

Китайский автопром вскрывает суть кризиса старого порядка

(начало на 1 стр.)

Александр Дынкин, президент московского Института мировой экономики и международных отношений (ИМЭМО), прогнозирует, что для того, чтобы в мире сложилась новая расстановка сил, потребуется *«не менее десяти лет»*, и отмечает, что центр экономической активности смещается в сторону Азии, а центр военной гравитации следует за ним *«с лагом в 20 лет»*¹.

Аргументы Дынкина неубедительны из-за географического и экономистского детерминизма понятия “центр гравитации”: похоже, он хочет выкроить пространство для российской инициативы до того, как соотношение сил окончательно сместится в пользу Китая. Однако тезис о временном лаге между *экономическим* и *военным циклом* сохраняет свою ценность, если не понимать его механически. Конечной основой военной мощи остаётся промышленный и производственный потенциал, и по природе вещей планы перевооружения требуют времени для реализации, но, тем не менее, они должны проходить через стратегические решения политического руководства держав. В Берлине обсуждаются перспективы *десятилетия* для перевооружения, чтобы преодолеть последствия *тридцати лет*, когда военный сектор недофинансировался; Си Цзиньпин в начале своего правления планировал перевооружать Китай в течение *двадцати лет*, закончив к 2035 году.

Автомобильное производство остаётся ключевым показателем производственной мощи, поэтому оно является косвенным, но объективным индикатором изменения как соотношения сил, так и военного потенциала их производственного аппарата. На это указывает и Дин Ган, аналитик Института Чунъян, в своей статье в *Global Times*, хотя и поддерживая при этом иллюзию, что Китай действует *«мирными средствами»*: беспрецедентный рост китайского производства автомобилей в условиях открытого рынка – это ключ к пониманию *«современной глобализации»*. Расцвет китайского автомобилестроения *«является очевидной и неизбежной частью глобализации, тенденции, которая до сих пор определялась преимущественно западными промышленными державами»*: *«Китай сжал сотни лет западной индустриализации всего лишь до семидесяти лет. Такое стремительное развитие неизбежно сказывается на глобальной экономике, геополитическом ландшафте, экономических и социальных структурах развитых стран Запада. В результате эти страны вынуждены вносить системные коррективы»*.

Попытка ограничить доступ китайской промышленности на мировые рынки проистекает из *«нежелания»* принять *«путь к процветанию»* Китая: если его восхождение *«расширяет глобальную экономику, почему бы китайскому народу не претендовать на более значительную долю? Глобализация, в которой последние 500 лет доминировал Запад, претерпевает значительные изменения. Не будучи готовым к таким переменам, Запад с трудом принимает тот факт, что его устоявшаяся практика извлечения максимальной выгоды для себя должна быть изменена»*.

Трудно найти более явное выражение того, как, по мнению Пекина, возросшие силы китайского автопрома и промышленности в целом вскрывают суть кризиса старого порядка. В остальном Китай не только приближается к *трети* мирового объёма производства, но это происходит с очень быстрым ростом технологического уровня. По данным Международной федерации робототехники, всего за пять лет, с 2017 по 2022 год, Китай почти в четыре раза увеличил концентрацию промышленных роботов – со 100 до 390 на 10.000 работников обрабатывающей промышленности, что не только близко к показателям Германии (415) и Японии (400), но уже значительно выше, чем в США (280). По оценкам, из общего числа роботов в мире на конец года, в Китае эксплуатируются около 40 процентов – 1,7 миллиона из 4,3 миллиона по всему миру.

За последние четверть века в мировой автомобильной индустрии наметились три основные тенденции – в Европе, Америке и Китае. Мы приведём несколько аспектов, освещающих их стратегические и политические рамки; полный анализ можно найти в статьях и книгах Франко Палумбери, который следит за развитием отрасли с 1980 года именно по причине её центральной и образцовой роли в борьбе между империалистическими державами.

Европа. С расширением ЕС на восток европейские группы и, в частности, немецкий промышленный комплекс переместились в эти регионы; в 2010 году мы подсчитали, что 20 % рабочей силы в этом секторе теперь находится в Восточной Европе (“Восток и Запад в параболе империалистического реформизма” // Бюллетень “Интернационалист”. № 104. Июль 2010). Тенденция сохраняется: в последнее время делокализация и рост производства для местной моторизации затронули и соседей, не входящих в ЕС, – на Балканах в Сербии, и во внешнем периметре Средиземноморья в Марокко и Турции. Падение непосредственно европейского производства с 2000 по 2023 год, с 17,3 до 13,9 миллиона автомобилей, сопровождалось ростом производства на её ближайшей периферии, примерно по 500.000 автомобилей в Сербии и Марокко и 1,1 миллиона в Турции, так что расширенный ЕС в его балканско-средиземноморском внешнем круге сократил падение с 3,4 до 1,3 миллиона. Пока неясно, когда цикл моторизации в новых регионах Восточной Европы и балканско-средиземноморской периферии запустит процессы реструктуризации и на этих рынках, – точно так же, как по мере развития будет сокращаться разрыв в оплате труда со Старой Европой. Марокко всё ещё находится в самом начале этого пути: 70 автомобилей на 1000 жителей; Турция дальше – 144 автомобиля, но Польша уже достигла показателя 700 на 1000: это один из самых высоких показателей в ЕС наряду с Италией, даже если он может быть искажён за счёт налоговых уловок компаний, которые зарегистрированы в Польше, но работают в других странах.

Америка. Вслед за кризисом 2008 года или даже одновременно с ним в США ускорилось уже имевшее место явление – перенос производств или развитие новых заводов в южных штатах и в Мексике, в то время как традиционно этот сектор был укоренён в Детройте в форме трёх крупных исторических американских автоконцернов, General Motors, Ford и Chrysler. Тогда же, в 2010 году, по оценкам, 20 % работников автомобильной промышленности США работали в южных штатах, тогда как сегодня эта доля выросла примерно до 35 %.

Что касается Мексики, то НАФТА вступила в силу как зона свободной торговли в 1994 году. Хотя уровень интеграции был ниже, чем на едином рынке ЕС, процесс шёл параллельно с расширением ЕС на восток. Как ЕС в 1990-е годы добился создания на востоке своего рода *особой зоны* по китайскому образцу, с зарплатами, которые ещё в 2010 году были вдвое ниже, чем в пятнадцати странах прежнего ЕС, так и США поступали с Мексикой и в некоторой степени с южными штатами, на которые не распространялись условия детройтских контрактов. В целом, роль Восточной Европы и НАФТА-Мексики в европейской и американской реструктуризации сопоставима: Восточная Европа достигла 4,2 млн автомобилей против 9,7 в Старой Европе; Мексика – 4 млн против 10,6 в США.

Китай. Из этих трёх тенденций по-настоящему потрясающим основы является вторжение китайского автопрома. С начала века доля Пекина в мировом производстве автомобилей выросла с 2,1 до 32,2 %. Мировой объём производства вырос на 60 %, с 58,5 до 93,5 миллиона, но из этих добавленных 35 миллионов 28,1 (80 %) произведены в Китае. Само собой разумеется, что подвижки в мировом производстве колоссальны: Китай производит столько же, сколько ЕС и НАФТА вместе взятые: 30,2 миллиона автомобилей против 13,9 у Европы и 16,1 у Северной Америки. Это означает резкое сокращение относительной доли трёх крупных регионов, которые доминировали в автомобильном производстве, и именно на этом заостряет внимание Дин Ган: в то время как Китай получил дополнительно около 30 % мирового рынка, старые автомобильные державы сократили свой вес почти вдвое. ЕС пережил спад с 28,3 % рынка до 14,8 %, то есть, на 13,5 процентных пункта (п. п.); НАФТА с 30,3 % до 17,3 %, также на 13 п. п.; Япония с 17,4 % до 9,6 %, на 7,8 п. п.

В декабре 1998 года в статье “Нефть, автомобили и азиатский кризис” мы рассматривали исследование ООН, в котором порог начала массовой автомобилизации определялся размером ВВП в 4–5 тысяч долларов США по паритету покупательной способности. В 1950-х годах в Италии на 1000 жителей приходилось 30 автомобилей, в середине 1960-х – 120, а в 1973 году, накануне нефтяного шока и *кризиса реструктуризации*, – 240. Прогнозировалось, что автомобильный цикл станет одной из самых крупных ставок «в противостоянии по поводу либерализации Индии и членства Китая в ВТО, одной из важнейших площадок для

интернационализации азиатских гигантов». В 2021 году Китай достиг уровня 214 автомобилей на 1000 жителей; по прогнозам, ежегодный рост производства составит до 40 миллионов автомобилей, а через десятилетие он достигнет уровня 500 автомобилей на 1000 жителей и парка в 700 миллионов.

Необходимо принять во внимание три соображения. Первое заключается в том, что, конечно, роль Восточной Европы, Мексики и южных штатов была решающей в процессах реструктуризации в течение прошедшей четверти века. Но эти две тенденции – всего лишь *доля* по сравнению с эпохальным потрясением, вызванным вторжением Китая. С 2000 по 2023 год Восточная Европа увеличила производство на 2,7 миллиона, а Мексика – на 2,1 миллиона, но прирост в каждой из этих двух областей составляет порядка *одной десятой* от 28,1 миллиона, на которые увеличилось производство китайского автопрома.

Второе соображение касается крупных автомобильных концернов, чья динамика не совпадает с тенденциями в их родных регионах. Это глобальные группы; в борьбе этих двух десятилетий некоторые из них выиграли больше других от расширения мирового рынка и, в частности, от взрывного роста китайского рынка. General Motors и Ford сильно ослабли; три немецких производителя – Volkswagen, BMW и Daimler, японская Toyota и корейская Hyundai – не захвачены относительным спадом своих регионов.

Третье соображение касается сражения за электромобиль, которое в определённой степени меняет итоги борьбы последних двух десятилетий. По данным AlixPartners, в 2017 году западные концерны занимали 57 % китайского рынка, сейчас их доля составляет 35 % и будет снижаться и дальше. Именно те, кто своими капиталами и совместными предприятиями в Китае способствовал развитию автомобилизации Поднебесной, сегодня страдают от конкуренции с её стороны: их обошли в сражении за электромобиль и прижимают в ценовой войне.

Центры европейского империализма разделились по поводу протекционистских тарифов против китайского автопрома, которые также являются оружием переговоров за долю рынка; в ЕС борьба между группами автопрома и между ними и теми, что производят электромобили, нарушила настройки и темпы *Зелёного курса* – вопроса, который сейчас находится в центре политических столкновений в Брюсселе в связи с новой Еврокомиссией. Volkswagen планирует закрыть три завода; генеральный директор Stellantis видит начало *«дарвинистского момента»*.

Сегодня *мировое сражение в автопроме* связывает различные плоскости борьбы держав с неопределённостью и колебаниями политико-электоральных циклов и с реструктуризацией, которая затрагивает сотни тысяч пролетариев. Имеются все условия для дистилляции ядов социал-империализма и протекционизма, а также их последующей инъекции нашему классу. Понимание того, как европейский, американский или японский империализм движется в противостоянии вторжению китайского империализма, необходимо именно тогда, когда интернационалистская борьба переплетается с защитой интересов нашего класса. Понимание Цзилиня, Шэньчжэня, Шанхая, Чунцина или Уханя, новых столиц китайского автопрома, жизненно необходимо в Вольфсбурге, Мирафьори или Пуасси. Точно так же, именно потому, что вторжение Китая лежит в основе *войн кризиса порядка*, которые приводят в движение смертоносные идеологии, интернационалистская стратегия для всего нашего мирового класса является жизненно важной. Жизненно необходима *партия-наука, партия-стратегия*.

Октябрь 2024 г.

¹ - "Полис. Политические исследования", № 5/2024.