



从大众，窥德国

敲响德国经济政策警钟 大众首次考虑本土关厂

德国大众汽车集团前不久宣布，将考虑关闭两家德国本土工厂，并结束一项持续超过20年的就业保护协议。若付诸实施，这将是大众集团自创立以来首次关闭本土工厂。今年以来，多家德国车企放缓电动化转型步伐，通过大幅削减成本和裁员等措施着眼未来发展。

分析人士指出，许多整车制造商因受电动汽车销量明显放缓影响纷纷放缓电动化进程。在多重因素作用下，德国汽车工业转型之路正遭遇“逆风”，汽车行业应及时避免“去工业化”带来的负面影响。经济分析师认为，大众汽车的最新动向显示这家欧洲最大汽车制造商在转型和市场竞争中的成本压力日益加重，并给德国经济政策敲响了警钟。

►这是2022年11月在美国洛杉矶车展拍摄的大众汽车展位。

1988年以来还没有关过厂

“欧洲汽车工业面临的形势非常苛刻严峻。”大众汽车集团管理董事会主席奥利弗·布卢默在一份声明中说，大环境更加困难，新竞争者进入欧洲市场，而德国作为制造业基地的竞争力进一步下滑。他说，这意味着大众汽车需要“果断行动”。

法新社援引大众汽车一份内部备忘录报道，成本上涨导致利润减少，使大众汽车面临“特别重大的挑战”。大众汽车计划到2026年削减成本100亿欧元，以推动向电动车转型。美联社报道，今年8月公布的半年业绩令人失望，显示大众汽车无法实现这一目标。

备忘录说，当前形势下，不能排除关厂的可能性。大众汽车集团劳资委员会(工会)说，在管理董事会看来，德国国内一家整车工厂和一家零部件工厂已经老旧，可以考虑关闭。一些分析师先前说，大众汽车在下萨克森州奥斯纳布吕克市和萨克森州德累斯顿市的工厂是潜在关闭对象。关厂计划如果得以实施，将是大众汽车自1937年成立以来首次在“大本营”德国关厂。据德新社报道，自1988年关闭美国宾夕法尼亚州一家工厂以来，大众汽车还没有关过厂。

今年上半年，大众汽车集团的业绩表现为“增收不增利”：尽管营收达到1588亿欧元，同比增长1.6%，但营业利润约为101亿欧元，同比下降11.4%。同时，全球销量约435万辆，略低于去年同期的437万辆。

大众汽车考虑关闭德国的工厂，折射出德国汽车工业的转型困境。作为传统汽车工业强国，德国近期面临零部件供应商“破产潮”与“裁员潮”。例如，采埃孚计划到2028年在德国裁员1.1

万至1.4万人；大陆集团已启动7150人的裁员计划；博世计划在软件和电子部门裁员1200人。德国咨询企业法尔肯施特格控股公司数据显示，今年上半年共有20家年收入超过1000万欧元的德国汽车零部件供应商申请破产，同比激增超60%。

工会誓言激烈抵抗裁员

布卢默在9月2日的声明中还表示，大众汽车将不得不结束自1994年开始实行的就业保护协议。这一协议承诺直至2029年都不会裁员，相关举措将同集团劳资委员会协商。大众汽车在全球约有68万名员工，其中约30万在德国。德国金属工业工会说，就业保护协议覆盖大众汽车在沃尔夫斯堡、汉诺威、不伦瑞克、萨尔茨吉特、卡塞尔、埃姆登等工厂。

按照大众乘用车部门首席执行官托马斯·舍费尔的说法，“形势极其紧张，无法单靠一种削减开支举措解决”。一些分析师说，这将引发布卢默与工会之间首次重大冲突。工会组织在大众汽车内部影响力相当大，已经誓言对关厂和裁员方案“激烈抵抗”。

代表德国金属工业工会与大众汽车谈判的主要代表托尔斯滕·格勒格说，管理董事会的做法“不仅短视，而且危险，有可能摧毁大众汽车集团的核心”。大众汽车集团劳资委员会主席达尼埃拉·卡瓦洛表示，管理层自身失败，却要让员工、工厂和劳动协议承担代价，“在我们这里不会有工厂关闭”。

尽管工会抗议，考虑关厂裁员的消息让大众汽车股票价格当天收盘时上涨1.2%。路透社报道，过去5年，大众汽车市值缩水近三分之一，在欧洲主要汽车制造商中的表现最糟糕。德国下

萨克森州政府持有大众汽车集团20%投票权股份，作为集团监事会成员，下萨克森州州长斯特凡·魏尔赞同采取行动，但呼吁通过其他方式减少成本，避免关厂。

大众汽车是德国雇工最多的企业，也是欧洲最大车企。路透社认为，大众汽车首次考虑在德国国内关厂，是对德国总理朔尔茨的最新打击。今年以来，德国经济前景再度恶化，市场情绪低迷。朔尔茨领导的执政联盟三党9月1日在两地方选举中再次遇挫。

荷兰国际集团宏观研究主管卡斯滕·布热斯基表示，大众汽车的最新决定凸显多年来德国经济停滞和缺乏结构性改革的后果。布热斯基说：“如果这样一家产业巨头不得不关闭工厂，这可能是迟到已久的警钟，要求德国大幅调整经济政策。”

多家车企放缓电动化进程

被誉为“德国经济发展风向标”的慕尼黑经济研究所商业景气指数显示，德国8月商业景气指数降至86.6点，为6个月以来最低水平。慕尼黑经济研究所所长克萊门斯·菲斯特表示，在德企业情绪低迷，不仅对行业现状满意度下降，对未来预期也更加悲观。

德国联邦汽车运输管理局的数据显示，今年7月德国纯电动汽车注册量同比大跌36.8%，上半年德国新注册电动汽车的市场份额从去年同期的15.8%降至12.5%。自去年12月德国政府取消电动汽车补贴后，消费者观望情绪加剧，导致电动汽车销量持续走低，许多整车制造商纷纷放缓电动化进程。梅赛德斯-奔驰今年初宣布，将其50%的电动汽车销售占比目标实现时间从2025

年推迟到2030年。保时捷宣布放弃2030年电动汽车销量占新车销量80%的目标。大众汽车也在考虑关闭其位于比利时的奥迪Q8e-tron电动汽车生产工厂。

大众汽车集团首席财务官兼首席运营官阿尔诺·安特利茨表示：“汽车产业的未来是电动化。但在欧洲市场，传统燃油仍保持主导地位，大众集团将持续投入传统燃油领域的研发、生产，以此稳固当下的立足点。”

德国汽车工业协会副主席托马斯·佩克龙指出，市场需求呈放缓趋势，电动汽车研发投入大，对于企业的盈利能力是极大挑战。正因为如此，多家跨国车企均调整电动化战略，重新倚重内燃机，采取“油电双行”的策略。汽车行业专家认为，尽管德国车企在电动化方面暂时放缓步伐，但随着技术不断进步和市场逐渐成熟，这些车企很可能在未来重新加码投资电动汽车业务，并找到新切入点。

德国经济陷入结构性危机

当前，德国经济正面临高通胀、高利率以及出口需求疲软等多重挑战。菲斯特曾表示，德国面临“去工业化”风险，化工和汽车等部分行业正经历萎缩，汽车产量已连续多年下滑。

自俄乌冲突爆发以来，欧盟追随美国对俄罗斯天然气实施禁运等措施，导致能源供应紧张和通胀压力加剧。美国借机向欧洲出口高价天然气，进一步推高欧洲能源成本，进而对德国能源密集型产业造成巨大冲击。

美国的单边主义产业政策也是加剧德国制造业困境的重要因素。美国《通胀削减法案》推出了包括高额补贴在内的多项措施，以推动电动汽车和其他绿色产业在美国本土发展。此举导致不少欧

洲企业将投资计划转向美国。

同济大学德国研究中心主任郑春荣表示，“去工业化”效应不容忽视。德国是制造业立国，如果“去工业化”进程持续，德国经济长远发展将面临巨大冲击。尽管德国已出台支持政策，试图增强德国工业区位竞争力，但效果如何仍有待观察。此外，德国还受到经济衰退和出口需求疲软的双重冲击。同时，专业劳动力短缺成为长期挑战。

作为欧盟第一大经济体的德国勉强避免了技术性衰退，但在过去七个季度中，有四个季度的国内生产总值(GDP)出现下降，而且自2022年以来，一直未能连续两个季度实现经济扩张。德国联邦统计局的数据显示，德国今年二季度GDP萎缩了0.1%，而今年一季度GDP曾增长0.2%。

2023年，德国经济萎缩了0.3%，是去年七国集团(G7)中唯一出现萎缩的经济体。基尔世界经济研究所预测，今年德国GDP将萎缩0.1%，2025年将微幅增长0.5%。而德国经济研究所稍微乐观一些，给出了今年零增长、2025年增长0.9%的预期。慕尼黑经济研究所和哈雷经济研究所也都预测，今年德国经济将停滞不前。

基尔世界经济研究所景气部门负责人斯特凡·科茨说：“总体而言，德国经济复苏乏力。一个原因是，经济政策无法确定可靠的发展方向。”基尔世界经济研究所所长莫里茨·舒拉克表示，德国经济正陷入危机，这不仅是经济周期性危机，也是结构性危机。慕尼黑经济研究所景气部门负责人蒂莫·沃尔默斯霍伊泽指出，企业面临着气候目标、数字化、能源问题、人口结构变化以及与一些国家日益加剧的冲突等挑战，这些给现有商业模式带来压力，深刻调整生产结构势在必行。