

美国征收关税政策对汽车产业影响简析

美国政府公布全新关税政策

■ 当地时间4月2日，美国总统特朗普一系列新关税政策“靴子落地”。按照白宫发布的声明，美国将对贸易伙伴设立10%的“基准关税”，并对某些贸易伙伴征收更高关税，此外，还明确对所有进口汽车加征25%的关税。

美国全新关税政策落地



关税政策框架：10% 基准关税+国别差异化对等关税

	生效时间	覆盖范围	税率
基准关税	4月5日	所有进口商品 (除已实施232条款的钢铝、汽车及豁免商品外)	10%
对等关税	4月9日	针对贸易逆差较大的经济体	11%~50% (贸易伙伴对美国综合税率的一半)

美国对部分经济体加征差异化关税

征收11-20%

16个国家/地区

刚果	11%
挪威	15%
菲律宾	17%
欧盟	20%

征收21-30%

13个国家/地区

日本	24%
韩国	25%
印度	26%
南非	30%

征收31-40%

19个国家/地区

瑞士	31%
印尼	32%
中国	34%
泰国	36%

征收41-50%

9个国家/地区

缅甸	44%
越南	46%
柬埔寨	49%
莱索托	50%

美国全面征收25%的进口汽车关税



进口乘用车（轿车、运动型多功能汽车等）和轻型卡车

生效时间：4月3日

加征税率：25%



关键零部件（发动机、变速器、动力总成零部件和电气元件）

生效时间：不迟于5月3日

加征税率：25%

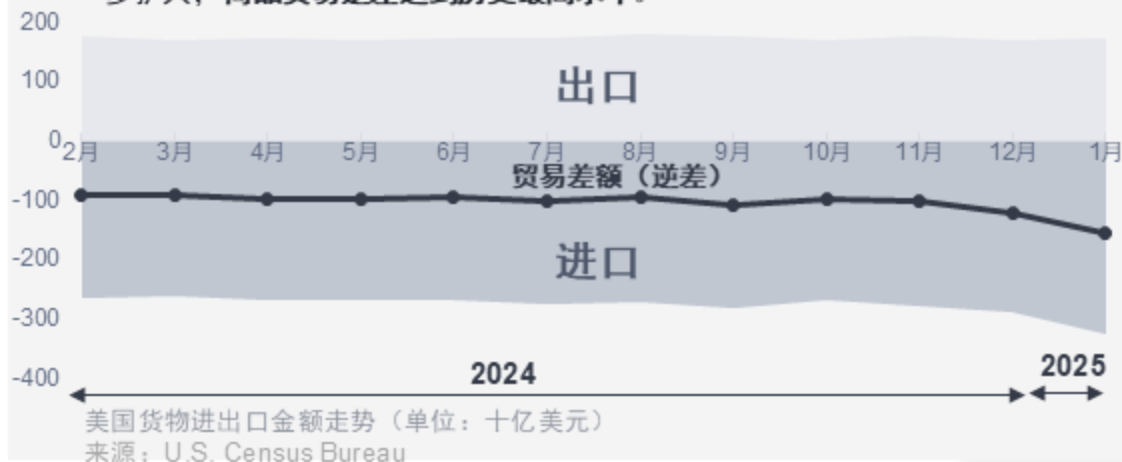
- 加税生效后，美国对中国进口电动汽车和燃油车的关税分别提升至**145%**、**70%**，汽车零部件则普遍达到**70%**



- 基于对贸易伙伴不对等政策导致美方巨额逆差与产业空心化的指责，美国此次征收关税逻辑为减少贸易逆差，推动制造业回流，吸引企业在美国投资设厂，从而提高国内的生产制造能力。此次对等关税的公式也将以贸易逆差和进口额为计算核心。

美国货物贸易逆差进一步扩大

- 美国将中低端制造业转移至海外，国内依赖进口消费，导致美国贸易逆差进一步扩大，商品贸易逆差达到历史最高水平。



对等关税的核心在于贸易逆差与进口额

- 根据对等关税计算方法，其核心计算逻辑基于美方贸易逆差与美方进口额的比率；
- 根据USTR估算，实施本次对等关税政策后，美国进口关税简单平均税率将升至约20%，进口加权平均税率升至41%。



美国的税战思路：在不愿或无法退出国际货币地位前提下，寻求替代政策工具

受世界范围对美元储备资产的海量需求影响，美元汇率失去调节贸易逆差的基本功能，导致制造业等可贸易部门持续萎缩。把美国在对外经济关系领域面临的根本问题，定义为国际金融均衡汇率与国际贸易均衡汇率严重背离问题。



- 《米兰手册》认为关税可减少进口缓解逆差，并助推国内制造业可贸易部门，这也是特朗普团队倚重关税的主要考量。另外认为关税能带来额外财政收入，设立国外收入部门（ERS），也是希望借助关税收入缓解美国财政赤字和债务压力。
- 《米兰手册》认为关税工具其实存在多方面问题，然而仍值得大规模利用。

*《米兰手册》：新任美国总统“经济顾问委员会（CEA）”主席斯蒂夫·米兰撰写的《重构全球贸易体系的使用者手册》

- 各国对美国关税政策的反应可分为三类：强硬反制、妥协让步、观望谈判；其中反制派以中国、欧盟为代表，观望派以日本、韩国、英国等为代表，而越南、泰国等国家则选择直接妥协。

反制派

对美加征关税或采取其他经济措施

(代表国家/地区：中国、欧盟、加拿大等)

中国

对美进口商品全面加征84%关税，覆盖大豆、飞机零部件等关键领域；将16家美国实体列入出口管制清单；暂停部分农产品输华资质等。

欧盟

投票通过对美征收25%关税反制措施，本轮反制主要针对美方钢铝关税，以及大豆、家禽、大米、水果、坚果等多方面。

加拿大

4月8日，加拿大财政部长宣布对美国汽车对等征收25%关税措施。

观望派

倾向谈判或暂未明确反制

(代表国家/地区：日本、韩国、印度、英国等)

日本

当前采取谨慎观望的立场，并寻求通过谈判争取减免关税。

韩国

英国

对美国实施报复性关税启动为期一个月的咨询程序，但优先谈判。

印度

央行降息以应对美国加征关税的冲击；并表示不会采取报复性措施，希望通过谈判解决问题。

新加坡

明确表示不反制，通过多边机制解决争端。

妥协派

取消或降低关税以缓和冲突

(代表国家/地区：越南、澳大利亚、泰国等)

越南

将美国汽车关税从45%-64%降至32%，LNG关税从5%降至2%，并承诺打击中国转口贸易以换取美国暂缓惩罚性关税。

泰国

泰国将增加对部分美国商品的进口，下调部分对美商品征收的高额关税，以寻求与美方就新关税达成更有利的协议。

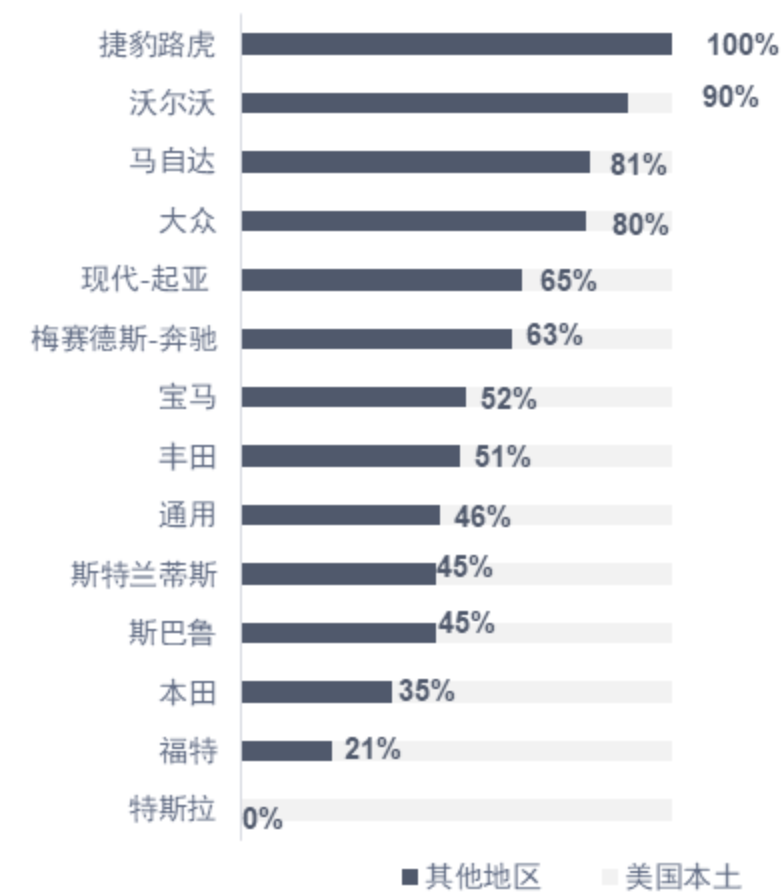
澳大利亚

接受美国加征10%的关税，并维持对美零关税，同时扩大对美LNG采购以填补能源缺口。

■ 美国汽车市场上，欧日韩车企对汽车进口依赖度较深，本土车企也未能幸免。对关税政策，全球车企应对不一。丰田本田暂不涨价，部分车企直接提价销售或者暂停出口，一些本土有产能的车企正在规划通过产业转移，扩大在美生产规模，以此降低关税影响。

除特斯拉外，在美车企几乎均需进口汽车

2024年美国市场各车企销量中进口车占比



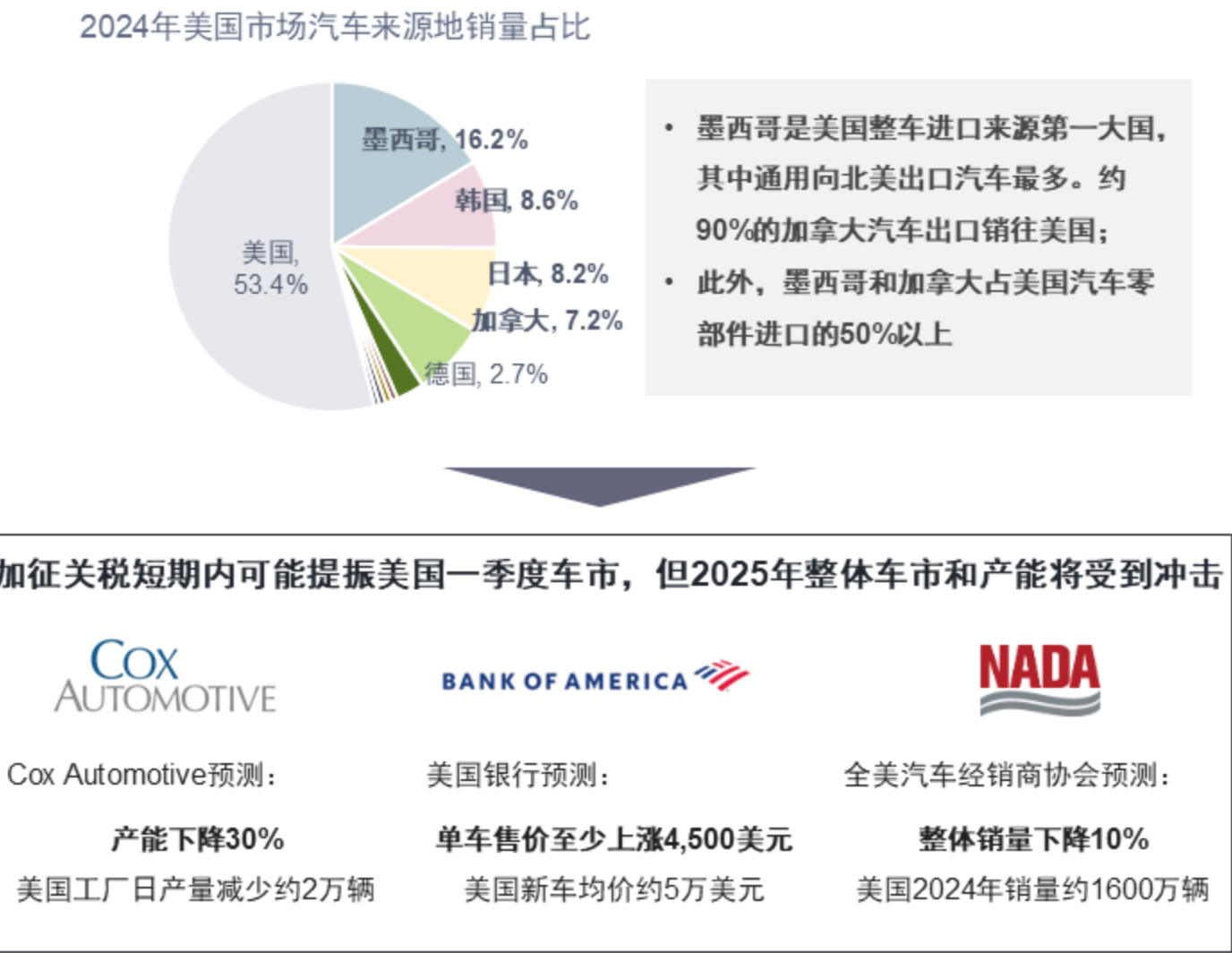
数据来源：GlobalData

各车企对美加征进口关税的反应

暂不涨价	丰田	暂时不上调售价，承担供应商上涨成本
	本田	将尽可能多的汽车运往美国，规划消费者愿意接受的价格涨幅
	捷尼赛思	未来两个月内不会提高汽车价格
涨价	大众	增加“进口费”，暂停墨西哥工厂的运输
	现代	警告美国经销商可能涨价以应对关税，评估定价策略
	法拉利	将部分车型在美国市场的售价提高至多10%
	阿斯顿马丁	提高汽车在美国的售价
暂停出口	捷豹路虎	暂停对美国出口汽车，为期一个月
	奥迪	扣留4月2日后到港的进口车辆
调整生产结构	斯特兰蒂斯	在美国五家工厂裁员，暂停加拿大和墨西哥两家装配厂生产
	沃尔沃	扩大美国本土产能，考虑将新车型产线转移至美国本土
	奔驰	中美两地各自推进本地化，减少进出口依赖
	通用	在美国印第安纳州生产更多皮卡，并缩减在墨西哥的产量
促销清库	福特	推出全系车型大幅折扣“内部优惠价”

对美国车市的影响：冲击产能，抬高售价，低价车首当其冲

■ 2024年，在美国售出约1600万辆汽车中，有约46%是进口汽车，且在美组装的汽车近60%的零部件来自国外。因此，加征关税将直接提高美国本土汽车售价，大部分本土车企的产能也将受到打击。预计加征关税后，薄利多销的低价车型将首当其冲，面临“市场淘汰”。



加征关税让美国车市低价畅销车无利可图

通用、福特等车企已将低价车型生产线转移至墨西哥或韩国，低价车型可能因成本过高停产

车企	车型	售价 (万美元)	产地
日产	Versa	2.01	墨西哥
起亚	Soul	2.30	韩国
现代	Venue	2.37	韩国
现代	Elantra	2.46	韩国
雪佛兰	Trax	2.48	韩国
起亚	K4	2.50	墨西哥
别克	Envista	2.74	韩国
雪佛兰	Trailblazer	2.82	韩国
本田	Civic	2.89	美国/加拿大
本田	HR-V	2.95	墨西哥
JEEP	Compass	3.02	墨西哥
雪佛兰	Equinox	3.23	墨西哥
福特	Maverick	3.42	墨西哥
日产	Rogue	3.42	日本/美国
马自达	CX-5	3.43	日本
斯巴鲁	Forester	3.66	日本
丰田	RAV4	3.78	日本/美国/加拿大
日产	CR-V	3.79	美国/加拿大

■ 美国是欧洲最大的汽车出口市场，欧盟去年向美国出口约75万辆汽车，总价值达385亿欧元，其中德国车企贡献了主要份额。在关税影响下，欧洲汽车制造商的销售额可能损失数十亿欧元。美国汽车关税出台后，欧洲车企积极推出一系列应对措施。

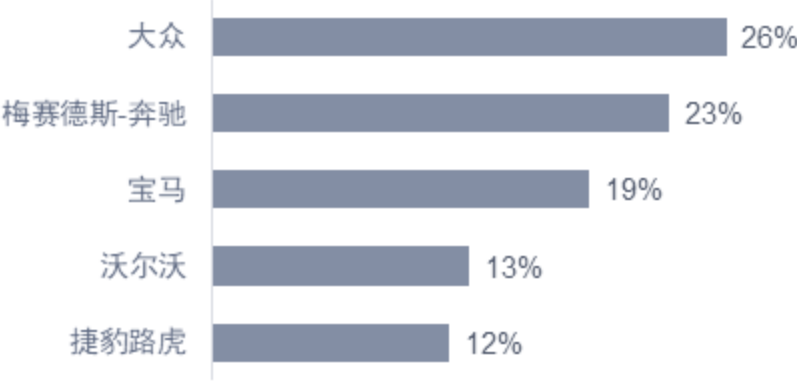
2024年欧盟对美新车出口总额下降4.6%，但美国仍是其最大的汽车出口市场

2024年欧盟新车出口主要目的地



德国三大品牌在欧盟对美出口中贡献主要份额

2024年欧洲车企对美国出口销量贡献率



美国关税引发全球汽车市场连锁反应，多家欧洲车企调整企业策略
暂停进口

奥迪、大众、捷豹路虎：
全面暂停对美进口

斯特兰蒂斯集团：墨西哥和加拿大两家工厂停产数周

梅赛德斯-奔驰：考虑将GLC SUV转移至美国生产

法拉利、英力士：部分车型涨价10%左右

大众：本月将对美国销售的进口车加收“进口费”

承担关税，暂不涨价

宝马：5月1日前承担在墨西哥生产的汽车的关税成本

梅赛德斯-奔驰：暂时自行承担2025款车型关税压力

大促活动

斯特兰蒂斯集团：旗下克莱斯勒、道奇、吉普、公羊等品牌在4月30日前提供员工优惠价格

VDA
Verband der Automobilindustrie

德国汽车工业协会：关税实施后，德国产品的单车成本预计增加1.2万~2.3万美元

CLEPA
European Association of Automotive Suppliers

欧洲汽车供应商协会：预计关税将导致零部件流动受阻，最终推高终端售价15%~20%

acea
DRIVING MOBILITY FOR EUROPE

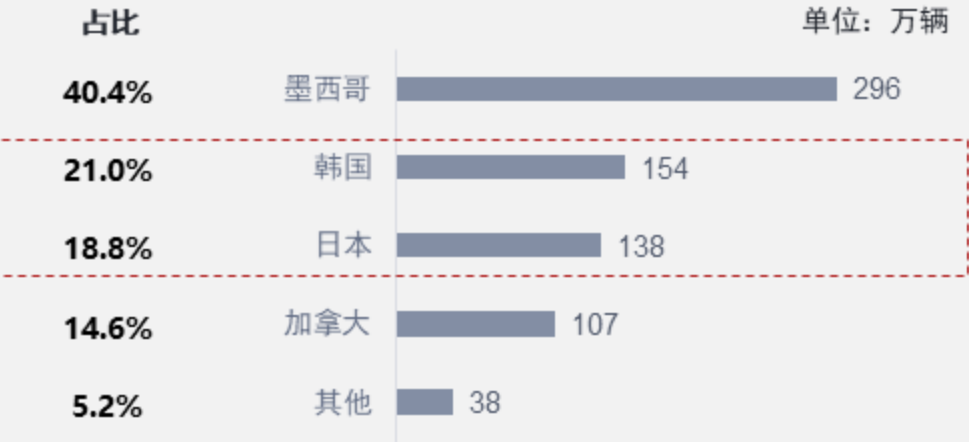
欧洲汽车工业协会：欧洲汽车制造商的销售额可能会因关税损失数十亿欧元

■ 日韩汽车行业与美国市场深度绑定，若高关税措施长期持续，它们的整体出口业务都将受到重创。目前，韩国方面已公布了一项价值3万亿韩元的汽车产业紧急援助措施，日本方面还没有明确的应对策略，但有车企表示可能会重组生产网络和供应链。

2024年美国进口汽车来源国情况



美国汽车市场对外依存度显著，同时来源国呈现明显地域集中特征



• 若关税长期持续，日韩车企在美销量或下降40%-60%，毛利率可能被压缩至5%以下

日韩两国将针对国内汽车行业采取紧急支持措施



- 2024年，韩国对美出口价值**366亿美元**的汽车，占当年韩国汽车出口总额的**49%**
- 若美国对其加征**25%**的关税，韩国对美汽车出口额将**减少64亿美元**

应对措施：

汽车购置税从目前的5%下调至**3.5%**，直至**2025年6月**
电动汽车购买补贴从目前的20%-40%提高到**30%-80%**，且期限延长六个月至今年年底
汽车制造商的政策融资支持从之前计划的13万亿韩元提高到**15万亿韩元**



- 2024年，日本对美出口价值**397亿美元**的汽车，占当年日本对美出口总额的**28.3%**
- 若美国对其加征**25%**的关税，日本对美汽车出口额将**损失170亿美元**

应对措施：

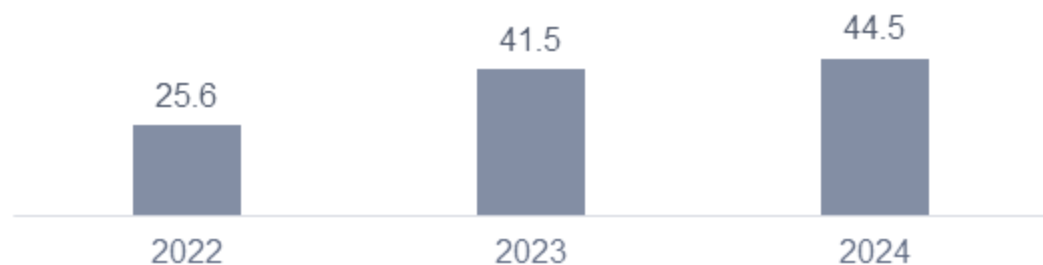
制定就业保护方案，通过**税收减免**、**技能培训**等政策稳定汽车产业链上下游，防止产业空心化危机

■ 中国汽车产品此前主要通过墨西哥转口至美国，部分车企也有在墨西哥建厂来扩大在美份额的计划，美国 and 墨西哥之间虽有贸易协定，但此次也仅有在美国生产的汽车零部件部分可以获得豁免，中国汽车产业对美出口“中转策略”可能受阻。

中国汽车产业对美出口“中转策略”可能受阻

中国汽车主要通过墨西哥转口至美国：

中国出口至墨西哥汽车数量（万辆）



中国出口至墨西哥的汽车80%左右会进入美国市场

计划在墨西哥建厂的中国品牌将面临更多不确定性：

BYD

- 2024年中，比亚迪墨西哥工厂已进入最后选址阶段
- 2025年1月，比亚迪墨西哥总经理表示将很快公布建厂计划

CATL 宁德时代

- 宁德时代也计划在墨西哥投资建设电池工厂，为特斯拉、福特等企业供货

- 虽然墨西哥和美国之间有美墨贸易协定，但墨西哥出口的汽车中仅有美国生产的零部件部分受该协定的保护

中欧重启电动汽车反补贴谈判，对欧盟出口有望迎接新机遇

中欧即将重启电动汽车反补贴谈判：

4月3日，中国商务部宣布，**中欧双方同意尽快重启对华电车反补贴案的谈判**

4月11日，欧盟发言人表示，**欧盟和中国已同意就中国制造的电动车设定最低价格，以替代去年欧盟加征的关税**，相关谈判已经开始。

现阶段欧盟对

中国电动汽车征税情况：

比亚迪	17.0%
吉利	18.8%
上汽集团	35.3%
合作企业 *配合调查，未抽样	20.7%
不合作企业 *不配合调查	35.3%
特斯拉	7.8%

2024年中国已经超越日本成为欧盟进口汽车最大来源地：

2024年欧盟进口汽车贸易额（亿欧元）




- ◆ **当地时间4月2日，美国总统特朗普一系列新关税政策“靴子落地”。**按照白宫发布的声明，美国将对贸易伙伴设立10%的“基准关税”，并对某些贸易伙伴征收更高关税，此外，还明确对所有进口汽车加征25%的关税。随后中国对美国采取反制措施，加拿大也宣布对美国汽车对等征收25%关税措施。日本、韩国、英国等国采取观望立场，希望通过谈判解决问题。越南、泰国、澳大利亚等国则选择妥协。
- ◆ **对全球汽车市场影响：**日韩汽车行业与美国市场深度绑定，若高关税措施长期持续，它们的整体出口业务都将受到重创。目前，韩国方面已公布了一项价值3万亿韩元的汽车产业紧急援助措施，日本方面还没有明确的应对策略，但有车企表示可能会重组生产网络和供应链。美国是欧洲最大的汽车出口市场，欧盟去年向美国出口约75万辆汽车，总价值达385亿欧元。在关税影响下，欧洲汽车制造商的销售额可能损失数十亿欧元。
- ◆ **中国汽车及相关企业影响：**中国汽车产品此前主要通过墨西哥转口至美国，部分车企也有在墨西哥建厂来扩大在美份额的计划，美国和墨西哥之间虽有贸易协定，但此次也仅有在美国生产的汽车零部件部分可以获得豁免，中国汽车产业对美出口“中转策略”可能受阻。此外美国征收关税政策出台不久后中欧就计划重启电动汽车反补贴谈判，中国对欧盟出口纯电动汽车有望迎来新机遇。



THANK YOU

 +86 135 1210 2701

 xifuz@chinaautomarket.com

 <http://www.chinaautomarket.com>