

即时

## 中美电动汽车夹攻下，德国担忧“去工业化” | Whatsnew

未来值得注意的趋势是，德国和欧洲是否会对涌入的外国电动车品牌予以限制，保护本土产业？



2020年2月25日，德国兹威考的汽车工厂。摄：Sean Gallup/Getty Images

端传媒国际组 发自新加坡 | 2023-07-16

即时

上周，新闻网站《Politico》刊登了其驻柏林记者的一篇长报导，题目叫做“莱茵河铁锈带：德国的去工业

化”，文章称，在中国的工业产品和企业，尤其是电动汽车面前，作为德国经济基础的工业出口已经面临严重的危机。

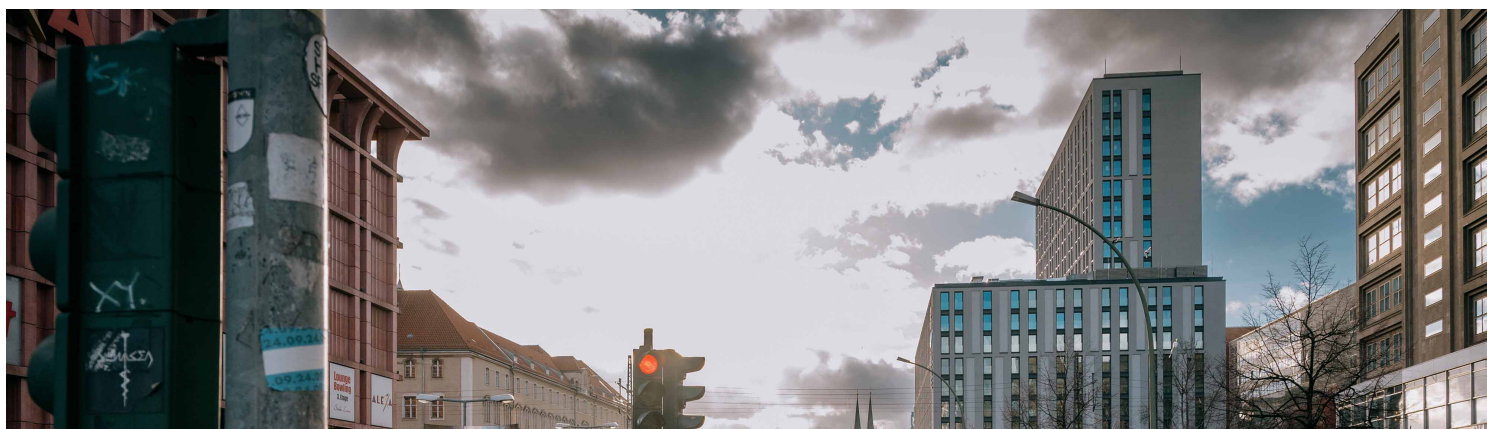
这不是《Politico》第一次刊登“唱衰德国”的报导了，2022年9月，他们就结合一份新刊出的报告，指德国汽车工业正在生死存亡的关头，尤其是在新能源转型的过程中，高度依赖汽油机和柴油机专利的德国车企正在失去全球市场。当时的报导还指出，以福士汽车（VW）为首的德国车企错误地将柴油车作为未来减排的重点，甚至还在2015年曝出了柴油车排放指标造假的大丑闻。而在电动车技术上，德国车企无论是电池还是引擎都不再占优。

上周的长报导认为德国工业面临的问题是全方位的，不仅仅是因为外来竞争和贸易不对等，也因为德国工业依赖于先前成熟的技术、缺乏创新能力、年轻人渴望稳定工作，而劳动力市场亦面临婴儿潮一代即将退休的危机。

文章作者是驻柏林的美国记者Matthew Karnitschnig。他提到，德国面临的问题不仅仅是汽车工业，也包括了电子产业、生物科技产业等多个方面。比如，BioNtech本是一家德国公司，但其疫苗技术却最终成就了辉瑞公司的全球扩张。文章指出，德国的工业开始失去竞争力的后果是严重的，一是因为制造业占到德国经济总量的27%，几乎是美国这一指标的两倍；二是因为德国制造业，尤其是汽车产业，关联着整个欧洲的大量中小企业和产业链。（延伸阅读：[《德国大众汽车的中国“依赖”：加速容易减速难》](#)）

与此同时，文章指出德国的大企业并没有那么执着于在德国生产和创造就业，比如德国化工巨头巴斯夫（BASF）集团就在俄乌战争之后因天然气价格一度高涨而将许多产能转向海外，包括中国。从而导致德国的工业重镇路德维希港（Ludwigshafen）失去了上千个工作岗位。

但德国本地的经济分析并不像美国记者那样悲观。德国经济研究所（DIW）的最新德国经济报告指出，德国经济正在走出之前几个季度的小幅衰退，预计2023年底实际工资将上涨，并且带来消费的复苏，从而拉动经济回到增长。报告还指出当前全球需求不稳定，出口对经济的拉动作用变得很差。德国的经济增量将更多依赖内需。





2023年2月4日，行人穿过德国柏林的一个路口。摄：Jacobia Dahm/Bloomberg via Getty Images

关于德国工业是否“去工业化”的讨论时值德国刚刚公布了对中国的未来战略，其中提到尽管德国不愿意和中国脱钩，但是“去风险化”将成为被贯彻的模式。（延伸阅读：[《后疫情时期的欧洲对华策略：不会联美抑中，但更不会联中抗美》](#)）

“去风险化”的细则仍然有待观察。但政府中作用关键的绿党一直主张供应链上减少对中国的依赖。2022年底的[路透社报导](#)显示，“红绿灯”政府中主管工业和环境的绿党领袖哈贝克（Robert Habeck）较强硬希望减少对中国的依赖，甚至和一些企业产生了冲突。

不过，减少对中国的依赖，不意味着德国本地企业就能够重新回到制造业的优势上。以汽车业为例，德国车企正在面临中国和美国企业的双重压力。

位于柏林的特斯拉超级工厂在2021年落成。本年度即将出产特斯拉的整车。该工厂未来年产量计划将达到50万台，对德国车企构成很大的竞争压力。延伸阅读：[《中国与特斯拉究竟是否相爱？》](#)

同样，中国电动汽车已经在德国开售。上周，在德国《明镜周刊》上，[中国电动车测评](#)登上了本地阅读量的前三名。这些“中国电动车”未必意味着中国独资或者中国生产。比如，国有企业上汽集团就在英国持有电动汽车公司“MG”，并在德国发售其生产的款式MG4。而吉利汽车则入股了梅赛德斯-平治旗下的子品牌并借之在欧洲销售电动车产品。中国最大的电动车电池生产宁德时代（CATL）也在德国安施坦特（Arnstadt）建设了工厂，今年年初已投入运营。而中国电动车品牌比亚迪也计划在德国或法国增设一家工厂。

2020年，《端传媒》曾经制作专题分析德国汽车行业和中国的产业链关联。但短短三年间，“德国汽车依赖中国市场”的新闻就开始转向“中国和美国电动车在进攻德国市场”。未来值得注意的趋势是，德国和欧洲且不会对涌入的外国电动车品牌予以限制，保护本土产业？又或者，中国企业且不会在欧洲经营本土，其

是否会对/带人的外国电动车品牌予以限制，保护本土产业？又或者，中国企业是否会在以加红背景下，甚至开始本地设厂，产业链移入欧洲的“本土化”进程？

分析显示，德国车企面临两难——是否应该游说德国政府在德国乃至欧盟范围内对中国或其他外国电动汽车征收更高额关税或是用其他办法减少其竞争力以保护自身品牌？但不同于其他电子产品和互联网应用，要在汽车领域设限，波及面更广，需要的理由也不同。与此同时，这样的游说又显然会影响到对德国车企来说仍然很重要的海外市场。



2021年11月9日，德国杜伊斯堡，蒸汽于钢铁厂的焦化塔中喷出。摄：Sean Gallup/Getty Images