特朗普關稅能改變「中國製造」的全球主宰地位嗎？

美國總統特朗普在短短一個月內對中國施加了第二次關稅。現在，所有來自中國的商品面臨至少20%的美國關稅。

這是他對北京的最新攻擊，而北京之前已經承受高額的美國關稅——中國製電動車100%，衣物和鞋類15%。

特朗普的關稅打擊了中國製造業的核心——一個由工廠、生產線和供應鏈組成的龐大體系。從快時尚、玩具到太陽能板和電動車，這些工廠幾乎製造和輸出所有商品。

2024年，中國貿易順差達到了創紀錄的1萬億美元（約合7880億英鎊），出口額達到3.5萬億美元，進口額2.5萬億美元。

自1970年代末實施改革開放後，中國憑借廉價勞動力和國家基礎設施投資，長期以來一直是世界工廠且蓬勃發展。

那麼，特朗普的貿易戰究竟能對中國的製造業造成多大的傷害？

什麼是關稅，關稅如何運作？

關稅是對外國進口商品徵收的稅。

大多數關稅是根據商品價值的百分比來設置的，通常由進口商支付。

例如，10%的關稅意味著從中國進口價值4美元的商品將需要額外支付0.40美元的費用。

國開始從生產服裝和鞋類轉向高端技術領域

提高進口商品的價格旨在鼓勵消費者改為購買價格較低的國內產品，從而幫助刺激本國經濟的增長。

特朗普將關稅視為促進美國經濟增長、保護就業和提高稅收的手段。但一份針對特朗普第一任期內關稅政策的經濟研究表明，這些措施最終提高了美國消費品的價格。

特朗普表示，他最近增加的關稅旨在對中國施加壓力，迫使其採取更多措施，停止芬太尼等合成類鴉片藥物流入美國。

他還對美國鄰國墨西哥和加拿大徵收了25%的關稅，表示這些國家的領導人未能有效打擊跨境非法毒品貿易。

特朗普的關稅會傷害中國的工廠嗎？

分析師說，會的。

穆迪分析的經濟學家哈里· 墨菲· 克魯斯（Harry Murphy Cruise）告訴BBC，出口一直是中國經濟的「救命稻草」，如果關稅長期存在，出口到美國的量可能會下降四分之一到三分之一。

中國出口額巨大——佔國內收入的五分之一——20%的關稅意味著可能會削弱來自海外的需求，縮小貿易盈餘。

「關稅將傷害中國，」法國興業銀行香港分行亞太區首席經濟學家艾莉西亞· 加爾西亞-赫雷羅（Alicia Garcia-Herrero）告訴BBC。「他們真的需要做更多。他們需要做習近平已經說過的事——促進國內需求。」

對一個房地產市場低迷、年輕人難以找到高薪工作的經濟體來?，這是一個艱巨的任務。

中國人民的消費水平不足以重振經濟——而北京剛剛宣布了一系列刺激消費的措施。

儘管關稅可能會減緩中國製造業，但分析師表示，它們不太可能輕易地停工或被取代。

「中國不僅是主要出口國，有時還是唯一的出口國，比如太陽能板。如果你想要太陽能板，你只能去中國。」加爾西亞-赫雷羅說。

中國早在特朗普當總統之前，就已經開始從生產服裝和鞋類轉向高端技術領域，如機器人技術和人工智能（AI）。這使中國在這些領域擁有了「先發優勢」，更不用說中國作為世界第二大經濟體的生產規模。

渣打銀行的首席中國經濟學家丁爽說，中國的工廠能以低成本大規模生產高端技術產品。

「要找到替代品真的很難……中國作為市場領導者的地位是很難被顛覆的。」

中國如何應對特朗普的關稅？

中國已經對美國的農產品、煤炭、液化天然氣、皮卡車和一些跑車徵收了10%-15%的報復性關稅。

它還對美國的航空、國防和科技公司實施了出口限制，並對Google展開了反壟斷調查。

中國還花了多年時間適應特朗普第一任期內的關稅。一些中國製造商已經將工廠搬出國外。例如，供應鏈已經更多依賴越南和墨西哥，通過從這些國家出口來繞過關稅。

然而，加爾西亞-赫雷羅表示，特朗普最近對墨西哥實施的關稅對中國影響不大，因為越南已經成為中國商品的更大「後門」。

「越南是關鍵。如果對越南徵稅，我認為這將非常艱難，」她說。

分析師表示，中國更擔心的不是關稅，而是美國對先進芯片的限制。

這些限制一直是兩國之間的主要摩擦點，但也促使中國加大對國產技術的投資，試圖脫離對西方技術的依賴。

這也是為什麼中國人工智能公司DeepSeek在推出的與OpenAI的ChatGPT競爭的聊天機器人震驚了矽谷，並讓華盛頓感到不安的原因。據報導，該公司在美國開始限制中國獲取最先進芯片之前，已經儲備了大量英偉達的芯片。

儘管這可能會「影響中國的競爭力，但我不認為這會影響中國作為製造業強國的地位。」渣打銀行的丁爽說。

另一方面，中國在先進技術製造方面取得的任何進展，都將促進其高價值出口。

中國已經擁有來自製造業強國的豐富經濟影響力

中國如何成為製造業超級大國？

分析師表示，這一切都源於國家的支持、無與倫比的供應鏈以及廉價勞動力。

《經濟學人》智庫（EIU）中國分析師李子謙（Chim Lee）告訴BBC：「全球化、中國的親商政策和市場潛力，幫助吸引了第一波外國投資者。」

隨後，中國政府加大了投資，重金建設了大批道路和港口網絡以便引進原材料，並將中國製造的商品運送到世界各地。同樣重要的是中國的人民幣與美元之間穩定的匯率。

分析師表示，近年來中國轉向先進技術領域，這確保了中國將繼續保持競爭力並領先於其他國家。

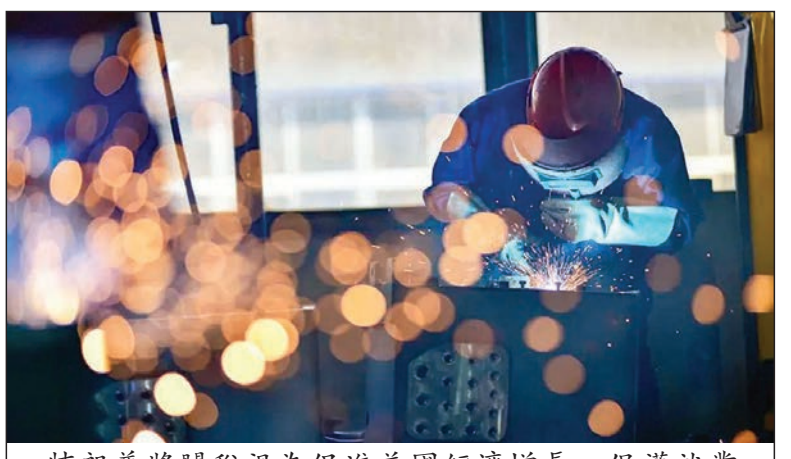
中國已經擁有來自製造業強國的豐富經濟影響力。特朗普的關稅政策顛覆美國與世界的關係，同時也為中國提供了政治機遇。

穆迪分析的克魯斯表示：「中國有機會將自己定位為自由貿易和穩定全球力量的倡導者。」

然而，這並不容易，因為北京曾因違反國際貿易規範而受到指責，例如2020年對澳大利亞葡萄酒徵收超過200%的關稅。

分析師表示，美國仍然是中國最大的出口目的地，中國必須尋找美國之外的市場。中國是美國出口的第三大市場，僅次於加拿大和墨西哥。

中國與歐洲、東南亞和拉丁美洲的貿易仍在增長，但很難想像世界上兩大經濟體能停止相互依賴。(BBC)


特朗普將關稅視為促進美國經濟增長、保護就業和提高稅收的手段

川普總統承諾「重振」造船業 中國被視爲造船發展速度超過美國

唐納德· 特朗普(Donald Trump)總統日前宣佈在白宮設立了一個新的辦公室，以“重振”美國軍用和商用造船業。他呼籲修復這個陷入困境的行業，並說這對國家安全至關重要。他在與中國的戰略競爭日益激烈之際號召「非常迅速、盡快」建造更多的船隻。

海軍陸戰隊司令埃里克· 史密斯(Eric Smith)將軍去年底在五角大樓接受美國之音專訪時說，「我們的造船業現在已經萎縮到最低限度。」

在川普宣布這一決定之前，美國之音連續幾個月對美國軍方和業界官員進行了十多次採訪，他們介紹了美國造船和船舶維護的疲軟狀況，以及這給軍方帶來的風險。

美國海軍在火力和噸位方面仍被認為是世界上最強大的海軍，但海軍艦艇數量已落後於中國。美國海軍艦隊擁有296艘艦艇，而中國今年的艦艇數量預計將超過400艘。

縮小的艦隊

儘管美國海軍的目標是擴大艦隊規模，但近年來艦艇數量一直在減少。去年的預算只資助了6艘新海軍艦艇，而艦隊中15艘退役，淨損失9艘。 2025財政年度預算計畫資助6艘新艦艇，同時退役19艘，淨損失13艘。

英國BAE、美國亨廷頓英格斯工業公司(HII)和費爾班克斯莫爾斯防務公司(Fairbanks Morse Defense)等海事產業巨頭的命脈幾乎全來自美國軍方。產業領袖說，他們有空間建造和維修更多船隻，但海軍合約很少。

BAE系統船舶修理公司副總裁布拉德· 莫耶(Brad Moyer)說，「我們的產能只有一半。」儘管該公司是美國最大的船舶修理公司之一，但美國之音11月參觀BAE位於弗吉尼亞州諾福克的船廠時，大多數船舶泊位都是空的。

造船需求隨著海軍預算策略而波動，創造一種要么盛宴要么飢荒的行業氛圍，導致供應鏈不斷縮短。

費爾班克斯莫爾斯防務公司執行長喬治惠提爾(George Whittier)對美國之音說，「成千上萬的供應商已經倒閉，這是一個真正的風險。」這家公司是北美和南美最大的發動機製造商，也是唯一一家為軍方兩棲戰艦供應最大發動機的公司。每台引擎大約相當於一輛小型校車的尺寸。

惠蒂爾說，「我們應該有兩家發動機供應商。但現實是，如果海□□軍每年只建造六艘艦艇，那麼讓一家發動機供應商繼續經營就很困難，更不用說兩家了。我們必須發展擺脫困境，這是我們唯一能做到的。」

他並不是唯一這樣說的人。美國之音發現，有多家公司是特定船舶零件的唯一供應商。美國軍方和其他產業領袖擔心，如果有更多的產業企業倒閉，將沒有零件的後備供應。而那些倖存的供應商說，當業務不穩定時，提供零件的時間會更長，採購材料的成本也會更高。

海軍作戰部代理副部長吉姆· 基爾比(Jim Kilby)上將雖然主張擴大艦隊規模，但表示他沒有足夠的預算來更換所有老化的艦船和潛艇，更不用說擴大艦隊了。

他在最近一次採訪中說，「我們得到一艘新船時，就會替換一艘舊船，因為舊船更貴，維護起來也更難。」

維修拖延，裁員

軍事合約延遲和項目取消導致裁員。儘管BAE是業內最大的公司之一，但其西海岸造船廠因工作短缺在2023年裁掉了近300名員工。

在美國東海岸的諾福克，可供維修的海軍艦艇數量從大約十年前的44艘減少到今天的不到30艘。官員說，當時約有60%的工作人員被迫休假。

史密斯將軍說，結果導致勞動力隊伍空洞化，不再以造船業為中心。

他說，「沒有人一開始就是造船工人。有焊工、蒸汽裝配工和電工，但如果沒有穩定的工作，他們就會去哈雷戴維森、福特汽車公司或雪佛蘭或其它公司工作。」

惠蒂爾和莫耶表示，問題在於國會的預算編制過程以及海軍的艦船維護結構。

惠蒂爾說，「這個系統已經崩壞了。」

國會自2019年以來一直沒有按時通過預算。當使用持續決議(CR)為政府提供資金時，新計畫就無法啟動。在2024財年預算中，國會用CR為政府提供了半年的資金，惠蒂爾說，這給公司六個月的時間來完成12個月的工作。

惠蒂爾說對美國之音說，「這不僅是經營一家公司的重大挑戰，也是海軍在如何完成維護工作方面面臨的巨大挑戰。…這讓每個人都很沮喪。」

參議院軍事委員會委員馬克· 凱利(Mark Kelly)參議員同意CR很糟糕，但表示唯一更糟糕的事情就是關閉政府。

他並說，「人們總是試圖責怪別人，但我只想說，我們從整體上都疏忽了這一點。」

造船業的困境

造船業還需要大量技術工人來維持運作。

亨廷頓英格斯工業公司(Huntington Ingalls Industries)位於美國灣沿岸密西西比州帕斯卡古拉的造船廠是美國唯一一家建造海軍兩種兩棲戰艦的船廠：外形類似微型航空母艦的登陸直升機突擊艦(LHA)和較小的登陸平台船塢登陸艦(LPD)。

這家公司也建造海軍驅逐艦和海岸警衛隊巡邏艦。

亨廷頓英格斯工業公司執行副總裁卡里· 威爾金森(Kari Wilkinson)說，維持建造巡邏艦、驅逐艦和兩棲艦艇所需的11,000多名工人的水平變得越來越困難，尤其是在疫情後的經濟環境下。

就在幾年前，造船廠提供的工資遠高於當地其它不需要大學學位的工作。現在，威爾金森說，他們正在與從咖啡供應商到快餐店的所有公司競爭。

她對美國之音說，「薪資狀況已經改變。現在差距已經不那麼大了。」

威爾金森說，公司目前的員工流動率因此大約是疫情前的兩倍。

為了節省材料費用，國會授權軍方一次性從亨廷頓英格爾斯工業公司購買四艘兩棲攻擊艦，被稱為多艦批量購買。大量購買為五角大廈節省了9億美元。

史密斯將軍說，「這對我們來說是一個巨大的勝利。」

現在，亨廷頓英格斯工業公司必須想辦法更好地留住員工。為了讓工地更具吸引力，公司投資了空調和巨大的遮陽簾，以保護工人免受密西西比州炎熱陽光等惡劣天氣的侵襲。威爾金森說，帕斯卡古拉造船廠在過去兩年僱用了7,000名員工，但每年還需要再僱用1,000-2,000人才能完成新船訂單。

凱利對美國之音說，「我們必須找到方法，向人們支付與他們所做工作類型相符的有競爭力的工資。」

商業航運

國會預計將增加軍事預算以增加資源彌補造船業的不足。

但凱利對美國之音說，美國商業航運也需要拯救。

美國佛吉尼亞州諾福克造船廠停泊的海軍船艦

他說，「我們的船數量從二戰期間的10,000艘減少到今天的85艘。因此，一旦發生緊急情況，一旦與實力相當的對手發生衝突，我們很難將所有物資、設備和部隊運送到大洋彼岸。」

美國每年建造約五艘商船，中國建造1,000多艘。

凱利參議員對美國之音說，「他們只有一個造船廠，只有一個造船廠，但規模卻比我們所有造船廠加起來還要大。」

凱利去年12月提出《美國船舶法案》的跨黨派法案，目標是在10年內將美國商用船隊數量增加250艘，並增加軍用船舶的供應鏈。

他說，「你不會真的認為這兩件事有聯繫。但它們卻密切相關，」「美國航空母艦上的許多零件，這些系統的一些相同部件也用於商船。」

這項議案要求採取稅收優惠措施以及對入境貨物徵收費用，以幫助造船廠提高產能。

凱利說，這項議案的規定“已全部支付”，不會增加年度赤字。(VOA)