструктурных проектов по евразийским маршрутам. Была частично реализована линия Юй Юндина, высокопоставленного чиновника монетарной власти, подразумевающая диверсификацию иностранных активов и сокращение китайских запасов американских казначейских облигаций с более чем 1.300 до 775 млрд долл.

При оценке этого десятилетия также необходимо учесть положение крупных групп. Из китайского издания *Fortune* за 2023 г. мы получили данные 481 компании,

зарегистрированной в Китае, и сравнили его с рейтингами десятилетней давности. Это крупнейшие концентрации, около сотни из которых теперь регулярно входят в число 500 крупнейших групп в мире по обороту (см. *таблицу*). Это *элита* буржуазной экономической власти Китая и его ключевых регионов, суперпровинций Пекина, Шанхая и Гуанчжоу, к которым относятся соответственно 122, 126 и 97 групп из списка.

Из 428 промышленных и торговых групп рейтинга десятилетней давности 231 компания к настоящему моменту выбыла, уступив место другим или будучи поглощённой ими, либо обанкротившись. Таким образом, за десятилетие список обновился примерно наполовину, причём за один 2014 г., первый год реструктуризации, уже обновилась десятая часть рейтинга (см. «Первый год реструктуризации», февраль 2016 г.). Численность сотрудников рассматриваемых компаний увеличилась с 10,7 до 24,8 млн при заметном увеличении средней численности. Если принять этот критерий за показатель концентрации, то наибольшие скачки мы увидим в энергетическом и горнодобывающем секторах, что также было зафиксировано нами в последние годы; также значительный рост персонала компаний сопровождает расширение автомобильного, химического, электронного и телекоммуникационного секторов. Мы видим рост концентрации наёмных рабочих в крупных группах в одном из крупнейших резервуаров пролетариата в мире.

Наконец, 197 компаний, оставшихся в рейтинге по прошествии десяти лет, включая слияния, служат примером темпов экспансии империалистических группировок. Сложный процент реального среднегодового прироста активов составляет 10 %, что выше, чем прирост ВВП за тот же период, и это является признаком того, что верхняя часть таблицы сохранила очень высокие темпы накопления. Товарооборот вырос на 8 %, причём пики наблюдались в секторах, связанных с массовым потреблением. Компании сектора автомобильной промышленности увеличили товарооборот на 11 %, капитал – на 14 %, численность занятых – на 10 %.

Китайский План Давиньона

Половина металлургических групп объединяется в результате слияния сталелитейных компаний или вытесняется другими, работающими с цветными металлами, связанными с электрификацией. Обзор финансовых итогов позволяет вернуться к анализу реструктуризации китайской сталелитейной отрасли, который мы проводили в 2016 г. в сравнении с *европейской канвой*.

В то время Пекин ввёл директивы о «замене мощностей», которые требуют при установке новых производственных линий демонтировать эквивалентный объём старых. По данным ОЭСР, это подтолкнуло некоторые группы к выходу на внешние рынки: они реализовали 21 проект совокупной мощностью 70 млн тонн (Мт) в Юго-Восточной Азии (*“Latest developments in steelmaking capacity”*). По китайским данным, с 2017 г. было добавлено 390 Мт мощностей по производству чугуна, но в то же время были закрыты доменные печи общей мощностью 465 Мт, особенно с тиглями объёмом менее 1200 м³; добавлены новые кислородные конвертеры (BOF) мощностью 312 Мт стали, но 435 Мт демонтированы; новые электропечи обеспечили 122 Мт, а со старыми ушли 85 Мт, т. е. баланс положителен. Кроме того, ОЭСР сообщает, что с 2017 г. было закрыто 140 Мт серых мощностей, не отражённых в официальной статистике.

При общей мощности около 1.200 Мт это означает, что по меньшей мере *треть* сталелитейной промышленности Китая в настоящее время затронута процессом обновления. Под неподвижной поверхностью тонн произведённой продукции идёт обширная реструктуризация. По мнению ОЭСР, «*новые заводы предназначены для производства стали с высокой добавленной стоимостью для удовлетворения спроса на плоский прокат в секторах автомобилестроения и бытовой техники*».

В июне 2016 г., комментируя оценки Давиньона, мы предупреждали: «*Сокращение старых мощностей – это лишь один аспект реструктуризации, и даже не самый важный, потому что новые заводы обесценивают старые. По сути, план Давиньона представлял собой битву за производительность, а в Европе его реальной предпосылкой были инвестиции 1970-х годов. Производственные мощности сначала выросли со 140 Мт в 1970 году до 200 Мт в 1980-ом, а затем до 160 Мт в 1986-ом, но при вдвое меньшем количестве доменных печей и рабочих*» («Аналогии между Европой и Китаем в свете китайского «плана Давиньона», сентябрь 2016

г.). Пекин воспользовался европейским опытом и в 2021 г. ввёл критерий «*сначала построить, потом демонтировать*».

Мы можем прочесть об этом в “Эссе о финансовой работе” Си Цзиньпина 2024 г.: речь идёт о создании «*новых развивающихся секторов*», которое при этом не ускоряло бы демонтаж традиционных отраслей, которые «*в течение некоторого времени*» будут выполнять функцию стабилизирующего «*балласта*» экономики. Намерение реформистов состоит в том, чтобы управлять реструктуризацией путём минимизации триады «*финансовых рисков в секторе недвижимости, в локальных долгах и в малых или средних финансовых учреждениях*», то есть региональных банков и провинциальных фондов. Исследование крупных групп позволяет нам увидеть эти движения в экономической структуре.

“Головокружительные перемены”

В китайском тексте “Поиск пути: финансовая стратегия китайской модернизации”, опубликованном в этом году финансовым гигантом CITIC, бывший мэр Чунцина Хуан Цифань пишет: «*Глобальная битва между промышленными цепочками сосредоточена вокруг потребительских товаров длительного пользования стоимостью несколько триллионов долларов. Каждые двадцать-тридцать лет во всём мире репрезентативными становятся четыре-пять продуктов*». В 1950-х и 1960-х гг. в Китае это были часы, велосипеды, швейные машины и радиоприёмники; в 1980-х и 1990-х гг. – кондиционеры, телевизоры, холодильники и стиральные машины; затем появились сотовые телефоны, ноутбуки и автомобили. *Financial Times* ввела выражение «*головокружительные перемены*», чтобы описать полвека капиталистического развития, урбанизации и пролетаризации с точки зрения социальной психологии. Прямо во время китайской автомобилизации на рынок врывается электромобиль.

В этом секторе доминируют шанхайская SAIC, основанная в 1950-х гг. и в 1984 г. создавшая совместное предприятие с Volkswagen, и Contemporary Amperex Technology, известная как CATL, основанная в 2011 г. и развивающаяся во всём мире благодаря производству литий-ионных аккумуляторов. Они хорошо иллюстрируют “старую” и “новую” отрасль, которые меняются в процессе реструктуризации. BYD (Build Your Dreams) – новаторская группа по производству электромобилей, основанная в 1995 г. в Шэньчжэне.

В начале 2024 г. в Китае будет ездить не менее 20 млн электромобилей из более чем трёхсотмиллионного парка, а также будет установлено 9 млн зарядных станций, включая “государственные” (3 млн) и частные (6 млн). На каждой колонне смогут заряжаться две машины, и Пекин стремится сравнять счёт к концу десятилетия. Но темпы распространения автомобилей и зарядных станций неравномерны, чему способствует беспорядочная спешка операторов зарядки (Telaidian, StarCharge, YKC, State Grid), тех же старых и новых производителей автомобилей, а также нефтехимических гигантов (Sinopec, PetroChina), которые управляют половиной автозаправок. Ожесточённая битва только началась, она определяет первые шаги рынка. Это “момент создания” рынка, в ходе которого многие игроки прокладывают себе путь под эгидой центральных и местных планов. В рейтинге запечатлено много “жизненной энергии”, бурлящей в чреве китайского дирижизма.

Борьба за моторизацию

По данным пекинской консалтинговой компании Duokr Information, BYD построила для своих клиентов 1,4 млн частных зарядных станций, а Telaidian – 1,8 млн, но цифры быстро меняются. Сначала производители авто обеспечили подключение своих электромобилей и гарантию пожизненной зарядки, затем предоставили бесплатные пакеты зарядки и, наконец, выгодные цены, открыв зарядные станции для клиентов других автопроизводителей. Для управления контрактами между производителями и операторами возникли приложения для пополнения счёта, а вместе с ними и борьба за привлечение клиентов часами работы, расположением и ценами, что немного похоже на то, что происходит в Европе между операторами мобильной связи и Интернета. “Государственные” зарядные станции, установленные в супермаркетах, на автозаправочных станциях и т. д. позволяют заряжать быстрее, но по более высоким ценам; частные станции могут быть установлены за определённую плату с предварительного разрешения склочных

“цзюйвэйхуэй” (“районных комитетов”, действовавших во время пандемии), и эта плата зависит от цен на недвижимость.

То, что происходит в Китае благодаря комбинации действий электроэнергетических и автомобильных групп, а также попыткам нефтехимических компаний сохранить темпы, может послужить примером не только для других метрополий, но и для новых регионов Шёлкового пути, обширным полем деятельности китайских электроэнергетических групп. В Китае, пишет Хуан Цифань, канва автомобилизации будет иметь оригинальные характеристики. Он предполагает, что продажи автомобилей увеличатся с 27 до 40 млн в год и что показатель автомобилизации увеличится с 214 авто на 1000 жителей в 2021 г. до 500 через 10 лет, то есть парк автомобилей, находящихся в эксплуатации, достигнет примерно 700 млн единиц, часть из которых будет электрическими. В феврале 2016 г. в статье “Промышленные ставки на китайскую автомобилизацию” мы написали, что китайская автомобилизация началась, когда её показатель превысил 100 автомобилей на 1000 жителей. В Европе этот показатель увеличился со 100 до 300 за пятнадцать лет, в Японии – за десять лет, а в Китае – со 100 до 200 за пять лет. Именно темп перемен подвергает мир испытаниям.

Май 2024 г.

¹ - La Barbera G. *Crisi globale e ristrutturazione europea*. Milano: Lotta Comunista, 2013.