

# 有职却无家 隐藏的美国功能性失业

美国政府8月1日公布的数据显示,7月美国失业率环比升高,当月非农业部门就业数据显著弱于市场预期,且5月和6月非农业部门新增就业岗位从此前公布的14.4万和14.7万分别大幅下调至1.9万和1.4万,表明美国就业市场明显降温、失业人口增加。除了官方发布的“显性”失业数据,今年一本畅销书揭示了美国民众陷入的另一种“隐性”失业——功能性失业,即人们虽然有工作,依然无力负担基本生活成本。

## I 无处容身的窘迫

今年3月,美国畅销书《我们无处容身:在美国工作却无家可归》揭示不少美国民众的生活窘境,他们有工作,但无力负担基本生活成本。这些人不会被计入官方失业率,但他们实际却“功能性失业”。

美国住房和城市发展部去年底发布的《2024年度无家可归者状况评估报告(AHAR)》显示,美国无家可归者超过77万人,但政府数据只统计了住在收容所或露营地的人,不包括那些睡在车里、与朋友或邻居合租,以及长期住廉价旅馆的人。

上述畅销书作者、社会学者布赖恩·戈德斯通认为,真正无家可归的人数大概是政府公布数字的6倍之多,约400万。这些无家可归者中,很多人有全职或兼职工作,只是他们的薪水过低,以致无法过上正常生活。

戈德斯通最初注意到这群人,是因为身为社区护士的妻子每天接触到的患者,包括外卖员、客服中心接线员、快餐店员工、优步司机等,不少人看病或工作后回的不是自己的“家”,而是在收容所、廉价旅馆、亲戚朋友家、甚至自己车里。“这些人明明在工作,但工作所赚的钱却不足以让他们拥有一个家。”

戈德斯通大约花费两年时间,深度追踪了5个“有职却无家”的美国家庭,跟随他们前往工作场所、参加家庭聚会,见证这些人如何与政府救济部门打交道、在免费食物救济站排队领食、共同度过平安夜等。书中几位主人翁都渴望给孩子体面的生活,却一个接一个沦为“有职无家族”。

如果说戈德斯通书中揭示的是他在生活中遇到的现象或某种“感觉”,美国智库路德维希共享经济繁荣研究所过去几年发表的相关报告则是对这种表象的剖析。

6月18日,路德维希研究所发布了一份被美国媒体广泛报道的失业率报告。该报告显示,美国5月的真实失业率从之前的24.2%微升至24.3%,而同期美国劳工统计局公布的官方失业率仍维持在4.2%左右。自今年2月以来,美国的真实失业率始终保持在24%及以上的水平。

之所以与官方数据差距达20个百分点之多,是因为真实失业率会将前述

美国《纽约时报》6月一篇文章写道,政府统计数据的质量不断下滑引发专家担忧。官方经济数据很大程度上依赖对个人和企业的调查,但近年来私营部门对政府调查的回复率越来越低。因此,很多专家希望采用公司行政记录和信用卡公司、薪资服务商等私营数据源。然而,这种方法需要大量前期投入,因此,在目前情况下并没有实施的可能性。

政府数据更大的问题或许在于其统计方法。路德维希研究所统计的真实失业率来源不仅包括失业者,还包括那些虽然有工作、但依然在经济上挣扎的工人。该研究所认定完全就业的标准之一是劳动者必须满足每周全职工作35小时以上。与之形成对比,美国

## II 25%劳动力功能性失业?

“功能性失业”人群统计在内,即那些从事低薪工作而无力负担基本生活成本的人。

路德维希研究所主席吉恩·路德维希说:“我们正面临这样一个就业市场:近四分之一劳动者处于功能性失业状态,而当前趋势几乎没有改善迹象。”

过去几年,路德维希研究所发布的真实失业率报告显示,美国经济中功能性失业的真实情况远比官方失业率呈现的更严峻。这个数字通常维持在20%至25%甚至更高水平。

美国皮尤研究中心5月一份民意调查反映的民众自认财务状况,可从侧面印证超过20%的真实失业率。该民

## III 官方统计是否准确

劳工统计局常规的数据统计方法是将两周内工作仅一小时的人也计入就业。

路德维希研究所指出,这意味着那些无家可归或住在帐篷区的贫困群体,只要过去两周工作超过一小时,都会被官方视作“就业人口”。这样的数据“呈现出一幅非常不完整、在很多方面具有误导性的画面”。

功能性失业统计同时提出一个严峻问题:一份全职工作如果无法支撑住房、营养、教育与医疗,那么它是否还能被称作“充分就业”?

新华社报道员曾遇到一名40多岁的会计贝蒂,她已从业20余年,却被公司以重组名义解雇。贝蒂本来以为当前美国失业率很低,她很快就会找到下一份工作,结果花了半年时间才找到一

份不算满意的全职工作。

新公司要求贝蒂每天都要到办公室上班,而她希望一周能有一两天在家工作的弹性时间。虽然工作条件不甚满意,但鉴于找到这份工作不容易,贝蒂仍坚持边工作边找“下家”。

贝蒂个人的经历是众多美国求职者当下处境的缩影。美国Indeed招聘网的经济师科里·斯塔尔6月接受消费者新闻与商业频道(CNBC)采访时说:“雇主既没有招聘,也没有裁员。他们也没有辞职。现在的就业机会就是比以前少。”

专门培训客户求职技能的职业讲师曼迪·伍德拉夫-桑托斯也在接受CNBC采访时直言:“现在美国的就业市场简直糟透了。”

据新华社

## 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。

### A 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。

### B 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,就给集团整体带来13亿欧元的成本负担。

2024年以来,福特、斯泰兰蒂斯、大众、采埃孚、博世等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。

### C “向东看”寻出路

面对欧美市场政策频繁调整 and 不确定性加剧的局面,越来越多德国企业开始关注中国市场,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。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。

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。

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”。

据新华社柏林8月6日电