**Промышленность Германии**

**1. Энергетика ФРГ**

После объединения ФРГ и ГДР был начат процесс перестройки ТЭК бывшей ГДР, основными целями которого было улучшение технической и экономической эффективности, а также снижение нагрузки со стороны энергокомплекса на экологию. Для достижения поставленных целей были предприняты следующие меры: приватизация, введение конкуренции и освобождение цен на энергоносители и электроэнергию.

С учетом того, что бурый уголь являлся основой энергетики ГДР, составляя около 70% «первичной энергии» и использовался для генерирования электро- и теплоэнергии (в первую очередь, для обогрева помещений), а также для производства газа, наибольшие изменения коснулись именно данного сектора ТЭК.

В организационном плане угольная промышленность ГДР состояла из крупных комплексов, включающих в себя горные разработки, обогатительные предприятия, станции по газификации угля и тепловые электростанции. В результате перестройки горные разработки были выделены в отдельную отрасль и переданы на приватизацию. Проведенные анализы показали, что угольная промышленность будет иметь перспективу лишь в случае концентрации усилий на нескольких крупных открытых разработках. В конце концов было сохранено лишь два угледобывающих района – 5 угольных разрезов Lausitz Revier (Дрезден), а также 3 Mitteldeutsches Revier (Лейпциг), во владение которыми в результате приватизации вступили LAUBAG (ФРГ) и англо-американский консорциум MIBRAG. На настоящий момент угледобывающий сектор имеет следующую структуру: LAUBAG владеет 5 разрезами, суммарная производительность которых в перспективе должна будет находиться в пределах 50-55млн. т./год; MIRBAG - 3 разреза (15-20 млн. т./год). Кроме того каждая из компаний имеет установки по брикетированию угля. На долгосрочную перспективу предполагается стабилизировать добычу на уровне 70млн. т./год (в 1989 г. было З00 млн. т./год). При этом общее количество занятых в секторе сократится до 16 тыс. (в 1989 г. их было 96 тыс. человек). Некоторое время будет использоваться еще ряд небольших шахт, расположенных в непосредственной близости от ТЭС и предназначенных исключительно для снабжения их топливом. Однако вопрос об их закрытии будет решаться одновременно с выводом станций из эксплуатации. Завершение данного процесса ожидается к концу 1999 года.

Коренным изменениям подверглись также рынок и система нефтеснабжения. Реконструкцией отрасли занимались зарубежные нефтяные фирмы.

Процесс приватизации нефтеперегонных заводов привлек различные национальные и зарубежные компании. Предприятие Schwedt было приобретено фирмой Veba/Dea, а часть акций перешла итальянской Agip, французским Elf и Total. Управление предприятиями в Leuna и Zeits было передано Elf Aquitaine. Совместно с фирмой Thyssen Elf осуществил строительство нового завода Leuna-2000, суммарные затраты на который оцениваются в 4,8 млрд. марок. Структура нефтеперерабатывающих предприятий задумана таким образом, чтобы удовлетворять новой рыночной ситуации.

Несмотря на то, что потребление автомобильного топлива в целом увеличилось на 144%, тем не менее мощности заводов Schwedt и Leuna превышают потребности рынка НФЗ. Именно это и явилось одной из основных причин сокращения числа занятых в секторе с 28 до 6 тыс. человек. На настоящий момент основные усилия сосредоточены на резком повышении качества выпускаемой продукции, доведении ее до уровня европейских стандартов. На эти цели уже инвестировано около 1,2 млрд., и до конца 2000 года предполагается вложить еще около 7 млрд. марок.

Система газоснабжения ГДР главным образом основывалась на так называемом «бытовом газе», 80% которого генерировалось из бурого угля, а также на поставках природного газа из СССР (большей частью также перерабатывался в бытовой газ).

Реконструкция сектора была главным образом направлена на: изменение структуры снабжения; перевод хозяйства с бытового газа на природный (требует изменения стандартов безопасности и замены оборудования более чем у 2,8 млн. частных потребителей); расширение сети газопроводов; расширение и диверсификацию источников газа; развитие рынка газа.

Ранее газовая промышленность имела «очаговый» характер, центрами которых являлись крупные комбинаты, занятые производством и межрегиональной транспортировкой газа к районным предприятиям. Восточногерманская компания Verbundnetz Gas была преобразована и основным держателем акций стал крупный западногерманский концерн Ruhrgas, 20% акций принадлежит зарубежным газовым предприятием. Образование после объединения новых административных единиц потребовало увеличения количества региональных распределительных станций до 23 (ранее – 15), от которых были проложены газопроводы к локальным станциям, ответственным за продажу газа потребителям и сервисные услуги (120 в общей сложности). Доля участия VNG в данном нижнем звене составила 15%.

Помимо распределительных станций система газоснабжения включает в себя 3 системы трубопроводов – высокого давления, протяженностью около 13 тыс. км., среднего и низкого давления – 30 тыс. км. Для обеспечения надежного и бесперебойного снабжения газовая сеть НФЗ была интегрирована в общеевропейскую газовую систему (стыки между Vitzeroda и Zwickau, Stegal, Steinnitz и Bemau). В результате длина магистральных трубопроводов возросла с 1000 до 9000 км.

Параллельно с технической интеграцией предполагается провести диверсификацию газового снабжения. Хотя Россия и останется основным поставщиком, предполагается существенно расширить поставки и из Норвегии.

В период до конца 1997 года на реконструкцию газового сектора затрачено 10 млрд. марок, такую же сумму предполагается инвестировать до конца 2000 года.

Коренная реконструкция была проведена и в электроэнергетике. Основная цель перестройки была – без ущерба для потребителей провести техническое переоснащение существующих и построить новые электростанции, ориентируясь при этом на местный бурый уголь. Руководство данным сектором осуществляется VEAG, основными держателями акций которого являются крупные западногерманские электроэнергетические компании Вау-Ernwerk, Preussen-Elektra и RWE.

Система электроснабжения НФЗ состоит из 3-х уровней: VEAG, 14-ти региональных компаний и локальных муниципальных предприятий – распределителей. VEAG, осуществляющий генерирование и «транспортировку» по высоковольтным линиям электропередач, продает электроэнергию региональным компаниям, которые в свою очередь перепродают ее локальным предприятиям. Последние обеспечивают доведение электроэнергии до конечного потребителя. Кроме того, локальные предприятия имеют право самостоятельно производить электроэнергию, однако, не более 30 % от общего объема.

Система электрогенерирующих мощностей в ГДР (общая мощность станций разного типа – около 23000мвт.) имела следующую структуру:

- ТЭС на буром угле составляли основу сектора, их суммарная мощность – 18500 мвт. В эксплуатации находилось 10 блоков по 500 мвт., 16 по 210 мвт., 32 по 100 мвт., а также значительное количество малых энергоблоков (менее 100 мвт.) суммарной мощностью 6940 мвт.);

- АЭС реакторы водо-водяного типа ВВЭР российского производства (суммарная мощность – 1800 мвт.);

- ГЭС (суммарная мощность – 1700 мвт);

- ТЭС на газе (суммарная мощность – 1000 мвт).

Программа эксплуатации АЭС была пересмотрена и все ядерные станции восточных земель были выведены из эксплуатации с перспективой последующего демонтажа. По мнению германских энергетиков, возможность возобновления использования ядерной энергии даже в отдаленной перспективе представляется маловероятной.

Из всех угольных ТЭС лишь 8 энергоблоков, работающих на буром угле (Boxberg – 2х500 мвт. и Jaenschwalde – 6х500 мвт.) могут быть переоборудованы под современные требования (допускают возможность установления устройств для удаления соединений серы из дыма). Ряд станций, общей мощностью 6000 мвт. предполагается выводить из эксплуатации по мере замены на новые в Schwarze Pumpe, Boxberg и Lippendorf (в общей сложности 6 энергоблоков по 800 мвт.), которые планируется ввести в строй до 2000 г. Уже закончено строительство новой станции в Schkopau (900 мвт.). Кроме того в дополнение к станции в Rostok (550мвт.), работающей на буром угле, предполагается строительство еще 2 новых блоков в Stendal.

Часть бывших восточногерманских ТЭС (2500 мвт.) были закрыты сразу же после объединения Германии из-за крайне низких экологических показателей.

В соответствии с программой реконструкции предполагается строительство и введение в эксплуатацию ряда «газовых» ТЭС, однако, специалисты VEAG считают, что основу составят все-таки угольные станции, на которых к 2005 году будет генерироваться около 90% электроэнергии.

Специалисты отмечают, что одним из важнейших шагов, предпринятых после объединения Германии стало подсоединение восточногерманской сети UCPTE к западной. 3 линии связи уже закончены, а еще 4 находятся в завершающей стадии строительства. По ряду оценок, по завершении реконструкции система электроснабжения НФЗ станет самой совершенной в Европе. Определенные позитивные моменты реконструкции проявляются уже и сейчас. Так если средняя интенсивность выброса двуокиси углерода составляла в 1989 г. 0,62кг. на квтч, 1991 г. – 0,55, то к 2005 г. прогнозируется уровень в 0,23кг/квтч.

Общие затраты на реконструкцию ТЭК ГДР оцениваются в 100 млрд. марок.

Несмотря на наличие целого ряда сходных моментов в структуре ТЭК ГДР со странами СНГ и Восточной Европы, западные специалисты считают, что чисто механический перенос опыта восточных земель Германии на другие государства приведет лишь к негативным последствиям. В частности, из-за отсутствия у последних достаточного объема средств. Отдельные технические решения могут быть позитивно использованы в процессе реконструкции энергетики данной группы стран.

**2. Автомобильная промышленность ФРГ**

Автомобильная промышленность ФРГ начала выходить из продолжавшегося несколько лет периода спада. Предприятия автомобильной индустрии стали развиваться более динамично, производство стало гибче, возросла производительность, значительно сократились сроки разработки и внедрения новых моделей автомобилей и технологического оборудования, увеличился приток инвестиций. Так, в 1996 году в автомобилестроение было дополнительно вложено 14,2 млрд. марок, т. е. на 25% больше, чем в 1995 году, а за 1997 год объем инвестиций увеличился еще на 13%.

Только ассигнования на НИОКР в 1997 году составили 13,6 млрд. марок (на 50% больше, чем в 1990 году). При этом число рабочих мест в немецкой автоиндустрии с 1991 году увеличилось на 14 тыс. мест и достигло 670 тыс. человек, что соответствует ежегодному росту примерно на 3%. Если сохранится достаточно высокий уровень спроса на легковые автомобили в мире, объемы продаж немецкой автомобильной промышленности достигнут в 1998 году рекордного уровня и составят 4,95 млн. штук легковых автомобилей, перекрыв рекордные показатели 1992 года, когда было выпущено 4,86 млн. машин.

Производство немецких автомобилей значительно быстрее развивается за границей, где только за вторую половину 1997 года прирост составил 13%. Развитие сети сборочных и полномасштабных производств немецких автомобилей по всему миру кардинально измененило структуру сотрудничества между собственно автомобильными фирмами и субподрядчиками, производящими отдельные детали и компоненты основных систем автомобильной техники.

Субподрядчикам на конкурсной основе переданы заказы на производство не отдельных элементов различных автомобильных систем, как то – датчиков, серводросселей, аккумуляторов и т. д., а целых модулей, например панелей приборов, рулевого управления с сервоприводами, топливных систем и т. п., которые будут непосредственно поступать на сборочные конвейеры автомобильных фирм. Такие заказы могут выполнить только крупные фирмы-субподрядчики, типа «Бош» . В результате произойдет концентрация заказов автомобильных фирм у нескольких мощных субподрядчиков. Это позволит последним расширить выпуск автомобильных модулей до масштабов крупносерийного и массового производства, что соответственно приведет к снижению цен на данную продукцию и даст им возможность увеличить номенклатуру подобных изделий. Фирмы-субподрядчики будут стремиться более активно внедрять в производство автомобильных модулей новейшие технологии, созданные как ими самими, так и в кооперации с другими, в том числе зарубежными, фирмами, прежде всего из стран, где будут располагаться немецкие автомобильные предприятия. При этом мощный субподрядчик, который будет работать сразу на несколько автомобильных фирм, сможет для снижения собственных издержек привлекать более мелкие региональные фирмы для поставки отдельных компонентов автомобильных модулей.

За счет такой структуры распределения производства немецкая автомобильная промышленность сможет обеспечить поставку на рынок по приемлемым ценам автомобилей, удовлетворяющих индивидуальным требованиям конкретного заказчика, что, по мнению экспертов, в ближайшие годы станет основным фактором в конкурентной борьбе на мировом автомобильном рынке.

**3. Химическая промышленность Германии**

Химическая промышленность занимает важное место в германской экономике и является одним из основных работодателей: на начало 1998 года на более чем 1800 химических (в основном средних) предприятиях трудились около 500 тысяч человек (4-е место в промышленности по количеству рабочих мест). По объёму выпуска химических товаров ФРГ стоит на третьем месте в мире после США и Японии.

В 1997 году химическое производство Германии увеличилось на 6% (186 млрд. дм против 177 млрд. дм в предыдущем году). При этом внутри страны (около 55% общего объема) рост составил лишь 1,5%, в то время как на зарубежных филиалах – более 12%. Таким образом, как и в 1996 году, продолжилась тенденция расширения производства крупнейших химических концернов ФРГ за границей при незначительном приросте выпуска химических товаров на мелких и средних германских предприятиях, ориентированных в основном на внутренний рынок. Темпы роста химической промышленности Германии в 1997 году (6%) превысили средние темпы по промышленности в целом (4,5%).

Динамичный рост химической промышленности ФРГ в 1997 году был обусловлен рядом факторов, среди которых эксперты выделяют позитивное развитие конъюнктуры на важнейших зарубежных рынках (Западная Европа, США, Япония); низкий курс немецкой марки; хорошая конъюнктура в автомобильной промышленности и в переработке пластмасс; и, не в последнюю очередь, процесс накопления запасов у потребителей.

Основные объемы производства традиционно приходятся на фармацевтические изделия (19%), продукцию органической химии (17%), пластмассы и изделия из них (15%), лаки и краски (8%), моющие средства и средства ухода за кожей (8%).

Что касается уровня цен на химические товары, то в 1997 году цены производителей остались практически без изменений по сравнению с предыдущим годом: по оценкам Союза химической промышленности ФРГ, индекс цен на химические изделия возрос всего на 1,5%.

Крупнейшими продуцентами химических изделии в Германии по итогам 1996 года были концерны «Хехст» (9-е место среди 500 крупнейших предприятий ФРГ), БАСФ (12), «Байер» (13), «Хенкел» (36), «Дегусса» (42), «Мерк» (67), «Проктер и Гэмбл» (70), «Берингер» (77).

Химическая промышленность Германии занимает ведущие позиции на мировом рынке химических товаров. По данным журнала «Форчун», в 1997 году три германских химических концерна – «Хехст», «БАСФ» и «Байер» вошли в пятерку крупнейших мировых производителей химической продукции, занимая, соответственно, места с третьего по пятое (после «Дю Пон» и «Дау Кемикл», оба США).

По данным за 1997 год, в химической промышленности Германии произошла перестановка сил; на первое место вышел БАСФ(оборот 56 млрд. дм, количество занятых – 103 тыс. чел.); вторым стал «Байер» (оборот 55 млрд. дм, количество занятых – 145 тыс. чел.); «Хехст» переместился на третье место (оборот 52 млрд. дм, количество занятых – 118 тыс. чел.). Производительность труда в химической промышленности ФРГ составляет по оценкам экспертов, около 80% от уровня США. Естественно, следует отметить большой прогресс в этой области достигнутый германскими продуцентами. Так, например, на предприятиях концерна «Байер» производительность труда выросла с 1993 года по настоящее время на 50%. За последние 8 лет производительность труда в германской химической промышленности увеличилась на 40%.

Ярко выраженная направленность химической промышленности ФРГ на зарубежные рынки (более 45% производства ориентировано на экспорт) объясняет успешное развитие внешней торговли химической продукцией. В 1997 году германский экспорт этих товаров превысил уровень предыдущего года на 13% и достиг 117 млрд. дм, а импорт – на 10% (68 млрд. дм). Как и ранее основными торговыми партнерами Германии по химическим товарам были страны Европейского Союза (54% общего объема химического экспорта, или 63 млрд. дм и 65% импорта – 44 млрд. дм), азиатские страны (соответственно 13% и 9%), Северная и Центральная Америка (по 11%).

Ведущие позиции в химической торговле традиционно занимает Франция (21% импорта и 19% экспорта химической продукции ФРГ), Нидерланды (соответственно 19% и 13%), Бельгия/Люксембург (18% и 11%), Великобритания (15% и 14%), Италия (10% и 15%), Австрия (4% и 8%).

На страны Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ) приходится около 8% германского экспорта и 4% импорта. Основными торговыми партнерами ФРГ в этом регионе являются Польша (30% экспорта химпродукции ФРГ в страны ЦВЕ в 1997 г. и 21% импорта); Чехия (соответственно 19% и 26%); Россия (18% и 17%); Венгрия (12% и 11%), Словакия (4% и 11%).

В химическом экспорте ФРГ в эти страны преобладают пластмассы и изделия из них, товары органической химии, фармацевтические изделия, дубильные и красяшие вещества. В импорте основное место занимают пластмассы и изделия из них, продукция органической химии, фармацевтические изделия.

В 1997 г. был отмечен отток иностранных инвестиций из Германии. При этом, по мнению Федерального Союза работодателей химической прмышленности, не следует упускать из виду, что т. н. «глобальные игроки» среди германских предприятий своей деятельностью за рубежом в большинстве случаев создают новые рабочие места внутри страны. Что же касается сокращения прямых иностранных инвестиций, то, как считает Союз, наряду со слиянием некоторых средних и мелких (с одинаковым профилем деятельности) германских предприятий, на это повлияли растущая стоимость труда и высокий уровень налогового обложения в Германии.

По мненио экспертов, в 1998 году ожидался значительный рост прямых инвестиций германских химических концернов в химическую промышленность зарубежных стран. Это особенно касается азиатского региона, где по прогнозам, потребление химических товаров в ближайшие десять лет может возрасти почти в два раза. Капиталовложения пойдут в развитие нефтехимии, производство сырья для фармакологии, удобрений, средств защиты растений.

В ФРГ положительно оценивают перспективы развития химической промышленнооти страны в 1998 году. Ожидается, что химическая конъюнктура 1998 году сложится более благоприятно, чем в предыдущем году. Эти оценки основываются прежде всего на продолжающихся высоких темпах развития внешней торговли ФРГ химической продукцией, а также на тенденции увеличения германского экспорта в целом, вследствие пониженного курса немецкой марки. Внутри страны ожидается рост химического производства после застоя в предыдущие годы.

Химическая промышленность ФРГ – наиболее ориентированная на зарубежные рынки отрасль германской экономики, – поэтому она в значительной степени развивается под влиянием спроса из-за рубежа. Собственность германских химических предприятий за рубежом оценивалась на начало 1997 года суммой более 57 млрд. дм. С середины 80-х годов этот показатель вырос почти вдвое.

Сильная международная направленность химической промышленности позволяет германским предприятиям использовать близость зарубежных рынков для укрепления своих конкурентных позиций, что, в свою очередь, способствует увеличению производства в Германии.

Западная Европа, Северная Америка и Япония в обозримом будущем останутся наиболее крупными рынками сбыта для продукции германских химических предприятий, но к 2010 году на передний план выдвинется азиатский регион, т. к. прирост населения и темпы экономического развития будут здесь в два раза выше, чем в остальном мире.

Поэтому для сохранения конкурентных позиций германским химическим предприятиям придется в значительной мере переориентировать свой экспорт и прежде всего зарубежные инвестиции на Азию. Конечно, значительную долю своих потребностей азиатские страны будут удовлетворять за счет внутреннего производства, однако такая переориентация позволит германским фирмам не только сохранить, но и укрепить свои позиции на азиатских рынках.

Специальный Фонд химической промышленности финансировал в Германии, в 1997 году работу 1900 научных сотрудников на общую сумму 24 млн. дм. Среди работ, финансируемых фондом были такие, как «новые материалы», «супрамолекулярная химия клетки» . Средства из Фонда распределялись по следующим направлениям (в млн. дм): научно-исследовательские работы – 12,3; подготовка специалистов – 5,5; информатика – 2,4; прочее – 0,4.

Если говорить об общих вложениях химической промышленности Германии в научные исследования и разработки, то они выросли в 1996 году на 27%, в 1997 году - на 6%, достигнув уровня 10,9 млрд. дм. Значительная часть пошла на разработку и исследования в области новых медикаментов (4,8 млрд. дм), а также средств защиты растений (всего с медикаментами на эти цели пошло более 50% всех затрат).

С созданием Европейского валютного союза (ЕВС) с января 1999 года внешняя торговля между странами-участницами Европейского союза (ЕС) фактически превратится во внутреннюю торговлю. Изменения в соотношении валют не будут при этом играть никакой роли, от чего в первую очередь выиграют ориентированные на экспорт химические предприятия, для химической отрасли в целом возникает огромный «внутренний» рынок – самый крупный в мире.

Уже на начало 1997 года химическая промышленность стран Европейского союза достигла оборота 450 млрд. долларов, опередив химические гиганты США (373 млрд. долл.) и Японию (216 млрд. долл.). Значение химической промышленности в европейском масштабе подчеркивает и такой факт, что она занимает в ЕС второе место среди обрабатывающих отраслей промышленности после пищевкусовой (на химию падает 11% общего оборота промышленных предприятий).

Что касается химической промышленности ФРГ, то на ее долю приходится 26% оборота всей европейской химии. Со значительным отрывом далее следуют Франция (19%), Великобритания и Италия (по 12%). И именно химическая промышленность ФРГ получит наибольшие выгоды от создания ЕВС, поскольку исчезнет такой барьер, как разница в курсах валют европейских стран. Это благоприятно скажется как на экспортных, так и на импортных сделках химических предприятий. Более того, появятся долгосрочные преимущества для химической промышленности Европы вследствие будущего стабильного курса евро по отношению к валютам основных внешнеторговых партнеров вне европейского региона.

С экспортной квотой 45% (доля зарубежного оборота в отрасли) германская химическая промышленность имеет наибольшую экспортную ориентированность. Для сравнения: обрабатывающие отрасли промышленности в целом имеют экспортную квоту 32%. С учетом же химических товаров, которые косвенно, т. е. через оптовую торговлю сбываются зa рубежом, уровень внешнеторговой направленности химической отрасли повышается почти до 60%.

Около половины (44%) германского экспорта химической продукции идет в 10 европейских стран-членов ЕС, которые являются первоочередными кандидатами для вступления в ЕВС (самые крупные импортеры – Франция, Италия и Нидерланды), что приведет к некоторому снижению (до 56%) зкспортной доли химической промышленности ФРГ, зависимой от внутриевропейских валютных обменных курсов. В Великобританию, Швецию, Данию, Грецию – т. е. в те страны, которые присоединятся к ЕВС во вторую очередь, идут 12% вывоза. Данным странам потребуется больше времени, чтобы привязать свои валюты к евро в рамках второго этапа создания Европейского валютного союза и избежать слишком сильных колебаний курсов национальных валют.

Что касается доллара США, то колебания курса евро по отношению к нему будут, как правило, меньше, чем колебания курсов отдельных европейских валют. Единая европейская валюта станет опираться на значительно большее монетарное пространство, чем ныне существующие национальные валюты, и сумеет тем самым абсорбировать как приток, так и отток капиталов. Это прежде всего скажется на германских предприятиях, поскольку немецкая марка – одна из наиболее предпочтительных валют для создания валютных резервов и инвестирования.

По подсчетам Германского института экономических исследований, особенно сильно на изменение обменных курсов реагирует зарубежный спрос на химические товары. Продолжительная реальная ревальвация немецкой марки на 1% по отношению к валютам 18 промышленно развитых стран приведет к сокращению спроса на 1,3%. В тех же самых условиях спрос на германские товары упадет только на 0,7%. Уменьшение риска ревальвации немецкой марки в связи с вступлением ФРГ в EВC благоприятно повлияет на химическую промышленность Германии в международной конкуренции цен. Менее выражены преимущества гибкости цен при импорте: в Германии ревальвация германской марки на 1% повышает импортный спрос только на 0,25%.

При значительном доминировании стран Европейского союза в германском импорте химической продукции (не менее двух третей импорта ФРГ приходится на эти страны) введение евро принесет химической промышленности как минимум краткосрочные преимущества. С одной стороны, валютные курсы в рамках Европейского валютного союза, исходя из опыта прошлых лет, подвержены незначительным колебаниям. С другой, и это должно пониматься в расчет прежде всего – импортные цены за химическую продукцию зависят в высшей степени от доллара США. в этих условиях для химической промышленности на длительную перспективу могут возникнуть благоприятные условия в связи с введением евро – общей валюты международных расчетов в рамках ЕВС.

Эти обещания вполне реалистичны: если в будущем все 15 членов ЕС войдут в ЕВС, то доля евро во взаимных расчетах превысит, по оценкам, 40%. При удельном весе доллара США в размере 48% в настоящее время, евро буквально станет наступать доллару на пятки. Более того, по некоторьм долгосрочным оценкам, доля евро в международных расчетах может быть выше, чем суммарная доля существующих ныне валют стран ЕС, поскольку вырастет спрос на евро со стороны третьих стран.

Об этом сигнализируют сегодня страны Центральной и Восточной Европы. Кроме того «пороговые» и новые индустриальные страны Восточной Азии, расчетной валютой которых до сих пор остается доллар США, могут частично переключиться на евро. Не исключено, что так же поступят страны-зкспортеры энергоносителей и сырьевых товаров, чтобы избежать диктата валюты США. Связанное с этим сокращение рисков обменных курсов благоприятнее всего скажется на химической промышленности.

Уже до создания Европейского валютного союза химическая промышленность Германии могла выиграть от достигнутой стабилизации валютных курсов потенциальных стран-участниц союза, в частности, путем сокращения издержек по валютным операциям и мерам по поддержанию валютных курсов и уменьшения до минимума риска потерь на обменных курсах между датами заключения контрактов, поставок и платежей. Важными для зарубежных прямых инвестиций являются долгосрочные преимущества стабильности обменного курса и безопасности планирования на уровне предприятий.

Введение евро одновременно приведет как к обострению конкуренции вследствие увеличения транспарентности цен в рамках европейского внутреннего рынка, так и к росту конкурентного давления со стороны третьих стран. Это вызовет политическую необходимость принятия мер по гармонизации соответствующих стандартов в так называемых «евространах» и повысит давление на предприятия с целью повышения эффективности действий в международной конкурентной борьбе.

**3. Металлургия Германии**

Черная металлургия – в прошлом одна из важнейших отраслей специализации промышленности, вошла с середины 70-х годов в число структурно-кризисных, с трудом, несмотря на высокий технический и технологический уровни, выдерживающих международную конкуренцию. Черная металлургия сейчас использует привозное сырьё, поэтому, новые центры черной металлургии расположены на берегу моря, то есть в портовых городах. Германия в начале 90-х выплавляла 31,0 млн. тонн чугуна. Стали, выплавлялось 40,8 млн. тонн в год. Стоимость экспорта составляла 2,6 миллиарда долларов, а импорта – 2,5 миллиарда долларов. Практически весь выплавляемый чугун используется в самой Германии. Почти вся сталь выплавляется кислородно-конвертерным и электроплавильным способами.

Основные центры черной металлургии – это Рурский промышленный район, Саарбрюкен и его окрестности, Бремен, Франкфурт-на-Майне, Бранденбург. Заводы полного цикла есть также в Саарской области, Бремене, Зальцгиттере и Оснабрюке. Центров предельной металлургии и прокатных заводов намного больше.

Цветная металлургия работает, главным образом, на импортном первичном сырье, а также собственном и импортном ломе цветных металлов; в связи с этим размещение ее предприятий определяется главным образом удобствами и дешевизной подвоза сырья и обеспеченностью соответствующими энергоресурсами. Поэтому сейчас появились новые промышленные центры на побережье морей. Основные центры: Галле, Райнфельден, Гамбург, Рурский промышленный район. Выплавка черновой меди сосредоточена почти полностью в Гамбурге и Люнене, рафинированной – в них же, а также в Оснабрюке, Любеке, Хеттштедте.

**4. Авиационная и космическая промышленность Германии**

Авиационная и космическая промышленность предъявляет наивысшие требования к предприятиям-смежникам и является пионером современных технологий во многих сферах. Благодаря крупным программам кооперации («Аэробус». «Ариана») она служит мотором европейского сотрудничества между промышленными предприятиями.

**5. Германская электроника**

Германия заметно отстаёт от США по электронике, а по радиоэлектронике уступает и Японии. Традиционные районы электротехнической промышленности – Юго-Запад и Юг. Здесь находятся штаб-квартиры крупнейших концернов – «Сименс», «АЭГ – Телефункен» и «Бош». Их основные научно-промышленные центры и головные предприятия. Крупными центрами электротехники и электроники являются Мюнхен, Нюрнберг, Эрланген. Франкфурт-на-Майне, Штутгарт.

Авиационная и космическая промышленность предъявляет наивысшие требования к предприятиям-смежникам и является пионером современных технологий во многих сферах. Благодаря крупным программам кооперации («Аэробус». «Ариана») она служит мотором европейского сотрудничества между промышленными предприятиями.

**6. Лёгкая промышленность Германии**

Лёгкая промышленность, как и другие отрасли промышленности Германии, высокоразвита, хотя сейчас значительно сократился рынок сбыта, поэтому темпы роста значительно снизились. Страна вынуждена ввозить ткани и обувь в большом количестве. Продукция старинных текстильных районов и центров вокруг Рура (Крефельд, «Бергешис Ланд», Мюнстерланд) и на юге (Аугсбург и северо-восток Баварии) оказались под давлением тканей «из реторты» – химических, и прежде всего синтетических волокон. Основные центры лёгкой промышленности – это города запада Германии, Рурский промышленный район, юг Германии, восток Германии, Берлин.

Пищевая промышленность базируется на продукции сельского хозяйства и её переработке, поэтому она представлена такими отраслями как пивоварение, виноделие и др. Виноделие развито в долине Рейна и к западу от него. В Германии производится около 4000 сортов пива; пивоваренные заводики есть во многих мелких городах. Однако треть пива идёт на экспорт. Рейнские и Мозельские виноградные вина известны и за пределами страны. Долину Мозеля со знаменитыми виноградниками, называют «винной дорогой».

**7. Транспорт Германии**

Поскольку Германия расположена в самом центре Европы, ее густая транспортная сеть не только обслуживает потребности ее собственной высокоразвитой, передовой экономики, но и обеспечивает связи с соседними странами. В связи большой интенсивностью хозяйственных связей с соседями в общем грузообороте всех видов транспорта велика доля трансграничных перевозок. В суммарном грузообороте основную роль играет автомобильный транспорт (около 2/3), за которым следуют железнодорожный (около 1/6), внутренний водный (около 1/7), трубопроводный (около 3,5%). В пассажирообороте еще больше доля автомобильного транспорта (более 9/10) и меньше доля железнодорожного (около 6%).

Рост автомобильного транспорта в пассажирообороте объясняется ростом числа легковых автомобилей индивидуального пользования, которое превысило в Германии в 2003 г. 44,9 млн. а в грузоперевозках – экономичностью и удобствами доставки грузов.

Государственные органы в Германии с 30-х годов традиционно уделяют большое внимание развитию сети автодорог высшего класса – автострад, не имеющих пересечений на одном уровне, общая протяженность которых приблизилась к 12 тыс. км. Из общей протяженности железных дорог электрифицировано около 2/5. В условиях сосуществования ФРГ и ГДР в обоих государствах приоритетным было направление Север – Юг, обеспечивающее связи морских портов с глубинными районами. После объединения Германии наиболее приоритетным стало широтное направление.

Западногерманские автобаны напрямую, через государственную границу связаны с аналогичными сетями автострад в Дании, Нидерландах, Бельгии, Франции и Австрии; пограничный контроль на границах между странами ЕС был постепенно ликвидирован.

Рейн является главной водной транспортной артерией Германии, отличающийся ровным и спокойным течением. Он судоходен вплоть до Рейнфельдена (чуть выше Базеля). На Рейне находится ряд крупных портов, в том числе Дуйсбург – крупнейший в мире речной портовый комплекс с грузооборотом 40– 55 млн. т в год, Кёльн, Карлсруэ, Людвигсхафен, Мангейм. Мозель судоходен на всем протяжении до Лотарингии (Франция), связывая ее с Саарским индустриальным районом в ФРГ. Неккар судоходен до Штутгарта и чуть выше по течению.

Общая протяженность внутренних водных путей на территории Германии – около 6,8 тыс. км. Густота их больше в Восточной Германии, но пропускная способность больше в Западной. Суммарный годовой объем перевозок составляет обычно 230–260 млн. т, из которых более 2/3 приходится на межгосударственные перевозки. Важнейшие каналы – Среднегерманский (по которому осуществляется межбассейновая связь рек Германии, впадающих в Северное море), Дортмунд – Эмс, рурские каналы, связывающие промышленные центры Рура с Рейном, Эльбский обводной канал, дающий прямой выход промышленному юго-востоку Нижней Саксонии к Гамбургу, и Майн–Дунай.

Морской флот Германии по общему тоннажу находится в мире в третьей десятке, но по тоннажу контейнеровозных судов уступает только США, Панаме и Тайваню. Суммарный грузооборот германских морских портов составляет более 200 млн. т в год. Крупнейший морской порт Германии – Гамбург, с годовым грузооборотом в 65–80 млн. т в год и более. Главный нефтяной порт – Вильгельмсхафен. Прочие крупнейшие морские порты – Бремен с аванпортом Бременхафен, Эмден и Росток.

Авиационный транспорт во внешних сообщениях играет большую роль, чем во внутренних. Доля авиационного транспорта в обеспечении внешнеторговых перевозок Германии составляет по весу лишь 0,1%, но по стоимости – около 10%. Все крупнейшие ярмарочные центры располагают поблизости аэропортами. Из 16 имеющихся в Германии международных аэропортов важнейшие находятся во Франкфурте-на-Майне, в Дюссельдорфе, Мюнхене и Гамбурге.

Крупнейший во всей континентальной Европе и основной в Германии аэропорт, находится во Франкфурте-на-Майне. Крупнейшими после Франкфуртского являются аэропорты Дюссельдорфа и Мюнхена. Ведущая авиационная компания Германии – «Люфтганза». И Берлин, и Франкфурт – многофункциональные города с преобладанием непроизводственных функций, и развитие их аэропортов связано прежде всего с ростом «третичной сферы», возрастанием роли в общей иерархии городов Германии и всей Европы.

В объединенной Германии общая длина железнодорожных путей достигла 44 тыс. км. Это играет особую роль, как для внутреннего туризма, так и для внешнего.

Важным нововведением для железнодорожного транспорта ФРГ стало широкое использование скоростных пассажирских поездов типа «Интер-Сити-Экспресс», на многих направлениях отходящие в часы «пиковых» нагрузок в среднем с часовым интервалом. Благодаря комфортабельности и хорошим техническим характеристикам такие экспрессы, без остановок ездящие между центрами крупных городов, составляют серьезную конкуренцию авиационному транспорту на расстояниях до 800 км. Практически все дороги приспособлены для движения высокоскоростных поездов (до 280 км/ч).