

本田汽車近70年首次虧損 戰火引發材料斷供 日本車企減產

日本第二大汽車製造商本田（Honda）14日發布2025年財報，受電動化戰略調整帶來的損失拖累，公司出現上市以來首次淨虧損，金額達4239億日圓（約209億港幣）。與此同時，中東地區持續的戰火進一步衝擊日本汽車生產。從車架生產所需的基礎原材料到稀釋劑等關鍵輔料供應受阻，部分廠商被迫減產，輪胎價格同步上漲，讓日本汽車製造商困境雪上加霜。



伊朗



東京一家本田經銷商的廣告牌。法新社



日本本田位於加拿大安大略省的汽車裝配廠內，工人正在安裝零件。路透社

石腦油短缺

石腦油被譽為「石化工業之母」，日本約65%的汽車級石腦油依賴中東進口。

- 塑料部件：塑料和樹脂是汽車內飾、儀表板、保險槓等眾多部件的關鍵材料。
- 輪胎：汽車輪胎、密封條、減震襯套等所需的合成橡膠源自丁二烯，由石腦油分解產生。目前丁二烯價格已翻倍，輪胎廠商被迫漲價。
- 噴漆：車輛需要噴漆防腐，稀釋劑則是噴漆過程中稀釋油漆、清洗噴槍的必需品，其原料來自石腦油。汽車噴漆是高度自動化的流水線，一旦稀釋劑短缺，整條生產線必須停止將導致塗裝線完全停擺，整車無法出廠。

鋁材進口受阻

日本鋁進口的約30%來自中東，其中約70%用於汽車製造業。

- 引擎、引擎蓋等部件：汽車的引擎缸體、缸蓋、輪轂、車門、引擎蓋等部件均由軋製鋁板、鑄造鋁合金等製造。目前豐田等車企鋁原料庫存僅能維持一個半月，可能被迫尋找替代來源，但短期內成本更高。

稀有金屬（如鈹、銻）

鈹、銻是汽車尾氣催化器關鍵材料。中東航線受阻導致這些金屬供應和運輸緊張，催化器價格上升。

中東戰爭影響日本汽車製造

【大公報訊】根據本田發布的財報，2025財年（2025年4月至2026年3月）銷售收入為21.8萬億日圓（約1.07萬億港幣），同比僅增長0.5%，但最終錄得淨虧損4239億日圓。這是本田自1957年上市以來首次出現年度淨虧損，而上一財年公司淨利潤為8358億日圓（約412億港幣）。

本田電動轉型折戟

本田此次虧損的主因並非銷量不佳，而是電動化轉型折戟。公司原計劃2026至2027年推出三款純電車型，但因北美電動車市場需求放緩、補貼政策退坡，加上特朗普政府放寬環保法規等因素，本田於3月12日宣布正式終止這三款車型的研發，相關損失達1.58萬億日圓（約780億港幣）。同月，本田還終止了與索尼合資的AFEELA電動車項目。

日媒分析指，本田是日系車企中電動化轉型最激進的一家。社長三部敏宏2021年上任時便提出「2040年淘汰燃油車」的激進目標，但在北美純電需求失速的現實面前，該路線已難以為繼，不得不於今年3月大幅修正。三部敏宏14日表示，本田不會退出電動車業務，但承認原定目標已「不切實際」，並宣布無限期擱置加拿大高達110億美元的電動車項目。

霍峽停滯 汽車出口受阻

除了電動車轉型遇挫外，整個日本汽車產業也正遭受中東戰火的打擊。中東地區是日本汽車企業的重要市場之一。2025年，日本汽車在阿聯酋和伊朗等中東10國新車銷量超過87萬輛，佔地區整體的3成。由於整車運輸受阻令面向中東市場的汽車無法交付，

日本車企生產計劃承壓，被迫減產或停產面向中東市場出口的相關車型。

日本汽車產業高度依賴全球供應鏈，中東不僅是重要的出口市場，更是核心原材料的關鍵來源地。日本約70%的鋁進口來自該地區，而鋁材廣泛應用於發動機缸體、輪轂、車架及電動車電池殼體。自2月底戰爭以來，鋁價已上漲約13%，日本車企的鋁庫存可能在5月見底。

同時，石腦油短缺導致日本國內多家乙炔裂解裝置被迫降低開工率，進而影響樹脂、稀釋劑與合成橡膠等汽車材料。豐田汽車旗下汽車零部件製造商豐田紡織指出，無論是門飾板還是座椅內部的聚氨酯，一切都衍生自樹脂。社長白柳正義表示，由於石腦油長期供應難以保證，公司正分別向每家供應商尋求短期保障。另一家製造商豐田合成表示，石腦油短缺還影響汽車油漆所用的稀釋劑，「沒有稀釋劑，車輛就無法完工，連半成品都算不上」。豐田警告，原材料供應中斷最早可能在6月出現。輪胎行業也大規模漲價。日本米其林輪胎上月宣布，從6月1日起將面向替換市場的夏季輪胎價格上調3%至5%。

零部件斷供的骨牌效應已影響整車生產，多家日本車企對中東市場或國內生產做出調整。豐田汽車計劃在今年11月底前將全球產量減少約3.8萬輛，此前已在3月至4月削減超過4萬輛面向中東的車型產量。馬自達公司證實，5月底之前將停止面向中東地區出口汽車的生產。斯巴魯也已停止對中東地區的汽車出口。

《日本經濟新聞》12日報道，為了緩解供應鏈危機，豐田和日產近期加大在中國從當地廠家採購零部件力度。據悉，豐田還計劃在東南亞增加中國零部件的使用。

分析認為，日本汽車業正面臨多重挑戰，在美伊戰爭爆發之前，日系汽車的利潤已呈現下滑趨勢，包括美國的高額關稅政策、中國電動車崛起，以及全球電動化轉型的壓力。若中東局勢無法盡快緩和，日本汽車產業的供應鏈困境將進一步加劇。（綜合報道）

本田汽車行政總裁三部敏宏14日發布2025年公司財報。路透社



日產汽車行政總裁埃斯皮諾薩（左）和首席財務官萊昂迪斯13日在橫濱總部出席業績簡報會。路透社

日產汽車兩年虧損593億

【大公報訊】綜合路透社、法新社報道：日本汽車製造商陸續發布2025財年財報，除本田汽車創下上市以來首次年度虧損外，日產汽車公司連續兩年錄得巨額虧損，累計虧損超過1.2萬億日圓（約593億港幣）。馬自達淨利潤也出現驟降69%。

日產13日發布的財報顯示，2025財年（2025年4月至2026年3月）日產淨虧損5331億日圓，疊加2024財年的6709億日圓虧損，兩年累計虧損超過1.2萬億日圓。財報顯示，2025財年日產全球銷量、銷售額、營業利潤同比均出現下降。公司表示，全球範圍銷售不振以及重組相關費用是造成巨額虧損的主要因素。

日產去年5月啟動改革計劃，全球裁員約2萬人，佔員工總數的15%；全球整車工廠數量也從17家縮減至10家。日產汽車表示，除改革相關費用外，美國政府關稅政策也對其2025財年業績造成嚴重衝擊，導致營業利潤減少約2860億日圓。日產行政總裁埃斯皮諾薩表示，受中東局勢影響，原油相關成本上升，預計2026財年公司經營環境仍將十分嚴峻。

日本馬自達汽車最新財報顯示，2025財年公司淨利潤同比下降69%至351億日圓。官方分析指，舊款車型停產、中國市場國產品牌崛起，均對銷量和營收造成了衝擊。美國關稅政策則成爲其利潤「腰斬」的最主要原因，損失高達1549億日圓。

分析認爲，全球主流市場加速轉向純電動汽車，日本車企卻仍在混合動力猶豫不決，其優勢已不斷褪去。加之中東衝突引發供應鏈斷裂危機，日本車企面臨的困難越發增加。



日本一艘貨運船隻原定運往波斯灣，因美伊衝突繞行前往印度洋，在波斯灣港口停泊。路透社

歷次能源危機 如何推動汽車業轉型？

- 1973年 第一次石油危機**
● 第四次中東戰爭爆發，油價在數月內連漲四倍，推動汽車業向小型化、輕量化。美國人拋棄大排量、高油耗和全尺寸車型，轉向小型、省油車型。日本小型車憑藉省油優勢進入歐美市場。
- 1979年 第二次石油危機**
● 伊朗伊斯蘭革命後政局動盪，石油產量銳減，全球油價再度翻倍。美歐消費者再次拋棄大型車，轉向更小型、更省油的進口車。
- 1990年 海灣戰爭**
● 轉向混合動力技術：車企尋求混合動力新技術，豐田後來推出世界首款量產油電混合動力車Prius。全球車廠也開始轉向電氣化輔助系統。
- 當前 伊朗戰爭**
● 霍爾木茲海峽航運受阻，油價大幅波動，可能加速全球擺脫石油依賴，利好中國新能源車出口。

全球電動車需求增 中國品牌在歐洲受歡迎

【大公報訊】據路透社報道：中東戰火衝擊全球原油供應，導致油價持續高企，消費者正轉向購買電動汽車。諮詢公司Benchmark Mineral Intelligence (BMI) 最新數據顯示，全球電動車需求連續第二個月上升，而中國品牌在歐洲市場的份額持續攀升。



英國哈洛蓋特8日舉行的車展上，比亞迪電動車展臺吸引不少車展人士駐足。路透社

BMI於13日公布的數據顯示，4月全球純電動汽車和插電式混合動力汽車的新車註冊量達到約160萬輛，同比增長6%，實現連續第二個月增長。歐洲市場成爲本輪增長的主要引擎。4月歐洲電動車新車註冊量同比激增27%，達到約40萬輛。分析人士指出，中東衝突持續推高國際油價，導致歐洲多國汽油價格攀升，在一定程度上刺激了消費者轉向電動化車型。此外，歐洲各國針對充電基礎設施的補貼政策仍在持續釋放效應。

中國製造商持續擴張海外市場，4月電動汽車出口量逾40萬輛，首4個月出口量近140萬輛，是去年同期的2倍多。與此同時，中國品牌在歐洲市場的份額繼續擴大。BMI數據顯示，2026年首4個月歐洲售出的電動汽車和插電式混合動力車中，22%產自中國，高於去年同期的19%。BMI在聲明中指出，全球電車需求「持續受到政策激勵、汽油價上漲以及中國汽車製造商不斷增長的市場份額的支撐。」