

УДК 339.562

ГЕРМАНСКИЙ ИМПОРТ ПОСЛЕ КОРОНАВИРУСНОГО КРИЗИСА¹

© 2022 ГРАЧЕВА Мария Владимировна*

Кандидат экономических наук

*Национальный исследовательский институт мировой экономики
и международных отношений имени Е.М. Примакова Российской академии наук.
117997, Россия, Москва, ул. Профсоюзная, д. 23.*

**E-mail: mgracheva@mail.ru*

Поступила в редакцию 17.01.2022

После доработки 09.03.2022

Принята к публикации 15.03.2022

Аннотация. Статья посвящена анализу товарного импорта, поступающего в Германию из основных центров международной торговли (Евросоюз, США, Китай). Сравниваются динамика импорта и структурные сдвиги в торговых потоках в 2013–2019 гг. и в 2020–2021 гг. Сопоставление проводится в трех измерениях – страновом, отраслевом и перекрестном (страновом/отраслевом). В страновом разрезе импорта выделены два уровня – агрегированный (ЕС рассматривается как целое) и дезагрегированный (ЕС рассматривается в разбивке по 27 странам до брекзита и по 26 странам после брекзита). Определены основные источники импорта (Евросоюз как целое на агрегированном уровне и Китай, Нидерланды, США, Польша, Франция, Италия на дезагрегированном уровне) и импортеры (автомобилестроение, электронная промышленность, производство прочих товаров, химическая промышленность, машиностроение, электротехническая промышленность). Исследована роль импортного ядра (комплекса основных стран-поставщиков в увязке с основными отраслями-импортерами) в изменениях германского импорта, произошедших в 2021 г. и в предыдущие периоды (2013–2019 гг. и 2020 г.). Автор констатирует переходы от концентрации к фрагментации изменений относительно этого ядра и затем к возобновлению концентрации, которым сопутствовали, соответственно, уверенный рост, за которым последовал спад и вновь менее уверенный рост. Рассмотрены сдвиги в структуре германско-

¹Дополнительные материалы к статье (Таблицы: 1) Импорт в Германию из Большой тройки (Б-3), страны, 2) Импорт в Германию из Большой тройки (Б-3), отрасли, 3) Изменение импорта в Германию, среднемесячное, агрегированная Большая тройка (Б-3)/отрасли, 4) Структура импорта в Германию, агрегированная Большая тройка (Б-3)/отрасли) размещены в электронном виде на сайте журнала (www.sov-europe.ru) на странице номера.

го импорта электроники в связи с проблемой перебоев в поставках. На основе проведенного анализа сформулированы предположения о дальнейшем развитии товарного импорта Германии.

Ключевые слова: Германия, внешняя торговля, импорт, Большая тройка, Евро-союз, США, Китай, автомобилестроение, электроника.

DOI: 10.31857/S020170832203007X

EDN: GFXSDC

Внешняя торговля вносит значительный вклад в экономическое развитие Германии: в 2021 г. экспортная квота составила 39%, импортная квота – 33%¹, в последние пять лет наблюдается тенденция к сокращению разницы между этими показателями. Для экономики страны характерна сильная ориентация не только на экспорт, но и на импорт. Локомотивом германской внешней торговли – как экспорта, так и импорта – является торговля с Большой тройкой (Б-3), включающей в себя в агрегированном виде три основных центра международной торговли – Евросоюз (ЕС) как целое, США, Китай. В дезагрегированном виде Б-3 охватывает 29 стран-партнеров ФРГ до выхода Великобритании из ЕС в 2020 г. (ЕС-27, США, Китай) и 28 стран с 2020 г. (ЕС-26, США, Китай) [подробнее о необходимости анализа германской внешней торговли через призму торговли с Б-3 – Германия. 2019, 2020: 88–89].

В 2021 г. эксперты ведущих исследовательских организаций в сфере экономики и авторитетных экономических изданий опубликовали ряд работ, посвященных проблемам текущей динамики импорта. В них рассмотрены отдельные страновые/отраслевые источники импорта (китайский [Matthes, 2021; Wolf, 2021], сырьевой [Wellenreuther, 2021], полупроводниковый [Köllner, 2021; Pertschy, 2021]), разрывы снабженческих цепочек [Beckmann, Gern, Jannsen, 2021; Beckmann, Jannsen, 2021; Brautzsch et al., 2021; Clemens, Junker, Pagenhardt, 2021; Müller, 2021], прогнозные индикаторы импорта [Grimme, Lehmann, Nöller, 2021], влияние валютных курсов на цены импортных товаров [Blagov, 2021]. Федеральное статистическое агентство выпустило фундаментальный обзор на тему дефицита полуфабрикатов и промежуточных товаров, значительная часть которого посвящена перебоям с импортными поставками [Lieferengpässe bremsen Industrie..., 2021].

Предлагаемая вниманию читателей статья находится в целом в русле указанных исследований, при этом в ней использован специфический – перекрестный (страновой/отраслевой) подход. С одной стороны, анализируется импорт из Б-3 на двух уровнях – *агрегированном* (ЕС как целое, США, Китай) и *деагрегированном* (ЕС в разбивке по странам, США, Китай). С другой стороны, выделяются *важнейшие отрасли*, продукция которых поступает из трех центров международной торговли.

¹ Здесь и далее приводится информация Федерального статистического ведомства Германии и основанные на ней расчеты и индикаторы (Statistisches Bundesamt, Genesis-Online Datenbank. URL: <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online>). Экспортная и импортная квоты (отношение экспорта/импорта к валовому внутреннему продукту в текущих ценах) рассчитаны по товарной внешней торговле, без учета услуг.

Это позволяет выяснить, как формируются импортные потоки в увязке стран с отраслями.

Для выявления сдвигов, обусловленных наступлением пандемии, необходимо провести циклический анализ, поэтому в статье рассмотрены три периода динамики германского импорта с разной продолжительностью (их сравнимость обеспечивается использованием среднемесячных показателей):

- непрерывный рост в 2013–2019 гг.,
- коронавирусный спад в 2020 г.,
- восстановительный рост в 2021 г. (по данным за январь-сентябрь).

Сопоставление характеристик этих периодов покажет, чем отличается минувший 2021 г. от подъема 2013–2019 гг. и кризиса 2020 г.

Страновые и отраслевые характеристики германского импорта

Ориентация товарного импорта ФРГ на три центра мировой торговли весьма сильна: в благополучный период 2013–2019 гг. доля Б-3 поднялась с 71 до 74%, затем в кризисном 2020 г. она подросла еще на 1 процентный пункт (п.п.) – с 74 до 75% в старом составе до брекзита и с 70 до 71% в новом составе после брекзита, а при возобновлении роста в 2021 г. сохранила достигнутый уровень.

Распределение импорта из Б-3 по странам характеризуется следующими особенностями¹.

В 2013 г. основной объем (более половины) импорта пришелся:

- в рамках агрегированной Б-3 – на Евросоюз (80%),
- в рамках дезагрегированной Б-3 – на группу из пяти стран (их совокупная доля составила 51%), а именно на Нидерланды, Китай, Францию, США и Италию.

Основные изменения в течение трех указанных выше периодов обеспечивались:

- в рамках агрегированной Б-3 – одинаково, а именно Евросоюзом (на 68, 93 и 80% соответственно),
- в рамках дезагрегированной Б-3 – перечни стран оказались разными (в первом периоде – Китай, США, Польша и Чехия; во втором – Нидерланды, Франция, Бельгия, Чехия, отсутствие Китая и Польши объяснялось тем, что они показали рост, а не спад импорта; в третьем – Китай, Бельгия, Нидерланды, Италия).

Соответственно в 2021 г. Евросоюз, как и прежде, остался важнейшим источником импорта на уровне агрегированной Б-3, хотя его доминирование несколько ослабло (на 5 п.п., до 75%). На уровне дезагрегированной Б-3: (а) изменился лидер группы, концентрирующей больше половины импорта (им стал Китай, который оттеснил Нидерланды на второе место); (б) США и Италия сохранили свое присутствие в этой группе; (в) Польша вытеснила из группы Францию.

Серьезно ослабла роль Великобритании: в 2013 г., хотя она и не входила в число основных стран, все же занимала в Б-3/29 шестое место, а в 2019 г. (накануне брекзи-

¹ Указаны по мере убывания страны с наибольшими объемами/приростами импорта, совокупная доля которых составляет более 50%.

та) ее рейтинг снизился до десятой позиции. В 2021 г. этот процесс продолжился – Британия заняла в старом составе Б-3 одиннадцатое место.

Распределение импорта из Б-3 в Германию по отраслям выглядит следующим образом¹.

В 2013 г. в список шести основных отраслей, поглощающих более половины объема импорта из Б-3 (с совокупной долей 52%), вошли автомобилестроение, электронная промышленность, химическая промышленность, производство прочих товаров, машиностроение, металлургия.

Основные изменения в течение трех периодов обеспечивались:

- в 2013–2019 гг. (рост) – четырьмя отраслями с совокупной долей 56% (автомобилестроение, производство прочих товаров, электроника, электротехника),
- в 2020 г. (спад) – также четырьмя отраслями с совокупной долей 56% (автомобильная, производство прочих транспортных средств, коксохимическая/нефтеперерабатывающая, машиностроительная),
- в 2021 г. (рост) – тремя отраслями с совокупной долей 52% (производство прочих товаров, металлургия, электротехника).

Соответственно в 2021 г. группа из шести основных отраслей изменилась: (а) электротехническая индустрия заняла место металлургической (последняя не входит в группу с 2014 г.); (б) по сравнению с 2013 г. ослабли позиции химической промышленности, автомобилестроения и машиностроения (главным образом из-за снижения германского спроса на пластмассы в первичных формах, автокомпоненты и офисную технику соответственно), и напротив, укрепились позиции производства прочих товаров и электроники.

Развитие германского импортного ядра

Наиболее важными факторами развития германского импорта, поставляемого из Б-3, являются компоненты, выявляемые в двойном (страновом/отраслевом) разрезе. Среди них можно выделить ключевые компоненты (на суммы от 10% роста/спада импорта в соответствующие периоды, для обеспечения сравнимости трех разных периодов – в среднемесечном измерении). В рамках агрегированной Б-3 насчитывается 13 таких ключевых компонентов динамики германского импорта, десять из них относятся к Евросоюзу (на сумму 6,89 млрд евро), остальные три – к Китаю (на сумму 1,12 млрд евро), у США подобных компонентов не оказалось. Следовательно, базовая тенденция развития импорта формируется германским спросом на товары ЕС, а китайские и/или американские поставки могут лишь скорректировать (усилить или ослабить) эту тенденцию. Масштабы базовой тенденции и коррекции составляют (в среднемесечном измерении): в 2013–2019 гг. – 1,9 и 0,8 млрд евро, в 2020 г. – 5,1 и 1,9 млрд евро, в 2021 г. – 7,9 и 3,0 млрд евро (рассчитано как абсолютное значение размаха изменений), т.е. доля ЕС составила 70, 73 и 72% соответственно. Пропорции между китайской и американской коррекцией

¹ Указаны по мере убывания отрасли с наибольшими объемами/приростами импорта, совокупная доля которых составляет более 50%.

в указанные периоды (62:38, 53:47 и 83:17) свидетельствуют о том, что доминирование КНР над США было сильнее в годы роста и слабее в год спада. Ведущая роль Китая объясняется тем, что в его компонентах преобладают электроника и электротехника (эти отрасли мало пострадали от коронакризиса и быстро восстанавливаются), а в американских компонентах – транспортные средства помимо автомобилей (эта отрасль как раз оказалась заметной жертвой сокращения авиаперевозок и морских круизов во время пандемии и пока остается в кризисе).

Ниже представлены компоненты среднемесячных изменений импорта в ФРГ в виде страновой/отраслевой матрицы (из агрегированной Б-3 на суммы от 10% роста/спада импорта и из дезагрегированной Б-3 на суммы от 0,15 млрд евро).

Матрица ключевых компонентов изменений германского импорта из Б-3

1. Изменение импорта, 2019/2013

	Агрегированная Б-3	Дезагрегированная Б-3	
		Основные страны	Другие страны
Основные отрасли	EC/29(+0,4)	720/26(+0,2)	Нет
	EC/89(+0,3)		
Другие отрасли	EC/19(-0,1)	Нет	Нет
	EC/30(-0,1)		

2. Изменение импорта, 2020/2019

	Агрегированная Б-3	Дезагрегированная Б-3	
		Основные страны	Другие страны
Основные отрасли	EC/29(-1,0)	720/26(+0,2)	017/20(-0,2)
	720/26(+0,2)		
Другие отрасли	EC/19(-0,6)	720/13(+0,5)	Нет
		003/19(-0,4)	
	720/13(+0,5)	400/30(-0,3)	
		003/06(-0,2)	
EC/21(+0,4)	001/30(-0,2)		

3. Изменение импорта, 2021/2020

	Агрегированная Б-3	Дезагрегированная Б-3	
		Основные страны	Другие страны
Основные отрасли	EC/89(+2,7)	720/26(+0,6)	015/89(+0,2)
		003/89(+0,5)	061/89(+0,2)
		720/27(+0,3)	
		060/89(+0,3)	017/20(+0,2)
		005/89(+0,3)	

	Агрегированная Б-3	Дезагрегированная Б-3	
		Основные страны	Другие страны
		001/89(+0,2)	011/89(+0,2)
		060/27(+0,2)	
		720/89(+0,2)	017/89(+0,2)
		720/28(+0,2)	
		400/89(+0,2)	007/20(-0,2)
		003/20(+0,2)	
Другие отрасли	ЕС/24(+1,1)	003/06(+0,3)	017/21(+0,5)
		005/24(+0,3)	
	ЕС/30(-0,3)	003/19(+0,2)	
		001/30(-0,2)	
	720/13(-0,5)	003/21(-0,2)	017/24(+0,2)
720/13(-0,5)			

Примечания.

1. Ключевые компоненты обозначены следующим образом: код страны/код отрасли, в скобках указано направление изменения (+/-) и его величина (млрд евро). Основные страны-источники импорта: в агрегированной Б-3 – Евросоюз, в дезагрегированной Б-3 – Китай, Нидерланды, США, Польша, Франция, Италия. Основные отрасли-импортеры – автомобилестроение, электронная промышленность, производство прочих товаров, химическая промышленность, машиностроение, электротехническая промышленность.

2. Данные для матрицы рассчитаны автором на основе электронной базы данных Федерального статистического ведомства Германии: Statistisches Bundesamt, Genesis-Online Datenbank, Statistik 51000, Außenhandel, URL: <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online> (дата обращения: 10.02.2022).

В 2013–2019 гг. зафиксированы пять компонентов с совокупным объемом изменений в 1 млрд евро, из них *три, выделенные курсивом*, относятся к импортному ядру – *основным странам/основным отраслям (0,9 млрд евро)*, и два – к основным странам/другим отраслям (0,1 млрд евро); компоненты с характеристиками другие страны/основные отрасли и другие страны/другие отрасли отсутствуют. Доля импортного ядра составила 60% по числу компонентов и 88% по объему изменений, в т.ч. на уровнях агрегированной/деагрегированной Б-3 – 50 и 86%/100 и 100%.

В 2020 г. число компонентов увеличивается до 12, объем – до 4,5 млрд евро, их параметры выглядят следующим образом: *два – основные страны/основные отрасли (1,2 млрд евро)*, *восемь – основные страны/другие отрасли (2,9 млрд евро)*, *два – другие страны/основные отрасли (0,3 млрд евро)*, компонентов с характеристиками другие страны/другие отрасли нет. Доля импортного ядра составила 17% по числу компонентов и 25% по объему изменений, в т.ч. на уровнях агрегированной/деагрегированной Б-3 – 20 и 39%/14 и 5%.

В 2021 г. характеристики ключевых компонентов вновь сильно выросли: по числу – до 29, по объему – до 11,3 млрд евро. Их структура такова: *12 – основные*

страны/основные отрасли (6 млрд евро), девять – основные страны/другие отрасли (3,4 млрд евро), шесть – другие страны/основные отрасли (1,2 млрд евро), два – другие страны/другие отрасли (0,7 млрд евро). Доля импортного ядра составила 41% по числу компонентов и 52% по объему изменений, в т.ч. на уровнях агрегированной/дезагрегированной Б-3 – 25 и 59%/44 и 47%.

Сравнение трех периодов с точки зрения состояния импортного ядра показывает: в первом периоде в этом ядре была сосредоточена львиная доля изменений, во втором периоде большая часть изменений вышла за пределы ядра, в третьем периоде значительная часть изменений вернулась в рамки ядра, однако его роль еще не достигла своего высокого докризисного уровня.

Далее, следует обратить внимание на степень внутренней противоречивости ключевых компонентов в рамках рассматриваемых периодов, которую можно измерить посредством доли оппозиционных изменений (тех, которые были противоположны итоговой направленности). В период роста 2013–2019 гг. доля отрицательных изменений в общем объеме изменений составила 11,8%, в год спада (2020 г.) доля положительных изменений была гораздо выше – 35% (это свидетельствовало о том, что кризис был в значительной мере неестественным), а в год восстановительного роста (2021 г.) доля отрицательных изменений – 15,8% – оказалась выше, чем в первый период.

Ослабление Евросоюза и укрепление Китая в электронике, доминирование Евросоюза в автомобилестроении

Как отразились свершившиеся сдвиги на соотношении сил между тремя центрами агрегированной Б-3 в рамках отдельных отраслей? Среди основных отраслей-импортеров только у производства прочих товаров доли трех центров в 2021 г. остались почти на тех же уровнях, что в 2013 г., а импорт продукции пяти других основных отраслей довольно заметно усилил свою ориентацию на Китай за счет снижения роли ЕС. Доля последнего сократилась: в автомобилестроении – на 4 п.п., в электронике – на 8 п.п., в химической промышленности и машиностроении – на 6 п.п., в электротехнике – на 5 п.п. Среди остальных отраслей самые значительные (более чем на 10 п.п.) потери ЕС/выигрыши Китая следует отметить в текстильной и мебельной промышленности (16 и 12 п.п. соответственно), а в производстве транспортных средств кроме автомобилей, угледобыче и нефте-/газодобыче главным бенефициаром от снижения роли ЕС стали США (30, 20, 16 п.п. соответственно).

В 2013–2019 гг. Европейский союз играл вторую скрипку только в двух отраслях из 30, и они не относились к числу основных – в импорте продукции швейной промышленности лидером был Китай, а в импорте продукции угледобывающей промышленности лидером были США. В 2020 г. к этим отраслям прибавилась одна из основных – электронная промышленность, главным поставщиком электроники в ФРГ стал Китай, и в 2021 г. его ведущая роль укрепилась. Если в 2013–2019 гг. доля ЕС в импорте электронных товаров из Б-3 уменьшалась в среднем на 0,6 п.п. в год, то в 2020–2021 гг. скорость падения утроилась – до 1,9 п.п. в год.

В осеннем прогнозе развития экономики ФРГ¹ ожидаемый по итогам 2021 г. темп прироста валового внутреннего продукта был определен на уровне 2,6% (на 0,9 п.п. ниже весеннего прогноза), фактический показатель составил 2,7%. Торможение произошло и в начале 2022 г., оно вызвано перебоями в поставках и ускорением инфляции. В свою очередь, первопричиной разрывов снабженческих цепочек является обусловленная последствиями коронакризиса нехватка сырья/материалов (прежде всего полупроводников, стройматериалов, химического сырья) и мощностей в морских грузоперевозках. Самое длительное время требуется для преодоления дефицита полупроводников, одновременно именно эта проблема оказывает наиболее сильное негативное влияние на производство и экспорт автомобилей – краеугольный камень германской экономики [Krise wird allmählich überwunden..., 2021: 13–16].

За последние два года произошли весьма драматические сдвиги в структуре германского импорта электроники из Б-3: если в 2019 г. доли Китая и ЕС составляли 47,8 и 40% (разница – 7,8 п.п.), то в 2021 г. – 53,7 и 36,2% (разница достигла 17,5 п.п.). Главный фактор этих изменений – быстрый рост китайских поставок по трем товарным позициям (устройствам для обработки данных, электронным компонентам и смонтированным печатным платам), происходящий на фоне либо медленного роста, либо сокращения поставок из ЕС и США. Полупроводники входят в товарную позицию «электронные компоненты», доля КНР в ней составляет 68,7%, опережая долю ЕС на 43,4 п.п. Второй и третий после Китая источники импорта электронных компонентов в ФРГ – Малайзия и Япония, не входящие в Б-3. Поставки из этих стран уступают китайским в 2,6 и 5,9 раза соответственно. На четвертом месте находится член Евросоюза Австрия, отстающая от КНР в 7,3 раза.

Таким образом, данные внешнеторговой статистики свидетельствуют, что Китай справился гораздо лучше, чем ЕС, с удовлетворением быстрорастущего германского спроса на продукцию электронной промышленности, критически важную для решения проблемы разрыва снабженческих цепочек. Успех Китая объясняется тем, что он быстрее, чем ЕС, вышел из острой фазы пандемии и, соответственно, пережил в 2020 г. не сокращение ВВП, а торможение роста (до 2,2 с 6% в 2019 г.), а в 2021 г. показал серьезное ускорение роста (до 8,1%)². Следует ожидать, что в процессе преодоления полупроводникового дефицита передел рынка импортируемой электроники в пользу Китая будет продолжаться.

Что касается лидера отраслей-импортеров – автомобилестроения – то плодами сокращения доли ЕС воспользовались США и Китай примерно поровну, однако безоговорочное доминирование Евросоюза на рынке импортируемой автомобильной продукции остается (89% в 2021 г.), базируясь на товарной позиции «автомобили и автомобильные моторы».

¹ Такие экономические прогнозы составляются дважды в год (весной и осенью) пятью ведущими научными институтами Германии по заказу Министерства экономики.

² Темпы роста ВВП Китая в 2021 г. достигли максимума за 10 лет. ТАСС. 17.01.2022. URL: <https://tass.ru/ekonomika/13442897> (дата обращения: 10.02.2022)

Заключение

Анализ германского импорта с точки зрения тенденций, наблюдаемых на уровне Большой тройки (Б-3), включающей в себя Евросоюз, США и Китай, позволяет сформулировать следующие выводы.

1. Импорт из Б-3 является ключевым фактором развития совокупного импорта Германии, обеспечивая более 70% его объема. Особенно ярко это проявилось в период роста 2013–2019 гг. и в коронакризисном 2020 г.

2. Главный источник импорта из Б-3 – Евросоюз, он сохраняет бесспорное лидерство (на уровне более $\frac{3}{4}$), несмотря на сокращение своей доли на 4 п.п. с 2013 г. На второй позиции находится Китай, на третьей – США, соотношение сил между ними в качестве стран-поставщиков для Германии четко меняется в пользу КНР, в настоящее время оно составляет примерно 2:1. На уровне дезагрегированной Б-3 к основным странам в дополнение к Китаю и США относятся Нидерланды, Польша и соперничающие между собой Италия и Франция. Важным сдвигом в страновой структуре стал быстрый успех Польши – она присоединилась к основным странам в 2017 г., через два года опередила Италию, еще через год – Францию, и не исключено, что вскоре Польша сможет перегнать США. Этот подъем обусловлен главным образом ростом поставок польской электротехнической продукции. В настоящее время страновой перечень является достаточно устойчивым, значительные перемены в нем произойдут не скоро: несмотря на активный рост импорта из Бельгии (в первую очередь фармацевтика) и Чехии (прежде всего электротехника и машиностроение), они еще не могут конкурировать в одной весовой категории с Францией (ее поставки сфокусированы на автомобилях и химической продукции).

3. Главная отрасль-импортер из Б-3 – автомобилестроение, на втором месте – электронная промышленность. Другие основные отрасли – производство прочих товаров, химическая промышленность, машиностроение и электротехническая промышленность. Наиболее существенная перестройка в этом блоке заключается в том, что электротехническая индустрия вытеснила металлургическую из числа основных отраслей (по большей части вследствие роста германского спроса на аккумуляторы/батареи в электротехнике и снижения германского спроса на чугун/сталь/ферросплавы в металлургии). В 2020–2021 гг. заметно увеличился фармацевтический импорт (основной прирост обеспечила Бельгия, дополнительный – Китай и Ирландия), и все же этого роста не хватило для формирования дополнительных значительных перемен в составе и внутренней иерархии основных отраслей-импортеров. Соответственно отраслевой перечень, как и страновой, является сейчас весьма устойчивым.

4. Главные различия между тремя рассмотренными периодами развития импорта из Б-3 заключаются в изменении роли импортного ядра – комплекса основных стран-поставщиков в увязке с основными отраслями-импортерами. В благополучных 2013–2019 гг. для ключевых компонентов изменений германского импорта из Б-3 была характерна высокая концентрация в рамках этого ядра (88% по объему изменений). Обратной стороной устойчивости ядра стал уверенный рост импорта. В коронакризисном 2020 г. произошла фрагментация изменений (большая их часть

вышла за пределы ядра, в нем осталось лишь 25% объема изменений), и вместе с размыванием ядра произошел спад импорта. В восстановительном 2021 г. значительная часть изменений вернулась в состав ядра (52% объема изменений), но концентрация не достигла прежнего высокого уровня. Параллельно с регенерацией ядра развернулось оживление импорта, которое (как и рост экономики в целом) пока не считается достаточно уверенным. О возможности торможения свидетельствует и тот факт, что доля отрицательных изменений в общем объеме изменений обеих направленностей в восстановительном 2021 г. оказалась на 4 п.п. выше, чем в предыдущие годы роста.

5. Дальнейшее развитие товарного импорта Германии будут, как и раньше, определять поставки из Большой тройки, прежде всего ввоз автомобилей из Евросоюза (главные поставщики – Чехия, Франция, Испания, Венгрия, Польша; в то же время самый заметный рост в 2021 г. обеспечила Италия) и электронных устройств для обработки данных из КНР. Перспективы повышения устойчивости импортного ядра и обеспечения надежного роста во многом зависят от расшивки узких мест в системах снабжения. Ключевой проблемой на этом направлении в настоящее время считается нехватка полупроводников, и главную роль в решении этой проблемы уже играет и будет играть в дальнейшем Китай.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Германия. 2019 (2020), Институт Европы РАН, Москва.
- Beckmann J., Gern K.-J., Jannsen N. (2021) *Lieferengpässe bleiben Belastungsfaktor*. Wirtschaftsdienst, No 11, pp. 915–916.
- Beckmann J., Jannsen N. (2021) *Bedeutung von Lieferengpässen für die laufende Produktion in Deutschland*. IfW-Box, No 9, pp. 1–4.
- Blagov B. (2021) *Uncertainty about exchange rates affects import prices in the Euro area*. RWI impact notes, march, pp. 1–2.
- Brautzsch H.-U., Claudio J.C., Drygalla A., Exß F., Heinisch K., Holtemöller O., Kämpfe M., Lindner A., Müller I., Schultz B., Staffa R., Zeddies G. (2021) *Produktionseingpässe verzögern Erholung*. Konjunktur aktuell, No 3, pp. 64–96.
- Clemens M., Junker S., Pagenhardt L. (2021) *Deutsche Wirtschaft windet sich nur langsam aus der Pandemie*. DIW-Wochenbericht, No 37, pp. 616–630.
- Grimme C., Lehmann R., Nöller M. (2021) *Forecasting imports with information from abroad*. Economic Modelling, Vol. 98(C), pp. 109–117.
- Köllner C. (2021) *Das müssen Sie zur Halbleiter-Krise wissen*. Springerprofessional.de, Onlineartikel, 1. Dezember. URL: <https://www.springerprofessional.de/halbleiter/halbleitertechnik/das-muessen-sie-zur-halbleiter-krise-wissen/19356172> (дата обращения: 10.02.2022)
- Krise wird allmählich überwunden – Handeln an geringerem Wachstum ausrichten* (2021), Gemeinschaftsdiagnose Herbst 2021, Halle (Saale).
- Lieferengpässe bremsen Industrie und treiben Preise* (2021), Onlinedossier des Statistischen Bundesamtes, 2. Dezember. URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Konjunkturindikatoren/lieferketten.html> (дата обращения: 10.02.2022)

Matthes J. (2021) *Konkurrenzdruck durch China auf dem EU-Markt. Ein tiefer Blick in Außenhandelsstatistik und Industriebranchen*. IW-Report, No 30, pp. 1–24.

Müller H. (2021) „Lieferengpässe“ als Wirtschaftswort 2021 – Wir müssen uns vom Überfluss verabschieden. Spiegel.de, Onlineartikel, 19. Dezember. URL: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/lieferengpaesse-ueberfluss-war-gestern-kolumne-a-594e8bed-0e40-42a3-92e9-273dff012352> (дата обращения: 10.02.2022)

Pertschy F. (2021) *Kein Ende in Sicht. Alle Infos zur Halbleiterkrise in der Autoindustrie*. Automobil-produktion.de, Onlineartikel, 21. Dezember. URL: <https://www.automobil-produktion.de/hersteller/wirtschaft/autoindustrie-leidet-unter-halbleiter-engpaessen-241.html> (дата обращения: 10.02.2022)

Wellenreuther C. (2021) *Rohstoffpreise unter dem Einfluß von COVID-19*. Wirtschaftsdienst, No 2, pp. 147–148.

Wolf A. (2021) *Zeichen der Erholung im deutschen Außenhandel*. Wirtschaftsdienst, No 6, pp. 487–488.

German Imports after the Coronavirus Crisis

M.V. Gracheva*

Candidate of Sciences (Economics)

Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations, Russian Academy of Sciences.

23, Profsoyuznaya Street, Moscow, Russia, 117997.

***E-mail:** mgracheva@mail.ru

Abstract. The article addresses the commodity imports coming to Germany from the main centers of international trade (EU, USA, China). The dynamics of imports and structural shifts in trade flows in 2013–2019 are compared with 2020–2021. The comparison is carried out in three dimensions – country, industry and cross (country/industry) sectional views. In the country breakdown of imports, two levels are distinguished – aggregated one (the EU is considered as a whole) and disaggregated one (the EU is broken down by 27 countries before Brexit and by 26 countries after Brexit). The main sources of imports (the EU as a whole at an aggregate level and China, the Netherlands, the USA, Poland, France, Italy at a disaggregated level) and importers (automotive industry, electronics industry, production of other goods, chemical industry, mechanical engineering, electrical industry) are identified. The author explored the role of the import core (complex of the main supplying countries in conjunction with the main importing industries) in the changes in German imports that occurred in 2021 and in previous periods (2013–2019 and 2020). A certain shift is highlighted from concentration to fragmentation of changes relative to this core and then to the resumption of concentration, accompanied, by a steady growth, then by a decline and again a less confident growth. Shifts in the structure of German electronics imports are considered in connection with supply problems. On the basis of the analysis, assumptions are made about the further development of Germany's commodities imports.

Key words: Germany, foreign trade, import, Big Three, European Union, USA, China, automotive industry, electronics industry.

DOI: 10.31857/S020170832203007X

EDN: GFXSDC

REFERENCES

- Germanya [Germany]. 2019 (2020), Institut Evropy RAN, Moscow. (in Russian).
- Beckmann J., Gern K.-J., Jannsen N. (2021) *Lieferengpässe bleiben Belastungsfaktor*. Wirtschaftsdienst, No 11, pp. 915–916.
- Beckmann J., Jannsen N. (2021) *Bedeutung von Lieferengpässen für die laufende Produktion in Deutschland*. IfW-Box, No 9, pp. 1–4.
- Blagov B. (2021) *Uncertainty about exchange rates affects import prices in the Euro area*. RWI impact notes, march, pp. 1–2.
- Brautzsch H.-U., Claudio J.C., Drygalla A., Exß F., Heinisch K., Holtemöller O., Kämpfe M., Lindner A., Müller I., Schultz B., Staffa R., Zeddies G. (2021) *Produktionsempässe verzögern Erholung*. Konjunktur aktuell, No 3, pp. 64–96.
- Clemens M., Junker S., Pagenhardt L. (2021) *Deutsche Wirtschaft windet sich nur langsam aus der Pandemie*. DIW-Wochenbericht, No 37, pp. 616–630.
- Grimme C., Lehmann R., Nöller M. (2021) *Forecasting imports with information from abroad*. Economic Modelling, Vol. 98(C), pp. 109–117.
- Köllner C. (2021) *Das müssen Sie zur Halbleiter-Krise wissen*. Springerprofessional.de, Onlineartikel, 1. Dezember. URL: <https://www.springerprofessional.de/halbleiter/halbleitertechnik/das-muessen-sie-zur-halbleiter-krise-wissen/19356172> (дата обращения: 10.02.2022)
- Krise wird allmählich überwunden – Handeln an geringerem Wachstum ausrichten* (2021), Gemeinschaftsdiagnose Herbst 2021, Halle (Saale).
- Lieferengpässe bremsen Industrie und treiben Preise* (2021), Onlinedossier des Statistischen Bundesamtes, 2. Dezember. URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Konjunkturindikatoren/lieferketten.html> (дата обращения: 10.02.2022)
- Matthes J. (2021) *Konkurrenzdruck durch China auf dem EU-Markt. Ein tiefer Blick in Außenhandelsstatistik und Industriebranchen*. IW-Report, No 30, pp. 1–24.
- Müller H. (2021) *„Lieferengpässe“ als Wirtschaftswort 2021 – Wir müssen uns vom Überfluss verabschieden*. Spiegel.de, Onlineartikel, 19. Dezember. URL: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/lieferengpaesse-ueberfluss-war-gestern-kolumne-a-594e8bed-0e40-42a3-92e9-273dff012352> (дата обращения: 10.02.2022)
- Pertschy F. (2021) *Kein Ende in Sicht. Alle Infos zur Halbleiterkrise in der Autoindustrie*. Automobil-produktion.de, Onlineartikel, 21. Dezember. URL: <https://www.automobil-produktion.de/hersteller/wirtschaft/autoindustrie-leidet-unter-halbleiter-engpaessen-241.html> (дата обращения: 10.02.2022)
- Wellenreuther C. (2021) *Rohstoffpreise unter dem Einfluß von COVID-19*. Wirtschaftsdienst, No 2, pp. 147–148.
- Wolf A. (2021) *Zeichen der Erholung im deutschen Außenhandel*. Wirtschaftsdienst, No 6, pp. 487–488.