

以色列70万人游行，能推动加沙停火吗



继9月1日爆发大规模游行示威后，9月2日，以色列多地发起罢工，将本轮巴以冲突爆发以来以色列民众的停火呼声推向高潮。据以色列《新消息报》网站报道，以全国共有70万人参加了9月1日的示威活动。如此大规模的示威游行，能否推动以色列在加沙地带停火？

为何民愤突然加剧

以色列国防军1日发表声明，以军在加沙地带南部城市拉法一处地下隧道发现6名被扣押人员遗体。以色列卫生部当日晚间确认，尸检显示这6人于48小时至72小时前遇害，均遭到多次近距离射击。

这一消息震动以色列。民间志愿者组织“被扣押和失踪人员家属论坛”1日发表声明，6名被扣押人员遇害是总理内塔尼亚胡破坏停火提议、要求以军继续驻扎在加沙地带与埃及接壤地区的“费城走廊”的直接结果。

9月1日晚，在位于特拉维夫的以色列国防部附近及位于耶路撒冷的议会大楼一带，新华社记者看到示威现场人山人海，人们高举停火标语和被扣押人员的照片，怒喊“现在就达成协议”。9月2日，示威者堵住位于耶路撒冷的以色列总理府门前十字路口，导致车辆无法通行。

以色列最大的工会劳工联合会主席阿尔农·巴尔-戴

维1日宣布，该工会于9月2日发起全国性罢工，发出“达成停火协议比什么都重要”的呼声。9月2日，特拉维夫、海法的市政部门停止公共服务，部分交通设施限时运转，大学和幼儿园停课，一些商场暂停营业。

民众意见如何分化

去年10月7日，巴勒斯坦伊斯兰抵抗运动(哈马斯)从加沙地带突袭以色列境内军民目标，导致约1200人死亡、约250人被哈马斯等巴方武装人员带回加沙地带扣押。以色列随后对加沙地带发起大规模军事行动。巴勒斯坦加沙地带卫生部门发布的数据显示，这一轮巴以冲突爆发以来，以色列在加沙地带的军事行动已造成巴方4万多人死亡、逾9.3万人受伤。另据以军方估计，目前加沙地带仍有约百名以方被扣押人员，其中一半已经死亡。

内塔尼亚胡坚称以方必须实现三大作战目标，即消灭哈马斯、解救所有被扣押人员、加沙地带不再对以色列构成安全威胁。然而，战事延宕近11个月，以色列民众厌战情绪日益高涨，预备役士兵作战意愿明显下降。越来越多的人认为，这些目标难以完全实现。

9月1日晚，在以色列议会大楼前，参与示威的埃雷兹告诉记者，内塔尼亚胡政府并没有采取必要措施来推动被扣押人员获释，忽视了民众最重要的关切。他把我们带入了这场战争，以色列应该停火止战，这样大家才能在和平中生活。

与此同时，仍有部分民众支持以军继续作战。家住特拉维夫郊区的一名电力工程师对记者说，他认为以军应不惜一切代价“彻底消灭”哈马斯，这样以色列人才更有安全保障。

能否推动加沙停火

以军9月1日宣布发现6名以方被扣押人员的遗体后，内塔尼亚胡随即发表声明宣称，以政府及他本人都致力于寻求达成加沙停火协议，以便让所有被扣押人员获释并保障以色列人的安全。他把停火协议尚未达成归咎于哈马斯，称哈马斯不仅坚决拒绝任何提议，而且还在谈判进行期间杀害了以方被扣押人员。

对此，哈马斯政治局成员伊扎特·里什克说，如果以方遵守停火方案，被扣押人员本应生还。另一名哈马斯政治局成员萨米·阿布·祖赫里强调：“以色列人应在内塔尼亚胡和停火协议之间进行选择。”

加沙地带停火谈判迄今未果。以色列区域外交政策研究所所长尼姆罗德·戈伦对记者说，内塔尼亚胡将个人利益置于被扣押人员的性命之上、阻碍达成停火协议，此次6名被扣押人员死亡导致民愤进一步加剧，内塔尼亚胡面临的政治压力徒增，对推动停火或能产生积极作用。

以色列政治分析人士诺亚·兰多在《国土报》撰文说，经过近11个月的战事，人们已经非常清楚，根本不存在所谓的“全面胜利”和“消灭敌人”，这是内塔尼亚胡最常用的两种说辞。事实证明，一个国家不可能长期使用武力控制另一个国家，也不可能让国际社会相信这一做法的合理性。

“达成停火协议、释放被扣押人员、结束加沙战事，这才是确保以色列长期可持续安全的唯一途径，我们不能一直处于战争状态。”兰多说。

(据新华社耶路撒冷9月2日电)

上图 8月31日，在加沙地带中部努赛赖特难民营，人们在查看以军轰炸后的建筑废墟。(新华社发)

德国汽车工业面临转型困境

今年年初以来，多家德国车企放缓电动化转型步伐，通过大幅削减成本和裁员等措施着眼未来发展。大众汽车集团9月2日发布声明，公司正考虑首次关闭其在德国的一家汽车制造厂和一家零部件厂。计划如果得以实施，这将是大众汽车历史上首次在德国关闭工厂。分析人士指出，今年年初以来，许多整车制造商因受电动汽车销量明显放缓影响，纷纷放缓电动化进程。在多重因素作用下，德国汽车工业转型之路正遭遇“逆风”，汽车行业应及时避免“去工业化”带来的负面影响。

供应商危机困扰车企

今年上半年，大众汽车集团的业绩表现为“增收不增利”：尽管营收达到1588亿欧元，同比增长1.6%，但营业利润约为101亿欧元，同比下降11.4%。同时，全球销量约435万辆，略低于去年同期的437万辆。

大众汽车集团管理董事会主席奥博穆表示，大环境变得更加严峻，德国在竞争力方面逐渐落后。我们现在必须加大力度，以创造长期成功的条件。

大众汽车考虑关闭德国工厂，折射出德国汽车工业的转型困境。作为传统汽车工业强国，德国近期面临零部件供应商“破产潮”与“裁员潮”。例如，采埃孚计划到2028年在德国裁员1.1万人至1.4万人；大陆集团已启动7150人的裁员计划；博世计划在软件和电子部门裁员1200人。

德国咨询企业法尔肯施特格控股公司数据显示，2024年上半年，共有20家年收入超过1000万欧元的德国汽车零部件供应商申请破产，同比激增超60%。

被誉为“德国经济发展风向标”的慕尼黑经济研究所商业景气指数显示，德国8月商业景气指数降至86.6点，为6个月以来最低水平。慕尼黑经济研究所所长克莱门斯·菲斯特表示，在德企业情绪低迷，不仅对行业现状满意度下降，对未来预期也更加悲观。

电动化转型遭遇“逆风”

德国联邦汽车运输管理局数据显示，今年7月，德国纯电动汽车注册量同比大跌36.8%；今年上半年，德国新注册电动汽车的市场份额从去年同期的15.8%降至12.5%。

自去年12月德国政府取消电动汽车补贴后，消费者观望情绪加剧，导致电动汽车销量持续走低，许多整车制造商纷纷放缓电动化进程。梅赛德斯-奔驰今年年初宣布，将其50%的电动汽车销售占比目标实现时间从2025年推迟到2030年。保时捷宣布放弃2030年电动汽车销量占新车销量80%的目标。大众集团也在考虑关闭其位于比利时的

奥迪Q8 e-tron电动汽车生产工厂。

大众集团首席财务官兼首席运营官阿尔诺·安特利茨表示：“汽车产业的未来是电动化。但在欧洲市场，传统燃油仍保持主导地位，大众集团将持续投入传统燃油领域的研发、生产，以此稳固当下的立足点。”

德国汽车工业协会副主席托马斯·佩克龙指出，市场需求呈放缓趋势，电动汽车研发投入大，对于企业的盈利能力是极大挑战。正因如此，多家跨国车企均调整电动化战略，重新倚重内燃机，采取“油电双行”的策略。

汽车行业专家认为，尽管德国车企在电动化方面暂时放缓步伐，但随着技术不断进步和市场逐渐成熟，这些车企很可能在未来重新加码投资电动汽车业务，并找到新切入点。

“去工业化”效应持续显现

当前，德国经济正面临高通胀、高利率以及出口需求疲软等多重挑战。菲斯特曾表示，德国面临“去工业化”风险，部分行业如化工和汽车工业正经历萎缩，汽车产量已连续多年下滑。

自俄乌冲突爆发以来，欧盟追随美国对俄罗斯天然气实施禁运等措施，导致能源供应紧张和通胀压力加剧。美国借机向欧洲出口高价天然气，进一步推高欧洲能源成本，进而对德国能源密集型产业造成巨大冲击。

美国的单边主义产业政策也是加剧德国制造业困境的重要因素。美国《通胀削减法案》推出了包括高额补贴在内的多项措施，以推动电动汽车和其他绿色产业在美国本土发展。此举导致不少欧洲企业将投资计划转向美国。

同济大学德国研究中心主任郑春荣表示，“去工业化”效应不容忽视。德国是制造业立国，如果“去工业化”进程持续，德国经济长远发展将面临巨大冲击。尽管德国已出台支持政策，试图增强德国工业区位竞争力，但效果如何仍有待观察。

此外，德国还受到经济衰退和出口需求疲软的双重冲击。同时，专业劳动力短缺成为长期挑战。

(据新华社柏林9月3日电)