

参考资料

德国快讯

2026 年第 14、15 期 · 总第 902、903 期

同济大学德国研究中心 · 德国问题研究所 · 《德国研究》编辑部

本期内容

默茨政府遭遇执政危机：内阁改组与基民盟内部权力重组

BMW 大规模裁员：德国汽车工业危机进一步扩散

德国经济出现短期复苏信号，但“结构性危机”并未解除

德国养老金改革遭遇联盟党内部阻力

德国近期大事记（2026 年 7 月 11 日—8 月 10 日）

默茨政府遭遇执政危机：内阁改组与基民盟内部权力重组

2026年7月，德国执政联盟中的基民盟/基社盟（CDU/CSU）经历了一轮重要人事调整。原联盟党联邦议院党团主席延斯·施潘（Jens Spahn）辞职后，谁将接掌联盟党议会党团迅速成为德国政坛关注焦点。围绕这一职位的继任安排，德国总理、基民盟主席弗里德里希·默茨（Friedrich Merz）不仅推动党团领导层更替，也借机调整联邦政府和基民盟多个重要职位。最终，原联邦总理府部长托尔斯滕·弗赖（Thorsten Frei）于7月29日以91.9%的得票率当选联盟党联邦议院党团主席。这场由施潘辞职引发的人事变动，已经从单纯的党团职位更替扩展为默茨政府内部的一次系统性人员重组。

施潘辞职打破原有权力格局，联盟党启动继任程序

这轮政治人事调整的直接起点，是施潘辞去基民盟/基社盟联邦议院党团主席职务。其辞职背景具有较强政治敏感性：施潘与其丈夫在美国通过代孕生育子女，而德国现行法律禁止代孕。由于施潘作为基民盟政治人物此前支持相关法律立场，此事在党内外引发了对其政治立场一致性的批评。随着争议持续发酵，施潘最终辞去联盟党联邦议院党团主席职务。

施潘辞职后，联盟党随即启动继任程序。基民盟/基社盟决定于7月29日召开联邦议院党团特别会议，选出新的党团主席。由于当时联邦议院已经进入暑期休会阶段，议员仍需专程返回柏林参加会议和表决，这也表明联盟党希望尽快结束党团领导层的空缺状态，稳定内部运作。

在继任人选协调过程中，基民盟主席、德国联邦总理默茨与基社盟主席、巴伐利亚州州长马库斯·泽德尔（Markus Söder）均参与相关磋商。联邦内政部部长亚历山大·多布林特（Alexander Dobrindt）、基民盟总书记卡斯滕·林内曼（Carsten Linnemann）等人的名字一度被提及，但时任联邦总理府部长弗赖很快成为最受看好的候选人。

默茨借机扩大调整，多项政府与党内职位重新洗牌

弗赖成为联盟党党团主席的主要候选人后，政府层面的人事调整随之展开。由于弗赖当时担任联邦总理府部长，一旦转任基民盟/基社盟联邦议院党团主席，其原有职务就需要重新安排。默茨随后利用此次人事变动，对联邦政府、联盟党党团以及基民盟内部多个重要职位进行了调整。《每日周刊》明确指出，施潘辞职“推动了事态发展”，默茨由此着手改组政府。

首先，原联邦卫生部部长妮娜·瓦肯（Nina Warken）被任命为新的联邦总理府部长，接替即将转任党团主席的弗赖。瓦肯此前曾担任联盟党联邦议院党团议会事务干事，负责司法和内政政策。进入总理府后，她将负责协调执政联盟的工作以及联邦政府与各州之间的合作。瓦肯由此成为首位领导联邦总理府的女性。

瓦肯转任总理府后，其留下的卫生部部长职位由时任基民盟总书记林内曼接任。林内曼上任时正值德国卫生和护理政策处于重要改革阶段，其中护理改革（Pflegereform）原计划于秋季推进，但政府方案仍存在争议。默茨在介绍这一任命时表示，林内曼此前已经参与执政联盟有关卫生政策的谈判，因此熟悉相关议题。

交通部的人事调整则经历了更为曲折的过程。原联盟党联邦议院党团议会事务干事施特芬·比尔格（Steffen Bilger）最终被安排接替帕特里克·施奈德（Patrick Schnieder），

出任联邦交通部部长。比尔格具有较长时间的交通政策经验，2009—2018 年曾任联邦议院交通委员会成员，之后又担任联邦交通部议会国务秘书。

这一任命也结束了围绕交通部部长职位出现的人事争议。默茨此前已经决定解除施奈德职务，并一度安排联邦议员弗里茨·京茨勒（Fritz Güntzler）接任，但京茨勒经过一夜考虑后拒绝出任。施奈德随后公开要求解除自己的职务，以结束这一“不体面的状态”（unwürdiger Zustand）。最终，比尔格成为新的交通部部长。

除上述部长职位外，默茨还调整了总理府和基民盟内部的人事配置。原联邦数字事务部议会国务秘书菲利普·阿姆托尔（Philipp Amthor）进入联邦总理府，负责联邦与各州合作以及国家现代化事务；原基民盟联邦财务主管弗兰齐斯卡·霍珀曼（Franziska Hoppermann）则被安排接任基民盟总书记。

因此，本轮调整并未停留在施潘继任问题本身。随着弗赖从联邦总理府转向联邦议院党团，总理府、卫生部、交通部以及基民盟党务系统相继出现职位变化，形成了一次范围较广的人事重组。

弗赖以 91.9%支持率当选，强调党团应更加主动参与政策制定

在大范围人事调整逐步明确之后，联盟党党团主席的继任问题于 7 月 29 日正式落定。弗赖在基民盟/基社盟联邦议院党团特别会议上当选新任党团主席。

弗赖此前已经具有较丰富的议会工作经验。他曾学习法律并从事律师工作，31 岁时出任多瑙艾辛根市市长，2013 年进入德国联邦议院。在此前由社会民主党、绿党和自由民主党组成的“红绿灯”政府执政期间，他曾担任联盟党联邦议院党团议会事务干事，与当时担任反对党领袖的默茨长期合作。弗赖被视为默茨的亲信；默茨曾用“绝对信任”和“无条件团结”来形容两人的合作关系。

7 月 29 日的特别会议共有 185 名议员出席并参加投票，其中 170 票投给弗赖，使其以 91.9%的支持率当选。默茨随后称这一结果“非常出色、令人印象深刻”。弗赖本人则表示，这一结果既是对他的支持，也为未来工作带来了额外动力。

弗赖在当选后的表态也表明，他希望党团在政策制定中发挥更主动的作用。他表示，希望进一步完善联邦政府提出的“好法律”，同时强调党团不应只是等待政府行动，而应“主动”参与讨论，并提出“自己的建议”。

他同时表示，自己从总理府部长转任党团主席意味着一次“角色转换”。过去，他的主要任务是推动各部委之间顺畅合作；此后，一方面需要支持联邦政府落实执政联盟目标，另一方面也要让联盟党议会党团形成“自己的、自信的声音”。

弗赖还对前任施潘表示感谢，肯定双方过去数年的密切合作，并称施潘为联盟党党团在柏林塑造了“一支强大而能够被听见的声音”。

由此，施潘辞职后持续十余天的党团领导层继任问题正式结束，而弗赖接掌党团后，也开始明确其在政府与议会党团之间的新角色。

高票当选并未完全消除联盟党内部压力

弗赖获得 91.9%的支持率，但这一投票结果并没有反映出此前联盟党内部对政府人事调整的不满。报道认为，超过 90%的支持率对于新任联盟党党团主席而言属于较好、但并不罕见的结果，因此不能简单将其理解为对此前人事改组的全面认可。

此前，默茨利用施潘辞职进行政府改组，但尤其是原交通部部长施奈德的去留以及继任人选迟迟未能确定，在基民盟内部引发批评。来自莱茵兰-普法尔茨州党组织的不满尤其明显。弗赖本人此前也将政府改组过程中的混乱形容为“倒霉”，并承认事情的发展“显然不是理想状态”。

7月29日特别会议结束后，党团成员又举行了内部讨论，原定的新闻发布会一度因此推迟。默茨随后将这场讨论评价为“良好、公平和相互尊重”，同时承认从中得到的一个重要结论是：今后需要改善沟通。他特别提出，要加强联邦政府、联邦议院党团以及由其领导的基民盟之间的协调。

联盟党在民调中的表现是新领导层面对的另一问题。对于支持率下降，弗赖承认这“并不是人们所希望看到的满意度”。他表示，重新获得公众信任取决于民众生活状况能否得到改善，而这一目标需要通过“一系列措施的总和”来实现。

因此，弗赖的高票当选结束了党团主席职位的空缺，但并没有让此前政府改组过程中暴露出的协调和沟通问题随之消失。相反，7月29日的特别会议使这些问题再次被摆到台面上。默茨随后明确提出加强联邦政府—联邦议院党团—基民盟之间的沟通，而弗赖也强调党团既要支持政府推进执政目标，又要保持自身独立而自信的声音。

(编译自德国电视一台每日新闻7月20日的报道)

BMW 大规模裁员：德国汽车工业危机进一步扩散

长期以来，宝马集团(BMW Group)在德国汽车行业中被视为经营相对稳健的企业。即使大众汽车、梅赛德斯-奔驰和保时捷相继启动成本削减和人员调整，宝马此前仍未出现大规模裁员或关闭德国工厂的计划。然而，这一局面正在改变。2026年7月底，宝马计划到2027年底在全球削减约8000个岗位，并在德国推出大规模自愿离职补偿计划。此次裁员并非单纯的企业成本控制，而是中国市场销量下滑、电动化竞争加剧、盈利承压以及全球汽车产业价值链重组共同作用的结果。宝马加入裁员行列，也意味着德国汽车工业的结构性危机正由部分企业进一步向整个行业扩散。

宝马启动 8000 人裁员计划，危机从同行蔓延至“优等生”

与其他德国大型汽车制造商相比，宝马此前受到行业危机的冲击相对较轻。尽管公司同样面对销量下降和利润承压，但并未像大众汽车一样讨论德国工厂关闭问题，也没有推出如此大规模的人员削减计划。因此，德国媒体长期把宝马视为德国车企中的相对“优等生”。如今，大规模裁员的启动打破了这一印象。

根据相关报道，宝马计划到2027年底在全球削减约8000个岗位。集团全球员工约15.4万人，其中超过8.4万~8.5万人在德国工作，因此预计超过一半的岗位削减将发生在德国。宝马还计划从2026年10月起，向德国约4万名员工提供个性化自愿离职补偿方案。

此次人员调整的重点并不是直接生产岗位，而是所谓的“间接业务领域”，主要涉及行政管理、销售和研发等部门。除自愿离职外，宝马还计划通过自然人员流动减少岗位。公司预计，到2028年，这一系列措施将在财务指标中体现出积极的成本效应。

宝马集团监事会主席马丁·基米希(Martin Kimmich)与新任集团董事长米兰·内

德尔科维奇（Milan Nedeljković）已向员工说明相关人员调整安排。这意味着宝马的应对方式并非短期冻结招聘，而是开始对组织结构和成本体系进行更深层次调整。

销量和利润双重承压，宝马不得不加速削减成本

此次裁员并非突然发生。宝马此前已经释放出明显的经营压力信号。

公司曾在经营报告中提出，2025 年员工人数将出现“小幅下降”。随后，宝马又下调 2026 年的盈利预期，预计销量小幅下降、利润明显减少，并宣布进一步强化和加速结构调整与效率提升措施。

裁员本身也会带来较高的一次性成本。自愿离职补偿费用可能达到数亿欧元规模。宝马首席财务官瓦尔特·默特尔（Walter Mertl）此前曾表示，公司推进节约措施预计将产生约 10 亿欧元的一次性支出，但其中多少直接用于人员调整尚未明确。

汽车行业专家费迪南德·杜登赫费尔（Ferdinand Dudenhöffer）则对宝马面向大批员工推出普遍性自愿离职计划的方式持批评态度。他认为，如果缺少针对岗位和能力结构的精准削减方案，就可能出现人员调整与企业未来真正需要的技能结构不匹配的问题。

从这一角度看，宝马面临的任務已经不仅是“减少多少员工”，而是如何在降低成本的同时重新配置研发、管理和技术资源，以适应电动化、软件化和数字化竞争。

中国市场急剧降温，成为迫使德国车企调整的关键压力

宝马当前困境中最突出的外部因素，是中国汽车市场竞争格局的快速变化。

中国长期是德国高端汽车制造商最重要的海外市场之一，但这一优势近年来迅速削弱。宝马、奥迪（Audi）和梅赛德斯-奔驰近几个月在中国市场的汽车销量同比下降约 20%~30%，短期内尚看不到明显反弹迹象。

这种压力并非宝马独有。大众、奥迪、保时捷和梅赛德斯-奔驰均面临类似问题。以梅赛德斯-奔驰为例，其中国业务同比降幅达到约 30%，原本被寄予厚望的纯电车型 CLA 在当地的市場表现也较为有限。德国制造商过去依靠品牌、机械工程和传统燃油车技术建立的优势，正在受到中国本土新能源汽车企业在电动化、软件开发、成本控制和产品迭代速度方面的全面挑战。

汽车行业专家斯特凡·布拉策尔（Stefan Bratzel）因此指出，宝马实际上并不是德国汽车工业中的特殊案例。从产业结构上看，它与其他德国汽车制造商面对的是相同的转型压力。

也正因为如此，宝马裁员所释放的信号超出了企业本身：当此前被认为最有能力抵御行业危机的德国豪华车制造商也开始大规模压缩岗位时，德国汽车工业当前面对的已不是个别公司的经营失误，而是整个产业竞争环境发生了变化。

“全面押注中国”成为应对策略，但也带来新的风险

面对中国竞争，德国车企正在调整过去主要依赖德国研发、全球销售的传统模式。《时代周报》将这种新思路概括为“All-in China”，即进一步利用中国市场本身的研发能力、供应链、零部件体系和开发速度，使产品更贴近当地消费者需求。

其核心逻辑是：既然中国汽车企业能够以更低成本、更短开发周期推出新车型，德国企业就需要直接在中国学习并利用这种产业生态。例如，德国车企开始增加中国零部

件采购，并扩大当地研发，希望缩短新车型开发周期、降低生产成本。大众汽车已经采取类似策略，尝试在中国以更接近本土企业的成本和速度开发汽车。

然而，这种调整对德国本土就业具有直接影响。研发、管理和采购等职能如果进一步向中国转移或本土化，德国总部的部分相关部门就会缩减，人员削减随之发生。从这个意义上说，宝马此次主要针对行政、销售和研发等间接岗位进行裁员，与德国汽车企业全球研发和生产体系的重新布局存在内在联系。

与此同时，“All-in China”并非没有代价。德国车企希望借助中国市场恢复竞争力，却也可能进一步提高对中国供应链、技术生态和市场需求的依赖。仅仅复制中国企业的开发模式并不足以解决德国汽车工业的全部问题。德国仍需思考如何在利用中国创新优势的同时，保持自身在工程技术、研发能力和产业价值链中的独立竞争力。

从企业裁员到产业重组，德国汽车工业进入更深层转型

宝马集团董事长内德尔科维奇将当前汽车行业的变化形容为“游戏规则的性质改变”。他认为，无论是保护主义还是市场环境的剧烈变化，都不会迅速消失，企业必须立即精简结构和流程。

巴伐利亚州经济部部长胡贝特·艾万格（Hubert Aiwanger）则把问题进一步指向德国和欧盟整体的营商环境。他认为，企业需要更加可靠且具有国际竞争力的政策框架，包括劳动时间、附加工资成本以及其他影响生产成本的制度条件，否则德国可能继续面对生产活动向国外转移的风险。

德国汽车工业面临的问题显然不仅是成本过高。更深层的变化在于，全球汽车产业的竞争基础正在从传统机械制造能力，转向电池、电动化、软件、智能驾驶、开发速度和供应链效率。德国车企过去建立竞争优势的技术体系正在发生变化，而新的产业能力又尚未完全形成。

因此，宝马削减 8000 个岗位具有明显的标志性意义。大众、奔驰、保时捷此前已经采取不同程度的人员和成本削减措施，如今宝马也加入这一行列，说明德国汽车产业的调整正在从个别企业扩展至主要制造商。

（编译自德国电视台每日新闻 7 月 29 日和《时代周刊》7 月 29 日的报道）

德国经济出现短期复苏信号，但“结构性危机”并未解除

2026 年夏季，德国经济释放出一些企稳和复苏信号。零售业上半年名义销售额有所增长，工业订单连续两个月回升，6 月订单增幅更显著超出市场预期。部分经济学家据此认为，德国经济可能正在经历周期性转折。然而，从消费、工业订单结构以及创新能力三个维度观察，这一复苏基础仍不稳固：居民消费持续谨慎，工业增长较大程度依赖大型订单和公共投资，能源价格、供应链和区位竞争力等风险仍然存在。更深层的问题则在于德国在人工智能、数字化、电池等未来技术领域的创新优势正在削弱。由此看，当前数据改善更多体现为短期经济企稳，而非结构性困境已经解除。

消费与工业数据改善，德国经济显现企稳迹象

近期德国经济较为明显的积极信号首先来自零售业。德国联邦统计局数据显示，

2026 年上半年德国零售业销售额同比名义增长 2.2%，扣除价格因素后实际增长 0.7%。这意味着尽管增长幅度有限，但经历此前经济疲弱后，消费市场至少没有继续明显下滑。

与此同时，德国工业部门也出现改善迹象。6 月德国工业新订单环比增长 3.1%，远高于经济学家此前预计的 0.3%，并实现连续第二个月增长。机械制造业订单增长 12.7%，数据处理设备、电子和光学产品订单增长 22.7%，汽车工业订单也增长 3.8%。国内订单增幅达到 7.8%，成为推动当月整体数据上升的重要力量。

列支敦士登 VP 银行首席经济学家托马斯·吉策尔（Thomas Gitzel）认为，良好的订单表现为中期扩大工业生产奠定了基础，并判断德国经济可能已经实现趋势转折，未来几年有望恢复更高的增长率。

从宏观经济表现来看，德国经济在经历较长时间低迷后确实出现一定恢复。2026 年第二季度国内生产总值环比增长 0.2%，为连续第三个季度实现增长。不过这一增幅低于第一季度的 0.4%，也低于 2025 年第四季度的 0.3%，显示复苏速度仍然较为缓慢。

消费复苏基础依然薄弱，居民谨慎情绪尚未消退

零售数据表面的增长首先需要谨慎解读。2026 年上半年德国零售额名义增长 2.2%，但扣除通胀因素后实际增幅只有 0.7%，说明相当一部分销售额增长来自商品价格上涨，而非消费者购买量明显增加。6 月零售额更出现环比下降，实际下降 1.1%，名义下降 1.2%。

通胀重新抬头进一步压制了消费意愿。德国 7 月通胀率升至 2.8%，较高物价继续削弱居民实际购买力。德国零售业协会总经理施特凡·根特（Stefan Genth）指出，德国零售业的情况“远非良好”，消费者信心长期停留在第二次新冠疫情封锁时期的低位，这不足以给行业带来真正动力。

德国零售业协会预计，2026 年全年零售销售额可能增长约 2%，但扣除价格因素后的实际增长仅为 0.5%。协会认为，只有当工资成本、能源价格以及官僚负担等问题得到缓解，并且居民在日常生活中切实感受到经济环境改善时，消费意愿才可能真正增强。

慕尼黑 ifo 经济研究所（ifo Institut）的调查显示，零售业商业景气指数虽连续第三个月改善，但仍处于负值。伊福研究所零售业专家帕特里克·赫普纳（Patrick Höppner）指出，企业情绪仍然低于伊朗冲突升级前的水平，地缘政治紧张以及通胀风险继续增加消费者和企业的不确定感。

这也解释了一个看似矛盾的现象：销售额在增长，但消费者信心和真实消费动力仍然不足。因此，内需目前还难以成为德国经济持续复苏的稳定支柱。

工业订单大幅增长，但“大单效应”削弱复苏成色

工业订单的强劲上升同样存在明显的结构性限制。

6 月订单增长 3.1%虽然远超市场预期，但如果剔除大型订单，德国工业订单实际上出现下降。这说明当月数据很大程度上受到少数大型项目的推动，而并非德国制造业各行业需求的普遍改善。与此同时，此前公布的 5 月订单增幅也由 1.9%下修至 0.3%。

德国商业银行首席经济学家约尔格·克雷默（Jörg Krämer）因此对强劲复苏持谨慎态度。他认为，即使外部能源供应压力有所缓解，德国经济也可能只能缓慢恢复，企业仍然受到德国区位条件竞争力不足的制约。

订单来源也反映出这一复苏的特殊性。德国联邦经济部认为，国内投资品订单的大幅增长可能与联邦国防军现代化采购以及基础设施和气候中和专项资金带来的订单有关。这意味着公共部门投资正在为工业需求提供重要支撑，而私人市场需求的广泛复苏程度仍需观察。

外部需求同样呈现明显分化。6月来自国外的整体订单仅增长0.2%，其中欧元区订单骤降14%，而欧元区以外市场订单增长10.2%。因此，德国出口型制造业面对的国际市场环境仍然不稳定。

此外，德国工业还面对新的现实风险。巴登-符腾堡州银行经济学家延斯-奥利弗·尼克拉斯（Jens-Oliver Niklasch）指出，除石油价格风险之外，德国主要河流水位下降已经成为新的经济下行风险。莱茵河低水位可能影响内河运输、原材料供应和工业生产，对沿岸高度依赖水运的企业尤其不利。

由此来看，工业数据的改善是真实的，但其广度、可持续性和市场化基础仍然有限，尚不足以证明德国工业已经彻底走出困境。

真正的结构性压力来自创新竞争力持续下降

如果说消费疲弱和工业订单波动更多体现的是周期性问题，那么德国创新能力下降则触及经济增长模式更深层的结构性挑战。

德国长期依靠汽车、化工、制药、机械制造等高附加值工业维持全球竞争优势，但近年来其专利申请数量持续下降。与此同时，中国、韩国和美国不断增加研发投入，在多个未来技术领域快速缩小差距甚至形成领先优势。

德国经济研究所（Institut der deutschen Wirtschaft, IW）专利研究专家奥利弗·科佩尔（Oliver Koppel）明确指出，德国确实存在“创新问题”。问题并非德国完全停止创新，而在于其他国家显著提高研究投入，使德国在国际竞争中的相对位置不断下降。对于资源相对匮乏的德国而言，研发能力尤其重要，因为只有通过技术创新才能持续创造新的高附加值产业。

这一差距在未来技术领域尤其突出。德国经济研究所的评估显示，在14个接受比较的重点产业领域中，德国有13个领域的创新竞争力下降，只有机械制造仍保持领先地位。人工智能、数字化和现代通信技术均成为较明显的薄弱环节。

汽车产业是这一结构性变化的典型例子。过去德国凭借内燃机技术长期居于全球领先地位，但随着产业重心转向电动汽车、电池技术以及软件定义汽车，全球竞争条件发生改变。德国在电池和新价值链的部分关键环节已经落后于竞争对手。

弗劳恩霍夫劳动经济与组织研究所（Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation, Fraunhofer IAO）的卡塔琳娜·赫尔茨勒（Katharina Hölzle）认为，德国并不缺乏技术知识，核心问题更多在于创新转化速度过慢。德国虽然拥有高度发展的技术能力，但新技术往往较晚进入真实应用环境，尤其在自动驾驶等领域，测试和市场化速度不足。她认为，在软件驱动型创新日益重要的背景下，德国需要更快试验、更快改进，并缩短科研成果进入市场的周期。

高成本、研发投入和制度环境共同构成长期竞争压力

德国创新竞争力下降并非单一因素造成。

科佩尔指出，与一些主要竞争国家相比，德国研发投入增长较为缓慢。过去二十年，中国研发支出大幅增加，同时通过更加明确的产业政策，将资源集中投入未来技术；德国的支持方式则往往覆盖面较广，但战略聚焦程度不足。

与此同时，高能源价格、不断上涨的劳动成本以及企业对政策框架稳定性的担忧，也在影响企业投资和研发决策。部分德国企业已经将一些研发活动转移至国外。这意味着德国面临的问题不仅是短期需求不足，而是企业在哪里生产、在哪里研发、未来产业价值链在哪里形成等更加根本性的区位竞争问题。

然而，德国仍拥有高水平工程技术人才、优质科研机构、强大的中小企业体系和基础研究能力。科佩尔认为，当前的并非缺少创意或专业人才，关键是重新加强研发投入。金融市场专家约阿希姆·纳赖克（Joachim Nareike）同样指出，德国仍拥有优秀的中小企业体系和教育科研基础，真正需要解决的是如何更快地将科学研究成果转化为具有市场竞争力的产品。

（编译自德国电视一台每日新闻 8 月 3 日和 5 日的报道）

德国养老金改革遭遇联盟党内部阻力

德国政府计划推进社会保障改革之际，图林根、萨克森-安哈尔特和萨克森三州的基民盟（CDU）州长公开提出异议，要求联邦政府在制定改革方案时更多考虑东部德国的特殊社会经济条件。他们尤其反对取消缴费满 45 年后无扣减退休的制度，并要求对护理费用改革设置更加合理的负担限制。三位州长同时强调，东部各州应更早参与全国性改革的制定。

三位东部州长反对取消“缴费 45 年无扣减退休”

图林根州州长马里奥·福伊特（Mario Voigt）、萨克森-安哈尔特州州长斯文·舒尔策（Sven Schulze）和萨克森州州长米夏埃尔·克雷奇默（Michael Kretschmer）在萨克森-安哈尔特州布劳恩斯贝德拉（Braunsbedra）举行共同活动时，明确表达了对联邦政府养老金改革计划的反对意见。

三人反对取消缴费满 45 年后无扣减退休的规定。福伊特表示，尤其对于东部德国而言，“缴费 45 年的人也必须能够无扣减地退休”。三位州长在共同声明中强调：“缴费 45 年，就已经缴纳了足够的费用。这一原则我们不会放弃。”

他们认为，对于临近退休的人群，应当设置较长的过渡期和充分的信赖保护，同时建立困难情况处理机制，使从事体力负担较重职业以及拥有特别长缴费年限的人能够得到相应保障。

东德特殊就业和养老结构成为主要依据

三位州长认为，东德的养老保障状况与西部德国存在明显差异，因此不能简单采用统一的改革方案。

萨克森-安哈尔特州州长舒尔策指出，许多东德居民过去长期从事劳动，男女劳动者都应当获得相应的养老金认可。他特别强调，东部许多老年人只有法定基本养老金，没

有其他收入来源，因此未来也必须能够依靠养老金生活。

东德地区企业年金并不普遍，许多东德居民过去也没有足够条件进行私人养老储蓄，因此法定养老金往往成为其养老保障的唯一支柱。在这种情况下，任何针对法定养老金制度的调整都会对东部居民产生更加直接的影响，三位州长因此形容相关改革在东部的影响几乎是“无缓冲的”。

三位州长由此认为，东部德国的经验不仅关系到当地利益，也能够为整个德国如何应对结构性转型提供经验。他们在共同声明中表示，了解结构转型如何成功以及为何失败，可以从东部德国找到答案，因此，在全国改革中考虑东部视角，对整个德国都有益处。

三州以联邦参议院票数施压

三位州长不仅表达政治立场，也强调了东部三州在联邦参议院中的实际影响力。

萨克森州州长克雷奇默表示，这是三州的共同立场，并指出萨克森、萨克森-安哈尔特和图林根在联邦参议院合计拥有 12 张选票。福伊特则表示，他们并不是为了在柏林“引人注目”而当选，而是要为本州民众争取最有利的政策结果。

此前，梅克伦堡-前波美拉尼亚州州长马努埃拉·施韦西希（Manuela Schwesig，社民党）也曾强烈批评取消缴费 45 年后无扣减退休的计划。

除了养老金改革，三位州长还将矛头指向护理保障改革。他们要求联邦政府找到一种解决方案，使老年收入较低地区的居民未来仍能够负担护理费用。他们认为，计划中的改革将提高个人承担的护理费用，因此明确表示不会同意这一方向。

三位州长主张，应当建立能够考虑个人经济承受能力的制度，关键是限制个人负担，并使相关费用对于受影响的人群具有可预期性。同时，在制定全国性的改革方案时，应当尽早将东部德国各州纳入政策制定过程。

东部州要求在全国改革中获得更大话语权

此次共同声明的核心并不仅仅是反对养老金改革中的某一具体条款，而是要求联邦政府在未来社会改革中更加重视东部德国的实际情况。

三位州长认为，德国东部经历了不同于西部的经济和就业结构变化，居民的养老保障方式也因此存在差异。对全国统一的社会保障制度进行调整时，如果忽视这些历史和结构性差异，改革的实际影响将在东部被更加直接地放大。

因此，他们要求联邦政府在推进即将到来的社会改革时，将东部德国的经验和利益纳入政策考量，并让东部各州更早参与全国性改革的制定。三位州长同时以三州在联邦参议院拥有的 12 张选票作为政治筹码，表明他们在相关改革的后续立法过程中具有实际影响力。

（编译自《时代》7月30日和《焦点》7月30日的报道）

德国近期大事记（2026 年 7 月 11 日—8 月 10 日）

7 月 11 日 德国联邦议院和参议院批准了医疗保险改革方案。

7 月 13 日 德国联邦政府计划大幅提高烟草税。一包香烟的平均价格将从当前约 8 欧元逐步攀升至 2030 年的接近 12 欧元。

7 月 14 日 德国医院协会（DKG）发出警告称，随着联邦政府通过最新的法定医保节支方案，未来三年内，德国约三分之一的医院或将消失，其中乡村地区承担基础医疗服务的医院面临的压力尤为突出。急诊科、产科和儿科病房这些长期亏损最严重的科室将最先受到冲击。过去十年间，全国产科数量已从近 1200 家减少至约 570 家。

7 月 15 日 德国总理默茨召开一年一度的夏季新闻发布会。默茨表示，德国不会干涉美国大选，美国政府或与政府关系密切的机构也不应该干涉德国选举。外国向德国政党提供资金违反了德国法律。

- 受持续高温少雨天气影响，当前地下水资源承受巨大压力，近期降雨不足以缓解水资源紧张状况。对此，德国慕尼黑市政府首次发布全市范围限水令，以保障居民饮用水供应。这也是当地现代供水史上首次实施大范围用水限制措施。

7 月 17 日 德国外长约翰·瓦德富尔（Johann Wadephul）对挪威和芬兰进行了为期 4 天的访问。会谈重点包括加强北约北翼防卫，以及氢能、稀土开采和太空产业对接等经济议题。

7 月 18 日 德国联盟党团主席施潘因海外代孕事件宣布辞职。

7 月 20 日 德国经济研究所的最新数据表明，2026 年第二季度，全国新出租住房的挂牌租金较上年同期上涨 4.0%，环比上涨 1.3%；同期总体通胀率约为 2.6%。科隆、汉堡等城市的涨幅明显。

7 月 21 日 德国铁路公司计划在全国约 5400 座火车站全面实施饮酒禁令，预计相关措施将于 2026 年 10 月 15 日前完成。

- 2026 年上半年，德国共生产约 1860 万吨粗钢，比去年同期增加 9%，但仍低于 2024 年同期的 1940 万吨。

7 月 22 日 德国总理兼基民盟主席默茨与基社盟主席马库斯·索德尔（Markus Söder）正式提名联邦总理府部长弗赖接替辞职的施潘，担任联盟党联邦议院党团主席。原联邦卫生部部长瓦肯被任命为新的联邦总理府部长。

7 月 24 日 为扶持初创企业，德国联邦政府出台含有 150 多条具体措施的《初创与规模化战略政策》。

7 月 25 日 德国基民盟总书记林内曼担任德国联邦卫生部部长。

7 月 27 日 德国基民盟联邦执行委员会一致通过决定，由联邦议员霍珀曼出任党总书记，接替即将担任德国联邦卫生部部长的林内曼。

7 月 28 日 德国总理默茨提名现联盟党团议会事务主任比尔格担任联邦交通部长。

7 月 29 日 德国联邦内阁正式批准了联邦经济与能源部（BMWE）提出的两项重要法案：《可再生能源法（EEG）改革法案》和《电网接入一揽子法案（Netzanschlusspaket）》。

- 德国联邦研究、技术与航天部（BMFTR）官宣落地三大国家级聚变枢纽（Fusion Hubs）三个聚变枢纽将助力德国向建成全球首个商业核聚变发电站的目标迈进。主要选址为卡尔斯鲁厄、南黑森的比布利斯以及慕尼黑附近的加兴。

7月30日 据德国罗伯特·科赫研究所（RKI）最新的高温死亡率周报，截至7月19日，今年德国的高温相关死亡人数约为9800人，为近十年最高。

7月31日 德国联邦统计局公布的初步数据显示，今年第二季度德国国内生产总值环比增长0.2%，实现连续第三个季度增长，德国经济整体呈现缓慢复苏态势。

- 德国内河运输量已经降到德国统一以来最低水位。莱茵河约44%、易北河约16%、多瑙河约78%的测量点处于极低水位。

8月1日 德国联邦内务部部长多布林特宣布延长德国边境的护照检查。

- 德国联邦就业局公布的数据显示，德国7月失业人数明显上升，再次突破300万大关。全国失业率较上月上升0.2个百分点，达到6.4%。
- 德国开始分阶段实施小学全日制照护法定权利，第一批适用于小学一年级学生。此后每年增加一个年级，到2029年8月，原则上小学1~4年级学生都将被覆盖。

8月3日 德国DAX再创新高，攀升至26000点。

8月6日 得益于人工智能发展所带来的相关领域旺盛需求，西门子今年二季度订单额和营业利润创下历史新高：新订单额增长13%，达到279亿欧元；营业收入增长7%，达到208亿欧元。

8月7日 作为驶往德国南部和瑞士船只的关键咽喉要道，莱茵河考布（Kaub）地区的水位降至18厘米的历史新低。

《德国快讯》信息均来源于德国相关媒体，除特别注明外，欢迎转载。但敬请在转载时注明由本刊提供。

《德国快讯》半月刊

每月10日、25日出版

2026年8月10日

<http://dgyj.tongji.edu.cn>

<http://german-studies-online.tongji.edu.cn>

编辑出版：《德国研究》编辑部

责任编辑：吴梦徽

地址：200092 上海市同济大学

电话：65980918, 65983997

E-mail: dgyj@tongji.edu.cn