**Автомобильная промышленность германии в условиях мирового финансового кризиса**

В любой развитой экономике автомобильная промышленность является одной из базовых отраслей. В автомобильном сегменте заняты сотни тысяч работников, продукция этой отрасли составляет большую долю в ВВП. Естественно, что вопросы поддержки автопрома вышли на первый план в тех мерах, которых принимают правительства в рамках антикризисных пакетов. От того, насколько эффективными будут такие меры, во много зависит будущий контур всей послекризисной экономики

Автомобилестроение относится к числу наиболее развитых отраслей промышленности ФРГ, занимая первое место (около 14%) в суммарном обороте отраслей промышленности страны, и одну пятую часть объема оборота за рубежом по данным на 2009 г. В структуре общего оборота отрасли основной удельный вес (около 70%) приходится на предприятия, занятые производством автомобилей и двигателей, 26% – на предприятия по производству запчастей, инструмента и принадлежностей к автомобилям, оставшиеся 4% приходятся на производителей прицепов, тюнингового и другого подобного оборудования. По количеству производимых в стране автомобилей Германия стабильно удерживает третье место в мире после Японии и США, а по количеству экспортируемых автомобилей находится на втором месте после Японии.

В автомобилестроительной промышленности Германии сосредоточены самые крупные в Европе, и одни из крупнейших в мире, концернов. Это, прежде всего, Daimler Chrysler, BMW и Volkswagen.

Daimler-Chrysler AG – Деятельность компании заключается в производстве и распространении легковых автомобилей и грузовиков. Компания предлагает широкий перечень автомобилей марок: Mercedes-Benz, Chrysler, Smart, Dodge, Freightliner, Setra и Jeep. Вдобавок ко всему этому, компания производит дизельные двигатели, самолеты, вертолеты, космические системы и предлагает широкий круг сервисных услуг. Годовой объем производства компании составляет 1,1 млн., а на зарубежных предприятиях – 485 тыс. автомобилей.

Volkswagen AG (VW) – Главные направления деятельности компании – производство, дизайн и распространение автомобилей. Группа Фольксваген производит следующие марки автомобилей: Volkswagen, Audi, Seat, Skoda, Lamborghini, Bugatti, Rolls Royce и Bentley. Также компания занимается лизингом.

Среди всех доходов продажи автомобилей составляют около 80%, лизинг – 10%, запчасти – 6% и др. В год компания производит 2,1 млн., а на зарубежных предприятиях – 2,8 млн. автомобилей.

Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW). – Компания производит широкий круг автомобилей и мотоциклов. Она имеет ряд заводов в Германии, Австрии, Великобритании, США, Мексике, Бразилии, Южной Африке, Египте, Таиланде, Малайзии, Индонезии на Филиппинах. Среди всех доходов компании продажи автомобилей составляют 78% доходов, лизинг – 18%, мотоциклы – 18% и др. Годовой объем производства компании составляет 648 тыс. шт., а на зарубежных предприятиях – 468 тыс. шт. (2)

В 2009 году последствия мирового финансового кризиса стали весьма ощутимыми для экономики Германии.

По данным министерства экономики, спад производства составил в 2009 году рекордные в истории ФРГ 2,25%.

Одна из важнейших отраслей экономики Германии, переживает на сегодняшний день кризис, который выражается в снижении объемов продаж автомобилей и снижении экспорта. Ассоциация автомобильной промышленности германии прогнозирует, что в 2010 году количество новых регистраций автомобилей составит около 2.9 миллионов человек. Что значительно меньше в сравнении с 2009 годом, когда было прогнозировано около 3.1 миллиона регистраций автомобилей.

Глобальный экономический кризис оказал негативное влияние на Германских производителей автомобилей и поставщиков.

Ряд международно-известных автомобильных компаний в Германии, таких как BMW, Volkswagen, Porshe и Daimler AG в связи с тотальным снижением спроса на свои машины, были вынуждены снизить объёмы производства.

По имеющимся сообщениям, ситуация с занятостью в автомобильной промышленности Германии является довольно критической в последнее время. В сентябре 2009 года был освобождён персонал в 1850 человек.

Ряд производителей автомобилей Германии, стараются не увольнять своих сотрудников, но и принимают определённые меры. Эти меры помогают им добиться такого положения, при котором производительность труда их работников не будет нарушена. Они отменяют сверхурочное количество рабочих часов, наряду с сокращением рабочего дня.

Руководством концерна BMW как одной из мер, было принято решение о продлении рождественских каникул своим рабочим с 2-х до 4-х недель.

Те же меры были приняты и на других крупнейших автомобильных концернах таких как – Daimler и Volkswagen.

После выхода с рождественских каникул, было принято очередное решение о введении укороченной рабочей недели. Первым на этот шаг пошел концерн Daimler, потом пришлось к этому прибегнуть и BMW, дольше всех сопротивлялся концерн Volkswagen, но и он на днях объявил, что на неделю приостанавливает производство, «чтобы не производить лишние автомобили, которые сейчас в условиях всемирного кризиса не находят покупателя».

Фердинанд Дуденхоффер, основной аналитик автомобильной промышленности Германии, отметил, что существует возможность того, что в 2010 году с ожидаемой второй волной мирового экономического кризиса, около 100 тысяч человек может потерять свои рабочие места в автомобильной промышленности.

По оценкам экспертов, экономический кризис в Германии окажется даже более острым, чем во многих других странах мира.

Министр экономики ФРГ Михаэль Глос (Michael Glos), объясняет этот факт экспортной ориентированностью немецкой экономики.

Германия, по его словам, пока остается лидером по экспорту. Но, согласно прогнозам министерства экономики, поставки станков, оборудования, автомобилей, технологических комплексов и прочих экспортных товаров на мировые рынки сократятся в этом году на 9 процентов.

Существенная часть немецкого экспорта – это поставки в Россию. Согласно данным министерства экономики Германии, в последние два года взаимный товарооборот ежегодно увеличивался на 20 процентов, опережая расширение торговли Германии с Китаем.

Но перспективы на текущий год – не такие радужные, заявил в интервью Deutsche Welle эксперт объединения немецких предприятий внешней и оптовой торговли Йенс Нагель (Jens Nagel). Он назвал две причины: во-первых, скажутся последствия финансового кризиса, а во-вторых – снижение цен на нефть. Тем не менее, сокращение немецких поставок на российский рынок будет не таким сильным, как в другие страны.

Немецкое правительство отлично осознает, какую роль в экономике страны играет автомобильная промышленность. Каждое седьмое рабочее место в стране прямо или косвенно связано с этой отраслью.

Именно поэтому канцлер Германии Ангела Меркель во время открытия Международного автосалона во Франкфурте назвала автомобильную промышленность «мотором для роста и занятости в Германии». Но, в связи с нестабильной ситуацией, связанной с последствиями мирового финансового кризиса, автомобильную промышленность Германии в ближайшие годы ждут сильные потрясения.

Исследования, проведенные газетой Handelsblatt и компанией A.T. Kearney, доказывают, что новые конкуренты из развивающихся стран и ипотечный кризис в США неизбежно приведут к перераспределению соотношения сил. После долгой стадии затишья сейчас начали появляться сообщения, как о потенциальных слияниях, так и о продажах компаний. Как считает Николаус Зелльнер, партнер A.T. Kearney, автомобильная промышленность сейчас концентрируется по-новому. Новый лидер рынка, Toyota, заметно растет, Porsche ожидает поглощения Volkswagen, а Daimler перестраивается после отделения Chrysler. Не дремлют и конкуренты. Индийская группа Tata отмечает наиболее значительный рост по сбыту и стоимости. В Китае благодаря кооперации между SAIC и Nanjing вырастает новый автомобильный гигант. Не исключено, что выставленные на продажу марки категории люкс Jaguar и Land Rover отойдут к китайским или индийским производителям.

В мировом масштабе динамику автомобильного производства в Германии в последние годы можно назвать посредственной. Ни одному из немецких автоконцернов не удалось в период 2006–2009 гг. достичь одновременно и высокого роста объемов продаж, и значительного увеличения стоимости. За исключением, пожалуй, Porsche, который смог благодаря VW существенно увеличить стоимость компании. «Немецкие производители, например, Volkswagen, Mercedes и немецкие дочерние компании американских концернов, растут на устойчивых рынках Европы и Северной Америки медленнее, чем японские и корейские компании», – Фрэнк Реттей, эксперт по автомобилям из A.T. Kearney. Немецкие автоконцерны перестали доминировать в мировой автоиндустрии. Лидирующие позиции занимают Toyota, General Motors, Ford, Renault-Nissan, и только после них идет Volkswagen, хотя концерн из Вольфсбурга прикладывает все усилия для того, чтобы к 2020 году стать одним из трех лидеров отрасли и продавать около 15 млн. автомобилей.

Одним из решающих растущих сегментов для отрасли в ближайшие годы станет производство автомобилей стоимостью до 6000 долл. Этот сегмент будет расти наиболее значительно благодаря развивающимся странам. Почти все крупные автоконцерны намерены продвигать в ближайшие годы новые микролитражки. Volkswagen уже представил на Международном автосалоне новую концепцию под названием Up. Renault с маркой Dacia и итальянский FIAT, сотрудничающий с индийской Tata, продвинулись еще дальше. Они уже продают, либо планируют продавать автомобили такого класса. Согласно данным Boston Consulting Group, в 2005 году на долю микролитражек приходилась одна четверть от 51 млн. автомобилей, продаваемых во всем мире, а в 2015 году их будет уже треть.

Поведение покупателей приведет в ближайшее время к тому, что отрасль станет еще более полярной. Клиенты будут все больше интересоваться, с одной стороны, марками класса «премиум», а с другой – дешевыми автомобилями.

**Литература**

1. Информационно-аналитический дайджест экономики Германии. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.motor\_vehicle\_in\_germany\_business\_report.html

2. Промышленность Германии. [Электронный ресурс]. Режим доступа:

http://www. promyshlennost-germanii.html

3. Автомобильная промышленность Германии. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http:// worldautoblog.ru/2009/10/avtomobilnaya-promyshlennost-germanii

4. Автоновости от Handelsblatt. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.nemka.ru/n070925.htm

5. Анна Розэ, «Российская газета» – Федеральный выпуск №4873 от 24 марта 2009 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.rg.ru/2009/03/24/avto.html