

# 给美国汽车业算笔“关税账”

新华社北京4月5日电(记者徐超)美国对进口汽车加征25%关税的政策3日起正式执行。美国媒体报道,美国新一届政府一直把针对进口汽车的关税视作任期内“具有决定性意义的一项政策”,声称汽车关税将给美国带来每年超过1000亿美元收入,弥补财政预算赤字,并提振美国汽车制造业。

汽车关税真的能帮助美国政府“增收”吗?不少业内专家认为,汽车业早已成为依赖全球供应链的产业,高关税无法实现利润“一家独占”、产业“一国独享”的目的,只会让更多美国人买不起车、美国汽车业失去竞争力、美国经济面临更大失速风险。

## 政府:自薅羊毛的“增收”

根据白宫文件,美国针对进口汽车加征的25%关税3日起执行,针对进口汽车零部件的关税将不迟于5月3日生效。去年,美国汽车及零部件进口总额达到创纪录的4743亿美元。按照美国政府的说法,汽车关税将给美国带来每年超过1000亿美元收入。不少研究机构却质疑“增收”实效,认为美国车企和消费者可能成为“埋单者”。

其一,汽车关税收入可能不及官方预期。摩根大通研究认为,即使按公告内容全面执行,最新汽车关税每年也只会带来820亿美元的名义收入。

其二,美国政府声称要保护和提振的美国汽车制造商,也将因汽车关税蒙受巨大损失,“羊毛出在羊身上”。

美国汽车生产商通用和福特很大程度上依赖于美国、墨西哥和加拿大之间高度融合的产业链网络。以美国最大汽车制造商通用为例,这家企业去年在美销售的汽车约40%是在海外组装,不少畅销、利润高的车型是从墨西哥等国进口。福特汽车在美销售的汽车中,虽然80%在美国组装,但发动机等核心零部件主要依赖外国工厂生产。这些海外产能都将成为征税对象。

按照摩根大通估算,汽车关税生效后,通用每年将缴纳高达130亿美元进口关税,成为美国政府“增收”的最主要来源企业。福特汽车则需支付约45亿美元。

其三,车企无法单独消化关税成本,势必通过涨价方式让美国消费者分担政府“增收”的压力。业内人士认为,包括美国车企在内,主要汽车制造商平均利润率不到10%,无力承担25%进口关税带来的成本压力。英国汽车制造商阿斯顿·马丁前首席执行官安迪·帕尔默表示,绝大多数车企势必尽可能多地转嫁关税成本,包括通过降低汽车配置、提高车价等方式。

彼得森国际经济研究所经济学家玛丽·洛夫莉认为,加征关税后,更多美国家庭将被挤出新车消费市场。

用一名欧洲汽车制造商高管的话来说,关税面前,美国车企同样无法免受影响,“我们都在同一条船上”。

## 产业:自断筋骨的“增产”

美国新一届政府将汽车关税视作推动产业振兴的重要举措,提及汽车关税时毫不掩饰对欧洲、日本汽车业的敌视以及对美国产业振兴的期待。一名白宫官员声称,就汽车业而言,“朋友才是最大的骗子”,德国和日本将高附加值的生产部分保留给自己,而“把美国变成低工资的外国零件组装厂”。

那么,高关税能推动高端产业链回流,并给美国带来更高产量和就业率吗?答案是否定的。

其一,高关税短期无法改变全球汽车产业链格局。高效的跨境汽车产业链往往耗资数年乃至数十年形成,重置产业链并非一朝一夕就能实现,甚至在本届美国政府任期都难以产生明显效果。包括美国汽车企业在内,跨国汽车巨头在全球布局产能,实现资源禀赋、技术条件和市场供需的最优结合,并通过这一产业链维持产品在质量和价格方面的竞争力。改变当前产业链,意味着让企业放弃劳动力成本、技术等优势,以更高成本搭建产业链。这种做法无视市场供需规律,不仅违背经济学常识,也得不到市场参与者的认同。

备受共和党尊崇的美国知名经济学家、提出“拉弗曲线”理论的阿瑟·拉弗近期警告,加征25%的汽车关税可能会导致每辆汽车的制造成本增加4711美元,显著削弱美国汽车制造商的

竞争力。

其二,高关税难以有效增加“美国制造”产能,其造成的产业链混乱还将直接导致美国汽车业减产。美国考克斯汽车咨询公司预测,汽车关税实施后,北美汽车产业链4月中旬面临中断风险,美国工厂每天的汽车产量将减少2万辆,降幅约30%。

长期而言,“美国制造”产量即使增加,也是以牺牲更先进配置、更优成本、更高质量为代价。目前,一些车企表达了增加在美国布局产业链的意向,但并未付诸实施,更多企业仍在观望。毕竟,面对几天内就可能完全推倒重来的关税政策,企业很难轻易作出可能影响未来几十年产业布局的决定。

《经济学人》一篇文章提出疑问:“即使本届政府整个任期内维持关税,下一届政府也可能以最快的速度取消这些关税。汽车企业是否会放弃30年建立起来的跨境供应链?”

其三,高关税无法帮助美国增加更多就业岗位。数年前,美国政府推动的高关税措施并未遏制美国制造业就业岗位长期下降趋势。美国阿利克斯斯合伙公司分析师马克·韦克菲尔德认为,如今车企即使在美国新建工厂,也将尽可能用自动化系统取代人工,以降低成本,不会带来太多就业机会。

## 民众:恐成噩梦的“美梦”

“‘美国梦’变成了‘噩梦’。”路透社一篇文章这样写道。

曾长期保持技术领先、质量上乘的美国汽车业被视作“美国梦”的象征之一。业内人士认为,在关税冲击下,美国汽车业可能朝着高价格、低质量方向滑坡,越来越多美国消费者将买不起美国车,也买不起进口车。

“(新车)批发市场价格已经飙升。”美国马里兰州一家二手车经销店的店主穆罕默德·侯赛尼在汽车关税生效前表示,额外的关税成本将转嫁给消费者。汽车行业专家约翰·海特曼表示:“新车对很多美国人而言确实超出了可承受范围。”

车企巨头斯泰兰蒂斯集团董事长约翰·埃尔蒙表示:“我们担心的是我们在美国制造的产品能否让消费者负担得起。”

对于车企而言,对美出口汽车需要支付更高关税,在美生产汽车需要承担比全球供应链更高成本的零部件支出,最终都会带来车价上涨,令更多消费者望而却步。销量下降则会导致产量下降,意味着每辆车的制造成本上升,而这又会继续转嫁给美国消费者。

美国银行分析报告认为,汽车关税可能令美国汽车销量下降300万辆,相当于去年总销量

的近五分之一。

与此同时,“美国制造”面临质量水平下降、产品选项减少的困境。

《金融时报》报道,一些汽车制造商表示,如果关税直接反映到售价,一些中低端畅销汽车将过于昂贵,其中一些将“不可能在美国卖得出去”。车企如果愿意部分承担额外成本或者维持售价不变,那就意味着削减自身利润,或者为保持相同成本而提供比美国以外市场更低的配置。

南非约翰内斯堡大学高级研究员布萨尼·恩格卡韦尼认为,美方“关税战”并非真正的产业战略,而是企图通过强制重组全球产业链来延缓美国经济结构性危机。

《经济学人》评论,美国政府将宣布高关税政策的日子称为“解放日”,却让世界见识了“诡异的解放”:将车企从本可以获得的巨额利润中“解放”出来,转向产量更少、成本更高的汽车;将收入不高的美国消费者“解放”出来,排除在新车市场以外。

高关税,正给美国经济带来多重伤害:依赖全球供应链的汽车企业受到更高成本和更低销量的冲击,美国消费者面临更高车价和更少车型选择,美国经济则因为通胀率上升、产业与世界主动“脱钩”而面临衰退风险。



缅甸强震已致3301人遇难

4月5日,工程机械清理缅甸曼德勒一处受损建筑的瓦砾。  
据缅甸广播电视台4日报道,缅甸强震目前已造成3301人死亡,4792人受伤,另有被报失踪人员200多人。  
新华社/法新

## “对等关税”太荒谬! 美媒曝美财长受不了想辞职

新华社华盛顿4月5日电 美国微软-全国广播公司主持人斯蒂芬妮·吕勒4日说,美国财政部长斯科特·贝森特无法忍受特朗普政府“荒谬的(对等)关税算法”,已打算辞职不干。

### 贝森特“正在寻找退路”

吕勒在微软-全国广播公司《早安,乔》电视节目中说:“我的消息来源说,斯科特·贝森特(在特朗普政府中)行为另类。就特朗普的核心圈子而言,特朗普根本不亲近贝森特,也不听他的。”

吕勒说:“有人对我说,他正在寻找退路,找机会去美联储。因为在过去的几天里,他真的在损害自己在市场上的信誉和履历。”

吕勒认为,贝森特无法忍受特朗普政府“荒谬的关税算法”,这一算法被一些批评人士认为是“对国际贸易的‘幼儿园水平的理解’。”(贝森特)实际上了解市场是如何运作的,现在发生的事情只会伤害市场。”吕勒说。贝森特本人尚未就此事作出回应。

### “大家放松,深呼吸”

美东时间4月2日,美方宣布对所有贸易伙伴征收“对等关税”。美方做法立即招致全球谴责,多个美国贸易伙伴表达强烈不满和明确反对,表示将采取措施加以反制。由于美国“对等关税”引发反制措施加剧市场担忧,美国纽约股市4日连续第二天暴跌,纳斯达克综合指数当天正式跌入技术上的熊市。

贝森特2日晚向遭受美国“对等关税”冲击的国家发出威胁:不要报复,不要采取行动,否则局势将进一步升级。

他接受福克斯新闻频道采访时说:“今晚我想传达的信息之一是:大家放松,深呼吸,不要马上反制,让我们看看结果如何。因为如果你反制,关税战就会升级。如果你不报复,那么现在的情况就是(税率)上限了。”

贝森特的说法随即招致广泛批驳。有网友评论说:“一个恶霸攻击你,然后恶霸说放松点,什么也别做。世界不是如此运转的。”

### 曾全力支持特朗普

据美国媒体报道,现年62岁的贝森特在加入特朗普政府前,是一名经验丰富的对冲基金投资者,担任过索罗斯基金管理公司的首席投资官,是美国资本管理公司“关键格”集团创始人,也曾在耶鲁大学任教。

贝森特呼吁削减政府补贴,放松对经济的管制,提高国内能源产量。与华尔街的很多人不同,贝森特支持特朗普的关税政策,在2024年美国大选中曾就经济政策向特朗普提供建议。

贝森特与特朗普家族相识已有30年。特朗普曾称他为“华尔街最伟大的分析师之一”。

据福布斯新闻报道,贝森特为特朗普的竞选活动投入了300万美元。他说:“我全力支持特朗普总统,我是华尔街少数几个支持他的人之一”。

贝森特还曾说,“进入唐纳德·特朗普的内阁是一份轻松的工作”“不需要提出新政策”,而是“做唐纳德·特朗普希望你做的事情”。他还说过特朗普“在经济政策方面非常老练”。

## 美国加州州长

### 美国政府关税政策“并不代表人民意愿”

新华社洛杉矶4月4日电(记者黄恒)美国加利福尼亚州州长加文·纽森4日指示加州政府与其国际贸易伙伴建立新的战略关系,强调“加州不是华盛顿”,美国政府关税政策“并不代表美国人民意愿”。

纽森在当天发布的题为“致我们全球贸易伙伴”的视频中说,美国政府宣布的关税措施并不代表全部美国人民的意愿。若以经济总量计算,加州可以被视作世界第五大经济体。加州重视国际贸易和制造业发展,是美国最大制造业基地,加州期待继续加强与国际贸易伙伴之间的关系。

纽森强调,不论现在还是未来,加州都是一个稳定的国际贸易伙伴,希望美国以外的各经济体考虑这一点,不要对来自加州的进口商品采取报复性关税措施。

加州州长办公室4日发布新闻稿说,加州是美国农业和制造业第一大州,该州工人、家庭和农民将是此次贸易战的最大受害者。纽森要求加州政府机构行动起来,与国际伙伴建立新的战略贸易关系,以“提高经济韧性,保护加州的

制造商、工人、农民、企业和供应链”。

新闻稿援引纽森的话说:“无论(首都)华盛顿出现何种动荡,加州仍将是(其他经济体)稳定、可靠的合作伙伴。加州不是华盛顿。”

新闻稿说,加州是美国经济最强州,年国内生产总值达到3.9万亿美元,比排名第二的得克萨斯州高50%。加州经济和本地工人严重依赖与墨西哥、加拿大和中国的贸易。加州40%以上的进口商品来自这些国家,在2024年加州进口的4910多亿美元商品中,来自上述三国的高达2030亿美元。而且,关税还将影响洛杉矶大火后重建所需的重要建筑材料进口,包括木材、钢铁和铝以及石膏板。

新闻稿说,美国关税政策必然对加州企业产生巨大影响,尤其是其6万多家小企业出口商。“耶鲁大学预算实验室的分析发现,美国新一届政府已宣布的关税政策,可能导致今年美国整体通胀率上升2.3%——包括食品价格上涨2.8%和汽车价格上涨8.4%——相当于给美国每个普通家庭造成3800美元的损失。”