



# Германия в мировой экономике и взаимоотношения с Россией

*А.Н. Захаров*

*Доктор экономических наук, профессор (МГИМО (У) МИД России)*

В октябре 2006 г. Президент России В.В. Путин находился с официальным визитом в Германии. В конце своего визита В.В. Путин побывал в Баварии. И это не случайно, так как из 3,5 тысячи российских предприятий с участием германского капитала почти половина – именно с баварским. Бавария является одним из лидеров Германии в области информационных технологий и других областях науки и техники. По словам В.В.Путина, Бавария может стать мотором в развитии сотрудничества в инновационной сфере. Сейчас Россия и Германия готовят новый базовый договор о научно-техническом сотрудничестве, взамен предыдущего, подписанного еще в 1986 году. Этот договор должен учесть главные изменения в области научных исследований за прошедший период<sup>1</sup>.

В данной статье рассматривается роль Германии в мировой экономике и развитие взаимоотношений с Россией. Но перед этим проведем краткий анализ экономической политики, денежно-кредитной и налогово-бюджетной сферы Германии, главного торгового партнера России, взаимный товарооборот с которой неуклонно растет.

\*

\*

\*

**Экономическая политика.** Во второй половине XX в. Германия была расколота на две страны, развивавшиеся по разным направлениям. В ФРГ экономическая модель получила название «социального рыночного хозяйства», обеспечивая высокую эффективность рыночной экономики и гарантируя максимум социальной справедливости. После воссоединения в 1990 г. западных и восточных земель последние остаются во многом депрессивным регионом. Государственный сектор экономики представлен в основном объектами инфраструктуры, причем большая часть систем водоснабжения, канализации и электроснабжения принадлежит местным органам власти. Существуют государственные монополии (Немецкая федеральная почта, Немецкая федеральная дорога и т. п.). Доля государства в акционерном капитале составляет около 9% (без учета

собственности в новых федеральных землях, которая продолжает приватизироваться). Крупные компании (включая государственный и иностранный капитал с числом занятых свыше 1 тыс. чел.) производят 51% ВВП. Крупнейшими компаниями по уровню капитализации являются «Альянс Холдинг», «Даймлер Крайслер», «Сименс», «Дойче Банк», но основное число работающих заняты в малом и среднем бизнесе.

**Денежно-кредитная сфера.** Во главе двухуровневой системы кредитных учреждений находится Немецкий федеральный банк, по конституции независимый от правительства. В его состав входят земельные банки, имеющие определенную самостоятельность в рамках своих полномочий, и банки с участием государственного капитала («Банк фонда выравнивания бремени», имеющий целью перераспределение собранных нало-



гов от «богатых» земель к «бедным», «Банк восстановления», занимающийся долгосрочным кредитованием промышленности, «Немецкий коммунальный банк» с входящими в его сферу сберкассами (33% активов банковской системы) и др.). Частные банки представлены «большой тройкой» – «Дойче Банк», «Дрезднер Банк», «Коммерцбанк» и группой средних и мелких предприятий, среди которых особое место занимают кредитные товарищества и ипотечные банки. Свою нишу занимают страховые компании, все теснее срастающиеся с банковским бизнесом. Уровень оптовых и розничных цен в послевоенные годы колебался от 1 до 5% годовых.<sup>2</sup>

**Налогово-бюджетная сфера.** В стране существует трехуровневая бюджетная система. В ведении федерации находятся оборона, внешние связи, строительство, содержание вузов и автомобильных дорог федерального значения и т. п. В сферу ответственности федеральных земель входит содержание органов внутренних дел, здравоохранения и образования, проведение региональных социально-экономических программ и т. п. Ряд программ (охрана побережья, структурные реформы сельского хозяйства и угольной промышленности) распределяются между бюджетами федерации и земель. Местные бюджеты, включая бюджеты крупных городов, являются постоянно дефицитными (примерно на 50%) и полностью зависят от земельных бюджетов.

Дефицит бюджета компенсируется выпуском государственных и земельных ценных бумаг. Налогообложение также базируется на трехуровневой системе федерации. Федеральные органы получают все таможенные пошлины, большинство налогов (акцизов) на потребление. Земли распоряжаются налогами на имущество, наследство, автотранспорт. Важнейшие налоги – подоходный, являющийся прогрессивным со ставкой от 19 до 53%, налог с оборота и корпоративный налог – делятся между федеральными и земельными органами. Общины также получают часть налога на добавленную стоимость (15%), промысловый и поземельный налог, а также местные налоги на потребление и пользование. Происходящая в последнее двадцатилетие налоговая реформа регулярно меняет ставки налогообложения. Для объективного ана-

лиза экономики Германии рассмотрим отраслевую структуру экономики и ведущие отрасли промышленности.

**Отраслевая структура экономики.** В ВВП доля сельского, лесного хозяйства и рыболовства составляет 1,1%, обрабатывающей промышленности (включая энергетическую) – 24,38%, горнодобывающей промышленности – 5,3%, торговли, гостиничного хозяйства, транспорта – 18%, строительства – 4,2%, финансов, предпринимательских и посреднических услуг – 25,32%, прочих – 21,7%. Этому примерно соответствует структура занятости.

**Добывающая промышленность и топливно-энергетический комплекс.** Добыча полезных ископаемых развита слабо ввиду отсутствия значительных минеральных ресурсов, кроме угля и калийных солей. Добыча угля, ведущаяся в каменноугольных Рурском и Саарском бассейнах (42 млн т в год) и бурогольных Кельнском и Силезском бассейнах (165 млн т в год, т. е. первое место в мире), малозкономична и поддерживается за счет государственного бюджета. Газовая промышленность обеспечена отечественным сырьем на одну треть, добыча нефти ничтожна – около 3 млн т. Электроэнергетика основана на тепловых и атомных электростанциях, на которые приходится 31% производства. В год производится около 220 млн кВт-ч электроэнергии. Добыча калийных солей ведется в Нижней Саксонии и Гессене.

**Обрабатывающая промышленность** является ведущей отраслью. Предприятия черной металлургии (четвертое место в мире, около 40 млн т стали, проката и труб в год) располагаются преимущественно в земле Северный Рейн – Вестфалия. Металлический лом позволяет в отдельные годы обеспечить до половины потребностей отрасли. Сталь вывозится почти исключительно в виде проката и труб. Цветная металлургия работает как на привозном сырье, так и на ломе цветных металлов (по меди – до 90%). По производству первичного алюминия ФРГ занимает первое место в Европе (около 500 тыс. т в год). Крупнейшие предприятия отрасли расположены в Рурском промышленном районе и Гамбурге. Однако основной отраслью специализации Германии являются ма-



шиностроение и металлообработка, обеспечивающие свыше 50% объема экспорта. В первую очередь это общее машиностроение, автомобилестроение и электротехническая промышленность. Наибольшим разнообразием выпускаемой продукции общего машиностроения выделяются Баден-Вюртемберг и Северный Рейн – Вестфалия. Автомобильная промышленность производит около 4,5 млн автомобилей в год на фирмах «Фольксваген», «Даймлер – Крайслер», «Опель», «Форд», «БМВ», крупнейшие заводы которых расположены в Вольфсбурге, Штутгарте, Кельне, Рюссельхайме, Айзенахе. Судостроительная промышленность отказалась от производства массовых серийных судов и выпускает специализированные суда. Аэрокосмическая промышленность участвует в выпуске военных и гражданских самолетов и вертолетов в кооперации с фирмами Западной Европы («Аэробус»); ее важнейшими центрами являются Мюнхен и Гамбург. К высококоразвитым отраслям относятся оптико-механическая промышленность с центрами в Баден-Вюртемберге и Тюрингии, а также выпуск полиграфического оборудования (первое место в мире). Химическая промышленность также является одной из отраслей специализации страны и производит обширную гамму высокотехнологичной продукции, на которую приходится более 10% валовой продукции промышленности и экспорта. Важнейшие предприятия концернов «БАСФ», «Байер» и «Хехст» расположены в Руре и морских портах. По производству медикаментов ФРГ занимает второе место в мире. Легкая промышленность знаменита кожевенно-обувным и текстильным производством (второе место в Западной Европе). Пищевая промышленность высокоразвита, в ней выделяются пивоваренная (107 479 тыс. гекалитров пива в год) и табачная (первое место в Европе, 204 млн штук табачных изделий). Высоко развито производство полиграфической (тираж периодических изданий, выходящих минимум 4 раза в неделю, составляет 7 374 247 тыс. экземпляров в год) и аудиовизуальной продукции.

**Транспорт и связь.** Страна входит в число мировых лидеров по густоте транспортных магистралей. Ведущую роль в грузообороте и пассажирообороте играет автомо-

бильный транспорт. Количество автомобилей составляет 50 млн шт., в том числе 42 млн легковых. Общая длина автомобильных дорог – 231 тыс. км, в том числе федеральных автобанов – 11 тыс. км. На втором месте находится железнодорожный транспорт. Длина железных дорог составляет 84 тыс. км. Растет значение высокоскоростных пассажирских магистралей. Крупнейшие морские порты – Гамбург, Бремен, Вильгельмсхафен, Росток. Торговый флот насчитывает около 850 судов общим водоизмещением 8,1 млн бр.-рег. т. Кроме того, германским судовладельцам принадлежат суда вместимостью около 2,5 млн бр.-рег. т, ходящие под флагами других государств. Крупнейший аэропорт находится во Франкфурте-на-Майне (первое место в Европе по грузообороту). Авиационный парк насчитывает 1,4 тыс. самолетов, в том числе 377 лайнеров. Внутренний водный транспорт лишь немного уступает по грузообороту железнодорожному. На него приходится 16% грузооборота, что объясняется широко развитой сетью каналов.<sup>3</sup>

Система связи также чрезвычайно развита и подразделяется на государственные структуры (Федеральное ведомство «Немецкая федеральная почта», занимающееся общей координацией деятельности, и полугосударственные («Дойче Телеком АГ», «Дойче Пост АГ», «Дойче Постбанк АГ») с числом занятых 600 тыс. чел., а также частные. Проанализируем внешнеэкономические связи Германии.

Инновационные продукты «made in Germany» сделали Германию чемпионом мира по экспорту. Выгоду от высокой доли Германии в мировой торговле получают такие сферы, как *перевозки, организация ярмарок, логистика и финансы*, развивающиеся благодаря переживающей бум E-Commerce. New Economy и Old Economy заключают новый успешный союз.

**Перевозки.** В гамбургском морском порту в 2005 году впервые были перегружены свыше 8 млн контейнеров. Это означает прирост на более чем 15%. И одно из ведущих мест в Европе. Один лишь объем перевозок с Китаем, главным торговым партнером Гамбурга, вырос на 29%. Статус Гамбурга как важнейшего перевалочного пункта на севере Европы обусловлен наличием велико-



лепно развитой инфраструктуры, соединяющей Гамбург с континентальной частью Германии и Центральной Европы. Наряду с большим значением Гамбурга для германской внешней торговли выросло и его значение как морского порта, занимающегося приемом и отправкой экспортно-импортных грузов для соседних стран: Польши, Чехии, Словакии, Венгрии, Австрии и всего балтийского пространства.

Свыше 52 млн пассажиров в 2005 году – новый рекорд франкфуртского аэропорта. Но еще сильнее вырос объем воздушных грузоперевозок – на 8%, достигнув 1,9 млн тонн. По грузообороту франкфуртский аэропорт занимает 1-е место в Европе, и он продолжает расти. Совсем недавно был открыт Cargo City Sued, вторая площадка для приема и отправления воздушных грузов. Уже сегодня аэропорт хотел бы начать строительство 4-й взлетно-посадочной полосы, чтобы избежать появления узких мест. В аэропорту Лейпцига строят еще одну взлетно-посадочную полосу, так как логистическая компания DHL решила перенести свой европейский центр из Брюсселя в Лейпциг. С 2008 г. это дочернее предприятие Deutsche Post World Net начнет оперировать отсюда.

**Ярмарки.** Более 2 млн иностранных посетителей в год делают ярмарки в Германии местом встреч для тех, кто принимает решения в сфере экономики. Полмиллиона посетителей прибывают из дальних стран, прежде всего из Азии, Ближнего и Среднего Востока и США. Главными событиями ярмарочного сезона считаются ярмарка информационных и коммуникационных технологий CeBIT в Ганновере, международный автосалон (IAA) во Франкфурте-на-Майне и международная выставка радио (IFA) в Берлине.

Место встреч – Ганновер. В день открытия крупнейшей технологической ярмарки мира прибывшие сюда специалисты с трудом могут пробраться от стенда к стенду. Сквозь толпу посетителей они проталкиваются по переходам в поисках новейших решений в сферах автоматических систем, робототехники и энергетики. Каждый год в апреле Ганноверская ярмарка представляет новейшие технологии и притягивает специалистов со всего мира. Для тех, кто принимает

решения в промышленности и экономике, посещение ярмарки – дело обязательное, если они, конечно, хотят быть в курсе новейших достижений. В 2006 году ярмарку посетили 155 000 человек, в ней участвовали 5175 экспонентов, из них 2322 из-за рубежа. Они налаживают контакты, готовят сделки или просто встречаются для личной беседы. В сфере коммуникации Business-to-Business, т.е. прямых контактов между деловыми партнерами, ярмарки и выставки играют ведущую роль. По данным Комитета германской экономики по организации выставок и ярмарок (Auma), 81% опрошенных предприятий делает ставку на такой канал сбыта своей продукции. 79% считают важным свое присутствие в Интернете, но лишь 39% хотели бы сбывать свою продукцию через сеть. Триумф личных контактов в эпоху Интернета с его растущей анонимностью? Не совсем. Дело в том, что в отличие от всех предсказаний реальные и виртуальные рынки дополняют друг друга наилучшим образом. Old Economy и New Economy объединяются. От такого развития получает выгоду Германия, которая становится узловым пунктом мировой экономики, в том числе и благодаря своему центральному положению. Уже сегодня Германия занимает 1-е место в мире по организации международных ярмарок. И вряд ли в какой еще стране электронная торговля столь популярна. Ганновер, Франкфурт-на-Майне, Кельн, Дюссельдорф – 4 из 5 крупнейших ярмарочных площадок в мире находятся в Германии. Две трети ведущих отраслевых ярмарок мира проходят в Германии. Около 10 млн посетителей, свыше 160 000 экспонентов устремляются примерно на 150 международных ярмарок и выставок. Пятая часть посетителей прибывает из-за рубежа, среди экспонентов – это даже более половины.

Едва закончилась ярмарка, как общение продолжается с помощью электронной почты и Интернета. Поддерживаются контакты, подтверждаются заказы. Такое развитие отражают впечатляющие цифры. Оборот E-Commerce в Германии в прошлом году вырос на 58% и достиг 321 млрд евро. 90% оборота приходится на торговлю между предприятиями, о чем свидетельствует новейшее исследование Федерального союза информа-



тики, телекоммуникации и новых СМИ. Уже сегодня 30%. Всех сделок в Западной Европе в сфере Интернет-торговли товарами и услугами совершаются в Германии. Бум продолжается. Рыночные аналитики предсказывают, что к 2009 г. оборот E-Commerce в Германии удвоится. Это относится и к сфере Business-to-Consumer, где сегодня идет торговля, прежде всего книгами и CD, что дает ежегодный оборот в 32 млрд евро.

Например, оборот гамбургской фирмы посылторга Otto в целом вырос в прошлом году на 0,9%. За тот же период через Интернет она продала товаров на 30% больше и стала вторым по значению сетевым торговцем в мире, после книжного гиганта Amazon /мотором роста остается E-Commerce/. Товар, а это и есть связующее звено между Old и New Economy, должен, разумеется, быть доставлен потребителю. Выгоду от этого получает сфера логистики.

**Логистика.** Уже сегодня логистика в Германии с большим отрывом самая крупная в Европе. Об этом свидетельствуют оборот в примерно 170 млрд евро и 2,5 млн занятых. В Германии эта отрасль по числу занятых занимает сегодня 1-е место, по обороту – 4-е. В ее распоряжении отличная инфраструктура с плотной сетью автодорожных, железнодорожных, водных и воздушных транспортных магистралей. В Гамбурге с моста Доппелькатцбрюкке высотой 40 м морские суда кажутся игрушечными, а грузовые автомобили выглядят как крошечные модели. В действительности же эти суда необычайно велики и относятся к так называемому постпанамскому X-классу, т.е. к тем, которые, имея ширину в 40 м, уже не проходят через Панамский канал. По ширине в один ряд на них умещаются 15 контейнеров, а всего – 6450. А гамбургский порт – ее стыковочный пункт. Он объединяет стремительно развивающиеся рынки Азии с рынками Европы и сам получает от этого выгоду. Уже сегодня по своему значению гамбургский порт занимает 2-е место в Европе после Роттердама. А в мире он вышел на 8-е место, обойдя Лос-Анджелес. На протяжении ряда лет порт добивается экономического роста, измеряемого двухзначной цифрой, в прошлом году это были 15%. Фирма Hamburger

Hafen und Logistik AG (HHLA) планирует инвестировать свыше 1 млрд евро для того, чтобы удвоить грузооборот.

Узловой пункт – Франкфурт-на-Майне. Каждую минуту в местном аэропорту приземляются самолеты со всего мира. Время прилета и отлета – это пульс глобализации. Каждый год здесь взлетают и совершают посадку свыше 52 млн пассажиров. Свыше 100 авиакомпаний летают в более чем 300 пунктов назначения в 110 стран. Однако самые высокие темпы роста у воздушных грузовых перевозок. Если в 2005 году пассажирские авиаперевозки выросли на 63%, то грузовые – более чем на 9%. Франкфуртский аэропорт – ведущий узловой пункт логистики в Европе. Если оценивать по стоимости продукции, то сегодня 40% всех грузоперевозок, осуществляемых по воздуху, в Европе приходится на Франкфурт. Еще один плюс – наличие здесь высокосовременного Perishable Center для таких скоропортящихся товаров, как мясо, цветы и овощи. Авиаперевозки – это гарант успеха многих других отраслей.

Между прочим, бывший военный аэродром Хан, филиал франкфуртского аэропорта, который используется в основном дискаунтной авиакомпанией Ryanair, сумел повысить свой грузооборот в прошлом году на 62% и в кратчайшие сроки стал 4-м по значению грузовым аэропортом Германии. Территория аэропорта в Лейпциге – это большая стройка. К 2007 г. здесь должна быть готова новая взлетно-посадочная полоса «Юг», а также площадка для обслуживания грузовых самолетов площадью в 50 га. Дело в том, что DHL, дочерняя компания Deutsche Post, решила перенести свой европейский центр из Брюсселя в Лейпциг. Преимущество Лейпцига – возможность принимать и отправлять самолеты круглосуточно, великолепная инфраструктура. Начиная с 2008 г. 50 самолетов будут обслуживать клиентов DHL на базе Лейпцигского аэропорта. Как почти никакая другая страна Германия получает выгоду от открытости мировых рынков и тесных международных связей, считают в Объединении германских промышленных и торговых палат. Мировая торговля, как и трансграничные инвестиции, является одной из важнейших предпосылок для экономичес-



кого роста, занятости и процветания в Германии. Возьмем DHL. Только в Лейпциге это логистическое предприятие намерено инвестировать около 300 млн евро и создавать 3500 рабочих мест.

Насчитывая 68 000 работников, франкфуртский аэропорт является крупнейшим работодателем Германии, опережая концерн VW в Вольфсбурге. Его расширение способствовало бы созданию 100 000 дополнительных рабочих мест, напрямую и косвенно связанных с аэропортом. Инвестиции в транспортную инфраструктуру себя оправдывают. Это еще раз подтвердило введение в начале 2005 г. пошлины для грузовиков за проезд по автобанам. После не совсем удачного старта высокосовременная система функционирует отлично, год за годом принося в казну почти 3 млрд евро. Это плата за 23 млрд километров, проеханных грузовиками по германским автобанам. Примерно треть этой дистанции приходится на иностранные грузовые автомобили, следующие европейскими транзитными путями по направлениям Север–Юг и Восток–Запад. Кроме того, система взимания пошлины на проезд оказалась полезным средством регулирования движения. Холостые пробеги сократились на 15%. В то же время на 7% возросло число контейнеров, которые стали перевозиться не на грузовиках, а по железной дороге. Это говорит о том, что пошлина содействует тому, чтобы перевозки в Германии были более экологичными.

Благодаря динамике развития мировой экономики и статусу Германии как чемпиона мира по экспорту, товаропотоки будут и дальше нарастать, повысится и роль узловых пунктов и транспортных артерий в Германии. В своем полугодовом докладе о положении дел в мировой экономике Международный валютный фонд (МВФ) предска-

ет, что глобальный экономический рост в 2006 году составит 4,9%, а в 2007 году – 4,7%. По мнению экспертов, объем мировой торговли за это время вырастет соответственно на 8 и 7,5%. При этом значительная часть придется на долю Германии. Не далее как в январе 2005 г. МВФ констатировал в своем докладе по Германии, что эта страна по доле в мировой торговле опережает даже США. Так в 2005 г. Германия в третий раз подряд добилась титула чемпиона мира по экспорту. Стоимость экспортированной продукции выросла на 7,5% и достигла 786,1 млрд евро. Самыми популярными экспортными товарами были автомобили, станки, оборудование и химические изделия, важнейшими импортерами – Франция, США и Великобритания. Особый эффект был получен за счет стран Среднего и Ближнего Востока. Страны-экспортеры нефти во все большей мере вкладывают свои доллары в германские станки и оборудование.

Похоже, что и внутри страны конъюнктура набирает обороты. После нескольких лет топтания на месте показатель климата деловой активности, разработанный Мюнхенским институтом экономических исследований (Ifo) и оценивающий нынешнюю ситуацию в сфере бизнеса и перспективы предприятий, в апреле достиг самого высокого уровня за последние 15 лет. Важнейший германский барометр конъюнктуры свидетельствует о самой большой эйфории со времен бума, вызванного объединением Германии.

## Примечания:

<sup>1</sup>«Российская газета», 12 октября 2006, с. 1.

<sup>2</sup>Страны и регионы мира: экономико-политический справочник./ Под ред. А.С. Булатова. М.: Издательство «Проспект», 2006, с. 93.

<sup>3</sup>Там же, с. 96.

**Продолжение статьи см. в одном из следующих номеров журнала**