

欧美贸易协议难解德国汽车业困境

今年4月以来，美国政府挥舞关税大棒，大幅提高自欧盟进口汽车关税，重创欧洲汽车产业，导致德国主要车企集体陷入利润暴跌的“寒冬”。

欧美日前达成新协议，欧盟输美汽车关税从25%降至15%。分析人士指出，该协议或将暂时避免欧美之间爆发全面贸易战，但德国制造业的困境远未解除，仍然高企的出口成本与政策反复所带来的不确定性，正在持续削弱车企信心。

关税冲击车企业绩

宝马、梅赛德斯-奔驰、大众等德国主要车企近日公布的财报显示，2025年上半年，企业利润普遍大幅下滑。多家企业明确指出，美国高关税政策是造成其财务承压的重要因素。

宝马财报显示，2025年上半年，该集团收入同比下降8.2%，净利润下滑29%。公司指出，高关税是其核心业务利润率下降的主要因素之一。梅赛德斯-奔驰上半年净利润从去年同期

的约61亿欧元“腰斩”至约27亿欧元。

大众集团2025年上半年销售收入同比下降0.3%，旗下保时捷汽车业绩也受到显著影响。保时捷公司表示，上半年因关税额外支出约4亿欧元。

与此同时，德国车企现金流状况持续恶化。英国《金融时报》报道，受美国关税政策等因素影响，德国三大汽车制造商今年的现金流或将合计减少约100亿欧元。

新的欧美贸易协议并未带来明显乐观情绪，多家车企纷纷下调今年增长预期。德国汽车工业协会主席希尔德加德·穆勒表示，即便税率下降，德国车企每年仍将面临数十亿欧元的额外关税负担，这给正处于转型关键阶段的德国汽车工业带来沉重压力。

欧洲汽车制造商协会总干事西格丽德·德弗里斯警告，美国对进口汽车及零部件维持高关税政策，不仅削弱欧盟汽车产业的国际竞争力，也可能损害美国本土供应链和消费者利益。

多重挑战待破解

德国车企业绩集体下滑，不仅由于短期关税上调的直接冲击，更折射出多重深层挑战的交织效应。

关税影响贯穿产业链上下游。由于美国对钢铁、铝等原材料仍维持高达50%的进口关税，上游供应商将成本压力转嫁至整车厂商，形成多层传导效应，进一步压缩整车利润空间。

据德国汽车工业协会统计，2024年美国从德国进口汽车约45万辆；同期，德国车企在美生产汽车超84万辆，其中约一半面向全球出口，这种跨境生产与销售相结合的格局，对政策变动极为敏感。

大众集团管理董事会主席奥博穆坦言，公司在美国的工厂面临的关税陡然升高，仅上半年，这一变化就给集团整体带来13亿欧元的成本负担。

奥迪首席财务官于尔根·里特斯贝格也表示，美国关税已导致公司损失约6亿欧元。

2024年以来，福特、斯泰兰

蒂斯、大众、采埃孚、博世等在德国及其他欧洲国家和地区设立的整车和零部件企业相继宣布裁员或关闭生产线。订单萎缩、能源成本高企、劳动力成本上涨，导致传统制造业优势日渐削弱。与此同时，德国车企在电动化转型方面整体仍落后于美国和中国的新能源车企。

“向东看”寻出路

面对欧美市场政策频繁调整和不确定性加剧的局面，越来越多德国企业开始关注制度环境稳定、增长前景清晰的中国市场，通过本地化生产、技术合作和战略投资，积极推动在亚洲的布局优化与结构性转型。

大众集团首席财务官兼首席运营官阿尔诺·安特利茨日前表示，集团对在中国市场推进本地平台建设和电池领域合作“非常有信心”。

宝马集团近日宣布与中国科技企业北京初速度科技有限公司合作，联合开发面向中国市场的新一代智能驾驶辅助解决方案。

“这不仅履行了宝马本土合作创新的承诺，更是我们在活力迸发的中国智能网联汽车市场巩固自身地位的努力。”宝马集团大中华区总裁兼首席执行官高翔说，双方企业应更好地合作探索技术路径，利用互补优势推动协同创新和变革性突破。

“汽车行业的未来在中国。”德国权威汽车经济学专家费迪南德·杜登赫费尔指出，德中两国在整车制造和供应链领域的深入合作令人振奋。宝马和保时捷在驾驶性能方面具备显著优势，梅赛德斯-奔驰则凭借设计与驾乘体验占据高端市场，它们如今正充分借助中国在电池技术和规模化生产方面的优势，提升产品竞争力。

德国联邦经济发展和对外贸易协会主席米夏埃尔·舒曼指出，当前全球贸易体系面临动荡，“贸易武器化”成为危险趋势。欧美达成的所谓“协议”缺乏持久性与可预测性，对企业营商环境构成严重干扰。在当前国际格局下，中国市场或许是全球企业为数不多仍具制度稳定性的“锚点”。

据新华社

普京会见美国特使威特科夫

新华社电 俄罗斯总统网站6日发布消息说，俄总统普京当天在克里姆林宫会见美国中东问题特使威特科夫。

俄总统网站发布了普京会见威特科夫的一句话消息，并公布了两人握手的照片。

据俄新社报道，威特科夫当天早些时候抵达莫斯科，开始对俄访问。这是威特科夫今年第五次访问俄罗斯。

报道说，威特科夫并未对俄媒透露他此访日程，也回避记者关于其对此访期待的问题。

美国总统特朗普5日说，威特科夫将于6日与俄方举行会谈，美方会在美俄会谈后决定若俄乌未能达成和平协议将采取的措施。



图为在俄罗斯首都莫斯科，俄总统普京（左）在克里姆林宫会见美国中东问题特使威特科夫

美媒:美拟2030年前在月球建成核反应堆

新华社电 据多家美国媒体报道，美国交通部长兼国家航空航天局代理局长肖恩·达菲近日将宣布，美国将加快推进在月球上建设核反应堆的计划。这是达菲自今年被任命为代理局长以来主导的首项重大举措。

据媒体披露的一份达菲的指令，加快月球表面建造反应堆的计划有助于推进美国月球探索任务。该计划将明确为美国航天局此前构想的月球核反应堆项目设定具体时间表，目标是在2030年前完成一座100千瓦级核反应堆的发射与部署。该指令还要求美航天局在60天内征询业界意见，并指定负责人统筹推进项目。美航天局正在寻找有能力在2030年前

发射核反应堆的企业。

达菲5日表示，尽管太阳能将在月球部分关键位置发挥作用，但核裂变技术对未来深空探索任务至关重要。美国已在该领域投入数亿美元进行研发。

美航天局此前表示，正与美能源部和工业界合作，研发一套40千瓦级月球表面核裂变发电系统，计划于本世纪30年代初期在月球部署。核裂变发电系统能够提供充足且持续的电力，不易受月球和火星环境条件的影响。

分析人士指出，美国加快建设月球核能系统，意在为未来长期载人探月和火星探测任务奠定能源基础，同时在新一轮太空竞赛中占据先机。

印度政党回击美关税威胁

印度执政党与主要反对党5日均强硬回击美国以印度购买俄罗斯石油为由，威胁对印度产品加征关税。美国特朗普政府当天则进一步威胁称，美方将在未来24小时内大幅提高对印度产品的关税。

连日来，美方多次在经贸问题上向印度施压。美国总统特朗普7月30日在社交媒体上发文称，将对印度输美商品征收25%的关税并实施其他“惩罚”。特朗普抱怨印度关税税率太高，非关税壁垒比其他任何国家都要“繁重和讨厌”。8月4日，特朗普再度发文称，由于印度购买大量俄罗斯石油并借此获利，美国将大幅提高对印度产品的关税。

面对美方威胁，印度执政党人民党副主席贾伊·潘达5日在社交媒体上援引美国前国务卿基辛格的名言发文说：“做美国的敌人是危险的，而做美国的盟友则是致命的。”印度主要反对党国大党议员马尼什·蒂瓦里表示，特朗普的贬低言论伤害了印度人

民的尊严。

印度外交部发言人贾伊斯瓦尔4日在一份声明中表示，美方针对印度的行动“不公正、不合理”，印度“将采取一切必要措施维护国家利益和经济安全”。声明还说，俄乌冲突爆发后，美国积极鼓励印度与俄罗斯开展贸易，以加强全球能源市场稳定性，而且美国自身正继续与俄罗斯进行贸易。

印度总理莫迪2日在一场集会上表示，在全球经济面临多重不确定性因素的背景下，印度必须保护自身经济利益。印度媒体认为，莫迪此番言论可能意在回应特朗普此前称印度是“死亡经济体”。

特朗普政府4月2日公布所谓“对等关税”措施后，美印双方举行了多轮会谈，但目前谈判仍陷于僵局。据报道，印度一直拒绝按美国要求的给予美方农业和乳业关税优惠。双方将在8月下旬继续进行新一轮谈判。

据新华社

西媒:西班牙放弃购买美国F-35战机

新华社电 据西班牙媒体近日报道，西政府消息人士透露，军方已“彻底搁置”从美国购买F-35隐形战斗机的计划。

西班牙《国家报》援引西国防部消息人士的话报道，眼下西班牙政府打算转而购买欧洲多国联合生产的“欧洲战斗机”或投资欧洲第六代战机项目“未来空中作战系统”。

在今年6月召开的北约峰会上，西班牙首相桑切斯拒绝了

美国总统特朗普提出的北约盟国将国防开支提高到占国内生产总值5%的要求，并宣布西班牙国防开支将仅增加至占国内生产总值的2.1%。《国家报》等媒体6日报道称，桑切斯政府先前通过一项2025年增加105亿欧元国防开支的计划，但要求其中的85%需用于欧洲本土，这成为西班牙放弃从美国购买F-35战机的主要原因之一。

西班牙海军几年前开始计划2030年退役AV-8B“鹞”式垂直起降战机，现阶段唯一能够取而代之的是美国洛克希德-马丁公司生产的F-35B型战斗机。西空军也曾考虑用该公司的F-35A型战机取代其拟于2035年退役的美制F/A-18战斗攻击机。为此，西国防部曾与洛克希德-马丁公司展开接触，并在2023年国防预算中预留62.5亿欧元用于新战机采购。

印尼启动“健康无废弃物海洋”计划

新华社电 印度尼西亚海洋事务和渔业部近日启动“健康无废弃物海洋”计划，将通过陆海统筹治理措施，大幅减少进入海洋的垃圾量，力争到2029年将该国排入海洋的垃圾减少70%。

印尼安塔拉通讯社报道说，

根据印尼国家废弃物管理信息系统数据，2025年该国废弃物产量预计达5006万吨，其中约2002万吨可能通过河流、海岸、小岛、港口及海上活动排入海洋。

印尼海洋事务和渔业部副部长迪迪特·赫尔迪亚万当天在启动“健康无废弃物海洋”计划时

说，海洋垃圾仍是印尼面临的突出环境问题。该计划将综合治理从河流、沿海、小岛到港口及各类海上活动产生的废弃物，采取跨部门协作模式，汇集各方力量，实现海洋垃圾从源头到末端的系统化管理，力求形成可衡量、可持续的治理成效。