

中国机电商会坚决反对美国“对等关税”措施

新华社北京4月5日电 中国机电产品进出口商会5日发布声明，坚决反对美国实施的“对等关税”措施，敦促美方立即停止单边主义行为，通过对话协商解决分歧。声明表示，这种单边贸易保护主义行为不仅严重违背国际贸易规则，更将严重扰乱全球经贸秩序，损害企业界及消费者利益，破坏全球产业链供应链稳定。中国机电产品进出口商会坚决拥护中国政府为维护国家利益和企业权益所采取的一切应对措施。在中国政府的领导下，中国机电外贸行业有信心、有能力抵御外部风险挑战。声明呼吁，面对当前局面，全体会员企业与国内机电行业同仁团结一致，坚持开放共赢的国际化路线，积极调整外贸经营策略，开拓多元化市场，加快外贸转型升级。中国机电产品进出口商会将全力为企业提供支持与服务，与行业企业共克时艰，共同维护机电外贸稳定健康发展。

一切应对措施。在中国政府的领导下，中国机电外贸行业有信心、有能力抵御外部风险挑战。声明呼吁，面对当前局面，全体会员企业与国内机电行业同仁团结一致，坚持开放共赢的国际化路线，积极调整外贸经营策略，开拓多元化市场，加快外贸转型升级。中国机电产品进出口商会将全力为企业提供支持与服务，与行业企业共克时艰，共同维护机电外贸稳定健康发展。

联合国：

贸易战没有赢家 脆弱国家令人担忧

新华社联合国4月4日电 (记者 施春) 联合国秘书长古特雷斯的发言人迪雅里克4日警告，在贸易战中没有赢家，而脆弱国家面临的挑战更令人担忧。针对美国宣布所谓“对等关税”政策，迪雅里克当天回答记者提问时说，古特雷斯认为“在贸易战中没有赢家”，“我们现在担心的是那些最脆弱、最缺乏能力应对当前挑战的国家”。迪雅里克表示，贸易战将对联合国推动实现可持续发展目标带来负面影响。美东时间4月2日，美方宣布对所有贸易伙伴征收所谓“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。

前挑战的国家”。迪雅里克表示，贸易战将对联合国推动实现可持续发展目标带来负面影响。美东时间4月2日，美方宣布对所有贸易伙伴征收所谓“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。

(上接1版)我们将继续推进高水平对外开放，稳步扩大规则、规制、管理、标准等制度型开放，实施高水平的贸易和投资自由化便利化政策，打造市场化法治化国际化的一流营商环境，与世界共享发展机遇，实现互利共赢。经济全球化是人类社会发展必经之路。以世界贸易组织为核心、以规则为基础的多边贸易体制，为推动全球贸易发展、促进经济增长和可持续发展作出重要贡献。开放合作是历史潮流，世界决不会也不应该退回到相互封闭、彼此分割的状态。互利共赢是人心所向，以邻为壑的经济霸凌终将反噬自身。推动经济全球化朝着更加开放、包容、普惠、均衡的方向发

展，是国际社会共同责任。发展是世界各国的普遍权利，而不是少数国家的专利。国际上的事情应该由大家共同商量着办，世界前途命运应该由各国共同掌握。贸易战、关税战没有赢家，保护主义没有出路。各国应当秉持共商共建共享原则，坚持真正的多边主义，共同反对各种形式的单边主义、保护主义，维护以联合国为核心的国际体系，维护以世界贸易组织为核心的多边贸易体制。相信世界上绝大多数相信公平与正义的国家，都会选择站在历史正确的一边，作出符合自身利益的选择。世界要公道，不要霸道！(新华社北京4月5日电)

“羊毛出在羊身上”——给美国汽车业算笔“关税账”

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。

新闻调查

■新华社记者 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为任期内“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”、美国汽车业“增产”么？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为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么？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费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商的店主穆罕默德·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·埃尔康表示：“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。

(新华社北京4月5日电)

中国平安人寿保险

渝寿核20250411GL

买保险 就是买平安

盛世金越

4月8日隆重上市

司庆版分红型

重要提示：
1.盛世金越司庆版分红保险产品计划由平安盛世金越(司庆版)终身寿险(分红型)(简称金越司庆版)组成。
2.平安盛世金越(司庆版)终身寿险(分红型)为分红保险，我们每年根据分红保险业务的实际经营状况确定红利分配方案。分红利益演示是基于公司的精算及其他假设，不代表公司历史经营业绩，也不代表对公司未来经营业绩的预期，保单的红利分配是不确定的，在某些年度红利有可能为零。实际分红情况以公司实际经营状况为准。
3.保险公司不得违规销售非保险金融产品，请勿参与非法集资。

中国平安人寿保险股份有限公司重庆分公司
重庆市江北区江北城西大街25号重庆金融中心B幢(平安财富中心)电梯层第5层5-4、5-5、5-6部分房屋22层部分(名义层27层20-1部分)、25、26、27层
95511 pingan.cn

专业 让生活更简单

中国平安 PINGAN

专业·价值