

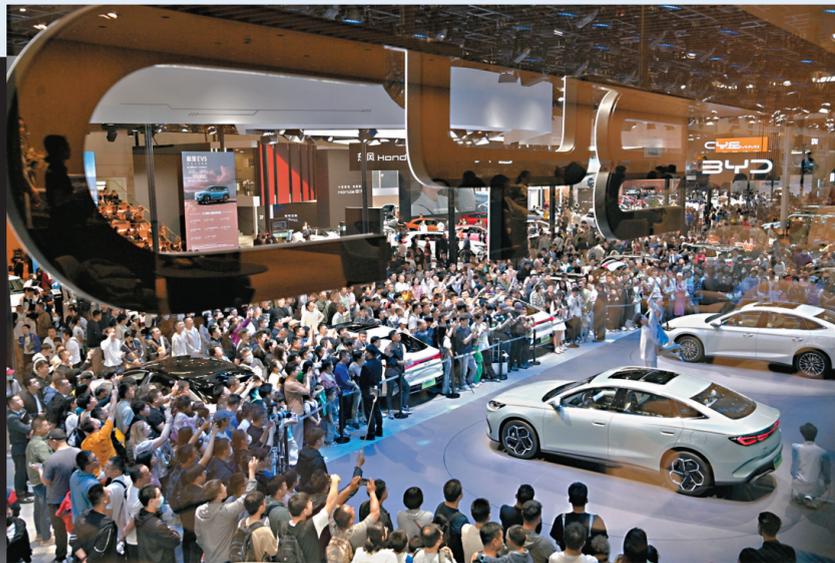
關稅戰反噬自身 美國產地汽車先「死火」

中國品牌有望藉機發圍 擴大內需推動產業升級

反擊關稅霸凌

4月起，美國對中國商品的關稅從34%一路猛升到125%，中方反制堅決有力，提升美進口商品的關稅，至4月11日，中方宣布對美進口商品加徵125%關稅。隨着中國對原產於美國的汽車關稅大幅上調，美國進口車在中國市場徹底喪失吸引力。反觀中國，美國提高關稅並未撼動中國車市，3月中國內地車市增長14.4%，部分自主品牌在新能源、智能駕駛等領域持續發力，有望借此進一步擴大內需，推動產業結構升級。另一方面，美國電動車配件如電池等產品高度依賴中國的供應，高關稅無疑致使美國本土汽車成本大升，最終的關稅成本要美國消費者承擔。

●香港文匯報記者 孔雯瓊 上海報道



●美國提高關稅並未撼動中國車市，3月內地車市增長14.4%。圖為參觀者在比亞迪品牌展台參觀。



●特斯拉Model X在關稅達84%之時，售價已經飆升至276萬元人民幣，並被特斯拉中國下架銷售。

香港文匯報記者孔雯瓊攝



●美國產地的奔馳已被消費者拋棄，很多人轉向歐洲產地的奔馳。

香港文匯報記者孔雯瓊攝

近五年內地汽車銷量、內銷、出口數據一覽

年份	累計銷量(萬輛)	同比變化	內銷(萬輛)	同比變化	出口(萬輛)	同比變化
2024年	3,143.6	(+4.46%)	2,558	(+1.56%)	585.90	(+19.33%)
2023年	3,009.4	(+12.02%)	2,518	(+6.02%)	491.00	(+57.85%)
2022年	2,686.4	(+2.24%)	2,375	(-2.09%)	311.06	(+54.35%)
2021年	2,627.5	(+3.81%)	2,426	(-0.23%)	201.52	(+102.55%)
2020年	2,531.1	(-1.90%)	2,432	(-1.73%)	99.49	(-2.86%)

數據來源：中汽協

製表：孔雯瓊

「美國提高關稅無疑是『搬起石頭砸自己腳』，現在市場上美國產地的進口車輛已經徹底涼透了。」香港文匯報記者從一位從事平行進口車貿易公司的相關負責人處了解到，隨着中國對美國產進口車輛再次大幅上調關稅，從美國進口的大排量車型幾乎一夜之間「涼涼」。

美進口車高性能優勢被抹平

若按此前已上調過的關稅84%測算，加上15%的基礎關稅，單關稅部分即高達99%至109%。「消費稅+增值稅+關稅」的三稅疊加後，美國產地2.5至3.0以上排量車型整體稅率已高達168%以上，隨着排量上行最高可至293.62%稅率。該負責人以3.0排量的奔馳GLS 450舉例：「產地國和品牌國是不同的概念，全球的奔馳GLS 450都在美國生產，原本售價9萬美元的該產品，按84%關稅計算，在經過關稅疊加後，僅稅款一項就需繳納超111萬元（人民幣，下同），加上匯率變動、運輸等各項成本，引進價突破180萬元，已經徹底抹平了美國進口車原先高性能優勢，也直接導致該車型進入無人問津的尷尬境地。」

還有一名天津進口車商表示：「以前說美國進口車便宜，是因為價格透明，稅少配置高，現在成本跟歐洲車持平甚至更高，還沒售後保障。」他認為這不是漲價的問題，而是美國人自己直接堵死了美國車的進口通道。「奔馳GLS已經沒法賣了，現在客戶一看就轉頭選擇歐洲產的奔馳G500、G550。同樣被拋棄的還有道奇、猛禽等美國進口車。」這位車商指出，價格一旦脫離價值感知，就再無成交空間。

此前享受到全球紅利的美國車企特斯拉也危機四伏。4月11日，因為關稅提升，特斯拉中國突然停售進口車型Model S及X新車。Model S/X是特斯拉旗下兩款豪華車型，但因在美國生產，目前的整體稅率達到109%。此前，Model S/X在中國市場的售價在75萬至150萬元之間。加徵84%關稅後，其售價或將飆升到138萬至276萬元。另外，除了特斯拉在中國生產的國產Model Y與Model 3沒有漲價以外，其他地區也均面臨漲價的可能。此前，特斯拉CEO埃隆·馬斯克在社交平台發文稱：「特斯拉並非毫無變損。關稅將影響來自其他國家的特斯拉汽車零件的價格，成本影響不容小覷。」而特斯拉眾多零件源自中國、墨西哥和加拿大等。

美國汽車銷量或減少320萬輛

美國2024年3月宣布對進口汽車加徵25%關稅，同年11月戲劇性暫緩執行，2025年3月26日特朗普重啟關稅政策，於4月3日正式生效。這種舉措使全球多個市場的汽車行業陷入混亂，且惡果去年已經在美國市場顯現。據中國汽車報網數據，2024年Stellantis集團北美市場銷量跌14.31%，通用汽車一季財報顯示淨利潤同环比下滑64%，特斯拉在德國市場更大跌76.3%。

投行高盛指關稅政策使得消費者買車成本變得更昂貴，將今年美國汽車銷量預期下調了近100萬輛，至1,540萬輛；明年銷量預期下調110萬輛，至1,525萬輛。底特律汽車諮詢公司Telemetry預測稱，如果全球貿易戰進一步升級，美國和加拿大的汽車銷量今年可能會減少180萬輛，未來十年甚至可能滯不前。美國銀行在一份研究報告中稱，如果汽車製造商試圖將全部關稅成本轉嫁給消費者，那麼美國汽車銷量可能會減少320萬輛。即使是在「較為良好的情況」下，關稅也將使汽車行業損失250萬輛的銷量。

中歐合作 全球汽車版圖或改寫

就在美國阻擋中國汽車進入市場的同時，歐盟卻選擇了和美國截然不同的對華策略。歐洲聯盟發言人4月10日稱，歐盟與中國已同意為中國製電動汽車制定最低售價，以此替代歐盟去年10月決定實施的「加徵關稅」的措施。另據中國商務部消息，商務部部長王文濤4月8日與歐盟委員會貿易和經濟安全委員謝夫喬維奇舉行視頻會談，雙方圍繞加強中歐經貿合作、應對美加徵所謂「對等關稅」等問題深入坦誠交換意見。

公開消息顯示，去年10月，歐盟將中國產電動汽車的關稅最高提升至45.3%。不過此後，歐盟委員會表示，願繼續與中國就替代關稅方案進行談判。據悉，目前歐盟在現行10%進口汽車關稅基礎上，對中國車企加徵差異化額外關稅：比亞迪、吉利和上汽集團分別面臨17%、18.8%和35.3%的額外關稅。



●中國車企在智能電動化方面具巨大優勢。圖為蔚來EP9電動跑車。

資料圖片

汽車工業協會稱加徵關稅是「錯誤決策」，並主張通過談判解決爭端。該協會在4月10日的聲明中強調：「無論當前全球局勢如何演變，我們都應討論如何減少國際貿易中的障礙和扭曲現象，而非構築新壁壘。」

中歐車企相互到對方土壤扎根

4月1日，歐盟發布2024年歐盟汽車行業貿易數據，中國以127億歐元進口額（約1,028.6億人民幣）成為歐盟汽車進口最大來源地。歐盟稱，2019至2024年五年間，歐盟自中國進口汽車增幅達1,591.3%。而中歐雙方的車企也相互到對方的土壤扎根。今年3月，雷諾集團在上海黃浦江畔正式落成其全新的中國總部，顯示了這家歐洲老牌車企對融入中國市場的決心，而中國的比亞迪、奇瑞等亦在匈牙利、西班牙等國設廠或生產基地。

專家解讀



●黃河科技學院客座教授張翔

香港文匯報記者採訪汽車分析師了解到，此次中美關稅大戰對汽車行業的影響總體是：中國自主品牌獲利好，美國新客源車市場開「倒車」。

黃河科技學院客座教授張翔認為，美國加徵汽車關稅，在此背景下中國方面也出了一些反制措施，提升了對美進口車輛的關稅。這使得美系進口車在中國市場價格上漲，市場份額隨之縮小，為中國自主品牌、特別是中高端品牌，騰出了更多空間。「美國進口的車輛以高端車型為主，價格本就偏高。關稅增加進一步拉高了售價，使得消費者更傾向於選擇性價比更高的國產品牌，這對於自主品牌來說無疑是一大利好。」張翔說。

美開「倒車」 中國汽車品牌提升

而且中國自主品牌出口美國市場的數量本來就有限，受美國關稅政策影響較小，可以把握這一機會集中力量深耕國內市場，提升品牌影響力和市場佔有率。「這是中國車企搶佔國內市場份額的戰略窗口期。」他強調。

惠譽評級亞太區企業評級董事楊菁表示，自主品牌近幾年出海過程中，對美國市場向來持謹慎態度，目前大多數中資車企對美國市場都沒有銷售窗口，因此美國關稅的直接影響有限。

還有一些歐洲汽車品牌也會在美國生產，部分也會出口到中國，這些國際品牌同樣也會因為失去價格優勢在中國市場的佔比下降。張翔認為：「整體來看，中國自主品牌的市場份額和綜合實力有望持續上升。全球產業版圖將發生調整，而中國車企有望在這一輪變局中脫穎而出。」

美國汽車市場陷孤立狀態

中汽中心資深首席專家、中國汽車戰略與政策研究中心總工程師吳松泉分析，由於美國汽車生產大量依賴進口零部件、美國市場供給高度依賴進口車、《美墨加協定》嚴苛的原產地標準，長期加徵關稅勢必導致美國（或北美）汽車行業陷入孤立或半孤立狀態，認為「美國此次加稅長期來看，對美國汽車產業的不利影響要大於對中國的不利影響。」

乘聯會秘書長崔樹東認為，美國宣布對全球180多個國家和地區貿易夥伴加徵關稅，一定程度上影響當地消費者的消費信心，或將影響中國汽車在東南亞等地區的產銷。但在智能電動化方面，中國車企具有巨大優勢，是中國汽車走向世界核心的一個焦點。

高度依賴中國電池 美車漲價消費者買單

美國強加關稅除了影響美系進口車在中國市場銷量外，同樣使得本土汽車製造成本大幅升高，漲價的風險將轉嫁到美國消費者的頭上。

韓國媒體《先驅經濟》報道稱，美國汽車「三巨頭」福特、通用、Stellantis都與寧德時代有合作。中國化學與物理電源行業協會數據顯示，2024年，我國鋰離子電池累積出口額為611.21億美元。美國是我國鋰離子電池出口第一大市場，出口金額為153.15億美元，同比增長13%，佔我國鋰離子電池出口額的25%，佔比較2023年提高4.2個百分點。2020年至2024年，作為中國鋰電池產業最大的海外單一市場，美國連續五年穩居第一大出口目的地。

美國鋰電池進口額80%來自中國

內地《財經》雜誌統計，2024年美國鋰電池進口總額中超過80%來自中國，整個鋰電池供應對中國

的依賴度超過70%，特別是儲能系統和低成本電動車需要的磷酸鐵鋰電池，完全依賴中國供應。

黃河科技學院客座教授張翔直接指出，關稅政策影響下，美國對中國製造依賴較高，市場受衝擊較大。他告訴香港文匯報記者：「整車企業在選擇關鍵零部件供應商時，通常需要至少一至兩年的考察與開發周期。這不僅涉及到產品的技術對接，還包括一整套從設計、測試到大規模量產的流程。在電池供應領域尤為如此。以寧德時代為例，其與通用汽車就電池系統的匹配與開發投入了大量時間和資源，確保電池產品能夠滿足通用旗下新能源汽車的性能、安全和續航需求。」所以，一旦確定了配套合作關係，整車廠在短期內更換電池供應商的可能性極低。如果通用汽車決定停止使用寧德時代的電池，不僅需要重新尋找合作夥伴，還需重構電池系統的技術方案，重

新進行整車匹配測試和認證。這一過程可能耗時兩年以上，並帶來較大的技術和成本風險。

動力電池佔整車成本30%至40%

此外，美國產的特斯拉亦依賴中國電池。據東吳證券研報，2024年一季度寧德時代美國市場份額為14.3%，這部分市場份額主要是通過出口給特斯拉實現的，特斯拉使用磷酸鐵鋰版本的電池作為標準續航版。儘管2024年美國《通脹削減法案（IRA）》導致退稅減少，影響了寧德時代在美國的市場份額，但隨着和福特、通用、特斯拉等主要汽車製造商的合作，寧德時代預計其在美国市場的份額將逐步提升至15%以上。

「據估算，動力電池約佔新能源汽車整車成本的30%至40%，一旦電池價格上漲1.25倍，整車製造成本將大幅上升。」張翔認為，在這一背景



●福特、通用、特斯拉等都與寧德時代有合作。

資料圖片

下，儘管美方已對中國產品徵收125%的高額關稅，但美國本土車企短期內仍需繼續從寧德時代採購電池。這將直接推高其新能源汽車的生產成本。這一成本上升最終將由美國消費者承擔，體現在整車售價的大幅提高。此外，隨着美國新能源汽車價格上漲，其在全球市場的價格優勢和性價比也將大幅下降，從而影響其國際競爭力。