

内部资料
仅供参考



全球观察

GLOBAL WATCH

对外经济贸易大学国家（北京）对外开放研究院主办

2025 年第 10 期 / 总第 185 期

本期聚焦

美国消费者新闻与商业频道：中国谴责美方针对商品“无意义”加税 反制矛头转向服务贸易等领域

美国消费者新闻与商业频道：特朗普政府宣布对停靠美国港口的中国船只收费

目录

主流媒体报道 1

 （一）路透社：特朗普释放信号 美中关税战或进尾声；Tiktok 协议搁置.... 1

 （二）汽车博客：欧盟拟以最低价格机制替代对华电动汽车最高 45.3%的关税 2

 （三）美国消费者新闻与商业频道：中国谴责美方针对商品“无意义”加税 反
制矛头转向服务贸易等领域..... 4

 （四）《卫报》：中国首季 GDP 增速超预期显韧性 喊话美国别对关税“发牢骚”
..... 8

 （五）美国消费者新闻与商业频道：特朗普政府宣布对停靠美国港口的中国船
只收费..... 11



主流媒体报道

（一）路透社：特朗普释放信号 美中关税战或进尾声；Tiktok协议搁置

美国总统特朗普周四表示，美中两国可能即将结束引发市场震荡的激烈关税战，而关于社交媒体平台TikTok命运的协议可能要等一段时间。谈及关税问题时，特朗普在白宫向记者表示：“我不希望关税继续上调，因为高到一定程度，人们就不会消费了。所以，我可能不会进一步提高关税，甚至可能不会达到太高的水平。我可能会降低税率，毕竟我们需要人们消费，但关税达到某个点的时候，人们就不会再买东西了。”

特朗普此番表态进一步表明，在4月2日宣布全面加征关税引发市场剧烈反应后，美国政府对于向数十个国家大幅提高全面关税的意愿有所减弱。

特朗普对大多数进口商品加征10%关税，但表示将暂缓执行更高税率以待谈判。不过，在中国采取反制措施后，他将中国对美进口商品的税率提升至145%。上周，中国表示“对关税数字游戏不予理会”，表明全面税率不会继续攀升。特朗普称，加征关税后，中国一直保持着联系，并对最终达成协议表示乐观。

消息人士对路透社表示，即便双方保持联系，但基本上没有促成协议所需的高层畅通对话。面对记者时，特朗普一再拒绝透



露双方会谈的具体性质，也未曾透露中国国家主席习近平是否直接参与会谈。此前，特朗普已多次延长中国字节跳动公司剥离其美国资产——即拥有1.7亿美国用户的短视频应用TikTok的法定期限。特朗普于周四表示，分拆协议或将推迟至贸易争端解决后：“我们已与TikTok达成协议，但它主要取决于中国。所以我们会暂缓执行，待贸易问题尘埃落定后再做定夺。”

作者：Trevor Hunnicutt，2025年4月18日

翻译：李若萱

(<https://www.reuters.com/technology/trump-says-china-has-reached-out-tariffs-tiktok-deal-may-wait-2025-04-17/>)

（二）汽车博客：欧盟拟以最低价格机制替代对华电动汽车最高45.3%的关税

欧洲汽车产业的潜在转变

欧盟周四与中国展开谈判，考虑对中国制造的电动汽车设定最低价格，而不是关税。据《汽车》杂志（Autocar）报道，去年，欧盟委员会认定中国汽车产业受益于欧方所谓的“不公平补贴”，遂对中国产电动汽车加征最高45.3%的关税。比亚迪、吉利和上汽集团等中国主要车企分别面临欧盟17%、18.8%和35.3%的关税（插电式混合动力车型除外），该税率在欧盟现行10%汽



车进口标准关税基础上叠加执行。据路透社报道，欧盟贸易专员马罗什·谢夫乔维奇（Maros Sefcovic）表示，任何最低限价方案都必须与现行关税一样有效和具有可执行性，单一最低价格不足以抵消补贴造成的损害。

全球数据公司（GlobalData）亚太区汽车市场总监曾志凌等专家认为，最低限价政策对中国电动汽车制造商更为有利。曾志凌对一财全球（Yicai Global，《第一财经》英文媒体品牌）表示：“高关税会损害企业利润，而最低限价有助于维持利润率。在美国‘对等关税’背景下，中欧可能会迅速解决一些贸易争端，防止贸易摩擦升级。”

欧盟与中国达成的固定最低价格协议，或将对特斯拉造成冲击。特斯拉最近在欧洲举步维艰，尽管推出了Model Y Juniper车型，但特斯拉第一季度除英国外在所有欧洲国家销量均告下滑。若以最低限价替代关税，更多中国电动汽车或将涌入欧洲，加剧特斯拉面临的竞争压力。

欧洲市场仍对中国汽车有需求

对中国电动汽车加征关税的政策，在欧洲并未得到普遍支持。《福布斯》报道称，德国汽车制造商协会反对征收关税，担心这会使其成员容易受到中国的报复，毕竟德国三分之一的汽车销往中国。今年2月，受关税影响，欧洲市场中国纯电动汽车销量同比下降3.4%，但同期中国国内电动汽车销量增长26%。然而，包含纯电动汽车、插电式混合动力车和轻度混合动力车的中国汽车



整体出口量于2月激增64%，凸显欧洲市场对中国汽车产品的需求。据《电动汽车》杂志（EV magazine）报道，1-2月关税豁免的中国插混车型欧盟进口量达25900辆，同比暴增892%。

受英国脱欧影响，欧盟对华电动车关税政策不适用于英国市场，英国政府也声明未来没有加征关税的计划。然而，比亚迪继续推进面向欧洲的扩张战略，旗下中国最畅销的平价电动汽车“海鸥”将以Dolphin Surf之名于2025年现身欧洲市场。该车型中国国内起售价7500美元，因需加装额外的安全配置，欧洲基础版预计售价将低于26000美元。

作者：Cody Carlson，2025年4月15日

翻译：李若萱

(<https://www.autoblog.com/news/eu-considering-swapping-tariffs-up-to-45-3-on-chinese-evs-for-minimum-prices>)

（三）美国消费者新闻与商业频道：中国谴责美方针对商品“无意义”加税 反制矛头转向服务贸易等领域

中国上周宣布已经针对特朗普总统的加税措施予以了反制，称美方若继续提高关税只会沦为“笑话”，中方将“不予理会”。中方的反制措施，已从对商品加征关税转向针对美国服务业等其他领域。



近几周，随着美中多轮关税交锋，特朗普政府已将部分中国商品的关税税率最高上调至245%。而中国在斥责此举为“无意义的数字游戏”前，也对美国进口商品加征了最高125%的附加关税。当美方仍执着于关税战之际，北京已推出一系列非关税限制措施，如扩大稀土矿产出口管制、对杜邦和谷歌等美企启动反垄断调查。今年2月，中国还将数十家美国企业列入“不可靠实体清单”，限制或禁止其与华贸易投资，上榜者包括服装品牌汤米·希尔费格（Tommy Hilfiger）的母公司PVH集团和基因测序设备商因美纳（Illumina）。此外，中国对关键矿产元素的出口新规，要求中企出口须持特殊许可证，此举将直接限制美国获取半导体、导弹防御系统和太阳能电池所需的核心原材料。

据彭博社报道，周二，中国对美国的最大出口商再出重拳，要求国内航司暂停接收波音飞机订单交付，并停止采购美制航空设备及零部件。这对正深陷资金困境和质控危机的波音公司而言，无异于雪上加霜。

同日，中国警方以“代表美国国家安全局实施对华网络攻击”为由对三人发出通缉令，两国对抗态势进一步升级。

发布该通知的中国官媒呼吁国内用户和企业弃用美国技术，转而使用国产替代品。亚洲协会政策研究所（Asia Society Policy Institute）副所长温迪·卡特勒（Wendy Cutler）分析称：“中国显然在向美方表明，这场报复游戏双方都能参与，且中国手握多重杠杆，足以让美企付出不同程度的代价。”“随着



高关税和其他限制措施落地，两国经济正在加速脱钩。”

服务贸易成为新目标

一些评论认为，中国正试图将贸易战扩大至服务领域——涵盖美国长期对华保持巨额顺差的行业，如旅游、法律、咨询和金融服务等。

本月早些时候，新华社旗下社交媒体账号表示，中国或将限制美国法律咨询公司在华业务，并调查美企通过知识产权获取巨额“垄断利益”的情况。

日本证券公司野村证券数据显示，过去二十年间，中国从美国进口的服务规模激增逾10倍，2024年高达550亿美元，使美国对华服务贸易顺差达到320亿美元。

上周，中国宣布将减少进口美国电影，并提醒公民谨慎赴美旅行留学，释放出对美娱乐、旅游和教育行业施压的信号。中国分析中心常务主任钱镜指出：“这些措施针对航空、媒体和教育等在美国具有政治影响力的高知名度行业。尽管这些行业规模较小，直接经济损失可能有限，但‘声誉效应’不容小觑——比如中国留学生减少，中国员工对美企态度趋于谨慎等影响，将在学术界和科技人才生态中产生连锁反应。”

野村证券估计，若中国大幅收紧赴美旅行限制，可能影响高达240亿美元的经济利益。

野村证券表示，旅游在美国对华服务出口中占主导地位，主要源自中国游客在美消费。其中，教育相关支出占比达71%，主



要来自27万余名在美中国留学生的学费及生活费支出。而包含影视、音乐等在内的娱乐出口仅占6%。野村证券认为，中国限制进口美国电影“相比经济影响而言，更具有象征意义”。钱镜强调：“我们可能看到更深层次的脱钩——不仅是供应链，还包括人文交流、知识共享和监管框架。这标志着双方矛盾正从交易摩擦转向系统分歧。”

中国会否更趋强硬？

分析人士预计，中国将继续动用非关税政策工具，为与美方的潜在谈判积累筹码。纽约咨询顾问公司Teneo副总裁吴佳柏（Gabriel Wildau）表示：“从中国政府的角度看，制约在华美企业务，可对美国经济带来强烈影响。”

他补充说，随着中方推进非关税措施，苹果、特斯拉及医药和医疗设备公司可能面临制裁、监管审查或出口管制。

尽管达成协议可能让双方取消部分报复措施，但两国领导人短期内开启谈判的希望渐趋渺茫。中国官员多次谴责特朗普的“单边关税”是“霸凌行径”，誓言“奉陪到底”，但也为谈判留有余地——前提是必须“平等对话”。

本周早些时候，白宫新闻秘书卡罗琳·莱维特（Karoline Leavitt）称特朗普愿与华达成协议，但北京需要迈出第一步。她表示：“球在中国那边，中国需要与美国达成协议，但我们不必与他们达成协议。”

周四，中国商务部发言人林剑在例行新闻发布会上回应称，



中国对与美国就经贸问题进行谈判持开放态度，但美国必须“停止威胁讹诈”。法国外贸银行 (Natixis) 经济学家徐建伟指出：“最终，只有当一国承受足够自损时，才可能软化立场，真正回到谈判桌前。”

作者：Anniek Bao, 2025年4月16日

翻译：彭意

(<https://www.cnbc.com/2025/04/17/china-targets-us-services-and-other-areas-after-decrying-meaningless-tariff-hikes-on-goods-.html>)

（四）《卫报》：中国首季GDP增速超预期显韧性 喊话美国别对关税“发牢骚”

中国官方媒体16日表示，美国需要停止在“搭全球化便车”后“无端哭诉受害”。此番表态正值中国公布超预期经济增速，尽管特朗普加征关税的冲击即将显现。

美中上周互加关税的循环虽暂歇，但两大经济体之间的冲突未见缓和。中方再度警告称“不怕打”。

15日晚，《中国日报》英文版发表社论，直指特朗普频繁宣称美国“被占便宜”是在“蒙蔽美国公众”，“美国没有被任何国家欺骗，问题在于其数十年寅吃卯粮——消费超过生产，制造业外包，举债维持超出生产力水平的高生活标准。与其说‘被坑’，



不如说美国一直在搭全球化便车。”社论强调：“美国应停止自诩全球贸易受害者，停止其反复无常的破坏性行为。”

中国拒绝向特朗普的谈判要挟让步。16日，中国宣布更换国际贸易谈判代表：商务部部长兼副部长李成钢接替资深谈判官员王受文。李成钢将主导未来对美贸易战磋商。官方未说明换人原因，但此举被视为中国政府人事调整的一部分。

白宫发言人卡洛琳·莱维特（Karoline Leavitt）15日发表声明称“球在中国这边，中国需要与我们达成协议，但我们不必与他们达成协议。中国除了体量更大以外，与其他国家并无差别。”

16日，中国外交部发言人林剑反击称，美国挑起贸易战在先，中方始终秉持“不愿打但也不怕打”立场：“如果美方真的想通过对话谈判解决问题，就应该停止极限施压那一套，停止威胁讹诈，在平等、尊重、互惠的基础上同中方对话。”

分析人士预计贸易战将重创两国经济——中国自疫情后本就面临消费有待提振和青年失业率挑战的困难。

16日，中方公布2025年一季度GDP同比增长5.4%，高于市场预期，经济增长主要来自货物出口，数据亮眼主因出口商赶在关税生效前抢运货物至美国。

国家统计局副局长盛来运坦言，美国加征关税“将给我国外贸和经济带来一定压力”。

习近平主席出访亚洲多国是，在马来西亚媒体发表的署名文章强调：“中国愿同马来西亚和其他东盟国家一道，顺应和平与



发展历史潮流，抵御地缘政治和阵营对抗暗流，冲破单边主义、保护主义逆流，推动高水平战略性中马命运共同体破浪前行，携手打造更为紧密的中国—东盟命运共同体。”

目前中美互征关税税率暂稳，但双方正在开辟新战场。

据报道，中国已要求航司暂停采购波音等美企飞机设备零件，中方正在思考如何补贴租赁波音飞机的航司，以应对其成本上升问题。

知情人士告知彭博社，目前约10架波音737 Max待交付中国航司，若部分飞机交付文件及付款在“对等关税”生效前完成，或仍可入境。

16日，香港邮政宣布暂停寄往美国的包裹服务，声明称因美国“无理霸凌行为”，寄件人需准备承担“过高且不合理费用”，但纯文件类邮件不受影响。

香港虽适用与内地相同关税，但未自行加征报复性关税。与此同时，特朗普宣布启动对药品、半导体加税调查，或将波及美国诸多贸易伙伴，可能导致对关键矿物、稀土金属及智能手机等相关产品征收关税。

中国主导全球稀土供应链，自美国发起贸易战后，中方已对多种稀土元素实施出口管制。

作者：Helen Davidson，2025年4月16日

翻译：彭意

(<https://www.theguardian.com/world/2025/apr/16/chi>)



nese-state-media-tells-trump-to-stop-whining-as-trade-war-spirals)

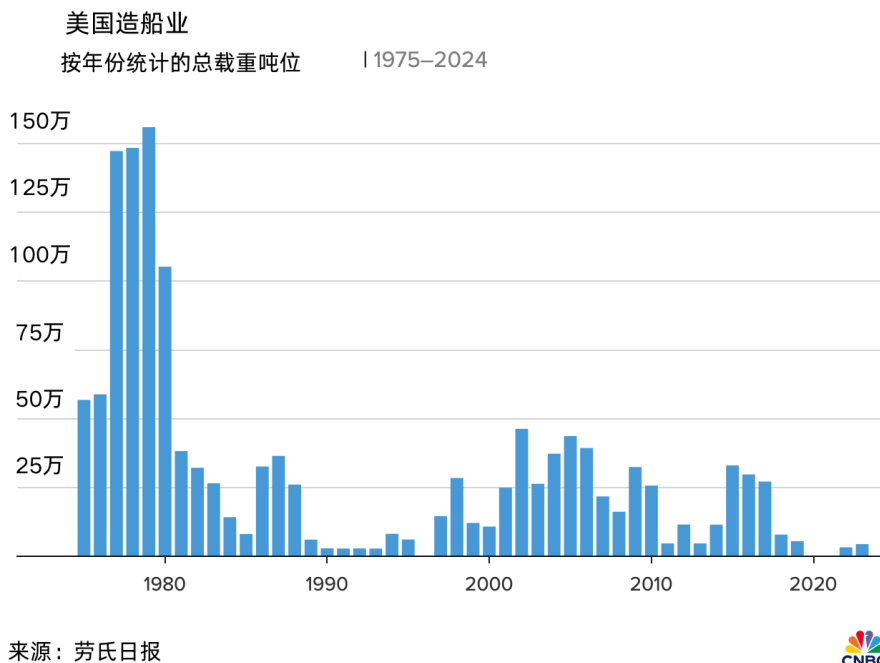
（五）美国消费者新闻与商业频道：特朗普政府宣布对停靠美国港口的中国船只收费

特朗普政府周四宣布对中国制造的船舶征收入港费用。此前，拜登和特朗普两届政府的美国贸易代表办公室开展的一项调查认定，中国的行为、政策和实践存在美方所谓的不合理性，给美国商业造成负担或限制。美国贸易代表贾米森·格里尔(Jamieson Greer)表示：“船舶和航运对美国经济安全和贸易自由流动至关重要。本届政府的举措将扭转中国的主导地位，消除美国供应链威胁，并为本土造船业释放需求信号。”

美国贸易代表办公室称，中国通过行业定向扶持政策获得主导地位，严重损害了美国企业、工人和经济。最终实施的收费方案，将按航次而非最初提议的按进港次数计费。

这项政策提案始于拜登政府时期，最终在今年1月份的一份报告中得出结论，认定中国造船业存在美方所谓的不公平竞争优势，授权美政府对抵港中国制造的船舶征收高额费用。

原提案要求对中国船东(如中远集团)每条船舶收取最高100万美元服务费，对于拥有中国制造船舶的非中资航运公司，每停靠一个美国港口将被征收最高150万美元费用。



美国贸易代表办公室承认，基于3月为期两天的听证会上300余家行业团体及利益相关方提交的公众意见，做出了此次调整。多方通过书面陈述及现场证词警告政府，美国无力赢得一场将使用中国制造船舶的航运公司卷入其中的经济战。预计中国制造船舶即将占据全球贸易船舶总量的98%。

船东若能提供美国造船订单证明，就有资格获得费用减免。减免额度将参照所订购美国制造船舶的净吨位核定，且不得超过该吨位。报告明确指出：“若船东未在三年内接收订购的美国制造船舶，相关费用将立即到期缴纳。”

据路透社报道，中国商务部周五发表声明，敦促美方停止“推卸责任”，尽快纠正“错误做法”，并强调“将密切关注美方动向，坚决采取必要措施维护自身合法权益”。

世界航运理事会同日发布声明，对港口费用政策表示“严重



关切”，称此举是“错误的方向”，“敦促美国政府重新考虑这项适得其反的措施——其可能损害美国消费者、制造商和农民的利益，却无法实质性振兴美国海运产业”。

收费细则

政策实施前180天暂不收费，具体分类如下（所有费用均按船舶净吨位计算，集装箱船吨位区间为5万吨至22万吨）。

中国籍船东及船舶运营商服务费：

- 2025年4月17日起：到岸船舶每净吨收费0美元
- 2025年10月14日起：到岸船舶每净吨收费50美元
- 2026年4月17日起：到岸船舶每净吨收费80美元
- 2027年4月17日起：到岸船舶每净吨收费110美元
- 2028年4月17日起：到岸船舶每净吨收费140美元

每船每年最高征收5次，未公布单箱收费标准。

运营中国制造船舶的运营商服务费较低：

- 2025年4月17日起：每集装箱征收0美元
- 2025年10月14日起：每净吨征收18美元(折合每箱120美元)
- 2026年4月17日起：每净吨征收23美元(折合每箱153美元)
- 2027年4月17日起：每净吨征收28美元(折合每箱195美元)
- 2028年4月17日起：每净吨33美元(折合每箱250美元)

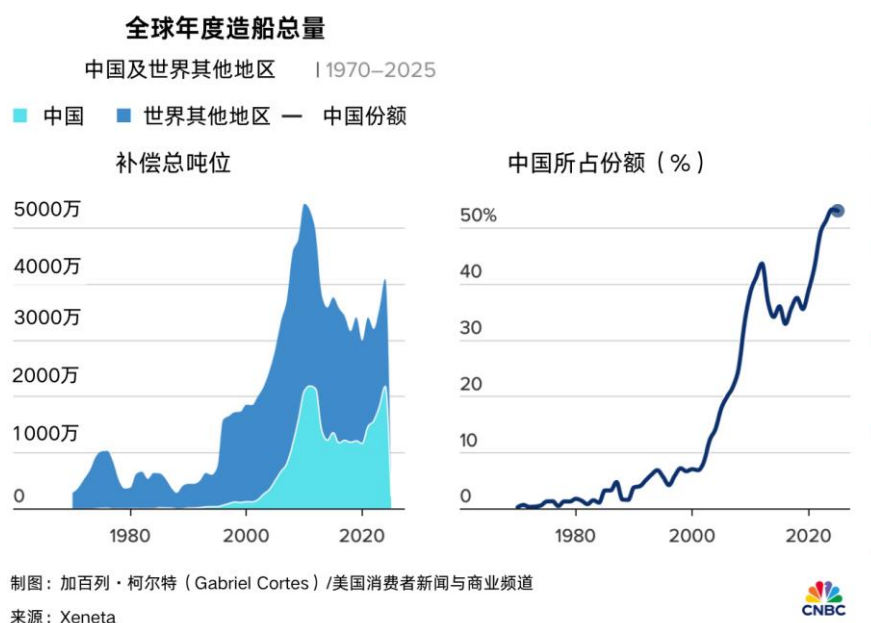
每船每年最高征收5次。

外国制造的汽车运输船按载运能力计费。180天内，费用标准为每汽车当量单位（CEU）150美元起。



第二阶段的行动预计将在三年后开始,旨在对液化天然气运输船进行限制。美国贸易代表办公室将分22年逐步加强对外籍液化天然气船的运输限制。

航运公司若提供订购美国制造船舶的证明,可暂停对等非美制造船舶征收费用或实施限制,最长可暂停三年。豁免范围包括往返美国的五大湖/加勒比航运,以及运载煤炭/谷物的散货船和抵港空船。



作者: Lori Ann LaRocco, 2025年4月17日

翻译: 李若萱

(<https://www.cnbc.com/2025/04/17/trump-administration-announces-fees-on-chinese-ships-docking-at-us-ports.html>)

主编：王颖 执行主编：海尔 Pelagia Karpathiotaki 编辑：徐天鹏 黄希韦 版面：徐天鹏



2025 年第 10 期（总第 185 期）

内部资料 免费交流

主办单位：对外经济贸易大学国家（北京）
对外开放研究院

地 址：北京市朝阳区惠新东街 10 号对外
经济贸易大学科研楼 602 室

网 址：<http://acoes.uibe.edu.cn>

电 话：010-64494672

邮 编：100029

声 明：

1. 本报告中的信息和数据来自于公开资料，仅供内部参考，不代表本研究院立场。
2. 未经授权，不得擅自引用及传播。

