

参考资料

德国快讯

2021年第3、4期·总第771、772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

展望未来——欧洲提议新跨大西洋议程

同美国对抗中国：绿党看到与美制定共同标准的机会

德国世经所所长谈制裁俄罗斯：“单靠欧洲做不到”

联邦国防军的改革雄心

福特大力投资在德电动汽车制造

德国汽车生产商发力电动车生产

德国近期大事记（2021年1月25日~2021年2月25日）

展望未来——欧洲提议新跨大西洋议程

2021年1月23日《法兰克福汇报》刊登德国绿党党主席安娜勒娜·贝尔伯克（Annalena Baerbock）和罗伯特·哈贝克（Robert Habeck）联合署名文章。德国联邦议院今年举行大选，德国绿党成为执政党之一的可能性较大。相比默克尔所在政党基民盟的对华立场，绿党对华立场受意识形态影响更大。因此绿党党主席对跨大西洋关系的观点值得关注。全文如下：

拜登上任给欧洲和美国进行新的合作机会。我们应该好好利用这个机会，包括在对中国的事务中。

美国总统拜登和副总统哈里斯对美国承诺一个新的开始，承诺重新获得对民主体制的信任，承诺要合作，而不是继续相互对抗。对于遭到特朗普政府捶打的欧美关系来说，也是一次重新开始的机会。尽管存在着种种矛盾，民主、人权和以权利为基础的世界秩序构成了欧盟和美国合作的共同价值基础。我们应该抓住当前的历史机遇，复兴并增强欧美关系。同时，欧洲必须为争取更多的战略主权做出巨大努力，在完成麻烦的英国脱欧之后，更是如此。

美国新政府首先面临巨大的国内挑战。美国和欧洲一样，也受到了新冠疫情的重创。其社会和经济后果是毁灭性的。此外，美国也在内部寻找一种统一理念，能够让这个庞大而又撕裂的国家重新团结起来。

拜登承诺，不仅要带领美国走出疫情危机，而且要做得更好，要重建经济和社会使其能抵御危机且做到气候中和，同时保护和加强民主和法治。这也应该是发起“绿色新政”的欧洲所走的道路。在经历了几年的混乱、脱离和地缘政治自我矮化之后，我们现在在大西洋两岸都面临着类似的挑战，同时我们也迎来一个共同的机会建立一个新的民主社会契约：一个新的环境、经济和社会议程。

这个议程的时间窗口现在正在打开。现在是启动气候中和经济、为我们的工业未来做准备、更加公平地构建全球化的决定性十年。欧美只有携手合作，才能在全球形成替代中国威权争霸野心的民主的选择项，成为世界启蒙、繁荣和稳定的锚。

白宫从特朗普到拜登的过渡，对欧洲来说值得高兴，但并不是坐在沙发上松口气的理由。恰恰是现在，在美国充满新挑战的日子，正是欧洲向美国提出一个新的雄心勃勃的跨大西洋议程的时机。

1. 重建得更好

拜登以气候保护作为经济增长和繁荣的引擎，并为此提出了雄心勃勃的计划，提出了1.9万亿美元的方案。这包括对可再生能源、基础设施和交通、卫生保健系统、社会住房以及学校和托幼机构的大规模投资。拜登希望在新轨道上推进美国经济，从而消除国内的社会分裂。这也是欧盟可以结合“绿色新政”与美国联手的地方。

重建得更好还意味着共同努力加强国际机构。新冠疫情向我们所有人表明，国家措施在应对全球危机方面存在不足。现在拜登总统发起了美国重返世卫组织的倡议后，欧盟应该提出改革和加强世卫组织的跨大西洋倡议。同时，欧盟和美国应加强与志同道合国家的合作，以提高对未来流行病的抵抗力。这包括加强国家卫生系统，以及联合生产和团结分配医疗设备、药品和疫苗。重点应放在与贫困国家的团结上。

2. 跨大西洋气候中和联盟

作为上任后的第一件事，拜登总统发起美国重返《巴黎气候协定》的倡议，并宣布将把气候保护作为其总统任期内的重点事项。世界上没有任何其他伙伴关系能够像跨大西洋

气候中和联盟那样对实现巴黎气候目标至关重要。密切的跨大西洋合作增加了以多边形式制定共同产品标准的机会，包括与中国合作，以促进能源生产、交通和工业领域的关键技术的发展。

欧盟委员会应该制定一个共同的碳边界平衡机制，并邀请美国新政府建立一个跨大西洋的气候中和贸易区，该贸易区也应该对其他国家开放。

在欧盟的“绿色新政”以及拜登和哈里斯关于气候中和经济的雄心勃勃的计划中有很多关于建立共同的跨大西洋产品标准、投资研究和开发以及与私营部门建立新联盟的结合点。例如，扩建氢能基础设施，制定共同标准与融资模式，以及扩大电池生产能力、回收电池和建设电动车充电基础设施。

对于即将在格拉斯哥举行的气候会议（COP26），欧洲和美国必须提出更加雄心勃勃的二氧化碳减排目标，并就雄心勃勃的气候保护融资达成协议。为此，美欧部长级工作组应制定联合目标。

同时，应在各自外交部门、发展组织和银行的参与下，制定共同的气候和能源外交政策目标，目的之一是让中国建设性地参与进来，大幅减少新兴国家和发展中国家的煤炭融资，并以此作为中国“一带一路”倡议的对手计划。

3. 数字化

数字化为跨大西洋合作提供了巨大的潜力。无论是在国会还是在欧盟，都在努力打破或限制互联网大垄断企业的市场力量。这是跨大西洋倡议应该发挥作用的地方。欧盟和美国应尽快就数字公司税达成协议，以便共同对大的科技公司进行监管和征税。

打击网络上的虚假信息和仇恨言论也应在法律可能性的框架内联合进行。例如，加州的数字世界隐私立法与欧盟的网络隐私立法类似。拜登总统已经释放信号，愿意在这一重要领域与欧洲人携手合作。欧盟国家应该给与这一意愿重要优先性。因为支撑我们民主同时又威胁到民主的技术必须由国家来规制。第一步应该是为企业制定数字责任准则。随着欧盟《数字服务法案》（DSA）的出台，对数字平台的规制有了一个可以成为国际标准的方法。

此外，应建立以人为本的人工智能和创新的共同标准。通过《人工智能白皮书》，欧洲在这方面走在了前面，提出了规制算法的可操作性建议。这些已经在实践中得到验证的办法，可以作为共同规制的起点。针对阻碍创新和竞争的平台，我们还需要跨大西洋的规则和标准。在这里，《数字市场法案》（Digital Markets Act, DMA）对于大家的共同理解非常重要。

4. 民主与法治

不仅在美国，在欧盟，民主和法治原则也在一段时间内受到来自内部的攻击。欧盟目前试图利用法治机制来打击像匈牙利那样撤销独立司法机构或限制新闻自由的行为，这不是没有原因的。欧洲和美国应以此为契机，提出为了韧性民主的共同议程，旨在加强国内的民主和法治标准，以及针对威权国家的防御机制。改善全球治理的联合倡议，如拜登总统提议的民主峰会（Summit of Democracies）和已成立的多边主义联盟，是这方面的良好联合点。

贸易

我们正处于民主制度与威权制度的全球系统性竞争中。在这场竞争中，欧美之间能否进行良好的合作至关重要。在应对中国的问题上，需要一个共同的战略。与威权国家的对抗远远超出了经济政策问题，这是民主、人权、法治和生态化面对非自由、压制体制的实质性问题。因此，关键是要让这些价值观成为我们自由贸易的硬标准。贸易是捍卫和加强

人权和民主基本价值观的有力杠杆。德国政府在去年底匆匆通过的欧中贸易投资协议，令人遗憾地与这一目标相悖。

欧洲应抓住机会，与美国新政府进行深入交流，以用环境和社会高标准来促进贸易和投资，以便能够与跨大西洋经济区制定全球标准。在世贸组织、国际金融机构以及二十国集团中，它们应共同发起“绿色投资”倡议。

是时候解决空客和波音之间的矛盾，取消美国对欧盟铝和钢铁的关税，进而对工业补贴和国有企业进行更严格的监管。

安全

即使有了拜登总统，美国的安全政策重点也不会重新主要放在欧洲。欧盟及其成员国必须自己承担更大的外交和安全政策责任。如果我们不想继续被动地看着俄罗斯、土耳其或中国相继扩大其影响力，那么我们在自己周边地区尤其应该承担更大的外交和安全政策责任。应通过《东部伙伴关系安全契约》共同加强欧盟东部邻国的安全。

为了不进一步危及乌克兰的独立和安全，必须停止北溪 2 项目。同时，美国应解除因北溪 2 做出的制裁。

在就 2% 的目标进行了多年毫无意义的争辩之后，有必要重新进行战略定位，并在北约内部提出一个新的、更广泛的分担费用的方案。

可以设想，建立一个欧洲网络安全中心，以填补欧洲在这一领域的的能力缺口，并加强欧洲在费用分担的贡献。欧盟新成立的网络安全能力中心可以作为一个良好的基础。

欧美还应紧急修复伊朗核协议（JCPOA），并共同努力，继续执行“新开端条约”，防止中东核军备竞赛。

最后，现在是提出一项新的联合裁军和军备控制倡议的时候了，除了俄罗斯，这项倡议必须也将中国包括进来，并涉及核军备和常规军备。

过去几年，美国和欧洲都出现了内讧，在全球范围内失去了影响力，失去了共同点。但没有任何理由认为这样的状况必须继续下去。欧美有着悠久的共同传统，共同的任务议程也很广阔。因此，我们可以共同塑造这个新的十年，以造福大西洋两岸的人们，应对全球挑战，并在全世界加强民主和法治。摆在我们面前的挑战的严重性应该是我们政治抱负的标尺。团结一致，我们就能大有作为。我们开始吧。

同美国对抗中国：绿党看到与美制定共同标准的机会

德国《商报》网站 2 月 10 日 美国新任总统拜登上任还不到四周，复兴跨大西洋关系的希望已经被削弱。主要原因是对华态度。

美国人希望建立一个民主国家联盟，反对中国滥用贸易和经济政策。但德国政府更希望深化与中国的经济合作。这场分歧为德国绿党提供了一个展示其外交政策可靠性的机会，一个与当前大联盟政府形成鲜明对比的机会。

“美欧必须权衡利弊，共同塑造一个公平的、以规则为基础的全球经济秩序，并制定相应的例如中国也不能忽视的标准。”《商报》获得了两位绿党经济政策专家德罗格（Katharina Dröge）和巴亚兹（Danyal Bayaz）的立场文件，上面这样写道。这就需要“实事求是地确定共同利益，不能天真地忽视差异”。

该文件还表示，为民主和可持续发展建立积极的联盟，“也是为了应对中国日益咄咄逼人的政策”。简而言之，绿党认为有机会与美国一起对中国采取更强硬的立场。

明确表态，恰逢其时。华盛顿对绿党的兴趣也在大增。美国人没有忘记，这个昔日的抗议党很有可能成为下一届德国政府执政党之一。而拜登总统的民主党人尤其早就知道，他们和绿党在关键政策领域有相当多的重叠。

共同贸易政策意愿的空间

在外交政策方面尤其如此。绿党以人权为基础，得出了与美国民主党非常相似的结论，即中国等威权势力对自由社会构成威胁，因此需要民主世界进行更坚决的反击。

绿党和民主党在气候政策上也相当接近。对拜登来说，应对全球变暖是他任期内最重要的议题之一。他已经下令美国重新加入《巴黎气候协定》。2月10日，美国将再次正式加入该协议。拜登还与前国务卿克里一起为其内阁任命了一名气候保护特使。

相比之下，拜登对作为跨大西洋政治的经典博弈场之一、主要由联盟党政客在柏林展示的自由贸易话题的兴趣相对较小。他上任后的第一件事就是收紧了在美国公开招标中歧视欧洲公司的《购买美国产品法》。拜登希望使贸易和外交政策都为普通美国人服务。全球化的利润不应该再主要惠及狭隘的上层阶级。

德罗格和巴亚兹指出，拜登并不会让所有的争议领域都消失。但他们认为，共同的贸易政策意愿和多边结构的复兴将再次获得空间。绿党推测“缔结新的贸易协定不太可能是拜登的首要任务”。拜登不太可能回到他在2009年至2017年担任奥巴马副总统时推行的自由贸易政策。无论如何，在未来几年内很难期望缔结新的全面协定。德罗格和巴亚兹怀疑，拜登可能都不会特别着急收回他的保护主义前任特朗普征收的惩罚性关税。

德罗格和巴亚兹可能是对的，美国民众对经典的自由贸易谈判持很大的怀疑态度。不过，如果贸易便利化与气候保护目标挂钩，可能会引起拜登的兴趣。拜登提出了美国在2050年实现完全气候中和的目标。

事实上，绿党认为，在美国总统拜登的领导下，跨大西洋关系在贸易政策和气候保护的联系上有很大的机会。“现在不是签订大的贸易协定的时候。我们必须在可能的地方采取行动，”德罗格告诉《商报》。欧盟应首先向美国提出，与气候保护合作挂钩，在某些领域缔结降低关税协议。德罗格说，在有共同利益的分领域集中达成协议是有意义的。“可以在具体领域取得进展，如部门行业协议，降低关税和标准化，并结合共同的气候保护措施。”

二氧化碳边界平衡系统将来吗？

拜登已经认为，贸易协定必须减少二氧化碳的排放，绿党认为，他们由此看到了共同开发和实施二氧化碳边界平衡系统的空间。大西洋两岸已经有这方面的计划。拜登曾表示，他希望在对外边境对破坏气候的产品征收价格附加费。而欧盟委员会也在考虑将所谓的气候关税作为其“绿色新政”的一部分。

相比之下，绿党认为，基民盟党人拉尔夫·布林克豪斯（Ralph Brinkhaus）和保罗·齐米克（Paul Ziemiak）最近提出的雄心勃勃的跨大西洋贸易协定的想法不切实际，而且在内容上是错误的。“不要备受争议的巨型协议，在分领域中达成协议更有希望。”德罗格和巴亚兹认为。

欧盟需要诚实地分析跨大西洋贸易和投资伙伴关系（TTIP）谈判失败的原因。欧美农业利益差异和进入美国采购市场的通道差异在奥巴马任内就已经存在，今天仍然存在。绿党一直批评TTIP谈判缺乏透明度、投资者与国家仲裁法庭存在问题、监管合作的设计不佳以及协议中对环境和消费者保护的保障不力等问题。德罗格和巴亚兹写到，“按照这些具体的标准，我们继续衡量贸易协定。”

绿党认为，在制定新的WTO国家补贴规则方面，长期项目符合欧盟和美国的共同利益。绿党表示，贸易方面的合作可以对经济和金融政策的其他领域产生积极影响，这些领域也迫切需要更多的合作和更新：从数字技术的规则和保护数据访问通道，到可持续的金融架构与绿色金融市场的标准，以及数字时代征税的公平设计。

德国世经所所长谈制裁俄罗斯：“单靠欧洲做不到”

德国广播电台网站 2 月 11 日访谈 基尔世界经济研究所 (Institut für Weltwirtschaft) 所长加布里尔·费尔伯迈尔 (Gabriel Felbermayr) 在德国广播电台 (Dlf, 2021 年 2 月 11 日) 的访谈中认为, 欧盟的新制裁无助于增加对俄罗斯的压力。他认为, 由于制裁所需成本分配太不均衡, 因此建立一个更广泛的联盟将是件困难的事。

欧盟委员会副主席兼欧盟外交与安全政策高级代表博雷利 (Josep Borrell) 近日受到了抨击。欧洲议会成员指责他没有为与俄罗斯外长拉夫罗夫的会晤做好充分准备。博雷利在访问莫斯科期间曾呼吁释放克里姆林宫批评家纳瓦利内, 但未获成功。这也是为什么博雷利现在发言支持对俄罗斯进行新的制裁。但作为一种政治手段, 制裁并非没有争议。

世界经济研究所所长费伯迈尔也持怀疑态度。他在接受德国广播电台采访时表示, 欧盟的主要目标是俄罗斯的“政权更迭”, 这一目标在对俄罗斯施加经济压力的手段下很难实现。为此, 必须有更多的国家加入制裁行列。费尔伯迈尔还认为, 叫停北溪 2 号项目的建设并非对抗俄罗斯普京政府的好手段。

访谈全文如下 (访谈记者 Katharina Peetz):

Peetz: 自 2014 年吞并克里米亚以来, 对俄罗斯的制裁已经持续了多年, 最近还将制裁延长至 2021 年中。但不得不说, 制裁效果相当有限, 这也是因为俄罗斯已经成功地使自己不依赖许多西方的进口产品。欧盟已经对纳瓦利内案进行了制裁, 现在的问题是, 是否应该采取进一步的制裁。您如何预测进一步制裁可能产生的影响?

Felbermayr: 我持怀疑态度。问题一直在于我们想通过制裁达到什么目的。如果真想在经济上让俄罗斯屈服, 就需要一个庞大的国家联盟, 单靠欧洲是无法做到的。至少中国要加入进来, 最好印度和俄罗斯的其他贸易伙伴也加入进来。之前的制裁之所以效果如此之差, 是因为制裁遭到其他国家破坏, 这是个核心问题。这就是为什么我怀疑现在继续加大制裁是否真的会有用。我们对俄罗斯的目标是非常宏伟的。我们只希望俄罗斯政权更迭, 而这很难通过经济压力来实现。

“聪明制裁 (Smart Sanctions) 肯定更有希望”

Peetz: 也就是如您所说的需要一个大的联盟, 那么具体有哪些可能有效果的有针对性的制裁?

Felbermayr: 我认为, 我们必须看到我们的制裁打击到了谁。真的打击到那些采取行动的、可能会重新考虑自己的行动方案人? 还是打击了广大民众? 民众受到的影响非常分散, 每个人都受一点影响。这样做的话打得不疼, 对政权的压力不够大, 但确实影响到了广大民众。所以我认为, 加强针对个人的制裁工具更有前途, 它们不会影响到广大的俄罗斯民众。

已经有这样的工具, 我们正在欧盟使用它们。它们可能是旅行限制, 可能是冻结海外资产, 也可能是制裁某些与克里姆林宫关系非常密切的公司。如果不止欧洲, 而是更多国家或地区采取相应行动, 那么产生的效果会更大, 因为俄罗斯的海外资产不在中国, 俄罗斯寡头的第二故乡也不在第三世界的某个地方, 而是在摩纳哥、伦敦和巴黎。因此, “聪明制裁”无疑更有希望。人们不得不问, 欧洲是否有合适的工具。

制裁带来的不均衡影响是核心问题

Peetz: 欧盟成员国内部的团结对制裁的有效性起到了什么作用, 特别是对德国和法国等过去并不总是一致的国家来说?

Felbermayr: 是的, 很明显, 制裁对经济的影响是完全不同的。从绝对值来看, 德国受 2014

年开始实施的对俄制裁的影响比世界上任何一个国家都大，受影响的经济业绩比例也比法国大得多。在德国，根据不同的估计，我们制裁花费的成本约占 GDP 的 0.2%，而在法国，这个数字要低得多。当然，还有其他欧洲国家受影响的程度更高，例如保加利亚或整个欧盟的东欧成员国。这种不均衡的影响度无疑是个两难的政治困境。

从美国方面看，这也是一个政治问题，虽然美国始终坚持并大力推动制裁，但迄今为止，美国几乎没有在经济上受到任何不利影响，原因很简单，美国与俄罗斯的贸易量很小。这就是建立广泛联盟的核心问题，即制裁成本分配太不均衡。我们肯定得考虑在欧洲内部或者西方世界内部建立补偿机制，这样一来，共同打击诸如俄罗斯等国侵犯人权的行为就不必仅由几个国家在经济上买单。

“北溪 2 项目被高估了”

Peetz: 在这种情况下，总有人说要叫停北溪 2 项目的修建。这在多大程度上会是一个真正的威胁？有观察家估计，北溪 2 项目对俄罗斯的重要性要比在德国或欧洲的争论中显现得要小，因为俄罗斯的天然气还通过其他线路通达欧洲。

Felbermayr: 是的，我同意这个观点，我认为是高估了。问题是俄罗斯通过在欧盟出售天然气创造了多少亿的出口收入？这是核心问题。而天然气是通过乌克兰、通过土耳其还是通过德国进入欧盟，并不是很重要。德国甚至可能通过再次关闭、封锁这样的管道，或者对其施加附加条件而获得针对俄罗斯原本没有的影响力。

我认为，北溪 2 项目被高估了。因为在这里，还应该再问一个问题：如果项目没有完成，到底要花谁的钱？许多欧洲和德国的投资者将受到负面影响，我们希望制裁主要是给俄罗斯的权力机器感到痛苦，而不是让我们自己感到痛苦。所以，我认为北溪 2 项目是个不好用的制裁工具。

联邦国防军的改革雄心

2 月 10 日，德国国防部长安妮格雷特·克兰普-卡伦鲍尔（Annegret Kramp-Karrenbauer，基民盟）和德国联邦国防军总监察长佐恩（Eberhard Zorn）联合发表了一份长度为 8 页纸的立场文件，名为《未来的联邦国防军》。今年 5 月份，将根据这一立场文件发布一份具有详细建议的要点文件，旨在重新调整武装部队的“能力、结构和战备状态”。这是德国首次由和平时期拥有指挥、命令权的国防部长以及作为参谋长的德国联邦国防军总监察长联合发表这样的文件。该文件同时也是关于联邦国防军进行现代化改革的建议文件。

自上世纪 90 年代以来德国政府最初将联邦国防军的能力特点集中在北约联盟地区以外的对外任务上，主要是在中东以及非洲，2014 年以来联邦国防军越来越面向与俄罗斯和中国的大国冲突的战略需求。根据该立场文件，德国面临的局势进一步“升级”。因此，有必要将德国作为战略军事后勤“枢纽”的角色扩大到东方。目前的立场文件只是德国联邦国防军更加关注复杂国际形势的表态文件。在未来几个月内，它还将采取进一步的措施。

风险与威胁

文件首先介绍了国家和国际框架条件。2016 年德国政府曾发布了关于安全政策和未来联邦国防军的白皮书。时至今日，新的“浓缩的总体安全形势”到目前为止“很少被公众感知”，但却是“真实存在的”。文件认为，鉴于当前复杂的新形势、新威胁，联邦国防军必须全面现代化。

尽管克兰普-卡伦鲍尔和佐恩强调“政治的首要性”，但是军事在很多地方仍然被视为解决冲突的首要手段。尤其是面对不断发展的武器装备技术，如无人机、杀手卫星和超音速飞机等，德国面临武器装备不佳的问题；政府部门、安全机构和企业还遭到敌对力量的网络袭

击：人权、民主和合作政策越来越遭到攻击和制度性削弱。

立场文件特别提到中国和俄罗斯。“中国从一个新兴经济体变成了强大的、越来越显而易见的扩张行为体”，印太地区的态势越来越指向权力对抗和冲突加剧。这也让德国在该地区持相同价值观的伙伴感到担忧。俄罗斯将自己定义为“西方的反制力量”，近期“加强了军事和政治威胁，明知故犯地违反了国际条约”。

鉴于上述新形势，德国及德国公民面临具体威胁，必须对这些威胁予以反击，也不能因此受到敲诈。这些威胁包括：“袭击我们和我们的盟友、边界、领空领海和数据空间。袭击重要基础设施、通信通道及我们的开放社会。公然和暗中攻击我们联盟的凝聚力，以及价值伙伴关系。限制我们的政治行动自由。切断和阻断我们在全球获取财富以及我们作为福利国家所依赖的国际贸易路线和供应链”。

文件认为，新冠疫情也显示出德国的脆弱，它表明，整体社会韧性也包含军事方面。

德国的角色

文件认为，德国由于其地处欧洲中心的地理位置并具有很强的经济实力，因此德国对欧洲的安全负有特殊责任，必须以与其地理位置和实力相称的方式来促进安全与和平。德国肩负确保本国安全和保卫联盟的责任。由于这种双重责任，德国必须具备多种军事能力。立场文件认为德国应发挥以下多重角色的作用。

角色一：作为盟友能力和结构的倚重国，特别是对那些军事能力相对弱的国家。作为战略需要，联邦国防军必须能够在广泛的军事领域与伙伴国对接，能够承担各种任务。

角色二：作为“第一反应人”的角色。德国基于其中心地理位置，在危机时刻，必须比其他所有的国家都要更快做出反应，特别是在北约和欧盟的外部边界上。这既适用于波罗的海国家，也适用于巴尔干地区，既适用于地中海，也适用于北海和波罗的海。

角色三：作为联盟中的“枢纽”。这对盟友军队的机动性至关重要，德国必须提供基础设施和物流，为协调和保护做贡献，以便行动在整个联盟地区顺利开展。

角色四：在联盟以外地区的国际危机管理中作为部队派遣国。尤其是需要专门的“高价值”能力时，例如侦查、空中加油和运输、电子战和特种部队等。

角色五：作为价值观伙伴。德国一贯致力于基于规则的国际秩序，不论在北约、欧盟还是与世界范围内的盟友及价值观伙伴合作的时候。

角色六：在和平时期和危机局势中的国土安全方面充当的角色，包括发挥强大的储备作用。在德国发生灾害时提供行政援助，并作为上述其他角色的重要的增强器。

文件认为，由于德国希望和需要充当的角色多种多样，德国的安全和防务政策始终是多国的，联邦国防军是其中的主要工具之一。为了联邦国防军的进一步发展，有两个关键因素：一方面是德国自身的利益和目标，另一方面是融入北约和欧盟的规划中。

改革建议

2011年改革后，德国联邦国防军“片面倾向对外任务和危机管理”。这给本国国防造成相当大的缺口，这次新冠疫情“清楚地暴露了领土结构和指挥程序方面的弱点”。

克兰普-卡伦鲍尔和佐恩还指出，联邦国防军面临两个挑战。这两个挑战其实也是其较长时间以来德国联邦国防军暴露的弱点：其一，现有军队能力被削弱，紧缩政策使得很多措施无法实施；其二，军队没有跟上科技快速发展的步伐，迫切需要高科技能力和创新。

因此，他们的改革建议包括，第一，为解决资金不足问题，《联邦国防军规划法》应将军队的经费“建立在坚实的、多年的基础上，而不限制联邦议会的财政主权”。联邦国防军需要“持续增长的国防预算，并且能够可靠地进行规划”。第二，通过进一步改革采购制度和内部组织来加强军队能力，同时也为了更深入地公开讨论安全政策。为此，建议设立几个新机构：在国防部内设立国家安全委员会和联邦安全咨询委员会。联邦议院每年都要在与

“预算周”类似的“安全周”中讨论安全政策的各个方面。部长和将军宣布了几个即将进行的采购项目和价值超过 200 亿欧元的决定，如关于防空和欧洲无人机。将在 6 月底前决定是否购买一架新的运输直升机。

关于国防部的这份改革立场文件，反对党提出几点批评意见。主要的观点是认为该文件更像是“新瓶装旧酒”，几乎没有提供什么新的甚至是具体的东西，仅仅收集了已经反复多次提出的建议和想法。绿党发言人说，关于采购系统效率低下因此需要改革的这种见解根本不需要新的立场文件；为 2032 年联邦国防军制定的能力计划，不仅在安全政策上有问题，而且在资金和人员上也根本不可行。绿党发言人敦促克兰普-卡伦鲍尔，不要仅停留在对弱点的诊断上，而应该承担起确认优先项的责任、加强欧洲合作，尤其应该终止军备领域没有意义或者负担不起的项目。左翼党联邦议员亚历山大·诺伊（Alexander Neu）批评“立场文件的目的是将德国发展成为一个军事上的全球参与者——而且是在没有财政考虑的情况下尽快实现”，俄罗斯和中国方面的威胁及扩张主义是被作为实现此目的的借口。自民党议员齐默曼（Marie-Agnes Strack-Zimmermann）指出，必须使联邦国防军的资源和结构重新与其任务匹配起来。

福特大力投资在德电动汽车制造

德国《商报》网站 2 月 17 日 美国汽车制造商福特公司欲把位于科隆的工厂打造成欧洲电动汽车生产中心。福特公司将在未来两年半的时间里在科隆投资 10 亿美元。福特在德国合作伙伴大众集团的帮助下开发的首款完全欧洲的电动车型将于 2023 年初在当地开始生产。“我们正在迈出通向电动世界的第一步，”福特欧洲负责人斯图尔特·罗利（Stuart Rowley）在 2 月 17 日的新闻发布会上说。

罗利同时宣布，福特欧洲公司将彻底退出内燃发动机汽车生产。“2030 年，乘用车中将仅有纯电池电动汽车。”他强调。届时，福特还计划在欧洲停止销售插电式混合动力车。他表示，作为第一个中间步骤，福特将在 2026 年中期之前仅销售至少部分电动化车型，不再提供纯内燃机车辆。

对于厢式货车、小型客车等轻型商用车，福特在车型的全面电动化方面需要的时间更长一些。到 2030 年，在所有销售的轻型商用车中，至少有三分之二的车辆应至少采用插电式混合动力驱动或是纯电动车。由于车辆重量较大，柴油驱动在货车中的作用比在乘用车中的作用更大。福特需要更多的时间来全面实现动力系统的电气化。

通过加速电气化计划，福特欧洲公司对近期的政治决定做出了回应。例如，英国希望从 2030 年起取消内燃机汽车。英国是福特欧洲最重要的市场。通过最新的“绿色新政”，欧盟委员会也希望更快地减少破坏气候的二氧化碳排放。这就需要增加和加快电动汽车的生产。

迄今为止，福特一直被认为是全行业在生产电子汽车方面的落后者。今年，该公司将开始在欧洲销售其首款全电动车型。不过，野马 Mach-E 是一款来自北美的进口车型。福特还没有专门为欧洲量身定做的电动产品。

与大众汽车的密切合作

为了节约成本，弥补损失的时间，福特欧洲公司与大众集团紧密合作。位于沃尔夫斯堡的大众汽车制造商基本上成为了福特的供应商，并将其电动平台（“MEB”）出售给来自科隆的竞争对手福特公司。在第一阶段，合同总额约为 100 亿欧元，未来可能会翻倍。福特和大众已经达成协议，初步供应 60 万 MEB 平台。协议有效期为 6 年，即每年约 10 万辆汽车。

福特和大众汽车正在协商将交易范围扩大到至少第二款车型。如果福特真的决定再推出一款电动车，那么大众汽车的订单量将翻倍至 200 亿欧元。罗利不愿对此事作进一步评论，

他透露，细节将在未来几个月内公布。大众汽车公司也未予置评。

“因此，我们的 MEB 越来越成为电动车领域的标准，跨越了集团范围。”大众品牌负责人拉尔夫·布兰塔斯特（Ralf Brandstätter）就此表示。他补充说，通过向其他制造商开放大众汽车的电子平台，规模经济和相关的电子交通成本的降低速度明显加快。

福特在欧洲的第二款车型最早可能在 2024 年推出，也是基于大众的车型。“第一辆电动车在哪里生产，第二辆车在哪里生产。”公司人士说。有了第二款电动车，科隆福特工厂未来会满负荷生产。到目前为止，小车型菲斯塔是在科隆生产。在过渡期内，从 2023 年起，菲斯塔和新电动车型将在科隆同时生产。

尽管福特从大众采购了很多零部件，但该车型还是要被赋予福特式的特点。“这车不会是大众的。它将明确突显并拥有我们的典型设计和福特的驾驶动力。”罗利解释说。他表示，对于欧洲福特来说，从大众汽车采购 MEB 平台比自己开发汽车平台更便宜，因为涉及的量比较小。

科隆福特继续裁员

贝吉施-格拉德巴赫应用科学大学汽车管理中心 (CAM) 布拉策尔教授 (Stefan Bratzel) 表示：“福特发出了一个信号，那就是欧洲电动交通方面终于行动起来。”与其他厂商相比，美国公司在电动汽车方面“明显落后”。这一点从福特向大众购买欧洲范围内的电动平台，而没有自己开发电动平台就可见一斑。福特宣布从 2030 年起将只生产电池动力汽车，福特正在引领汽车行业向电动交通转型。布拉策尔补充说，首款电动车只是福特在欧洲实现全面进军电动交通的第一步，生产一款电动车型，科隆的工厂只动用了一半生产能力。因此，那里至少要多生产一款电动汽车。因此，布拉策尔认为，福特在萨尔路易斯的第二家德国工厂前途未卜。“福特如果要在萨尔路易斯继续发展，也需要一些电动产品。”布拉策尔强调。仅凭内燃机车辆，该厂的未来将不明朗。福特的萨尔路易斯厂将在 2025 年停止生产福特福克斯车型。

布拉策尔认为从大众汽车购买 MEB 电动平台只是暂时的解决方案。“从长远来看，福特需要自己的解决方案。”布拉策尔说。在美国和欧洲寻求整个集团的统一解决方案是正确的方式。福特需要加强电动领域，特别是在美国本土市场，并在那里开发一个电子平台，以同样的方式在欧洲使用。“福特必须加紧努力，正如集团负责人吉姆·法利 (Jim Farley) 本人刚刚证实的那样。”布拉策尔强调。

福特企业工会负责人赫宁西 (Martin Hennig) 对这一决定表示满意，他说：“密集的技术工人、优秀的产品研发和我们在汽车生产方面的灵活性都能说明我们在科隆的优势。”同时，他指出，对于科隆福特来说，进入电动车领域不一定很容易。他说，工厂将“进一步削减人员结构”，福特将继续减少员工人数。有一个根本性的差异是造成这种情况的原因：与内燃车型相比，生产电动汽车需要的人员更少。赫宁西还谈到，最初只有科隆获得了对未来的明确展望。“所以，我们现在不能坐以待毙，必须继续为我们所有的欧洲区位团结奋斗。”除了科隆和萨尔路易斯，福特还在西班牙、罗马尼亚和英国设有工厂。

德国汽车生产商发力电动车生产

德国《商报》纸质版 2 月 24 日 特斯拉在德国的工厂目前还未完工，特斯拉计划今年秋季在柏林附近的工厂开始生产电动汽车，年产量 50 万台。特斯拉在欧洲的机遇很好，因为欧盟决心实施《巴黎气候协议》的气候目标，从而大力发展电动汽车。特斯拉和欧盟对德国汽车生产商造成双重压力，现在压力已见效。经过长时间犹豫，大众、戴姆勒和宝马开始发力，一大波电动车型正在酝酿中。

例如戴姆勒公司，它原本起步较晚，现在开始跟上。在过去一年，戴姆勒公司的电动和半电动车辆销售量在总车辆的占比从 2% 上升到 7%，总共销售了 16 万辆电池驱动车，其中大

部分为插电式混合动力车型，约 115000 辆。但是纯电力驱动车的销售还没有跟上。

2021 年应该是一个转折点。戴姆勒公司将很快推出四款新电动车型。EQA 和 EQB 的 SUV 车面向大众人群，豪华车 EQS 和 EQE 是为了把特斯拉面对的高端人群争取过来。针对中档车，戴姆勒放弃了为 C 级轿车安装电力驱动，但是首席执行官康林松(Ola Källenius)很有信心，电动车辆销售量在 2021 年将翻倍。到 2025 年，戴姆勒公司将有 10%的纯电力车辆，2023 年将有 20 款全电动车型和 25 款插电式混合动力车型。在同一时间段内，戴姆勒将把内燃车总量压缩 70%。人们甚至设想到 2035 年梅赛德斯将成为一个纯粹的电动车品牌。

宝马公司进入电动车领域早于戴姆勒。自 2013 年宝马就在市场上推出 i3 电动车，但是此后该公司再也没有更多举措。过去一年，宝马公司售出 20 万辆电动车，但是其中大部分是插电式混合动力车。未来这一情况将发生改变。宝马公司将在今年夏季在慕尼黑总厂开始生产 i4 电动车，据称这款车将大量投入市场。在丁格芬的工厂同时生产 iX 的电动 SUV 高端车。两款汽车都将配备最先进的电池，续航里程达 600 公里。另外，宝马 X1、5 系列和 7 系列都将安装电力驱动。2025 年，宝马在欧洲出售的新车将有三分之一为电力驱动，2030 年这一比例达一半。从 2025 年起宝马公司的技术口号将为“电动优先”(Electric first)，公司总裁奥利弗·齐普塞(Oliver Zipse)正在打造以电动汽车为主、囊括所有车型的技术理念。告别内燃车仅仅是个时间问题。

大众集团拐的弯最大，预计 2021 年大众将超过特斯拉。大众是唯一没有达到欧盟 2020 气候目标的德国汽车生产商，现在它打算赶超。该公司预计今年实现跳跃式增长。2020 年大众在全球生产了 23 万辆纯电池汽车，今年预计达 80 万辆。根据大众目前的计划，今年公司所有车型都将推出电动车，比如斯柯达和西雅特 Cupra 都将首次推出纯电动汽车。大众、奥迪和保时捷将进一步扩大现有电动车型的生产。对德国和欧洲市场非常重要的茨维考工厂在今年将达到 30 万电动轿车的满额生产能力，这里将生产大众、奥迪和 Seat Cupra 的电动车型。斯柯达和保时捷则在自己的工厂生产电动车。

目前特斯拉年销售 50 万辆，仍然是全球最大电动汽车生产商。到 2021 年，大众集团将与其肩并肩赛跑。特斯拉将决定，是否提高位于上海的工厂的生产数量、是否在柏林附近的工厂真的能开始生产。汽车分析师施瓦茨(Daniel Schwarz)认为：“大众公司在今年下半年成为电动汽车领头羊的前景很好。”

德国近期大事记（2021 年 1 月 25 日~2021 年 2 月 25 日）

1 月 22 日 2020 年德国 GDP 较 2019 年下降 5%，德国连续 10 年的经济增长被新冠肺炎疫情终结。德国 2020 年的经常账户盈余约为 2610 亿美元，较 2019 年减少了 340 亿美元。从国内生产总值的占比来看，德国经常账户顺差从 2019 年的 7.1%下降到 2020 年的 6.9%，这是自 2015 年达到 8.6%的峰值以来连续第 5 次下降。中国以经常账户盈余约为 3100 亿美元，超过了德国。

1 月 23 日 2020 年，德系车企大众、戴姆勒和宝马集团向中国出口了共 540 万辆汽车，这占到了德系汽车全球总销量的 38.2%。德国汽车制造商对中国的依赖越来越强：大众汽车集团的中国业务占比从 38.6%增加到 41.4%，宝马从 28.5%增长到 33.4%，戴姆勒从 25.3%增长到 30.6%。

1 月 26 日 德国卫生部长施潘赞同欧盟对疫苗实施出口限制，每剂疫苗离开欧盟都需要出口许可。英国瑞典合资医药巨头阿斯利康(AstraZeneca)的疫苗研发过程中已经得到了欧盟 3.36 亿欧元的资助，并且欧盟在 2020 年 8 月份早已向阿斯利康订购了 4 亿剂疫苗，所以在欧盟生产的疫苗理应得到公平分配。

1月27日 德国劳工部的“新冠职业安全与卫生条例”正式生效。该条例规定，针对办公室工作或类似事务，如果没有特殊理由，雇主必须保证雇员居家办公的权利。该条例还加强了有关工作场所感染防护的规定。比如，封闭办公室内如有多名员工，必须保证每人拥有10平方米的空间；办公室内架设隔板；提供医用口罩或FFP2口罩等等。

1月30日 欧盟宣布实施“疫苗出口透明机制”限制疫苗出口，要求所有与欧盟签订疫苗合同的疫苗生产商，向欧盟以外国家/地区出口疫苗之前，必须提前告知欧盟并获得批准。阿斯利康、赛诺菲/葛兰素史克、强生、Curevac、莫德纳和生物新技术/辉瑞疫苗出口都将受限。

2月1日 德国联邦总理默克尔与16个联邦州州长、疫苗供应商、疫苗制药协会代表召开“疫苗接种峰会”，就德国当前疫情形势与疫苗供应短缺问题展开讨论。联邦政府公布了一份“国家疫苗接种计划”：德国第一季度的最终疫苗接种量1830万剂，第二季度7710万剂，第三季度1.26亿剂。只要供货到位、配置5万名可以施打疫苗的医生，德国以后可以达到每周300万至500万支的接种速度。德国有望在今年夏季结束前实现全民免疫接种。

2月2日 中国德国商会发布的年度商业环境调查显示，尽管经历了疫情，仍有约有四分之一的在华德企成功地将销售额和利润保持在2019年的水平。39%的德国企业的在华销售额在去年有所增长，甚至有42%的企业利润得以增加。德国公司对中欧之间的投资协定(CAI)寄予厚望。乐观情绪在华德企中占主导地位：77%的被调查者认为，他们所在的行业在中国市场的发展将优于其他市场。72%的受访者预计他们的在华销售额将在2021年增加，而有56%的受访者认为自己的利润会在2021年增长。

2月3日 德国联邦汽车运输管理局(KBA)的数据显示，德国2021年1月共有近17万辆新注册汽车，比去年1月的注册量同比减少约31%，而电动汽车的销量却比去年1月同比增长了118%。

2月4日 德国大联合政府召开联合执政委员会会议，就新一轮疫情援助计划达成广泛共识。计划启动一项总金额达数十亿欧元的纾困计划，帮助德国家庭和低收入群体摆脱危机，缓解疫情对德国经济和文化发展造成的冲击。向每个育有孩子的家庭继续发放150欧元的儿童补助金；向“哈茨4”社会救济金的低收入群体一次性发放150欧元的救济补贴。针对在疫情中遭受重大损失的企业出台更多经济援助政策，例如延长亏损结转年限，允许企业在年终报税时以前年度的利润与疫情期间发生的亏损相抵消，获取更多税收减免。针对餐饮行业实行特殊政策优待，在2022年年底之前，餐厅与咖啡馆可继续享受7%的低增值税税率。投入10亿欧元资金，帮助德国文化产业复苏。

2月10日 德国国防部长卡伦鲍尔和德国联邦国防军总监察长佐恩(Eberhard Zorn)联合发表了一份名为《未来的联邦国防军》的立场文件。这份文件旨在重新调整武装部队的“能力、结构和战备状态”。这是德国首次由和平时期拥有指挥、命令权的国防部长以及作为参谋长的德国联邦国防军总监察长联合发表这样的文件。该文件同时也是关于联邦国防军进行现代化改革的建议文件。

2月11日 默克尔就最新一次防疫峰会的决议正式发表政府声明称，德国封锁期限再次推后至3月7日。各州还可以自行决定本州学校和日托机构的复开时间。德国有三分之二的联邦州宣布从22日起，允许小学与幼儿园逐步恢复小班轮流教学。她在声明中直言警告称，突变病毒非常危险，必须阻止第三波疫情，德国仍有必要保持封锁。

2月12日 德国数字协会的数据调查结果显示，新冠疫情以来，在线约会软件的女性用户

在此类软件上使用的时间比疫情前多了 40%，男性用户的使用时间则增加了 29%。5%的德国人在新冠疫情期间首次使用了在线约会软件。

2月14日 在英国发现的新冠病毒变异体正在捷克境内快速蔓延，新增确诊病例中感染这种变异新冠病毒的比例高达 60%。德国对德捷边境实行临时边境管制，同时保持与奥地利现行的边境管制。德国汽车工业协会 (VDA) 和联邦货运物流与废料清运协会 (BGL) 对此发出警告，由于德国许多汽车零部件均从奥地利和捷克进货，如果边境交通持续堵塞，德国汽车制造商或将面临零配件供应链断裂的威胁，生产随时可能陷入停滞。

2月17日 德国联邦统计局宣布，德国人 2020 年的名义工资比起上一年来减少了 0.6%，这是自 2007 年以来首次出现下降。根据基尔世界经济研究所 (IfW) 的数据，在新冠疫情下，德国人在旅行和餐饮方面减少了 2000 亿欧元支出，这占到年度消费总支出的 10% 以上。根据德国 DZ 银行的计算，2020 年，德国私人家庭的金融资产增加了约 3930 亿欧元，达到创纪录的 7.1 万亿欧元，与上一年相比增长了近 6%。

2月18日 德国燃油价格已经连续 10 周上涨。柴油的平均价格上涨至每升 1.283 欧元，汽油 (Super E10) 均价也达到 1.395 欧元/升。国际原油价格反弹是导致燃油价格回升的主要原因，此外，今年年初德国政府再次上调燃油增值税，以及二氧化碳税收增加，也使得德国油价持续上涨。

2月19日 美英加法德意日组成的七国集团举行领导人视频会议。会后的新闻发布会上，默克尔表示，新冠疫情证明了世界各国相互依存的关系，全球必须加强多边主义。默克尔强调，为了重建世界经济体系，七国集团希望加强与二十国集团，尤其是与中国的合作，七国集团将致力于此并加强交流与对话。

2月21日 德国总统施泰因迈尔在科隆的犹太会堂内出席了纪念犹太人在德 1700 周年活动的启动仪式。他表示，无论是在哲学、文学、艺术还是音乐、科学、医学和商业领域，犹太人都在书写和塑造德国历史、点亮德国文化上发挥了关键作用。施泰因迈尔强调，德国的犹太人“是我们中的一份子”，“是我们共同的身份认同的一部分”。

2月22日 德国联邦统计局公布的数据显示，尽管 2020 年新冠疫情肆虐，但德国与中国双边贸易额仍达到 2121 亿欧元，同比增长 3%。中国已连续第 5 年成为德国在全球范围内最大贸易伙伴。美国再次成为德国最大贸易顺差来源国，差额高达 361 亿欧元；其次为对法国的顺差，达到 344 亿欧元；英国排名第三，达到 322 亿欧元。德国对中国的贸易逆差为 204 亿欧元。

2月22日 德国电气电子行业协会公布的数据显示，2020 年德国电气电子行业总出口额较上一年下降 5.7%，为 2027 亿欧元；总进口额下降 2.1%，为 1899 亿欧元。其中对中国出口额为 233 亿欧元，比上一年增长 6.5%。中国仍是德国电气电子产品最大出口市场。

《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
2021 年 2 月 25 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：朱苗苗

地址：200092 上海市同济大学

电话：65980918, 65983997

E-mail: gyj@tongji.edu.cn