车企扩产美国
15% 关税下，欧洲受冲击的是奥迪出口与零部件

行业观察 · 数据截至 2026 年 11 月 16 日

2026 年 11 月

美国新投资与关税对欧洲汽车业的冲击

关税和出口两组数字已经落到欧洲车企身上；整车端直接替代对美出口的只有奥迪，欧洲零部件企业受到的影响来得更早、更持续

三笔投资

约 40 亿美元

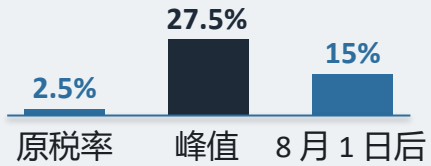
奥迪佐治亚工厂投资

- **本田** 俄亥俄第四座整车厂
- **丰田** 将 Tacoma 从墨西哥迁至得州
- **奥迪** 佐治亚第一座美国工厂

关税

27.5%

欧盟乘用车综合关税峰值



2025 年关税使奥迪集团营业利润减少 12 亿欧元

出口

−21.7%

欧盟对美汽车出口金额

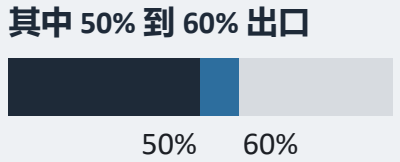


浅色段表示下降的 21.7%

欧洲车企在美工厂

约 83 万辆

宝马、奔驰、大众在美年产



整条为在美年产，深色段为出口

零部件

四倍以上

本田电机和逆变器本地化率



宝马推行「本地对本地」采购

整车端

三笔新投资中，直接替代欧洲整车厂对美出口的只有奥迪佐治亚工厂，且需到 2031 年前后才能满产

零部件端

欧洲零部件企业受到的影响更早、更持续，未在北美设厂的欧洲供应商处于不利地位

本田、丰田、奥迪 2026 年美国整车产能投资

本田在俄亥俄扩建，丰田将生产从墨西哥迁回得州，只有奥迪新厂替代欧洲向美国的整车出口

本田：扩建

北美整车年产能从 160 万辆升至

约 190 万辆

11 月 9 日宣布在俄亥俄建设第四座整车厂，
位于玛丽斯维尔和东利伯蒂之间；
美国整车年产能约 130 万辆

俄亥俄已有网络 → **俄亥俄第四座厂**

替代对象
依托现有俄亥俄网络扩建

丰田：迁回

第二条整车线 2030 年投产，年产能增加

约 15 万辆

7 月宣布扩建得州圣安东尼奥工厂，
约四年内将 Tacoma
生产从墨西哥下加利福尼亚工厂迁入

墨西哥下加利福尼亚 → **得州圣安东尼奥**

替代对象
调整墨西哥和美国之间的分工

奥迪：新建

佐治亚州第一座美国工厂，投资

约 40 亿美元

10 月 25 日宣布；年产能最多 20 万辆，
生产面向北美的高端 SUV

欧洲或墨西哥 → **佐治亚新厂**

替代对象
替代原本从欧洲或墨西哥运往美国的整车

本田和丰田的新增产能与欧洲工厂没有直接替代关系

审批

本田新厂投产仍需政府最终批准；奥迪建厂决定还须经大众集团相关委员会批准

本田俄亥俄与丰田圣安东尼奥的产能与动力路线安排

本田新厂支持混动计划，俄亥俄混动系统产能提高 250%；丰田圣安东尼奥 2025 年产 197506 辆，两家均调整北美内部分工与动力路线

本田

+250%

俄亥俄混动系统产能

本田配套投资

俄亥俄和佐治亚变速箱厂增设混动系统产线，俄亥俄混动系统产能提高 250%
阿拉巴马工厂新增 V6 混动发动机
新厂可生产混动、燃油和纯电车

15778

亿日元
电动车相关损失

本田纯电调整

今年 3 月取消原计划在北美生产的三款纯电车 2025 财年电动车相关损失 15778 亿日元，其中 14536 亿日元计入营业利润

15 款

新一代混动车

本田混动目标

到 2030 年 3 月底前在全球推出 15 款新一代混动车，以北美为主

日本车企调整的是北美内部分工和动力路线

丰田

丰田圣安东尼奥

197506 辆

2025 年生产
Tundra 和 Sequoia

+约 15 万辆

第二条线 2030 年投产
年产能增加

丰田 Tacoma

墨西哥
下加利福尼亚

约四年

得州

约四年内由墨西哥下加利福尼亚工厂转至得州，**这部分产量原本就在北美生产**

奥迪佐治亚工厂建设节点与北美现状

奥迪佐治亚工厂 2031 年满产；2025 年美国关税使奥迪集团营业利润减少 12 亿欧元，约为当年营业利润的 36%

佐治亚工厂建设节点



佐治亚工厂规模

佐治亚工厂投资约
40 亿美元

年产能最多
20 万辆

奥迪称其为继欧洲和中国之后的
第三大生产支柱

北美现状

关税影响
12 亿欧元
2025 年美国关税使奥迪集团营业利润减少 12 亿欧元，约为当年营业利润 33.71 亿欧元的 36%

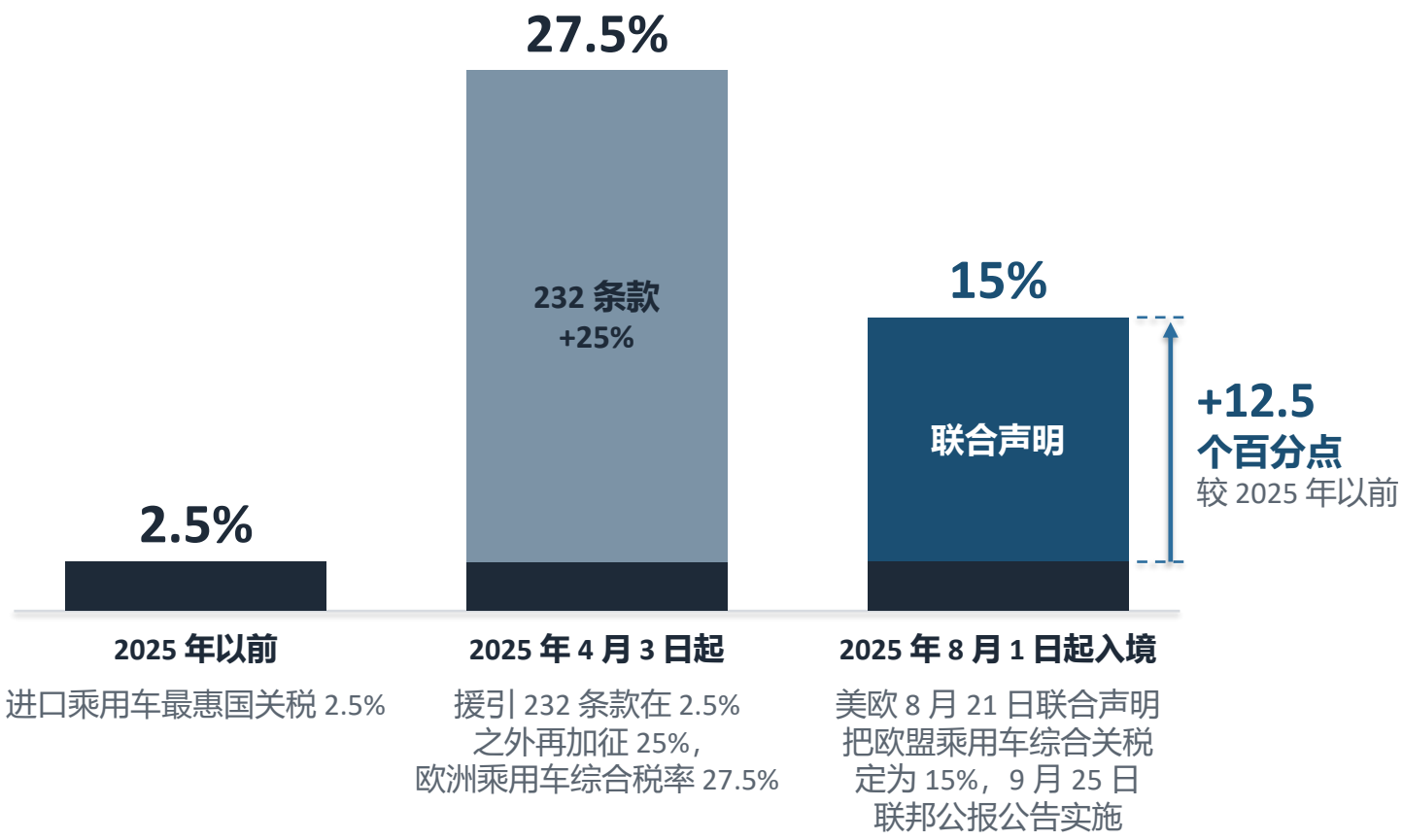
北美交付
202143 辆 **–12.2%**
2025 年奥迪在北美（不含墨西哥）交付 202143 辆，比上年减少 12.2%

北美现有产能
墨西哥圣何塞恰帕工厂 2025 年生产 146784 辆 Q5 和 Q5 Sportback

关税减免
据路透报道，奥迪曾要求将 15% 降至 7.5%，美国商务部预计会同意降至约 10%；奥迪拒绝置评

美国对欧盟乘用车综合关税：2.5% → 27.5% → 15%

与 2025 年以前相比，欧洲汽车进入美国的关税增加 12.5 个百分点；若对奥迪的减免实施，在美国大额投资的企业将适用更低税率，仍从欧洲出口的车型价格劣势扩大



影响与后续变化

2025 年两档税率并存

2025 年的 12 亿欧元影响里既有 4 至 7 月的 27.5%，也有 8 月以后的 15%

可能的减免

若对奥迪的减免实施，
欧洲车不再统一适用 15%：
在美国大额投资的企业税率更低，
仍从欧洲出口且无美国建厂计划
的车型价格劣势扩大

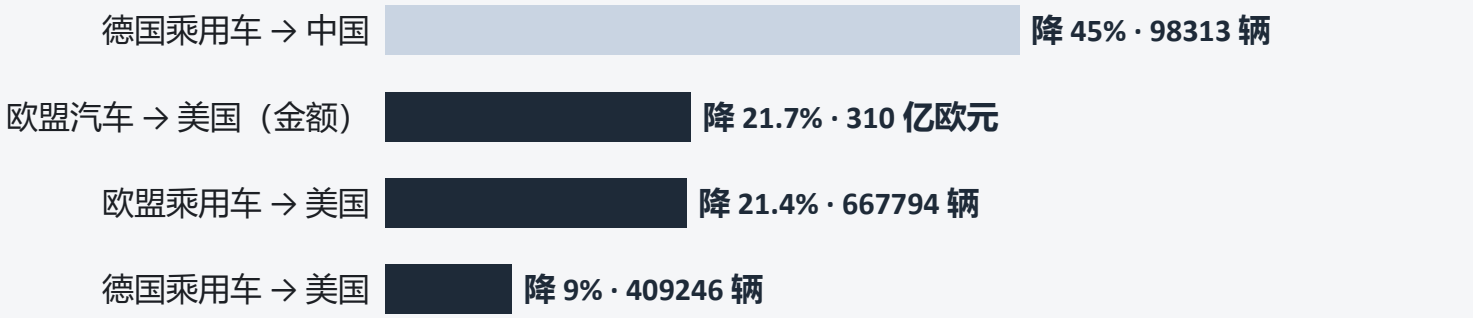
日本车企

本田把提高电机、逆变器本地化率的理由之一定为缓解美国关税影响

欧盟与德国汽车出口同比降幅

2025 年欧盟对美汽车出口金额下降 21.7%，对美国出口占比从 21.9% 降至 18.4%；德国乘用车对中国出口下降 45%，降幅大于对美出口

同比降幅，按降幅从大到小



欧盟乘用车：对美出口额 309 亿欧元，平均每辆约 4.63 万欧元；ACEA 将 21.4% 的降幅归因于关税

德国乘用车：对美由 2024 年 448075 辆降至 409246 辆，减少约 3.9 万辆；美国约占其出口量的 12.9%

注：各条降幅口径不同（金额或辆数、欧盟或德国、对美或对华），仅按降幅排序，绝对值不可直接比较

18.4%

美国在欧盟汽车出口金额中的比重



出口结构

14.9% → 12%

出口美国的汽车中纯电车占比

归因限制

- 奥地利工业媒体指出，这些数字无法清楚区分关税、需求变化和长期生产国际化各自的影响
- 2031 年才满产的工厂规划考虑未来十年的税率和需求，并非对一年出口数据的反应

宝马、奔驰、大众在美工厂的产量与出口

欧洲车企的美国工厂原本就是出口基地，半数以上车辆运往其他市场

宝马斯帕坦堡

1994 年投产 · 2025 年生产 412799 辆 X 系列



约 48%

出口近 20 万辆
出口额 90 亿美元

其余产量

据美国商务部数据，宝马是美国按出口金额计最大的汽车出口商

大众查塔努加

2011 年投产，至今累计生产超过 185 万辆

在美现有产量与奥迪新厂产能



50%–60%

ACEA 去年 3 月统计：宝马、奔驰、
大众在美年产约 83 万辆，其中 50% 到 60% 出口

奥迪佐治亚最多 20 万辆的产能，约相当于三家在美现有产量的 24%

奥迪：比宝马晚三十多年在美国建厂；
新厂生产面向北美的 SUV，替代原本从欧洲运往北美的整车

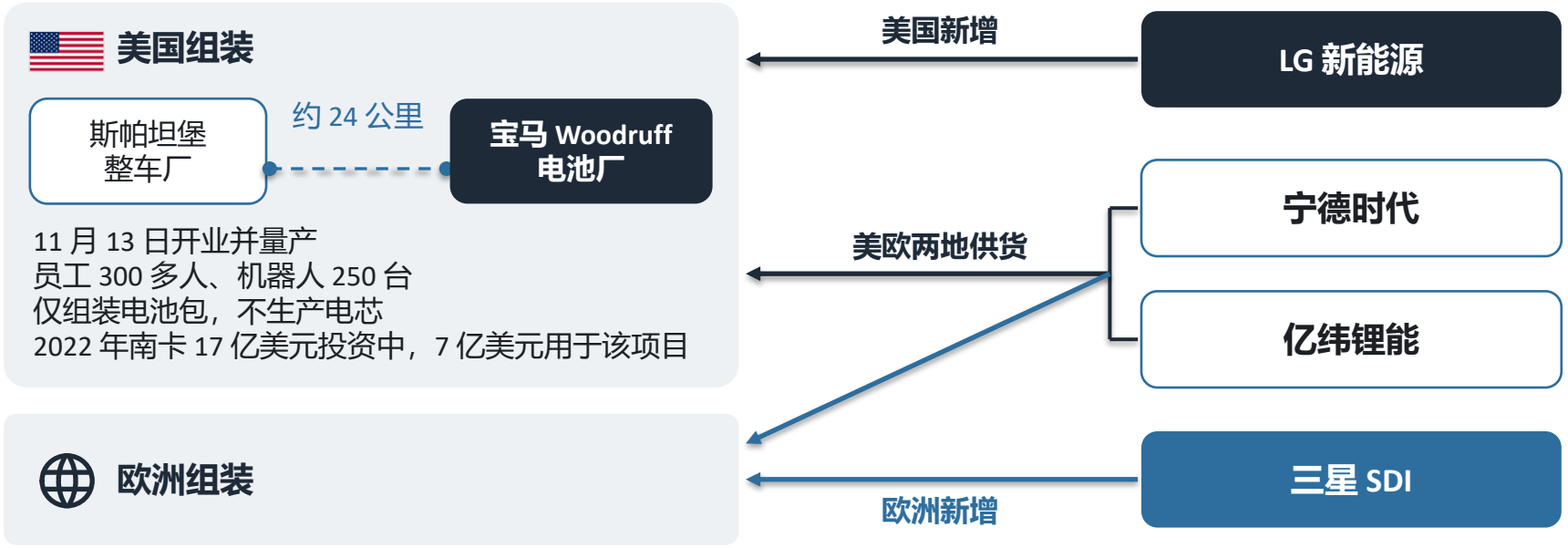
注：48% 为宝马斯帕坦堡 2025 年口径，50%–60% 为三家合计口径，24% 为奥迪产能与三家产量之比；口径不同，不可直接比较

宝马电池「本地对本地」采购与本田电驱本地化

美国组装采用美国产电芯，欧洲组装采用欧洲产电芯；本田电机和逆变器本地化率提高至现有水平的四倍以上

宝马第六代电芯

美国新增 LG 新能源、欧洲新增三星 SDI 为供应商，与宁德时代、亿纬锂能自 2020 年代后期起由各自当地工厂供货



本田

电机、逆变器总成及零部件
本地化率提高到现有水平的

四倍以上

动力组合

36.3%

2026 年 1 至 9 月欧盟
新车注册混动车占比



混动车同时需要发动机、
变速箱和电机、电控、电池

欧洲成本

大众集团 CEO 称德国人工成本约为
其他欧洲国家的两倍，
集团计划削减超过 10 万个岗位

欧洲本土零部件出口工厂承压；
已在北美设厂的欧洲供应商
则可能获得新增订单

三笔美国投资对欧洲企业的影响时点

北美新车型采购在整车投产前确定，零部件企业早于整车企业承受压力

新车型推进顺序

供应商定点 → 工厂投产 → 2031 年满产

欧洲零部件企业

压力起点：供应商定点
关键在于是否具备北美产能、能否及时参与新车型供应商定点，而非美国新工厂投资额

这一轮影响来得更早，也更持续

欧洲整车厂

压力到来：工厂投产之后
对美出口要到奥迪佐治亚工厂投产后才被直接替代，2031 年满产前逐步替代

本田、丰田

调整北美内部生产分工和动力路线，与欧洲工厂没有直接替代关系

没有北美工厂的供应商

- 争取新增订单时处于不利位置
- 德国企业想跟随客户赴美，还要先消化本土成本和产能问题