

## “对等关税”对中国汽车行业影响

联合资信 工商评级三部 苏柏文

美东时间 2025 年 4 月 2 日，美国总统特朗普在白宫签署两项关于所谓“对等关税”的行政令，对中国实施 34% “对等关税”，4 月 4 日，国务院关税税则委员会宣布自 4 月 10 日起对原产于美国的所有进口商品加征 34% 关税。4 月 8 日（当地时间），美国总统特朗普宣布对中国输美商品加征关税税率由 34% 提至 84%，4 月 9 日，国务院关税税则委员会于宣布自 4 月 10 日 12 时 01 分起对原产于美国的所有进口商品加征 84% 关税。4 月 9 日（当地时间）美国总统特朗普再次宣布将对华关税提至 125%。

关税政策将对全球汽车行业产生深远影响。虽然中国对美直接出口整车基数较低，短期内冲击有限，但转口贸易和零部件出口面临较大压力。同时，该政策迫使全球汽车行业进行供应链重构和产业布局调整。但挑战与机遇并存，中国汽车行业将加速开拓新兴市场，核心技术突破与国产替代必将加速，推动本土产业链的建设，增强企业抗风险能力。



## “对等关税”背景

截至当地时间 2025 年 4 月 2 日晚，美国总统特朗普宣布，自 2025 年 4 月 5 日起，将对所有出口至美国的商品征收 10% 的最低基准关税。同时，自 4 月 9 日起，针对贸易逆差较大或被认定为“不公平贸易”的国家加征附加关税，税率根据各国对美综合关税水平（含非关税壁垒）折半计算。

国务院关税税则委员会于 4 月 4 日果断采取多项反制措施，宣布自 4 月 10 日起，对原产于美国的所有进口商品加征 34% 关税。

4 月 8 日（当地时间），美国总统特朗普宣布对中国输美商品加征关税税率由 34% 提至 84%。4 月 9 日，国务院关税税则委员会宣布，自 4 月 10 日 12 时 01 分起对原产于美国的所有进口商品加征 84% 关税。

4 月 9 日（当地时间）美国总统特朗普再次宣布，立即对超过 75 个国家暂停加征“对等关税”90 天，同时将对华关税提至 125%。

表 1：部分国家最新“对等关税”清单

国家	对等关税税率	国家	对等关税税率
中国	125%	印尼	32%
欧盟	20%	泰国	36%
日本	24%	马来西亚	24%
巴西	10%	越南	46%
英国	10%	菲律宾	17%
瑞士	31%	沙特阿拉伯、卡塔尔	10%
印度	26%	南非	30%

资料来源：公开资料

该政策包括部分豁免商品类别及区域：（1）钢铝铜制品、汽车及零部件、药品、半导体、化工及能源产品等不适用新增“对等关税”，但需遵守原有关税条款（如“第 232 条款”对汽车及零部件的 25% 关税）；（2）加拿大、墨西哥符合《美墨加协定》的商品暂时豁免基准关税和对等关税，包括满足限制条件的汽车及零部件、农产品与食品、纺织品与服装、以及电子产品与机械设备。同时，部分商品存在宽限期：（1）汽车零部件新增关税（25%）延至 2025 年 5 月 3 日生效。（2）进口整车自 4 月 3 日起需缴纳 25% 关税。

该政策将对全球汽车行业产生深远影响，对中国汽车制造商而言，挑战和机遇并存。

## 一、直接影响：出口受限，但短期对直接出口冲击有限，转口和零部件贸

## 易承压

整车方面，中国对美直接出口整车基数较低，2024 年仅 11.6 万辆（占中国汽车出口总量的 1.8%），美国并非中国汽车出口的主要市场，因此，关税政策对中国汽车整车产业的直接影响较小，短期冲击可控。但通过墨西哥、加拿大转口至美国的车辆达 44.5 万辆（占出口总量 6.9%），新关税政策明确将“非美国成分”纳入监管范围，若转口车辆或零部件的北美区域价值含量（RVC）未达 USMCA 要求的 75%，仍需按比例缴纳关税，中国车企在墨西哥投资（如比亚迪蒙特雷工厂、奇瑞科阿韦拉州基地）的工厂若无法提升本土采购比例，将面临成本激增和投资回报率下降压力。

零部件方面，中国对美直接出口的汽车零部件规模约 130~200 亿美元，新关税政策将汽车零部件进口关税从 2.5% 提升至 25%，直接导致中国对美出口的汽车零部件丧失价格优势。同时，中国通过墨西哥转口至美国的零部件规模显著，但 USMCA 要求北美区域价值含量（RVC）需达 75%，且 40%~45% 的零部件需由时薪不低于 16 美元的工人生产。中国在墨西哥的零部件企业（如拓普集团、三花智控）若无法满足规则，将失去关税豁免资格，导致订单流失，美国进口商可能将订单转移至本土供应商。

## 二、间接影响：供应链重构和产业链布局调整

关税政策实施后，北美车企（如通用、斯特兰蒂斯）预计将减少对中国零部件的依赖，导致中国电池、电机等关键零部件出口需求下降，中资车企也需要提升本地原材料采购比例以获得关税豁免；同时，奥迪、丰田、现代等日欧韩车企计划将部分生产线转移至北美或东南亚，全球供应链“去中国化”趋势加速。

为应对美国悍然发起的单边霸凌行为，中国对美加征“125%”报复性关税，未针对高端材料（如半导体材料、稀土等）设置专项豁免条款。此举使中国车企面临部分高端材料“断链”危机。钢材方面，中国汽车行业年进口高端汽车板约 480 万吨，其中 18% 来自美国钢厂。特斯拉上海工厂 Model Y 使用的 1500MPa 级热成型钢，60% 依赖美国克利夫兰克利夫斯公司供应，关税导致该型号钢材到岸价猛增。此外，中国汽车行业在高端算力芯片（100TOPS 以上）对美依赖仍较高，2024 年，英伟达和特斯拉合计占据 62.06% 高端智驾芯片的市场份额，地平线和华为合计占据 27.89%，中国被迫对美加征对等关税将明显抬升整车制造企业高端算力芯片成本。部分车企转向日韩、欧洲供应商或进行国产替代，但供应链调整使采购周期延长、采购成本增加、国产材料替代则面临性能降级等问题。

### 三、长期挑战与机遇：夯实全球化战略及自主可控供应链

关税政策使中国汽车行业面临出口成本上升与市场份额下降的双重挤压、高端材料面临断供风险、供应链重构压力等诸多挑战。然而挑战与机遇并存，2024年，中国汽车出口总量达641万辆，其中俄罗斯、中东、东南亚、非洲等新兴市场占比接近70%，为缓释关税冲击，中国车企将进一步加速开拓欧洲、东南亚、中东与非洲等新兴市场。同时，中国车企通过反向合资、技术授权等方式，实现从“产品输出”逐步向“技术输出”的跨越。

“对等关税”使中国车企在零部件、技术、芯片等领域的外部依赖面临不确定性，短期内加剧了中国车企供应链安全的压力，但长期来看，核心技术突破与国产替代必将提速，有利于构建更加安全稳定的本土产业链，增强中国汽车行业的抗风险能力。同时，车企的生产成本增加最终会转嫁给消费者，美、德系豪华品牌部分从美国进口的车型因关税导致终端售价上涨，国产新能源品牌和本土豪华车有望在竞争中获益。

## 联系人

投资人服务 010-85679696-8728 [investorservice@lhratings.com](mailto:investorservice@lhratings.com)

## 免责声明

本研究报告著作权为联合资信评估股份有限公司（以下简称“联合资信”）所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用须注明出处为“联合资信评估股份有限公司”，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。未经授权刊载或者转发本研究报告的，联合资信将保留追究其法律责任的权利。

本研究报告中的信息均来源于公开资料，联合资信对这些信息的准确性、完整性或可靠性不作任何保证。本研究报告所载的资料、意见及推测仅反映联合资信于发布本研究报告当期的判断，仅供参考之用，不构成出售或购买证券或其他投资标的要约或邀请。

在任何情况下，本研究报告中的信息和意见均不构成对任何个人的投资建议。联合资信对使用本研究报告及其内容而造成的一切后果不承担任何法律责任。