

«НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ НАВСЕГДА: ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЕВРОПЕЙСКОЙ И РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ В УСЛОВИЯХ ВЗАИМНЫХ САНКЦИОННЫХ РЕЖИМОВ»

Д.э.н., профессор, директор ИПРЭ
РАН

С.В. Тузнецов



Торгово-экономическое сотрудничество между Россией и Германией не только традиционно относится к наиболее продвинутым областям двусторонних отношений. За последние два десятилетия оно сыграло положительную роль в стимулировании трансформационных процессов в российской экономике. В рамках двусторонней кооперации в обоих направлениях идут потоки товаров, портфельных и прямых инвестиций, кредитно-финансовых ресурсов, транспортно-логистических, строительных, консультационных услуг и рыночного ноу-хау, осуществляется обмен рабочей силой и наукоемкими технологиями.



Германия и Россия:
вместе строим
будущее

germanyinrussia.ru



Ost-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft



В течение послевоенного периода оба немецких государства были основными торговыми партнерами СССР — ФРГ среди западных, а ГДР среди социалистических стран. Их общая доля составляла около одной пятой советского внешнеторгового оборота. Западная Германия стала пионером среди капиталистических стран, которые в 1970-е годы прошлого века рискнули развернуть широкомасштабное равноправное и взаимовыгодное экономическое сотрудничество с Советским Союзом.

В 1981 г. Ruhrgas AG и «Союзгазэкспорт» заключили договор о поставках 40 млрд. кубометров газа в течение 25 лет как в Германию (10,5 млрд. кубометров), так и еще в шесть европейских государств.



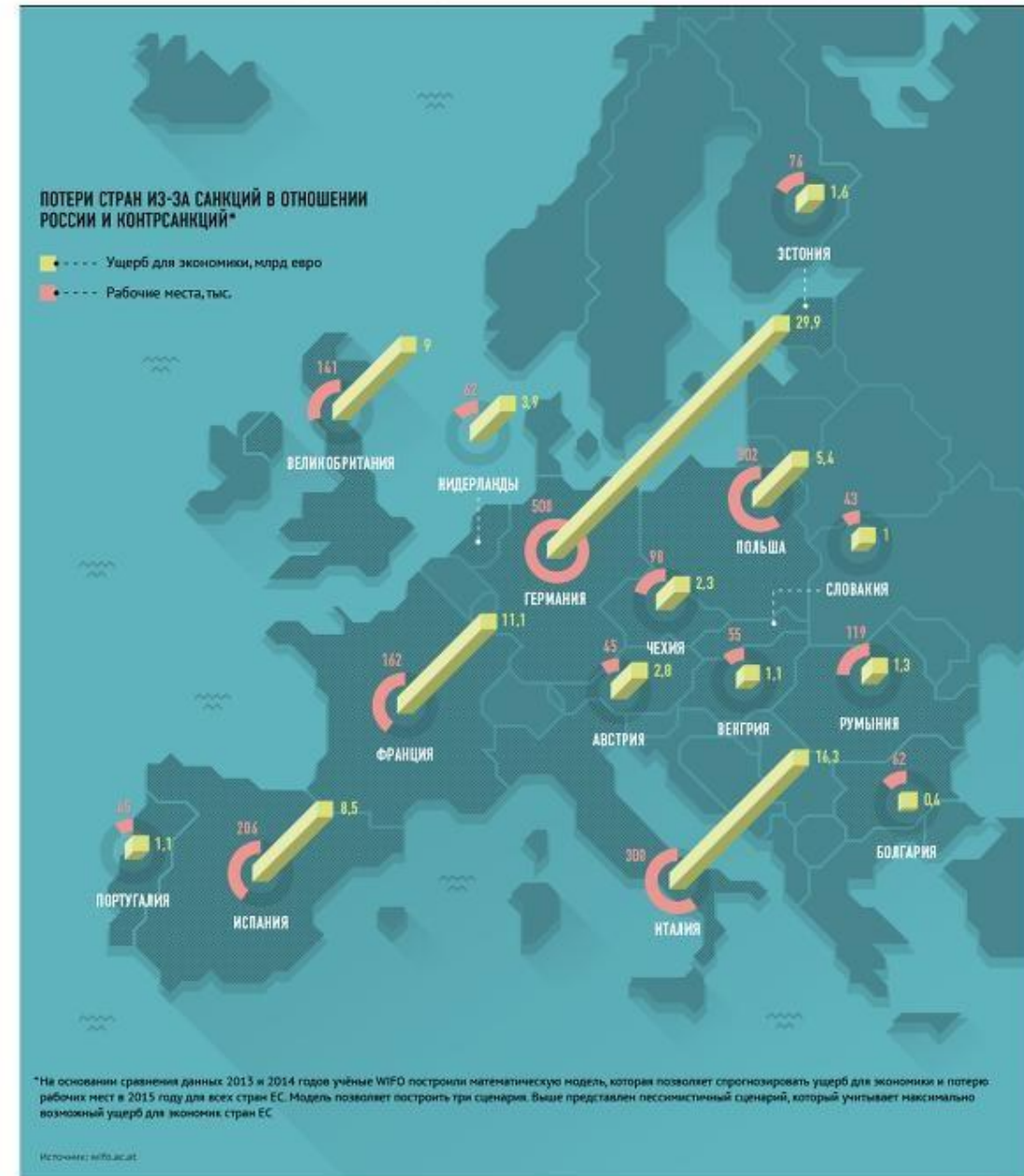
Возникший «ледниковый период» во взаимных политических, а затем и торгово-экономических отношениях между Европейским Союзом, Германией и Россией создает новую геополитическую и геоэкономическую реальность в Евразии.

После 1991 года между Германией и Россией установились «особые отношения». Взаимная дополняемость экономик Германии и России которую боялись «атлантисты» в начале XX века, а затем в 1930-е гг., получила реальное воплощение в жизнь лишь в середине 1990-2000-е гг.

В России до «санкционного периода» действовало около **6200** немецких компаний – больше, чем у всех остальных стран ЕС вместе взятых. По подсчетам аналитиков Тильского университета, экономический рост Германии сократился на целых **2%**, в связи с введением против России жестких санкций. В соответствии с текущими экономическими прогнозами это может ввергнуть крупнейшую экономику Европы в рецессию.

Топ-15 стран, экономика которых страдает от санкций в отношении России и контрсанкций

На основе исследований Австрийского института экономических исследований (WIFO)



Российско-германский товарооборот в 2005-2015 гг. (в млрд. евро, по данным Федерального статистического ведомства ФРГ)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Оборот	39,5	53,4	57,0	69,4	45,8	58,2	75,4	80,8	77,0	67,7	51,5
Экспорт в ФРГ	22,3	30,0	28,9	37,1	25,2	31,8	40,9	42,7	41,2	38,4	29,7
Импорт из ФРГ	17,2	23,4	28,1	32,3	20,6	26,4	34,5	38,1	35,8	29,3	21,8
Сальдо	5,1	6,6	0,8	4,8	4,6	5,4	6,4	4,6	5,4	9,1	7,9

В 2015 г. отрицательная динамика ускорилась. В ушедшем году в нашу страну было ввезено на 25,5% меньше продукции германской промышленности. Падение двустороннего товарооборота достигло 24% (16,1 млрд. евро в абсолютном выражении).

На российском рынке в настоящее время работают свыше 6 тыс. предприятий различных форм собственности с участием частного немецкого капитала, которые в значительной степени формируют конкурентную среду и способствуют технологическому развитию отраслей промышленности. Вплоть до конца 2013 года, сотрудничество между компаниями Германии и России шло крайне интенсивно и охватывало большинство отраслей обрабатывающей промышленности от фармацевтики до авиастроения.

На начало 2016 г. в России стало на 400 немецких компаний меньше, чем год назад. Об этом сообщила Российско-Германская внешнеторговая палата (ВТП). Сейчас в России действует 5583 юридических лица, представительства и филиала с участием граждан, и предприятий из Германии.

"Сильное сокращение поставок в Россию объясняется уже давно наметившейся российской политикой, направленной на ограничение импорта зарубежных товаров, и трендом на развитие локального контента, то есть создания добавленной стоимости в собственной стране", – говорит берлинский сенатор по вопросам экономики Торнелия Изер (Cornelia Uzer). Второй основной причиной она считает слабость рубля и вялую экономическую конъюнктуру в России.

Несмотря на кризис, почти 20% немецких компаний, работающих на российском рынке, завершили первое полугодие 2015 года с позитивным итогом. Это означает, что у 80% дела пошли хуже, чем ранее.

Немецкие предприятия остаются на российском рынке и локализуют здесь производство, несмотря на политический кризис в отношениях между странами. На ближайшие годы запланированы инвестиции в размере около 900 млн. евро. Слабый экономический рост усугубляют санкции. В то же время развитие экономической ситуации в России 85% опрошенных оценили, как «негативное» или «слегка негативное», что явилось наихудшим результатом за все годы проведения подобных опросов. Наибольший разброс наблюдался в ответах на вопрос о влиянии санкций на бизнес: от увеличения доходов до 50% в 2015 году до сокращения товарооборота с аналогичными показателями.

Так заявил президент ANTh Райнер Зееле (Rainer Seele), «в очень непростых условиях, которые в настоящий момент характеризуют российский рынок, немецкий бизнес сохраняет прочные позиции, что не может не радовать».

Около 20% предприятий рассчитывают закончить год с прибылью. При оценке доходов в рублёвом эквиваленте таких предприятий было бы ещё больше. Таким образом, мы можем сформулировать основную проблему российской экономики на данный момент: слабый рубль».



Мастерская карикатуры Подписки для BUYRO.RU

VK.COM/SUPERCARTOON



●—● Маршрут Нового «Шёлкового пути» вне РФ
●—● Маршрут с включением Транссибирской магистрали

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ AIF.RU

[f /aif.ru](https://www.facebook.com/aif.ru)
[B /aif_ru](https://www.blogger.com/aif_ru)
[t /aifonline](https://twitter.com/aifonline)
[i /aifru](https://www.instagram.com/aifru)

iron silk road

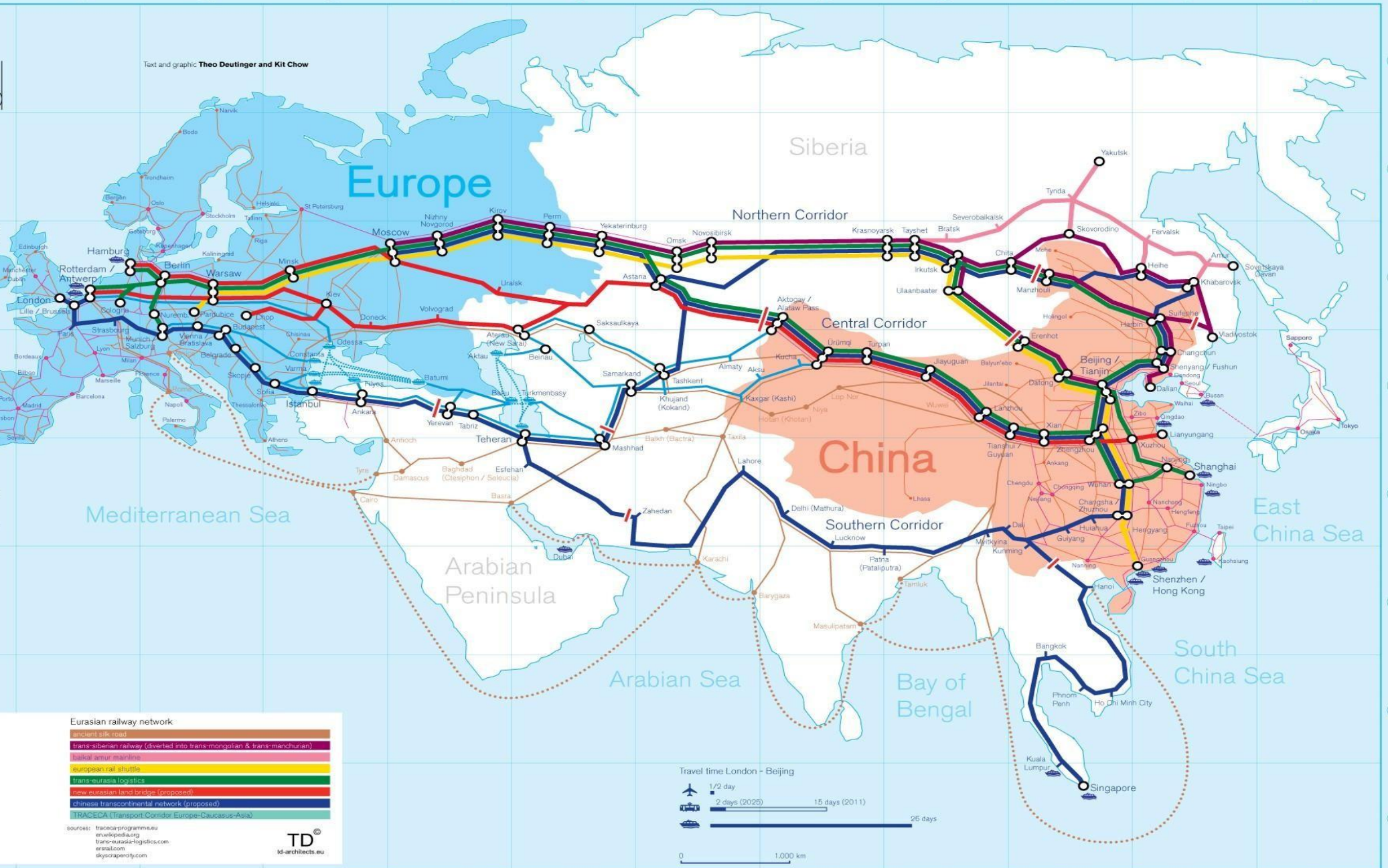
Text and graphic **Theo Deutinger and Kit Chow**

With China on the rise and Europe standing strong, Eurasia is rapidly becoming the world's new economic centre. Clogged seaports and a vulnerable air-transport system have shifted the focus to a network of railways – also known as the Iron Silk Road – intended to shrink today's supercontinent in the coming years. The project is aimed at shortening the time of bulk consumer-goods transport between China and Europe and, at the same time, unlock the cities at the heart of Eurasia. Thanks to their strategic position, creating better access to these cities will greatly facilitate the ability of their inhabitants to travel and do business throughout the vast area served by the new network.

The Northern Corridor of the Iron Silk Road largely follows the existing Trans-Siberian Railway, while the Central Corridor mainly traces the route of the ancient Silk Road to Beijing. The Southern Corridor faces political barriers but will eventually connect the highly populated countries of Turkey, Iran, Pakistan and India with Europe and China.

Pressing ahead enthusiastically with the Iron Silk Road project, China is not only establishing a high speed train network inside the country but also planning and building railways along the routes as far as Turkey (a contractual agreement was signed at the end of 2010), an operation that will turn Turkey into Europe's gatekeeper.

The Iron Silk Road will interlink about 75 per cent of the world's population in more than 40 countries in Asia and Europe. China hopes to complete its massive infrastructure project within ten years. It will include at least one line running 320 km/hour and will shorten land-transport time between London and Beijing from 15 to only two days – if Europe is willing to connect, that is.



- Legend
- break-of-gauge
- rail gauge sizes:
 - Standard (Europe, China, Turkey & Iran): 1435mm
 - South East Asia: 1000mm
 - Former Soviet Union: 1520mm
 - India & Pakistan: 1676mm
- Black Sea & Caspian Sea harbour
- world's top 15 busiest container ports
- Damascus
- Moscow
- major local railway network (Europe & China)
- high-speed railway network by 2020 (>250 km/h)
- existing major railway network

- Eurasian railway network
- ancient silk road
- trans-siberian railway (diverted into trans-mongolian & trans-manchurian)
- baikal amur mainline
- European rail shuttle
- trans-eurasia logistics
- new eurasian land bridge (proposed)
- chinese transcontinental network (proposed)
- TRACEDA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia)

sources: traceda-programme.eu
 en.wikipedia.org
 trans-eurasia-logistics.com
 enrail.com
 skyscrapercity.com

TD
 td-architects.eu

