

Патрик Шнидер
Федеральный министр транспорта

16+

БЕРЛИНСКИЙ ТЕЛЕГРАФ

РАБОТА В МЕДИАГРУППЕ «БЕРЛИНСКИЙ ТЕЛЕГРАФ»

«Берлинский телеграф» – единственная частная русскоязычная медиагруппа, освещающая политические, спортивные и культурные события на всей территории Германии, а также за её пределами. Наши сотрудники работают на самых знаковых и резонансных мероприятиях Германии, Европейского союза и стран СНГ.



Станьте частью нашей интернациональной команды и реализуйте свои самые смелые идеи!

Для рассмотрения Вашей кандидатуры, пожалуйста, направьте ваше резюме

ВНИМАНИЕ

- журналисты
- менеджер по распространению
- редакторы
- фотограф
- менеджер по рекламе
- администратор



Пожалуйста, заранее подготовьте ваше резюме, и мы свяжемся с вами быстрее



Комплексные решения **MLG SOLAR**

От логистики до установки и обслуживания – мы предлагаем комплексные решения, которые упрощают работу вашей солнечной электростанции.



**Mörsenbroicher Weg 191,
Düsseldorf 40470
Tel: +49 151 70531424
Mail: info@mlgsolar.eu**





Фото: Inga Haar/Deutscher Bundestag - Bilddatenbank

Патрик Шнидер – министр транспорта ФРГ

Министр транспорта в кабинете Фридриха Мерца считается очень опытным политиком. Причём опыт этот проявляется не только в министерской работе, но и в открытости к общению с общественностью. Чтобы встретиться с министром, достаточно обратиться в его офис для согласования даты и времени. Приходить в одиночку не обязательно: Шнидер приглашает на беседу и своих знакомых. Кто же этот человек, которого Фридрих Мерц поставил во главе одного из важнейших министерств?

Патрик Шнидер родился 1 мая 1968 года в Кильбурге (Рейнланд-Пфальц). В 1987 году он сдал экзамены на аттестат зрелости в гимназии им. Святого Матиаса в Герольштайне, после чего прошёл базовую военную службу. До 1995 года Шнидер изучал право в Боннском университете. В период с 1995 по 1997 год он прошёл стажировку в суде, а в 1998 году получил допуск к адвокатской практике.

Политическая карьера

Патрик Шнидер вступил в ХДС в 1985 году и с самого начала активно участвовал в работе на муниципальном уровне. С 1999 года он в течение десяти лет занимал пост бургомистра объединённого муниципалитета Арцфельд в Рейнланд-Пфальце. В том же году он также вошёл в состав окружного

совета Битбург-Прюм, где позже стал председателем фракции ХДС.

В 2009 году Шнидеру удалось пройти в Бундестаг, где с тех пор он напрямую представляет избирательный округ Битбург. В рамках ХДС Рейнланд-Пфальца он занимал должность генерального секретаря с 2011 по 2018 год. С 2017 года он также возглавляет региональную группу Рейнланд-Пфальца в фракции ХДС/ХСС в Бундестаге. В 2018 году Патрик Шнидер был избран парламентским секретарём фракции ХДС/ХСС. В этой должности он, в частности, координировал парламентские процедуры и представлял фракцию в Совете старейшин Бундестага. Основное внимание он при этом уделял внутренней организации фракции и проверке результатов выборов.

Патрик Шнидер – видный политик ХДС, который активно участвует в работе по нескольким ключевым направлениям политики и отстаивает чёткие позиции. В качестве парламентского секретаря фракции ХДС/ХСС в Бундестаге он принимал активное участие в разработке и реализации политических стратегий.

В одном из своих интервью Патрик Шнидер признался, что политическая карьера не была целью его жизни. На самом деле он мечтал стать судьёй. Так что на министерский пост его привело стечение обстоятельств.

Экономика и дебюрократизация

Шнидер выступает за комплексную реформу экономической политики Германии. Он критикует текущую экономическую ситуацию и призывает к принятию мер по восстановлению экономического роста. К ним относятся снижение социальных отчислений, налоговые льготы для работников и предприятий, а также устранение бюрократических барьеров. Одним из конкретных предложений является введение моратория на увеличение налоговой нагрузки для граждан и предприятий.

Инфраструктура и планирование

Одной из главных задач Шнидера является улучшение планирования инфраструктуры в Германии. Вместе с коллегами из федерального правительства и земель он представил план из 11 пунктов, включающий меры по ускорению процедур планирования и получения разрешений. Введение обязательных сроков рассмотрения заявок на строительство, использование цифровых инструментов планирования и реформа права на подачу коллективных исков – всё это должно помочь.

Шнидер уже был членом комитета Бундестага по транспорту и имеет за плечами долгую карьеру в парламенте. Среди прочего, он участвует в создании реестра лоббистов для депутатов. После скандала вок-



Фото: Marco Urban/Deutscher Bundestag - Bilddatenbank

руг Филиппа Амтора он выступал за большую прозрачность в отношениях с лоббистами. В качестве докладчика фракции ХДС/ХСС он работал над законопроектом, предусматривающим обязательную регистрацию лоббистов и налагающим штрафы за нарушения.

В 2019 году Шнидер вызвал резонанс, когда в ходе дебатов в Бундестаге по поводу Агентства по управлению имуществом (Treuhandanstalt) подверг резкой критике партию «Левые». Он обвинил партию в том, что она играет на эмоциях жителей Востока, и назвал её преемницей СЕПП, которая привела ГДР к экономическому краху. Эти высказывания вызвали критику, в частности со стороны депутатов из Восточной Германии.

Ключевые задачи

Министр транспорта считает, что состояние Deutsche Bahn представляет потенциальную угрозу для существования общества и немецкой демократии.

«Мы не должны допустить, чтобы люди поверили, что государство не в состоянии справиться с такими проблемами, как ветхие мосты или хронические задержки поездов», — говорит министр. «Мы должны показать, что мы способны действовать».

В то же время министр сдерживает ожидания относительно быстрого решения ключевых проблем. Так, его цель по пунктуальности на 2029 год составляет всего 70% всех железнодорожных поездок. Цель

бывшего правления Deutsche Bahn, которая заключалась в том, чтобы к 2027 году обеспечить пунктуальность 75–80% поездов, он назвал «воздушным замком».

«Мы должны оценивать ситуацию реалистично, иначе люди будут ещё больше разочарованы, если эта цель даже приблизительно не будет достигнута», — подчёркивает Шнидер. «Очень опасно, когда всё больше людей начинают думать, что государство не работает. Мы не должны подливать масла в огонь».

В 2025 году без значительных задержек курсировали лишь около 60% междугородних поездов. Чтобы пассажиры всё же заметили улучшения, Deutsche Bahn объявила о трёх программах немедленных мер, две из которых уже запущены. Они касаются чистоты и безопасности на вокзалах, комфорта в поездах дальнего следования, а также информирования пассажиров о задержках и смене путей.

На фоне войны в Иране и роста цен на топливо Шнидер призвал перейти на использование «Deutschlandticket». По его словам, этот билет стоимостью 63 евро по-прежнему намного дешевле обычных месячных абонементов, при этом его можно использовать по всей Германии. *«Для большей части нашей страны я могу только рекомендовать перейти на „Deutschlandticket“ — особенно в нынешней ситуации», — подчёркивает министр.*

Шнидер также высказался против введения ограничения скорости на автомагистралях. *«Тот, кто ездит осторожно, чувствует это на своём кошельке. Люди заме-*

чают это и без ограничения скорости», — поясняет Шнидер.

Увлечения и личная жизнь

Министр транспорта любит начинать день в Берлине с пробежки вдоль Шпрее. Музыка — его вторая страсть: он долгое время играл на фортепиано, а иногда играет и на органе. Кстати, его предшественник на посту в Федеральном министерстве транспорта, Фолькер Виссинг, также родом из Рейнланд-Пфальца и тоже был органистом.

Имя супруги Патрика Шнидера не разглашается, известно лишь, что он знаком со своей супругой со школьных лет. Также неизвестно, есть ли у пары дети. Зато родной брат министра Гордон — довольно известная и влиятельная фигура в Рейнланд-Пфальце. Гордон Шнидер также является членом ХДС и депутатом ландтага Рейнланд-Пфальца, где является председателем фракции и лидером оппозиции.

Патрик Шнидер занимает различные почётные должности, в частности, в правлении общества поддержки больницы Святого Иосифа в Прюме, в правлении Ремесленной палаты Трира и в консультативном совете организации «Европейские миниповара». Шнидер — католик и ранняя пташка, как признаётся сам министр. Кроме того, он ведёт политический подкаст «Eifelturm-Talk». Название подкаста отсылает к прозвищу этого члена ХДС: «Эйфелева башня». Рост Патрика Шнидера составляет 2,02 метра, и он на несколько сантиметров выше федерального канцлера.



Все фото: Александр Бойко/Берлинский Телеграф

Мерц и Макрон подчеркивают тесное сотрудничество Германии и Франции

Канцлер Мерц и президент Франции Макрон собрались со своими министрами в Брюле для проведения переговоров. Мерц принял Макрона с воинскими почестями перед замком Аугустусбург.

Именно там в 1962 году французский президент де Голль предложил федеральному канцлеру Аденауэру заключить германо-французский договор о дружбе. Результатом этого стало подписание Елисейского договора, который является основой сотрудничества обеих стран.

Перед приёмом Макрон заявил, что необходимо и дальше расширять сотрудничество обеих стран и ускорить стратегический подъём Европы. Вместе они намерены выступать за мир в Европе, укреплять оборону и сотрудничать в таких перспективных областях, как искусственный интеллект. Мерц отметил историческое значение места проведения заседания Совета министров в Брюле.

В заседании Совета министров в Брюле принимают участие министры и государственные секретари из десяти ведомств обеих стран. Среди прочего обсуждается многолетний бюджет ЕС. Кроме того, обсуждаются вопросы более тесного сотрудничества в разработке высокопроизводительных аккумуляторов, создания совместного центра искусственного интеллекта, а также сотрудничества вещательных компаний «Deutsche Welle» и «France Médias Monde» в целях борьбы с дезинформацией.

Перспективы взаимодействия и политическая повестка

Для Макрона это, по всей видимости, станет последним заседанием франко-германского Совета министров. Весной следующего года во Франции состоятся президентские выборы, на которых он, пробив два срока у власти, уже не сможет баллотироваться.

По итогам германо-французских переговоров канцлер Мерц заявил, что «немецкая рука всегда останется протянутой». Федеральный канцлер заверил своего французского коллегу в неизменности тесного сотрудничества с Францией независимо от исхода французских президентских выборов в следующем году:

«С немецкой точки зрения я могу только сказать, что и в будущем мы будем делать всё возможное, чтобы это сотрудничество с нашим французским соседом было максимально интенсивным, глубоким и основанным на доверии, совершенно независимо от того, какое решение примут избиратели во Франции».

На совместной пресс-конференции с президентом Франции Эммануэлем Макроном Мерц получил вопрос от французского журналиста о том, будет ли он считать Марин Ле Пен, лидера правой партии «Национальное объединение», своим партнёром в случае её победы на выборах. Его также спросили, смог бы он найти с ней общие политические точки соприкосновения.

Марин Ле Пен была признана виновной в мошенничестве на миллионы евро — и

всё же хочет стать президентом. Лидер французских правых, по мнению некоторых, бросает вызов демократическому правовому государству.

Мерц ответил, что исходит из того, что любой преемник или преемница будет ориентироваться именно на то, что является правильным и необходимым в интересах обеих стран.

Безопасность, оборона и стратегическое партнерство

Было отмечено, что тесное сотрудничество Германии и Франции в эти сложные времена имеет неоценимое значение для обеих стран. Мерц подчеркнул, что ключевую роль в обеспечении безопасности играет совместная поддержка Украины. Эта поддержка будет решительно продолжена: «Наша цель — мир, который сохранит суверенитет Украины и безопасность Европы».

Главы правительств обеих стран обвинили Китай в том, что он создаёт для себя нечестные конкурентные преимущества по отношению к Европейскому союзу.

Мерц также упомянул о новом сотрудничестве Германии и Франции в области ядерной обороны: «Мы вступаем на новый совместный путь в сфере сдерживания».

После открыто проявившейся напряжённости в отношениях с США обе страны намерены в первую очередь продвигать важный оборонный проект — партнёрство в области ядерного сдерживания на основе французского арсенала ядерного оружия, как это было согласовано Мерцем и Ма-



кроном в марте. Первые совместные учения французских истребителей «Рафаль» и немецких «Еврофайтер» по дозаправке в воздухе уже состоялись в четверг. Истребители «Рафаль» рассчитаны на применение ядерного оружия.

После провала запланированной много-миллиардной разработки совместного истребителя FCAS также предстоит выяснить, что из этого проекта ещё можно спасти. Разработка так называемого «Combat Cloud» – системы интеграции вооружений – в любом случае должна быть продолжена.

Технологии и защита несовершеннолетних

Кроме того, обе страны намерены расширить сотрудничество в области ключевых технологий, таких как искусственный интеллект, космос, ядерный синтез и квантовые технологии, а также укрепить технологический суверенитет Европы.

Также Германия и Франция стремятся к введению единых правил по защите несовершеннолетних в сети. На встрече министров обе стороны договорились продвигать эту инициативу на уровне ЕС.





Александр Бойко

Саммит НАТО в Анкаре: ярмарка тщеславия Дональда Трампа

Все фото: NATO

Если всё идёт хорошо, саммит НАТО заканчивается принятием официального заявления. Затем генеральный секретарь альянса представляет достигнутые компромиссы как великолепный общий результат. Однако первую скрипку на любом саммите Североатлантического Альянса, как, впрочем, и на любом крупном западном саммите, с некоторых пор играет Дональд Трамп. А остальные западные лидеры преданно заглядывают ему в глаза и, пытаясь угадать его настроение, на всякий случай вежливо поддакивают.

В начале саммита Трамп не прочь был поговорить и о переговорах с Ираном, которые так и не завершились успехом и ознаменовались возобновлением войны в день завершения саммита. Не прочь он был поговорить и о своих так и не забытых претензиях на Гренландию. А также о Европе, которой президент США очень серьёзно недоволен.

Однако смена настроения американского президента — такая же характерная черта, как и его непредсказуемость, к которой во всём мире потихоньку начинают привыкать. И правда: вечером Трамп заговорил со своими союзниками уже совсем в другом тоне — об успешном саммите, об «уважении» и «любви». О единстве и командной игре в Анкаре. Что, как следует понимать, в первую очередь зависит от него самого, от Трампа. Все снова будут аплодировать США, говорит он. Потому что США — крупнейший донор НАТО и обладают самой сильной армией.

Затем Трамп быстро сбился с темы, говорил о себе и об Америке, о TikTok и «социалистических» демократах, а потом вдруг снова перешёл к производству ору-



жия и сотрудничеству между Lockheed и Rheinmetall. Обычная схема. Ведь в конечном итоге ясно, что он имеет в виду: мои потребности — самые важные. Иногда он формулирует это более агрессивно, иногда — более дружелюбно.

Сам факт того, что Трамп вообще находится в Анкаре, уже считается успехом. Он заявил, что приехал исключительно ради своего друга Эрдогана. В то же время присутствие Трампа — самый большой риск для успешного проведения саммита. Сразу после прибытия в Турцию он заявил, что Гренландия «должна находиться под властью США, а не Дании». По словам Рютте и Трампа, в ближайшее время должна состояться ещё одна встреча по этому поводу. Вопрос ещё далеко не снят с повестки дня. Испания, которая не хочет вкладывать 3,5% своего ВВП в укрепление альянса, также получила от Трампа ещё один «нагоняй».

По словам участников, на рабочем заседании обе эти темы не играли никакой роли. Трамп с похвалой выделил пять европейских стран, в том числе Германию. О Испании он не упомянул, как и о Гренландии. По поводу Украины президент США не высказался напрямую, но пообещал продолжать продавать оружие европейцам. Что они с ним будут делать, хотят ли они, например, передать его Украине, — это их решение.

Встреча за закрытыми дверями прошла в спокойной обстановке: участники были сосредоточены и не высказывали упрёков. Опасения по поводу того, что Трамп может захотеть выйти из НАТО, были развеяны, в отличие от ситуации ещё год назад. Позиции Европы в рамках альянса значительно укрепились. В Анкаре в центре внимания должен был быть не президент США, а само послание: Европа обрела себя.

Впрочем, ситуация остаётся сложной, и не только из-за капризов Трампа. Например, в вопросе об Иране. Марк Рютте попытался интерпретировать ночные эскалации, называя атаки США «абсолютно необходимыми». Однако это вновь поставит европейцев перед вопросом, как реагировать на требования Трампа поддержать США в этом конфликте, который не узаконен ни Конгрессом США, ни Организацией Объединённых Наций.

В своих многочисленных публичных выступлениях в Анкаре Рютте часто говорил об угрозах со стороны России, Ирана, Китая и Северной Кореи. Но, разумеется, не о США — о партнёре, который угрожает НАТО изнутри.

На совместном рабочем заседании Мерц выступил сразу после Трампа. Каждый день, сказал канцлер, свобода, без-

опасность и мир в Европе находятся под угрозой со стороны России. Именно поэтому Германия так активно наращивает вооружения. Не для того, чтобы разжигать войну, а для того, чтобы проложить путь к миру. Согласно данным НАТО, в этом году Германия сообщила альянсу о рекордных расходах на оборону: €124,7 млрд, что на 25,5% больше, чем в прошлом году. Это самый высокий рост, зафиксированный для Германии в новейшей истории. И эти деньги необходимо потратить: США хотят не только, чтобы был выполнен целевой показатель в 5%, но и чтобы европейские закупки увеличились. Поэтому первый день саммита в Анкаре превратился в шоу, достойное Голливуда.

Среди объявленных проектов – воздушная система раннего предупреждения и контроля (AWACS), в которой участвуют одиннадцать членов НАТО. Согласно итоговому заявлению, на новые закупки будет выделено в общей сложности \$50 млрд. В нём также подчёркивается более значительная ответственность Европы, которой так стремится добиться Трамп.

Но и Рютте понимает, что Европа не сможет сразу компенсировать то, от чего США под руководством Трампа могут отказаться в будущем – и уже отказываются сейчас.

«Игра ещё не закончена, и у нас нет роскоши времени», – заявил Рютте в Анкаре. США настаивают на том, что Европа должна адаптироваться к новым условиям и в сфере производства. Хотя США и хотели бы, чтобы у них покупали, они сами не успевают справиться со спросом, в том числе из-за войны с Ираном.

Промышленность должна быть готова брать на себя больше рисков, требует Рютте. То же самое, по-видимому, касается и стран-членов. Если всё пойдёт хорошо, говорит один из ведущих дипломатов, через несколько лет альянс станет значительно более европейским, но по-прежнему будет трансатлантическим.

То, что Канада незадолго до саммита объявила о передаче заказа на закупку подводных лодок немецко-норвежскому консорциуму, отмечается как большой, в том числе символический успех: европейцы всё-таки способны чего-то добиться вместе. В этом контексте совместные промо-ролики о дальнейшем сотрудничестве в оборонной сфере хорошо вписываются в «дух Анкары», о котором мечтал Фридрих Мерц.

На фоне вопросов о наращивании вооружений, Трампе, Иране и Гренландии поддержка Украины почти отошла на второй план. НАТО обещает стране €140 млрд на ближайшие два года – так, в конце концов, и указано в итоговом заявлении. Однако в эту сумму должен быть включён пакет помощи ЕС в размере около €60 млрд до конца 2027 года. Встреча Трампа и президента Украины Владимира Зеленского в Анкаре прошла в позитивном ключе. Трамп объявил, что разрешит Украине создавать системы противоракетной обо-



роны «Патриот». Затем он добавил, что у него сложились «хорошие отношения» с Зеленским.

Именно личные отношения в эпоху Трампа заменяют институциональные связи. Это вновь проявилось в Анкаре. Главное – поддерживать диалог с президентом. Не конфронтировать его с реальностью, лежащей за пределами его собственного восприятия, не обижая при этом его чувства. К этой упорной борьбе относится и вопрос о том, чем на самом деле является НАТО. Оборонный альянс – так гласит Договор о НАТО. Или всё-таки своего рода клуб по обеспечению американских баз, позволяющих проецировать силу по всему миру? Именно так это звучит, когда Трамп говорит о европейских союзниках в контексте войны с Ираном. А если к этому добавить вечные сомнения в принципиальности альянса, то НАТО теряет одну из своих центральных функций: убедительное сдерживание. По сути, всё сводится к одному:

действительно ли деньги приносят безопасность? За каждой цифрой скрывается проверка на прочность: сможет ли альянс и дальше выполнять свои обещания?

В Анкаре обязательство о взаимной помощи согласно статье 5 занимает первое место в итоговой декларации. Следующий саммит НАТО должен состояться в 2027 году в Албании. На данный момент неизвестно, состоится ли он на самом деле. Трампу это, возможно, даже на руку – форматы, связывающие его многосторонними обязательствами, ему не по душе. В Анкаре попытались сгладить ситуацию: считается, что не будет никакой трагедии, если встреча в Албании в 2027 году не состоится, ведь в прошлом НАТО тоже собиралось не каждый год. Но вполне ясно и то, почему в будущем, возможно, откажутся от таких саммитов: если речь идёт почти исключительно о том, чтобы «управлять» президентом США, то такие встречи скорее отвлекают внимание, чем помогают делу.



Фото: x.comTokayev/KZ

Казахстан и Германия нацелены на углубление сотрудничества в сфере энергетики и добычи важнейших минеральных ресурсов

Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев принял в Астане министра экономики и энергетики Германии Катерину Райхе. В центре внимания в ходе беседы были вопросы экономического сотрудничества, а также перспективы совместных проектов в сферах энергетики, промышленности, цифровизации и переработки сырья.

Токаев назвал Германию одним из важнейших торговых и инвестиционных партнеров Казахстана. По его словам, с 2005 года в Казахстанскую экономику, в частности в несырьевой сектор, поступило более восьми миллиардов долларов США прямых инвестиций из Германии. В настоящее время в стране действуют более 1000 предприятий с немецким участием. К числу наиболее известных относятся, в частности, CLAAS, HORSCH, Siemens, BASF, Heidelberg Materials, Siemens Energy, Knauf и Linde.

Президент также упомянул о политических и экономических реформах, начатых в Казахстане в последние годы. Поправки к Конституции и меры по модернизации государственных институтов улучшили инвестиционный климат. Благодаря этому были созданы новые возможности для международных партнеров. Токаев подчеркнул, что Казахстан и в будущем будет

обеспечивать надежные и привлекательные условия для иностранных инвесторов.

Катерина Райхе высоко оценила роль Казахстана как важнейшего экономического и торгового партнера Германии в Центральной Азии. Она подчеркнула большой потенциал для углубления двустороннего сотрудничества. Кроме того, она высказалась за дальнейшую интенсификацию совместных проектов.

Особое внимание было уделено сферам энергетики и промышленного развития. Кроме того, обе стороны обсудили сотрудничество в области добычи и переработки критически важных сырьевых ресурсов и редкоземельных элементов. Они приобретают всё большее значение для европейской промышленности и энергетического перехода. Также обсуждался вопрос о расширении транспортных и логистических маршрутов между Европой и Азией. Экономические отношения между Казахстаном и Германией в последние годы значительно укрепились. Германия является одним из важнейших торговых партнеров Казахстана в рамках Европейского союза и активно сотрудничает, в частности, в таких отраслях, как машиностроение, химическая промышленность, энергетика и инфраструктура.

«Для Казахстана Германия является одним из ключевых торговых, экономических и инвестиционных партнеров в Евро-

пейском союзе. Президент Касым-Жомарт Токаев придаёт большое значение сотрудничеству с Германией», – заявил премьер-министр Казахстана Олжас Бектенов. По его словам, в 2025 году объём двусторонней торговли достиг \$4,4 млрд, что на 9,5% больше, чем в предыдущем году. В период с января по апрель объём торговли составил \$1,4 млрд, что на 5,9% больше, чем за тот же период 2025 года. С 2005 года Казахстан привлёк около \$7,8 млрд немецких инвестиций. В прошлом году объём инвестиций из Германии вырос на 28,5% и составил \$700 млн.

«В перспективе наша задача – преобразовать традиционное торгово-инвестиционное сотрудничество между нашими странами в более продвинутое промышленно-технологическое партнёрство. Мы заинтересованы в выведении промышленного сотрудничества на новый уровень посредством локализации производства, передачи технологий и подготовки высококвалифицированных кадров», – говорит Бектенов.

Официальные лица сослались на опыт компаний CLAAS и Horsch в секторе сельскохозяйственной техники Казахстана как на доказательство того, что поэтапная локализация производства может быть успешной, добавив, что эту модель можно распространить на другие отрасли.

Райхе, которая стала первым министром экономики Германии, посетившим Казахстан за последние 19 лет, высоко оценила развитие двусторонних отношений и отметила, что существует широкий простор для их расширения.

«Обеспечение поставок требует диверсификации и конкретных проектов, а не деклараций о намерениях. В 2025 году Казахстан был нашим четвёртым по величине поставщиком нефти, поставив 10,4 млн тонн. Готовая к будущему промышленность Германии нуждается в сырье, добываемом в Казахстане. Казахстану нужны немецкий капитал и немецкие технологии для создания большей добавленной стоимости внутри страны. Речь идёт не об односторонних контрактах на поставки, а о долгосрочном партнёрстве с очевидными выгодами для обеих сторон», – говорит Райхе.

В качестве стратегического партнёра, особенно в энергетическом и сырьевом секторах, Казахстан может способствовать укреплению экономической устойчивости и безопасности поставок Германии. Ожидается, что углубление торговых отношений, создание новых промышленных цепочек и взаимодополняющие сильные стороны обеих стран будут способствовать совместному росту и укреплению экономической динамики.

На встрече с министром энергетики Казахстана Ерланом Аккенженовым Райхе обсудила расширение технологического партнёрства и инвестиций в инфраструктуру, сообщила пресс-служба казахстанского министерства. Аккенженов и Райхе подробно рассмотрели возможности дальнейших поставок казахстанской нефти в Германию для удовлетворения производственных потребностей ключевых предприятий.

В министерстве сообщили, что экспортная логистика своевременно корректируется с учётом текущих макроэкономических условий. Для выполнения коммерческих соглашений с партнёрами Казахстан гибко перенаправляет потоки в систему Каспийского трубопроводного консорциума и использует резервные транзитные маршруты.

Аккенженов высоко оценил интеграцию передовых европейских инженерных решений в энергетический сектор Казахстана: компания Siemens Energy в соответствии с утверждёнными графиками оснащает новые генерирующие объекты в Алматы и Туркестанской области современными газовыми турбинами.

Министры также обсудили реализацию проекта «Hyugasias One», разрабатываемого компанией Svevind Energy в Мангистауской области. Ожидается, что планируемая платформа будет производить до двух миллионов тонн «зелёного» водорода в год, что позволит покрыть до 20% импортных потребностей Европейского союза в течение следующего десятилетия.





250 лет США:

Дональд Трамп прославляет американскую нацию и самого себя



Александр Бойко

Все фото: whitehouse.gov

На грандиозном финале юбилейных торжеств президент США не скупится на суперлативы. Однако вместо того, чтобы подчеркнуть единство нации, он использовал сцену для прямых атак на своих политических оппонентов.

Жара, высокая влажность и, наконец, предупреждение о неблагоприятных погодных условиях: в таких сложных условиях США отметили в Вашингтоне кульминацию своего грандиозного национального юбилея. 250 лет назад делегаты 13 колоний подписали Декларацию независимости США.

04 июля 2026 года тысячи посетителей часами ждали под палящим полуденным солнцем, чтобы пройти строгий контроль безопасности и вовремя добраться до площади у Вашингтонского монумента — именно там в ночь с четвёртого на пятое июля президент США Дональд Трамп собирался выступить с речью. По всей стране в связи с юбилеем в США царил своего рода чрезвычайная обстановка. Истребители ВВС США весь день с грохотом пролетали над столицей в впечатляющих формациях. Однако чрезвычайная обстановка носила и климатический характер.

В субботу температура временами поднималась до +40°, что усугублялось характерной для Вашингтона высокой влажностью воздуха. Около 20:00 по местному времени людям, которые к тому моменту успели пройти через меры безопасности и

оказаться на Национальной аллее, внезапно было предложено покинуть территорию и укрыться в близлежащих зданиях государственных учреждений и музеях. Причиной послужила надвигающаяся гроза, которую организаторы, по-видимому, сочли опасной — тем более что толпы людей в основном скучивались на открытой площадке вокруг Вашингтонского монумента.

Однако непогода обошлась без серьёзных последствий: всё ограничилось короткой и сравнительно слабой грозой. Около 22:00 по местному времени власти сняли тревогу, и посетителям разрешили вернуться на территорию. В конце концов Трамп выступил с речью с многочасовым опозданием, вскоре после 23:00. Несмотря на неблагоприятные обстоятельства, мероприятие, судя по всему, собрало достаточно много людей; многие участники были в кепках движения «Make America Great Again» (MAGA).

«Мы — самые смелые и лучшие», — воскликнул Трамп, обращаясь к сторонникам. «Мы всегда будем лучшими».

Празднование 250-летия Декларации независимости заранее вызвало споры по всей стране. Несколько музыкантов отказались выступать на крупной «State Fair» — выставке штатов США на Национальной аллее. В качестве обоснования они заявили, что мероприятие в таком формате «разделяет общество».

Трамп также использовал свою речь для атак на политических оппонентов. Как и

накануне во время выступления у президентского мемориала на горе Рашмор, 80-летний политик в Вашингтоне предупредил о мнимой угрозе со стороны «коммунистов». «Мы не хотим коммунистов в нашей стране», — подчеркнул он. «Наши солдаты не сражались с коммунизмом на полях сражений по всему миру для того, чтобы эта угроза теперь снова показала своё уродливое лицо здесь, в Америке».

Причиной атак Трампа является то, что в ходе праймериз Демократической партии перед промежуточными выборами 3 ноября в последнее время победили несколько кандидатов, близких к объединению «Демократические социалисты Америки». К демократическому социализму привержен и Зоран Мамдани, известный по всей стране бургомистр Нью-Йорка. Ранее Трамп уже обобщающе приравнивал левое крыло Демократической партии к коммунистам.

Необычно то, что президент США использует историческую годовщину для атаки на политического оппонента, а не для того, чтобы объединить страну вокруг общей гордости за собственную историю. Правда, в речи Трампа были и классические элементы: потомки исторических личностей демонстрировали старинные флаги США, ветераны вспоминали великие войны, а президент рисовал образ избранной Богом нации-победительницы, призванной возглавить мир.



Однако в основном речь была посвящена не столько бурной истории страны, сколько самому Трампу. Он снова и снова подчёркивал, как хорошо живётся в США под его руководством и каких успехов ему удалось добиться. По словам Трампа, в Венесуэле и Иране был достигнут «огромный успех». «Нам живётся лучше, чем когда-либо прежде».

Многие американцы, вероятно, считают иначе. Всё больше граждан сталкиваются с растущими расходами на проживание и могут позволить себе всё меньше. Уровень инфляции в мае составил 4,2% — это самый высокий показатель с апреля 2023 года. Опросы показывают, что большинство граждан США недовольны тем, как Трамп решает проблему инфляции.

Кроме того, Трамп использовал свою речь, чтобы прорекламировать крайне спорный текущий законопроект, который он в настоящее время пытается провести через Конгресс. Америка вернулась, «и мы хотим, чтобы Америка оставалась великой», — заявил Трамп. «Мы достигнем этого, приняв закон "Save America Act"». Уже накануне он агитировал за этот закон.

Согласно этому законопроекту, в будущем станет обязательным подтверждать гражданство США не только при регистрации избирателей, но и в сам день выборов с помощью «надлежащего» документа, удостоверяющего личность. Критики предупреждают, что это может удержать многих людей от участия в голосовании.



По замыслу Трампа, голосование по почте должно быть возможно только в исключительных случаях, таких как болезнь, инвалидность, военная служба или поездки.

Трамп надеется, что этот закон даст ему преимущество на промежуточных выборах 3 ноября. Тогда его республиканцы могут потерять большинство не только в Палате представителей, но и в Сенате. В таком случае вторая половина его президентского срока станет политически гораздо сложнее.

Через 37 минут речь Трампа в Вашингтоне завершилась. Затем последовал при-

мерно 40-минутный фейерверк, который заранее был объявлен «историческим». На самом деле было запущено столько пиротехники, что в последние минуты из-за густого дыма световые эффекты практически не были видны. В других частях США люди также отмечали День Независимости фейерверками, речами и концертами. Поздравления поступили от глав государств и правительств со всего мира, в том числе из Тайваня и Франции. В Берлине Бранденбургские ворота были подсвечены цветами американского флага.



Александр Бойко

Фото: Александр Бойко/Берлинский Телеграф

Германия и Алжир намерены развивать проект водородного трубопровода

Германия и Алжир намерены развивать проект водородного трубопровода между двумя странами. Вместе с Италией они работают над «южным водородным коридором», заявил 16 июля федеральный канцлер Фридрих Мерц на совместной пресс-конференции с президентом Алжира Абдельмаджидом Теббуном в Берлине. Теббун назвал этот «южный H₂-коридор» флагманским проектом, который, по его словам, играет важную роль для развития возобновляемой энергетики.

Проект не возникает на пустом месте. Германия и Алжир уже создали двустороннюю рабочую группу по водороду, которая должна продвигать рамки для производства, хранения и транспортировки зелёного водорода и его производных. На уровне Евросоюза южный коридор рассматривается как крупный инфраструктурный проект, соединяющий Северную Африку, Италию, Австрию и Германию. Вокруг него формируется не только техническая, но и политическая повестка, поскольку речь идёт о будущей архитектуре европейской энергетической безопасности.

Мерц назвал проект крайне интересным для обеих сторон. Он договорился с Теббуном совместно с итальянской стороной в ближайшие месяцы активизировать работу над водородным коридором. В качестве обоснования канцлер отметил, что обе страны заинтересованы в устойчивом укреплении экономических отношений. Он также обсудил с Теббуном улучшение инвестиционного климата, правовой определённости и прозрачных процедур. По его словам, именно такие условия нужны для того, чтобы крупные энергетические проекты не оставались на уровне деклараций.

Планы по «южному водородному коридору» существуют уже много лет. Их суть заключается в том, чтобы в будущем поставлять водород по трубопроводу из Алжира и Туниса в Италию, Австрию и Германию. Для этого необходимо переоборудовать или расширить существующий газопроводный коридор. Это делает проект одновременно сложным и реалистичным: с одной стороны, можно опереться на уже существующую инфраструктуру, с другой — предстоит решить вопросы технической совместимости, финансирования и долгосрочных поставок.

Алжир располагает значительными запасами сырья, в том числе природного газа, нефти и редкоземельных элементов, заявил канцлер. По его словам, страна уже внесла значительный вклад в обеспечение энергетической безопасности Европы, особенно в поставки газа. Именно поэтому Алжир рассматривается в Берлине не как эпизодический партнёр, а как потенциально важный узел в новой энергетической цепочке. Для Германии это означает доступ к дополнительным источникам энергии, а для Алжира — возможность укрепить свои позиции на европейском рынке.

Германия и Алжир обсуждают не только водород, но и более широкий формат энергетического сотрудничества, включая возобновляемые источники энергии и развитие локальной инфраструктуры в самой Алжирской Республике. Такой подход важен, потому что он позволяет смотреть на проект не только как на транзитный маршрут, но и как на основу для будущих промышленных и технологических связей. Для Берлина это означает не просто импорт нового энергоносителя, а попытку выстроить устойчивые цепочки поставок на годы вперёд.

Кроме того, на совместной пресс-конференции Мерц и Теббун подчеркнули готовность укреплять экономические отношения между Германией и Алжиром. Канцлер отметил, что стороны пришли к единому мнению по этому вопросу. На этом фоне в ходе визита Теббуна был подписан ряд соглашений между немецкими и алжирскими компаниями, что показывает: политическая декларация уже сопровождается практической работой бизнеса. Подобные договорённости обычно и становятся тем самым мостом между дипломатией и реальными инвестициями.

Теббун, со своей стороны, заявил, что немецкие компании всё активнее присутствуют в Алжире. Это тоже важная деталь: проект водородного коридора вписывается не только в энергетическую, но и в более широкую экономическую повестку. Чем плотнее будет сотрудничество в энергетике, тем выше шансы, что за ним последуют новые инвестиции, производственные проекты и технологические связи. В этом смысле водородный коридор может стать не одиночным проектом, а точкой входа в более масштабное партнёрство.

Если соединить все заявления и официальные документы, картина получается довольно ясной. Берлин, Рим, Алжир, Тунис и Брюссель двигаются в одном направлении: создать южную энергетическую магистраль, по которой в Европу будет поступать водород. Для Германии это означает долгосрочную ставку на импортный водород как переход к низкоуглеродной экономике, а для Алжира — возможность занять более заметное место в европейской энергетике. Именно поэтому нынешние переговоры выглядят не как разовый дипломатический жест, а как попытка заложить основу для будущей инфраструктуры.



Александр Бойко

Все фото: Посольство РБ в Германии

В Берлине прошли мероприятия ко Дню независимости Республики Беларусь



В Берлине состоялись мероприятия, посвящённые Дню независимости Республики Беларусь и 82-й годовщине освобождения Минска от немецко-фашистских захватчиков.

Праздничная программа прошла 2 июля 2026 года в Посольстве Республики Беларусь в Германии.

Перед началом мероприятия участники возложили венки и цветы к советскому мемориалу в Трептов-парке. В церемонии приняли участие представители посольства, белорусской диаспоры и немецкой общности. Для белорусской стороны эта часть программы была связана с сохранением памяти о событиях Великой Отечественной войны и роли освобождения Минска в истории страны.

С обращением к гостям выступил временный поверенный в делах Республики Беларусь в Германии Константин Чижик. Он подчеркнул важность сохранения исторической памяти о трагических событиях войны и заявил о недопустимости пересмотра истории под влиянием текущей политической обстановки.

В ходе мероприятия гостям представили книги, посвящённые ключевым этапам истории белорусского государства и современным достижениям страны. Среди представленных изданий было новое четырёхтомное собрание, в котором отражены как события прошлого, так и развитие Беларуси в настоящее время.

Завершила программу концертная часть. Для гостей прозвучали музыкальные произведения, часть из которых была связана с Беларусью. Таким образом, мероприятие объединило официальную, памятную и культурную части.

День Независимости Республики Беларусь отмечается 3 июля. Дата связана с освобождением Минска в 1944 году и занимает важное место в официальном календаре страны. Мероприятия в Берлине стали частью этой памятной даты.



Фото: Lemnaouer/Envato



Грегор Шпицен

Импорт российского газа и противоречия европейской энергетической политики

Оценка последовательности принимаемых решений давно стала предметом острых дискуссий в немецкой политике. Критики указывают на контраст между декларируемыми целями и практической реализацией: от заявлений о важности защиты климата на фоне транспортных расходов высших должностных лиц до призывов к экономии для рабочих промышленных концернов на фоне выплат крупных корпоративных бонусов. Социальное расслоение и необходимость балансировать на грани финансовых трудностей для граждан, работающих в ночные смены, дополняют список острых внутренних тем современной Германии.

Однако наиболее явно данные противоречия проявляются в вопросе отмены или ограничения поставок российского газа. В месяцы, предшествовавшие введению жестких ограничений на импорт энергоносителей из РФ, европейские государства существенно активизировали закупки сжиженного природного газа (СПГ). В первом полугодии 2026 года страны ЕС импортировали 9,9 миллиона тонн СПГ из российского проекта «Ямал СПГ». Это на 18% больше, чем за аналогичный период предыдущего года. Таким образом, европейские компании фактически приобрели практически весь доступный объем добычи этого арктического комплекса.

Эксперты оценивают стоимость данных поставок примерно в €6 млрд. При



этом крупнейшим покупателем российского газа стала Франция с объемом 3,6 млн тонн, за ней следуют Бельгия (2,9 млн тонн) и Испания (2,7 млн тонн). Ключевую роль в логистической цепочке играет бельгийский порт Зебрюгге: там перегружается значительная часть российского СПГ, который затем распределяется по европейским сетям. Не менее активно принимают танкеры с ямальским сжиженным газом французские порты Монтуар и Дюнкерк, а также испанский Бильбао, где российский СПГ в первой половине 2026 года составлял до 59% от всех газовых поставок.

На этом фоне позиция Германии выглядит весьма специфически. Немецкие официальные лица декларируют принципиальный отказ от российских энергоносителей и подчеркивают стремление дистанцироваться от поставщиков из РФ.

Однако детальный анализ структуры и каналов газоснабжения показывает реальную картину: собственные СПГ-терминалы Германии способны покрыть лишь от

10% до 13% внутренних потребностей страны в природном газе. При этом около 40% немецкого импорта газа поступает через логистические узлы Бельгии и Нидерландов. В этих портах СПГ регазифицируется и затем транспортируется по трубопроводам на территорию ФРГ. Таким образом, Германия формально импортирует газ из Франции и Бельгии, хотя первичным источником существенной части этого объема остаются российские месторождения.

Фактический импорт, заполненность хранилищ и риски зимнего периода

Пространство для подобного косвенного импорта существенно сократится с момента вступления в силу полного запрета ЕС на импорт российского СПГ с 1 января 2027 года. В связи с этим перед немецкой экономикой встает вопрос: чем заместить эти объемы? Проблема осложняется растущим беспокойством по поводу надежности энергоснабжения в предстоящий зимний период, поскольку немецкие газохранилища в настоящее время заполнены лишь на 44%. Для сравнения, в аналогичный период прошлых лет уровень заполненности обычно составлял около 60%. Причина отставания кроется в том, что после предыдущей зимы хранилища были истощены до рекордно низкого уровня – порядка 20%.

Ситуацию усугубляет динамика цен. С

момента обострения кризиса в районе Ормузского пролива мировой авторитет рыночной стабильности пошатнулся, и цены на газ значительно выросли. Для операторов хранилищ это меняет всю экономическую калькуляцию. Их традиционная бизнес-модель строилась на закупке природного газа летом по низкой цене и его последующей перепродаже зимой с прибылью. Однако если ситуация в Персидском заливе стабилизируется, зимние цены могут оказаться ниже летних закупочных. Компаниям, закачивающим газ по нынешним высоким ценам, грозят существенные убытки.

На этом фоне Ассоциация операторов газохранилищ INES исходит из того, что к началу отопительного сезона технически достижимым будет лишь уровень заполненности хранилищ в 76%. По мнению представителей ассоциации, текущие рыночные цены не создают достаточных стимулов для закачки газа, что создает определенные риски для устойчивости снабжения в зимний период.

Ещё более серьёзные выводы ассоциация делает при рассмотрении сценария суровой зимы. Если зимний период 2026/27 года окажется холоднее нормы, в феврале и марте 2027 года Германии может грозить дефицит поставок природного газа в объеме до двух тераватт-часов в сутки. Это соответствует примерно 40% суточной потребности страны.

Особенно чувствительным этот дефицит может стать для промышленного сектора, который сам по себе потребляет около двух тераватт-часов в сутки и в случае кризиса первой очереди столкнется с ограничениями. Федеральное сетевое агентство оценивает ситуацию менее драматично и заявляет, что надежность снабжения находится на контроле и остается обеспеченной.

Тем не менее вопрос о фактической безопасности газоснабжения вызывает озабоченность и на правительственном уровне. Федеральный министр экономики Катарина Райхе планирует сформировать стратегический запас природного газа. Предполагается, что его объем составит 24 тераватт-часа, что соответствует примерно 10% от общей емкости немецких хранилищ. Расходы на закупку и хранение оцениваются в €1,5 млрд. Финансирование резерва планируется за счет специальной надбавки к цене на газ. Законопроект должен вступить в силу 1 января 2027 года.

Однако даже такой резерв способен решить проблему лишь частично. Дело в том, что в ближайшие годы спрос на природный газ в ФРГ будет расти из-за постепенного вывода из эксплуатации угольной генерации.

Согласно расчетам Федерального сетевого агентства, к 2035 году ФРГ потребуются дополнительные регулируемые мощности электростанций в диапазоне от 22 400 до 35 500 мегаватт, чтобы покрывать периоды, когда ветровые и солнечные уста-



Фото: siwabudv/Envato

новки не генерируют достаточно энергии. Если эти мощности будут созданы на базе газовых электростанций, годовое потребление газа увеличится примерно на 15 млрд кубометров. Для контекста: в 2025 году Германия потребляла в общей сложности около 85 млрд кубических метров природного газа.

Дискуссия о кулуарных контактах и поиске альтернативных путей диалога

На фоне ожидаемых экономических и энергетических трудностей, влияющих на общественно-политическую обстановку и рейтинги правительства, в Германии возобновились дискуссии о целесообразности поддержания каналов диалога с Россией.

Ранее в качестве возможных посредников для переговоров в немецких СМИ упоминались бывшие канцлеры Герхард Шрёдер и Ангела Меркель, а также действующий президент Франк-Вальтер Штайнмайер. Однако недавно появилась информация о том, что группа представителей немецких политических и экспертных кругов предприняла попытки наладить неформальный контакт с российской стороной.

В частности, немецкая делегация, в состав которой входили Рональд Пофалла (бывший глава ведомства федерального канцлера) и Маттиас Платцек (бывший премьер-министр Бранденбурга), провела в Баку неформальную встречу с представителями российской стороны.

По данным изданий Die Zeit и ARD, с российской стороны во встрече участвовали председатель Совета при президенте РФ по развитию гражданского общества и правам человека Валерий Фадеев, а также председатель совета директоров ПАО «Газпром» Виктор Зубков. Данный неформальный контакт рассматривается экспертами как попытка воссоздать в сокращенном формате площадку «Петербургского диалога», которая ранее обеспечивала коммуникацию между общественными и де-

ловыми элитами обеих стран, но прекратила существование в 2021 году.

Как выяснилось, группа представителей немецких деловых и политических кругов во главе с Пофаллой поддерживала контакты и ранее, проведя не менее четырех аналогичных встреч в Баку и Абу-Даби.

В числе участников предыдущих встреч с немецкой стороны упоминаются Ральф Штегнер (депутат Бундестага от СДПГ) и Штефан Хольтофф-Пфёртнер (бывший министр по европейским и международным делам земли Северный Рейн-Вестфалия, близкий к руководству ХДС). При этом немецкие участники подчеркивают, что «бакинская инициатива» является сугубо частным проектом, а официальные власти ФРГ поспешили дистанцироваться от этого процесса.

«Все международные попытки в этом направлении не принесли результата, и ответственность за это лежит на российской стороне», — заявил Торстен Фрай, руководитель аппарата фракции ХДС/ХСС в Бундестаге. Официальная линия Берлина остается неизменной: Германия продолжает придерживаться строгой санкционной политики и ограничений в отношении официальных связей с РФ.

Тем не менее дипломатические источники в ЕС выражают озабоченность тем, что за подобными встречами может стоять попытка прощупать почву для возобновления экономических отношений. В европейских экспертных кругах обсуждается вероятность того, что прагматические соображения энергоснабжения могут постепенно оказывать влияние на внешнеполитические дискуссии.

Этот фактор напрямую связан с реальным состоянием энергетического сектора: готовность к обсуждению компромиссов в политической сфере нередко коррелирует с остротой экономических вызовов и уровнем заполненности газовых хранилищ страны, который на данный момент составляет 44%.



Руководство VW готовится к массовым увольнениям, а рабочие заводов концерна – к борьбе за свои права

Производитель «народных автомобилей» – концерн Volkswagen – переживает тяжёлый кризис. Спрос на его продукцию падает по всему миру, издержки растут – и из-за объективных экономических факторов, и из-за просчётов топ-менеджмента, – а признаков улучшения по-прежнему нет.

Теперь руководство VW во главе с Оливером Блуме намерено действовать жёстко: через пять лет остановить производство на заводах в Цвикау и Эмдене. Затем последуют предприятия коммерческого транспорта в Ганновере в 2032 году и завод Audi в Неккарзульме в 2034-м. Только на этих четырёх площадках в Германии заняты около 40 000 человек. Но этим планы не ограничиваются: к 2030 году VW хочет сократить ещё 50 000 рабочих мест. Иными словами, под угрозой оказываются до 100 000 мест на предприятиях концерна уже в ближайшие годы.

Одновременно Блуме рассчитывает к 2030 году более чем утроить низкую рентабельность Volkswagen и довести её до 9%. Для этого, в частности, планируется урезать инвестиции с €180 млрд до €135 млрд в период с 2027 по 2031 год.

Оба плана тесно связаны. Блуме исходит из того, что модели, которые сегодня

собираются на немецких заводах, в будущем будут выпускаться на более дешёвых предприятиях в Восточной Европе. Деньги, по замыслу руководства, должны пойти на заводы VW в Братиславе или Audi в Дьёре. Для немецких площадок уже ищут иное применение, вплоть до продажи оборонным компаниям.

«Благодаря нашему плану на будущее мы делаем концерн ещё более устойчивым и конкурентоспособным даже в условиях глобальных масштабных вызовов. Это станет самой всеобъемлющей переориентацией в истории концерна. Таким образом, правление берёт на себя ответственность за устойчивое будущее компании – в период, когда автомобильная промышленность во всём мире испытывает сильное давление. Мы ограничиваем риски, открываем новые возможности, опираясь на собственные силы, и даём чёткий сигнал о новом начале для Германии как экономического центра», – заявил Блуме.

Но цифры говорят о другом. В первом квартале 2026 года рентабельность операционной деятельности Volkswagen составила лишь 3,3% – значительно ниже целевого диапазона в 8–10%. Среди главных причин – падение продаж в Китае, где усилилась конкуренция со стороны местных производителей, прежде всего BYD, а так-

же пошлины на автомобили, введённые Дональдом Трампом и обходящиеся концерну в €5 млрд в год. Дополнительное давление создаёт и двойная стратегия: VW приходится одновременно вкладываться и в электромобильность, и в технологии с двигателями внутреннего сгорания.

На заседании наблюдательного совета 9 июля правление VW не смогло добиться одобрения своего плана по сокращению расходов. Земля Нижняя Саксония и представители работников проголосовали против, и решение было отклонено со счётом 7 голосов против 12. Такой исход неудивителен. Правление обозначило цели, но почти не объяснило, как собирается их достигать. К примеру, производственные мощности в Китае и Европе должны сократиться с 12 млн до 9 млн автомобилей. Но каким образом это будет сделано? С экономической точки зрения логичным следствием выглядело бы либо полное закрытие заводов, либо их перепрофилирование – прежде всего там, где производство особенно дорого, то есть в Германии. Однако в самом плане об этом не сказано ни слова.

Точно так же неясно, какие именно модели исчезнут из портфеля: модельный ряд должен сократиться на 50%, а число вариантов комплектации – даже на 75%. Это неизбежно скажется и на загрузке отдель-



ных заводов. Неудивительно, что представители работников встретили такое заявление с явным недовольством.

Даже сейчас на заводах VW и его суббрендов по всему миру работают более 660 000 человек, но тенденция к сокращению уже очевидна. Наблюдатели давно критикуют концерн за слишком низкую загрузку производственных мощностей и отсутствие рентабельности.

При этом реализовать закрытие или перенос заводов будет непросто и с политической точки зрения. В наблюдательном совете работники занимают сильные позиции. А пакет мер по экономии, согласованный два года назад, исключает увольнения по экономическим причинам и закрытие заводов до конца 2030 года. Министр-президент Нижней Саксонии Олаф Лис, на территории которой расположены ключевые производственные площадки концерна и которая представлена в правлении, заранее дал понять: земля не одобрит никаких мер, «основанных на закрытии заводов как якобы простом решении».

Но последствия этого кризиса выходят далеко за пределы Нижней Саксонии. VW — центральное ядро обширной промышленной сети. От каждого рабочего места в концерне зависят судьбы сотрудников поставщиков, логистических компаний и специализированных средних предприятий.

Крупные поставщики, такие как Bosch и Continental, уже проводят собственные масштабные программы сокращения рас-



ходов. Для высокоспециализированных средних предприятий, чья добавленная стоимость по-прежнему во многом зависит от двигателей внутреннего сгорания, речь идёт уже о выживании. Если этот промышленный якорь исчезнет, пострадают не только налоговые поступления целых регионов. Под ударом окажутся и социальная ткань, и доверие к Германии как локомотиву европейской промышленности.

Падение VW может запустить цепную реакцию кризисов, которая ещё сильнее расшатает и без того стагнирующую не-

мецкую экономику. Но, похоже, в правительстве ФРГ этого не понимают. Вместо того чтобы решать проблемы главной экспортной отрасли страны, там по-прежнему с упорством, достойным лучшего применения, растрачивают деньги налогоплательщиков на военные проекты. И речь идёт, в частности, о многомиллиардном контракте на поставку американских ракет Tomahawk, который, вопреки ожиданиям, не принесёт заказов национальной оборонной промышленности, а лишь отправит средства за океан — американским военно-промышленным корпорациям.



Александр Ризенбург

BMW в 2026 году: между наследием, Китаем и электрическим будущим

BMW – один из тех немецких брендов, которые давно стали частью мирового представления о премиальном автомобиле. Для одних это спортивный седан с задним приводом и точным рулём. Для других – мощный кроссовер, мотоцикл, роскошный Rolls-Royce внутри группы или электрический автомобиль нового поколения. Но у BMW всегда была одна центральная идея: машина должна не только перевозить человека, но и давать ощущение контроля, движения и удовольствия от дороги. Именно на этом компания десятилетиями строила свой характер.

История BMW началась не с автомобилей. Корни концерна уходят в авиационную промышленность Баварии начала XX века. Официальной датой основания считается 7 марта 1916 года, когда была создана Bayerische Flugzeug-Werke AG. Параллельно из Rapp Motorenwerke в 1917 году появилась Bayerische Motoren Werke GmbH, позже преобразованная в акционерное общество. В 1922 году производство двигателей, название и бренд BMW были переданы Bayerische Flugzeug-Werke. Так возникла компания, чьё имя сегодня знают как Bayerische Motoren Werke – «Баварские моторные заводы».

Первый образ BMW был связан с авиационными двигателями. Это важно для понимания всей дальнейшей истории марки. В самом начале компания занималась не красивыми кузовами и не потребитель-

ской роскошью, а техникой, где решающими были мощность, точность, надёжность и инженерная дисциплина. После Первой мировой войны производство авиационных двигателей оказалось ограниченным, и BMW пришлось искать новые направления. Компания прошла через сложные годы, выпускала промышленные изделия, затем переключилась на мотоциклы, а в 1923 году представила BMW R 32 – первый мотоцикл под собственным брендом.

В автомобильный мир BMW вошла позже. В 1928 году компания приобрела завод Fahrzeugfabrik Eisenach, где выпускали малолитражные автомобили Dixi по лицензии Austin Seven. Так BMW стала автопроизводителем. Первые машины ещё не были похожи на те автомобили BMW, которые позже стали символами динамики и премиального характера. Но именно с этого момента началась автомобильная линия бренда: от небольших довоенных моделей к спортивным машинам, послевоенному восстановлению, кризисам, новым классам автомобилей и мировой экспансии.

После Второй мировой войны BMW снова оказалась в тяжёлом положении. Заводы были разрушены или потеряны, автомобильное производство приходилось фактически собирать заново. Компания выживала за счёт мотоциклов, ограниченных производственных возможностей и поиска новой идентичности. В 1950-е годы BMW выпускала и дорогие представительские автомобили, и маленькую Isetta. Эта странная комбинация показывала, на-

сколько непростым был путь: марка ещё не имела устойчивой формулы успеха и пыталась найти своё место между массовым транспортом и премиальной техникой.

Перелом пришёл позже, когда BMW постепенно стала ассоциироваться с автомобилями для водителя. Спортивные седаны, рядные шестицилиндровые двигатели, компактные размеры, точная управляемость и знаменитая формула Freude am Fahren – «удовольствие от вождения» – сделали марку узнаваемой. BMW не строила образ только вокруг роскоши. Её сила была в другом: автомобиль должен быть премиальным, но при этом живым. Не просто мягким и дорогим, а собранным, быстрым, отзывчивым.

В этой логике особое место заняла 3-я серия (3 Series). Для BMW она стала не просто успешной моделью, а основой всей идентичности. Именно такие автомобили десятилетиями объясняли, почему BMW отличается от Mercedes-Benz и Audi. Mercedes-Benz чаще воспринимался как символ статуса и комфорта, Audi – как технологичный и рациональный премиум, а BMW – как марка для тех, кто хочет чувствовать дорогу. Конечно, со временем границы между брендами стали менее резкими, но исторический характер BMW всё равно строился вокруг динамики.

Другой важный слой – BMW M. Спортивное подразделение превратило гоночный опыт и инженерную агрессию в отдельную культуру. Для многих поклонников марки буква M стала почти самостоя-

тельным брендом внутри бренда. М3, М5 и другие модели сформировали образ BMW как компании, которая умеет делать не только премиальные, но и эмоциональные автомобили. Даже в эпоху кроссверов и электрификации эта линия остаётся важной: BMW не может просто стать производителем «цифровых капсул». Ей нужно сохранить ощущение драйва.

Сегодня BMW Group – это уже не только BMW. В концерн входят MINI, Rolls-Royce и BMW Motorrad, а также финансовые сервисы. Такая структура помогает компании работать сразу в разных сегментах: от компактных городских моделей до ультралюкса и мотоциклов. Но главное ядро остаётся тем же – премиальная мобильность, инженерия и способность продавать не просто транспорт, а определённый стиль движения.

2025 год показал, что BMW остаётся сильной компанией, но работает в гораздо более жёсткой среде, чем раньше. Группа поставила клиентам около 2,46 млн автомобилей, что немного выше уровня предыдущего года. Бренд BMW передал покупателям примерно 2,17 млн машин, MINI заметно вырос после обновления модельного ряда, Rolls-Royce сохранил небольшие, но очень дорогие объёмы, а BMW Motorrad продал более 200 тысяч мотоциклов и скутеров. На фоне проблем всей немецкой автомобильной промышленности такие цифры выглядят устойчиво.

Но финансовая картина была сложнее. Выручка BMW Group в 2025 году составила 133,45 млрд евро, что ниже результата 2024 года. Прибыль до налогообложения осталась выше 10 млрд евро, а чистая прибыль – выше 7 млрд евро. Это сильные показатели, но они уже не выглядят беззаботными. Автомобильный сегмент получил маржу EBIT в 5,3 процента, то есть остался в целевом диапазоне 5–7 процентов, но ниже уровня предыдущего года. На бизнес давили конкуренция, валютные факторы, тарифы и особенно сложная ситуация в Китае.

Китай для BMW – один из ключевых рынков, но именно там в последние годы усилилось давление. Местные производители электромобилей растут быстрее, ценовая конкуренция стала жёстче, а покупатель всё чаще выбирает технологичность, цифровую среду и локальные бренды. Для немецких премиальных марок это болезненная перемена. Раньше европейский статус сам по себе был сильным аргументом. Теперь его недостаточно. Нужно предлагать не только эмблему и качество, но и быстрые цифровые решения, конкурентную цену, современную электрическую платформу и локальную гибкость.

Электрификация стала одним из главных плюсов 2025 года. BMW Group поставила более 442 тысяч полностью электрических автомобилей. Их доля в общем объёме продаж приблизилась к 18 процентам. Если считать вместе полностью электрические модели и подключаемые гибриды,



электрифицированные автомобили заняли около четверти продаж группы. Особенно сильный рост полностью электрических моделей BMW зафиксировала в Европе». Для компании это важно не только с точки зрения имиджа, но и из-за европейских норм по выбросам.

При этом BMW принципиально не делает ставку только на один тип привода. Компания говорит о технологической открытости: электрические автомобили, подключаемые гибриды, бензиновые и дизельные модели должны сосуществовать в зависимости от рынка, инфраструктуры и потребностей клиентов. Такой подход часто отличает BMW от более прямолинейных электростратегий. С одной стороны, он даёт гибкость. С другой – усложняет задачу: концерну приходится инвестировать сразу в несколько направлений и не ошибиться с темпом перехода.

Главный проект новой эпохи – Neue Klasse. Для BMW это не просто очередная платформа для электромобилей, а попытка заново определить технологическую основу бренда. Название отсылает к исторической Neue Klasse 1960-х годов, которая когда-то помогла BMW выйти из послевоенного кризиса и сформировать современный образ марки. Сейчас компания снова использует этот символ, потому что считает момент сопоставимым по значению: автомобиль меняется не только под капотом, но и внутри цифровой архитектуры.

Первой серийной моделью нового поколения станет кроссовер BMW iX3. Он должен показать, что электромобиль BMW – это не компромисс, а полноценное продолжение бренда. Заявленные характеристики выглядят амбициозно: запас хода до 805 километров по WLTP, пиковая мощность зарядки до 400 кВт, новая архитектура, обновлённый дизайн и цифровая система BMW Panoramic iDrive. Важна не только батарея. Важен весь подход: машина должна быть эффективной, быстрой в зарядке, программно современной и при этом по ощущениям оставаться настоящим BMW.

BMW Panoramic iDrive – один из самых заметных элементов этой трансформации. Компания постепенно уходит от привычного приборного щитка к новой логике отображения информации: данные выводятся в панорамную зону у основания лобового стекла, а центральный экран и операционная система BMW Operating System X становятся ядром взаимодействия водителя с автомобилем. Это не просто новый экран ради моды. BMW пытается сохранить свою традиционную ориентацию на водителя, но перенести её в цифровую среду.

В Neue Klasse важен и так называемый Heart of Joy – новый блок управления движением, который объединяет работу привода, торможения, рекуперации и динамики. Для BMW это особенно принципиально. Электромобили быстро разгоняются почти у всех производителей, но не каж-

дый электромобиль даёт ощущение управляемости, за которое бренд ценили десятилетиями. Поэтому BMW пытается доказать: даже когда двигатель становится электрическим, характер машины не должен становиться безликим.

Планы на 2026 год у BMW изначально выглядели осторожно-оптимистичными. Компания ожидала стабильных мировых поставок, сохранения доли электромобилей примерно на уровне 2025 года и автомобильной маржи EBIT в диапазоне 4–6 процентов. Но ситуация быстро ухудшилась. В июне 2026 года BMW скорректировала прогноз: теперь концерн ожидает небольшое снижение поставок в автомобильном сегменте, маржу всего в 1–3 процента и значительное падение прибыли до налогообложения.

Причины понятны и неприятны одновременно. Китайский рынок оказался слабее, особенно для неэлектрических автомобилей. Конкуренция в Китае и Азиатско-Тихоокеанском регионе стала жёстче. Положительная динамика в Европе и США не смогла полностью компенсировать снижение в Китае. Дополнительно BMW указала на влияние конфликта на Ближнем Востоке: повышенные цены на энергию давят на расходы, а нестабильность ухудшает настроение покупателей на разных рынках. Для глобального автоконцерна это означает, что проблемы больше не локальны – они одновременно бьют по спросу, затратам и прогнозам.

В 2026 году BMW также вошла в новую управленческую фазу. 14 мая пост председателя правления BMW AG занял Милан Неделкович, сменив Оливера Ципсе. Это не случайный внешний менеджер, а человек изнутри компании, ранее отвечавший за производство. Такой выбор хорошо показывает приоритеты BMW: впереди не только маркетинговая битва за электрическое будущее, но и тяжёлая производственная перестройка. Нужно запускать Neue Klasse, масштабировать новые модели, снижать расходы и одновременно не потерять качество.

До 2027 года BMW планирует представить более 40 новых или обновлённых моделей. Среди них – новые BMW 3-й серии и BMW X5, два ключевых автомобиля для бренда. Это особенно важно: BMW не может позволить себе сделать Neue Klasse отдельной электрической витриной, которая живёт сама по себе. Новые технологии должны перейти на весь модельный ряд. Если Panoramic iDrive, новая цифровая архитектура и решения Neue Klasse появятся в разных сегментах, компания действительно сможет обновить бренд целиком.

Но этот переход дорогостоящий и рискованный. BMW уже прошла пик инвестиций в новую архитектуру, снизила расходы на исследования и разработки по сравнению с предыдущим годом и уменьшила капитальные затраты. В 2025 году расходы на исследования и разработки составили



8,3 млрд евро, а капитальные затраты – 7,2 млрд евро. Но экономия не означает остановку развития. Скорее, компания переходит из фазы самых тяжёлых вложений в фазу запуска, где важны скорость, дисциплина и способность быстро вернуть инвестиции через продажи.

Интересно, что BMW подходит к электрификации иначе, чем многие конкуренты. Компания не стала резко отказываться от двигателей внутреннего сгорания и не строит всю стратегию вокруг одного лозунга. В этом есть прагматизм. В Европе спрос на электромобили растёт, но инфраструктура и государственная поддержка развиваются неравномерно. В США покупатель часто выбирает большие автомобили и гибриды. В Китае электрический рынок движется быстро, но там особенно сильные местные игроки. Универсального рецепта нет, и BMW пытается оставить себе пространство для манёвра.

Для покупателей это означает широкий выбор. Для инвесторов – более сложную картину. С одной стороны, гибкость помогает переживать неопределённость. С другой – она требует больших затрат и может замедлять фокусировку. Если рынок быстрее уйдёт в электричество, BMW должна успеть. Если переход затянется, компания должна зарабатывать на классических и гибридных моделях. Это тонкий баланс, и 2026 год показывает, насколько трудно его удерживать.

BMW остаётся сильной именно потому, что у неё есть несколько опор. Бренд по-прежнему узнаваем и эмоционален. Модельный ряд широк. MINI после обновления показывает рост. Rolls-Royce удерживает статус в ультралюксе. BMW M ставит рекорды продаж и поддерживает спортивный образ марки. Мотоциклетное направление остаётся отдельной частью идентичности. Но всё это больше не защищает автоматически от давления рынка. В новой автомобильной эпохе даже сильный бренд должен каждый год доказывать свою технологическую актуальность.

Есть у BMW и интересная культурная особенность. Компания часто выглядит более спокойной и менее драматичной, чем

её конкуренты. Она редко делает резкие заявления, предпочитает эволюцию и долгое планирование. Но под этой внешней сдержанностью сейчас происходит один из самых больших поворотов в истории марки. BMW меняет не только автомобили, но и всю архитектуру продукта: батареи, программное обеспечение, дисплеи, производство, логику платформ и взаимодействие с водителем.

Именно поэтому сравнение с исторической Neue Klasse 1960-х годов не выглядит случайным. Тогда BMW нужно было найти новую формулу успеха. Сегодня задача похожа, но условия сложнее. Раньше компания должна была убедить покупателей, что умеет делать спортивные седаны. Теперь она должна доказать, что умеет делать цифровые, электрические, эффективные и при этом эмоциональные автомобили в мире, где конкуренты приходят не только из Штутгарта или Ингольштадта, но и из Китая, США и технологического сектора.

Главный вопрос для BMW в 2026 году заключается не в том, сохранит ли бренд свою известность. С этим проблем нет. Вопрос в другом: сможет ли компания перенести своё главное обещание – удовольствие от вождения – в эпоху, где автомобиль становится компьютером на колёсах, электрической платформой и частью цифровой экосистемы. Если Neue Klasse окажется успешной, BMW сможет не просто защитить прошлое, а заново определить своё место в премиальном сегменте. Если нет, одного наследия будет недостаточно.

В этом смысле BMW входит в самый важный этап за последние десятилетия. У компании есть история, сильная инженерная школа, миллионы клиентов и новая технологическая база. Но есть и давление: Китай, тарифы, дорогая трансформация, конкуренция электромобилей, ожидания инвесторов и необходимость снижать расходы. 2025 год показал устойчивость BMW. 2026 год должен показать другое – насколько быстро баварский концерн способен обновляться, не теряя того характера, ради которого его автомобили когда-то и полюбили.



Владислав Санкин

Фото: Thomas Naas/flickr.com

22 часа без посадки:

Airbus готовится к одному из самых долгих полётов в истории

24 июля Airbus проведёт испытание, которое может изменить представление о дальних авиаперелётах. Новый Airbus A350-1000ULR должен без посадки преодолеть почти 17 тысяч километров, вылетев из французской Тулузы в австралийский Мельбурн. Полёт продлится около 22 часов и станет одним из самых продолжительных испытаний гражданского самолёта за всю историю авиации.

Для обычных пассажиров это выглядит как очередной тест нового лайнера. На самом деле на кону гораздо больше. Airbus и австралийская авиакомпания Qantas хотят доказать, что беспосадочные рейсы между Австралией, Европой и Северной Америкой могут стать обычной частью гражданской авиации.

Проект под названием Project Sunrise появился ещё в 2017 году. Его главная идея — избавиться от пересадок на самых длинных маршрутах мира. Сегодня путешествие из Сиднея в Лондон или Нью-Йорк обычно требует промежуточной посадки для дозаправки. Новый самолёт должен сделать такие рейсы прямыми, сократив общее время в пути примерно на четыре часа и избавив пассажиров от ожидания в транзитных аэропортах.

Однако обычный Airbus A350-1000 для таких перелётов не подходит. Для версии ULR (Ultra Long Range) инженерам пришлось серьёзно изменить конструкцию самолёта. В хвостовой части установлен дополнительный топливный бак объёмом 20 тысяч литров, благодаря которому дальность увеличивается примерно до 18 тысяч километров. Кроме того, модернизированы топливная система и система охлаждения бортовых кухонь, которые должны безотказно работать почти сутки.

Испытательный самолёт отличается и внутри. Вместо пассажиров в салоне размещены тысячи датчиков и оборудование для измерения температуры, давления, расхода топлива, нагрузки на конструкцию и работы всех систем. Для проверки климатического оборудования используются специальные манекены, которые выделяют тепло так же, как люди. Это позволяет инженерам понять, насколько комфортными будут условия в полностью заполненном салоне.

Испытание важно не только для Airbus, но и для европейского авиационного регулятора. До начала коммерческой эксплуатации самолёт должен пройти сертификацию Европейского агентства по безопасности полётов. Во время таких рейсов специалисты оценивают не только работу двигателя и топливной системы, но и влияние экстремально долгого полёта на оборудование, микроклимат в салоне и устойчивость самолёта на всём маршруте.

Не менее важен и человеческий фактор. Полёт продолжительностью более двадцати часов предъявляет особые требования к экипажу. Для таких маршрутов разрабатываются специальные графики смен пилотов и бортпроводников, зоны отдыха, а также новые правила организации работы во время рейса. Производителям и авиакомпаниям необходимо учитывать усталость экипажа так же внимательно, как техническое состояние самолёта.

Особое внимание уделяется и пассажирам. Длительное пребывание в сидячем положении повышает риск проблем с кровообращением, поэтому в новых самолётах предусмотрены более просторные салоны, увеличенное расстояние между креслами некоторых классов обслуживания и специальные зоны, где можно размяться во время полёта. Изменяется и питание: меню

разрабатывается с учётом того, как организм переносит почти суточное пребывание в воздухе.

Экономическая сторона проекта тоже имеет большое значение. Сверхдальние рейсы позволяют авиакомпаниям отказаться от промежуточных посадок, сократить время путешествия и предложить пассажирам более удобный маршрут. В то же время такие перелёты требуют дорогих самолётов, большого запаса топлива и тщательно рассчитанной загрузки. Поэтому Airbus и Qantas рассчитывают прежде всего на высокий спрос со стороны деловых путешественников и пассажиров, готовых платить за экономию времени.

Если программа испытаний завершится успешно, первые коммерческие рейсы Project Sunrise начнутся в октябре 2027 года. Qantas планирует выполнять беспосадочные перелёты между Сиднеем и Лондоном, а затем открыть аналогичный маршрут в Нью-Йорк. Для этого авиакомпания заказала двенадцать самолётов Airbus A350-1000ULR, специально разработанных под такие задачи.

Испытательный рейс из Тулузы в Мельбурн станет не рекордом ради рекорда, а проверкой того, насколько авиация готова к новому этапу своего развития. Если ещё несколько десятилетий назад беспосадочный перелёт через половину планеты казался фантастикой, то теперь он постепенно превращается в реальный коммерческий продукт. В ближайшие годы именно такие самолёты могут изменить привычную карту мировых авиаперелётов. Вместо длинных путешествий с одной или двумя пересадками пассажиры получат возможность долететь до другой части света одним рейсом. А успех испытания Airbus покажет, насколько близко гражданская авиация подошла к этой цели.



Никита Маслов

Volkswagen перед выбором: сокращать заводы или возвращать производство в Германию

Volkswagen снова оказался в центре спора о будущем немецкой промышленности. На этот раз речь идёт не только о сокращении расходов, электромобилях или конкуренции с китайскими производителями. В Германии всё громче обсуждают вопрос, который ещё несколько лет назад звучал бы почти парадоксально: может ли Volkswagen вернуть часть производства из Китая, чтобы обеспечить работу собственных заводов на родине?

Такую идею озвучил премьер-министр Нижней Саксонии Олаф Лис. Он предложил рассмотреть выпуск в Германии тех моделей Volkswagen, которые сейчас производятся в Китае или создаются для китайского рынка совместно с местными партнёрами. По его словам, если бы часть таких автомобилей собиралась на немецких предприятиях, это помогло бы стабилизировать работу заводов и сохранить рабочие места.

На первый взгляд предложение выглядит простым: если немецкие заводы недогружены, а в Китае у концерна есть готовые модели и налаженное производство, часть выпуска можно перенести обратно. Но за этой формулой стоит гораздо более сложный конфликт. Volkswagen больше не может опираться на прежнюю модель, при

которой Германия была центром разработки и производства, а Китай – крупнейшим внешним рынком сбыта. Теперь Китай стал не только рынком, но и источником технологий, платформ, программных решений и новых требований к автомобилю.

Именно это делает предложение Лиса политически и экономически важным. Оно показывает, что спор вокруг Volkswagen уже не сводится к вопросу, сколько людей нужно сократить и какие предприятия оставить. Речь идёт о том, где концерн будет создавать будущие модели, какие заводы останутся частью этой цепочки и сохранит ли Германия статус ключевой промышленной базы для одного из своих главных автомобильных брендов.

Повод для дискуссии очевиден. Volkswagen производит недостаточно автомобилей, чтобы все его немецкие заводы работали на полную мощность. Особенно болезненно это выглядит на фоне сообщений о возможном ужесточении программы экономии. По данным Manager Magazin, концерн может рассматривать сокращение до ста тысяч рабочих мест по всему миру вместо ранее заявленных пятидесяти тысяч. В немецких СМИ также назывались четыре предприятия, которые теоретически могут оказаться под угрозой: заводы Volkswagen в Ганновере, Цвиккау и Эмде-

не, а также предприятие Audi в Неккарзульме.

Volkswagen эти цифры официально не подтвердил. Концерн говорит о подготовке нового стратегического плана и о необходимости сделать структуру компании более эффективной. Но даже без окончательного решения понятно: давление на автопроизводителя растёт. Немецкие заводы обходятся дорого, конкуренция усиливается, китайский рынок стал сложнее, а переход к электромобилям требует огромных вложений. В такой ситуации каждое предприятие внутри группы вынуждено доказывать, что у него есть долгосрочная роль.

Для Нижней Саксонии это не абстрактный корпоративный вопрос. Volkswagen – один из главных работодателей региона и важная часть его экономической идентичности. Земля владеет двадцатью процентами голосующих акций концерна и имеет особое влияние через так называемый «закон о Volkswagen». Олаф Лис и его заместитель Юлия Вилли-Гамбург входят в наблюдательный совет. Вместе с представителями работников земля может блокировать решения, затрагивающие судьбу заводов и систему совместного управления.

Поэтому заявление Лиса нужно понимать не только как промышленное предложение, но и как политический сигнал руко-



водству концерна. Нижняя Саксония не хочет быть сторонним наблюдателем в процессе, где под лозунгом эффективности немецкие заводы постепенно теряют значение. Лис фактически говорит: если у Volkswagen есть модели, технологии и производственные программы за рубежом, нужно сначала проверить, можно ли использовать их для загрузки предприятий в Германии, а не обсуждать сразу закрытия.

Особенно чувствительным этот вопрос остаётся для Цвиккау, Эмдена и Ганновера. Цвиккау стал символом перехода Volkswagen к электромобилям: предприятие было полностью перестроено под выпуск электрических моделей. Эмден также получил важную роль в электрической стратегии концерна. Ганновер связан с коммерческими автомобилями и будущими проектами в этой сфере. Если такие заводы оказываются под вопросом, это воспринимается не просто как обычная оптимизация. Для регионов это означает угрозу тысяч рабочих мест, поставщикам, сервисным компаниям и местным бюджетам.

Возможный перенос части производства из Китая в Германию выглядит для политиков и профсоюзов способом выиграть время и сохранить промышленную основу. Но на практике это не так легко, как звучит. Модели, которые разрабатываются для китайского рынка, часто создаются под иные вкусы покупателей, другую цифровую среду и другую ценовую конкуренцию. В Китае потребители быстрее реагируют на но-

вые электронные функции, большие экраны, сервисы в автомобиле и обновления программного обеспечения. Но это не означает, что такие машины автоматически подойдут европейскому рынку.

Есть и технические вопросы. Автомобиль, созданный для Китая, нужно адаптировать под европейские нормы безопасности, сертификацию, экологические требования и ожидания покупателей. Нужно решить, где будут производиться компоненты, как перестроить цепочки поставок и сможет ли немецкий завод выпускать такую модель по конкурентной цене. Если автомобиль окажется слишком дорогим, перенос производства не решит проблему недогрузки, а лишь создаст новую.

Но сама идея всё равно показательна. Ещё недавно европейские автоконцерны переносили производство ближе к растущим рынкам, прежде всего в Китай. Теперь Германия обсуждает обратное движение – не потому, что Китай перестал быть важным, а потому, что немецкие заводы столкнулись с риском остаться без достаточного объёма заказов. Это меняет привычную картину глобализации. Производство теперь зависит не только от стоимости труда и размера рынка. Всё чаще оно связано с технологиями, рабочими местами и политической устойчивостью регионов.

Для Volkswagen Китай остаётся одновременно проблемой и возможностью. С одной стороны, конкуренция там стала зна-

чительно жёстче. Китайские производители быстрее выводят новые электромобили на рынок, агрессивнее работают с ценами и лучше чувствуют местные цифровые привычки. Volkswagen уже не может рассчитывать на прежнюю лояльность китайских покупателей только благодаря немецкому бренду. С другой стороны, именно в Китае концерн развивает новые партнёрства, локальные платформы и модели, которые могут оказаться полезными и за пределами страны.

В этом и заключается главная дилемма. Если Volkswagen слишком сильно локализует разработки в Китае, немецкие предприятия могут постепенно потерять свою технологическую роль. Если же концерн попытается удерживать все ключевые процессы в Германии, он рискует стать слишком медленным и дорогим на мировом рынке. Предложение Лиса находится между этими полюсами: использовать китайские разработки, но не отодвигать немецкую промышленную базу на второй план.

Для работников Volkswagen вопрос звучит ещё конкретнее. Люди хотят понимать, какие модели их завод будет выпускать в ближайшие годы. Одних обещаний о трансформации уже недостаточно. Сотрудники в Цвиккау, Эмдене, Ганновере или Неккарзульме слышали заверения об электрическом будущем концерна, проходили переобучение, соглашались на изменения графиков и производственных процессов. Теперь они ожидают, что компания

предложит не только сокращения, но и новые модели, которые действительно можно выпускать.

Именно поэтому профсоюзы и представители работников резко реагируют на сообщения о возможном закрытии предприятий. В немецкой системе совместного управления такие решения не принимаются только с позиции баланса и биржевой стоимости. Volkswagen – не обычная частная компания без региональной привязки. Это концерн, вокруг которого десятилетиями строились города, профессиональные школы, поставщики, исследовательские центры и целые трудовые биографии. Закрытие завода здесь всегда становится политическим событием.

Но и руководство Volkswagen находится под серьёзным давлением. Концерн должен снижать расходы, ускорять разработку электромобилей, догонять конкурентов в программном обеспечении и одновременно сохранять прибыльность. Немецкие заводы остаются дорогими по сравнению со многими международными предприятиями. Высокие зарплаты, энергозатраты, сложная структура концерна и необходимость инвестировать в новые технологии делают старую модель всё менее устойчивой. Если завод выпускает слишком мало автомобилей, защищать его становится всё сложнее даже при сильной политической поддержке.

Поэтому предложение о переносе производства из Китая нельзя воспринимать как готовое спасение. Это скорее один из вариантов, который призван показать: между закрытием завода и сохранением старого порядка есть промежуточные решения. Можно искать новые модели для немецких предприятий, перераспределять производство внутри концерна, использовать китайские разработки для европейского рынка, расширять сотрудничество с партнёрами и давать заводам новые технологические задачи. Но всё это требует времени, инвестиций и ясной стратегии.

Особенно важен вопрос, какие именно автомобили могли бы выпускаться в Германии. Если речь идёт о доступных электромобилях, они должны быть конкурентоспособны по цене. Если о более крупных моделях или автомобилях с увеличенным запасом хода, нужно понять, есть ли на них спрос в Европе. Если о машинах, созданных вместе с китайскими партнёрами, придётся решить, кто контролирует технологии, бренд, программное обеспечение и прибыль. Это не просто перенос сборочной линии – это изменение баланса внутри глобального концерна.

Для немецкой автомобильной промышленности спор вокруг Volkswagen имеет более широкий смысл. Германия долго воспринимала себя как страну, которая экспортирует инженерное качество, производственную дисциплину и сильные бренды. Но электромобили изменили правила. Теперь решают не только двигатель, ко-



робка передач и качество сборки, но и батарея, программное обеспечение, скорость обновления модели, цена и цифровой опыт водителя. В этих областях китайские компании стали серьёзными конкурентами, а иногда и технологическими партнёрами.

Volkswagen пытается приспособиться к этой новой реальности. Но любая перестройка такого масштаба сталкивается с сопротивлением. Акционеры ждут эффективности, работники требуют гарантий, регионы защищают заводы, а покупатели хотят доступные и современные автомобили. Руководству концерна приходится искать решение, которое одновременно будет экономически убедительным и политически приемлемым. В Германии это особенно трудно, потому что автомобильная промышленность остаётся не только бизнесом, но и частью социального договора.

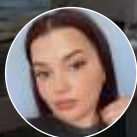
Именно поэтому слова Олафа Лиса прозвучали так резонансно. Он предложил не оборонительную, а наступательную формулу: не просто сохранять заводы, а дать им новые продукты; не наблюдать за расширением производственных мощностей за рубежом, а использовать возможности концерна для укрепления предприятий в Германии. Такой подход хорошо ложится на настроения в регионах, где боятся деиндустриализации, но не хотят превращать защиту рабочих мест в отказ от перемен.

Вопрос в том, сможет ли Volkswagen превратить эту идею в практический план. Для этого концерну придётся честно ответить, какие заводы ему нужны, какие модели будут там выпускаться и какую роль Германия сохранит в глобальной структуре группы. Если ответом станут только сокращения, конфликт с профсоюзами и Нижней Саксонией почти неизбежен.

Если же компания предложит убедительное перераспределение производства и новые продукты для немецких предприятий, спор будет идти не просто о сохранении старых заводов, но и о новой промышленной роли Германии.

Пока окончательного решения нет. Но сама дискуссия уже показывает, насколько изменилась ситуация для Volkswagen. Китай больше не является для концерна только далёким рынком роста. Он стал зеркалом, в котором видны слабые места немецкой автопромышленности: высокая стоимость производства, медленная разработка, зависимость от старых моделей и сложный переход к электромобилям. Возвращение части производства в Германию может помочь отдельным заводам, но не заменит ответа на главный вопрос: какие автомобили Volkswagen сможет выпускать быстрее, дешевле и современнее, чем его конкуренты.

Для Германии этот спор выходит далеко за пределы одного концерна. От решения Volkswagen зависит судьба рабочих мест, поставщиков, регионов и доверия к промышленной политике страны. Если крупнейший автопроизводитель Европы не сможет найти новую роль для своих немецких заводов, это станет тревожным сигналом для всей отрасли. Если сможет, пример Volkswagen покажет, что промышленная база Германии всё ещё способна адаптироваться к новой конкуренции, не отказываясь от своих сильных сторон. Предложение Олафа Лиса не снимает всех противоречий. Но оно меняет тон дискуссии. Вместо вопроса «какие заводы закрыть» появляется другой: чем их загрузить и какую работу дать людям в новую автомобильную эпоху. Для Volkswagen это, возможно, и есть главный выбор ближайших лет.



Ксения Ежова

1 300 жертв жары: в Германии будто все нормально

Волна жары, прокатившаяся по Европе в середине июня 2026 года, была не обычным летним явлением, а экстремальным событием исторического масштаба. Немецкая метеорологическая служба называет её самой продолжительной и интенсивной ранней волной жары, когда-либо зафиксированной.

В нескольких странах, в том числе в Германии, инфраструктура частично вышла из строя из-за высоких температур. Железнодорожные рейсы были отменены, поскольку рельсы и оборудование не выдержали нагрузки. Автомагистрали пришлось перекрыть из-за растрескивания бетона. Железнодорожные компании рекомендовали людям воздерживаться от пользования их услугами. И пока жара доводила города, транспортные магистрали и живых существ до предела, погибли тысячи людей. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) предварительно сообщила о более чем 1 300 смертельных случаях, связанных с жарой, с 21 июня. Только во Франции за несколько дней было зарегистрировано не менее 1 100 дополнительных смертей, в Испании – не менее 500 в период с 24 по 28 июня.

Какова была реакция на это? Удивительно сдержанная. Политики в основном хранят молчание. Кризисный саммит? Да где же! СМИ лишь повторяют одни и те же благонамеренные советы: пить достаточ-

но жидкости, искать тень, избегать повышенной жары. Конечно, практические советы важны, но они не заменяют общественную дискуссию.

Термин, который должен был бы объяснить эти события, необычно часто оставался за кадром: изменение климата. При этом даже этот эвфемизм является частью проблемы. Мы имеем дело с потеплением Земли или нагревом Земли. «Изменение» звучит нейтрально, в каком-то смысле даже отчасти положительно. Но в данном случае это неуместно.

Это заметный контраст с тем, что происходило всего несколько лет назад. Активисты «Последнего поколения» блокировали улицы, приклеивались к асфальту и на короткое время парализовывали движение. Их высмеивали как «климатических приклеивателей», некоторых приравнивали к экстремистам и даже называли террористами. Поступали угрозы насилия, и имели место физические нападения со стороны автомобилистов. Небольшое нарушение привычного уклада жизни вызвало максимальное возмущение.

Теперь последствия десятилетий игнорирования проблемы лежат на поверхности – но возмущения нет. Несколько секунд простоя по дороге на работу для многих оказались невыносимее, чем жара, унесшая жизни тысяч людей. Минимальное нарушение – максимальный гнев. Массовая гибель – пожимание плечами. В этом и за-

ключается настоящий кризис. Не только в самом глобальном потеплении, но и в обществе, которое предпочитает вымещать своё возмущение на отдельных, заметных козлах отпущения, вместо того чтобы критически взглянуть на условия, которые привели к этой катастрофе. Взгляд устремляется на человека с суперклеем в руке, но не на экономическую модель, которая по-прежнему ставит рост и потребление выше экологических ограничений.

Даже партии, которые когда-то ассоциировались с защитой климата, уже давно укрываются за лозунгами «зелёного капитализма». Идея заключается в том, что трансформация должна проходить как можно бесшумнее, без реальных жертв, без конфликтов, без вмешательства в существующие властные и экономические структуры. Из заботы об и без того ослабленной немецкой экономике климатическая политика превращается в приятное хобби для небольшого, обеспеченного меньшинства.

Ясно одно: нужны социально приемлемые решения. Нет ничего хуже чисто символических мер, которые приветствуют прогрессивные круги с высоким доходом, но которые большинство людей в повседневной жизни воспринимают как непосильное бремя. Однако самое большое бремя – это не сами изменения. Самое большое бремя – это представление о том, что мы можем просто продолжать жить так же, как и раньше, и что счёт за это никогда не придёт.



Татьяна Олифиренко

От Bürgergeld к Grundsicherungsgeld: почему немецкое пособие станет сложнее получить

С 1 июля 2026 года в Германии изменится одна из самых обсуждаемых социальных систем последних лет. Пособие **Bürgergeld**, которое появилось в 2023 году вместо **Hartz IV**, трансформируется в новую систему **Grundsicherung für Arbeitsuchende** – базовую поддержку для тех, кто ищет работу или не может самостоятельно покрыть расходы на жизнь. Денежная выплата теперь называется **Grundsicherungsgeld**. По-русски этот термин можно передать как «базовое социальное пособие».

Для миллионов людей это не означает, что выплаты внезапно прекратятся. Уже выданные решения Jobcenter останутся действительными, деньги должны поступать без перерыва, а подавать новое заявление только из-за переименования не нужно. Но сама реформа всё равно важна. Она меняет правила: государство сохраняет базовую поддержку, но усиливает требования к получателям, вводит более жёсткие санкции и строже подходит к вопросу накоплений и расходов на жильё.

Пособие **Bürgergeld** с самого начала было политически спорным проектом. Когда оно пришло на смену **Hartz IV**, власти объясняли реформу попыткой сделать систему менее карательной и более ориентиро-

ванной на поддержку, обучение и долгосрочное возвращение человека на рынок труда. Идея заключалась в том, что безработному нужно не просто быстро найти любую вакансию, а получить шанс на квалификацию, переобучение и более устойчивую работу.

Однако критики **Bürgergeld** всё это время говорили о другом. По их мнению, система слишком слабо требовала от получателей активного участия, а разница между низкооплачиваемой работой и социальной поддержкой для части людей выглядела недостаточно убедительной. Вокруг **Bürgergeld** быстро возник спор о справедливости: почему одни работают полный день и едва покрывают расходы, а другие получают помощь от государства и, как утверждали критики, недостаточно мотивированы вернуться к работе.

Новая реформа стала ответом именно на эту критику. Само название **Bürgergeld** уходит, но важнее не вывеска, а содержание. **Grundsicherungsgeld** должно сильнее подчёркивать главный принцип: государство помогает тем, кто действительно нуждается, но ожидает сотрудничества, участия в консультациях, готовности принимать подходящую работу и выполнять договорённости с Jobcenter.

Получать **Grundsicherungsgeld** смогут трудоспособные люди, которые не могут самостоятельно обеспечить себе прожиточный минимум. Это касается не только тех, кто долго остаётся без работы и уже не имеет права на **Arbeitslosengeld I**. Поддержка также может понадобиться работающим людям с низким доходом, если зарплаты не хватает на базовые расходы. В отдельных случаях в расчёт входят и члены семьи, включая детей, если они живут в одной **Bedarfgemeinschaft** – то есть в общем домохозяйстве, которое Jobcenter рассматривает как единую социальную группу.

Для одинокого взрослого стандартная выплата остаётся на уровне 563 евро в месяц. Эта сумма не должна восприниматься как вся помощь целиком. Отдельно учитываются расходы на жильё и отопление, а также медицинское страхование и страхование на случай долгосрочного ухода. Но именно **Regelbedarf** – то есть базовая ежемесячная сумма на повседневные расходы – становится главным объектом санкций, если человек нарушает свои обязанности.

Главное изменение касается давления на получателей пособия. Если **Bürgergeld** изначально задумывалось как более мягкая система по сравнению с **Hartz IV**, то теперь курс снова смещается в сторону обязательности. При нарушении правил Jobcenter мо-

жет сократить базовую выплату на 30 процентов. Это касается, например, случаев, когда человек не выполняет согласованные шаги по поиску работы, отказывается от разумной вакансии, не подаёт заявки или срывает участие в мероприятиях, которые должны помочь вернуться на рынок труда.

Отдельно прописаны последствия за пропуск встреч в Jobcenter. Первый пропущенный без уважительной причины приём ещё не обязательно ведёт к сокращению выплат. Но со второго такого случая базовую сумму могут уменьшить на 30 процентов на один месяц. Если человек три раза подряд не приходит на назначенные встречи без уважительной причины, в крайнем случае он может полностью потерять право на пособие. Это может затронуть не только базовую выплату, но и оплату жилья.

Здесь важно подчеркнуть: речь не идёт об «автоматической кнопке», которую Jobcenter нажимает при каждом конфликте. Решение должно приниматься с учётом конкретной ситуации. В законе и разъяснениях сохраняются защитные механизмы, особенно для людей с психическими заболеваниями, сложными личными обстоятельствами или другими серьёзными препятствиями. Но общий сигнал реформы понятен: отсутствие связи с Jobcenter и отказ от сотрудничества теперь могут иметь значительно более тяжёлые последствия.

Ещё одно заметное изменение касается подходящей работы. Если есть вакансия, которую Jobcenter считает разумной и по-настоящему для конкретного человека, от получателя пособия ожидают, что он её примет. При этом по-прежнему должны учитываться здоровье, семейные обстоятельства, уход за детьми, квалификация и реальная возможность работать. Но приоритет теперь сильнее смещается к прямому трудоустройству. Обучение и повышение квалификации остаются возможными, особенно если они дают более устойчивую перспективу, но главным ориентиром становится Vermittlung in Arbeit – направление человека на работу.

Для родителей правила тоже становятся более конкретными. Если уход за ребёнком обеспечен, Jobcenter может раньше привлекать родителей к консультациям и мерам по трудоустройству. После достижения ребёнком возраста 14 месяцев работа, участие в интеграционных мероприятиях или языковых курсах в принципе могут считаться допустимыми, если есть место в детском саду или другая надёжная форма присмотра. Это особенно чувствительная часть реформы, потому что на практике всё будет зависеть от того, есть ли в конкретном городе реальные места в Kita и насколько гибко Jobcenter будет учитывать семейную ситуацию.

Серьёзно меняется и вопрос накоплений. При Bürgergeld действовал более мягкий период защиты (Karenzzeit), когда часть имущества и сбережений защищалась от немедленного учёта. Теперь эта защита сокращается: прежняя Karenzzeit beim Schonvermögen отменяется, а допустимый объём защищённого имущества будет зависеть от возраста. Логика государства проста: социальная поддержка должна идти тем, кто действительно не может покрыть базовые расходы самостоятельно. Но для получателей это означает более внимательную проверку накоплений, счетов и имущества.

На практике этот пункт может стать одним из самых спорных. У людей бывают разные жизненные ситуации: кто-то потерял работу после многих лет занятости и имеет небольшую финансовую подушку, кто-то копил на переезд, ремонт, ребёнка или старость. Вопрос в том, где проходит граница между разумными личными накоплениями и имуществом, которое нужно сначала использовать до получения помощи. Новая система делает эту границу строже, но её применение всё равно будет зависеть от конкретного случая и состава семьи.

Меняются и правила по жилью. Государство продолжит учитывать расходы на аренду и отопление, но подход становится более ограничительным. Уже в первый год



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ПО ПЕРЕСЕЛЕНИЮ СООТЕЧЕСТВЕННИКОВ В РОССИЙСКУЮ ФЕДЕРАЦИЮ

Задача программы помочь соотечественникам и членам их семей в организации переезда и обустройства в России, устройстве на работу, получении государственных услуг и приобретении гражданства. Данные об участвующих в Госпрограмме субъектах размещены на портале «Русский Век» www.ruvek.mid.ru.

**Рабочая группа МВД России для помощи
соотечественникам:**

**+7 (495) 214-02-25; +7 (495) 214-02-23; +7 (495) 214-02-16;
+7 (495) 214-02-15; +7 (495) 214-02-10;
+7 (495) 214-02-11; +7 (495) 917-52-62 (тел./факс);
+7 (495) 917-56-06 (тел./факс)**

Электронная почта: sootech@mvd.ru

Дополнительная информация: <https://germany.mid.ru/ru>



выплаты расходы на жильё могут покрываться только до определённой верхней границы, связанной с тем, какая стоимость проживания считается приемлемой в конкретном регионе. Для семей с детьми возможны исключения. Но общий принцип снова тот же: если квартира слишком дорогая по меркам Jobcenter, от получателя могут потребовать снизить расходы – например, найти более дешёвое жильё или договориться об изменении условий аренды.

Этот пункт особенно сложен для крупных городов. В Берлине, Мюнхене, Гамбурге, Кёльне, Франкфурте и многих других местах дешёвое жильё трудно найти даже людям с постоянной работой. Для получателей социальной помощи требование снизить расходы может звучать формально правильно, но на практике оно сталкивается с жесткой реальностью жилищного рынка. Если доступных квартир нет, угроза переезда или сокращения оплаты жилья может стать не стимулом, а дополнительным стрессом.

Политически реформа должна показать, что Германия возвращает в социальную систему больше обязательности. Для правительства это способ ответить на недовольство части общества, где Bürgergeld часто воспринимали как символ слишком мягкой социальной политики. Для сторонников реформы Grundsicherungsgeld – это попытка восстановить доверие: помощь сохраняется, но она должна быть связана с активным поиском работы и готовностью сотрудничать.

Критики видят ситуацию иначе. Они предупреждают, что жёсткие санкции редко устраняют главные причины долгой безработицы. У многих получателей Bürgergeld нет профессионального образования, есть проблемы со здоровьем, слабое знание немецкого языка, долги, семейные трудности или нестабильная ситуация с жильём. В таких случаях простое усиление давления не создаёт рабочие места и не даёт квалификацию. Оно может только оттолкнуть человека от Jobcenter, если тот и так не справляется с бюрократией и личными проблемами.

Поэтому главный вопрос реформы не в названии пособия. Германия не просто меняет Bürgergeld на Grundsicherungsgeld. Она пытается заново определить баланс между социальной защитой и требованием самостоятельности. Государство признаёт, что человек не должен оставаться без средств к существованию. Но одновременно оно хочет показать: поддержка не является безусловной, если человек трудоспособен и может участвовать в возвращении на рынок труда.

Для получателей пособия самое важное сейчас – не паниковать из-за самой даты 1 июля. Если решение о выплатах уже выдано, оно продолжает действовать. Деньги не исчезнут только потому, что в системе сменилось название. Но игнорировать реформу тоже нельзя. Теперь особенно важ-



но вовремя отвечать на письма Jobcenter, приходить на назначенные встречи, сообщать о болезни, предоставлять документы и заранее объяснять причины, если человек не может выполнить требование.

Особенно внимательно нужно относиться к письмам и назначенным встречам. В немецкой социальной системе пропущенное письмо или неотвеченный запрос могут быстро превратиться в проблему. Если человек заболел, не получил приглашение, не понял документ или не смог прийти по уважительной причине, лучше как можно быстрее связаться с Jobcenter и подтвердить это письменно. При новой системе молчание и отсутствие контакта становятся гораздо рискованнее.

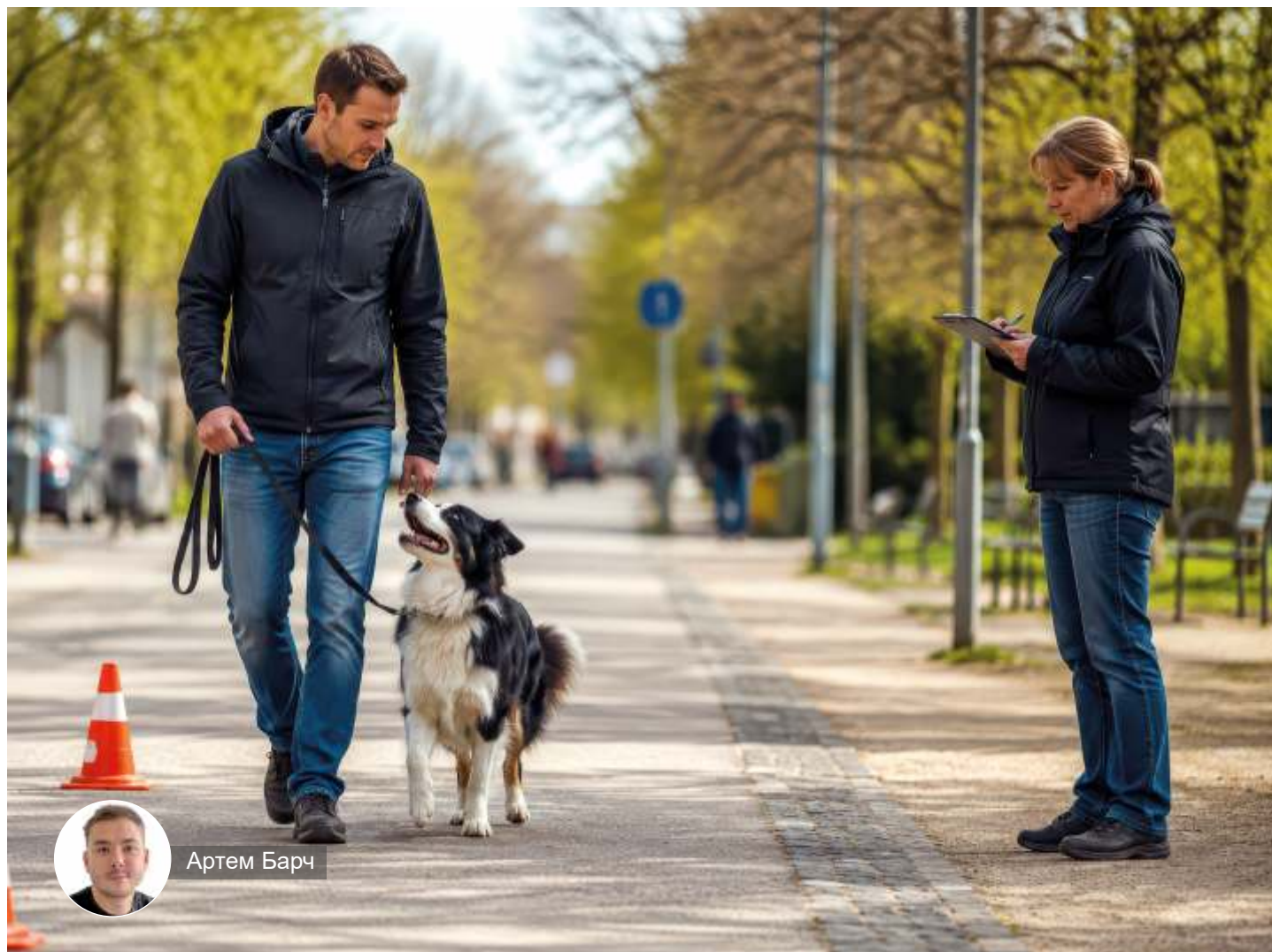
Для работающих с низким доходом реформа тоже важна. Grundsicherungsgeld касается не только безработных. Если человек работает, но зарабатывает слишком мало, он может получать доплату. Это особенно актуально для людей на неполной ставке, родителей-одиночек, занятых в низкооплачиваемых сферах и тех, кто живёт в регионах с высокой стоимостью аренды. В политических спорах о Bürgergeld эту группу часто забывают, хотя она показывает: проблема не всегда в нежелании работать. Иногда человек трудится, но всё равно не выходит на уровень прожиточного минимума.

Именно поэтому реформа будет оцени-

ваться не только по числу санкций. Важнее другое: сможет ли она действительно привести людей к устойчивой работе. Если в Jobcenter будут просто быстрее наказывать, но не смогут предложить реальные вакансии, обучение, помощь с языком, здоровьем и детским уходом, эффект может оказаться ограниченным. Если же новая система соединит обязательность с адекватной поддержкой, она может помочь части людей быстрее выйти из длительной зависимости от пособия.

С 1 июля Bürgergeld как политический бренд уходит в прошлое. Но социальная проблема, ради которой существовала эта система, нигде не исчезает. В Германии по-прежнему есть миллионы людей, которым нужна базовая поддержка: безработные, семьи с низким доходом, дети, люди после потери работы, мигранты, одинокие родители и те, кто работает, но не зарабатывает достаточно. Новое Grundsicherungsgeld должно стать для них не просто более строгой системой, а понятным мостом обратно к самостоятельной жизни.

Удастся ли это, станет ясно не по названию и не по первым громким заявлениям, а по практике Jobcenter. Именно там будет решаться, станет ли реформа справедливым инструментом возвращения к работе или новой бюрократической нагрузкой для людей, которые уже находятся в уязвимом положении.



Штраф до €50 000 за собаку без Hundeführerschein

В Бремене с 1 июля 2026 года экзамен для получения официального удостоверения владельца собаки становится обязательным для новичков – тех, кто раньше никогда не был владельцем пса.

Hundeführerschein – это официальное удостоверение в Германии, которое подтверждает, что владелец собаки обладает необходимыми знаниями для безопасного и ответственного выгула питомца в общественных местах. Однако законы в этой сфере сильно отличаются в зависимости от федеральной земли: где-то экзамен обязателен для всех новичков, где-то – только для определённых пород, а в некоторых регионах его сдают добровольно ради скидки и льгот.

В Германии нет одного общего закона на всю страну. Но с 1 июля 2026 года в Бремене все, кто впервые заводит собаку, обязаны сдать такой экзамен. В Нижней Саксонии это правило уже действует с 2013 года. Кроме того, в обоих регионах за отсутствие этого документа грозит крупный штраф. В Бремене – до €50 000. Правда, пока нет точных доказательств, что после введения экзамена в Нижней Саксонии стало меньше случаев нападений собак.

В других землях правила свои:

- в Баден-Вюртемберге – экзамен нужен только владельцам опасных пород;
- в Тюрингии – только если собака уже плохо себя вела;

- в Северном Рейне-Вестфалии – если собака выше 40 см или тяжелее 20 кг.

В Бремене от экзамена освобождаются те, у кого уже была собака до 1 июля 2026 года, а также те, кто за последние пять лет владел собакой минимум два года и уже сдал теорию – в отдельных случаях власти могут сделать исключение. Весь экзамен, включая теорию и практику, обычно стоит от €80 до €150.

В теоретической части вы отвечаете на вопросы о содержании, поведении, здоровье собак и законах, а в практической части проверяют, знает ли собака основные команды и умеет ли хозяин правильно действовать в стрессовых ситуациях, хотя точное содержание может немного отличаться в разных федеральных землях.

Если вы не сдадите, не волнуйтесь – пересдавать можно сколько угодно раз, причём даже по частям (например, только практику, если теорию вы уже сдали), но каждая попытка платная. Что касается названий, то «удостоверение на право владе-

ния собакой» – это просто разговорное выражение, а официально оно называется «подтверждение специальных знаний», и по сути это одно и то же.

Что касается причин введения этого обязательства, то главными основаниями стали реальные инциденты и статистические данные в Бремене. В частности, за последние годы было зарегистрировано несколько случаев укусов, и власти хотели таким образом обезопасить людей и одновременно улучшить условия для самих животных.

Подготовиться к экзамену можно на курсах при народных университетах, в обществах защиты животных или в школах дрессировки – это обычно стоит от €100 до €300.

Если вы уже сдали похожий экзамен в другой федеральной земле, его можно признать и в Бремене, но только при условии, что он проводился по таким же стандартам.

И даже если в вашей земле этот экзамен не обязателен, его всё равно имеет смысл сдать: некоторые страховые компании дают скидку таким владельцам, а в отдельных городах можно получить налоговые льготы или разрешение гулять с собакой без поводка там, где это обычно запрещено.



Елена Олейник

Почему документы иногда важнее слов

Разговор с Даниилом Ихильчиком

Человек вообще редко о чём-либо задумывается в счастливые моменты своей жизни. Когда рождается ребёнок, думают не о свидетельстве о рождении. Когда создают семью — не о свидетельстве о браке. Когда начинают новую жизнь в другой стране — не о гражданстве и не о паспорте. В такие моменты хочется просто жить. Но проходит время.

И однажды оказывается, что именно тот самый документ, о котором когда-то совсем не хотелось думать, становится ключом к следующему этапу жизни.

Кто-то не может доказать родство со своей семьёй. Кто-то — оформить гражданство ребёнка.

Кто-то — поставить точку в истории, которая тянется уже много лет. И тогда становится понятно: дело никогда не было только в документах.

Семья, память, выбор, будущее

Именно поэтому первый вопрос, который мы задали Даниилу Ихильчику, был совсем не о документах.

— Даниил, вы однажды сказали: «Документы — это истории людей». Почему?

«Потому что за каждой бумагой стоит решение, которое человек принимал не один день, — отвечает Даниил. — Уехать или остаться. Вернуться на родину предков или начать всё заново там, где родились дети. Документ — это просто точка, в которой это решение становится видимым для государства. А до этой точки — целая жизнь».

Именно с такой жизни, по сути, всё и началось

Больше двадцати лет назад в Германии началась одна из тех историй, которые хорошо знакомы многим нашим соотечественникам. Переезд. Новая страна. Незнакомый язык бланков и инстанций. И — как это часто бывает — желание не просто устроиться самому, а помочь тем, кто однажды окажется на этом пути следом. Так началось бюро Даниила Ихильчика.

В первые годы всё казалось почти простым. Заявление. Перевод. Подсказка, ку-

да идти и что нести с собой. Но жизнь, как обычно, оказалась богаче любых инструкций — и довольно быстро стало ясно: настоящая сложность прячется вовсе не в бланках.

Анкету, в конце концов, человек нередко заполняет и сам

Трудности начинаются там, где чья-то судьба перестаёт помещаться в готовый образец. Когда документ выдан ещё в стране, которой больше нет на карте. Когда одна семья годами живёт сразу между двумя, а то и тремя государствами. Когда одно и то же событие — рождение, брак, смерть — должно быть признано разными правовыми системами, у каждой из которых свои правила и своя память. И кажется, что именно в последние годы таких историй стало особенно много. Гражданство. Восстановление правового статуса. Репатриация. Переселение.

За каждым словом в этом списке стоит не процедура, а человек. Кто-то хочет вернуть связь с корнями. Кто-то — передать её детям и внукам. Кто-то — наконец поставить точку в истории, которая длилась десятилетиями. Именно поэтому первая встреча почти никогда не начинается с документов. Сначала стараются понять человека. Со временем стало понятно, что одному человеку уже невозможно удержать столько человеческих историй. Не потому, что этого требовал рынок, а потому, что этого требовала сама жизнь.

Так рядом с Даниилом постепенно собралась команда. С каждым годом всё чаще становилось понятно: людям нужны не только знания процедур, но и понимание законодательства разных стран, международного документооборота и всех тонкостей, возникающих там, где одна правовая система соприкасается с другой.

Сегодня рядом с Даниилом Ихильчиком работают адвокаты из разных стран, немецкие юристы, переводчики и специалисты по международным документам. У каждого — собственная многолетняя практика и опыт работы с разными правовыми системами. Но ценят здесь не только профессиональные знания.

Многие в команде сами когда-то прошли через переезд, адаптацию, жизнь между странами. Поэтому здесь понимают не только документы. Здесь понимают людей. Знают, что за каждым свидетельством стоит семья, за каждым паспортом — целая жизнь, за каждым обращением — надежды, тревоги и желание наконец почувствовать определённую.

— Даниил, за двадцать лет через ваше бюро прошли, наверное, тысячи историй. Есть ли что-то, что объединяет их все?

«Пожалуй, одно, — говорит Даниил Ихильчик. — Все они начинаются с во-

проса: “Куда мне теперь идти?” — и заканчиваются тем, что человек снова чувствует почву под ногами. Мы ведь на самом деле не бумаги оформляем. Мы возвращаем людям уверенность в том, что их прошлое признано, а будущее — возможно».

— А что самое сложное в этой работе — не юридически, а по-человечески?

«Услышать историю целиком, — отвечает он. — Документ — это всегда только финальная точка длинной человеческой истории. Пока не поймёшь человека, невозможно по-настоящему помочь».

— И последний вопрос, без протокола: у вас наверняка есть кто-то, кто в вашей собственной истории значится без единого документа. Собака, кот?

«Есть, — смеётся Даниил. — Пёс по кличке Арнольд. У него нет ни паспорта, ни вида на жительство, и, честно говоря, это единственное дело в моей практике, которое я решил не доводить до конца — иначе он перестанет быть Арнольдом и станет очередным клиентом».

Именно поэтому сюда чаще всего приходят по рекомендации — от друзей, родственников, знакомых. Доверие не создаётся рекламой. Его можно только заслужить — год за годом, историю за историей.

За эти годы здесь усвоили простую истину: людям нужны не справки и печати, а уверенность. Уверенность в том, что рядом есть те, кто знает путь и готов пройти его вместе.

Сегодня к Даниили Ихильчику и его команде обращаются по вопросам гражданства, паспортов, архивных документов, нотариальных действий, пенсионных и семейных дел. Но суть этой работы остаётся неизменной. Документы — это не бумага. Это память поколений, связь времён, возможность спокойно жить, растить детей, помнить, откуда ты родом, и уверенно смотреть вперёд. Многие документы, с которыми здесь работают, были выданы государствами, которых давно нет на карте мира. Но люди, которым они принадлежат, продолжают жить, любить, растить детей и строить своё будущее.

И в центре этой работы всегда остаётся человек. Потому что в конечном счёте документы существуют ради людей, а не люди — ради документов.



Фото: Prenzlauer Berg/Berlin/Karl Reichert/flickr.com



Фото: Гамбург/Berlin/nana tchelidze/publicdomainpictures.net



Фото: Ганновер/Pschemp/wikimedia.org



Фото: Мюнхен/Vasilisa/goodfon.ru



Елена Бритова

Interreg Deutschland Nederland: когда граница становится преимуществом

Граница между Германией и Нидерландами давно перестала восприниматься только как рубеж между двумя странами. Для жителей приграничных регионов она остаётся частью повседневной жизни: кто-то работает по одну сторону, а живёт по другую, предприниматели ищут партнёров за рубежом, университеты запускают совместные исследования, а больницы и службы пытаются решать похожие проблемы, не дублируя усилия. Именно эта практическая логика лежит в основе программы Interreg Deutschland-Nederland, рассчитанной на период с 2021 по 2027 год. Сегодня она относится к числу крупнейших программ приграничного сотрудничества в Европе.

На первый взгляд Interreg может показаться сухим европейским инструментом финансирования. Но за этим названием стоит очень конкретная идея: если две соседние страны сталкиваются с похожими задачами, им выгоднее искать решения вместе. Особенно там, где граница проходит не между абстрактными государствами, а через живой регион – с городами, предприятиями, университетами, больницами, дорогами, портами и людьми, которые давно связаны друг с другом.

Программа Deutschland–Nederland охватывает почти всю немецко-нидерландскую приграничную зону. На немецкой стороне речь идёт о частях Северного Рейна-Вестфалии и Нижней Саксонии, на нидерландской – о провинциях Фрисландия, Гронинген, Дренте, Флеволанд, Оверэйссел, Гелдерланд, Северный Брабант и Лимбург. Вся территория тянется примерно на 460 километров – от Ваттового моря до Нижнего Рейна. Это не один город и не один административный проект, а большой пояс сотрудничества, где граница должна работать не как препятствие, а как точка соединения.

Финансовый масштаб программы тоже заметен. На период 2021–2027 годов Европейский фонд регионального развития выделяет около 225 миллионов евро. Вместе со средствами национальных, региональных, местных и частных партнёров общий объём программы приближается к 465 миллионам евро. Это позволяет поддерживать не символические обмены делегациями, а реальные проекты – от инноваций и медицины до экологии, образования, цифровизации, транспорта и поддержки малого бизнеса.

Главный смысл Interreg – не просто выделить деньги на хорошие идеи. Каждый

проект должен приносить реальную пользу именно приграничному региону. Это значит, что участники с обеих сторон границы должны работать над общей задачей, а не просто параллельно делать похожие вещи каждый у себя. Если речь идёт о здравоохранении, важно понять, как жители приграничных районов могут получать более доступную помощь. Если речь о промышленности – как предприятия двух стран могут вместе внедрять цифровые технологии. Если о климате – как соседние регионы совместно готовятся к паводкам, засухам, пожарам или переходу к более устойчивой экономике.

Программа строится вокруг четырёх основных приоритетов. Первый приоритет связан с развитием инновационного приграничья. Сюда входят научные исследования, новые технологии, поддержка малого и среднего бизнеса, высокотехнологичные материалы, цифровые решения и сотрудничество университетов с предприятиями. Для региона это особенно важно: ни Германия, ни Нидерланды не могут конкурировать в новой промышленности, опираясь только на прежние подходы. Нужны совместные лаборатории, обмен данными, пилотные площадки и короткий путь от разработки к практическому применению.



Второй приоритет – экологически устойчивое приграничье. Здесь речь идёт о климате, энергетике, ресурсах, круговой экономике и адаптации к новым экологическим рискам. Для приграничного региона такие задачи не заканчиваются на национальной границе. Вода, воздух, почвы, леса и сельское хозяйство не подчиняются административным линиям на карте. Если в одном регионе растёт климатическая нагрузка, последствия часто ощущают и соседи. Поэтому проекты в сфере устойчивой энергетики, переработки, снижения выбросов и защиты природных территорий логично развивать вместе.

Третий приоритет связан с более удобным и связанным приграничным пространством. В центре здесь рынок труда, образование, здравоохранение, транспорт и доступ к услугам. Это, пожалуй, часть программы, наиболее непосредственно связанная с повседневной жизнью людей. Житель приграничного района может найти работу в соседней стране, но столкнуться с различиями в налогах, дипломах, медицинском страховании, языке или правилах трудоустройства. Молодой специалист может хотеть учиться или проходить стажировку за границей, но не знать, как устроена система. Пациент может жить ближе к больнице по другую сторону границы, но на практике доступ к такой помощи не всегда прост. Interreg помогает избегать или обходить такие барьеры.

Четвёртый приоритет – Европа ближе к людям. На первый взгляд это направление звучит менее технически, но на практике оно не менее важно. Речь идёт о доверии, контактах между гражданами, школами, муниципалитетами, общественными организациями и администрациями. Иногда главная проблема границы – не дорога и не деньги, а привычка мыслить только в рамках своей системы. Если люди редко общаются с соседями, они хуже понимают язык, правила, возможности и проблемы друг друга. Поэтому небольшие культурные, образовательные и общественные проекты тоже становятся частью большой европейской политики.

Особое место в программе занимает поддержка малого и среднего бизнеса. Для крупных концернов международное сотрудничество давно стало нормой. У них есть юристы, отделы развития, консультанты и ресурсы для выхода на соседний рынок. Малому предприятию или ремесленной фирме сделать такой шаг сложнее. Interreg помогает именно там, где нужен первый мост: найти партнёра, протестировать цифровое решение, провести совместную разработку, выйти в соседний регион или внедрить технологию, которая без поддержки была бы слишком дорогой.

В этом смысле программа работает не только для науки или администраций. Она важна и для предприятий, которые не хотят

оставаться в рамках локального рынка. Немецкая компания из приграничной зоны может найти нидерландского технологического партнёра, а нидерландский стартап – немецкую производственную площадку или исследовательскую сеть. Для региона это создаёт более плотную экономическую среду: инновации не остаются в пределах одного города или одной страны, а быстрее переходят через границу.

В 2026 году в рамках Interreg были одобрены новые проекты с участием Нижней Саксонии, связанные с цифровизацией, искусственным интеллектом, круговой экономикой и логистикой. Среди них – «DIGITAL FLOW», «NeoVitAI», «Watts in Grass?!» и «SCOBE». Первый направлен на развитие цифровых процессов, второй – на применение искусственного интеллекта, третий связан с устойчивыми решениями в аграрной и энергетической сфере, Четвёртый проект связан с устранением барьеров в портовых экосистемах. Общий объём этих четырёх проектов составил более 14 миллионов евро. Это хороший пример того, как программа превращает общие слова об инновациях в конкретные рабочие задачи.

Здравоохранение – ещё одно направление, где приграничное сотрудничество имеет особый смысл. Старение населения, нехватка специалистов, цифровизация медицинских услуг и доступность помощи волнуют и немецкие, и нидерландские регио-

ны. Если соседние территории сталкиваются с похожими проблемами, они могут обмениваться решениями: от телемедицины и профилактики до новых моделей ухода и диагностики. В приграничной зоне это особенно важно, потому что ближайшая подходящая помощь иногда может находиться не в своей стране, а у соседей.

Образование и рынок труда тоже требуют совместных решений. Молодым людям в приграничных районах важно не только знать иностранный язык, но и понимать, как устроена соседняя страна. Какие профессии востребованы? Как признаются дипломы? Где есть стажировки? Какие навыки нужны предприятиям по обе стороны границы? Interreg поддерживает проекты, которые помогают школам, колледжам, университетам и работодателям выстраивать такие связи. Благодаря этому граница становится менее ощутимой: соседняя страна перестаёт восприниматься как что-то далёкое, если с ней можно учиться, работать и строить карьеру.

Экологическая часть программы становится всё заметнее из-за изменения климата. Северо-запад Европы сталкивается с рисками, которые невозможно решить в одиночку: экстремальные осадки, перегрев городов, проблемы с водой, деградация природных территорий, необходимость перехода к более устойчивому сельскому хозяйству и промышленности. Для региона от Ваттового моря до Нижнего Рейна это не теория, а практическая задача. Когда речь идёт о воде, сельском хозяйстве, энергетике или природных ландшафтах, граница на карте не останавливает последствия.

Транспорт и логистика – ещё одна сфера, где различия между национальными системами могут мешать развитию. Приграничная экономика нуждается в понятных маршрутах, согласованных правилах, удобных связях и инфраструктуре, которая работает не только внутри одной страны. Это касается дорог, общественного транспорта, портов, велосипедных маршрутов, грузовых цепочек и повседневной мобильности. В идеале человек или предприятие не должны постоянно ощущать, что граница превращает обычное перемещение в административную проблему.

Interreg важен ещё и потому, что он работает через партнёрства. В проектах могут участвовать муниципалитеты, университеты, исследовательские центры, предприятия, общественные организации, школы, медицинские учреждения и объединения. Это не программа, где Брюссель просто спускает готовое решение сверху. Наоборот, идея должна родиться в регионе и отвечать реальной проблеме. Европейские средства помогают там, где местные участники уже готовы сотрудничать.

Конечно, такая система требует бюрократии. Нужно подготовить заявку, найти партнёров по обе стороны границы, пока-



зать пользу проекта, соблюдать правила финансирования, отчётности и коммуникации. Для небольших организаций это может быть сложно. Именно поэтому в программе работают еврорегионы и секретариаты, которые помогают участникам ориентироваться в процедурах. Без такой поддержки многие хорошие идеи просто не дошли бы до стадии подачи заявки.

Для Германии Interreg Deutschland-Nederland имеет особое значение. Северный Рейн-Вестфалия и Нижняя Саксония – крупные регионы с промышленностью, логистикой, аграрным сектором, университетами и сильной сетью малого бизнеса. Их связь с Нидерландами исторически плотная, но потенциал всё ещё далеко не исчерпан. Там, где раньше граница могла замедлять развитие, сегодня она может стать преимуществом: две системы, два рынка, разные компетенции и одна общая территория для экспериментов.

Для Нидерландов программа не менее важна. Приграничные провинции получают возможность работать с немецкими партнёрами в масштабных проектах, выходить на большой соседний рынок, усиливать научные и промышленные связи. Это особенно ценно в сферах, где одной региональной базы недостаточно: высокие технологии, медицина, энергетика, цифровая инфраструктура, круговая экономика и подготовка кадров.

Самое интересное в Interreg – то, что программа делает Европу видимой не через лозунги, а через конкретные результаты. Новая технология для предприятия, совместная программа обучения, медицинский проект, исследовательская сеть, решение в сфере климата, улучшение транспорта или общественная инициатива – всё это звучит не так громко, как политические заявления. Но именно такие проекты меняют жизнь

приграничных регионов. Европа здесь существует не в лозунгах, а в практической работе людей и организаций, которые без поддержки могли бы так и остаться по разные стороны административной линии.

В нынешнем программном цикле, рассчитанном на 2021–2027 годы, Interreg Deutschland-Nederland становится особенно важным. Приграничные регионы одновременно проходят через несколько изменений: экономика должна становиться цифровой, промышленность – более устойчивой, энергетика – менее зависимой от традиционных источников, здравоохранение – более доступным, образование – ближе к рынку труда, а малый бизнес – конкурентоспособнее. Ни одна из этих задач не решается быстро. Но совместные проекты позволяют не начинать каждый раз с нуля.

Поэтому Interreg Deutschland-Nederland – это не просто европейская программа финансирования. Это механизм, который помогает соседним регионам действовать как единое пространство там, где это разумно. Граница остаётся юридической и политической реальностью, но она не должна мешать врачу, студенту, предпринимателю, исследователю, муниципалитету или общественной организации искать решение вместе с соседями.

Главный результат такой программы измеряется не только миллионами евро и количеством проектов. Он измеряется плотностью связей. Если участники из Германии и Нидерландов лучше знают друг друга, быстрее запускают совместные идеи, легче преодолевают административные различия и лучше понимают общие проблемы, значит, программа работает. В этом смысле Interreg Deutschland-Nederland превращает приграничье из периферии двух стран в лабораторию европейского сотрудничества.

ShopBT

Магазин одежды
Берлинского Телеграфа



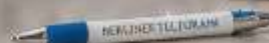
Большой
ассортимент



Лучшее
качество



Быстрая
доставка



Фирменная одежда и аксессуары Берлинского Телеграфа,
вдохновленные городами Германии и духом прессы





Deutsche Telekom: история компании, которая изменила связь в Германии

Deutsche Telekom возникла не как обычная частная компания. В отличие от Siemens, Bosch или Volkswagen, Telekom выросла из государственной структуры, которая десятилетиями отвечала за связь в Германии. Телефонные линии, телекоммуникационная инфраструктура, а позднее и первые цифровые сети долго воспринимались не как рынок, а как часть базового государственного обслуживания. Именно поэтому превращение Deutsche Telekom в международный концерн стало одной из самых заметных экономических перемен в Германии после объединения страны.

Современная Deutsche Telekom AG появилась 1 января 1995 года. До этого телекоммуникационное направление было частью Deutsche Bundespost Telekom – государственной структуры, связанной с почтой и связью. Реформа разделила прежнюю систему на более самостоятельные компании и открыла путь к приватизации. Для Германии это был важный шаг: страна переходила от государственной монополии к конкурентному телекоммуникационному рынку, где связь должна была развиваться быстрее, становиться дешевле и технологичнее.

В 1996 году Deutsche Telekom вышла на

биржу. Для Германии это событие стало почти культурным явлением. Акцию компании продвигали как «народную акцию» – доступный для частных инвесторов символ новой финансовой эпохи. Многие немцы впервые заинтересовались фондовым рынком именно через бумаги Telekom. Рекламная кампания была масштабной, а интерес – огромным. В конце 1990-х казалось, что телекоммуникации станут одной из ключевых отраслей будущего, и Deutsche Telekom находилась в центре этих ожиданий.

Но этот период быстро показал и обратную сторону рынка. После ажиотажа вокруг технологических компаний и последующего падения котировок многие частные инвесторы разочаровались. История акции Telekom стала для Германии уроком: даже крупная и известная компания не защищает инвестора от рыночных рисков. Для самой Telekom это тоже был непростой этап. Ей пришлось одновременно модернизировать сеть, конкурировать с новыми игроками, выходить на зарубежные рынки и перестраивать внутреннюю культуру бывшего государственного предприятия.

Ключевой задачей первых лет была либерализация связи. До реформы телефонная сеть в Германии развивалась в условиях монополии. После открытия рынка по-

явились конкуренты, новые тарифы, альтернативные операторы и давление на цены. Для потребителей это означало больше выбора. Для Deutsche Telekom – необходимость стать быстрее и эффективнее. Компания больше не могла просто управлять сетью, доставшейся ей от государства. Ей пришлось бороться за клиентов, качество сервиса и технологическое лидерство.

Одним из важных направлений стала мобильная связь. Бренд T-Mobile постепенно превратился в международный актив, а не просто в немецкое мобильное подразделение. Особенно важной оказалась американская история. T-Mobile US долго считалась более рискованным направлением, но со временем стала основным источником роста для всей группы. Объединение T-Mobile US и Sprint в 2020 году резко усилило позиции компании на рынке США. Теперь именно американский бизнес во многом определяет масштаб Deutsche Telekom и её финансовые результаты.

Именно это во многом определяет облик современной Deutsche Telekom. Несмотря на немецкое происхождение и штаб-квартиру в Бонне, компания давно стала международной. В 2025 году 78 процентов её выручки приходилось на бизнес за пределами Германии. Это меняет восприятие компании: Deutsche Telekom сохраняет важ-



ное место в немецкой экономике, но её реальные источники роста всё чаще находятся в США и других европейских странах. Германия остаётся важной базой, но уже не единственным центром бизнеса.

При этом на внутреннем рынке роль Telekom по-прежнему огромна. В Германии компания остаётся одним из ведущих операторов фиксированной и мобильной связи, интернета и телевизионных сервисов. Для миллионов домохозяйств её сеть – это повседневная инфраструктура: домашний интернет, мобильная связь, работа из дома, цифровые сервисы и связь для бизнеса, государственных учреждений и миллионов пользователей. Если раньше связь была прежде всего телефонной линией, то теперь она стала основой почти всей цифровой жизни.

Ключевой внутренний проект последних лет – переход от старых медных линий к оптоволоконной сети. Германия долго отставала от ряда европейских стран по темпам подключения домов к быстрому интернету. Это стало политической и экономической проблемой: без стабильного быстрого соединения труднее развивать удалённую работу, цифровое образование, облачные сервисы, современную промышленность и новые формы медицины. Deutsche Telekom пытается ускорить этот переход, но задача остаётся сложной: нужно строить сеть не только в крупных городах, но и в небольших населённых пунктах, где окупаемость ниже.

На 2026 год Telekom делает оптоволоконно одним из основных приоритетов. Компания заявила, что хочет доводить подключение не просто до улицы или тротуара, а непосредственно до квартир и домов. Это важное различие. Построить линию рядом с домом – лишь часть задачи. Не менее важно подключить жильцов, согласовать работы с собственниками, провести линии внутри зданий и перевести клиентов с более старых технологий. Поэтому задача Telekom теперь не только техническая, но и коммерческая: построенная инфраструктура должна быть востребована клиентами.

Одновременно компания увеличивает инвестиции в оптоволоконное строительство. В ближайшие три года Telekom планирует вложить дополнительно 800 млн евро сверх уже предусмотренных инвестиций. Общий ориентир до 2030 года – десятки миллиардов евро на развитие сетевой инфраструктуры. Для Германии это имеет значение не только как корпоративный проект. Быстрый интернет стал частью конкурентоспособности страны: без него сложнее привлекать бизнес, развивать цифровые услуги и удерживать население в регионах.

В мобильной связи центральная тема – 5G. По данным компании, более 99 процентов населения Германии уже имеют доступ к 5G, но теперь Telekom делает акцент не только на количестве охваченных жителей, но и на площади покрытия. Это особенно важно для автомобильных дорог, железнодорожных линий, сельских регионов, про-

мышленных зон и логистики. Компания заявляет, что в ближайшие годы хочет расширить территорию 5G-покрытия ещё на 16 тысяч квадратных километров. Для обычного пользователя это означает меньше «слепых зон», а для экономики – более надёжную цифровую инфраструктуру.

Ещё одним важным технологическим направлением стала открытая радиосеть, или Open RAN. Говоря простыми словами, это подход, при котором оборудование и программные элементы мобильной сети могут поставляться разными производителями и работать вместе по открытым стандартам. Для операторов это способ снизить зависимость от отдельных поставщиков, усилить конкуренцию и быстрее внедрять новые решения. Для Германии и Европы эта тема связана ещё и с цифровым суверенитетом: телекоммуникационные сети считаются критической инфраструктурой, поэтому контроль над технологиями становится политическим вопросом.

В последние годы Deutsche Telekom активно развивает цифровые сервисы для бизнеса. Важную роль играет T-Systems – подразделение, которое работает с корпоративными клиентами, облачными решениями, безопасностью, цифровизацией государственных структур и промышленными проектами. Если обычный потребитель знает Telekom по мобильному тарифу или домашнему интернету, то крупные компании часто воспринимают её как поставщика защищённых цифровых систем.

В 2026 году особенно заметной стала тема промышленного искусственного интеллекта. Deutsche Telekom совместно с NVIDIA и SAP развивает промышленное облако искусственного интеллекта – инфраструктуру для компаний, которым нужны вычислительные мощности и высокий уровень защиты данных. Для Германии это важный проект, потому что многие предприятия не хотят полностью зависеть от американских облачных платформ, но при этом нуждаются в современных мощностях для работы с искусственным интеллектом, цифровыми двойниками, моделированием и автоматизацией.

Для Telekom это естественное расширение бизнеса. Раньше оператор соединял людей телефонными линиями и мобильной сетью. Теперь он стремится соединять заводы, данные, алгоритмы, облачные платформы и промышленные процессы. Речь идёт уже не только о телекоммуникациях в привычном понимании, а о создании цифровой инфраструктуры для промышленности и экономики. Компания стремится стать частью цифрового фундамента страны, чтобы через её сети и сервисы работали производство, энергетика, транспорт, медицина, государственные учреждения и новые технологии.

Финансовое положение Deutsche Telekom на этом фоне выглядит сильным. В 2025 году группа получила 119,1 млрд евро выручки и 9,6 млрд евро чистой прибыли. К концу года численность персонала составляла около 198 тысяч человек. В первом квартале 2026 года выручка составила 29,9 млрд евро, а скорректированная операционная прибыль после аренды выросла до 11,5 млрд евро. Руководство также повысило прогноз на 2026 год: компания теперь ожидает около 47,5 млрд евро скорректированной операционной прибыли после аренды и свободный денежный поток более 19,8 млрд евро.

Основным двигателем роста остаются США. T-Mobile US продолжает увеличивать клиентскую базу и приносит группе значительную часть выручки и прибыли. Это сильная сторона Telekom, но одновременно и источник зависимости. Немецкая компания всё больше зависит от американского рынка, курса доллара, конкуренции в США и решений американских регуляторов. Для инвесторов это может быть преимуществом, потому что рынок США крупный и динамичный. С точки зрения промышленной политики Германии ситуация выглядит сложнее: один из крупнейших немецких концернов всё больше зарабатывает не дома, а за океаном.

В Германии у Telekom другая задача. Здесь рынок более зрелый, конкуренция высокая, а рост достигается не столько за счёт новых клиентов, сколько за счёт качества сети, перехода на оптоволокно, мобильных тарифов, телевидения, сервисов для бизнеса и удержания существующих пользователей. Это менее зрелищный, но очень важ-



ный бизнес. Именно на внутреннем рынке компании предстоит доказать, что её инвестиции в инфраструктуру действительно улучшают повседневную жизнь: интернет становится быстрее, связь – стабильнее, а цифровые услуги – доступнее.

Сохраняется и особая роль государства. Несмотря на приватизацию, Deutsche Telekom не стала полностью обычной частной компанией без общественного значения. Федеральное правительство и государственный банк KfW по-прежнему владеют значительной долей акций. Это отражает двойственную природу Telekom: с одной стороны, это рыночная компания, работающая в интересах акционеров; с другой – оператор критической инфраструктуры, от которой зависит связь в стране. Поэтому решения о сетях, безопасности и инвестициях имеют не только коммерческое, но и политическое значение.

На 2026 год у Deutsche Telekom несколько основных направлений. Первое – ускорить подключение клиентов к оптоволокну, а не только создавать техническую возможность подключения. Второе – расширять мобильное покрытие, особенно в тех частях страны, где связь пока слабее. Третье – развивать T-Mobile US как основной двигатель международного роста. Четвёртое – усиливать T-Systems, облачные сервисы и решения для бизнеса. Пятое – закрепиться среди ключевых поставщиков инфраструктуры для искусственного интеллекта, где связь, вычисления и безопасность данных становятся частью одного рынка.

Риски тоже очевидны. Строительство оптоволокну дорогое и медленное, особенно в Германии с её сложными разрешительными процедурами и высоким уровнем регулирования. Конкуренция с Vodafone, Telefónica и региональными операторами остаётся сильной. В США T-Mobile US должна удерживать темпы роста после масштабных сделок и интеграции новых активов. В Европе телекоммуникацион-

ные компании продолжают спорить о том, как финансировать сети следующего поколения, если нагрузка на инфраструктуру растёт, а доходы на одного пользователя увеличиваются не так быстро.

К 2026 году Deutsche Telekom подошла с более сильными позициями, чем многие классические немецкие промышленные компании. Пока автопроизводители и химическая промышленность спорят о стоимости энергии, Китае и падении спроса, Telekom работает в секторе, где долгосрочная потребность только растёт. Людям, компаниям и государству требуются всё более высокая скорость передачи данных, защищённые облачные сервисы, стабильная мобильная связь и современная инфраструктура для искусственного интеллекта.

История Deutsche Telekom – это история превращения связи из государственной услуги в глобальный цифровой бизнес. Компания начинала как наследник почтово-телекоммуникационной системы, прошла через приватизацию, биржевой ажиотаж, кризисы доверия инвесторов, международную экспансию и рост американского бизнеса. Теперь её роль снова меняется. Она есть не просто оператор телефонной и мобильной сети. Компания претендует на место одного из ключевых строителей цифровой инфраструктуры – в Германии, Европе и США.

Для Германии это особенно важно. Если страна хочет сохранить промышленную силу, развивать искусственный интеллект, цифровизировать управление и модернизировать регионы, ей нужна надёжная инфраструктура связи. Deutsche Telekom остаётся одним из ключевых игроков, от которых зависит, насколько быстро эта инфраструктура появится. Теперь главный вопрос уже не сводится к числу подключённых клиентов. Гораздо важнее другое: сможет ли Deutsche Telekom стать одной из основ следующего этапа цифрового развития Германии.



Стелла Кунц

Государство помогает с отпуском: какие земли Германии платят семьям с Bürgergeld

Для многих семей, получающих Bürgergeld или имеющих небольшой доход, отпуск остаётся не обычной летней привычкой, а почти недоступной роскошью. Когда денег хватает в первую очередь на жильё, продукты, транспорт, школьные расходы и повседневные счета, поездка к морю, в горы или хотя бы на несколько дней в другое место быстро превращается в мечту, которую откладывают на потом. В базовом пособии отдельной строки на отпуск нет. Jobcenter не оплачивает семейные каникулы и не выдаёт «деньги на поездку». Но это не значит, что помощи вообще не существует.

В Германии есть другой механизм — программы семейного отдыха. Они работают не через Jobcenter, а через федеральные земли, благотворительные организации и некоммерческие семейные дома отдыха. Их смысл прост: дать семьям с низким доходом возможность хотя бы на несколько дней сменить обстановку, восстановиться и провести время вместе без постоянного давления бытовых проблем. Это не туристическая роскошь и не подарок «на свободные траты», а социальная поддержка, связанная с семейной политикой, профилактикой перегрузки и доступом детей к нормальному отдыху.

Такая помощь особенно важна, потому

что бедность в семье не сводится только к цифре на банковском счёте. Дети из малообеспеченных семей часто не ездят на каникулы, не видят моря, не бывают в горах и не могут провести неделю в месте, где есть природа, занятия и другие дети. Для родителей отпуск тоже не всегда означает отдых в привычном смысле. Часто это возможность впервые за долгое время выдохнуть, выйти из замкнутого круга счетов, забот, школьных забот и постоянной экономии. Поэтому немецкая система семейного отдыха делает акцент не на дорогих отелях, а на доступных семейных программах, которые нередко включают образовательную часть.

По данным федеральной рабочей группы BAG Familienerholung, 12 из 16 федеральных земель напрямую поддерживают семейный отдых для семей с низким доходом. В этот список входят Бавария, Берлин, Бранденбург, Бремен, Мекленбург-Передняя Померания, Нижняя Саксония, Северный Рейн-Вестфалия, Рейнланд-Пфальц, Саар, Саксония, Шлезвиг-Гольштейн и Тюрингия. В других землях тоже могут быть отдельные программы, но они устроены иначе: например, не как классический отпуск, а как семейное образование, групповой отдых или специальные предложения для семей в определённых жизненных обстоятельствах.

Главное правило: помощь нужно искать не в Jobcenter. Получатели Bürgergeld часто ошибочно думают, что если речь идёт о социальной поддержке, то обращаться нужно туда же, где оформлено пособие. Но семейным отдыхом обычно занимаются другие структуры: Diakonie, Caritas, AWO, семейные объединения, земельные ведомства, молодёжные или социальные службы, а также сами некоммерческие Familienferienstätten. Именно они помогают понять, подходит ли семья под условия программы, какие документы нужны и можно ли получить субсидию на конкретную поездку.

Второе важное правило: заявку нужно подать до поездки. Нельзя сначала забронировать отдых, уехать, а потом попросить вернуть деньги. В большинстве программ субсидия должна быть одобрена заранее. Это связано не только с бюрократией, но и с бюджетом: земельные средства ограничены, и если деньги на год уже распределены, право на помощь по доходу само по себе не гарантирует выплату. Поэтому семьи, которые планируют летний или осенний отдых, должны начинать с проверки программы своей земли, а не с покупки билетов.

Размер помощи заметно различается по регионам. В одних землях платят фиксированную сумму на человека в день, в дру-



гих – на ребёнка, в третьих – частично покрывают проживание и питание. Где-то доплата составляет около 10–15 евро в день, где-то может достигать до 30–40 евро в зависимости от программы, инвалидности, статуса одинокого родителя или особой семейной ситуации. Поэтому универсального ответа на вопрос, сколько даст государство, нет. Сначала нужно смотреть землю проживания, затем состав семьи, доход, тип поездки и выбранное место отдыха.

В Баварии поддержка может составлять до 19,50 евро за ночь на человека, а для детей с инвалидностью – больше. В Берлине речь идёт о дневной помощи в размере от 10 до 20 евро и дополнительной фиксированной компенсации на дорогу для семьи. В Бранденбурге система проще: там предусмотрена фиксированная сумма за ночь на каждого члена семьи. В Бремене помощь может достигать до 15 евро в день, но подать заявку обычно можно не каждый год, а с определённым интервалом. В Мекленбурге-Передней Померании поддержка в первую неделю выше, затем сумма снижается. Уже по этим примерам видно: один и тот же принцип в разных землях работает по-разному.

Есть земли, где программа особенно важна для семей с несколькими детьми или особыми нагрузками. В Нижней Саксонии предусмотрена базовая сумма на ночь и дополнительные надбавки, например для одиноких родителей или семей, где есть инвалидность. В Рейнланд-

Пфальце акцент сделан прежде всего на детей: там платят определённую сумму на ребёнка в день, а родителям с очень низким доходом может добавляться отдельная поддержка. В Сааре субсидии также рассчитываются по дням, причём допускаются поездки не только внутри Германии, но и в отдельные зарубежные направления, включая соседние страны и Испанию.

Северный Рейн-Вестфалия выделяется другой логикой. Там программа Familienzeit NRW при очень низком доходе может покрывать проживание и питание почти полностью, а от семьи требуется только небольшой собственный взнос. В особо тяжёлых случаях и он может быть отменён. Для семей, которые не могут собрать деньги даже на минимальную поездку, такая модель выглядит наиболее ощутимой: помощь становится не символической доплатой, а реальной возможностью уехать.

В Саксонии условия для получателей Bürgergeld сформулированы более понятно: там предусмотрена фиксированная сумма на человека в день, а семьи, получающие Bürgergeld, как правило, уже соответствуют установленному критерию по доходу. Однако и здесь остаются формальности: необходимо соблюдать сроки, выбрать подходящую форму отдыха и подать документы в установленном порядке. В Шлезвиг-Гольштейне помощь может покрывать часть стоимости, но не всю сумму, и действует ограничение по максимальной доле расходов. В Тюрингии размер поддержки зависит от того, идёт ли речь о семейном от-

дыхе или программе семейного образования. В Саксонии-Анхальт классического индивидуального отпуска почти нет: там поддерживаются групповые поездки с образовательной частью, причём значительная часть участников должна получить Bürgergeld или социальную помощь.

Баден-Вюртемберг тоже не вписывается в простую схему «деньги на отпуск». Там речь идёт прежде всего о программах семейного образования STÄRKE. Это не обычная туристическая поездка, а отдых с занятиями и педагогическим сопровождением, рассчитанный на семьи в особых жизненных ситуациях. Например, это могут быть одинокие родители, многодетные семьи, семьи с инвалидностью или семьи, которым нужна дополнительная поддержка по другим причинам. В таких случаях сумма может быть значительно выше, но логика другая: государство помогает не просто сменить место, а пройти программу, которая соединяет отдых и семейную работу.

Важно заранее уточнить, куда именно можно поехать и какие формы отдыха подходят под условия программы. Федеральные семейные программы и земельные субсидии чаще всего связаны не с любыми отелями или частными апартаментами, а с некоммерческими семейными домами отдыха, Jugendherbergen или признанными учреждениями. В таких местах обычно есть семейные номера, детская инфраструктура, питание, программы для детей, иногда образовательные занятия и поддержка для

семей с особыми потребностями. Это не всегда выглядит как классический отпуск в курортном отеле, но именно поэтому такие поездки остаются доступнее.

Порядок действий для семьи выглядит так. Сначала нужно проверить, есть ли программа в своей федеральной земле. Затем – найти подходящее место отдыха, которое участвует в системе или признаётся программой. После этого нужно обратиться в организацию, которая принимает заявки: это может быть благотворительный союз, семейное ведомство, земельный оператор или сам дом отдыха. Обычно потребуются справка о Bürgergeld или другой документ о доходах, данные о составе семьи, подтверждение места жительства и информация о планируемой поездке. Только после положительного решения можно спокойно ехать.

Важно не путать два разных вопроса: субсидию на семейный отдых и разрешение на временную поездку при Bürgergeld. Даже если семья получила помощь от благотворительной организации или земельной программы, это не освобождает от обязанности заранее согласовать отсутствие с Jobcenter. В немецкой системе это называется не отпуском в трудовом смысле, а временной недоступностью, или Ortsabwesenheit. Получатель Bürgergeld должен быть доступен для Jobcenter: отвечать на письма, приходить на встречи, участвовать в мерах и принимать предложения. Если человек уезжает, он должен заранее получить согласие.

Обычно без потери выплат допускается до трёх недель в календарный год, если Jobcenter согласовал отсутствие. В эти дни продолжается выплата Bürgergeld и сохраняется обязательное медицинское страхование. Если уехать без согласия, последствия могут быть серьёзными: выплаты могут прекратить, уже перечисленные суммы потребовать обратно, а вместе с этим могут возникнуть проблемы со страхованием. Поэтому даже короткую поездку лучше не оформлять в последний момент. В некоторых Jobcenter просят подавать заявление минимум за пять рабочих дней, а фактически безопаснее делать это ещё раньше.

Эта двойная система часто вызывает путаницу. С одной стороны, Jobcenter не оплачивает отпуск. С другой – именно Jobcenter должен знать, что получатель пособия временно отсутствует. А сама финансовая помощь приходит из других источников: от федеральной земли, благотворительной организации или семейного учреждения. Поэтому семье нужно пройти две параллельные процедуры: получить субсидию на отдых и согласовать отсутствие. Одно не заменяет другое.

Есть и ещё один практический момент: субсидии не всегда покрывают всю стоимость. В некоторых землях помощь выглядит как дневная доплата, которая снижает цену, но не делает отпуск полностью бесплатным. Семье всё равно может понадо-

биться собственный взнос, деньги на дорогу, питание вне программы или карманные расходы. В других программах, наоборот, проживание и питание могут покрываться почти полностью. Поэтому перед подачей заявки важно считать не только размер субсидии, но и реальную конечную стоимость поездки.

Для одиноких родителей, семей с детьми с инвалидностью, многодетных семей и семей в кризисной ситуации шансы получить поддержку часто выше. Многие программы прямо ориентированы на такие группы, потому что их нагрузка особенно велика. Но это не значит, что обычная семья с Bürgergeld автоматически получит отказ. В большинстве земель низкий доход сам по себе является важным основанием. Просто в каждом регионе есть собственные границы, формы заявлений и список подходящих мест.



Смысл этих программ не в том, чтобы устроить «отпуск за счёт государства» в громком и раздражающем смысле. Речь идёт о гораздо более скромной, но социально важной вещи: дать детям и родителям возможность восстановиться, если обычный рынок отдыха для них закрыт по цене. Для государства это тоже не только жест доброты. Семейный отдых помогает снижать перегрузку, укреплять отношения внутри семьи, давать детям новые впечатления и поддерживать родителей, которые часто живут в постоянном стрессе.

В Германии такие программы остаются малоизвестными именно потому, что они не проходят через привычный канал Bürgergeld. О них редко рассказывают в Jobcenter, их нужно искать на сайтах федеральных земель, в BAG Familienerholung, у Caritas, Diakonie, AWO или в семейных консультационных центрах. Поэтому часть семей просто не знает, что такая возможность существует. Особенно это касается тех, кто недавно приехал в Германию,

плохо ориентируется в системе или считает, что при Bürgergeld отпуск в принципе невозможен.

На практике всё зависит от подготовки. Если семья начинает искать помощь только за несколько недель до каникул, свободных мест и бюджетов может уже не быть. Если же планировать заранее, проверить программу своей земли, выбрать подходящую Familienferienstätte и вовремя подать документы, шанс становится гораздо выше. Важно также не бояться спрашивать напрямую: у некоторых домов отдыха есть собственные социальные фонды или небольшие дополнительные возможности поддержки, даже если земельная программа уже закрыта.

Отдых для семей с Bürgergeld в Германии возможен, но он устроен не как простая выплата наличными. Это система субсидий, ограничений и заранее одобренных

поездок. Деньги чаще всего идут не на руки, а на снижение стоимости проживания, питания или программы. Размер помощи зависит от земли, состава семьи, дохода, продолжительности поездки и типа учреждения. А разрешение на саму поездку всё равно нужно согласовать с Jobcenter, чтобы не потерять выплаты.

Главное правило для семей простое: сначала проверить программу своей земли, затем подать заявку на субсидию, дождаться одобрения и отдельно согласовать отсутствие с Jobcenter. Только после этого поездка становится безопасной и с финансовой, и с юридической стороны. Для семьи, которая давно не могла позволить себе отдых, такая процедура может показаться сложной. Но результат того стоит: несколько дней у моря, в лесу или в горах иногда дают больше, чем просто смену места. Они возвращают ощущение нормальной семейной жизни, которое при постоянной экономии теряется быстрее всего.



Давид Фёдоров

Кража доверия: как взломанные аккаунты и фальшивые профили делают мошенничество опаснее

Мошенникам больше не обязательно создавать убедительный вымышленный образ с нуля. Иногда достаточно украсть уже готовый – вместе с именем, фотографиями, историей публикаций и кругом знакомых. Именно это, по данным BILD, произошло с бывшим министром финансов земли Шлезвиг-Гольштейн Райнером Вигардом.

Его давно не использовавшийся аккаунт в Facebook оказался под контролем посторонних. Профиль переименовали в Snow Highmountains, фотографию политика заменили снимками женщины, после чего от его имени начали писать другим пользователям. В списке контактов Вигарда находились известные региональные политики, включая премьер-министра Шлезвиг-Гольштейна Даниэля Гюнтера. Поэтому даже полностью переделанный профиль мог вызывать больше доверия, чем недавно созданная страница неизвестного человека.

Этот случай выглядит необычно, но хорошо показывает главное изменение в современном мошенничестве. Преступники всё чаще крадут не только деньги или данные, но и доверие, накопленное другим человеком. Аккаунт с многолетней историей, реальными контактами и публикациями для них гораздо ценнее нового под-

дельного профиля. Сообщение от знакомого политика, родственника или бывшего коллеги воспринимается иначе, чем письмо от незнакомца.

По данным СМИ, захваченный аккаунт Вигарда мог использоваться для романтического мошенничества. При такой схеме преступники знакомятся с человеком в социальной сети или на сайте знакомств, проявляют повышенное внимание и постепенно создают ощущение близких отношений. Когда доверие уже сформировано, появляется срочная проблема: лечение, застрявший багаж, военный контракт, билет для долгожданной встречи или временная блокировка банковского счёта.

Полиция предупреждает, что такая схема может развиваться неделями или даже месяцами. Преступники ежедневно поддерживают разговор, интересуются семьёй и привычками человека, обещают совместное будущее. Денежная просьба появляется не сразу, а только после того, как эмоциональная связь становится достаточно прочной. Первая сумма часто сравнительно невелика, но затем возникают новые обстоятельства и требования. Во многих случаях жертва ни разу не встречала собеседника лично.

История Вигарда показывает ещё одну опасность: поддельным может быть не только незнакомец. Если преступники за-

владели настоящим аккаунтом, человек видит реальных общих знакомых, старые отметки и прежние публикации. Это снижает осторожность. В результате взлом одной страницы создаёт угрозу сразу для десятков или сотен контактов.

Масштаб больше, чем показывает статистика

В последней отдельной публикации Федерального ведомства уголовной полиции о мошенничестве указано, что в 2024 году в Германии было зарегистрировано более 743 тыс. таких преступлений. Формально их количество немного снизилось, однако статистика отражает только обращения, которые дошли до полиции и были внесены в её систему. Многие люди не сообщают о случившемся из-за стыда, небольшой суммы ущерба или убеждения, что вернуть деньги всё равно невозможно.

Отдельная картина складывается в цифровой среде. По данным федерального отчёта, в 2025 году было зарегистрировано около 334 тыс. преступлений, относимых к киберпреступности. Часть атак проводилась из-за рубежа, что заметно усложняет расследования. Власти также подчёркивают, что реальный масштаб выше официальных цифр.



Только система мониторинга фишинговых писем центра защиты потребителей Северного Рейна – Вестфалии получила за 2025 год 382 470 подозрительных сообщений. Это не число потерпевших и не количество уголовных дел, а объём писем, переданных для анализа. Однако он показывает, насколько массовым стало распространение поддельных уведомлений от банков, служб доставки, интернет-магазинов и государственных ведомств.

Мошенничество всё реже выглядит как неумелый обман. За схемами стоят организованные и хорошо подготовленные группы. Одни участники создают сайты и рекламные объявления, другие ведут переписку, третьи звонят жертвам, а четвёртые принимают и переводят деньги. Один сайт может исчезнуть уже через несколько дней, но вскоре появляется под новым названием и с похожим оформлением.

Страх остаётся одним из главных инструментов

Одни схемы строятся на эмоциональной близости, другие – на резком испуге. В Германии по-прежнему распространены звонки от ложных полицейских, банковских работников, сотрудников прокуратуры или врачей. Человеку могут сообщить, что родственник якобы попал в аварию, задержан или нуждается в срочной операции. Затем требуют передать наличные, украшения или банковскую карту.

В другой версии звонящий утверждает, что деньги на счёте находятся под угрозой и их нужно немедленно перевести на «защищённый» счёт. Номер, отображаемый на экране телефона, при этом может выглядеть настоящим: преступники способны подменять отображаемые данные, поэтому даже номер полиции или банка не подтверждает личность собеседника.

Распространены и сообщения от имени детей: «Мама, мой телефон сломался, это мой новый номер». После короткой переписки следует просьба срочно оплатить счёт или сделать перевод. Полиция отмечает, что с помощью искусственного интеллекта преступники уже могут имитировать голоса родственников, усиливая давление на человека.

Эти схемы рассчитаны вовсе не на недостаток знаний или образования, а на состояние, в котором человеку не дают спокойно подумать. Страх за близкого, авторитет полиции и ограничение по времени мешают проверить информацию. Главная цель преступника – не позволить жертве завершить разговор, посоветоваться с родственниками или самостоятельно позвонить в банк.

Инвестиционный обман становится профессиональнее

Другая быстро развивающаяся область – поддельные инвестиции. Реклама в Facebook, Instagram, YouTube или других

сервисах обещает заработок на акциях, валюте и цифровых активах. Для убедительности используются фотографии предпринимателей, телеведущих и известных политиков. Иногда преступники создают видеозаписи с искусственно изменённым лицом и голосом, в которых известный человек якобы рекомендует определённую платформу.

Центры защиты потребителей предупреждают: современные подделки могут выглядеть настолько правдоподобно, что отсутствие явных визуальных ошибок уже не доказывает подлинность. Само изображение известного человека также ничего не говорит о надёжности предложения – его лицо могло быть использовано без согласия.

Обычно жертве предлагают начать примерно с 250 евро. На поддельном личном счёте сумма быстро растёт, после чего «финансовый консультант» убеждает внести больше. На самом деле торговля часто вообще не ведётся: цифры на экране контролируют преступники. Проблема становится очевидной, когда человек пытается вывести деньги. Тогда с него требуют дополнительный налог, страховку или подтверждение платёжеспособности.

За последний год центры защиты потребителей получили жалобы более чем на сто подобных платформ. Некоторые пострадавшие потеряли шестизначные суммы. После этого может начаться второй этап мошенничества: человеку звонят яко-

бы юристы или сотрудники финансового надзора и обещают вернуть украденные деньги за предварительную плату.

Федеральное управление финансового надзора регулярно публикует предупреждения о сайтах и приложениях, которые предлагают финансовые услуги без необходимого разрешения. Особое внимание ведомство обращает на группы в WhatsApp и Telegram, где неизвестные «эксперты» сначала бесплатно раздают советы, а затем переводят участников на подконтрольную им торговую площадку.

Фальшивые магазины и поддельная поддержка

Ещё одна распространённая схема – интернет-магазин с привлекательными ценами. Страница может иметь немецкое название, местный адрес, юридическую информацию и хорошие отзывы. После оплаты товар не приходит, а служба поддержки перестаёт отвечать. Иногда преступники копируют настоящий магазин почти полностью, меняя лишь несколько символов в адресе сайта.

Особенно опасна оплата обычным банковским переводом: вернуть её сложнее, чем платёж по карте или через сервис с защитой покупателя. Центры защиты потребителей советуют проверять юридические данные, способы оплаты, возраст сайта и подозрительно большие скидки. Для такой проверки действует специальный сервис поиска фальшивых магазинов.

Параллельно распространяется схема с поддельной технической поддержкой. Пользователь находит в поиске номер якобы банка, авиакомпании, платёжной системы или интернет-магазина, но попадает к мошенникам. Те предлагают установить программу удалённого доступа, после чего получают возможность управлять компьютером, видеть банковские операции и подтверждать переводы.

Искусственный интеллект снижает цену обмана

Раньше подозрение могли вызвать ошибки в немецком языке, неестественная переписка или плохо обработанная фотография. Теперь искусственный интеллект позволяет быстро писать грамотные письма, создавать документы, менять голоса и производить множество вариантов рекламы. Для преступников это означает, что одну и ту же схему можно одновременно адаптировать под разные языки, возрастные группы и жизненные ситуации.

Искусственный интеллект не придумал основные методы мошенничества. Любовь, страх, жадность, авторитет и срочность использовались преступниками задолго до появления интернета. Новые технологии лишь сделали персональный обман быстрее, дешевле и убедительнее. Федеральное ведомство уголовной полиции



уже называет применение искусственного интеллекта одним из факторов, меняющих цифровую угрозу.

Аккаунт бывшего министра в этом смысле особенно ценен. Известное имя и реальные контакты дают преступникам то, что технология пока не всегда может создать полностью: накопленную репутацию. Поэтому давно заброшенная страница не становится безопасной. Напротив, владелец может месяцами не замечать, что кто-то использует её для общения с другими людьми.

Почему расследовать такие преступления трудно

Деньги могут пройти через несколько банковских счетов, платёжных сервисов и стран за считанные часы. Сайты регистрируются на чужие данные, телефонные номера меняются, а переписка переносится между платформами. Даже когда полиция быстро получает заявление, значительная часть цифровых следов уже может находиться за пределами Германии.

Дополнительная проблема – молчание потерпевших. При романтическом или инвестиционном мошенничестве человек нередко винит себя и скрывает случившееся от семьи. Это помогает преступникам дольше использовать ту же схему. Полиция и организации помощи жертвам подчёркивают: успешный обман не означает, что потерпевший был глуп. Мошенники профессионально ищут момент уязвимости и постепенно подстраивают историю под конкретного человека.

Что делать при подозрении

Главная защита – не поддаваться навязанной спешке. Если собеседник требует

немедленного решения, нужно закончить разговор и самостоятельно связаться с человеком, банком или ведомством по известному номеру. Полиция, прокуратура и банки не требуют передавать наличные и украшения курьеру. Никому нельзя сообщать пароли, коды подтверждения и данные для входа в банковское приложение.

Получив сообщение от знакомого аккаунта с просьбой о деньгах, лучше проверить личность человека через другой способ связи. При романтическом знакомстве нельзя переводить деньги человеку, которого вы никогда не встречали. Обещание гарантированной высокой прибыли при минимальном риске также является серьёзным предупреждающим признаком.

Если аккаунт взломан, в первую очередь нужно защитить электронную почту, поскольку через неё восстанавливается доступ к другим сервисам. Затем следует сменить пароли, включить двухфакторную аутентификацию, проверить настройки переадресации и предупредить контакты. Центры защиты потребителей рекомендуют сохранить переписку и снимки экрана, обратиться в банк и подать заявление в полицию. Платёжные карты и доступ к банковским услугам в Германии можно срочно заблокировать по номеру 116 116.

История Райнера Вигарда показывает, что современное мошенничество начинается не обязательно с просьбы о деньгах. Оно начинается с доверия – к знакомому имени, настоящей фотографии, номеру ведомства или профессионально оформленному сайту. Именно поэтому главным навыком цифровой безопасности становится не постоянное недоверие ко всем, а привычка перепроверять личность собеседника и любую важную информацию независимо от того, насколько убедительными они кажутся.



Самоил Дувидович

Звёзды Бундеслиги на ЧМ-2026: как немецкие клубы влияют на игру сборных

Чемпионат мира по футболу 2026 года стал не только турниром сборных, но и большой витриной европейских клубов. На таком уровне особенно хорошо видно, какие чемпионаты дают национальным командам готовых лидеров, а какие — прежде всего молодых игроков на вырост. Для Германии этот турнир оказался важным напоминанием: Бундеслига остаётся одной из главных площадок, где формируются футболисты мирового уровня.

Среди самых заметных игроков турнира — сразу несколько футболистов, которые выступают в Германии. Англичанин Гарри Кейн, француз Майкл Олисе и колумбиец Луис Диас приехали на ЧМ-2026 как звёзды мюнхенской «Баварии» и быстро подтвердили свой статус. Для них турнир стал продолжением клубного сезона: те же скорость, результативность, взаимопонимание в атаке и умение решать моменты под давлением.

Особенно ярко выглядит Гарри Кейн. Для Англии он уже давно не просто центральный нападающий, а капитан, главный бомбардир и человек, через которого строится игра в решающие минуты. На ЧМ-2026 он снова показал, почему остаётся одним из самых надёжных форвардов своего поколения. По данным Бундеслига, к началу четвертьфинальной стадии Кейн забил шесть голов и стал лучшим бомбардиром среди игроков немецкого чемпионата на турнире. Для «Баварии» это тоже имиджевая ис-

тория: её нападающий продолжает быть лицом не только клуба, но и сборной Англии.

При этом Кейн важен не только голами. Он даёт Англии то, что редко видно в простой статистике: умение опускаться глубоко, связывать полузащиту и атаку, освобождают зоны для партнёров и брать на себя ответственность в напряжённые моменты. В современном футболе центральный нападающий всё реже ограничивается ролью игрока штрафной площади. Кейн как раз относится к тем форвардам, которые могут и завершать, и организовывать, и удерживать темп атаки.

Майкл Олисе стал другой важной фигурой турнира. В сборной Франции рядом с Килианом Мбаппе, Усманом Дембеле и другими яркими игроками легко потеряться, но Олисе удалось не просто вписаться в эту линию атаки, а стать одним из её главных создателей моментов. На групповом этапе он выделялся передачами, движением между линиями и спокойствием в ситуациях, где многие начинают торопиться. Bundesliga отмечала, что его четыре результативные передачи в предварительном раунде стали одной из причин уверенного хода Франции.

История Олисе особенно интересна для Бундеслиги. Он пришёл в «Баварию» из английского футбола, но именно в Германии получил пространство для следующего шага. Мюнхенский клуб использовал его не только как классического флангового игрока, но и как более свободного атакующего полузащитника, который может сме-

щаться в центр и искать передачи в последней трети поля. На чемпионате мира эта гибкость стала ценностью для Франции: Олисе помогает команде не зависеть только от индивидуальных рывков Мбаппе.

Луис Диас представляет третий тип звёзд Бундеслиги на этом турнире. Для Колумбии он был не просто сильным фланговым игроком, а символом возвращения на большой мировой уровень. Колумбия пропустила чемпионат мира 2022 года, поэтому нынешний турнир для Диаса имел особое значение. В первом матче он отметился голом и передачей, а затем оставался постоянной угрозой для обороны соперников. Даже после вылета Колумбии его выступление подтвердило: переход в «Баварию» не снизил его роль в сборной, а, наоборот, усилил внимание к нему.

Интересно, что все трое — Кейн, Олисе и Диас — представляют один клуб, но совершенно разные футбольные культуры. Английский центрфорвард, французский соиздатель и колумбийский фланговый атакующий игрок показывают, насколько международная стала современная «Бавария». Для клуба это уже не просто набор звёзд, а экспорт влияния: мюнхенская атака работает не только в Бундеслиге, но и на крупнейшем турнире сборных.

Однако чемпионат мира 2026 года — это не только история «Баварии». Важную роль играют и футболисты других немецких клубов. Одним из самых заметных открытий стал Йохан Манзамби из «Фрайбурга», выступающий за сборную Швей-



чарии. Он не входил в число самых раскрученных имён перед турниром, но быстро заявил о себе результативностью и уверенностью. Для «Фрайбурга» такие истории особенно важны: клуб традиционно строит репутацию не на покупке готовых суперзвёзд, а на развитии игроков, которые затем раскрываются на высоком уровне.

Сборная Германии тоже получила заметный вклад от игроков Бундеслиги, хотя турнир для неё сложился не так, как ожидали болельщики. Дениз Ундав из «Штутгарта» стал одним из тех футболистов, кто оживлял атаку и приносил команде конкретный результат. Его голы на групповом этапе напомнили, что немецкий чемпионат по-прежнему умеет выводить на первый план игроков, которые не всегда строят карьеру по прямой линии через гранды. Ундав долго шёл к роли нападающего сборной, но на чемпионате мира показал, что может быть полезен именно в матчах высокого давления.

Для Бундеслиги такие турниры имеют особое значение. Чемпионат Германии часто обсуждают через призму борьбы «Баварии», финансового разрыва с Англией или отъезда звёзд в другие лиги. Но чемпионат мира показывает и другую сторону: немецкие клубы остаются привлекательной средой для игроков, которые хотят развиваться, получать регулярную игровую практику и выходить на уровень сборных. Не каждый футболист Бундеслиги становится глобальной звездой, но многие приезжают на чемпионат мира уже готовыми к интенсивности, скорости и тактической дисциплине.

Это касается не только атакующих игроков. В составах сборных есть защитники, полузащитники и вратари из немецких клубов, которые не всегда попадают в за-

головки, но выполняют важную работу. Для национальных команд такие футболисты часто становятся основой баланса. Они привыкли к высокому темпу, борьбе, прессингу и необходимости быстро принимать решения. Немецкий чемпионат в этом смысле остаётся хорошей школой для международного футбола.

Чемпионат мира 2026 года также подчёркивает, насколько глобальной стала сама Бундеслига. Это уже давно не только немецкий турнир для немецких игроков. Здесь выступают футболисты из Англии, Франции, Колумбии, Швейцарии, Чехии, Южной Кореи, США, Японии, Австрии, стран Африки и других регионов. Когда начинается чемпионат мира, они разъезжаются по своим сборным, но всё равно несут с собой опыт немецких клубов. Поэтому успех отдельного игрока на турнире становится и рекламой его клуба, и сигналом для будущих трансферов.

Для самих клубов это имеет практическое значение. Удачное выступление на чемпионате мира повышает статус футболиста, увеличивает его рыночную стоимость и укрепляет международный имидж команды. Но есть и обратная сторона: чем дальше игрок проходит на турнире, тем выше нагрузка, риск травм и тем сложнее становится подготовка к новому сезону. Для «Баварии», «Фрайбурга», «Штутгарта» и других клубов летний успех их игроков – это одновременно повод для гордости и задача для медицинских штабов и тренеров.

Особенно показательно, что Бундеслига дала турниру не только готовых лидеров вроде Кейна и Диаса, но и игроков, которые используют чемпионат мира как шанс выйти на новый уровень. Мансамби, Ун-

дав и другие менее громкие имена важны именно этим. Они показывают, что немецкий футбол остаётся не только витриной для звёзд, но и пространством для позднего или постепенного раскрытия. В эпоху, когда внимание часто сосредоточено на самых дорогих трансферах, это преимущество нельзя недооценивать.

К четвертьфинальной стадии часть игроков Бундеслиги уже завершила путь на турнире, но несколько ключевых фигур продолжают борьбу. Франция с Олисе, Англия с Кейном и Швейцария с Мансамби остаются среди команд, которые претендуют на полуфинал. Это значит, что вклад немецкого чемпионата в ЧМ-2026 ещё не исчерпан. Впереди матчи, где один точный удар, передача или решение в штрафной могут изменить не только судьбу сборной, но и статус самого игрока. Для немецкого футбола главный вывод уже понятен. Даже если сборная Германии не всегда оправдывает ожидания, Бундеслига остаётся важной частью мирового футбольного рынка. Её игроки забивают, отдают передачи, ведут сборные за собой и становятся героями матчей. На ЧМ-2026 это видно особенно ясно: немецкий чемпионат представлен не только количеством участников, но и качеством их влияния на игру.

Гарри Кейн, Майкл Олисе и Луис Диас стали самыми заметными лицами этой истории, но за ними стоит более широкий процесс. Бундеслига всё ещё умеет собирать, развивать и проверять игроков, которые затем выдерживают давление чемпионата мира. А для лиги, которая конкурирует за внимание с Англией, Испанией и Италией, такой турнир – один из лучших способов напомнить о своей силе.



Анна Штукерт

51% за десять лет:

почему аренда в Германии стала одной из главных социальных проблем

Жилищный кризис в Германии всё сильнее давит на повседневную жизнь людей. Для одних это означает отказ от переезда, даже если семья выросла или работа находится в другом районе. Для других — невозможность найти квартиру рядом с местом учёбы или работы. Для третьих — постоянный страх перед новым повышением аренды. В крупных городах жильё давно стало не просто бытовым вопросом, а одной из главных социальных тем в стране.

Новые данные показывают масштаб проблемы. В 40 крупнейших городах Германии запрашиваемая арендная плата за последние десять лет выросла в среднем на 51 процент. Это не значит, что каждый действующий договор автоматически подорожал ровно настолько. Речь идёт прежде всего о цене, которую сейчас требуют за квартиры на рынке. Но именно она показывает, с чем сталкивается человек при поиске нового жилья: переезд всё чаще становится финансовым риском.

Особенно резко ситуация изменилась в Берлине. Там средняя запрашиваемая аренда с 2016 года выросла почти на 77 процентов — с 8,93 до 15,80 евро за квадратный метр. Ещё недавно Берлин считался относительно доступной столицей по сравнению с Мюнхеном, Гамбургом или Франкфуртом. Теперь этот образ почти исчез. Для многих жителей столицы квартира стала главной статьёй расходов, а поиск нового жилья — испытанием, где важны не только деньги, но и удача.

Проблема затрагивает не только Берлин. В Мюнхене квадратный метр по-прежнему стоит дороже всего среди крупных городов; в Гамбурге, Штутгарте, Кёльне, Франкфурте и других центрах аренда тоже выросла настолько, что обычная зарплата всё хуже защищает от жилищного давления. Если раньше высокая аренда считалась проблемой студентов, малообеспеченных семей или людей на пособиях, то теперь её всё чаще чувствует средний класс. Даже стабильная работа больше не гарантирует, что человек сможет найти подходящую квартиру в городе, где он живёт и работает.

Причин несколько. В крупных городах растёт спрос, но нового жилья строится слишком мало. Строительные расходы за последние годы резко увеличились, кредиты стали дороже, многие проекты были отложены или отменены. Инвесторы проявляют осторожность, муниципальные жилищные компании не успевают закрывать дефицит, а социального жилья становится меньше, чем нужно. При этом люди продолжают переезжать в города из-за работы, учёбы, развитой инфраструктуры и услуг. В результате на рынке сталкиваются высокий спрос и недостаточное предложение.

На этом фоне федеральное правительство представило новый пакет предложений по жилью. Самый заметный пункт — создание Корпорации по развитию доступного жилья (WBG). Она должна стать федеральным инструментом для строительства или поддержки доступного жилья там, где рынок сам не справляется.

В первую очередь речь идёт о регионах с подтверждённой нехваткой квартир, о социальном жилье и о серийном строительстве, которое должно ускорить процесс и снизить стоимость.

Идея выглядит понятной: если частный рынок не строит достаточно доступных квартир, государство должно активнее вмешиваться. Новая WBG призвана помочь запускать проекты, привлекать финансирование и давать строительству дополнительный импульс. Министр строительства Верена Хуберц уже представила эту инициативу как важный шаг для увеличения предложения на рынке. Для правительства это попытка показать, что оно не ограничивается разговорами о кризисе, а создаёт реальный инструмент.

Но вопросов пока больше, чем ответов. Не до конца ясно, насколько быстро новая структура сможет реально повлиять на рынок. Даже если WBG будет создана, квартиры не появятся за несколько месяцев. Нужны участки, разрешения, планирование, подрядчики, материалы и финансирование. Строительство в Германии часто тормозится не только из-за денег, но и из-за бюрократии, нехватки земли, местных конфликтов и долгих процедур согласования. Поэтому новая корпорация может стать важным инструментом, но она не решит кризис мгновенно.

Есть и юридическая сложность. Жилищная политика в Германии во многом относится к компетенции федеральных земель и муниципалитетов. Если федераль-



ная структура должна получить более широкие полномочия, может потребоваться изменение Основного закона. А это уже не обычное политическое решение, а процедура, требующая широкой поддержки в Бундестаге и Бундесрате. Для коалиции это означает трудные переговоры не только внутри правительства, но и с землями.

Ещё один пункт правительственного пакета вызвал особенно резкую реакцию. Коалиция хочет принять федеральный закон, который запретит землям национализировать крупные частные жилищные фонды. Формально это должно создать правовую определённость и успокоить инвесторов. По мнению сторонников такого запрета, разговоры об экспроприации отпугивают капитал от строительства арендного жилья. Если инвестор боится, что его жильё в будущем могут передать в общественную собственность, он будет осторожнее вкладывать деньги.

Но для критиков это выглядит совсем иначе. В Берлине ещё в 2021 году большинство участников референдума поддерживали инициативу по обобществлению крупных частных жилищных компаний. Эта инициатива была связана прежде всего с недовольством ростом аренды и влиянием крупных владельцев на рынок. Процесс до сих пор не доведён до практического результата, но сам факт голосования остаётся важным политическим сигналом. Поэтому попытка федерального правительства закрыть путь к таким решениям воспринимается активистами и частью профсоюзов как игнорирование воли избирателей.

Особенно резко звучит критика со стороны жилищных инициатив и профсою-

зов. Они считают, что правительство защищает интересы крупных собственников и инвесторов, но не предлагает достаточно быстрых мер для арендаторов. Для человека, который уже сейчас тратит слишком большую часть дохода на жильё, новая федеральная корпорация выглядит далёкой перспективой. А запрет на национализацию, наоборот, кажется очень конкретным шагом в пользу частного рынка.

Отдельный спор связан с жилищным пособием. Общественные организации опасаются, что реформа Wohngeld может привести к сокращению поддержки для семей с низкими доходами. В условиях высокой аренды такие изменения особенно чувствительны. Жилищное пособие не решает проблему дорогого рынка, но для многих людей оно закрывает часть разрыва между доходами и реальными расходами на жильё. Если выплаты станут меньше или доступ к ним усложнится, удар придётся по тем, кто уже находится под давлением.

На этом фоне по всей Германии проходят акции протеста под лозунгом «Аренда выходит за рамки». Кампанию поддержали более 180 организаций. Они требуют более жёсткого регулирования арендной платы, остановки резкого роста цен, расширения социального строительства и защиты арендаторов. Протесты проходят не только в больших городах, но и в регионах, где раньше жилищный вопрос казался менее острым. Это показывает, что проблема перестала быть исключительно берлинской или мюнхенской.

Главное требование активистов – сделать жильё снова доступным для обычных людей. Для них строительство новых квартир важно, но недостаточно. Они указыва-

ют, что даже новые проекты часто оказываются слишком дорогими для тех, кто действительно нуждается в доступной аренде. Если строятся в основном дорогие квартиры, рынок получает больше квадратных метров, но не всегда получает больше жилья для людей со средним или низким доходом. Поэтому вопрос не только в объёмах строительства, но и в цене.

Правительство, в свою очередь, пытается удержать другой баланс. Ему нужно стимулировать строительство, не отпугнуть инвесторов, сохранить поддержку арендаторов и одновременно не перегрузить бюджет. Это сложная задача, потому что интересы участников рынка расходятся. Арендаторы хотят ограничений и защиты. Строительная отрасль просит меньше бюрократии и больше предсказуемости. Инвесторы хотят гарантий. Земли и города требуют денег и полномочий. Федеральное правительство ищет решение, которое правильно устроит всех, но именно поэтому рискует не устроить никого полностью.

Жилищный кризис опасен тем, что он постепенно меняет города. Если люди с обычными доходами больше не могут жить рядом с работой, школы, больницы, магазины, детские сады и городские службы начинают сталкиваться с кадровыми проблемами. Работник может найти место, но не найти квартиру. Молодая семья может хотеть остаться в городе, но вынуждена уехать на окраину или в другой регион. Пенсионер может жить в старой квартире только потому, что новый договор был бы непосильным. Так дорогая аренда становится не частной проблемой, а фактором, который влияет на экономику и социальную структуру города.



Особенно тяжело приходится тем, кто вынужден искать новое жильё сейчас. Действующие арендаторы в старых договорах часто защищены лучше, чем те, кто выходит на рынок заново. Поэтому переезд может означать резкий скачок расходов. Люди остаются в неподходящих квартирах, потому что новое жильё слишком дорого. Семьи не могут расшириться, пары откладывают совместную жизнь, студенты годами живут в тесных комнатах, а работники отказываются от вакансий в городах с дорогим жильём.

В такой ситуации правительственная WBG может стать полезным инструментом только при одном условии: если она действительно приведёт к появлению большего количества доступных квартир, а не останется новой структурой с красивым названием. Люди будут оценивать её не по пресс-релизам, а по тому, появятся ли реальные квартиры с арендой, которую можно платить из обычной зарплаты. То же касается и серийного строительства. Оно может ускорить процесс, но не должно превращаться в оправдание низкого качества или однообразной застройки.

Спор о национализации тоже вряд ли быстро утихнет. Для одних это крайняя мера, которая нарушает доверие к собственности и пугает инвесторов. Для других — законный инструмент против чрезмерной концентрации жилья в руках крупных компаний. Берлинский опыт сделал эту тему общенациональной: даже если правительство попытается закрыть такой путь федеральным законом, сама причина недовольства никуда не исчезнет. Пока аренда растёт быстрее доходов, запрос на жёсткие меры будет сохраняться.

В ближайшие месяцы жилищная политика может стать одним из самых конфликтных направлений для коалиции. С одной стороны, правительство хочет показать решительность и запустить строительство. С другой — профсоюзы, арендаторы и активисты требуют немедленной защиты от роста цен. Эти две задачи не заменяют друг друга. Новое строительство влияет на рынок медленно, а арендные платежи люди вносят каждый месяц.

Поэтому главный вопрос заключается не в том, хороша или плоха новая жилищная корпорация. Вопрос шире: сможет ли государство одновременно строить больше, защищать арендаторов сейчас и не допустить, чтобы города становились местом только для тех, кто может платить всё больше. Если ответ будет слишком медленным, протесты продолжатся. Если меры окажутся слишком мягкими, рост аренды съест их эффект. А если государство сделает ставку только на инвесторов, недоверие арендаторов усилится.

Рост аренды на 51 процент за десять лет — это не просто экономическая статистика. Это изменение повседневной жизни миллионов людей. Квартира становится дороже, район меняется, переезд превращается в риск, а часть дохода уходит не на развитие семьи, образование или отдых, а на квадратные метры. Поэтому жилищный вопрос снова выходит на улицы и в парламентские споры. Германия ищет решение, но пока ясно одно: без доступного жилья разговор о социальной стабильности будет звучать всё менее убедительно.

Особенность Германии заключается в том, что уровень владения собственной недвижимостью здесь один из самых низ-

ких в Европе — более половины населения арендуют квартиры, а в мегаполисах этот показатель выше 80%. Исторически это обеспечивало высокую мобильность рабочей силы. Однако в условиях затяжного кризиса эта же специфика превратила миллионы граждан в заложников рыночной конъюнктуры, напрямую зависящих от решений инвестиционных фондов. Другим критическим аспектом становится ситуация вокруг молодёжи. Стоимость комнат в совместных квартирах в университетских центрах, таких как Мюнхен, Франкфурт или Кёльн, выросла до масштабов, когда стандартной государственной стипендии едва хватает на оплату крыши над головой. Студенты вынуждены либо соглашаться на длительные поездки из удалённых пригородов, либо селиться в неприспособленных условиях. Это подрывает доступность образования, ведь выбор вуза теперь часто определяется не качеством программ, а ценой аренды.

Кризис усугубляется и структурным парадоксом. Пожилые люди часто остаются жить в просторных многокомнатных квартирах, где когда-то росли их дети. Многие из них были бы рады переехать в жильё меньшей площади, но аренда новой маленькой квартиры по нынешним ставкам обойдётся им дороже, чем сохранение старого договора на большую площадь. В итоге система блокируется: большие семьи не могут найти подходящие варианты, а пенсионеры остаются «заперты» в избыточных метрах. Жилищная проблема окончательно переросла рамки чисто экономического дискурса, превратившись в испытание для всей социальной модели государства.



Хелена Берендт

Из Германии – без пересадок: авиакомпании добавляют новые направления на зиму

Немецкие аэропорты готовятся к зимнему сезону 2026/27, и речь идёт не только о привычных рейсах на курорты Средиземноморья. Несколько авиакомпаний уже объявили о запуске новых маршрутов или расширении программ из Германии. Для пассажиров это означает больше прямых рейсов без пересадок – от коротких поездок по Европе до зимнего отдыха на юге, в Северной Африке, Лапландии и Карибском бассейне.

Одно из самых заметных объявлений связано с Eurowings. Авиакомпания добавляет новые прямые направления сразу из пяти немецких аэропортов: Берлина, Гамбурга, Кёльна/Бонна, Штутгарта и Ганновера. Из Берлина и Гамбурга в зимнем расписании появится Херес-де-ла-Фронтера на юге Испании. Это направление может быть интересно тем, кто хочет увидеть Андалусию вне летней жары: с её историческим центром, винодельческими традициями и близостью к Кадису.

Аэропорт Кёльн/Бонн получает два новых направления – Клагенфурт в Австрии и Приштину в Косово. Первый маршрут отлично подойдёт для поездок в Каринтию, к озеру Вёртерзе и в альпийские регионы. Второй важен не только для туризма, но и для пассажиров, которые регулярно летают к родственникам или по личным делам. Такие направления часто держатся не только на отпускном спросе, но и на устойчивых связях между Германией и странами происхождения многих жителей.

Особое внимание Eurowings уделяет Каиру. Из Штутгарта в египетскую столицу планируются два рейса в неделю. С ноября прямое сообщение с Каиром должно появиться и в Ганновере. Для юга и севера Германии это удобное расширение: пассажирам не придётся лететь через Франкфурт, Мюнхен или другие пересадочные узлы. Каир при этом остаётся не классическим пляжным курортом, а городом для насыщенной поездки – с музеями, историческими кварталами, пирамидами Гизы и динамичной городской жизнью.

Из Ганновера также появятся прямые рейсы Eurowings в Аликанте. Для зимнего сезона это логичный маршрут: испанское побережье Коста-Бланка сохраняет мягкий климат, а сам Аликанте подходит как для спокойного отдыха, так и для короткой городской поездки. В целом программа Eurowings показывает, что авиакомпания продолжает делать ставку на прямые рейсы из региональных аэропортов, где пассажиры ценят возможность лететь без пересадок.

Но Eurowings – не единственная авиакомпания, расширяющая выбор для пассажиров из Германии. easyJet тоже усиливает своё присутствие. С 20 ноября 2026 года компания запускает прямой рейс между Берлином и Ньюкаслем в Великобритании. Полёты запланированы два раза в неделю, по понедельникам и пятницам. Для Берлина это ещё одно направление в Великобританию, а для Ньюкасла – удобная связь с немецкой столицей, востребован-

ная как для коротких поездок, так и для деловых контактов.

Кроме того, easyJet впервые включает Нюрнберг в свою немецкую сеть и связывает его с Лондоном (Гатвик и Лутон), Манчестером в Великобритании и Миланом (Мальпенса) в Италии. Для Нюрнберга это важное расширение именно в зимние месяцы. Город сам по себе остаётся популярным направлением перед Рождеством благодаря историческому центру и знаменитому рождественскому рынку. Но новые рейсы работают и в обратную сторону: жители Нюрнберга и северной Баварии получают больше возможностей для коротких поездок в Великобританию и Северную Италию.

Lufthansa Group также обновляет зимнее расписание, но акцент делает не столько на массовом расширении, сколько на ключевых международных направлениях. С 25 октября Lufthansa планирует прямые рейсы из Франкфурта в Куала-Лумпур, столицу Малайзии. Это усиливает азиатское направление, где спрос высок не только со стороны туристов, но и среди деловых пассажиров. Одновременно группа расширяет премиальные предложения и увеличивает частоту вылетов на отдельных дальнемагистральных маршрутах.

Внутри Lufthansa Group заметную роль играет Discover Airlines – авиакомпания, ориентированная прежде всего на туристический сегмент. В зимнем расписании 2026/27 она добавляет две новые точки в Марокко: из Франкфурта в Агадир и из



Мюнхена в Фес. Агадир подойдет для тех, кто ищет более тёплый климат и Атлантическое побережье, а Фес интересен как исторический город с богатой культурной составляющей. Кроме того, Discover Airlines добавляет и северное направление: из Мюнхена в зимний сезон появится рейс в Ивало в финской Лапландии. Этот маршрут рассчитан на растущий спрос на поездки за Полярный круг, зимние путешествия и охоту за северным сиянием.

Condor расширяет программу полётов из аэропорта Мюнстер/Оснабрюк. С начала зимнего расписания авиакомпания планирует базировать там самолёт Airbus A320 и выполнять рейсы на Канарские острова и в Египет. В программе заявлены Гран-Канария, Тенерифе и Хургада, каждое направление – по два раза в неделю. Для регионального аэропорта это заметное усиление: пассажирам из северо-запада Германии будет проще добраться до зимнего солнца без необходимости ехать в Дюссельдорф, Франкфурт или Ганновер.

Ещё одно необычное направление появится из Дюссельдорфа. Corendon Airlines объявила о прямом рейсе на Кюрасао – карибский остров в составе Королевства Нидерландов. Полёты должны начаться 14 декабря 2026 года и будут выполняться три раза в неделю, а время в пути составит около девяти с половиной часов. Для аэропорта Дюссельдорфа это важное туристическое дополнение: прямых карибских направлений из Германии не так много, и Кюрасао может стать отличным вариантом для тех, кто ищет дальше зимнее путешествие без пересадок.

В Берлине продолжает расти Wizz Air. Авиакомпания объявила о рейсах из аэро-

порта Берлин-Бранденбург в Софию, столицу Болгарии, с 20 сентября 2026 года. Полёты запланированы четыре раза в неделю. Хотя маршрут стартует ещё осенью, он станет частью расширенной программы Wizz Air в Берлине. Компания укрепляет связи немецкой столицы с Восточной и Юго-Восточной Европой, где спрос поддерживают как туристы, так и трудовая миграция или семейные поездки.

Sundair делает ставку на Бремен и Канарские острова. С ноября 2026 года авиакомпания планирует регулярные рейсы из Бремена на Гран-Канарию, Фуэртевентуру и Тенерифе. Для северной Германии это логичное зимнее предложение: Канарские острова остаются одним из самых стабильных направлений для тех, кто хочет сбежать от холодов, но не готов лететь слишком далеко.

Если смотреть на все эти объявления вместе, то чётко видны несколько тенденций. Во-первых, авиакомпании снова активнее работают с региональными аэропортами. Не каждый пассажир хочет начинать поездку с долгой дороги во Франкфурт или Мюнхен. Прямой рейс из Штутгарта, Ганновера, Нюрнберга, Бремена или Мюнстера/Оснабрюка существенно экономит время и снижает риск проблем со стыковками.

Во-вторых, зимнее расписание становится более разнообразным. Раньше основная ставка часто делалась исключительно на Канарские острова, Египет, Майорку и крупные европейские столицы. Теперь список становится заметно шире: Каир, Херес-де-ла-Фронтера, Фес, Ивало, Ньюкасл, Кюрасао. Это говорит о том, что

авиакомпания ищут ниши, где можно успешно соединить туристический спрос, поездки к родственникам и интерес к новым городским маршрутам.

В-третьих, прямые рейсы становятся особенно важны на фоне удорожания пересадок и общей нестабильности в расписаниях. Для семей, пожилых пассажиров и тех, кто путешествует с багажом, прямой перелёт часто оказывается удобнее даже при чуть более высокой цене. Поэтому региональные аэропорты заинтересованы в таких маршрутах не меньше самих авиакомпаний: новые рейсы поддерживают пассажиропоток, рабочие места и общую привлекательность региона.

При этом пассажирам стоит помнить, что зимние расписания могут уточняться. Авиакомпании открывают продажи заранее, но частота рейсов, дни вылета и цены могут меняться в зависимости от фактического спроса. Перед покупкой билета лучше проверить итоговую стоимость с учётом багажа, правила тарифа, точный аэропорт прибытия и возможность добраться до терминала вылета общественным транспортом.

Главный вывод для путешественников прост: зимний сезон 2026/27 из Германии обещает быть заметно шире, чем может показаться по одному лишь объявлению Euro-wings. Новые маршруты появляются у разных компаний и в самых разных регионах – от Берлина до Бремена, от Дюссельдорфа до Нюрнберга. Для тех, кто планирует отпуск заранее, это лучший момент, чтобы сравнить направления и цены, пока часть рейсов только выходит в продажу.



Артур Билецкий

Температура воды в реках Германии достигла пугающих значений

Около +30 °C в Рейне, Майне и Одере: июньская жара стремительно нагрела реки Германии. Рыбы страдают от нехватки кислорода, водоросли могут массово размножиться – и эксперты видят в этом лишь начало новой угрозы.

В особенно жаркие дни, такие как конец июня, вода в реках Германии стремительно нагревается – с тех пор ситуация остается напряжённой. Даже для водоёмов, которые частично питаются более прохладной ледниковой водой, перспективы не радужные.

Будь то Рейн, Эльба, Дунай, Везер или Майн: июньская волна жары, побившая все исторические рекорды, сильно нагрела реки Германии. На реках Майн и Одер температура временами достигала отметки в +30°. И даже Дунай, который по-прежнему получает холодную ледниковую воду, приблизился к отметке в +30°.

«Температура воды достигает уровня, который вызывает страх», – говорит эколог-гидролог Ева-Барбара Майдль из управления водного хозяйства правительства Нижней Франконии в Вюрцбурге. Дела обстоят не лучше и с самой длинной рекой Германии. В конце июня на станции измерения в Кобленце температура достигала почти +30°. Согласно исследова-

нию, опубликованному в прошлом году Федеральным институтом гидрологии и нидерландским исследовательским институтом Deltares в рамках их работы для Международной комиссии по охране Рейна, к концу века температура воды в Рейне может повыситься даже на +4,2° из-за изменения климата.

В зависимости от объёма воды, скорости течения и сбросов тёплой воды, например, с электростанций, потепление имеет разные последствия. «Как правило, медленно текущие и мелкие реки нагреваются сильнее», – объясняет Марики Фрассл из отдела микробной экологии Федерального института гидрологии в Кобленце. Там, где много плотин, как, например, на Майне, вода нагревается быстрее, чем, скажем, в Дунае.

«В целом все крупные реки подвержены нагреванию», – говорит Маркус Вейтере, руководитель отдела экологии протекающих вод в Центре экологических исследований имени Гельмгольца в Магдебурге. Он исходит из того, что во время тепловых волн возрастает риск внезапного ухудшения качества воды. «Это проявляется, например, в виде гибели рыбы или массового цветения водорослей, в том числе потенциально ядовитых сине-зелёных водорослей». «Если такая ситуация затянется на длительный период, у нас возникнет на-

стоящая экологическая проблема», – говорит эколог-гидробиолог Мейдль. В таком случае животные могут гибнуть в больших количествах.

Форель, судак, ручьевая форель и щука предпочитают прохладную воду, а карповые, сомы и гольцы переносят и более тёплые условия. «На самом деле для некоторых видов температура выше +30 °C – это уже верхняя граница благоприятного диапазона», – объясняет ихтиолог Кристиан Вольтер из Института водной экологии и внутреннего рыболовства имени Лейбница в Берлине. «Но для многих типичных речных видов рыб при таких температурах уже становится явно слишком тепло. При +30° С они достигают своего верхнего предела».

В то же время высокие температуры влияют на содержание кислорода в воде. Если растворённого кислорода становится всё меньше, ситуация становится критической. «Обмен веществ у рыб и других организмов ускоряется при высоких температурах. В результате возрастает потребность в кислороде», – поясняет Вольтер. При этом кислорода становится меньше.

Марики Фрассл из Федерального института гидрологии предупреждает: «При повышении температуры на десять градусов скорость обмена веществ у животных с переменной температурой тела увеличи-



вается в два-три раза». Кроме того, когда становится очень тепло, водоросли могут интенсивно расти, но затем массово погибают – и этот процесс разложения потребляет дополнительный кислород.

Конечно, глобальное повышение температуры невозможно остановить с помощью локальных мер по ренатурализации. *«Но целенаправленные меры могут создать локальные более прохладные убежища и таким образом оказать, по крайней мере, микроклиматическое воздействие – это важный элемент адаптации к климатическому потеплению рек»*, – говорит учёная Фрассл.

По словам эксперта по водотокам Маркуса Вейтере, для повышения устойчивости водоёмов необходимы долгосрочные структурные меры. «К ним относятся, например, создание тени за счёт посадки прибрежной растительности или восстановление прилегающих водно-болотных угодий». Они служат убежищем для животных и одновременно могут поставлять в реку более прохладную воду во время низкого уровня воды.

Ихтиолог Вольтер хочет, чтобы фермеры были обязаны сохранять прибрежные полосы и не обрабатывать поля вплотную к берегу реки. Он бы увязал субсидирование земель с сохранением деревьев и кустарников на прибрежных полосах.

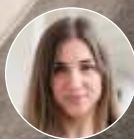
Эколог-гидробиолог Мейдль призывает всех, кто использует реки, например, для прогулок на лодках или купания, проявлять



осторожность. Те, кто занимается греблей, должны по возможности не взмучивать донные отложения у берега. Ведь эти отложения, богатые питательными веществами, стимулируют активную жизнедеятельность бактерий и грибов в воде. Это потребляет много кислорода, которого затем не хватает рыбам и микроорганизмам.

Общественные места для купания представляют меньшую проблему, так как рыба там и так почти не встречается.

Зато купающимся следует по возможности избегать более спокойных участков реки, поскольку именно туда укрываются рыбы. Там рыбе комфортнее.



Анна Волосенко

Музеи вместо кондиционера: как Эрфурт спасает жителей от жары

В Эрфурте нашли простой способ сочетать культуру и защиту от жары. Когда температура в столице Тюрингии достигает 30 градусов или поднимается выше, муниципальные музеи города открывают двери бесплатно. Посетителям не нужна отдельная регистрация, специальный билет или подтверждение места жительства. Достаточно прийти в один из городских музеев в день, когда официальный прогноз Немецкой метеорологической службы обещает жару.

На первый взгляд это выглядит как приятная летняя акция. Но решение Эрфурта показывает и более широкий городской подход. Музей здесь становится не только местом, где хранят картины, документы, археологические находки или исторические предметы. В жаркий день он превращается в прохладное общественное пространство, куда можно зайти не только ради выставки, но и ради передышки.

Инициативу объявил городской директор по культуре Кристиан Хорн. По его словам, в условиях сильной жары музеи могут помочь жителям и туристам легче пере-

нести экстремальные температуры. Это особенно важно для пожилых людей, семей с детьми, гостей города и тех, кто долго находится на улице. В центре Эрфурта уже есть питьевые фонтанчики, тенистые зоны и другие меры против перегрева. Бесплатный вход в музеи стал продолжением этой политики: город не только предупреждает о жаре, но и предлагает конкретные места, где можно провести несколько часов в комфортной среде.

Эффект стал замечен сразу. По информации городской администрации, в жаркие выходные 27 и 28 июня музеи Эрфурта приняли около 3400 посетителей. Для сравнения: в предыдущие четыре выходных средний показатель составлял примерно 1300 человек. Число гостей выросло более чем в два раза. Для городской культурной политики это важный сигнал: люди готовы идти в музей не только по заранее спланированному маршруту, но и тогда, когда он становится частью повседневной городской инфраструктуры.

В Эрфурте действительно есть что посмотреть. В систему муниципальных музеев входят Angermuseum, Kunsthalle, Schloss-

museum Molsdorf, Stadtmuseum Haus zum Stockfisch, Naturkundemuseum, Alte Synagoge, Museum für Thüringer Volkskunde, Galerie Waidpeicher и Erinnerungsort Topf & Söhne. Это не один большой музейный комплекс, а сеть разных мест, через которые можно увидеть город с разных сторон: как художественный центр, как средневековый торговый город, как часть еврейской истории Европы, как пространство науки, памяти и городской повседневности.

Особое место занимает Старая синагога. Это один из важнейших памятников еврейской истории в Германии и часть объекта Всемирного наследия ЮНЕСКО. Для туристов она часто становится одним из главных культурных пунктов Эрфурта. В жаркий день такой визит позволяет не просто уйти с раскалённых улиц в прохладное здание, но и увидеть город глубже, чем во время обычной прогулки по центру.

Городской музей Haus zum Stockfisch показывает Эрфурт как город с длинной и сложной историей. Здесь можно говорить не только о старых домах и красивой архитектуре, но и о политических переменах,

спорте, городской крепости и повседневной жизни разных эпох. В Музее естественной истории другой ритм: вместо городской памяти – природа, животные, насекомые, минералы и эволюция. Для семей с детьми это один из самых понятных вариантов: ребёнку не нужно долго объяснять, зачем идти в музей, если внутри можно увидеть наглядный мир природы.

Angermuseum и Kunsthalle обращаются к искусству. В жаркие дни они работают как тихая альтернатива раскалённому городу: вместо площади под солнцем – прохладные залы, выставки, картины и возможность двигаться медленнее. Летом это особенно важно. Жара меняет поведение людей: прогулка становится короче, кафе на солнце – менее привлекательным, а длительное пребывание на улице может быть опасным. Музей позволяет не отказываться от города, а просто сменить темп.

Эрфуртская мера не означает, что вход теперь всегда бесплатный. Правило привязано к конкретному погодному порогу. Если прогноз показывает дневную температуру 30 градусов или выше, город отменяет плату за вход. Если жара спадает, действуют обычные цены. Такая модель удобна тем, что не требует каждый раз отдельного политического решения. Порог понятен, прогноз официальный, а реакция города заранее прописана.

Важная деталь – бесплатный вход действует для всех. Это не социальная программа только для отдельных групп и не скидка по документам. В жаркий день музеем как прохладным общественным пространством может воспользоваться любой человек: местный житель, турист, школьник, пенсионер, семья с детьми. Такой подход убирает лишний барьер. Человеку не нужно доказывать, что ему тяжело от жары. Достаточно того, что жара есть.

Похожие решения появляются и в других городах Германии. В Ахене и Деггендорфе свободный вход в музеи при температуре выше +30 °C тоже используют как ответ на жару. В Йене городские музеи тоже открывали прохладные здания бесплатно на фоне высоких температур. Это показывает, что речь идёт не только об отдельной акции Эрфурта, а о новой городской практике. Летом музеи, библиотеки, культурные центры и другие общественные здания всё чаще будут рассматриваться не только как культурная, но и как климатическая инфраструктура.

Причина проста: периоды сильной жары в городах становятся всё более серьёзной проблемой. Асфальт, камень, плотная застройка и нехватка тени усиливают тепловую нагрузку. Даже в странах, где лето долго не воспринималось как угроза, муниципалитетам приходится искать решения. Питьевые фонтаны, озеленение, тенистые маршруты, прохладные помещения и доступные общественные здания постепенно становятся частью городской без-



опасности. В этом смысле бесплатный музей – не просто жест щедрости, а один из инструментов адаптации к жаре.

Для самих музеев такая практика тоже может оказаться полезной. Человек, который пришёл в здание просто переждать жару, может неожиданно заинтересоваться выставкой. Семья, которая зашла на час, может провести там полдня. Турист, который не планировал посещать музей, может открыть для себя совсем другой Эрфурт. Бесплатный вход снижает психологический порог: если платить не нужно, проще зайти спонтанно. А дальше уже работает сама экспозиция.

Конечно, у такой меры есть и практические ограничения. Музеи должны справляться с ростом числа посетителей, поддерживать комфортную температуру, обеспечивать места для отдыха и следить за сохранностью экспонатов. Бесплатный вход в дни жары не отменяет расходы учреждений, а иногда даже увеличивает нагрузку на персонал. Но городские власти, судя по первому результату, получили именно тот эффект, на который рассчитывали: люди пришли, залы наполнились, а культурные учреждения стали частью ответа на экстремальную погоду.

В этой истории важно и то, что речь идёт не только о туристах. Эрфурт – город с красивым историческим центром, который летом привлекает много гостей. Но сильная жара прежде всего влияет на повседневную жизнь самих жителей. Не каждый может уехать за город, включить дома кондиционер или провести день у воды. Бесплатный музей становится доступным вариантом: можно выйти из квартиры, не перегреваться на улице и провести время в месте, где есть тишина, прохлада и смысл.

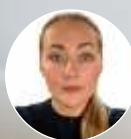
Такой подход меняет привычное представление о культуре. Музей перестаёт быть пространством «для особого случая»

и становится частью нормальной городской жизни. В него можно прийти не только по расписанию выставок, но и потому, что на улице слишком жарко. Это не снижает ценность искусства или истории. Наоборот, делает их ближе к человеку. Культура начинает работать в конкретный день, в конкретную погоду и для конкретного города.

Эрфуртский пример может оказаться показательным для других немецких городов. Чем чаще летние температуры будут подниматься выше привычного уровня, тем важнее станет вопрос: где человек может безопасно провести несколько часов без лишних затрат. Торговые центры не могут быть единственным ответом. Общественные здания, особенно музеи и библиотеки, способны предложить более спокойную и содержательную альтернативу.

В итоге бесплатный вход в музеи при температуре выше +30 °C – это не просто приятная акция на жаркие выходные. Это небольшая, но очень современная городская политика. Она признаёт, что жара – не только погодная неприятность, а реальная нагрузка на людей. И отвечает на неё не запретом, не предупреждением и не сухой рекомендацией пить больше воды, а открытыми дверями.

Для Эрфурта это ещё и хороший способ напомнить о собственных музеях. В городе можно увидеть искусство, историю, природу, еврейское наследие, городскую память и современные выставки. В обычный день всё это конкурирует с прогулками, кафе и туристическими маршрутами. В жаркий день именно музей может стать самым разумным маршрутом. Сначала человек заходит туда, чтобы спрятаться от солнца. А выходит уже с ощущением, что город показал ему не только прохладу, но и часть своей истории.



Елена Олейник

Фото: Правительство Владимирской области/progorod33.ru

Спасаясь от жары: почему птенцы в Германии преждевременно покидают гнёзда

Во время сильной жары сильная жара угрожает не только людям. В немецких городах сотни молодых стрижей, ласточек и других птиц преждевременно покидают гнёзда, расположенные под крышами и в щелях фасадов. Птенцы выби-
раются к краю в поисках прохлады, сры-
ваются вниз и оказываются на асфальте
ещё до того, как научатся летать.

Особенно тяжёлая ситуация возникла после недавней волны жары в Саксонии. В районе Лейпцига за одну неделю посту-
пило около 500 сообщений о найденных
молодых стрижах. Местная служба помо-
щи диким птицам приняла несколько де-
сятков птиц, но быстро достигла предела
возможностей и была вынуждена времен-
но прекратить приём. Похожие сообщения
поступали и из других регионов Германии.
Многие станции работают силами добро-
вольцев и существуют преимущественно
за счёт пожертвований.

Особенно сильно от жары страдают пти-
цы, гнездящиеся непосредственно в зда-
ниях. Стрижи устраивают гнёзда под чере-
пицей, в вентиляционных отверстиях и уз-
ких полостях фасадов. Ласточки часто вы-
водят потомство под карнизами. Такие ме-
ста защищают от дождя и хищников, но
при длительной жаре могут превратиться
в ловушку.

Под раскалённой крышей температура
может достигать 50–60 градусов. В от-
дельных конструкциях она поднимается
ещё выше. Взрослая птица может улететь,
а птенец остаётся в тесном гнезде и не име-
ет возможности найти тень или воду. Он от-



Фото: Falciot_3/Википедия

крывает клюв, тяжело дышит, расправляет
крылья и пытается приблизиться к выходу.
В какой-то момент выбор сводится к двум
опасностям: остаться внутри и погибнуть
от перегрева либо выбраться наружу, не-
смотря на неразвитые крылья.

Для стрижей падение особенно опасно.
Эти птицы проводят почти всю жизнь в воз-
духе и приспособлены к быстрому полёту,
но плохо передвигаются по земле. Моло-
дой стриж, преждевременно выпавший из
гнезда, обычно не может вернуться обрат-
но. Родители стрижа, как правило, не про-
должают кормить выпавшего птенца на
земле, как это бывает у многих певчих

птиц. Там птенцу угрожают автомобили,
кошки, собаки, обезвоживание и перегре-
тый асфальт. Поэтому найденный на земле
стриж действительно нуждается в помощи.

Однако это правило нельзя автоматиче-
ски применять ко всем птицам. Оперив-
шийся дрозд, воробей или синица может
выглядеть беспомощным, хотя уже есте-
ственным образом покинул гнездо. Такие
птенцы ещё плохо летают, сидят в кустах
или на земле и зовут родителей. Взрослые
птицы обычно находятся рядом и продол-
жают приносить им корм.

Поэтому сначала нужно оценить ситуа-
цию с расстояния. Если птица полностью
покрыта перьями, уверенно стоит, прыгает
и не имеет заметных повреждений, за ней
следует понаблюдать. Человеку лучше ото-
йти подальше: родители могут не прибли-
жаться, пока рядом находится возможная
опасность. Если птенец находится рядом с
дорогой либо ему угрожают кошки или
прохожие, его допустимо осторожно пере-
нести на несколько метров в ближайšie ку-
сты или на невысокую ветку.

Совсем иначе следует действовать,
если птица почти голая, лежит на боку, тя-
жело дышит, не реагирует, истекает кро-
вью либо была поймана кошкой. Помощь
необходима и в том случае, если это моло-
дой стриж. Даже внешне неповреждённая
птица после падения с большой высоты мо-
жет иметь внутренние травмы.

Первое, что нужно сделать, – убрать
птенца с раскалённого асфальта и прямого
солнца. Его можно осторожно взять чи-
стыми руками или с помощью мягкой тка-
ни и поместить в небольшую картонную

коробку с отверстиями для воздуха. На дно лучше положить полотенце или несколько слоёв кухонной бумаги. Вата, махровая ткань и материалы с распускающимися нитями не подходят: когти птицы могут в них запутаться.

Коробку следует закрыть и поставить в тихое, затенённое место. Темнота снижает стресс и мешает птице травмироваться при попытках выбраться. Затем нужно как можно быстрее связаться со службой помощи диким птицам, природоохранной организацией, ветеринарной клиникой или специалистом, который занимается именно стрижами. Самостоятельно выращивать такую птицу крайне трудно: ей требуется специальный корм, частое кормление и правильная подготовка к выпуску.

Одна из самых опасных ошибок – попытка сразу напоить птенца. Жидкость, влитая непосредственно в клюв, легко может попасть в дыхательные пути птицы. Даже небольшая капля способна вызвать удушье или позднее привести к воспалению дыхательных путей.

Поэтому нельзя ни лить воду из бутылки, пипетки или шприца ни окуна́ть клюв птицы в ёмкость. Не следует также давать молоко, хлеб, семечки, мясной фарш или корм для домашних животных. Неподходящая пища особенно опасна для насекомоядных стрижей и ласточек: она может привести к нарушениям развития, повреждению оперения и невозможности нормально летать. До консультации со специалистом безопаснее оставить птицу в покое, чем кормить её наугад.

Если гнездо видно и до него можно безопасно добраться, неоперившегося птенца иногда можно вернуть в гнездо. Родители не откажутся от него из-за человеческого запаха – это распространённый миф. Но забираться на крышу, карниз или высокую лестницу без необходимого оборудования нельзя. Кроме того, возвращение в сильно перегретую полость может снова подвергнуть птицу опасности. Решение лучше согласовать со специалистами.

Помогать птицам можно и до того, как возникнет экстренная ситуация. В жаркие дни полезно устанавливать неглубокие поилки в тени. Воду необходимо менять ежедневно, а ёмкость регулярно мыть, иначе она превращается в источник инфекций. Внутри можно положить камень или ветку, чтобы мелкие птицы и насекомые могли выбраться.

Растения на балконах и в садах также имеют значение. Местные виды цветов, кустарников и трав привлекают насекомых, которыми питаются стрижи, ласточки и их птенцы. Чем меньше в городе насекомых, тем дальше взрослым птицам приходится летать за кормом и тем реже они возвращаются к потомству. Химические средства против насекомых, напротив, сокращают кормовую базу.

Проветривать чердаки следует с осторожностью, поскольку такое решение под-



Фото: pau.artigas/Википедия



Фото: J.M.Garg/Википедия

ходит не для всех зданий. Открывать окна или вентиляционные проёмы можно только там, где птицы не смогут залететь внутрь, застрять или оказаться запертыми в помещении. Более надёжное решение – ещё при ремонте предусматривать затенение кровли, вентиляцию подкровельного пространства и специальные безопасные места для гнездования.

Особенно важно сохранять существующие гнёзда при утеплении и реконструкции фасадов. Стрижи и ласточки годами возвращаются к одним и тем же зданиям, однако после ремонта привычные щели часто исчезают. Их можно заменить встроенными искусственными гнездовьями или специальными ящиками, размещёнными в защищённом от полуденного солнца месте.

Массовое падение птенцов показывает, как быстро городская архитектура стано-

вится частью климатической проблемы. Здания, которые десятилетиями служили птицам убежищем, во время экстремальной жары превращаются в опасные перегретые пространства. Реабилитационные центры и добровольцы могут спасти часть птиц, но не способны каждое лето принимать сотни новых птиц.

Поэтому помощь начинается не только с картонной коробки для найденного птенца. Она включает сохранение мест гнездования, озеленение городов, защиту крыш от перегрева и поддержку служб, которые ухаживают за дикими животными. А для прохожего главное правило остаётся простым: сначала определить, действительно ли птица нуждается в спасении, убрать её из непосредственной опасности и как можно быстрее передать специалистам.

ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ КОНСУЛЬСТВА

Надёжно. Быстро. Под ключ.

КАЗАХСТАН



РОССИЯ



0511 335 40 00

- ❁ Обмен загранпаспорта
- ❁ Утрата гражданства
- ❁ Истребование документов
- ❁ Апостиль
- ❁ Заверения

- ❁ Обмен загранпаспорта
- ❁ Восстановление гражданства
- ❁ Дубликаты и Апостиль
- ❁ Заверения ♦ Доверенности
- ❁ Репатриация ♦ Переселение

НАШИ БЮРО В ГЕРМАНИИ

📍Berlin

📍Bonn

📍Hannover

📍Hamburg

📍München



Работаем по
всей Германии

RECHTSKUNDIGER FÜR AUSLÄNDISCHE RECHT (EHEMALIGE USSR) D. I. KHILCHUK