

Европейский ленинизм и империалистический европеизм

(начало на с. 1)

Вся последняя и часть предыдущей legislatures европейских властей в отношении *Зелёного курса* прошли под знаком того, что французы называют *surenchère* – повышением ставок, которое осуществляли парламент, часть Еврокомиссии и Европейский совет. В Совете глав государств и правительств, который сочетает функции Сената государств и федеральной/конфедеральной исполнительной власти, было достигнуто соглашение о более разнесённых сроках декарбонизации. Страсбургский парламент в сотрудничестве с той частью Еврокомиссии, которую возглавлял Франс Тиммерманс, запустил серию экологических инициатив, вынудив пойти на этот компромисс.

Безусловно, импульс к *Зелёному курсу* был в первую очередь поддержан лобби электроэнергетической отрасли, но волне инвестиционных планов поспособствовала *пандемия столетия*, которая запустила такие крупные бюджетные вливания, как план Next Generation в ЕС и Закон о снижении инфляции в США. Кроме того, его подтолкнуло рост *электромобилестроения* в Китае. В сражении в автопроме дальше других из европейских групп продвинулась Volkswagen, благодаря более масштабному присутствию на китайском рынке.

Лобби встретило хорошо подготовленную почву в Страсбургском парламенте, институте с особым характером: его дебаты гораздо более на слуху, чем выступления Европейского совета или Еврокомиссии, но при этом реальной власти у него меньше, чем у обычного парламента; в нём зачастую на первый план выходят пропагандистские позиции, причём непропорционально большую роль играют парламентарии второго ряда. Хотя это и облегчило игру *электромобильного лобби*, но без содействия кейнсианских планов, вызванных пандемией, и линии Тиммерманса в Еврокомиссии, *surenchère* в Страсбурге, вероятно, осталось бы просто сотрясанием воздуха, как и многие другие заявления данного органа, который сам по себе не может не быть выражением *парламентского кретинизма* на европейском уровне.

Более того, хотя сам Европарламент и не обладает законодательной инициативой, но в так называемом *триалоге* с Европейским Советом и Еврокомиссией он имеет право блокировать другие инициативы, чем может даже нанести вред: в качестве примера вспомним случай с CAI, соглашением о инвестиционном режиме между ЕС и Китаем, которое застыло в 2021 году именно из-за принципиальных петиций о правах уйгурского меньшинства в Синьцзяне, которые вошли в резонанс с американским давлением и оговорками европейских атлантистов.

В феврале 2019 года мы нашли показательными тезисы Альберто Бомбассеи, представителя группы Brembo. В *электромобилестроении* Китай начал «*деликатную войну*». Предпринятое Европой неожиданное «*ускорение*» навязывало спешную реструктуризацию, которая иначе могла бы занять «*десять лет*»; столь «*радикальная*» нагрузка оказалась беспрецедентной. Были недооценены «*социальные последствия*», в то время как Брюссель не сделал ничего для защиты автопрома и связанных с ним секторов с миллионами работников. Никто не выступил против «*электромобильного лобби*». В ретроспективе поражает суждение о немецких концернах и Volkswagen: «*Один из трёх автопроизводителей имеет в разработке 30 моделей, включая гибридные и чисто электрические. Немцы инвестируют, инвестируют, инвестируют, нанимают, нанимают. Однако иногда у меня создаётся впечатление, что они почти выдохлись: они стремятся занять все возможные места на рынке, не зная каким он будет через пять, десять, двадцать лет*».

Пока европейская предвыборная кампания поднимала в виде одной из ключевых тем пересмотр уже принятых решений Евросоюза, энергетический переход в ЕС оказался в тупике, чему способствовало сочетание факторов: от инфляционных последствий пандемии, замедливших спрос, неожиданной задержки создания инфраструктуры для подзарядки электромобилей, и вплоть до войны на Украине, которая в корне изменила цены на энергоресурсы. Прежде всего, вторжение китайских производителей электромобилей привело к сокращению доли рынка для иностранных групп в Китае и принудило европейские концерны к ценовой войне, что нарушило расчёты Volkswagen использовать

китайский рынок для более лёгкого перехода к производству электромобилей на европейском рынке.

Европейские выборы и новый состав Еврокомиссии ознаменовались поражением зелёных партий и несомненным политическим успехом стратегии Европейской народной партии Урсулы фон дер Ляйен, где кооптация Джорджи Мелони и части консерваторов может сделать возможной игру переменного большинства, способного провести новые дозировки *Курса чистой промышленности*, реализовать доклад Драги и европейское перевооружение, связанное с войной на Украине. В этом смысле борьба за новую Еврокомиссию была одновременно исправлением предыдущего нарушения равновесия и отражением войны капиталов в Европе, США и Китае, а также вооружённого конфликта на Украине. *Европейские власти* проходят испытание кризисом порядка.

В мировом сражении в автопроме переворот на китайском рынке является эпицентром землетрясения с мировыми последствиями. Более 50 % автомобилей, продаваемых в Китае, теперь электрические или гибридные, сообщает *Financial Times*, что на десять лет опережает запланированные центральным правительством показатели. Это и есть тот самый *leapfrog*, “прыжок лягушки”, который позволил с ошеломляющей внезапностью обогнать иностранные группы, представленные в Китае. По мнению Майкла Данна, бывшего главы General Motors в Индонезии, который ведёт специализированный сайт Dunne Insights, с 2000 по 2024 год доля рынка японских автомобилей в Китае упала с 16 до 12 %, немецких – с 19 до 16, американских – с 12 до 7, корейских – с 7 до 2 и французских – с 3 до 0,4. За тот же период доля китайских производителей на рынке выросла с 43 до 62 %, то есть почти на двадцать процентных пунктов.

Объявление о слиянии Honda и Nissan, второй и третьей автомобильных групп в Японии, стало началом глобальной волны реструктуризации; по мнению *Financial Times*, это может заставить «сотни других японских компаний» сделать то же самое, в том числе и в других секторах. В Германии Volkswagen вырвал у профсоюзов согласие на сокращение 35 тыс. сотрудников и уменьшение производственных мощностей на 734 тыс. автомобилей, что эквивалентно почти трём заводам и превышает всё итальянское производство автомобилей.

В экономике, как и в политике, закономерность движения такова, что на каждую тенденцию есть контртенденция; Пекин начал борьбу за электромобили, одним скачком обойдя старые группы и, возможно, получив преимущество на несколько лет, но само собой разумеется, что консолидации и реструктуризации предвещают контрнаступление.

По мнению *Nikkei Asia*, консолидация должна произойти и в китайской автомобильной промышленности. В 2025 году производственные мощности по выпуску электрических и гибридных автомобилей превысят 36 миллионов машин при продажах в 17 миллионов, а избыточные мощности составят почти 20 миллионов: это, конечно, отразится на экспорте, разжигая глобальную ценовую войну, но этот же факт потребует концентрации в Китае. По данным специализированного сайта *Just Auto* британской группы GlobalData, в Китае насчитывается 140 активных брендов, из них 97 отечественных и 43 в рамках совместных предприятий с иностранными группами. По словам Чжу Хуажуна, представителя группы Chongqing Changan Automobile, 60–70 % брендов будут проданы или объединены в ближайшие два-три года, при этом большинство производственных линий, связанных с двигателями внутреннего сгорания, будут закрыты.

Volkswagen утверждает, что нынешняя реструктуризация в Европе готовит контрнаступление в секторе электромобилей к 2027 году. Мозговой центр GERPISA, нечто среднее между сетью исследовательских институтов и лобби автомобильной промышленности, предлагает создать новую категорию недорогих электромобилей, так называемых ASEV (доступный экологичный электромобиль), что ЕС должен бы поддержать своей промышленной политикой, средствами регулирования и налогообложения. Европейский стол переговоров по автопрому, о котором объявила комиссия фон дер Ляйен, должен обсудить не только пересмотр программы Зелёного курса, инфраструктуры электроснабжения, сопутствующие меры по реструктуризации и модуляцию тарифов на китайские автомобили, но и продвижение на рынок массового электромобиля. Предложение GERPISA противоречит прогнозу Серджио Маркьонне для FIAT-Chrysler, согласно которому в будущем придётся неизбежно отказаться от производства автомобилей

низкого и среднего класса, которые сведены до уровня *commodity*, универсального товара с низкой нормой прибыли, отданного на откуп азиатским производителям.

Каковы будут социальные последствия объявленной реструктуризации, причём не только в автомобильной промышленности? Дин Ган в *Global Times* рассматривает вторжение китайского автопрома как пример глобального стратегического сдвига, напоминая, что по мнению Томаса Фридмана глобализация сделала мир «плоским», но вряд ли это произошло на условиях Запада: *«По мере того как рабочие в развивающихся странах, таких как Китай, обретут всё более стабильные рабочие места, смогут ли западные рабочие поддерживать свой уровень жизни?»*

Если Запад действительно верит во всеобщую ценность рыночной экономики, то «он должен оставить решение силам рынка», но реальность часто расходится с принципами. Вопрос выходит за рамки экономической теории и касается «уровня жизни»: *«Старые промышленные страны сталкиваются с проблемой реформирования своих систем по мере деиндустриализации. Они должны признать, что уступка доли рынка неизбежна, и превратить это давление в мотивацию повысить конкурентоспособность, а не перекладывать бремя на развивающиеся страны, находящиеся дальше по цепочке создания стоимости. По сути, речь идёт о повышении производительности труда и, что ещё важнее, о сближении стоимости рабочей силы».*

По мнению Дин Гана, государственные системы США и Европы с трудом справляются с этой проблемой, поэтому они усиливают давление на Китай, что сопровождается «трениями» и «столкновениями», в которых они обречены на поражение. Либо Запад приспособится к уступке доли рынка и вызванной этой социальной реструктуризацией, чтобы разделить выгоды глобальной экономики с новыми развивающимися державами, либо нас ждёт «фрагментированное будущее, в котором американцы будут ездить на американских автомобилях, европейцы – на европейских, а китайцы – на китайских». Но «ни одна страна не сможет процветать в глобализованном мире с раздробленными промышленными и производственными цепочками».

Заметим, что это дословно повторяет ход империалистического развития: западный и японский капитал выиграл от китайского рынка и низкой стоимости его рабочей силы; сегодня на основе этого развития возникли китайские группы, которые подрывают господство западных в самом Китае, на третьих рынках и даже в Европе и США. Пекин заявляет о правах своего капитала на эксплуатацию «залежей прибавочной стоимости» рабочей силы, как в Китае, так и в других странах, в процессе повышения заработной платы и уровня жизни, который является *китайской социал-демократизацией*. Запад призывают пересмотреть условия своей социал-демократизации; не случайно кризис Volkswagen рассматривается как кризис *соуправления* – формы социал-империалистического вовлечения наёмных работников.

Империалистический европеизм – это линия сопротивления европейского капитала требованиям нового раздела мировых рынков, которая включает в себя противостояние и союзы с США, которые в свою очередь находятся в упадке, а также компромиссы с растущим китайским империализмом. Сражение европейского *ленинизма* заключается в противодействии влиянию империалистического европеизма на наш класс. Враг не «снаружи», а у нас дома.

Декабрь 2024 г.