



达成和解还是重新调整？

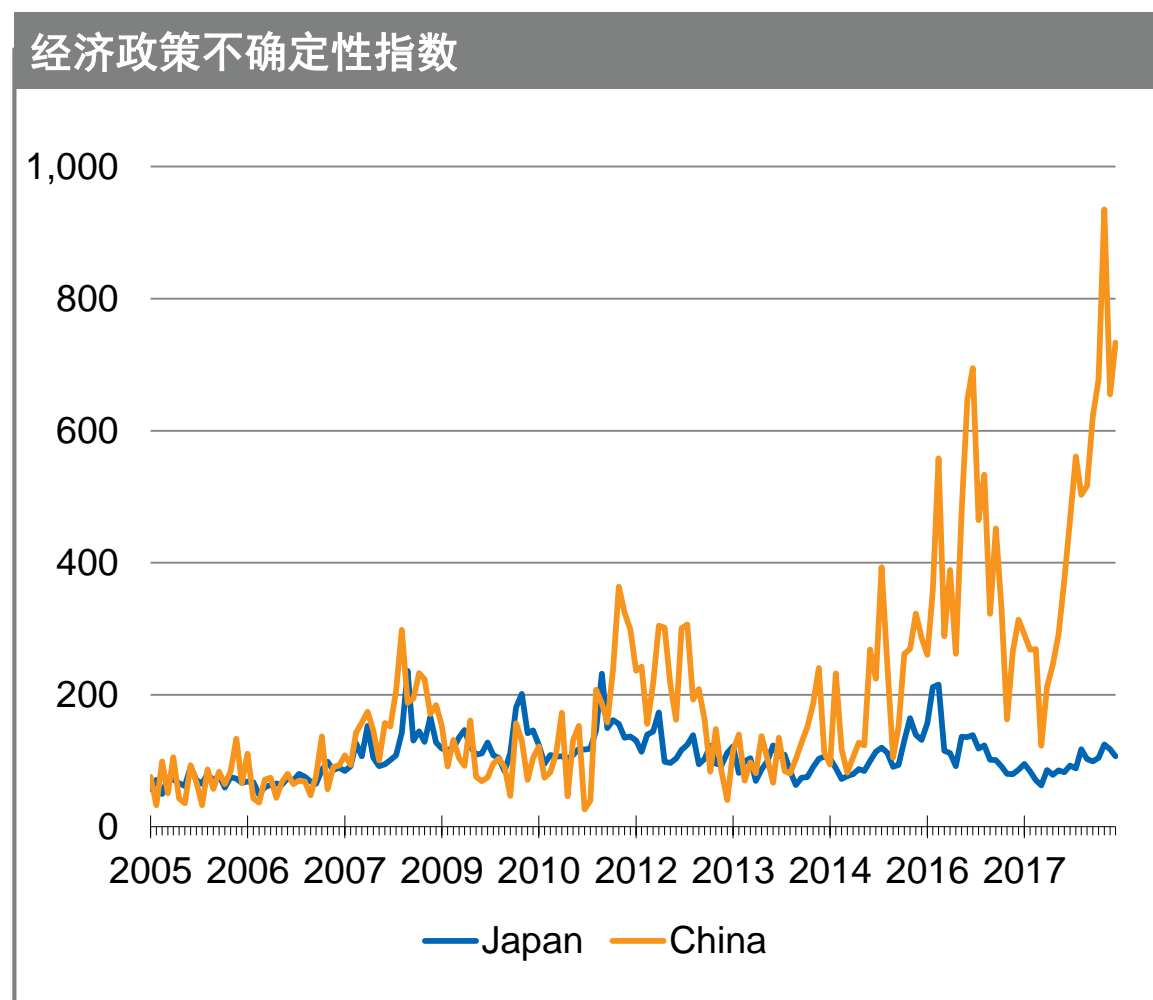
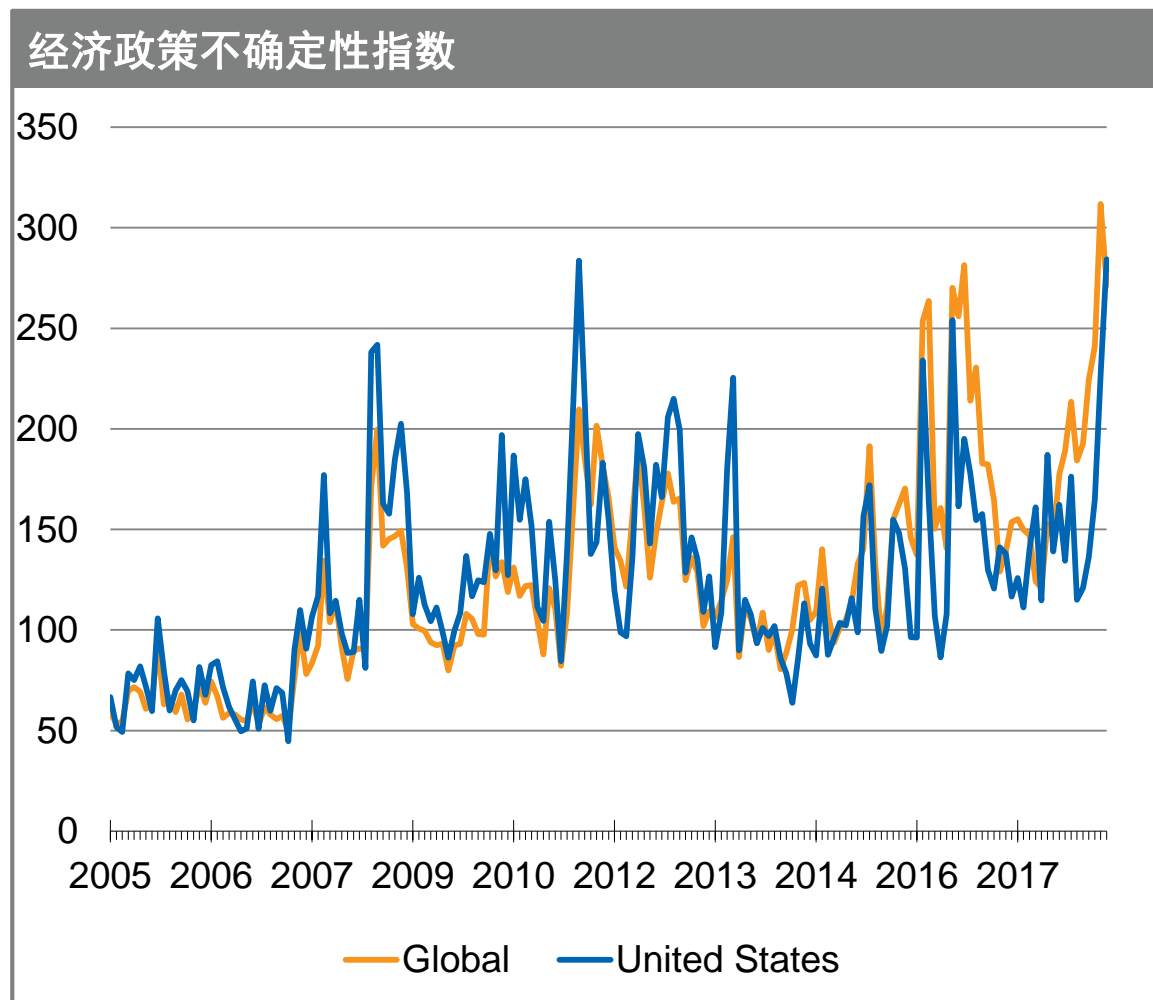
当前中美汽车贸易紧张局势评估

Peter Nagle

高级研究员II

peter.nagle@ihsmarkit.com

经济政策不确定性指数大幅上升 贸易冲突处于核心



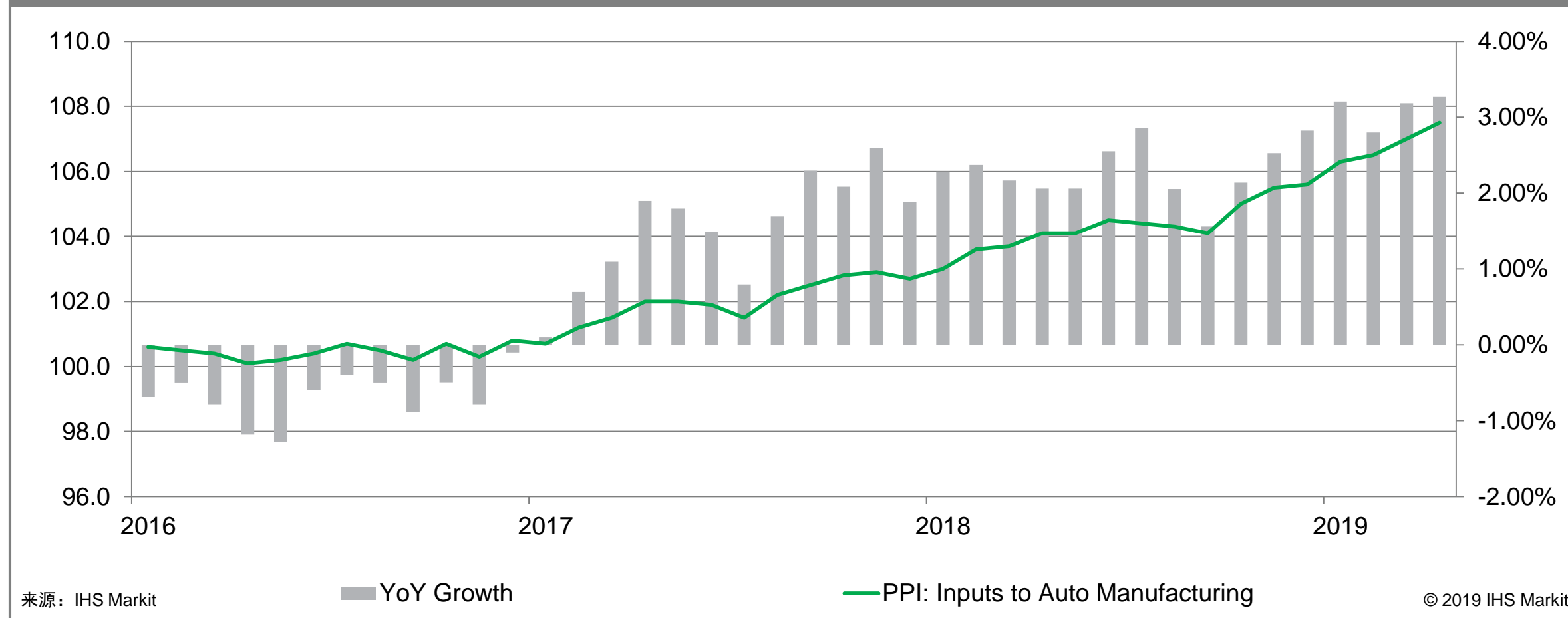
来源：“衡量经济政策不确定性”由Scott R. Baker、Nicholas Bloom和Steven J. Davis发表于www.PolicyUncertainty.com

© 2019 IHS Markit

2018年3月：贸易战开始升温

美国根据第232条款对外国钢铁和铝征收关税，其他国家做出回应

工业投入商品生产价格指数：汽车制造业投入



2018年4月：中国成为贸易战对象

美国贸易代表办公室公布首批对华 301调查征税产品清单

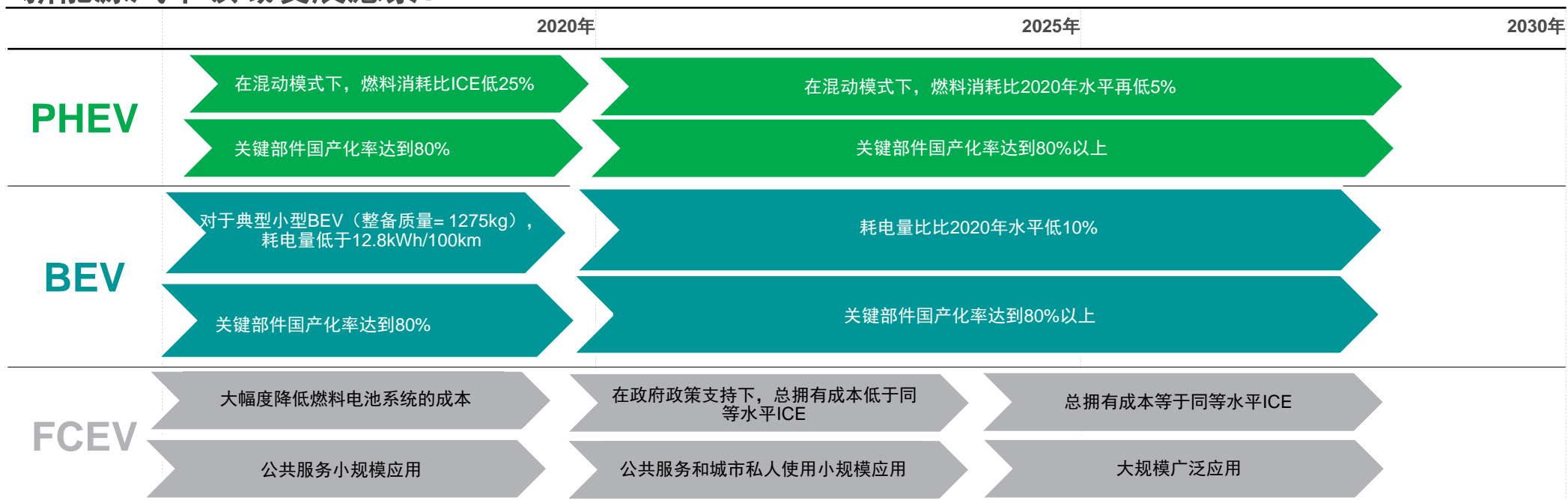
2017年8月，特朗普总统指示对中国在技术转让、知识产权、创新等领域的行为、政策和实践发起301调查。4月5日美国贸易代表办公室得到指示，要求对中国的有害行为、政策和实践做出适当回应，其中包括三个独立行动：

1. 关税——当前对超过2500亿美元的中国进口商品征收关税。可能会增加3000亿至3250亿美元的额外关税。
2. WTO争端——美国在世界贸易组织（WTO）寻求贸易争端解决方案，以解决中国歧视性技术许可做法。尽管与美国的关系持续紧张，日本和欧盟仍表示愿意跟随美国加入争端磋商。
3. 投资限制——财政部部长对中国在美国投资被认为对美国重要的产业或技术表示关注。

中国制造2025—十大重点推进领域

- > 航空航天装备
- > 节能与新能源汽车
- > 新材料
- > 农机装备
- > 新一代信息技术
- > 高档数控机床和机器人
- > 电力装备
- > 海洋工程装备及高技术船舶
- > 生物医药及高性能医疗器械
- > 先进轨道交通装备

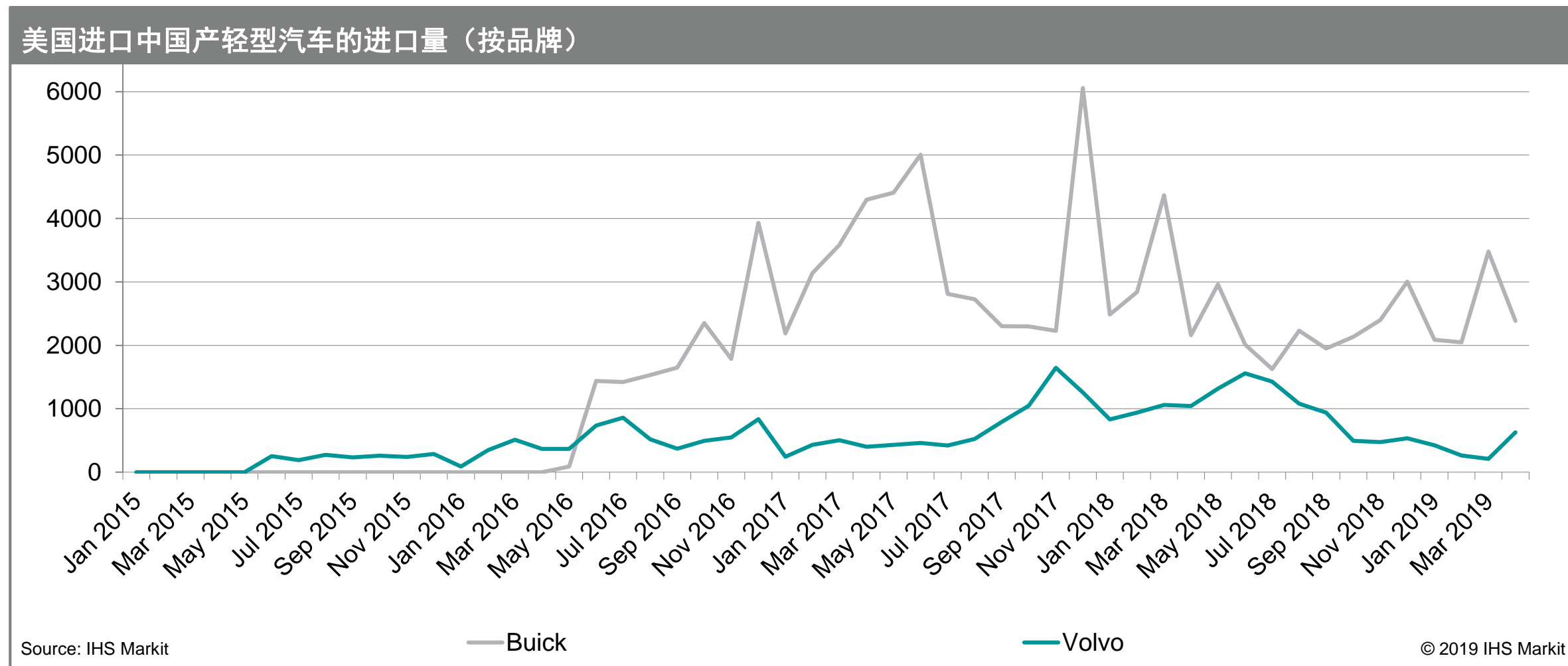
新能源汽车领域发展愿景：



来源：国家制造强国建设战略咨询委员会

初步公布的加税清单中针对汽车进口方面的相关规定

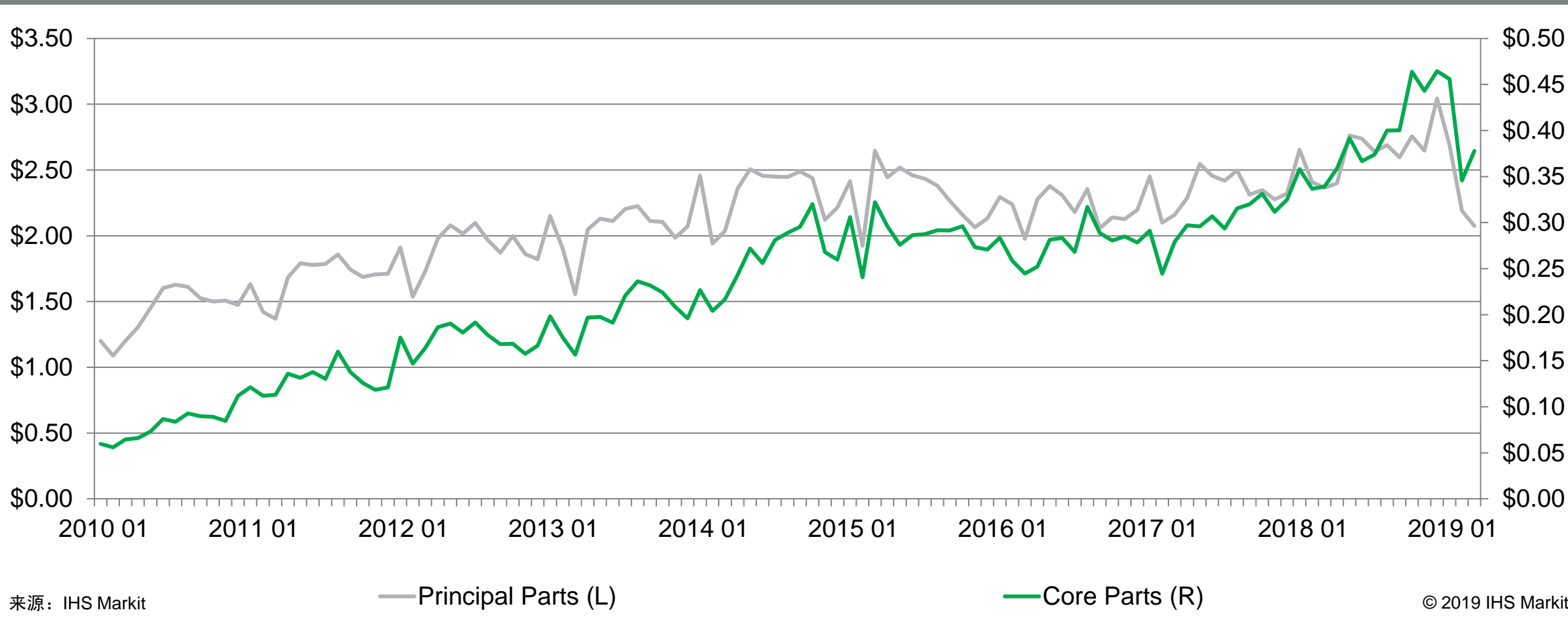
目前风险敞口有限，未来产品规划面临更大的风险



零部件进口压力日益增大

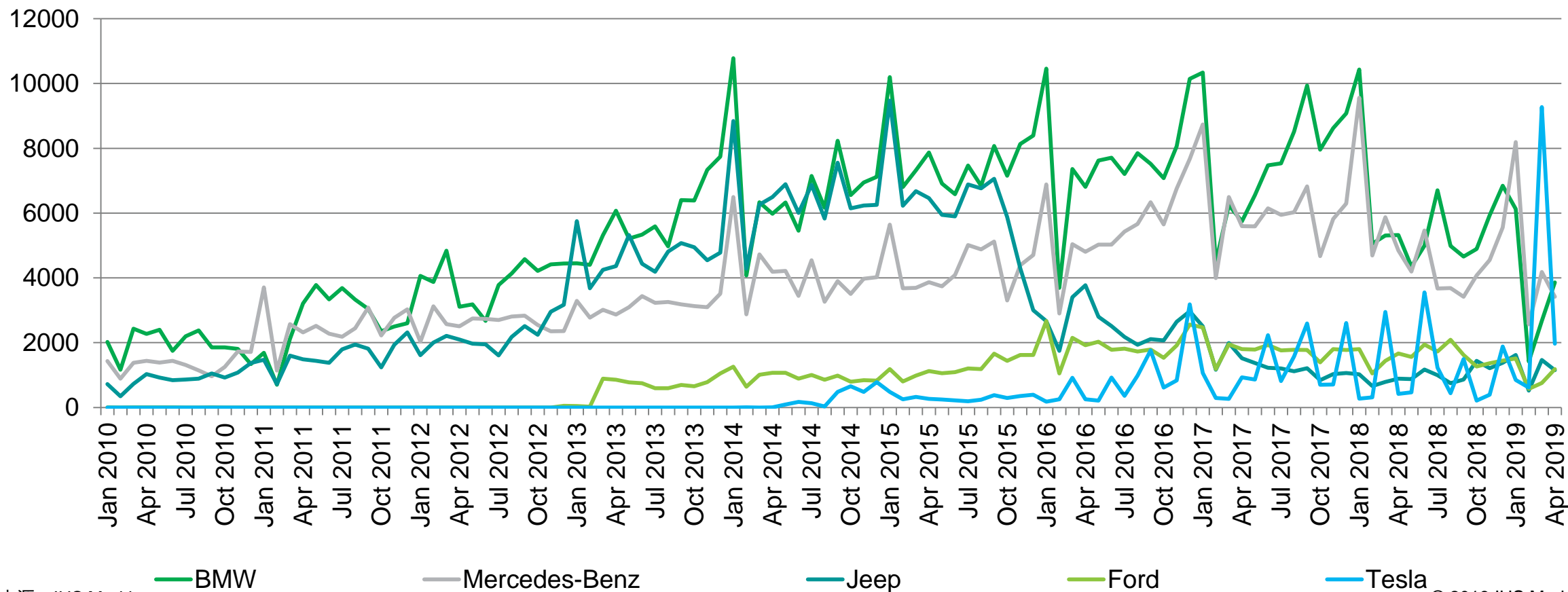
众多中国汽车零部件供应商受到关税影响

美国进口中国汽车零部件（十亿美元）



作为回应，中国提高了美国进口汽车的关税 降低其他进口商的关税，并对美国汽车加征关税

中国进口美国产轻型汽车的进口量（按品牌）

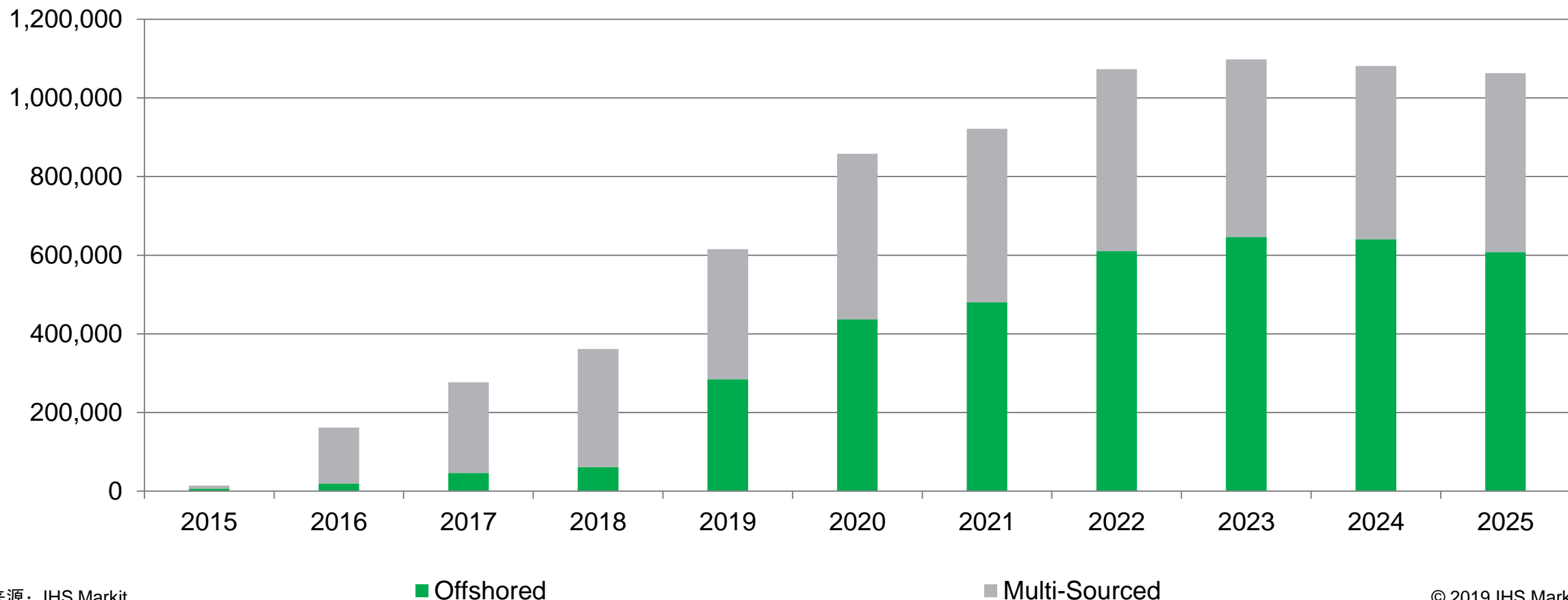


来源：IHS Markit

© 2019 IHS Markit

随着汽车销售增长放缓，进口量也有所下降，在岸外包加速 关税增加了进一步产品本地化生产的风险

北美生产外包至中国的情况



来源：IHS Markit

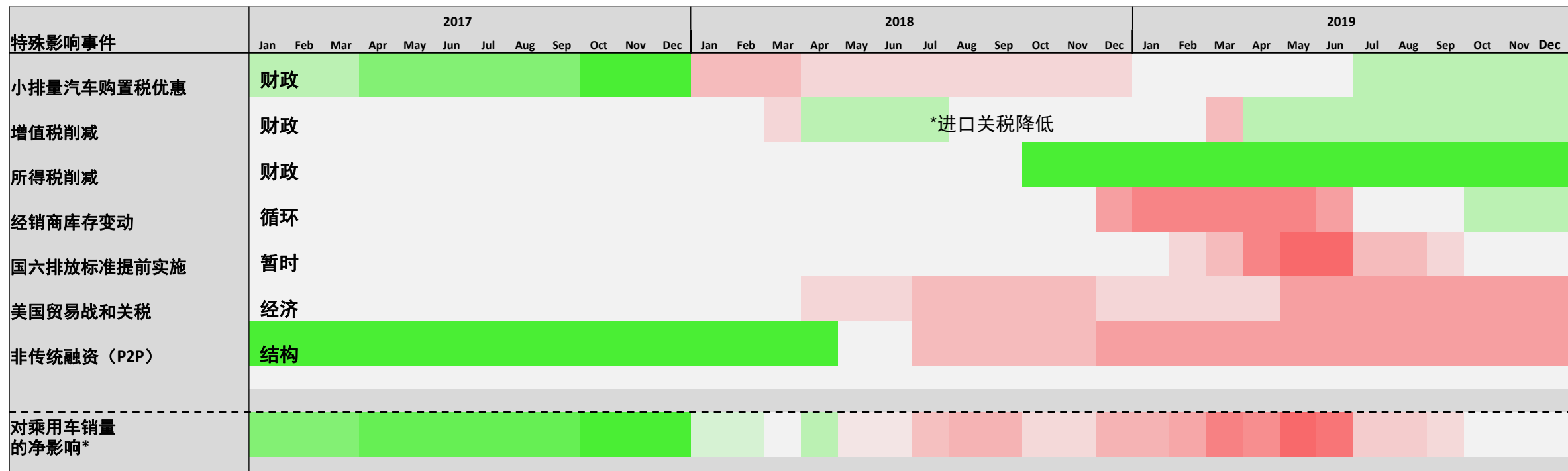
■ Offshored

■ Multi-Sourced

© 2019 IHS Markit

中国正在进行剧烈的下行调整

贸易压力加剧经济放缓

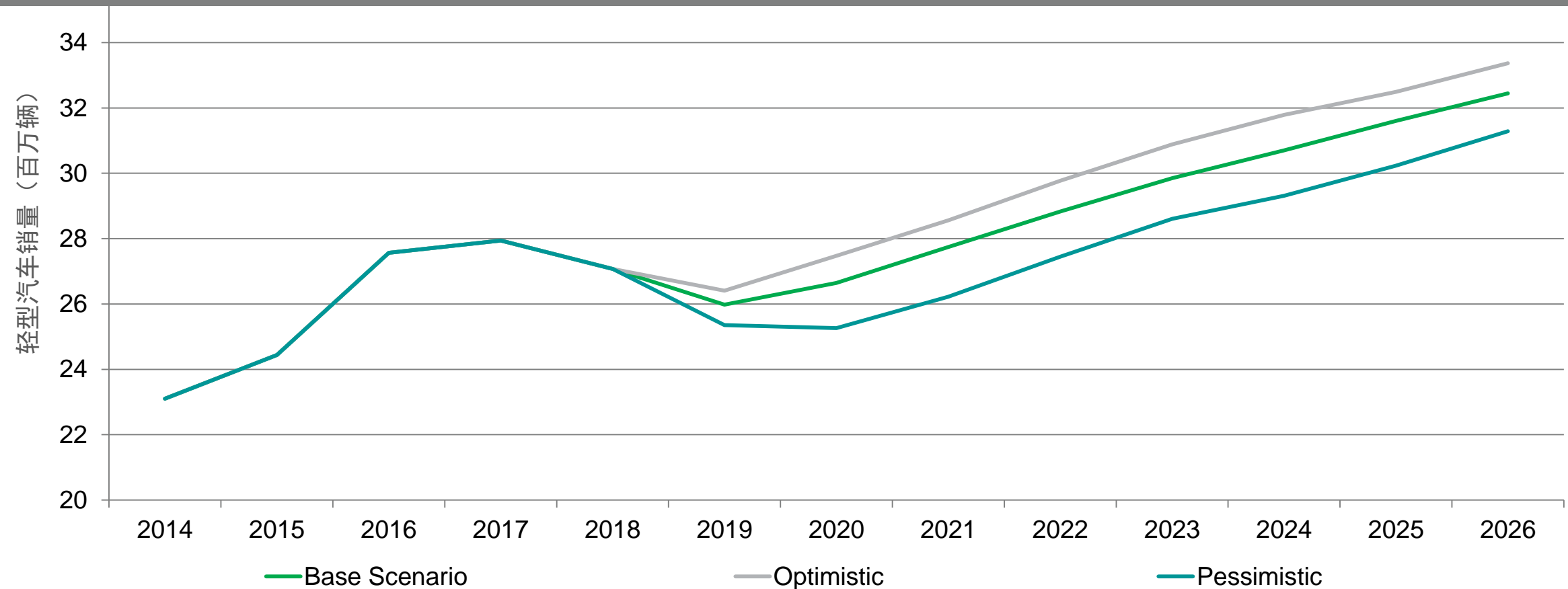


对销量积极影响 ■ ■ ■ ■ ■ 对销量消极影响

*对市场的影响以乘用车批发销售数据进行衡量。其中包括经销商订单数据，因此受到经销商库存的影响

中国汽车销量继续放缓 贸易压力加剧市场压力

大中华区轻型汽车销售情况（按场景区分）

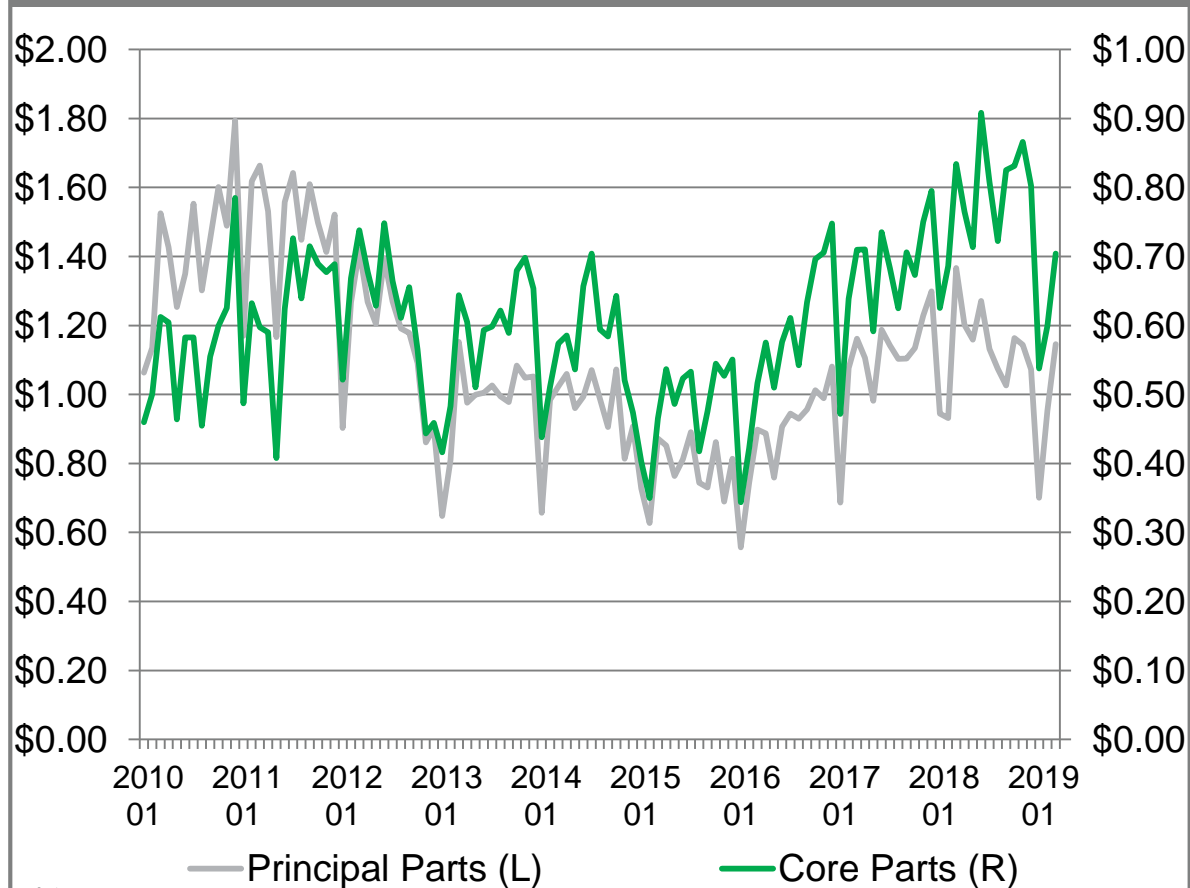


来源：2019年第二季度IHS Markit 偶然性计划预测服务（调整）

© 2019 IHS Markit

中美贸易争端蔓延至其它市场 日本和东盟供应商面临压力

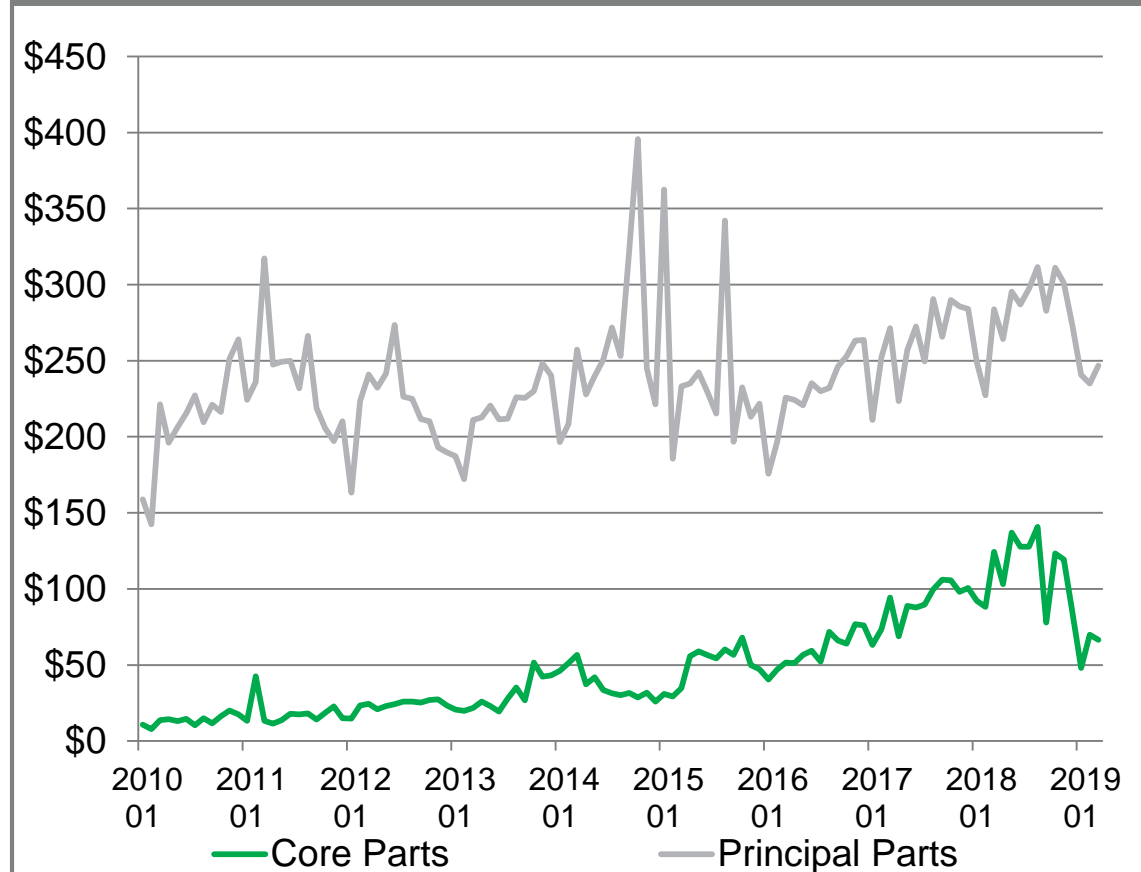
日本汽车业出口至中国的总出口额（十亿美元）



来源: IHS Markit

© 2019

东盟汽车业出口至中国的总出口额（百万美元）



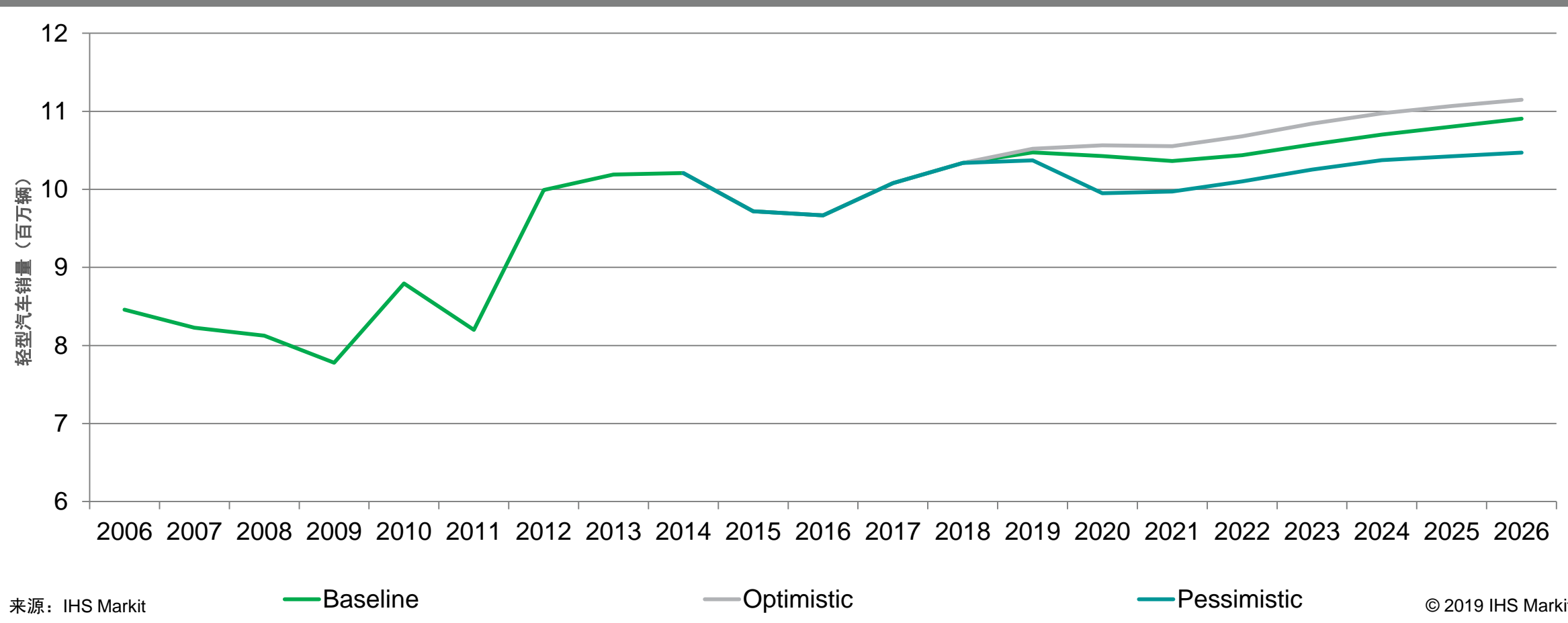
来源: IHS Markit

© 2019

中美紧张局势进一步升级，给增长带来压力

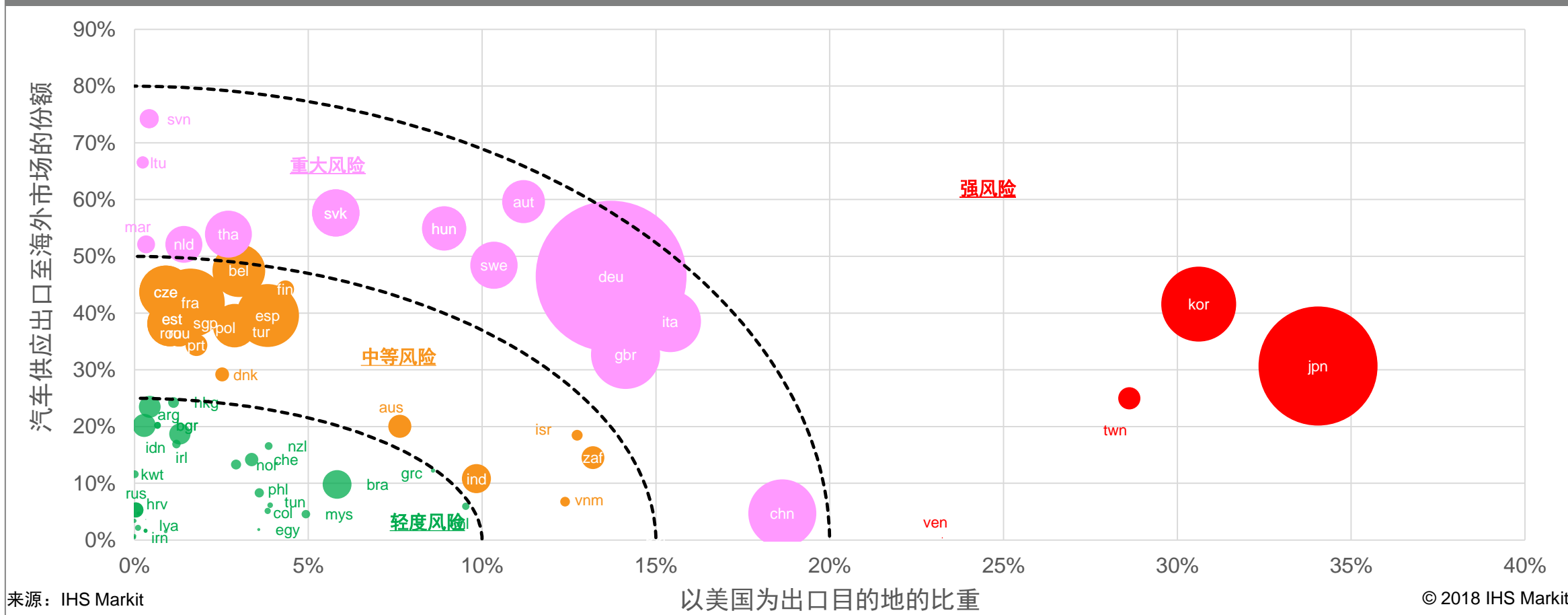
东盟、韩国和日本市场面临重大下行风险

东盟、日本和韩国轻型汽车销售情况（按场景区分）



从5月18日起，延迟6个月根据232条款加征汽车关税 报告仍未公开，部分内容仍在讨论中

汽车供应出口至海外的份额与以美国为出口目的地的比重



来源: IHS Markit

以美国为出口目的地的比重

© 2018 IHS Markit

注: 加拿大和墨西哥并未在该图表中显示。两国的位置位于图表的右上方, 由于风险过高将导致整个图表比例失真。

注: 圆形的大小代表了该国汽车出口至美国的规模。

新协议与旧协议（几乎）一样

美-墨-加协议（USMCA）对汽车行业的关键变化

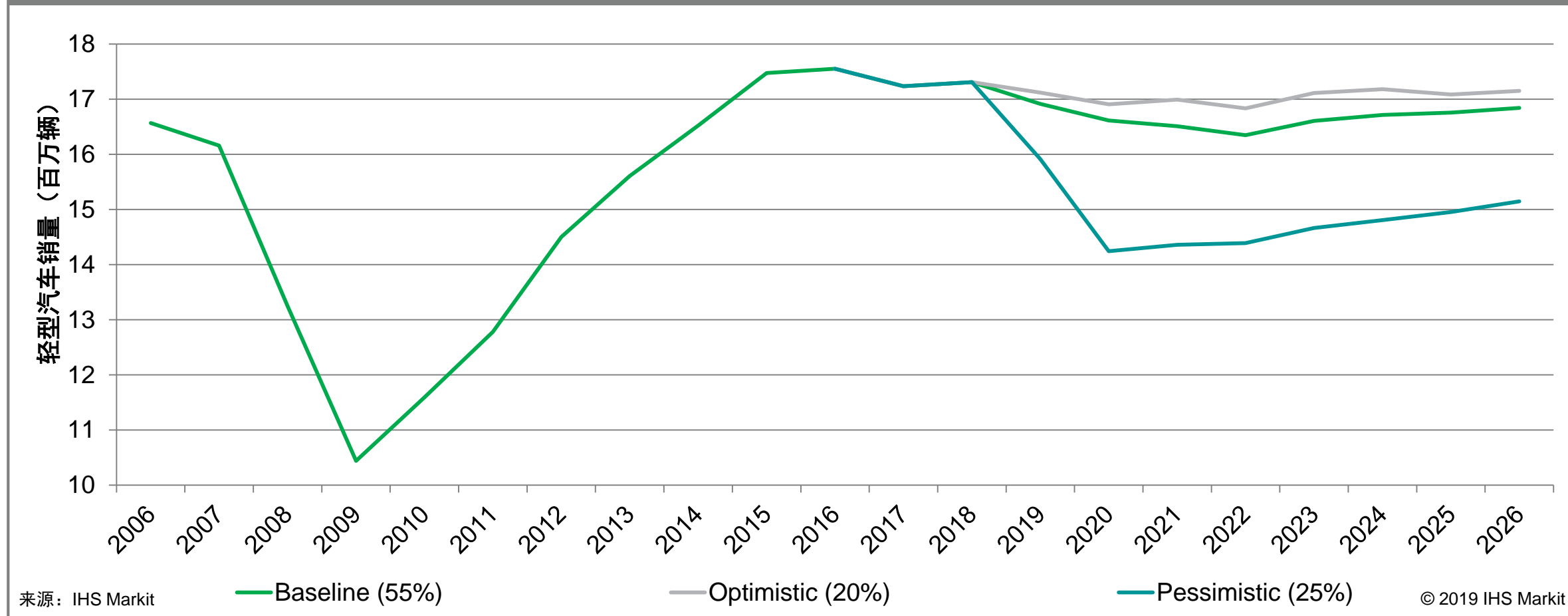


- 到2023年或协议批准后3年（以时间后者为准），轻型车辆区域价值含量从62.5%提升至75%
- 到2023年或协议批准后3年（以时间后者为准），核心和主要零部件的区域价值含量从62.5%提升至75%。*锂离子电池除外
- 70%的钢铁和铝制品需产自北美。不采取行动将加拿大或墨西哥从美国第232条对外国钢铁和铝征收关税清单中移除。
- 到2023年，乘用车的劳动价值含量将增长至40%，到2027年，轻型卡车的劳动价值含量将增长至45%。工人的每小时工资至少要达到16美元，但包括制造、信息技术和研发的细分费用。包括对工人权利的保护。
- 每次协议将有16年的期限，可选择再次延长16年。协议批准后，各方将在6年后对协议进行联合评估，以决定是否延长该协议。如果延长，在6年内再进行一次联合评估；如果不延长，则每年进行评估，直到第一个16年有效期结束。
- 若美国对汽车征收第232条国家安全关税，加拿大和墨西哥可获得豁免。乘用车免缴税的豁免配额为每年260万辆，皮卡则完全免除关税，零部件免税额度将远远超过目前的出口水平。

长期贸易争端将对美国汽车销售造成严重后果

由于无法承受关税上涨，汽车行业可能陷入衰退

美国轻型汽车销售情况（按场景区分）



贸易战（不）容易打赢

强劲美元、进口增长和低通胀

美国贸易差额和汇率

