

世经述评

□ 陈希蒙

德国拟推动放宽欧盟燃油车禁令

近日，德国政府在首都柏林举行汽车峰会，德国总理默克尔和副总理兼财政部长克林拜尔与德国汽车行业代表、工会领袖、多位部长，以及拥有汽车产业的联邦州州长展开讨论。会议聚焦德国汽车产业面临的结构性挑战，特别是欧盟将于2035年生效的“燃油车禁令”。这一禁令被视为欧盟“绿色协议”核心，旨在通过禁止销售内燃机车辆，推动交通领域脱碳化。然而，在全球电动汽车转型放缓、德国汽车行业面临危机的背景下，默克尔和克林拜尔在峰会后公开表示，将在欧盟层面推动政策调整，为混合动力和合成燃料等技术留出发展空间。这一共识标志着德国政府从内部分歧转向统一立场，但也引发了德国内部和有关环保团体的担忧。

欧盟2035年“燃油车禁令”的起源可追溯至2019年的欧洲议会决议，其在2023年正式立法。该规定要求新注册的乘用车和轻型货车从2035年起实现100%二氧化碳减排，相当于禁止销售传统内燃机车辆。立法时，德国曾争取到合成燃料豁免，但在实际执行中，因合成燃料生产成本高，以及碳中和效果依赖于可再生能源供应等原因，该豁免难以大规模应用。

德国拟放宽禁令主要源于本国汽车产业面临深刻危机。作为全球第三大经济体，德国汽车行业贡献约5%的国内生产总值(GDP)和800多万个就业岗位。然而，今年以来，该行业利润大幅下滑：奥迪在今年上半年税后利润为13.46亿欧元，同比下降37.5%，保时捷今年二季度利润同比暴跌91%至1.54亿欧元，而梅赛德斯-奔驰二季度净利润同比暴跌69%至9.57亿欧元。更严峻的是就业流失问题。咨询公司安永最新分析报告显示，2024年6月至2025年6月，德国汽车行业净减岗位约5.15万个，占全部岗位的近7%，成为受影响最严重的工业部门。

德国汽车行业危机并非突发，而是多重因素叠加的结果。一是电动汽车转型滞后。在欧盟2035年“燃油车禁令”推动下，德国车企加大电动化投资，但市场需求并未跟上。德国联邦汽车运输管理局最新数据显示，今年6月，公司及租赁机构新车登记量占德国新车总登记量的近50%，但其中的电动汽车占比仅为17%。德国消费者的犹豫不决普遍源于高昂价格、充电基础设施不足，以及对电池续航等问题的担忧。

二是美国关税政策加剧不确定性。今年以来，美国推行的激进关税政策对全球汽车产业造成了前所未有的冲击。其中，德国汽车制造商成为这一政策的“重灾区”。在全球汽车行业面临制造成本上升、销量下滑和电动汽车转型压力加大的背景下，美国与欧盟近来达成的贸易协议虽避免了全面贸易战，却未能完全消除德国车企的困境。

三是国内政治变迁。2025年德国大选后，默克尔领导的联盟党与社民党组阁，形成



9月9日，在德国慕尼黑，人们在慕尼黑国际车展户外展区保时捷展区内参观。新华社记者 张帆摄

大联合政府。这一联盟从一开始就对绿色转型持谨慎态度。默克尔上台后，多次强调“技术中立”，反对“一刀切”的电动汽车强制路径。克林拜尔作为社民党联合主席，虽代表传统左翼，但面对萨克森州等汽车重镇的就业压力，不得不转向务实。本次峰会前夕，德国政府已宣布将电动汽车免征购置税政策延长至2035年，并追加30亿欧元，帮助中低收入家庭购置电动汽车，这些措施虽缓冲了转型阵痛，却不足以解决根本问题。

从原因分析看，德国的提议主要基于现实主义考量。欧盟禁令虽推动创新，但忽略了技术成熟度的不均衡：电动汽车适合城市通勤，但长途运输和农村地区仍依赖内燃机。合成燃料和混合动力可作为桥梁，提供碳中和路径，而不牺牲就业。默克尔在峰会后表示：“我们致力于气候目标，但不能以不现实的截止日期为代价。”这一立场反映了德国在欧盟中作为最大经济体，既是绿色先锋，又是工业守护者。拟放宽禁令，正是对这一双重身份的权衡，旨在为行业争取“柔性脱碳”空间。

汽车峰会的共识虽标志着进步，但德国内部仍存在明显分歧。政府层面，默克尔和克林拜尔的联合声明是关键转折。默克尔表示，希望阻止欧盟计划在2035年彻底禁止传统燃油发动机新车的方案。但他也表示，电池驱动的电动汽车仍将是未来几年核心驱动

技术。此外，克林拜尔表示，应采取灵活、务实的方式对待混合动力或合成燃料技术，社民党可能会支持在2035年之后允许使用增程式汽车、插电式混合动力汽车和混合新燃料。

汽车行业代表对政府提议一致欢迎。德国汽车工业协会主席希尔德加德·穆勒表示，政府不再把纯电动汽车视为2035年之后的唯一选择，是一个积极信号。大众汽车CEO奥利弗·布鲁姆表示，他同意电动出行是未来的技术方向，但从当下的角度来看，2035年全面淘汰内燃机的期限并不现实。梅赛德斯-奔驰集团董事会主席康林松也表示，在2035年之后，仍应允许保留一定比例高效、具备电气化功能的内燃机。

然而，反对声音也不可忽视。在汽车峰会召开前，绿色和平组织的环保人士在会场外举行了抗议，呼吁政府坚持2035年淘汰燃油车的计划，认为这对推动欧洲电动车普及至关重要。绿色和平组织交通专家玛丽昂·蒂曼表示，现在去动摇从燃油车向电动车明确转型路线，将是灾难性的。她指出，正是得益于这一目标，电动汽车价格才能迅速下降，气候目标才变得可以实现，同时也让德国汽车行业在全球市场中能够保持竞争力。此外，绿党对这一议题进行猛烈抨击，绿党议会党团主席卡塔琳娜·德罗格警告放宽2035年禁令将“严重破坏欧盟信誉”。

德国提议的未来走向取决于下一步欧盟内部的讨论。在多次汽车业高层会议后，欧盟委员会主席冯德莱恩正考虑是否修改两年前通过的2035年“燃油车禁令”。欧洲向电动汽车转型的速度过慢，汽车行业正在推动这一进程。与此同时，德国汽车制造商和零部件供应商面临来自外部的激烈竞争和美国提高进口关税的双重压力而深陷危机。峰会期间，默克尔已表示，他将在下一次欧盟峰会上提出放宽欧盟2035年“燃油车禁令”的议题。克林拜尔补充称，联合政府将在欧洲“发出一致的声音”。

蒂曼表示，现在去动摇从燃油车向电动车明确转型路线，将是灾难性的。她指出，正是得益于这一目标，电动汽车价格才能迅速下降，气候目标才变得可以实现，同时也让德国汽车行业在全球市场中能够保持竞争力。此外，绿党对这一议题进行猛烈抨击，绿党议会党团主席卡塔琳娜·德罗格警告放宽2035年禁令将“严重破坏欧盟信誉”。

蒂曼表示，现在去动摇从燃油车向电动车明确转型路线，将是灾难性的。她指出，正是得益于这一目标，电动汽车价格才能迅速下降，气候目标才变得可以实现，同时也让德国汽车行业在全球市场中能够保持竞争力。此外，绿党对这一议题进行猛烈抨击，绿党议会党团主席卡塔琳娜·德罗格警告放宽2035年禁令将“严重破坏欧盟信誉”。

新加坡政府近期发布2024财年绿色公共服务计划报告显示，公共部门在温室气体减排、资源利用效率提升等领域取得实质性进展。

报告显示，2024财年，新加坡公共部门温室气体排放量约为360万吨二氧化碳当量，较前一财年下降1.9%，较2020财年基准线下降9.5%。这一成果呈现明显的结构性特征，直接排放较基线降幅明显，主要得益于旧有焚化设施退役及能源结构优化；而间接排放小幅上升，反映出公共医疗扩容、基础设施升级等服务扩张带来的能耗压力。

报告显示，2024财年，新加坡用电量为5623吉瓦时，虽较上年增长2.0%，但单位面积能耗强度持续改善，节能技术在新建设施中已见成效。用水与废弃物管理表现更为突出。用水量同比下降3.3%，公共部门废弃物处置量降至2.101亿公斤，较上年减少2.2%。

根据规划，新加坡公共部门将在2045年实现净零排放，较全国2050年净零目标提前5年，这一时间节点与新加坡整体绿色发展规划形成衔接。同时，新加坡明确到2030年的三大核心指标：能耗与用水量较基准分别削减10%，废弃物处置量减少30%。

为达成目标，报告提出系统化实施路径。建筑领域聚焦绿色标准升级，推动既有建筑深度改造并扩大Green Mark认证覆盖，配合屋顶太阳能部署提升能源自给率；设施运营层面，针对数据中心、医院等重点耗能单元设定专项节能目标，推广保证节能绩效合同等市场化工具，实现节能责任与收益共享。这些举措既包含可量化的硬指标，也涵盖操作层面的实施指南，形成“目标一手段”的闭环管理。

新加坡各部门及法定机构的差异化实践为政策落地提供了样本。新加坡能源市场管理局将电网脱碳与能效提升纳入核心职责，推动分布式能源资源整合；新加坡公用事业局依托智慧水务监测系统优化用水效率，其参与的Tuas Nexus综合处理设施预计年减排20万吨二氧化碳当量；新加坡政府科技局则通过减少一次性用品、优化会议流程等细节举措降低运营排放。

部分医院通过设备更新与耗能监测，年节能达90万千瓦时以上。同时，滨海湾区域的地下集中冷却系统实现40%以上能效提升，为公共建筑节能提供了可复制模式。不过业内人士指出，不同机构间的基线差异与数据统计口径不一，仍制约跨部门政策评估的精准性。

此外，新加坡还通过“未来能源基金”累计注资100亿新元，重点支持公共基础设施绿色改造与低碳技术研发。中央银行主导的绿色基础设施投资机制，为区域可再生能源项目提供长期资金，间接降低公共部门转型的资本压力。

新加坡实施的保证节能绩效合同通过“节能收益分成”模式，将私营机构的技术与资金优势引入公共领域，有效缓解财政即时负担。同时，碳市场建设也同步发力，2024年新加坡首次全球碳信用招标吸引10亿美元投标，为公共部门排放抵消提供了市场化解决方案。此外，绿色建筑改造补贴、税收减免等政策，进一步降低了减排行动的实施成本。

报告还指出，数据与绩效评估是持续推进的过程，需通过跨机构经验共享、社会参与监督等方式逐步完善。

新加坡公共部门的实践表明，减排并非经济增长的对立面，而是通过制度创新、技术升级与资金赋能，能够实现“发展质量与环境效益”的协同。当公共部门的示范效应转化为企业与社会的自觉行动，新加坡2050年净零目标的实现将获得更坚实的支撑。

本报驻新加坡记者 朱旌

IMF发布最新世界经济展望报告预计——

全球经济增速温和放缓

本报驻日内瓦记者 梁桐

日前，国际货币基金组织(IMF)发布最新《世界经济展望》报告指出，面对规则和政策的大幅波动，全球经济在今年上半年实现了充满韧性和活力的开局，但随着韧性表现背后的支撑因素逐渐褪色，当前全球经济正在显示出增速温和放缓的迹象，且这一趋势将长期保持。此外，人工智能等产业发展前景面临较大不确定性，或将难以承担拉动全球经济发展的重任。

报告指出，今年上半年，全球经济开局良好，全球各项经济活动活跃强劲，美国及亚洲经济体的通货膨胀水平也得到了较好控制。上半年的经济韧性更多源自短期因素，例如，经济活动主体为应对美国关税政策风险采取前置进口、投资、库存管理等措施，并不代表全球经济基本面强劲。随着上述短期因素的作用消退，全球经济数据明显趋弱。全球就业市场表现疲软，高关税对美消费者价格的推高作用开始显现，而一向依赖外来移民的发达经济体正遭遇劳工净流入量的急剧下降，对其经济产出带来负面影响。

报告预计，2025年全球经济增速为3.2%，2026年增速为3.1%。以年终数据为基准来看，全球经济增速将从2024年年终的3.6%下跌至今年年终的2.6%。

尽管今年上半年美国关税政策对全球经济的冲击作用小于最初预计，但其展现的政策不确定性加剧，以及保护主义抬头等，仍是导致增速放缓的主要因素。报告预计，2025年发达经济体的经济增速将达到1.6%。其中，美国经济增速将放缓至2.0%；新兴市场和发展中经济体增速将达到4.2%；全球通胀率将在2025年下降至4.2%，2026年将进一步下降至3.7%，其中，美国通胀将高于目标，其他国家和地区通胀将保持在较

低水平；全球贸易额在2025年预计实现2.9%的平均增长率，不仅明显低于2024年3.5%的增速水平，持续性的贸易碎片化问题还将进一步限制贸易收入。

报告指出，当前全球经济面临的下行风险仍继续占主导地位。长期存在的政策不确定性将抑制消费和投资；贸易保护主义措施的进一步升级，包括非关税壁垒的使用，将产生压制投资、破坏供应链、遏制生产力增长等负面影响；限制性移民政策对劳动力供给造成的冲击也将弱化增长，尤其对面临人口衰老和技能短缺的经济体将产生更大影响；财政和金融市场脆弱性将与借贷和展期成本上升风险叠加共振；由于气候冲击或地缘政治紧张局势而导致的大宗商品价格飙升带来了额外的风险，尤其是对低收入的大宗商品进口国而言压力巨大。

同时，人工智能行业发展对经济的拉动作用存在波动风险，其收益和产能表现一旦不佳，将引发科技股股价大跌，从而终结当前人工智能技术投资增长周期以及金融市场对该行业前景的乐观情绪，甚至还将对宏观金融稳定产生冲击。报告警示称，经济下行风险对中央银行等主要经济机构的独立性施加的压力，可能会削弱来之不易的政策可信度，并破坏合理的经济决策，其原因包括数据可靠性降低等。

报告指出，政策制定者应建立清晰、透明和以规则为基础的贸易政策路线图，以减少不确定性、支持投资并收获更多贸易活动所带来的生产率和增长红利。贸易规则应进行现代化升级，以适应数字时代的到来，并为加强多边合作提供机会。贸易外交应与宏观经济调整相结合，这对于纠正持续的外部失衡，解决其根本症结并确保持续收益

的新态势。现在应着力推动结构性改革，通过促进劳动力流动、鼓励劳动力参与、投资数字化和加强机构建设等措施提振增长前景。产业政策可能在提高韧性和增长方面发挥作用，但应充分考虑其使用过程中涉及的机会成本。对于低收入国家来说，随着外部援助的减少，调动国内资源至关重要。在充满不确定性的时代，情景预演和政策储备有助于确保应对措施的及时有效。



2025年发达经济体的经济增速

预计为 ▶ 1.6%

新兴市场和发展中经济体的

经济增速预计为 ▶ 4.2%

全球通胀率将在2025年下降至

▶ 4.2%

2026年将进一步下降至

▶ 3.7%

IMF发布最新《世界经济展望》预计

2025年全球经济增速为 ▶ 3.2%

2026年增速为 ▶ 3.1%



图为位于美国华盛顿的国际货币基金组织总部。
新华社记者 刘杰摄

本版编辑 刘畅 美编 王子萱