

DOI 10.31483/r-110187

Круглов Владимир Николаевич

**ВЛИЯНИЕ САНКЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ ЗАПАДА
НА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ КЛАСТЕРОВ
АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ
(НА ПРИМЕРЕ КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ)**

Аннотация: эмпирическая составляющая экономических процессов не терпит статичности, которая единственно, пожалуй, может служить отдельным теоретическим обоснованием отдельных моментов в отдельных сферах деятельности. Для достоверных результатов, в силу того что именно практика является конечным критерием истинности любого нового инструмента (модели), необходимо исходить из явлений динамического порядка. Именно ситуационный анализ с минимальной долей погрешности позволяет увидеть истинные сильные и слабые стороны изучаемого объекта, его угрозы и возможности в зависимости от также меняющихся реалий окружающей среды. Как показывают результаты ведущих научно-исследовательских институтов, сегодня скорость обновления информационных рядов (в том числе и в области экономики) растёт буквально в геометрической прогрессии. Если в прошлом веке для устаревания базовых знаний должны были пройти десятилетия, то сейчас они устаревают буквально в течение года. Без сомнения, связано это и с факторами информатизации, роста человеческого капитала и искусственного интеллекта, компьютеризацией и многого другого, присущего современному обществу. С изменением модели социально-общественных отношений меняется и сама модель отношений экономического порядка. И особенно гротескно это явление проявляется во внешнеэкономической деятельности. Именно в её контексте автор рассматривает различные периоды деятельности автомобильных кластеров в Калужской области. Делается ретроспективный анализ. Даются соответствующие оценки каждому из этапов развития. Особенности данной сферы деятельности кроются в наличии множества иностранных ин-

весторов, сыгравших в своё время положительную роль в становлении самодостаточного бюджета региона. Но любой зарубежный инвестор, ориентируясь прежде всего на собственную прибыль, в то же время очень сильно зависит от политических аспектов страны своего изначального происхождения. И то, что было хорошо для всех ещё вчера, сегодня превращается в «экономический коллапс» в силу замены экономических приоритетов на политические амбиции. Автор доказывает, что созданная западными странами политико-экономическая модель является псевдомоделью и не имеет под собой никаких долгосрочных взаимовыгодных перспектив во внешнеэкономическом сотрудничестве.

Ключевые слова: внешнеэкономическая деятельность, автомобильный кластер, регион, территориальное развитие, экономические реалии, политические отношения, ресурсы, превенции, бюджет, инвестиционная привлекательность.

Abstract: *the empirical component of economic processes does not tolerate statistics, which can only, perhaps, serve as a separate theoretical justification of some aspects in certain spheres of life. For reliable results, due to the fact that practice is the ultimate criterion of veracity of any new tool (model), it is necessary to proceed from the phenomena of dynamic order. It is the situational analysis with a minimum share of inaccuracy that allows to see the true advantages and disadvantages of the studied object, its risks and opportunities depending on the also changing realities of the environment. As the results of leading research institutes show, today the speed of updating information series (including the field of economics) is growing literally in geometric progression. If in the last century it took decades for the basic knowledge to become obsolete, now it becomes obsolete within a year. Without a doubt, this is due to the factors of informatisation, growth of human resources and artificial intelligence, computerisation and many other factors inherent in modern society. As the model of socio-public relations changes, and so does the very model of the relations of the economic order. And this phenomenon is especially grotesque in foreign eco-*

conomic activity. It is in its context that the author considers different periods of the automotive clusters' activity in the Kaluga region. A retrospective analysis is made. Appropriate assessments of each stage of development are given. The peculiarities of this sphere of life lie in the presence of many foreign investors, who played a favourable part in the establishment of a self-sufficient budget of the region. But any foreign investor, being oriented first of all on its own profit, at the same time is very much dependent on political aspects of the country of its original origin. And what was good for everyone yesterday, today turns into an "economic collapse" due to the replacement of economic priorities with political ambitions. The author proves that the political and economic model created by Western countries is a pseudo-model and has no long-term mutually beneficial prospects in foreign economic cooperation.

Keywords: *foreign economic activity, automotive cluster, region, territorial development, economic realities, political relations, resources, preventions, budget, investment appeal.*

«Политика – это концентрированное выражение экономики», – эта фраза, сказанная Владимиром Ильичом Лениным более века тому назад и по сей день, не теряет своей значимости и актуальности. Практически всё поступательное движение диалектической «спирали» доказывает, что за целой чередой событий, повторяющихся с соответствующими прогрессу изменениями, лежат в первую очередь посылы и требования экономического порядка, обоснованные главным концептуальным противоречием всех времён и народов: противоречием между поставленными целями и имеющимися для этого ресурсами. Материальных, финансовых, временных, территориальных, интеллектуальных и иных видов активов никогда не будет (и не может быть, априори) достаточно для осуществления всего того, что может быть намечено человечеством. А значит, идёт постоянное распределение и перераспределение того, что уже имеется в наличии, между различными странами через систему конфликтов (военных, экономических, социальных и иного порядка). К примеру. те же полезные ископаемые, находящиеся в недрах той или иной страны, являются прежде всего

не только ресурсом, но, что самое главное – ресурсом, не подлежащим восстановлению. Это, в свою очередь, делает борьбу за них ещё более жёсткой и бескомпромиссной. Логично, что экономический императив таким образом на протяжении столетий диктовал свои правила «игры» политического характера по всему миру. Но, задумываясь об устойчивости систем и представлений (в том числе и в области знания), представляется достаточно значимым для объективации вспомнить одну из мифических заповедей царя Соломона (начертанную, судя по преданию, на его перстне): «Так будет не всегда». В двадцать первом веке за счёт качественного роста знаний и возникновения новых направлений и возможностей в социально-экономической жизни (инновационного, искусственного интеллекта и других), традиционный экономический блок на Западе приобретает черты множественных «экономик», в числе которых: «зелёная экономика», «экономика совместного потребления», экономика «серебряных снежинок» (людей пенсионного возраста), цифровая экономика и ещё десятки и десятки подобных им направлений. Как заявил на этом фоне председатель Всемирного экономического форума Клаус Шваб в своём «манифесте» «Перезагрузка»: «Мир сошёл с ума и уже никогда не будет прежним». Чем чреват такой подход для налаженного за последние столетие интеграционного и кооперационного механизма большинства стран во внешнеэкономической деятельности? Прежде всего – той тенденцией, когда полностью поменялись причинно-следственные связи и, вопреки логике, при принятии решений на первый план выходят уже не экономические, а чисто политические факторы. То есть. Создаётся такое положение вещей, о котором весьма солидные учёные шутят: «Хвост виляет собакой». Насколько жизнеспособна новая модель, есть ли у неё перспективы развития, какие черты и значения она может принимать в будущем, – вот те вопросы, которые во всей полноте стали перед авторами данного исследования, и на которые они постарались ответить. Макроуровень, мезоуровень и микроуровень происходящих процессов настолько тесно связаны между собой (по мнению авторов), что тенденции происходящего порядка со-

бытий принято решение рассмотреть в срезе региональных кластерных проектов автомобилестроения на территории Калужской области.

Цель исследования заключается в проведении анализа современной модели политико-экономического обустройства внешнеэкономической деятельности на примере отношений в отрасли автомобильной промышленности регионального уровня. Автор апробирует устойчивость новых производственных отношений, возможности адаптационного сглаживания имеющихся ранее инструментов под новые реалии. При этом он поставил своим первоочередным фактором доказать то, что у новой «псевдо»модели пространственных балансов межгосударственных связей в полной мере сохранены черты модели классической, базирующейся на составляющих чисто экономических интересов. А значит, политико-экономическая структура (в отличие от экономики-политической) является в полной мере деструктивной и неприемлемой для всех сторон, вовлечённых в инвестиционные процессы зарубежных вложений.

В качестве исходной базы исследования послужили многочисленные статистические отчёты, результаты социологических опросов, материалы периодической печати, монографические и тематические фундаментальные работы ведущих российских и зарубежных учёных. Векторами, задающими направленность статьи, стали системный, комплексный, ситуационный и процессный виды анализа. Применялись также многофакторный, историографический, логический и комбинированный виды подходов к отдельным элементам изучаемой проблемы.

Любая самая выстроенная и прочная, проверенная многолетним опытом система управления экономикой может запросто сломаться о подводные камни русского менталитета. Любой, даже самый прибыльный бизнес может стагнировать в условиях нестабильного политического положения. Увы, сегодняшние реалии мирового политического взаимодействия в качестве агнца на заклание легко кладут даже золотого козленка, приносящего прибыль [1].

Две тенденции сложились вместе и привели к уходу концерна Фольксваген из России и из Калужской области, в частности. Любопытно рассмотреть внима-

тельно причины прихода мирового лидера автомобилестроения в Калужскую область, его способы адаптации к реалиям российских условий ведения бизнеса и то, как WV до последнего пытался зацепиться со своим предприятием в Калуге.

Сразу необходимо отметить, что эти две причины далеко не единственные проблемы, с которыми столкнулся концерн, зайдя в Россию, однако, безусловно, беспрецедентные в мировой истории санкции, наложенные коллективным Западом на Российскую Федерацию, стали основным триггером ухода WV из страны.

С другой стороны, сам факт размещения в начале нулевых производств на территории нашей страны этого локомотива немецкой промышленности в области автомобилестроения говорит о том, что в те годы перспективы экономической стабильности России и Калужской области аналитики WV просчитывали. Иначе ни о каком размещении цехов предприятия и речи быть не могло [2].

В числе собственников и руководства концерна наблюдались следующие пропорции.

В процентах по праву голоса:

50,76% – Porsche Automobil Holding SE;

20,10% – Нижняя Саксония;

3,58% – UBS AG (Цюрих).

В процентах от уставного капитала:

22,5% – Porsche Automobil Holding SE;

14,8% – Нижняя Саксония;

30,9% – частные акционеры;

25,6% – иностранные инвестиционные институты;

6,2% – германские инвестиционные институты.

В наблюдательный совет компании входили 20 человек. Председатель правления компании – Мартин Винтеркорн.

Вот самые крупные из поставщиков концерна, состоящих как из зарубежных, так и отечественных компаний.

1. Корпорация Lear – один из крупнейших в мире производителей автомобильных комплектующих и компонентов. Lear производит готовые комплекты сидений, электронные и электрические системы для автомобилей. В 2012 году Компания Lear заняла 110 место в списке Fortune 500. Продукцию Lear, соответствующую всем требованиям мирового стандарта, разрабатывает и производит команда из 90000 человек на 215 заводах в 35 странах. Головной офис компании находится в городе Сауффилд (Southfield), штат Мичиган.

Завод Lear в г. Калуге осуществлял сборку комплектов автомобильных сидений для ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Групп Рус» (Volkswagen Group Rus). В 2009 году было официально запущено серийное производство комплектов для модели VW Tiguan, Scoda Octavia, VW Polo и Scoda Fabia. К марту 2014 года в штат завода вошли 180 человек.

2. Benteler AG – немецкая промышленная компания, основанная в 1876 году. Число сотрудников – 23 000 человек на 150 предприятиях в 35 странах мира. Штаб-квартира располагается в г. Падерборн (земля Северный Рейн-Вестфалия, Германия). Benteler Automotive является одним из ведущих поставщиков для мировой автомобильной промышленности и производит детали и модули подвесок, компоненты пассивной безопасности, выхлопные системы, а также предлагает комплексные решения в области инжиниринга. Является поставщиком для таких крупных автомобильных компаний как Ford, General Motors, Volkswagen. Benteler Automotive располагает 52-я заводами, 16-ю конструкторскими бюро в 22-х странах мира.

3. ОАО «Нижекамскшина» – крупнейшее российское предприятие шинной промышленности. В компании выпускается каждая третья шина, производимая в России – всего более 12 миллионов штук в год. Предприятие интегрировано в состав нефтехимического бизнес-направления ОАО «Татнефть» – управляющей компании ООО «Татнефть-Нефтехим» ОАО «Нижекамскшина» включает в себя завод массовых шин, завод грузовых шин и производство легковых радиальных шин «Кама-Евро».

Проблемы у WV начались практически через год после открытия завода в Калуге. Они были связаны как с макроэкономическими вопросами, так и с чисто русскими особенностями работы персонала. По сути, все 15 лет работы WV в Калуге это были годы беспокойного бизнеса. Прочем, серьёзные провалы чередовались со взлетами, что говорит все же о продуманности всей логистической цепочки бизнеса концерна, его устойчивости и, конечно, не стоит сбрасывать со счетов известный немецкий педантизм.

Решать российские экономические и человеческие проблемы (имеются ввиду нюансы взаимодействия с российскими сотрудниками) немецкие топ-менеджеры более-менее научились. А вот бороться с изменениями политических векторов им не под силу. В результате, сегодня концерн Фольксваген потерял не только свои перспективные площадки в России, но и фиксирует убытки на предприятиях в других странах и даже, собственно, в Германии. Ставка на дешевую российскую энергетику сгорело в огне политических баталий. Конкурировать «на равных» с использованием дорогого СПГ из-за океана оказалось тяжело [3].

Санкции, ставшие удивительным стимулом к развитию экономики РФ, чего не ожидал на Западе никто, оказались для нашей страны своеобразным «воскрешением», а вот для «немца» те же ограничения вполне возможно приведут к «смерти».

Компания Volkswagen ведет свою историю с 28 мая 1937 года, именно в этот день в Берлине известный авто конструктор Фердинанд Порше зарегистрировал новую фирму. С тех пор WV все годы уверенно шел вперед и в результате к началу XXI века стал вторым в мире производителем автомобилей после Toyota, Япония.

Первый завод был заложен в 1938 году в Вольфсбурге, а 1 сентября фирма получила сегодняшнее название, которое переводится с немецкого как «народный автомобиль». Первый немецкий «Жук» выехал за ворота предприятия в 1945 году, практически сразу после окончания Второй мировой войны. Всего до 2023 года этой марки авто было выпущено более 21,5 млн машин [4].

Уже с самого своего основания, в фирме очень серьезно подходили к маркетингу. Та же популярность марки «Жук» зиждилась на простой и удачной фразе – твой второй автомобиль. С годами количество марок возросло до двух десятков, но первый рывок с «Жуком» остановить так никому и не удалось. WV развивался и строил свой бизнес не только на территории Германии.

Здесь стоит отметить, что вообще в мире полная локализация производства автомобилей в одной стране невозможна. Экономическая стратегия WV строилась на аутсорсинге. Комплекующие и необходимые для производства автомобилей «ингредиенты» завозились из других стран. Кстати, после того как Россия начала СВО в Донбассе, Украина прекратила производство банальных проводов, что привело к большим проблемам многих автозаводов в Европе [5].

Необходимость выстраивания новой логистики при решении открыть производство в новой стране – задача, с которой сталкивались менеджеры WV постоянно. В России тогда, на рубеже веков, производство отечественных автокомпонентов было на очень низком уровне. В Калуге завод «Автоэлектроника» в те годы переживал период практической остановки.

И тем не менее, в Калужской области, после прихода WV с аутсорсингом все шло более чем оптимистично. Забегая вперед, скажем, что вслед за WV свои производства в регионе открыли Benteler Automobiltechnik GmbH, YAPP Automotive Parts Co., Ltd, Magna Exterior Management GmbH, Visteon Deutschland GmbH, YAPP Automotive Parts Co., Ltd. В регионе стали производить и топливные баки, и трубопроводы, сиденья и ткани обивки дверей, бамперы, зеркала и трансмиссию [6].

В 2015 году в Калуге открывается завод по производству двигателей для марок Polo и Rapid. Через два года WV наконец находит российского производителя бензина для первого запуска двигателей – «Лукойл», а в 2018 в Ворсино открывается завод по производству масел французской компании Total, и Volkswagen перестает ввозить машинное масло.

Однако, все это стало возможным только после того, самого первого решения открыть производство в Калуге. В те годы многие СМИ писали о свое-

образном соревновании регионов – кто предложит самую выгодную модель работы бизнеса WV в России. Победила Калужская область [7, с. 133].

Сегодня понятие технопарк прочно вошло в лексикон, но тогда о таких принципах привлечения инвесторов только задумывались. Как убедить руководство немецкого концерна в необходимости осесть именно в Калужской области?

Здесь, безусловно, обе стороны шли на немалый риск. И он был связан не только с существующими тогда таможенными правилами в РФ. Ведь поначалу компоненты предполагалось ввозить из-за рубежа, разговор шел лишь об так называемой отвёрточной сборке. Риски были буквально во всем – от степени работоспособности персонала, до боязни излишней коррупционности на местах.

Стоит отдать должное тогдашним авторам идеи привлечь WV в регион. Локомотивом переговоров был тогдашний вице-губернатор области Максим Акимов. По словам многих свидетелей тех переговоров, именно он смог убедить немцев склониться на сторону Калужской области [8, с. 881].

В те годы подобное соглашение было сродни взрыву многотонной бомбы. Местная промышленность после лихих 90-годов влачила бедственное существование, заводы и фабрики закрывались. Росло недовольство жителей. И тут вдруг объявляется о строительстве в Калуге завода «Фольксваген». Сам текст договора поначалу роздали депутатам областного законодательного собрания, но потом, спохватившись, отозвали все копии обратно. Скрывать от обывателей было что.

Мы пообщались с журналистом, державшим ту самую копию договора в руках [9, с. 139].

– Впечатление было, что мы продались с потрохами за копейки, – вспоминает он. – Педантичные немцы прописали в контракте буквально все. Запомнился абзац про выкорчевывание пеньков с территории будущего предприятия за счет Калужской области. Преференции действительно были небывалые.

Самую важную привилегию предоставили в области налогообложения. В июне 2005 года областные депутаты приняли областной закон №80 «Об условиях и порядке предоставления субвенций инвесторам». Этот документ фактически освобождал WV от уплаты налога на прибыль на четыре налоговых периода.

Были и дополнительные «плюшки» в виде строительства аэропорта для комфортного перемещения топ-менеджеров из Германии в Калугу, обещание построить крупный логистический хаб в Ворсино и так далее. Причем, со стороны Калужской области все, что написано в контракте и обговорено на словах, было сделано.

Официальное открытие завода «Фольксваген» в Калуге состоялось 28 ноября 2007 года. Здесь стоит отметить, что несмотря на все «драконовские условия» для Калужской области приход WV стал прорывом в развитии экономики области. «Фольксваген» превратился в знак надежности региона для очень многих мировых бизнес-структур. Вслед за WV в Калужскую область поспешили Самсунг, Пежо-Мицубиси-Ситроен и т. д. До 2022 года на 11 индустриальных парках нескольких особых экономических зонах свои производства развернули более 200 иностранных производителей. И все это благодаря тому первому, как многие тогда писали «очень кабальному», контракту с WV [10, с. 72].

Однако, вернемся в 2007 год. Сразу после открытия у руководства WV встала проблема с российским персоналом. Поначалу истосковавшийся от безработицы калужский трудовой люд косяком пошел к воротам «Фольксвагена», но уже через год предприятие вынуждено было констатировать огромную текучку персонала. Оказалось, что наш человек настолько отвык, а многие и никогда в жизни не привыкали, от работы в жестком режиме, что условия на WV при очень хорошей по тем меркам заработной плате и условий работы, многие не выдерживали.

Пришлось оперативно решать неожиданно возникшую кадровую проблему. В Калужской области спешно создается 35 краткосрочных курсов, открыва-

ется уникальный Калужский учебный центр. Уровень и мотивация российского персонала подгоняется под стандарты немецкого производства.

Еще одна особенность западного и немецкого, в частности, бизнеса – это работа профсоюзов. Все вопросы между рабочими и руководством решаются исключительно посредством этого органа. На калужском WV тоже был организован свой профсоюз. И тогда, пожалуй, впервые в регионе, а может быть и в России профсоюз стал реальным защитником прав трудящихся, а не как обычно было десятилетиями – путевки в санаторий распределял.

Идея настолько понравилась российским сотрудникам, что одно время на калужском «Фольксвагене» работала аж три профсоюза. Бывали, конечно, и перегибы, когда в запале лидеры того же профсоюза МПРА угрожали забастовкой из-за превышения температуры воздуха в цехах на пару градусов выше нормативной.

Надо отдать должное менеджерам предприятия, все споры разрешались путем переговоров, все-таки опыт работы с профдвижением у WV огромен. И практически все конфликты рано или поздно разрешались.

В начале 2008 года калужский «Фольксваген» уже собирает 20 моделей автомобилей, увеличивается доля отечественных комплектующих. И тут приходит знаменитый кризис 2008 года.

– Мы рассматриваем ситуацию на российском рынке как следствие не общеэкономического, а финансового кризиса. Он проявляется в недостатке ликвидности в банках. Мы надеемся, что к середине следующего года из этого тупика будут найден какой-то выход, – дает интервью федеральным СМИ руководитель марки Volkswagen в России Франк Витtemanн.

WV резко сокращает количество выпускаемых моделей до пяти: Skoda Octavia и Fabia, VW Tiguan и российская модель на базе Polo. При этом увеличивает уровень отечественной локализации комплектующих до 60%. Эти меры позволили сократить таможенные издержки и удержать цены на свои модели. В итоге, доля рынка WV в кризис выросла в 1,5 раза.

Падение рынка в 2009 году WV удалось избежать. Здесь помогли и меры правительства РФ по введению программы утилизации, когда за сданную старую машину государством субсидировалась льгота на покупку новой. В 2012-м году калужский «Фольксваген» фиксирует значительный рост производства. В этом году предприятие достигло рекордного выпуска в 2,8 млн автомашин. Завод переходит на трехсменный график работы.

И вновь у предприятия возникают проблемы с кадрами. В тот год газете «Калужский перекресток» жаловался директор по персоналу ООО «Фольксваген Групп Рус» Генри Манер [11]:

– Я никогда не видел такой текучести рабочей силы, мы за полгода потеряли 600 человек. Из этого количества примерно 60% перестали работать по собственному желанию, с 40% были вынуждены расстаться мы. Причины – нарушения трудовой дисциплины, алкоголь. Многие люди, которые приезжают к нам на работу из окрестностей Калуги, работали раньше в сельском хозяйстве и строительстве. Для многих работа в три смены и на конвейере оказалась непривычной. Поэтому большинство из уволившихся уходило в первые два месяца после трудоустройства.

И вновь ситуацию с кадрами удалось выправить. Казалось бы, самое страшное позади, но приходит 2012 год, и Россия вступает в ВТО. Результатом стало соглашение на снижение ввозных пошлин на автомобили к 2019 году в два раза, до 15%. Такого «удара в спину» WV явно не ожидал. Теперь становилось бессмысленно производить автомобили непосредственно в России.

Правительство РФ пыталось выправить ситуацию, введя утиль сборы на ввозимые авто, но чиновники ВТО заставили ввести подобный сбор и для собираемых в России иномарок. В результате государство вновь взяло на себя затраты на это для всех автомобилестроительных предприятий РФ.

2014 год, присоединение Крыма и введение санкций стали знаком для многих иностранных инвесторов. На бывших вотчинах мировых автогигантов стали происходить периодические корпоративные отпуска, технические локальные

остановки, профилактика и прочие «финты», показывающие неизбежное – падение продаж.

Продажи WV в 2015 году упали на 40%, и помешать этому руководство завода уже было не в силах, потому что вступили в действие не экономические, рыночные механизмы регулирования, а чисто политические.

В 2019 году грянула пандемия коронавируса и предприятия стали останавливаться по всему миру. Калужский WV не стал исключением. В апреле того же года общий спад продаж автомобилей в России достиг 72%. Калужский «Фольксваген» начинает работать в режиме стагнации, рабочим предлагают увольнение за шесть окладов. В 2020 году Фольксваген Групп Рус, показывает небывалый за все годы убыток в размере 16,8 млрд руб. После отмены пандемии. Калужский WV продолжает лихорадить – остро ощущается нехватка чипов, необходимых для производства автомобилей.

В этой ситуации, когда простои становятся хроническими, все-таки заложенная изначально экономическая основа бизнеса, выстроенная логистика, и неустанная работа с персоналом делают свое дело. В 2021 году концерн нарастил долю на рынке на 0,6 процентного пункта, до 14,1%, заняв второе место по этому показателю, после альянса Renault-Nissan-Mitsubishi.

В 2022 году, после начала СВО рухнуло все. Главный конвейер калужского предприятия встал. Рабочих оставили на две третьих заработка. Маленькая деталь: даже в этих условиях WV, на наш взгляд, повел себя по-человечески. Шутка ли полтора года завод платил своим рабочим, при этом позволяя им не появляться на рабочих местах и дав возможность зарабатывать деньги иным путем.

Сегодня Калужская область пытается реанимировать автомобильное производство с помощью китайских производителей. Осуществить это на базе завода WV возможно, но сопряжено с огромными трудностями. По сути, от WV новому собственнику удастся приспособить под свою линию лишь стены цехов и электроэнергию. Оборудование конвейера слишком индивидуально.

Пятнадцатилетний опыт работы концерна в Калужской области не пропал даром. Регион после откровенного упадка в начале века, на порядок нарастил свой экономический потенциал. Сотрудники WV, по сути, сегодня являются специалистами высокого класса, приученные к работе в условиях жесткого контроля качества и рабочего времени и вполне могут влиться в предприятия Калужской области.

Для самого WV уход, конечно же, связан с политикой. Можно гипотетически предположить, что руководство концерна избрало бы иной путь. Теоретически с точки зрения голой экономики, в создавшихся условиях WV выгоднее было не сворачивать производство в России, а наоборот, локализовать его именно в РФ. Не искать пути создания цехов предприятия за океаном, а приглядеться к работе в нашей стране.

К 2022 году в России уровень производства комплектующих вышел на достаточно высокий уровень, плюс к этому дешёвая электроэнергия. Сюда же можно прибавить и развеянный миф о ленивых русских рабочих. Производство можно было расширять, не выходя за границы РФ. Сбыт же тоже возможно было компенсировать открывшимся широким рынком Юга и Азии, того же Китая.

Вопреки логике вещей этого не случилось. Сегодня в мире правит не экономика, а политика. И в этом главная проблема того, что с целым рядом стран эффективная внешнеэкономическая деятельность у Российской Федерации становится попросту невозможной. Однако экономические отношения – это всегда своеобразная «дорога» со встречным (двусторонним) движением. Беря на вооружение модель политико-экономического абстрагирования целый ряд англосаксонских прозападных стран подрывает тем самым не столько экономические паритеты России, сколько свою собственную экономику. А значит, продуцируемая ими псевдомодель не является жизнеспособной и, скорее всего, в самом ближайшем будущем потерпит сокрушительное фиаско.

Список литературы

1. Администрация Президента Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kremlin.ru/> (дата обращения 02.09.2020).

2. Постановление Правительства Калужской области от 29 июня 2009 года №250 «О Стратегии социально-экономического развития Калужской области до 2030 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://admoblkaluga.ru/sub/econom/strategy/#/sub/econom/strategy/Strateg_KO (дата обращения: 19.02.2024).

3. Результаты работы правительства Калужской области в 2017 году и задачи органов власти на 2018 год и среднесрочную перспективу [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://admoblkaluga.ru/upload/_government/2018_03_15doklad.pdf (дата обращения: 19.02.2024).

4. В 2018 году в экономику Калужской области инвестировано 86 млрд рублей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://regnum.ru/news/2581796.html> (дата обращения: 19.02.2024).

5. Калужский губернатор отчитался о работе за 2019 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://kaluga.aif.ru/society/details/kaluzhskiy_gubernator_otchitalsya_o_rabote_za_2019_god (дата обращения: 19.02.2024).

6. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Калужской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://kalugastat.gks.ru/folder/28677> (дата обращения: 19.02.2024).

7. Джозеф Стиглиц призвал не считать ВВП показателем развития [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rbc.ru/economics/21/01/2016/56a0ed629a79471f9d12c9af> (дата обращения: 19.02.2024).

8. Круглов В.Н. Программно-целевой аспект таможенной сферы: экономические императивы / В.Н. Круглов, Д.В. Тютин // Управленческий учет. – 2023. – №5. – С. 132–140. – ISSN 1814-8476. – DOI 10.25806/uu52023132-140. – EDN RVTOVA

9. Круглов В.Н. Внешнеэкономическая деятельность: угрозы и вызовы современности (на примере таможенной отрасли) / В.Н. Круглов, Д.В. Тютин // Управленческий учет. – 2023. – №11–2. – С. 873–882. – ISSN 1814-8476. – DOI 10.25806/uu11-22023873-882. – EDN MRWREZ

10. Круглов В.Н. Совершенствование индикативного контроля таможенных органов: ретроспективный анализ / В.Н. Круглов, Е.В. Алексеева, Д.В. Тютин [и др.] // Вестник академии знаний. – 2023. – №3 (56). – С. 135–140. – ISSN 2304-6139 (print); ISSN 2687-0983 (online). – EDN NEFHSZ

11. Мигел А.А. Анализ благосостояния населения России / А.А. Мигел, Н.Ю. Трутнева // Экономика региона: новые вызовы: сборник научных статей по материалам международной научно-практической конференции. – 2018. – С. 71–76.

12. Стиглиц Д. Неверно оценивая нашу жизнь: почему ВВП не имеет смысла? Доклад Комиссии по измерению эффективности экономики и социального прогресса / Д. Стиглиц, А. Сен, Ж.-П. Фитусси; пер. с англ. И. Кушнаревой; науч. ред. перевода Т. Дробышевская. – М.: Изд-во Института Гайдара, 2016. – 216 с.

Круглов Владимир Николаевич – почётный работник сферы образования Российской Федерации, д-р экон. наук, доцент, профессор кафедры менеджмента Института управления, бизнеса и технологий, Калуга, Россия.
