

美国加征关税重创德国汽车业

2025年以来，美国总统特朗普重返白宫后推行的激进关税政策对全球汽车产业造成了前所未有的冲击。其中，德国汽车制造商成为这一关税政策的“重灾区”。近日，美国与欧盟达成贸易协议，将关税税率下调至15%，对德国车企的压力有所缓解，但仍高于2024年底2.5%的水平。在全球汽车行业面临制造成本上升、销量下滑和电动汽车转型压力的背景下，新协议虽避免了全面贸易战，却未能完全消除德国车企的困境。

美国加征关税举措不仅针对德国车企，还涵盖了日本、韩国等其他主要汽车制造商。德国作为欧洲最大的乘用车出口国，受到的冲击尤为显著。德国汽车制造商对美国市场的依赖度较高，2024年德国对美出口的汽车和零部件占其总出口的近20%。美国加征关税举措直接推高了德国车企的出口成本，迫使企业重新评估其全球供应链和生产布局。

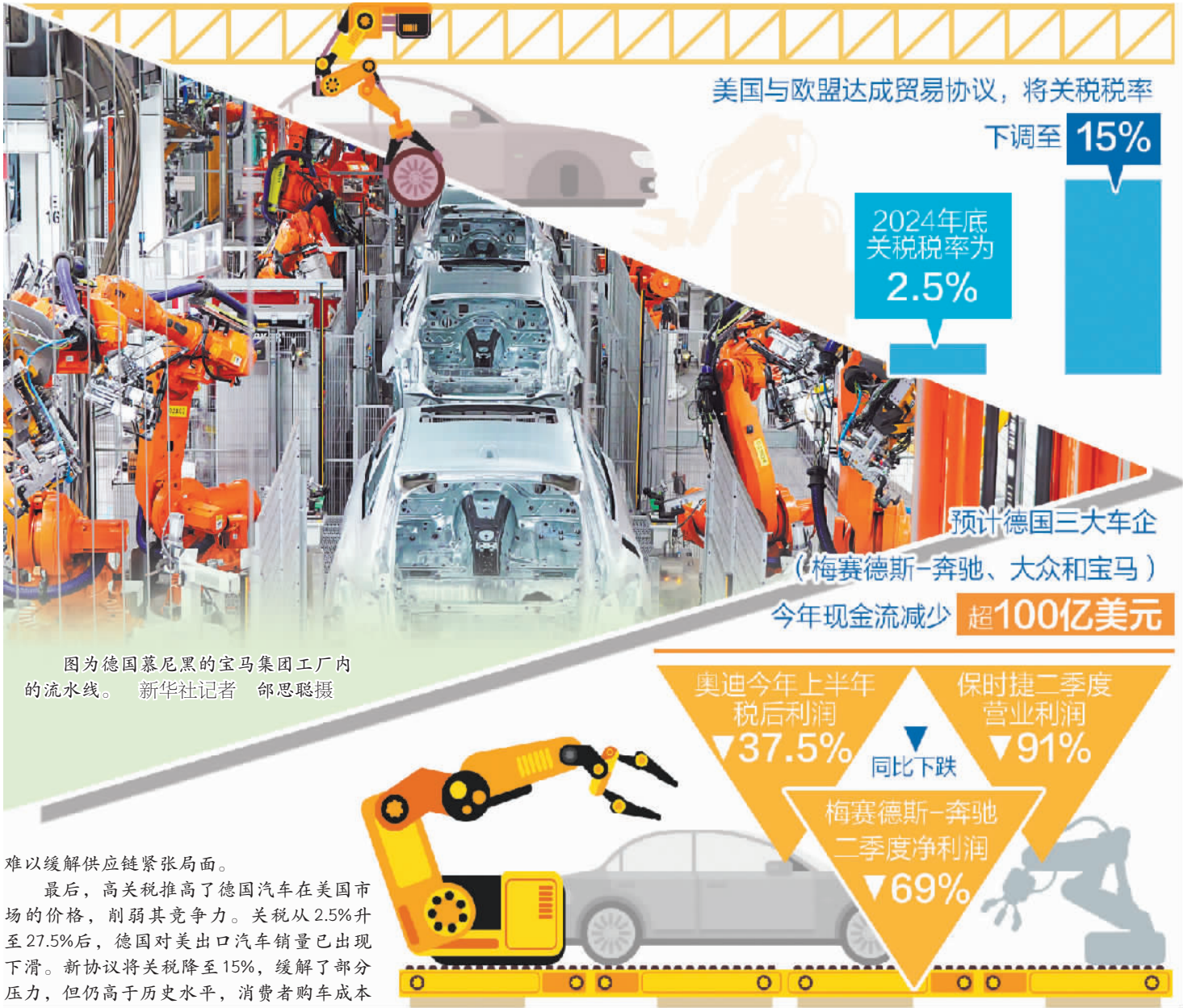
经过数月紧张谈判，7月27日，美国与欧盟达成新贸易协议。协议将大多数欧盟商品的关税降至15%。协议还包括欧盟承诺在2028年前购买7500亿美元的美国能源产品、追加6000亿美元对美投资，以及对部分商品（如飞机及零部件、某些化学品和农产品）实现“零关税”。德国总理默茨表示，协议避免了“全面贸易战”，但德国工业界认为15%的关税仍对德国的出口导向型经济构成“巨大负面影响”。

德国汽车行业因其高度全球化的生产模式和对美国市场的依赖，成为美欧贸易战的主要受害者。

首先，美国加征关税举措对德国车企的财务状况造成重创。有媒体分析，受美国关税影响，预计德国三大车企（即梅赛德斯-奔驰、大众和宝马）今年的现金流减少超过100亿美元。具体来看，梅赛德斯-奔驰今年的现金流预计将从110亿美元骤降至约30亿美元；大众的现金流预计下降至38亿美元，不足去年95亿美元的一半；宝马的现金流则预计小幅下降至50亿美元。

关税直接推高了出口至美国的汽车和零部件成本，压缩了企业的利润空间。德国多家车企近来发布的财务数据显示，奥迪今年上半年税后利润同比下降37.5%，保时捷二季度营业利润同比暴跌91%，而梅赛德斯-奔驰二季度净利润同比暴跌69%。这些数据反映了美国关税政策对德国车企财务状况的沉重打击。

其次，德国汽车行业近年来面临原材料价格上涨、能源危机和电动汽车转型的高成本，美国关税政策进一步推高了出口和供应链成本。德国车企在美国销售的高端车型多依赖欧洲生产的零部件，15%的关税虽低于此前水平，但仍显著增加了成本。此外，美国对钢铝维持50%的关税，对汽车供应链造成额外压力。美欧贸易协议虽提出以配额制替换高关税，但具体细节尚未明确，短期内



难以缓解供应链紧张局面。

最后，高关税推高了德国汽车在美国市场的价格，削弱其竞争力。关税从2.5%升至27.5%后，德国对美出口汽车销量已出现下滑。新协议将关税降至15%，缓解了部分压力，但仍高于历史水平，消费者购车成本上升可能进一步抑制需求。今年3月，美国关税政策宣布后，德国车企股价暴跌，宝马、大众和保时捷跌幅为13%至25%。美欧贸易协议公布后，车企股价短暂上涨，但随后回落，反映了市场对车企长期盈利能力的担忧。

美欧贸易协议将汽车关税从27.5%降至15%，让德国车企短暂地喘了口气。欧洲汽车制造商协会表示，协议为行业带来了“急需的确定性”，避免了30%关税的最糟糕后果。默茨称协议“保住了核心利益”，防止报复性关税对跨大西洋贸易的进一步破坏。此外，协议为部分零部件设立“零关税”，可能间接降低供应链成本。

然而，尽管关税税率下调，15%的税率仍远高于此前关税税率，对德国车企的利润空间构成较大压力。德国工业联合会董事尼德马克称协议为“痛苦的妥协”，指出其对外出口导向型产业的“巨大负面影响”。此外，美国对加拿大和墨西哥生产的汽车维持25%的关

税，而欧盟车辆享受15%的关税，可能使德国车企在美国市场获得相对竞争优势，但供应链复杂性可能抵消部分好处。

此外，美欧贸易协议对德国就业与生产转移构成潜在风险。德国汽车研究中心主任杜登霍夫表示，15%的关税可能导致欧洲车企及其供应商损失高达7万个就业岗位，因为企业可能将生产转移至美国以规避关税。例如，大众正考虑在美国新建奥迪工厂，宝马和梅赛德斯-奔驰也可能扩大在美产能。然而，建厂需要耗费数年时间并进行高额投资，短期内难以弥补损失。

美国加征关税举措并非德国汽车行业面临的唯一挑战。近年来，全球汽车行业正经历深刻变革，德国车企在多重危机中艰难生存。一方面，德国车企正投入巨资推动电动汽车转型，以应对全球碳中和目标。大众汽车计划到2030年投资1800亿欧元，但美国关税政策导致的现金流减少可能迫使企业削

减研发预算，延缓转型。美欧贸易协议虽缓解了部分压力，但高关税仍可能限制企业在电动汽车领域的竞争力。

另一方面，俄乌冲突引发的能源危机和芯片短缺已对德国车企造成冲击。美国加征关税举措及美欧贸易紧张进一步扰乱了供应链稳定。美国对钢铝加征50%的关税和对墨西哥加征25%的关税，增加了德国车企的零部件成本。美欧贸易协议中的配额制谈判可能为供应链带来一定缓解，但不确定性依然存在。

总之，美欧贸易协议为德国汽车行业提供了一定缓解，避免了更严重的贸易战。然而，15%的关税仍对利润、销量和供应链构成压力，叠加电动汽车转型和地缘政治风险，德国车企面临多重挑战。未来，德国汽车行业必须在危机中寻找机遇，通过创新和战略调整重获竞争力，同时警惕贸易保护主义对全球经济的潜在反噬。

因不满美国劳工部发布的最新就业数据，美国总统特朗普日前让劳工部下属的劳工统计局局长埃丽卡·麦肯塔弗“走人”，并指控她“出于政治目的操纵就业数据”。这一举动引发美国舆论广泛关注。经济学家和观察人士认为，没有确凿证据证明统计数据作假，疲软的就业数据或反映出美国经济形势恶化。

美国劳工部1日公布的数据显示，7月美国失业率环比上升，非农业部门新增就业岗位7.3万个，表现逊于市场预期。同时，5月和6月非农业部门新增就业岗位数量较此前公布数据大幅下调，调整后分别为1.9万个和1.4万个，表明美国就业市场明显降温。

特朗普质疑上述就业数据的真实性，但美国舆论普遍认为他的质疑缺乏依据。经济学家分析认为，前两个月就业数据大幅下调，可能恰好反映出美国经济此前的隐忧被低估了。

有媒体分析指出，经济数据的收集本就存在滞后性。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，联邦政府裁员等数据报告的延迟，可能是5月和6月就业数据下调的一个原因。赫夫鲍尔认为，解雇劳工统计局局长充满政治意味，缺乏与绩效或能力有关的合理依据。

尽管遭遇广泛批评，特朗普4日继续抨击就业数据。他称上周发布的就业报告是“被操纵的”，声称这是为了让共和党的“巨大成功”看起来没那么耀眼。

美国经济与政策研究中心联合创始人迪恩·贝克告诉记者，就业市场数据与国内生产总值(GDP)数据是一致的，“我们看到经济增长疲软，这是由关税、联邦裁员以及资金削减导致的”。

美国有线电视新闻网报道认为，特朗普在低迷的就业数据公布后解雇统计官员，就如同输掉体育比赛后指责裁判有偏见，企图将就业市场疲软的责任推卸给别人。

《华盛顿邮报》刊登观点文章认为，特朗普试图“恐吓”劳工统计局，是“减肥失败者砸碎体重秤”的行为。每个人都会通过自己的薪资、求职等亲身感受体验美国当下的经济状况到底如何。

美国舆论普遍认为，无论下一任劳工统计局局长是谁，政治因素的介入都将使该机构数据的真实性遭到质疑、权威性和公信力受损，进而干扰政策判断，打击市场信心。

赫夫鲍尔对新华社记者表示，劳工统计局工作人员未来很可能会阻止对数据采集和发布工作的大规模干预，但特朗普任命的人选可能会对特朗普有利的方式来解读数据或发布声明。

劳工统计局前局长埃丽卡·格罗申将可信赖的数据比喻为“经济的基础设施”。她在接受美国全国公共广播电台采访时说，企业、家庭和地方决策者都需要可信赖的数据，失去数据支持会导致他们作出糟糕的决策。

美国全国商业经济协会指出，企业领导者和政策制定者需要依赖可靠、公正的经济数据来作出影响投资、就业和整体经济的决策。解雇劳工统计局局长的行为已经威胁到美国统计体系长期以来建立的经济数据可信度。出于政治目的质疑经济数据公正性，可能对支撑美国经济运行的制度造成长期且深远的伤害。

本版编辑 徐 胥 孙亚军 美 编 夏 祎

2024年原油进口依赖度达89%，面对美国威胁——

印度推动石油进口多元化

本报记者 王宝钺

美国总统特朗普8月4日在社交媒体发文称，由于印度购买大量俄罗斯石油并借此获利，美国将大幅提高对印度产品征收的进口关税。印度官员强硬回应称，印度的能源采购只考虑国家利益，不会受外部压力影响，印度将采取一切必要措施维护国家利益和经济安全。面对美关税威胁，印度为何选择“硬碰”？

这要从印度的石油结构说起。印度国内探明石油资源禀赋较为匮乏，据美国能源信息署数据，印度可探明石油储量约为59亿桶，仅占全球石油探明储量的0.3%。2024年，印度国内原油产量2940万吨，较2017年减少18%并连续9年下降。

与有限产量相对应的是旺盛的石油需求。从印度政府公布的数据看，2024年印度石油产品需求达2.4亿吨，同比增长3.9%，创历史新高。其中，航空燃油消费增长最快，同比增长9.2%；汽油消费增长8.1%，汽油车占印度市场汽车销量的80%；柴油消费增长仅为2.7%，但柴油占比仍达38%，反映出其在印度石油产品需求中的核心地位。预计2025年石油产品需求将再增长3.2%，继续稳居全球第三大原油消费国地位。

印度人口目前超14亿人，约占全球总人口的17.8%。联合国预测，到2050年印度人口将达到17亿人。世界银行数据显示，印度的城市化率从2011年的31%逐渐上升至2024年的37%。城市人口对于交通、住宅、商业等各方面的能源需求日益增加，家庭和工业的能源消耗特别是电力和交通领域将大幅增加。

近段时间以来，多家国际机构纷纷调高对印度石油市场预期，预测印度将成为全球石油需求增长的核心引擎之一。国际能源署

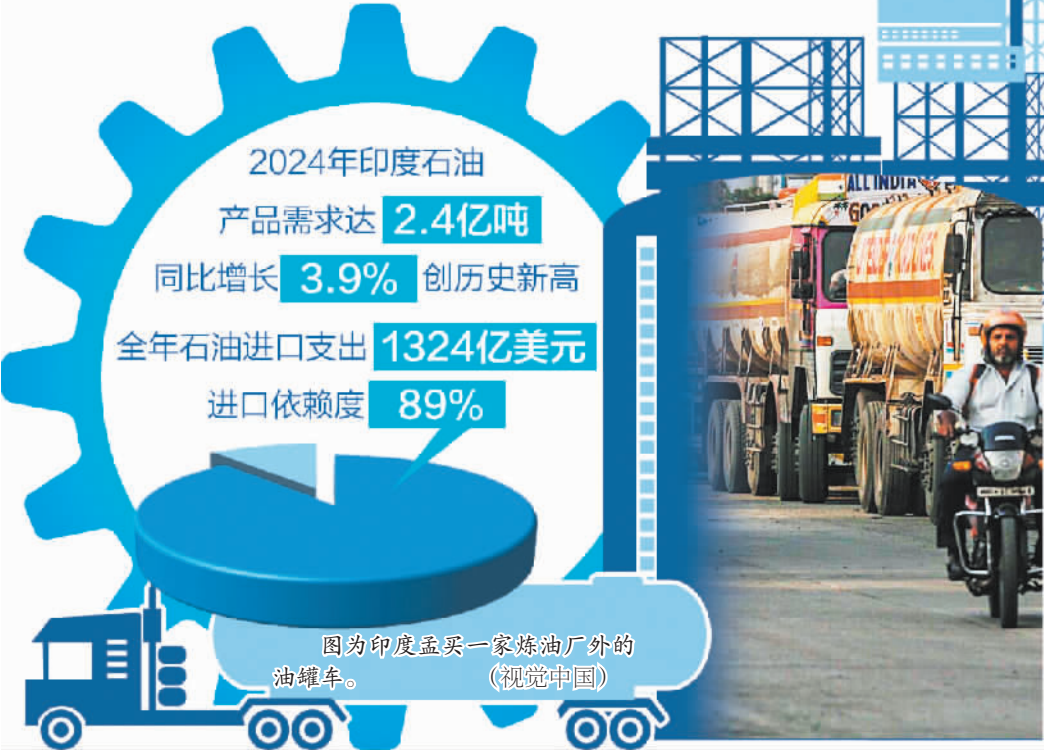
预测，印度将成为全球石油需求增长的主要源头，到2035年，印度石油需求将增长近200万桶/日。标普全球预计，未来10年，印度的石油消费将以4%至5%的年增长率上升。穆迪预测，2025年印度石油需求将增长3.39%，达到574万桶/日；2026年将增长4.28%，达到599万桶/日。

这也导致印度能源对外高度依赖的局面在短期内难以改变。数据显示，2024年印度进口依赖度高达89%，全年石油进口支出1324亿美元。其中，俄罗斯是最大供应国，自俄罗斯进口石油占比从2022年俄乌冲突爆发前的0.2%飙升到如今的35%至40%，日均进口约190万桶，占俄罗斯原油海运出口近50%，但相对较低的进口价格也使印度原油进口支出下降了16%。

但是，随着美西方加大对俄罗斯石油的制裁力度，印度政府采取积极能源外交政策，通过与中东、非洲、中亚等地区的能源富集国家建立合作关系，推动进口来源多元化，保障能源供应稳定性。除了从俄罗斯进口石油外，2024年，中东地区原油进口占比46%。为了规避霍尔木兹海峡这一印度能源安全软肋的潜在风险，印度增加了从美国、加拿大、哥伦比亚等美洲产油国和尼日利亚、安哥拉等西非产油国的原油进口。特别是在贸易谈判的压力下，印度2025年前4个月自美国原油进口量增长到631万吨，价值37.8亿美元，占印度原油总进口量的7%，2025年一季度自美国原油进口同比增长66.7%，自加拿大、哥伦比亚等美洲国家的原油进口增幅明显，自西非、中亚等地区的原油进口保持稳定增长。

面对美国近日发出将对印度进口俄罗斯石油施加惩罚性关税的威胁，印度石油和天然气部长哈迪普·辛格·普里表示，印度将通

过进口多元化供应满足需求，目前印度原油进口国已经从27个增加到40个，印度战略石油储备可满足74天消费量，印度炼油厂有能力处理不同类型的原油。印度官方也要求国内炼油企业，特别是印度石油公司、印度斯坦石油公司、巴拉特石油公司等国有油业企业制定俄油替代计划，并围绕“停止进口俄油”设计应急政策措施。不过，市场分析人士认为，印度摆脱俄油进口绝非朝夕之功。数据显示，2025年上半年，印度日均进口俄油175万桶，较去年同期增长了1%。



值得注意的是，印度政府也加快了国内油气资源勘探开发步伐。根据标普全球数据，安达曼海、马哈纳迪盆地、喀拉拉—孔坎盆地等有潜力的地区尚未大规模勘探。目前印度仅有23%的沉积盆地得到中度或深度勘探。印度政府在推动油气企业提升已投产成熟油气田开采效率的同时，进一步采取开放土地许可、出台油气勘探许可证政策，并改革利润分成机制等，吸引国内外投资，鼓励更多有实力的油气公司参与项目招标并进行勘探开发，以增加国内自主油气产量。

