УДК: 339.942, 339.91

Анна ИВАНОВА

ПЕРСПЕКТИВЫ УКРЕПЛЕНИЯ ПОЛЬСКО-GERMANСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Аннотация. В статье проанализированы экономические отношения ФРГ и Польши на современном этапе. Автор рассматривает перспективы торгового и инвестиционного сотрудничества, освещает ключевые проекты, в том числе взаимодействие в рамках батарейного альянса; рассматривает вопросы развития транзитно-логистического потенциала и энергопоставок. Сделан вывод о заинтересованности ФРГ в интенсификации экономических отношений с Польшей, о росте геостратегической значимости Варшавы как транзитёра и промышленного центра в среднесрочной перспективе; Польша имеет потенциальную возможность войти в первую пятёрку торговых партнёров ФРГ в краткосрочной перспективе.

Ключевые слова: Германия, ФРГ, Польша, экономика, торговля, инвестиции, батарейный альянс, электрокары, транспорт, Северный поток – 2.

Изменение баланса сил в ЕС, связанное с брекзитом, риторика об укреплении франко-германского тандема (на фоне подписания Ахенского договора) как ядра и двигателя евроинтеграции, вызвали обеспокоенность польского руководства. Ю.И. Рубинский, В.Б. Белов, Ф.О. Трунов, Корнелиус Охманн, А.В. Кузнецов, С.В. Погорельская, Рафаль Улатовски ранее подробно описывали политические перипетии вокруг попыток возродить Веймарский треугольник и разногласия участников в отношении траектории развития Европейского союза. Несмотря на серьёзные политические противоречия Польши и ФРГ¹, заголовки германских экономических СМИ свидетельствуют о беспрецедентном росте германо-польской торговли и расширении партнёрства. В статье рассмотрены ключевые параметры экономического взаимодействия сторон и определены перспективы укрепления польско-германской хозяйственной кооперации.

¹ В их числе вопросы о выплате репараций Польше, разность позиций по проблеме беженцев, климата («Green Deal»), в отношении идеи «Европа разных скоростей» и др.

© **Иванова Анна Константиновна** – научный сотрудник, Институт Европы РАН. Адрес: 125009, Россия, Москва, ул. Моховая, д. 11-3. E-mail: annaivanova@instituteofeurope.ru

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope72019168178>

Внешнеторговые отношения

С 1990-х гг. Германия занимает место главного торгового партнёра Варшавы: ФРГ обеспечивает не менее четверти польского импорта (20–26%) и экспорта (25–35%) [Rocznik..., 2019:37] во многом за счёт филиалов германских ТНК на территории Польши. Так, крупнейшим экспортёром польских товаров в Германию является *Volkswagen*.

В 2019 г. товарная торговля ФРГ с Польшей поставила очередной рекорд в 123 млрд евро, для сравнения в докризисный 2013 г. товарооборот приблизился к 78,5 млрд евро (см. таблицу 1). По данным экономиста М.В. Грачевой, ориентация на торговлю с Польшей, Чехией и Испанией усиливается, в том числе, вследствие уменьшения в ней доли РФ [Экономика..., 2019:38]. В планах польского руководства попасть в первую пятёрку экономических партнёров ФРГ к 2021 г. Катализатором должны стать совместные инновационные проекты. В марте 2019 г., на Первом германо-польском экономическом форуме в Берлине министр предпринимательства и технологий Польши Ядвига Эмилевич подчеркнула: «Я бы хотела, чтобы после этой конференции мы говорили не “польская экономика”, а “польское экономическое чудо”»¹.

Таблица 1.

Показатели товарной торговли ФРГ с Польшей в млрд евро.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Импорт	36	39,6	44,7	46,5	51	55	57,6
Экспорт	42,5	47,7	52,2	54,6	59,5	63,3	65,8
Оборот	78,5	87,3	96,9	101,1	110,5	118,4	123,4

Источник: составлено автором на основе данных Федерального статистического ведомства ФРГ [Außenhandel: Rangfolge..., 2013-2020].

Чтобы оказаться в первой пятёрке германских торговых партнёров, двусторонняя торговля должна возрасти на более чем 10 млрд евро за два года (2019, 2020), и достигнуть показателей товарооборота ФРГ с Италией (2018 г. – 130 млрд евро, 2019 г. – 125 млрд евро). Основные товары германского импорта из Польши относятся к автомобиле- и машиностроению, а также сельскохозяйственной промышленности, производству электронного оборудования и мебели. Основу германского товарного экспорта в Польшу (более 60%) составляют продукты автомобиле- и машиностроения, химического и электротехнического производства (20,6 млрд евро – см. таблицу 2) что равно 4%² мирового экспорта Германии в этих отраслях. Рост товарооборота в большей степени будет связан с расширением на территории

¹ См. Polnisches Wirtschaftswunder. OAOEV. 18.03.2019. URL: <https://cutt.ly/hrDsD4V> (дата обращения: 05.09.2019).

² Общий экспорт по данным категориям составляет 536,4 млн евро (2017г.), – 42% от мирового экспорта ФРГ.

Польши немецких производственных мощностей (прежде всего в области инноваций) и ростом внутрикорпоративной торговли.

Таблица 2.

Структура торговли ФРГ с Польшей в млрд евро (2017 г.)

	Экспорт / Доля		Импорт / Доля
Автомобили и ав. компоненты	7,4 / 24%	Автомобили и ав. компоненты	7,01 / 27%
Машиностроение	6,9 / 22%	Продукты пищевой промышленности и корма	4,3 / 16%
Химия	6,3 / 20%	Электр. оборудование	3,8 / 15%
Устройства обр. данных и перифер. устройства	5,4 / 17%	Машиностроение	3,9 / 15%
Прочие товары	5,2 / 17%	Прочие товары	7,2 / 27%

Источник: рассчитано автором на основе данных Федерального статистического ведомства ФРГ [destatis.de].

Инвестиции

Один из важнейших факторов роста польской экономики – политика европейских ТНК в создании цепочек добавленной стоимости и их активность на польском рынке [Бажан, 2019:45; Габарта, 2018: 237]. Как следствие, большую важность приобретают показатели роста ВВП и внутреннего спроса в ФРГ – ключевом инвесторе Польши. Экономист Б. Михальски, анализируя германо-польский рынок высоких технологий, указывает на «ловушку среднего дохода» (*middle income trap*) в Польше, которая спровоцирована низкой вовлеченностью её национального бизнеса в процессы внедрения новых технологий и развития собственных инновационных отраслей [Michalski, 2018]. Согласно прогнозу Еврокомиссии (ноябрь 2019 г.), Польша потеряет второе место в рейтинге стран с самым быстрорастущим ВВП, но в краткосрочной перспективе не покинет первую пятёрку.

К началу 2018 г. объём немецких накопленных ПИИ превысил 32,9 млрд евро. Главные поставщики капитала: Северный Рейн-Вестфалия (9,3 млрд евро), Баден-Вюртемберг (6,02), Гессен (5,8), Бавария (4,1), Нижняя Саксония (3,8)¹. По данным Федерального Банка за 2018 г., – 1,3 тыс. немецких производителей с суммарным оборотом 85 млрд евро создают в Польше до 400 тыс. рабочих мест [Foreign..., 2018]. Для сравнения, немецкий бизнес во Франции обеспечивает до 300 тыс. рабочих мест. Объём накопленных польских ПИИ в ФРГ – до одного миллиарда евро.

В 2018 г. рекордный за последние 10 лет приток немецких ПИИ в российскую экономику превысил 3,2 млрд евро (см. таблицу 3). При этом, в совокупности за период с 2015 г. до начала 2019 г. в экономику Польши инвестировали на 3,2 млрд евро больше, чем в РФ: 10,9 млрд евро².

Таблица 3.

¹ Составлено автором на основе данных Федерального банка ФРГ от 24.06.2019.

² Рассчитано автором на основе данных Федерального банка ФРГ.

ПИИ ФРГ в млрд евро (текущие)

	2015	2016	2017	2018
Россия	0,2	1,3	2,8	3,2
Польша	2,3	3,8	2,8	1,8

Источник: составлено автором на основе данных Федерального Банка ФРГ [Direktinvestitionen lt. Zahlungsbilanzstatistik Für den Berichtszeitraum 2015 bis 2018].

Инновационная промышленность

В «Стратегии промышленного развития 2030», которую министр экономики и энергетики ФРГ П. Альтмайер презентовал в феврале 2019 г. в Берлине, прозвучал призыв экстраполировать принципы немецкой социально-рыночной экономики на уровень Европейского союза, таким образом сформировав на её основе стратегию промышленного развития всего региона. Президент Франции Э. Макрон ещё в ходе предвыборной кампании выражал поддержку немецкой модели и намеревался провести в стране экономические реформы, согласованные с принципами социальной рыночной экономики [Белов, 2019а]. С точки зрения П. Альтмайера, такая модель позволит повернуть вспять процессы деиндустриализации в странах Евросоюза, обеспечить немецким концернам большую технологическую поддержку, повысить конкурентоспособность крупномасштабных инновационных проектов. Во главе угла – стратегические технологии, такие как производство аккумуляторов, водородные и биотехнологии.

Польское руководство выразило солидарность с предложениями германского министра. В марте, в рамках упомянутого выше германо-польского экономического форума в Берлине, П. Альтмайер и Я. Эмилевич подписали совместную декларацию, в которой подчеркнули приверженность принципам социальной рыночной экономики и призвали Европейский союз принять долгосрочную промышленную стратегию, адаптированную к вызовам глобальной конкуренции. Также в ней говорится о необходимости мер по улучшению инвестиционного климата стран ЕС в сфере инноваций.

В модернизации польского производства германскому бизнесу отведена важная роль. Для координации работы в этой области в 2016 г. при внешнеторговой палате ФРГ в Польше был учреждён двусторонний комитет по инновациям, в который вошли ведущие германские фирмы, такие как *Siemens*, *Bosh*, *BASF*, *LARS*, *APA*, *FEV*, *KKP Legal LLP*, *SITECH*, *Neurosoft*, и др. В центральных городах Польши развернулось крупное строительство офисных площадей (к 2019 г. построили свыше 1,6 млн кв. м.). По сообщению Германского федерального ведомства экономической информации *GTAI*, до конца 2019 г. в стране появится 60 новых современных офисных центров [Der Bauboom..., 2019]. Немецкий консорциум *Porr* к 2022 г. обещает ввести в эксплуатацию 40 тыс. кв. м площадей, а также возвести в центре Варшавы 155-метровый небоскрёб «Скайшава» стоимостью в 76,5 млн евро.

В планах по продвижению польской экономики в области «Индустрии 4.0» указаны следующие направления (см. таблицу 4, курсивом выделены флагманские проекты):

Таблица 4.

Внедрение инновационных технологий (по отраслям)

Транспортные средства	Электромобили, электрические автобусы («E-bus»), железнодорожные транспортные средства («Luxtorpeda 2.0.»), специализированные суда («Batory»)
Высокотехнологичная электроника	автомобильные зарядные устройства, умные счётчики энергии, инверторы, датчики
Специализированные телеинформационные технологии (ИКТ)	кибербезопасность (Киберпарк «Энигма»), финансовые технологии, автоматизация машин и зданий, компьютерные игры, биоинформатика
Аэрокосмическая отрасль	дроны («Свирко и Вигура»), спутниковые компоненты
Производства лекарств, медицинских приборов	электронная медицина («Польский медицинский робот», «Телемедицина»), мед. приборы и биологические препараты (Польский центр развития биотехнологий)
Добыча	высокотехнологичные шахты («Умная шахта»)
Переработка сырья, строительство	энергоэффективные дома, деревянное строительство
Военные системы	

Источник: составлено автором на основе данных Стратегии ответственного развития [Strategia na rzecz Odpowiedzialnego..., 2017].

В 2018 г. четверть направленных в Польшу мировых ПИИ и созданных рабочих мест пришлась на сектор производства электромобилей. Немецкий производитель *Daimler* запланировал инвестиции до 500 млн евро в новый завод *Mercedes-Benz* в польском Яворе, на котором к 2022 г. появятся первые литий-ионные батареи¹. Завод создаст 1 тыс. рабочих мест. Отметим также инвестиции в этот сектор бельгийской *Umicore* (320 млн)², британской *Johnson Matthey Battery Systems* (233 млн евро), французской *PSA Peugeot Citroën* (230 млн). Восточные игроки также видят перспективы размещения в Польше: заводы по созданию литиевых батарей для

¹ Проект Даймлер по строительству сети аккумуляторных заводов по всему миру оценивался более чем в 1 млрд евро: ранее он инвестировал в расширение завода Таскалусе (США) [Германия 2017, 2018: 79–80].

² В июне 2018 г. *Umicore* объявила об инвестициях в производство катодных материалов. Завод должен начать поставки в конце 2020 г. *Umicore* совместно с *BMW Group* и финской *Northvolt* создали консорциум полной производственной цепи создания литий-ионных батарей. Она же вошла в консорциум с компаниями *Manz* (Германия), *SAFT* (Франция) и *Solvay* (Бельгия) для разработки аккумуляторных элементов.

электромобилей и запчастей расположили *LG Chem* (1 млрд евро), *SK Innovation* (335 млн евро), *Foosung Group* (100 млн) и ряд других производителей [Becker, 2019]. В рамках инновационного партнёрства был объявлен тендер (на 50 млн евро) на разработку новой модели электробусов. Польская госкорпорация *ElectroMobility Poland* (EMP) договорилась о сотрудничестве с немецкой фирмой *EDAG Engineering* для разработки польских моделей электромобилей. Объем инвестиций в национальный проект оценивается, по неофициальным данным, свыше 430 млн евро¹. Тендер на строительство завода в Познани выиграл *Volkswagen*: инвестиции в 2020 г. составят 470 млн евро². Разрабатываются проекты по улучшению инфраструктуры для электромобилей с участием капитала ЕС³.

Перспективно сотрудничество в сфере космических инноваций. Так, бременская компания по разработке космических систем *OHV System AG* и польская инжиниринговая фирма *PIAP Space* заключили предварительные договорённости о сотрудничестве в области разработки космических программ и технологических решений в навигации и применении роботизированных систем. Европейское космическое агентство, с которым через совместное польское предприятие взаимодействует *Airbus*, обсуждает возможность создать совместно с польским правительством инкубационный центр ЕС с филиалами в Гданьске, Варшаве и Кракове. Руководство страны разработает трёхлетнюю космическую программу для повышения технологического опыта в этой области [Repetzki, 2019].

Участие на рынке электромобилей

Германия сыграла большую роль в проекте общеевропейского производства аккумуляторных батарей для автомобилей на электрической тяге. В рамках стратегии Европейского батарейного альянса⁴ (созданного для координации Еврокомиссии с финансовым сектором и правительствами стран – участниц проекта), было предложено организовать германо-французский консорциум, который охватит все этапы создания продукта: от фундаментальных исследований и добычи/производства сырья – кобальта и лития – до установки аккумуляторов на автомобили и утилизации. Цель европейского проекта – составить конкуренцию азиатским производителям и завладеть 30% мирового рынка к 2030 г. [Белов, 2019b: 36]. В конце февраля 2018 г. политики ФРГ и Франции объявили об интеграции Польши в производственную цепочку, где польские фирмы обеспечат процессы утилизации аккумуляторов.

Берлин и Париж рассчитывают субсидировать проекты фирм-участниц в размере 1 млрд и 750 млн евро, соответственно (для одобрения софинансирования проекта Еврокомиссией, он должен получить статус «общеевропейской важности»

¹ См. подробнее: URL: <https://cutt.ly/irDsIKU> (mode of access: 26.09.2019).

² На основе данных GTAI.

³ См. Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych¹ z 2018 r. и «Electromobility Development Plan in Poland». URL: <https://cutt.ly/etohrAR> (mode of access: 26.09.2019).

⁴ Европейского батарейный альянс предполагает создание нескольких консорциумов: 1) по строительству пилотной линии в Швеции при поддержке Европейского инвестиционного банка; 2) по разработке современных литий-ионных аккумуляторов.

(IPCEI)¹ – в противном случае, государственные инвестиции не могут превышать 20% его стоимости). Суммарно вложения в консорциум составят свыше 6,5 млрд евро, 2/3 из которых должны поступить от 35 частных фирм, предложивших свои проекты. По данным на октябрь 2019 г., в батарейном альянсе состоят более 250 фирм, из них 6 польских и 47 немецких компаний, а также три некоммерческих организации (см. таблицу 5).

Таблица 5.

Участники альянса (на октябрь 2019)*

РП	(сырье) KGHM Polska Miedź; (материалы) Grupa Azoty, Grupa LOTOS; (Оборудование) PKN Orlen, Rafako, Enea. В области переработки, вероятно, войдёт в Альянс: Recupyl Polska		
ФРГ	Сырье: Aurubis, Magnis Technology & Resources / Allocate International Gmbh,	Материалы: BASF, Evonik Industries, Fraunhofer, Heraeus, SGL Carbon, TU Braunschweig, Wacker Chemie, Daikin Chemical Europe	Оборудование: BMZ, Coperion, Custom Cells Itzehoe, Freudenberg, Kompetenznetzwerk Lithium-Ionen-Batterien, M+W Group, IFU Institut Hamburg, Manz, Schäffler, Tata Steel Plating, Thyssen Krupp, VARTA,
Аккумуляторы и системы: AKASOL, EAS Batteries, Hoppecke, Innolith, Liacon, Lion Smart, Münster University		Внедрение: Ambibox, AMPS Power, Andreas Stihl AG & CO., BMW, BOSCH, Continental, Daimler, DENA, Elringklinger, Ford Of Europe, Honda R&D Europe (Deutschland), Innogy, Siemens, Sonnen, Streetscooter, VDE, Viessmann, Volkswagen	
Утилизация/ переработка: Interseroh		Другие: DERA, VDMA, Bundesverband Energiespeicher (BVES)	

*Некоторые фирмы присутствуют одновременно в ряде отраслей, деление условное.

Источник: составлено автором на основе данных Европейского батарейного альянса².

Как отмечено выше, ряд немецких фирм – участниц альянса размещает своё производство батарей на территории Польши: *Mercedes*, *Volkswagen* или *BMZ Group*, дочернее предприятие которой разрабатывает и производит литий-ионные аккумуляторы в г. Гливице (Силезия). Кроме того, в январе 2019 г. Еврокомиссия одобрила польские государственные инвестиции стоимостью в 36 млн евро на поддержку строительства вертикально интегрированного завода по производству литий-ионных аккумуляторов упомянутой выше компании LG Chem. Завод сможет обеспечивать аккумуляторах более чем 80 000 электромобилей в год и создаст до 700 рабочих мест [State aid..., 2019]. Благодаря привлечению этого производителя, уже в первом квартале 2019 г. Польша стала крупнейшим в ЕС экспортёром литий-ионных аккумуляторов – объем продаж составил 361 млн евро [Charlish, Kahn, 2019].

¹ Important Projects of Common European Interest – IPCEI.

² Европейский Батарейный альянс. URL: <https://www.eba250.com>

4 июня в Кракове на встрече Альянса для обсуждения потенциала польских компаний, Я. Эмилевич указала на готовность страны стать ключевым центром по производству аккумуляторов в Европе. Уже в сентябре 2019 г. на 4-м саммите организации вице-президент Альянса М. Шефчович отметил, что польские компании совместно с бельгийскими, а также предприятия ФРГ и Франции, охватят всю химическую отрасль в производственной цепи. Проекты Германии и Польши обеспечат этапы *создания и переработки* батарей, а также *производство катодных материалов* [Statement..., 2019].

При рассмотрении всей производственной цепи общеевропейского продукта, можно заключить, что ведущие позиции в создании аккумуляторов останутся за Германией. Министр П. Альтмайер сыграл большую роль в организационном и переговорном процессе¹ между представителями консорциума и Еврокомиссией; проведении заявленных проектов по линии IPCEI; привлечении третьих стран в производственные сети. Высокая активность ФРГ в Альянсе, как в рамках германо-французского тандема, так и вне его, привела к тому, что немецкие предприятия заняли свои ниши на практически всех уровнях производства аккумуляторных батарей. В то же время, Польша, хотя ещё слабо представлена в консорциуме национальными корпорациями, тем не менее, уже стала центром притяжения капитала, который, в условиях растущей конкуренции с азиатскими производителями, обеспечивает рост инвестиций в развитие отрасли.

Транзитный потенциал

Особое значение для польско-германского экономического сотрудничества имеет состояние логистической инфраструктуры, соединяющей промышленные центры западной Европы с поставщиками сырья на Востоке. Филиалы ТНК, расположенные в Польше, имеют тенденцию к увеличению импорта комплектующих из азиатских развивающихся стран [Азиатский..., 2019: с. 221-223]. Особую важность вопрос транзита приобретает в свете китайской инициативы «Один пояс, один путь». Из-за недостатка инвестиций польская железнодорожная инфраструктура пока не в состоянии обеспечить необходимую Германии пропускную способность [Винокуров, 2019].

В краткосрочной перспективе конкуренцию погранпереходу «Брест – Малашевиче» составит масштабный проект российской транспортной компании Fesco совместно с немецким лидером грузоперевозки DB Cargo, который позволит доставлять сухопутные грузы из Китая в г. Росток (Германия) по морскому пути через Калининград. Также компания запустила регулярный контейнерный поезд по маршруту Калининград-Гамбург через погранпереход «Мамоново – Бранёво» в Польше². Поставив задачу по транзиту в ряд первоочередных, в 2019 г. в Польше начали подготовку соответствующей инвестиционной программы.

¹ См. переговоры П.Альтмайера и Б. Ле Мэра с главой Европейского батарейного альянса: URL: <https://cutt.ly/3rDsTOD>

² Подробнее о проектах см. на оф. сайтах: Fesco: URL: <https://cutt.ly/SrDsUZh>; DB Cargo: URL: <https://cutt.ly/VrDsY73> (дата обращения: 23.11.2019).

Несмотря на наличие конкурентных альтернативных проектов, от ускоренной модернизации транспортной инфраструктуры в Польше и её активного участия в перераспределении логистической нагрузки выиграют все игроки, и, прежде всего, ФРГ, так как доставка сухопутных грузов из Китая через Польшу остаётся самой быстрой. Группа DB Cargo, рассчитывает на значительное увеличение рынка перевозок. Её дочернее предприятие в Польше объявило о крупных инвестициях в расширение DB *Schenker Rail Polska* (г. Рыбник), которое обеспечивает ремонт железнодорожных поездов как для польской фирмы DB, так и для материнской. Масштабная модернизация предприятия в г. Рыбнике должна обеспечить растущие потребности всей сети компаний¹. Национальные фирмы также готовятся к расширению рынка: польская компания РКР Cargo договаривается о строительстве высокотехнологичного ремонтного железнодорожного завода совместно с американским дочерним предприятием², а также планирует увеличить пропускной терминал в 4 раза к 2026 г. Кроме того, к началу 2020 г. будет запущена железная дорога «Познань – Дуйсбург». В модернизации транспортной инфраструктуры большие надежды возлагаются, в том числе, на со-финансирование из бюджета ЕС.

Министр энергетики Польши подчеркнул, что реализация газопровода «Северный поток – 2» представляет угрозу не только для достижения целей Энергетического союза, но и для энергетической стабильности и безопасности в Центральной и Восточной Европе³. В апреле 2019 г. Еврокомиссия одобрила софинансирование проекта по строительству газопровода «Baltic Pipe» в размере свыше 200 млн евро, который соединит Польшу, Данию и Норвегию. В то же время, правительство отказалось продлить контракт на поставку газа из России, заключив контракты с Данией. С 2022 г. «Baltic Pipe» обеспечит поставки из Северного моря в Польшу и впоследствии – в страны Балтии. Также будут заключены контракты поставок СПГ из США и Катара. По мнению экономиста В.Б. Белова, в энергетической политике Польши присутствует политический компонент, который в большей степени отражает интересы США, чем ФРГ. Последняя крайне заинтересована в стабильных поставках энергоресурсов. Так, под воздействием Польши крупные немецкие игроки вышли из второго консорциума Газпрома, хотя фактически остались его спонсорами [Белов, 2018;]. Кроме того, в сентябре 2019 г. по иску польской компании PGNiG Суд ЕС ограничил возможности «Газпрома» в использовании газопровода OPAL, связывающего «Северный поток» через Германию с Чехией. Однако в ноябре ФРГ опротестовала решение Суда: 4-го декабря 2019 г. иск был отклонён.

Выводы

В свете расширения торговли с азиатскими партнёрами, вопросы транзита и сокращения издержек приобретают для ФРГ особую важность. Несмотря на полити-

¹ Подробнее о проекте: см. URL: <https://cutt.ly/vrDsQ9n> (дата обращения 05.12.2019).

² Подробнее о проекте: URL: <https://cutt.ly/WrDsEaw> (дата обращения: 01.10.2019).

³ 8 ноября 2018 г. министр энергетики США Рик Перри и министр энергетики Кшиштоф Чожевский подписали в Варшаве Совместную декларацию о расширении сотрудничества в области энергетической безопасности для уменьшения энергозависимости Польши от России. Текст декларации: <https://cutt.ly/irDsESf>

ческие разногласия, немецкий бизнес рассматривает Польшу как перспективную площадку для размещения своих предприятий, к преимуществам которой относятся возможности ценовой конкуренции и выгодное географическое положение. Большая заинтересованность ФРГ в развитии транспортной инфраструктуры для перевозки сухопутных грузов из Азии, в кратко- и среднесрочной перспективе означают для Варшавы увеличение инвестиций в транспортно-логистическую отрасль и шансы на активное участие капитала ЕС.

Участие Польши в германо-французском консорциуме Европейского батарейного альянса – это вклад в конкурентоспособность её экономики. В средне- и долгосрочной перспективе инновационные предприятия, прежде всего в области производства электромобилей и комплектующих, станут центром привлечения ПИИ. Германо-польский товарооборот продолжит расти, повышая шансы страны закрепиться в первой пятёрке торговых партнёров Германии в ближайшие 5 лет.

Наибольшие противоречия затрагивают энергетическую отрасль. С одной стороны, Польше необходима диверсификация поставок, которая могла бы стать залогом бесперебойного энергоснабжения, не восприимчивого к резким колебаниям мировой политической конъюнктуры. С другой стороны, экономически нерациональные и манипулятивные действия Польши в отношении российского поставщика (стратегически важного партнёра ФРГ) препятствуют планам промышленного развития Германии, связанных с гарантированными поставками российских энергоресурсов.

Список литературы

Азиатский вектор в экономической стратегии стран Центрально-Восточной Европы: Монография (2019) [Синицина И.С. и др. / Отв. ред. Н.В. Куликова.] ИЭ РАН, Москва, Россия.

Бажан А.И. (2019) Влияние европейской интеграции на экономику Вишеградской группы. *Вишеградская Европа*. № 1–2. с. 39–47. URL: http://visegradeuropa.ru/wp-content/uploads/2019/10/01-02.19VE_edited_4.pdf.

Белов В.Б. (2019a) Германия – сложный поиск новой промышленной стратегии. *Современная Европа*, №4, с. 27–36. DOI: 10.15211/soveurope420192736.

Белов В.Б. (2019b) Актуальные вызовы и задачи хозяйственно-политического тандема Германии и Франции. *Современная Европа*. №2 (87). с. 27–38. DOI: 10.15211/soveurope220192738.

Белов В.Б. (2018) Проект "Северный поток-2" - шансы и риски реализации. *Научно-аналитический Вестник Института Европы РАН*. №3. с. 74–80; DOI: 10.15211/vestnikieran320187480.

Германия 2017. (2018) Под ред. В.Б. Белова / М.В. Грачева и др. ДИЕ РАН, № 354, Москва, Россия, 140 с. ISBN 978-5-98163-110-8. с. 79–80.

Винокуров Е. Ю. (2019) Транзит по пути. Курсив. URL: <https://kursiv.kz/opinions/2019-05/tranzit-ro-puti>.

Габарта А.А., Дрыночкин А.В. (2018) Экономика стран Вишеградской группы. Учебное пособие. МГИМО-Университет, Москва, Россия.

Экономика и политика Германии: через год после выборов (2019) [В.П. Фёдоров и др.; отв. ред. Е.П. Тимошенко]. Ин-т Европы РАН, Москва, Россия. ДИЕ РАН № 360.

References

Kulikova N.V. ed. (2019) Aziatskij vektor v ekonomicheskoj strategii stran Central'no-Vostochnoj Evropy: Monografiya. [Sinitina I.S. ...] IE RAN, Moscow, Russia.

Bazhan A.I. (2019) Eurointegration impact on economy of V4 countries. Visegrad Europe. Central European Journal, Moscow, Russia. № 1–2. pp. 39–47.

Becker N. Branche kompakt: Polens Automobilsektor investiert kräftig. 10.09.2019. GTAI. <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Branchen/Branche-kompakt/branche-kompakt-kfz->

Современная Европа, 2019, № 7

- industrie-und-kfz-teile,t=branche-kompakt-polens-automobilsektor-investiert-kraeftig,did=2362570.html (mode of access: 26.09.2019).
- Belov V. (ed.) Germany 2017. (2018) DIE RAN, Moscow, Russia № 354.
- Belov V.B. (2019c) Current Challenges and Major Tasks of the Economic Tandem of Germany and France. *Sovremennaya Evropa*. №2 (87). pp.27–38.DOI: 10.15211/soveurope220192738
- Belov V.B. (2019b) Germany: Difficult Search for a New Industrial Strategy. *Sovremennaya Evropa*, № 4, pp. 27–36. DOI:10.15211/soveurope420192736.
- Belov V.B. (2018) The Nord Stream-2 project - the chances and risks of implementation. Nauchno-analiticheskij Vestnik Instituta Evropy RAN. № 3. pp. 74–80; DOI:10.15211/vestnikieran320187480.
- Charlish A., Kahn M. Coal-reliant Poland's e-car push clouded by EU emissions row. Reuters. 8.11.2019. URL: <https://www.reuters.com/article/us-poland-electric-idUSKBN1XI1KY> (mode of access: 23.11.2019).
- Der Bauboom für moderne Bürogebäude hält in Polen an. 31.07.2019/ GTAi. URL: <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=der-bauboom-fuer-moderne-buerogebaende-haelt-in-polen-an,did=2340502.html> (mode of access: 26.09.2019).
- Gabarta A.A. Drynochkin A.V., (2018) *Ekonomika stran Vishegradskoj grupy*. Uchebnoe posobie. MGIMO-Universitet, Moscow, Russia.
- Michalski, B. (2018) Looking for evidence of the middle-income trap. The case of Polish trade in high-tech goods with Germany, *Post-Communist Economies*, № 30'3, pp. 405–420, DOI: 10.1080/14631377.2018.1442050.
- Repetzki B. Deutschland und Polen kooperieren bei Hochtechnologien. 26.03.2019. GTAi. URL: <https://cutt.ly/5toUP3x>
- Rocznik Statystyczny Handlu Zagranicznego, (2018) Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 2018 r.
- State aid: Commission approves €36 million Polish investment aid to LG Chem's electric vehicles batteries plant. European Commission. 28 January 2019. URL: https://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-744_en.htm (mode of access: 30.09.2019).
- Statements by Vice-President Sefcovic and participants to the 4th high level meeting of the European Battery Alliance. 2019. URL: https://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-19-5896_en.htm
- Timoshenkova e.d. (2019) *Economy and Policy of Germany: the Year After the Election*. [V.P. Fyodorov...]. Institut Evropy RAN, Moscow, Russia, DIE RAN, № 360.
- Vinokurov E. Yu. (2019) *Tranzit po puti*. Kursiv. URL: <https://cutt.ly/ItoUHd9>

Prospects for German-Polish Economic Cooperation

Author: Ivanova A., Research fellow of the Department of country studies, Institute of Europe, Russian Academy of Sciences. **Address:** 11-3, Mokhovaya str., Moscow, Russia, 125009. **E-mail:** annaivanova@instituteofeurope.ru

Abstract. The article analyzes current German-Polish economic relations. The author considers the prospects of economic partnership and highlights key investment projects which include: the European Battery Alliance, transit, and energy issues. The author concludes that Germany is interested in intensifying economic relations with Poland and suggests that the growth of the geo-strategic importance of Poland as a transit country and industrial center in the medium term; in the short-term Poland potentially can enter the top-5 trading partners of Germany. In the future the innovative enterprises, primarily in the production of electric vehicles and components, will become a key element attracting FDI. German-Polish trade will continue to grow, increasing the country's chances to gain a foothold in Germany's first five trading partners in the next 5 years. The greatest contradictions affect the energy industry. On the one hand, Poland needs diversification of supplies, which could become a guarantee of energy supply, not vulnerable to sharp fluctuations in the global political situation. On the other hand, the economically manipulative actions of Poland in relation to the Russian supplier (a strategically important partner of Germany) impede German industrial development plans related to guaranteed supplies of Russian energy resources.

Key words: Poland, Germany, Nord Stream-2, Germany, economics, trade, investment, battery alliance, electric cars, business, industry, strategy, EU.

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope72019168178>