

参考资料

德国快讯

2021 年第 21 期 · 总第 789 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

本期主要信息

德国进口产品价格达到 1981 年以来的最高点：2021 年 9 月份德国能源进口价格比 2020 年 9 月份高 107.1%

由于能源价格居高不下，德国“遇冷”：三分之二德国人计划减少取暖

芯片供应危机冲击汽车制造商：德国福特汽车工厂停止生产“嘉年华”和“福克斯”车型

冯德莱恩乘坐私人飞机进行 50 公里短途旅行遭到严厉批评

德国联邦环境署建议收取通行费、高速限速并提高燃油购买价格

几乎没有人认识他们：这些亿万富翁却在秘密控制着德国经济

“交通灯”组阁谈判：德国铁路必须做些改变？

德国近期大事记（2021 年 10 月 25 日~11 月 10 日）

德国进口产品价格达到 1981 年以来的最高点：

2021 年 9 月份德国能源进口价格比 2020 年 9 月份高 107.1%

《德国金融时报》2021 年 10 月 27 日 德国进口产品价格达到近 40 年以来的最高水平。此前德国联邦统计局 (<http://destatis.de>) 指出今年 9 月份进口产品价格比去年同期高出 17.7%。上一次出现如此大的波动是第二次石油危机期间 (1981 年 8 月份比 1980 年 8 月份高出 19.5%)。

煤炭价格大幅上涨

据统计，2021 年 8 月份进口煤炭价格较去年同期增长 16.5%；7 月进口煤炭价格较去年同期增长 15%。今年 9 月进口煤炭价格较 8 月上涨 1.3%。除了煤炭价格大幅上涨之外，2021 年 9 月份德国能源整体进口价格比 2020 年 9 月份高 107.1%，出现这种现象的主要原因在于 2020 年 7 月以来天然气价格大幅上涨，其今年 9 月份价格比去年同期上涨 170.6%。除此之外，进口原油和煤炭价格也上涨明显，9 月份价格相较于去年同期分别上涨 75.5%和 135.7%。

中间产品变得更昂贵

根据德国联邦统计局数据，在不考虑能源价格的情况下，2021 年 9 月份德国进口产品价格比同年同期上涨 10.1%，比 8 月份上涨 0.5%。如果不考虑原油和石油产品，德国进口产品整体价格比 2020 年上涨 14.7%，比 8 月份上涨 1.3%。

与去年同期相比，今年 9 月份德国进口中间产品价格上涨 20.7%，其中经过初步处理过的木材价格上涨 64.6%，生铁、钢和铁合金价格上涨 60.9%，铁矿石上涨 53.9%，原铝上涨 50.7%，塑料价格上涨 40.8%以及粗铜价格上涨 40.1%。值得注意的是，进口铁矿石的价格相较于上月回调 16.4%。

由于能源价格居高不下，德国“遇冷”：

三分之二德国人计划减少取暖

《德国金融时报》2021 年 10 月 29 日 据德国消费者门户网站 Vervox (网址：<http://verivox.de>) 最新民调，鉴于能源价格居高不下，三分之二的德国人 (67.4%) 计划在即将到来的冬季减少取暖。大多数德国家庭 (70.9%) 认为用于取暖的石油天然气价格暴涨增加了家庭经济负担。

衣服代替暖气

民调显示，三分之一受访者计划适当降低冬天室内取暖温度，五分之一受访者表示会大幅度降低取暖温度并通过增加衣物来抵御严寒。13%的受访者表示会选择为单个房间供暖，极少部分人 (1.5%) 计划采取更极端的措施，让暖气在整个冬天完全冷却。还有 30%的受访者表示能源价格上涨不会对他们构成影响，他们会按照往年一样保持温暖。

“德国联邦政府最近宣布，当前没有必要对居高不下的能源价格进行干涉。” Verivox 的能源专家托尔斯滕·斯托克 (Thorsten Storck) 表示：“大多数德国人不会同意

政府眼睁睁地看着供暖成本飞速上涨而只是观望，毕竟有超过四分之一的受访者表示他们不得不缩减其他方面的开支用于补贴上涨的供暖成本。”

天然气价格上涨 28.2%

在此之前德国样本家庭需要支付的燃气成本大约为 1,094 欧元/年，目前则需要支付 1,402 欧元，相当于增长了 28.2%。在供暖季节开始时，德国 700 家燃气供应商中至少有 61 家上调价格，平均上涨 11%。Verivox 计算出德国样板家庭会因此多支付 153 欧元/年的额外成本。此外，2021 年 9 月份德国进口产品价格也达到 1981 年以来的最高水平，其中能源进口价格比去年同期增加了 107.1%。

芯片供应危机冲击汽车制造商：

德国福特汽车工厂停止生产“嘉年华”和“福克斯”车型

德国莱茵邮报网站 2021 年 11 月 2 日 由于重要车载芯片持续面临供应危机，福特汽车公司决定暂时停止在德国工厂生产福克斯和嘉年华两款车型。科隆和萨尔路易斯两地约有 10,000 名员工因此受到影响。

车载芯片的供应危机继续发酵，让汽车制造商福特难以应对。福特于 2021 年 11 月 2 日宣布由于半导体供应瓶颈，福特在德国科隆的工厂（主要生产“嘉年华”车型）继续停产嘉年华车型直至 11 月 19 日。公司发言人指出，11 月即便恢复生产也有可能再次停摆。自今年 9 月开始，工厂被迫停摆时间已经屡次延长，导致 15,000 名员工中约三分之一受到影响。

福特公司还表示，其在萨尔路易斯的工厂（主要生产“福克斯”车型）将恢复生产时间推迟至 11 月 5 日。此前，其由于车载芯片短缺，已经被迫休假两周。福特公司在萨尔路易斯拥有大约 5000 名员工，他们中大多数人主要负责生产制造福克斯车型。

延伸阅读：

德国莱茵邮报网站 2021 年 9 月 23 日 芯片短缺导致 770 万辆汽车的制造受到影响，造成数十亿美元损失。

车载芯片以及其他重要电子元器件短缺继续影响汽车行业。咨询公司 Alix Partners 在慕尼黑发表的一份分析报告指出：由于芯片供应危机，全球汽车行业今年的损失可能会达到 2100 亿美元（1790 亿欧元），这远高于其今年 5 月份预估的 1100 亿美元的损失。

目前尚不清楚车载芯片“供不应求”的现象还会持续多久。车载芯片交付拖延是目前汽车行业面临的重大风险之一，导致已被订购的车辆无法按时交付，让供应商承压。

根据 Alix Partners 的评估，全球汽车制造今年受到芯片短缺影响的规模可能是之前预计的两倍，达到 770 万辆，远高于今年 5 月份预计的 390 万辆。英国研究机构 IHS Markit 的专家在上周也下调了他们对全球汽车年产量的预测。

日本汽车巨头丰田公司在 9 月中旬宣布，在 2022 年 3 月之前，将汽车产量减少 30 万辆。戴姆勒首席执行官 Ola Källenius 预计芯片“供不应求”的现象要到 2023 年才会显著缓解。

Alix Partners 的马库斯·克莱恩菲尔德 (Marcus Kleinfeld) 表示，汽车制造商尚可以通过提高汽车价格来弥补部分生产紧缩，但是汽车销售商的日子则会更加难过。他们受到芯片短缺的冲击比汽车制造商更为严重，因为汽车销售商尤其依赖制造商的产量。

德国莱茵邮报网站 2021 年 10 月 1 日 缺少车载芯片导致汽车产销陷入窘境

由于车载芯片和其他电子元器件严重短缺，汽车行业的生产损失越来越大。“我们预计全球汽车产量将大幅下滑，减产达到 1100 万辆。”波士顿咨询公司的合伙人阿尔伯特·瓦斯 (Albert Waas) 说。

据《明镜周刊》报道，咨询公司普华永道对今年全球汽车销量的预测也做了大幅下调。他们预计，截止到今年年底全球汽车产销量将比上一年减少多达 1100 万辆。“缺芯问题在第三季度突然恶化并将持续到明年。”普华永道汽车部门负责人 Felix Kuhnert 说。

冯德莱恩乘坐私人飞机进行 50 公里短途旅行遭到严厉批评

德国焦点周刊网站 2021 年 11 月 4 日 欧盟委员会主席冯德莱恩不断宣传旨在应对气候变化并推动可持续发展的《欧盟绿色协议》，但是她自己似乎并未做到表率。今年 6 月份，冯德莱恩乘坐私人飞机从奥地利首都维也纳飞往斯洛伐克首都布拉迪斯拉瓦，这两个欧洲城市之间的距离只有大约 50 公里，飞行时间只有 19 分钟。基于此，欧洲纳税协会秘书长迈克尔·耶格在接受德国《图片报》(周四版) 采访时严厉批评了冯德莱恩。他认为乘坐如此短途的航班等同于对生态犯罪，而且冯德莱恩花费的是欧洲纳税人的钱并浪费了大量时间往返于两个机场，此外，最关键的是，这让其推行欧洲绿色新政缺乏可信度。

欧盟委员会一位发言人稍后就此次短途旅行做了解释：“冯德莱恩主席需要在两天内访问 7 个国家，其间已经就行程进行了安排，可是没有其他替代方案。”抵达布拉迪斯拉瓦当天晚上，冯德莱恩又乘坐私人飞机飞往拉脱维亚首都里加。这与公众一贯听到的应该尽可能使用高速火车或定期航班来降低碳排放的呼吁背道而驰。

德国联邦议员亚娜·希姆克对此警告这位德国前国防部长：“如果你想改变，就必须树立榜样，否则就会失去信任。”

德国联邦环境署建议收取通行费、高速限速并提高燃油购买价格

德国时代周报网站 2021 年 11 月 4 日 联邦环境署倡导德国交通运输部进行根本变革。环境署长德克·梅斯纳 (Dirk Messner) 表示：“如果不付出巨大牺牲，气候保护注定将是一纸空谈。”

联邦环境署计划进一步对交通运输部采取严厉措施以实现气候目标，包括提高燃油购买价格、取消通勤津贴补助、提高对公共交通和火车的使用、高速公路限速至 120 公里/时并收取通行费。相较于原计划——二氧化碳税也将从 2022 年起至少再提高一倍，

这意味着汽油和柴油价格大幅上涨。基于此，联邦政府寄希望通过其他方式寻找平衡。

德克·梅斯纳指出：“在气候保护方面，交通运输部门正朝着错误的方向发展。如果不付出巨大牺牲，气候保护注定将是一纸空谈。”所以交通运输部门需要采取更有效的措施。“即使当前燃料价格已经很高，但是汽油和柴油的价格仍不能反映出其对环境污染的巨大破坏。从气候和环境保护的角度来看，以社会可接受的方式进一步提高二氧化碳税具有重要意义，通过提高二氧化碳税增加额外收入来填补德国电能系统账户盈余亏空，以支撑对可再生能源电站运营商的补贴，这有利于推动德国绿色科技的发展。

德克·梅斯纳还对当前的高油价表明了态度：“我知道目前加油站的燃油价格引发了公众讨论，所以我们需要将不断上涨的二氧化碳税和消费者增加的负担放到一起讨论，毕竟交通运输是德国唯一一个相较于 1990 年没有降低温室气体排放的部门。更糟糕的是如果我们不采取变革性措施或不付出巨大牺牲，显然到了 2030 年交通运输部门是无法完成《气候保护法》所设定的目标的。”

2027 年起取消通勤固定费率

在联邦环境署看来，通勤津贴也应从 2027 年开始取消。他们认为这是一个错误的激励措施：固定通勤补贴刺激了盲目增设长途通勤线路，问题是很多时候乘坐长途通勤车辆的乘客非常少，甚至只有一两位，由此导致浪费以及环境负担进一步加重。

此外，联邦环境署还提议从 2030 年左右开始对所有高速公路上的汽车收取通行费。文件指出：根据行驶里程收取通行费将引导公众缩短行车距离或是不再使用私人汽车而转向公共交通。而且收取通行费有利于弥补能源税的亏空，毕竟随着交通电气化程度的提高，能源税收会逐步下降。但是 2019 年欧盟法院已经裁定德国高速公路收费方案违反欧盟法律，因为它间接歧视外国驾驶者。

德克·梅斯纳还表示赞同对高速公路上的汽车实施 120 公里/时的限速。这可以在不付出任何额外成本的情况下立即降低二氧化碳排放量并且提高交通道路安全，但是在自由党的坚持下，社民党、绿党和自民党在其探索性组阁新政府的文件中拒绝了这一方案。

几乎没有人认识他们：

这些亿万富翁却在秘密控制着德国经济

德国焦点周刊网站 2021 年 11 月 4 日 Lidl、NewYorker、Eurowings、Müller 和 Hit-Markt 均是德国最知名的企业，但是几乎有人在背后掌控它们。德国的超级富豪大多非常低调，公众几乎找不到他们的照片。

Dieter Schwarz 是德国首富。尽管如此，作为 Lidl 公司的创始人，他过着远离公众聚光灯的中产阶级生活，其私人资产高达 335 亿欧元。Schwarz 掌控的集团拥有 Kaufland 超市并在世界各地设有分支机构。德国首富为何要如此低调？

在美国或亚洲，富有的企业家往往喜欢在公众面前展示自己。最好的例子就是特朗普，他首先出现在电视上，最后甚至登上了美国总统的宝座，但是在德国有影响力的企业家及其家族往往鲜为人知。这有可以理解的原因：

历史上屡屡有知名企业家被绑架勒索。例如，1971 年已故 Aldi 集团联合创始人 Theo Albrecht、1976 年公司继承人 Richard Oetker 以及六年前富有的螺丝钉制造大王

Reinhold Würth 的儿子都遇到过绑架勒索。

此外，公众对富人们的批评也越来越多。例如利用巴拿马、开曼群岛这类海外避税天堂进行逃税。许多人认为他们是通过不正当非法的手段获得财富，而且八卦新闻也让他们不胜其烦。

药店大王 Erwin Müller 很少在公众面前露面

Müller 连锁药店的创始人 Erwin Müller 拥有令人羡慕的 120 亿欧元资产。Müller 连锁药店不仅提供卫生用品，还提供使用香水、面霜等化妆保养品的方法，他的公司因此成为成功的典范，但是自己观察你会发现，他很少出现在公众面前。他显然和儿子闹翻了，奥地利一家私人财富管理基金将会在这位 89 岁老人去世后继续经营他的公司。

亿万富翁 Friedrich Georg Knapp 与纽约人共同塑造了德国时尚帝国

Friedrich Georg Knapp 成功经营着 NewYorker 时尚连锁店。其在全球拥有 1150 家分支机构，年营业额达到 20 亿欧元，资产总额约为 110 亿欧元。在布伦瑞克，Knapp 时常开着黑色劳斯莱斯从私人别墅到公司总部上班。据《经理人杂志》报道，这位亿万富翁喜欢乘坐私人飞机环游世界，但是除此之外，这位企业家几乎从不露面。

隐藏的超市帝国——Dohle 家族经营着 HIT 商店

Dohle 家族的成功证明经营超市还是可以赚大钱的。他们拥有遍布德国西部的零售连锁超市品牌“HIT”。尽管德国超市经营竞争激烈，但是 Dohle 家族多年来一直领先于他们的竞争对手。

早在 1927 年，Jean Dohle 创办了第一家食品批发商和一家酒厂。1995 年第三代 Klaus Dohle 进入管理层。自 2006 年以来，HIT 一直与欧洲第三大零售商 Rewe 集团合作并且得到不菲的回报：2020 年 HIT 创造了 180 亿欧元的销售额。

欧洲之翼创始人兼多特蒙德董事会成员：Albrecht Knauf

Albrecht Knauf 是亿万富翁中的佼佼者。尽管他“只”管理着 170 亿欧元的资产，但是公众对他并不特别陌生。这位亿万富翁于 1993 年通过收购合并两家较小的支线航空公司成立了“欧洲之翼”航空公司。该航空公司现在是汉莎航空的组成部分，可是 Knauf 将他的财富积累主要归功于投资房地产以及钢铁公司等。从 2005 年到 2008 年，他还曾担任德甲俱乐部多特蒙德的副主席，同时也是董事会成员。

许多其他的德国企业家远离公众视线默默无闻地工作，有时他们通过明智的投资取得突破，而其他人则继续经营着家族帝国。因此，Lidl 创始人 Dieter Schwarz 为他的继承人保守秘密也就不足为奇了。

“交通灯”组阁谈判：德国铁路必须做些改变？

《南德意志报》网站 2021 年 11 月 5 日 自民党和绿党希望从根本上对德国联邦铁路公司进行重建并对企业进行拆分。社民党则表示反对，认为拆分方案不一定能够彻底解决德铁公司近年来出现的种种问题。

近期，德国交通运输部面临极大的改革压力。即便大选已经结束快一个月了，现任政府即将卸任，但是留守交通部长安德烈亚斯·舒尔 (Andreas Scheuer) (基社盟) 仍

组织了一次峰会，目标非常明确，就是要进一步对交通运输部门采取严厉措施，以实现碳排放目标。

各党派在“交通灯”组阁谈判中始终将德铁公司改革置于重要位置，因为在过去三十年里，交通运输是德国唯一一个没有降低温室气体排放的部门，德国还计划在 2045 年实现碳中和，作为中间目标，2030 年德国交通运输部门应该将二氧化碳排放量下降 42%，但是仅仅依靠发展电动汽车是无法实现这个目标的，所以本周在组阁谈判中，对德国铁路改革成为主要议题。

根据各党派放出的信息可知，自民党和绿党认为应该拆分德铁公司，推行网运分离，实现铁路基础设施和运输在财务和组织上的分离，以便引入更多市场化竞争并增加客流量，但是实现这一目标对于两党来说并不容易。

社民党拒绝这一改革提议。社民党已经向铁路和运输工会（EVG）承诺不会分拆德铁公司。EVG 副主席马丁·伯克特 (Martin Burkert) 表示，拆分德铁公司意味着铁路改革停滞，政客们只是想把钱掌握在自己手中。未来如果最终实现“交通灯”组阁并拆分德铁公司，EVG 会组织大规模罢工抗议活动。“拆分对于我们来说是一条底线。”

两党谈判人士指出，很明显德铁公司必须做出一些改变。预计到 2030 年，德国铁路的服务客户将翻一番，再加上碳减排目标，德铁公司显然还未做好准备。较高的空驶率导致数十亿欧元的损失，债务达到创纪录的 300 亿欧元且居高不下。但是即便如此，德铁公司和 EVG 仍然坚持反对拆分，可能是由于担心拆分会带来竞争。

如果拆分德铁公司，则会有专门负责轨道网线建设和经营的独立公司，该公司的盈利主要是通过收取国内其他运营商使用铁轨和车站等基础设施的费用（类似于通行费），未来再规划建设铁轨并开通新线路时势必会考虑投资收益平衡，而不是像现在更倾向于铁路运营。

当前德国铁路行业协会仍希望“交通灯”组阁谈判最终能就拆分德铁公司达成共识。代表私营铁路运营商的该协会副主席 Mofair 表示，“几乎所有公共产品——能源、电力、邮政、通信、互联网以及航空运输都实现了政企分离，唯有铁路部门仍然停滞不前。

最终的谈判可能会出现妥协。据称，负责轨道网线建设和经营的子公司将不会脱离德铁公司，但是会拥有更大的自主权，该公司的组织架构和人事安排可能会从母公司独立出来。如此安排可能意味着新政府会调整德铁公司高管团队，除了首席执行官理查德·卢茨之外，默克尔的政治伙伴、轨道网线子公司负责人罗纳德·波法拉很有可能会离开现岗位。

德国近期大事记（2021年10月25日~11月10日）

10月23日 德国有70种职业面临人才紧缺。根据德国联邦劳动局的数据，德国熟练工人缺口约120万，要加强对MINT行业（数学、计算机科学、自然科学和技术）、医疗保健护理行业和手工业专业人才的人才引进。

10月26日 德国上届政府举行卸任仪式，默克尔正式卸任总理。默克尔和她的部长们还将继续作为看守内阁处理政府事务，直到新任总理和部长正式选出。德国新一届联邦议院于同日首次召集组成会议，现年53岁的社民党议会党团副主席贝尔贝尔·巴斯（Bärbel Bas）接替了老议长朔伊布勒当选为新议长。

10月27日 社民党联邦议会党团副主席维泽（Dirk Wiese）、绿党联邦议会党团主席戈林-埃卡特（Katrin Göring-Eckardt）和自民党联邦议会党团总干事布什曼（Marco Buschmann）和在柏林共同宣布，三党不希望在11月24日后进一步延长“全国疫情紧急状态”，并就一系列防疫过渡措施达成共识。

10月28日 德国10月失业人数同比下降38.3万人，失业率降至5.2%。德国劳动力市场正从新冠疫情中开始恢复。与此同时，德国职业培训市场受疫情冲击较为严重。与2019年相比，2020年选择职业培训的德国年轻人减少了11%。

10月29日 2021年9月份德国进口产品价格也达到1981年以来的最高水平，其中能源进口价格比去年同期增加了107.1%。

10月30日至31日 德国看守内阁总理默克尔和继任者朔尔茨共同出席G20峰会。会议通过了《二十国集团领导人罗马峰会宣言》。默克尔在峰会间隙还举行了多场双边会谈，会谈时朔尔茨也陪同参会。德国总理府权力的交接在有条不紊地进行。

11月3日 德国看守内阁总理默克尔最后一次以德国总理的身份访问法国。法国总统马克龙为其举办了欢送仪式。在仪式上，他向默克尔颁发了法国荣誉军团勋章当中最高等级的大十字勋章。

11月4日 根据德国联邦统计局发布的2020年德国死亡人口统计数据显示，去年德国有近100万人死亡，较上一年增加4.9%。

11月9日 德国举行大型纪念活动回顾历史，德国总统施泰因迈尔倡议将11月9日定为德国“国家反思日”。

《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11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：胡子南

地址：200092 上海市同济大学

电话：65980918, 65983997

E-mail: dgyj@tongji.edu.cn