

福特汽车的账本： “关税保护”的代价

新华社记者

“到目前为止，我们能预见的是巨额成本和大量混乱场景。”针对美国新一届政府的关税政策，美国福特汽车首席执行官吉姆·法利近日在一个投资者会议上担忧地说，这些关税是“毁灭性”的，将把美国汽车业“砸出一个我们从未见过的巨坑”。

多年来，美国汽车供应链已深度嵌入美墨加三国。一辆汽车在北美完成组装前，其零部件可能在美墨加之间往返多次。美国滥施关税无异于在精密运转的机械齿轮间撒入铁屑，将打乱原本有序的北美汽车产业链，推高北美市场汽车价格。

1 更多美国人将买不起车

在墨西哥北部蒙特雷市阿利安塑料公司车间里，来自美国的熔融塑料被注入模具，制成车灯外壳等塑料部件。公司总经理费利佩·比利亚雷亚尔向新华社记者介绍，这些塑料部件生产完成后先运到美国进行组件安装，再返回墨西哥参与整车组装，最后整车出口到美国。“这一流程是北美汽车产业链密切协作的缩影。”

“原本企业只需承担材料和加工成本，而如果每个环节都被征收关税，累计税率可能让企业不堪重负。”比利亚雷亚尔眉头紧锁。

尽管美国政府声称加征关税可以“保护美国制造的汽车”，但纯粹的“美国国内造汽车”早已不复存在。现今各汽车制造商都利用全球资源生产汽车，即使是畅销美国40多年的福特F-150皮卡，也只有不到一半的零部件来自美国工厂。

福特公司在墨西哥库奥蒂特兰和埃莫西约各有一家组装厂，在奇瓦瓦州有一家发动机工

厂，在加拿大奥克维尔也有一家组装厂。去年，美国共进口800万辆汽车。其中，墨西哥向美国出口约300万辆汽车，居各国之首；加拿大向美国出口110万辆汽车，位居第四。

美国安德森经济集团估算，关税将使最便宜的美国汽车价格上涨2500美元至5000美元，一些进口汽车价格可能上涨超过2万美元。

美国彼得森国际经济研究所高级研究员、前财政部官员加里·赫夫鲍尔对新华社记者表示，一辆汽车价格预计将上涨大约4000美元。许多公司则出现利润下滑或亏损。

“10年前美国有20%消费者买不起新车，目前这一数字已升至40%。”美国汽车研究中心高级副总裁文卡特什·普拉萨德说，加征关税后，会有更多美国人买不起车。

2 深陷“关税漩涡”

过去10年，美国汽车产量持续下降。美国商务部数据显示，去年美国仅生产成品车170万辆，而2014年这一数字超过400万辆。美国汽车产量下降是多种因素造成的，包括生产成本上升、国际市场竞争加剧及电动化转型不力等。美国政府想通过加征关税重振本土汽车制造业，只会适得其反。

即便如美国政府所愿，全球汽车制造商在关税威胁下将更多生产转移到美国本土，那么这些车企必然需要大量钢铝，而美国已于3月12日开始对进口钢铝征收25%关税。

研究公司吉米信贷分析师杰伊·库欣说，以一辆美国造汽车钢铁成本在6000美元到7000美元之间计算，25%的钢铝关税可能

使汽车成本上升1500美元。

安德森经济集团预计，钢铝关税可能导致燃油车价格上涨250至800美元，电动汽车价格上涨多达2500美元。若汽车价格进一步上涨，美国市场汽车需求将下降，汽车产量也将下降，行业裁员不可避免。

加拿大汽车零部件制造商协会主席弗拉维奥·沃尔普认为，关税战会让北美汽车业濒临倒闭。

“零部件不按时到位，汽车就无法生产……加征的关税要么由汽车制造商、零部件制造商支付，要么最终由消费者支付。”沃尔普说，加拿大零部件供应商在美国18个州设有156家工厂，雇用5万名美国员工，“（美国）不要搬起石头砸自己的脚”。

3 车企艰难应对

围绕美国关税政策不确定性的担忧正在汽车业内发酵。在墨西哥新莱昂州汽车产业集群负责人曼努埃尔·蒙托亚的记事本上，“不确定性”一词被用红笔反复圈画。“这让我回想起新冠疫情初期，我们每周都要写应急预案。”他苦笑道。

在近期的汽车行业会议上，无论是小厂还是跨国巨头，都在制订“B计划”。通用汽车首席财务官保罗·雅各布森

日前对投资者说，公司已做好应对短期关税的准备，但如果关税是长期的，公司将面临更大困难，比如是否搬迁工厂及搬到哪里。在面对政策不确定性时，做重大决策尤其困难。

每年年初，车企通常会启动次年新车型的设计和测试流程。然而，今年许多北美车企到现在仍不敢贸然行动，2026年新车型研发尚未启动。

标普全球交通出行公司分析认为，在关税不确定性影响下，车企的投资、发展和生产决策都会推迟。美国汽车市场可能进一步和全球其他市场割裂。如果旗下汽车在美国市场销量不大又面临高关税，一些汽车制造商为了提高资金使用效率，可能放弃美国市场。

蒙托亚无奈地说：“全球各地都在推进区域合作，而美国却坚持贸易保护主义和孤立主义，美国将为此付出代价。”

