

参考资料

德国快讯

2020 年第 24 期 · 总第 768 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

从民主德国的铁路港到“一带一路”新枢纽：德国穆克兰港迎来发展新契机

德国得益于中国经济复苏

打脸拜登的不是中欧协定，而是特朗普的“美国优先”

德国近期大事记（2020 年 12 月 11 日~12 月 25 日）

从民主德国的铁路港到“一带一路”新枢纽：德国穆克兰港迎来发展新契机

近期，位于德国梅克伦堡-前波莫瑞州的波罗的海港口——穆克兰港大幅扩展了其在“一带一路”上的运输枢纽功能。除了开设与荷兰鹿特丹之间的直达集装箱列车之外，还增加了每周往返于瑞典卡尔斯港和立陶宛克莱佩达港的短途海运，并在与俄罗斯加里宁格勒的巴尔提斯克港之间的航线上增加了一艘货轮。

今年三月，穆克兰港口有限公司和德国班列运营公司开设了一条名为“波罗的海之桥”的固定的海上航线。该航线虽然开设迄今仅半年，但运输需求持续增长。目前，定期往返于穆克兰港和巴尔提斯克之间的高性能集装箱船已经由最初的一艘增加至两艘，它们接续往返于巴尔提斯克港和西安之间的中欧班列，以多式联运的方式将这条运输线从加里宁格勒进一步延伸至德国的梅克伦堡-前波莫瑞州和附近的波罗的海地区。而今年十月穆克兰港新增加的这些运输线路就是旨在为“波罗的海之桥”提供更完善的前续和后续运输服务，并在西欧和北欧开辟更广阔的运输市场。

此外，穆克兰港还将 300 公里外位于勃兰登堡州的易北河港口维滕贝格加入到整个运输网络中。维滕贝格港不仅联通德国腹地，也与国际海港不来梅、汉堡和下萨克森州的库克斯港有货运通路。

由此可以看出，穆克兰港正在致力于加强自己在“一带一路”中欧国际货运中的枢纽功能。

从西安途经俄罗斯加里宁格勒的巴尔提斯克港至德国梅克伦堡-前波莫瑞州的穆克兰港，这条将铁路和短途海运相结合的多式联运线是“一带一路”框架中的新线路。

自 2013 年底“一带一路”倡议提出以来，中欧班列的发展堪称迅猛。2019 年，中欧班列的年发车数量已经从最初的每年数十列增长到 8000 余列，年发运集装箱数量达 72.5 万标箱。2020 年上半年的数据显示，由于新冠疫情导致空运的时间和价格出现诸多不确定性，对中欧班列的需求出现大幅上涨，比 2019 年同期增长 60%。虽然目前在运输规模上，中欧班列远远不能和年发送千万标箱的海运相比，但铁路运输有着巨大的发展潜力，凭借在价格、时间和可靠性上的组合优势成为海运和空运之外富有竞争力的第三个选择。目前，中欧班列的运行时间是海运的四分之一，价格约为空运的五分之一。随着运量的增加和运输线路的不断成熟，中欧班列目前的运费已经较开行之初大幅下降，并且还有进一步下降的空间。还有很重要的一点，铁路运输远比空运更环保，每运送一个 40 英尺集装箱，列车产生的二氧化碳排放量只有货机的 4%，因此铁路运输是更符合可持续发展理念的运输方式。

随着中欧班列发车量的不断增长，目前传统路线上波兰至白俄罗斯段的布列斯特和马拉舍维奇这两个转运站点容量不足，经常出现拥堵，这正是开辟经巴尔提斯克至穆克兰港这条多式联运线路的一个原因。穆克兰港所处的地理位置也使其成为欧亚间物流运输的理想枢纽。与传统途经波兰和德国的陆上线路相比，西安经加里宁格勒到穆克兰的多式联运时间效率大大提高，从穆克兰可以快捷地向西欧、斯堪的纳维亚半岛和波罗的

海国家转运。而且，通过穆克兰向西欧转运，可以采用 740 米长的列车，像在中国境内一样，一次运送 50 个 40 英尺集装箱，而不是目前传统线路上的 41 个，这将大大提升运输效率，降低成本。

在 2019 年进行的多式联运测试运行中，从西安到穆克兰港全程耗时 11 天。从今年的实际运输时间来看，到现在为止，货物的平均运输时间约为 13 到 14 天。从穆克兰港到鹿特丹的铁路全程 1800 公里，在目前的测试中，直达列车的运行和装载时间总和仅 36 小时。因此目前从西安途经穆克兰港到鹿特丹的用时可以控制在 16 天内，到瑞典卡尔斯港的用时约为 15 天。这个运输速度是十分具有竞争力的。

穆克兰港之所以能够在“一带一路”的多式联运线路上承担起枢纽重任，是因为它在地理条件和基础设施等方面都独具优势。

穆克兰港是位于德国最东端的深水港，它直接连接开放海域，船只进出十分便捷，无需在港口内长时间航行，也不需要引航，这使穆克兰港在航运上具有得天独厚的便利性。而穆克兰港最主要的特点还是于港区内发达的铁路系统，港口内的铁路码头总长 1.4 公里，区内可供使用的轨道系统总长约 90 公里，铁轨从巨大的装卸大厅一直延伸至码头。而且，穆克兰港同时拥有标准轨和宽轨两套系统，因此火车无需在这里换车轮，这在整个中欧地区是独一无二的。穆克兰港还有自属的铁路公司负责港口区域的铁路物流。这样完善的基础设施使穆克兰港完全具备了成为多式联运理想枢纽的条件。

为何穆克兰港会拥有如此完备的铁路基础设施？这就要追溯到它在民主德国时期的历史。穆克兰港落成于 1986 年，2016 年刚刚庆祝建港三十周年。当年这个宏大工程汇集了来自民主德国各地的承建商，群策群力，从开工到落成总共只花费了四年时间，但却体现了当时的最高技术水准。穆克兰港的建造初衷是为了处理民主德国与苏联之间的货物运输，因为上世纪 80 年代初波兰“团结工会”运动的兴起使苏联对这个货物中转国的可靠性心存忧虑。穆克兰港落成之后，每天有 5 班火车轮渡从这里驶往今天立陶宛的克莱佩达，运送零担货物、机器设备、药品、消费品，以及军火。往返于苏联的火车轮渡是当时穆克兰港的主要运输业务，而穆克兰事实上成为了跨西伯利亚铁路线的西部端点。

穆克兰港投入运行后不久，两德统一，铁路轮渡业务由原来西德的德国铁路公司接管。1994 年，穆克兰港接到了最后一份重大运输合同——撤离苏军。随着运输需求和市场格局的变化，穆克兰港的火车轮渡业务逐步萎缩。民主德国时期，穆克兰港每年运送约 10 万节火车车厢，到 2004 年时只有大约 7000 节。穆克兰港建设之初“铁路港口”的定位和商业模式开始受到质疑，而穆克兰港也开始谋求新的发展和突破。

穆克兰港不再局限于火车轮渡，而是致力于发展成多功能港口。港口建造了客运大厅，增加港机设备，向普通船运业务转型，还建立了拖网渔船船队——德国的大部分鲱鱼都是由这个船队捕捞的。此外，随着德国可再生能源的迅速发展，穆克兰港还逐步发展为波罗的海离岸风电场的大本营。巨大的风力发电机从这里被运送到海上的指定位置，风电经营企业在港口南部建成了运营控制中心，就近对离岸电场的设备进行监控和管理。

2008年至2011年，铺设北溪第一期波罗的海天然气管道时，穆克兰港成为俄罗斯天然气工业股份公司的物流中心，大量仓储费、租赁费和码头使用费源源不断地流入穆克兰港。原本北溪二期的建设又将再一次给穆克兰港带来滚滚财源，但如今却面临美国的制裁，项目前途未卜。

现在，发展为“一带一路”运输线上的枢纽站点成为穆克兰港的重大发展契机，而且多式联运也恰好能充分发挥穆克兰港的铁路基础设施优势。虽然目前还无法希冀火车轮渡重现往日蓬勃，但梅克伦堡-前波莫瑞州基础设施部长克里斯蒂安·佩格尔并不排除这种可能性，他还表示：“我们认为在这条运输线（加里宁格勒至穆克兰港）上的物流将有进一步发展，并且希望可以进一步复兴当年东德与苏联之间非常成熟的物流运输，最终不仅往返中国的运输经由这条线，而且往返俄罗斯的运输也能越来越多地通过这条运输线进行。”

德国得益于中国经济复苏

2020年，中国经济在遭受新冠疫情严重冲击后迅速复苏。根据中国国家统计局的数据，中国经济在第一季度经历了6.8%的严重下滑后，第二季度就已实现3.2%的正增长，第三季的增长率达4.9%。由此，中国不仅成为全球新冠疫情爆发以来第一个实现增长的大型经济体，而且据国际货币基金组织和世界银行目前的预测，中国也将是全球唯一一个全年增长超过2%的大型经济体。

中国国家统计局公布的11月制造业采购经理指数（PMI）为52.1%，超过10月的51.4%，攀升至2017年9月以来的最高水平。今年2月，该指数曾因疫情暴跌至35.7%，但从三月起就重新回升至50%以上，并保持至今。德国经济研究机构还很重视财新与埃信华迈（IHS Markit）合作推出的“财新中国通用制造业采购经理指数”，因为它更多反映中国中小型工业企业的状况。11月份，这一指数从10月的53.6%攀升至54.9%，创下2010年11月以来的新高。

此外，中国的消费复苏速度虽然落后于工业生产，但在今年8月也终于较去年同期实现了0.5%的正增长，并进而在9月实现了3.3%的较大增幅。德国的经济学家们因此认为，中国近期的经济蓬勃并非经济刺激措施下的昙花一现，而是可持续的。

对欧洲而言，中国经济迅速而有力的复苏是一个巨大利好，因为中国是欧盟的第二大贸易伙伴，仅次于美国。2000至2019年，中国与欧盟的双边贸易额几乎翻了八倍，达5600亿欧元。而在欧盟内部，德国应该是从中国经济复苏中获益最多的国家。因为再没有哪个欧盟国家像德国这样在经济上与中国密切关联：2019年欧盟对中国的出口中就有近一半（48.5%）来自于德国，其对华出口额几乎是居第二位的法国的四倍半。

欧洲国家和美国是德国商品和服务最重要的出口市场，而目前这些地区都遭到新冠疫情严重而持续的冲击。在这样的情况下，中国市场对德国的重要性大大提升：2020年第二季度，中国首次成为德国最大的出口市场。今年6月至8月，德国对中国的出口额同比增长4.3%，而对世界其他地区的出口额同比下降11.4%。基尔世界经济研究所（IfW）

所长加布里尔·费博迈尔（Gabriel Felbermayr）在接受德国媒体采访时表示：“中国显然支持了德国当前的经济发展，在未来数月，这种情况还将持续。”

德国的支柱产业——汽车行业的数据也充分印证了中国经济复苏给德国带来的巨大利益。早在疫情发生前，中国就已经是德国汽车企业最重要的销售市场，而现在，德国媒体更是直言：“中国救德国车企于水火”。

据德国《商报》报道，奔驰汽车的制造商戴姆勒集团上周称，企业利润大幅增长。初步统计数据显示，2020年第三季度，戴姆勒的息税前收入达31亿欧元，较去年同期增长了近15%。戴姆勒之所以能取得如此优秀的经营业绩，主要是因为其中国业务的迅速复苏。2020年第一季度，中国因新冠疫情而采取的封锁措施使奔驰的销量较去年同期下降五分之一，但就在短短九个月之后，奔驰一至三季度的销量总和就已经较去年同期增长8.3%。仅2020年第三季度，中国顾客就购买了22.4万辆奔驰乘用车，与去年同期相较，增幅超过23%。因为这样的销售佳绩，戴姆勒从其与北汽集团合资成立的北京奔驰有限公司获得的红利高达12亿欧元，占到戴姆勒集团第三季度经营总收益的三分之一以上。

今年第三季度，宝马汽车在中国的销量也较去年同期增长30%。美国曾经是宝马汽车最重要的销售市场，但今年年初以来，宝马汽车在中国的销量是美国的两倍。宝马汽车首席财务官尼古拉斯·彼得（Nicolas Peter）在谈到全球销售数据时表示：“亚洲绝对是拉动增长的火车头。”

与宝马定位相似的奥迪今年第三季度在中国的销售也同样火爆，其母公司大众汽车集团中国区首席执行官史蒂芬·沃伦斯坦（Stephan Wöllenstein）称，这是奥迪“进入市场32年来的最佳表现”。

除了作为终端销售市场之外，中国也是全球产业链上的重要一环，在当前全球中间产品贸易中占到约20%的份额。今年年初，新冠疫情在中国爆发，国内企业大面积停工停产，全球产业链的中国这一环断裂，对前后两端的国家均造成冲击。据测算，精密仪器制造业、机械制造业、汽车制造业和通讯设备制造业是对全球产业链依赖最为严重行业，而这四个行业也恰恰对德国经济具有支柱意义的行业。根据世界银行的数据，2018年，中国对德国中间产品出口额占出口总额的10.85%，中国从德国进口中间产品额占进口总额的14.87%，可以看出，即便不算全球产业链的间接传导效应，中德两国产业链也是密切相连。而中国经济的复苏和生产秩序的恢复不仅能保障原有产业链的顺畅运行，还能为产业链上其他因疫情影响而“掉链子”的国家做替补。

近日，德国经济研究所所长马塞尔·弗雷茨彻（Marcel Fratzscher）在接受德国媒体采访时表示：中国完全有可能像十年前的经济金融危机之后那样，成为世界经济的火车头，因为中国成功地控制住了新冠病毒，比欧洲和美国更快重启经济。而德国正大大得益于主要由亚洲和中国推动的世界贸易复苏。

打脸拜登的不是中欧协定，而是特朗普的“美国优先”

7年，35轮谈判。

在2020年的最后时刻，中欧投资协定谈判完成，推动中欧关系随着新年的到来走向新阶段。

为什么要花费这么长时间和经历去完成这样一份谈判？在眼下动荡的全球经济局势中，这份协定又会给世界带来哪些确定性因素？

可能很多人还不太清楚，虽然欧盟27个成员国与中国现有二十多项双边投资协定，但它们大多签署于上世纪八九十年代，仅包含投资保护条款，没有市场开放。这些协定已经远远不适应现有的投资水平、各国的经济现状、其国内利益以及在国际范围内的地位。

毕竟2019年之前，欧盟曾连续16年是中国最大贸易伙伴。从2019年的数据来看，美国是欧盟最重要的贸易伙伴，美欧商品贸易总额占欧盟总额的18%，中国紧随其后，占16%。值得注意的是，中国对欧盟的重要性正在迅速上升。从2000年至2019年这个时间段来看，美欧贸易份额明显缩水，而中欧贸易的份额几乎翻了三翻，贸易额更是几乎翻了八倍。

而在刚刚过去的2020年，全球贸易受到新冠疫情的巨大冲击，但随着中国经济率先企稳，中欧贸易实现逆势增长。欧盟统计局的数据显示，今年前7个月，欧盟与中国进出口总额为3287亿欧元，同比增长约2.6%，中国首次超越美国成为欧盟第一大贸易伙伴。在投资方面，2019年中国在欧盟的海外直接投资延续了2017年以来的下降趋势，而与此同时，据荣鼎集团（Rhodium Group）的数据，中国仍是欧盟的第二大海外投资接受国，仅次于美国。2020年第四季度，欧盟企业在中国新增直接投资16亿美元。

在这种情况下，签订双边投资协定的需求就显得尤为迫切。虽然尚未公布具体文本，但根据当前公开的信息，这份全新的中欧投资协定将包含市场准入、公平竞争、环境与劳动条件标准、争端解决等丰富内容，一旦签署实施，将取代上述双边投资协定，为中欧投资关系提供更为完善的、统一的法律框架，也是朝着开启中欧自由贸易协定谈判迈出的重要一步。



欧盟与5大主要贸易伙伴2020年第一季度商品进出口额 图自欧盟统计局

2020 年的最后时刻中欧投资协定谈判完成，德国的欧盟轮值主席国身份也在 2020 年底到期，这并非巧合。德国总理安格拉·默克尔始终将完成谈判作为本届德国轮值主席国任期内的首要目标，竭力推动，而这份协定也将成为默克尔告别政坛前留下重要的政治遗产。

在欧盟内部，没有哪个国家像德国这样在经济上与中国密切关联：

2019 年欧盟对中国的出口中有近一半（48.5%）来自于德国，其对华出口额几乎是居第二位的法国的四倍半；

2020 年，欧美市场受到疫情持续冲击，经济迅速复苏的中国市场对德国的重要性大大提升：2020 年第二季度，中国首次成为德国最大的出口市场；2020 年 6 月至 8 月，德国对中国的出口额同比增长 4.3%，对世界其他地区的出口额同比下降 11.4%。

汽车工业是德国最重要的支柱工业，据统计，德国每 7 个工作岗位中就有一个与汽车行业有关。改革开放伊始，大众汽车就来到中国，如今，中国早已成为德国汽车最重要的销售市场。据德国研究机构估算，在德国车企的总收入中，中国市场的贡献达 35% 到 50%。今年在疫情冲击下，欧洲的新车销量几近腰斩，但在中国市场，利润丰厚的高档汽车销售却逆流而上，实现两位数增长。

德国媒体直言：“中国救德国车企于水火。”

今年 11 月《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）的签署使德国汽车业颇为紧张，因为日韩的整车和零部件可能因此在中国市场获得竞争优势，德国汽车行业研究机构指出：为应对这一局面，德国车企应进一步扩大在 RCEP 区内的产能。

可见对德国、对欧洲，无论是为了疫情后的经济复苏，还是从更长远的产业发展和经济增长考量，中国经济体的体量与活力都代表着重大的未来发展机遇。

欧盟委员会在此次谈判完成后表示：中欧投资协定为一些欧盟行业消除了在中国投资的障碍，如新能源汽车、云计算服务、金融服务和医疗保健。而且，这份协定将是第一份包含了国有企业行为义务和补贴透明性规则的协议。中国已经在谈判的三个关键支柱上实现了必要的实质性承诺：市场准入、公平竞争环境和可持续发展。“此次谈判的结果是中国迄今与他国达成的最具雄心的结果。”可以预见，《全面投资协定》实施后将实质性地改善欧盟企业在华投资和经营环境。

对于中国来说，协定的达成也将有助于中国企业“走出去”，拓展在欧盟的投资和业务。

中国在欧盟的直接投资曾出现井喷式增长，在 2016 年达到峰值后连年下降。这与欧盟的政策调整有一定的关联。继 2019 年《欧盟外商投资审查条例》生效之后，2020 年，欧盟又连续出台《欧盟外商直接投资指南》和《关于在外国补贴方面创造公平竞争环境的白皮书》，收紧了对外国直接投资的审查，提高了公共采购等领域的市场准入门槛，加强了对欧盟内部市场的保护。

而此次，中国在中欧投资协定中在公平竞争和可持续发展等方面所做的承诺，将在一定程度上避免欧盟对中国企业做出负面预设，有利于中国企业在欧盟市场的投资和经营活动。

德国近期大事记（2020年12月11日~12月25日）

12月12日 尽管被被黑森州行政法院以“无法保证遵守卫生要求”的理由驳回示威申请，“横向思维”组织还是在法兰克福市中心集体“散步”。“反抗疫”与“反反抗疫”相持不下。

12月13日 德国联邦总理默克尔与各联邦州州长召开磋商会议，决定从16日开始直至明年1月10日，德国进入“全面硬封锁”状态，公共生活与私人生活将受到最严格的限制，一切都必须给防疫让步。

12月14日 德国零售业协会（HDE）呼吁德国联邦及各州政府准许商店提供到店取货服务即顾客在商店网页进行选购，之后在预约好的时间到商店将所购商品取走的服务。对此，Media Markt、Saturn 和宜家都表示了明确支持。

12月16日 德国联邦政府通过《信息技术安全法》修订草案，旨在进一步提高网络信息安全。随着生活各领域数字化程度加深，网络与信息安全对国家、经济和社会的重要性也不断提升，而这种安全有赖于有效的信息和通信技术。隶属德国联邦内政部的联邦信息安全办公室的权限将得到进一步扩大。

12月19日 德国联邦卫生部长施潘正式签署新冠疫苗接种法规，最终敲定疫苗接种优先标准，并称保护最弱势群体是疫苗接种工作的首要目标。按照最新法规规定，80岁以上的高龄老人、养老院和疗养院内老年居民以及医护人员处于新冠疫苗接种第一优先等级。

12月21日 欧盟药品管理局（EMA）完成了第一款新冠疫苗——来自于德国生物新技术（BioNTech）和美国辉瑞（Pfizer）研发的疫苗（BNT162b2）的上市批准。目前试验证明该款疫苗有效性达到95%。

12月22日 德国北威州政府紧急召回2款新冠病毒抗原快速检测试剂盒。这些快检试剂盒在德国各地加油站、超市或兽医诊所均有出售。政府当局警告民众切勿购买使用，非专业人士在自检过程中极易操作不当，导致假阴性的检测结果。

12月23日 尽管德国从11月就开始执行新一轮防疫封锁措施，德国工业、建筑业、零售业和服务业产值依旧在11月期间实现了增长。据德国联邦统计局数据显示，11月期间德国经济与10月相比增长了1.3%，10月的经济增长与前月相比高达2.4%。

《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

2020年12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：朱宇方

地址：200092 上海市同济大学

电话：65980918, 65983997

E-mail: dgyj@tongji.edu.cn