

日产陷致命一击，丰田本田利润集体跳水

来源：蔡宜星 发布时间：2025-11-16 20:52:18

撰文 | 杜咏芳

编辑 | 黄大路



设计 | 甄尤美

曾经凭借精益生产、技术创新横扫全球市场的日本汽车巨头，如今正集体陷入“多事之秋”。



日产汽车公司率先拉响警报，预计截至2026年3月的财年将出现营业亏损2750亿日元（约18亿美元）。这是日产首次披露该财年业绩展望，此前其一直回避发布盈利预测。

并且，日产还将其2025财年的合并销售预测从12.5万亿日元下调至11.7万亿日元。



消息一出，市场震动。10月31日，日产股价在东京早盘暴跌6.1%，创下近两个月来最大单日跌幅，年内累计跌幅已超过27%，投资者焦虑情绪不言而喻。

可以说，这家汽车制造商正面临二十多年来最严重的财务危机，其危急程度唯有当年濒临破产、依靠雷诺注资纾困之时可相提并论。

而丰田与本田也传来不利消息。

作为全球销量最大的汽车制造商，丰田在过去六个月中售出了5267216辆汽车，创下两年来的同期最高销售纪录。

9月份全球汽车销量同比增长3.1%，达到879314辆，连续第九个月实现同比增长。全球汽车产量飙升11.1%，达到918146辆，创下当月历史新高。

然而，亮眼的产销数据背后，丰田正面临“增收不增利”的困境。

公司预计本财年净利润将大幅下滑44.2%，至2.66万亿日元（约170亿美元），较上一财年近4.8万亿日元的利润规模大幅缩水，其季度营业利润也可能跌至2023年以来最低点。

本田9月份全球销量下降近6%，至290275辆。其中，中国市场销量下滑13%。

更值得关注的是，越南市场自8月以来的疲软态势，预计将拖累其核心摩托车业务的盈利表现。

面对这一局面，花旗集团分析师已发出预警：“其营业利润大概率下滑15%。”

而三大日本汽车供应商集体承压，并非偶然。梳理其困境不难发现，关税压力、日元走高以及供应链断裂三大因素，从不同维度挤压着企业的生存空间。

美国关税重压

美国作为日本汽车最核心的盈利市场之一，其贸易政策的风吹草动都牵动着汽车供应商

的神经。

根据日本财务省的数据，2024年日本对美国的汽车出口总额为6万亿日元（410亿美元），占日本对美国出口总额的28.3%，这一数字凸显了该市场的重要性。

今年4月，特朗普政府对所有非美国制造的车辆征收25%的关税，理由是这些进口车辆对国家安全构成威胁。一个月后，对汽车零部件征收的额外关税（税率同样为25%）生效。

虽然经过日本首席贸易谈判代表赤泽亮生10次赴美进行谈判后，美国总统特朗普于9月4日签署了一项行政命令，正式将日本汽车关税降至15%，但这一税率仍然比以前高得多，并继续给日本的汽车制造商和相关行业带来负担。

其中，日产的处境尤为严峻。彭博行业研究分析师吉田达夫向法新社指出，在美国关税政策冲击下，日产所受影响将在日本主要汽车供应商中最为严重。

他在日产发布盈利预警前警告称：“若当前局势持续，从某种意义上说，这可能是对日产的致命一击。企业现金流将枯竭，并面临债务违约。”

多年来内部领导层持续动荡与利润不断下滑已严重削弱其经营基础，而外部关税压力更令其本已艰难的局面雪上加霜。

尽管关税下调将为日产在下半年减轻约250亿日元的支出压力，但这一利好远不足以扭转其现金流困境。公司预计，全年自由现金流仍将保持负值，生存挑战依然严峻。

丰田同样难以独善其身。由于其80%销量来自海外，早在5月，东海东京分析师杉浦就表示，2025财年丰田营业利润可能受到8000亿日元的冲击。

更为复杂的是，丰田在加拿大、墨西哥设有生产基地来生产部分热门车型，而这两个国家是《美墨加协定》受益国，其对美出口是否会受关税政策波及仍不明确，进一步加剧了利润不确定性。

尽管丰田曾在一份声明中表示，“尽管外部环境充满挑战，但我们仍在继续进行全面投资，并不断改进”，但在关税阴影笼罩下，其转型之路正变得愈发艰难。

虽然本田在美国销售的车辆中有60%~70%为美国本地生产，但在特朗普政府关税政策的持续冲击下，本田汽车业绩也呈现显著下滑的态势。

截至6月底的第一财季，公司净利润为1966亿日元（约13亿美元），同比大幅下降50%。

此前在4月，本田已预计截至2026年3月的财年利润将骤降70%，至2500亿日元（约17亿美元），销售额也预计下降6%至20.3万亿日元（约1370亿美元）。

这一预期主要受到美国对加拿大和墨西哥进口汽车加征关税的影响。尽管本田从日本直接对美出口的汽车数量有限，但其北美供应链同样受到波及。

更关键的是，本田虽在美国设有工厂，部分核心零部件仍需从日本进口，相关关税进一步抬升了生产成本，最终传导至盈利端。

日元持续走高

如果说，高税率持续挤压日本汽车制造商的利润，那么日元走强正成为压垮利润的“最后一根稻草”。

多年来，日元一直处于疲软状态。2020年4月至6月，日元兑美元汇率平均约为107，2021年约为110，之后日元开始走软，从2022年的130兑1美元跌至2023年的138，再到2024年的156。

但是，受美国政策影响，今年汇率波动剧烈。4月至6月，日元汇率五年来首次走强。日元兑美元汇率约为145，升值约11日元。日元兑欧元汇率也上涨约4日元。

而日本汽车业是典型的出口导向型行业，日元走强会给它们带来巨大的负面压力。

具体而言，日元兑美元每升值1日元，日本最主要的七家汽车制造商的年度利润就会减少近1000亿日元。

受汇率影响，日本七大汽车制造商的营业利润预计将减少1.5万亿日元。上个财年，日元贬值曾使它们的营业利润增加了约6400亿日元。

丰田面临汇率波动带来的利润损失将高达7450亿日元。该公司预计全年汇率为1美元兑145日元。

路透社此前8月份报道也透露，受美国关税和日元走强的双重影响，丰田的营业利润预计同比下降31%，本田预计下降36%。

并且，日本的汽车零部件供应商也受到了影响。比如，丰田的零部件供应商日本电装公司公布的第一季度利润下降幅度达11%，远超出其预期。

供应链双重断裂

供应短缺也成为导致日本汽车制造商利润降低的重要因素。

一方面，由于与荷兰公司Nexperia相关的半导体供应短缺加剧，威胁到整个行业的汽车生产，全球汽车制造商正争相寻找芯片，日本也不例外。

日本汽车制造商协会（JAMA）发表声明，警告国内电子系统制造商，未来几个月来自Nexperia的供应可能会中断，这可能会影响该国的汽车生产。

日产表示其芯片库存仅足以维持到11月的第一周。日产首席性能官吉约姆·卡蒂埃（Guillaume Cartier）在东京举行的日本移动出行展上告诉记者：“这是一个大问题。目前我们还无法完全了解情况。”

本田也表示，该公司已经暂停了墨西哥一家工厂的生产，并已开始调整美国和加拿大的生产。

而丰田的情况可能稍微乐观一点。

“我认为确实存在一些风险，但这并不意味着我们明天就会面临短缺。”佐藤浩二在东京举行的日本移动出行展上告诉记者。

他表示，虽然这个问题可能会影响丰田的产量，但这家全球销量最高的汽车制造商不会突然面临严重的供应短缺。

另一方面，电动化转型所依赖的稀土磁体也面临供应危机。

据《日经新闻》报道，由于中国对稀土资源实施贸易限制，日本从中国进口的稀土已降至五年多来的最低水平。

不少日本汽车零部件制造商依赖从中国进口廉价稀土磁铁，这使得它们对进口商品的依赖程度很高。

日本财务省数据显示，5月份日本从中国进口了价值5.824亿日元（396万美元）的稀土材料，比上年同期下降了72.4%。该指标为2020年2月以来的最低水平，当时由于疫情，经济活动开始停滞。

深耕美国，协同破局

面对多重危机，日本汽车供应商并非坐以待毙，而是试图从多种途径找到突围之路。深耕美国市场，绑定本地产业链成为它们应对当下困局的核心举措。

日产早在4月份已迅速启动应对机制，着手提升其美国本土工厂的产能利用率。

日产美洲公司董事长克里斯蒂安·梅尼耶（Christian Meunier）在接受采访时表示：“我们正在考虑销售更多美国本土产品，并在此过程中调整从墨西哥和日本进口的车辆。”

梅尼耶指出，其最终目标是充分释放位于田纳西州士麦那、面积达600万平方英尺的工厂潜能。该工厂目前生产四款车型，包括日产在美最畅销的车型Rogue。若实现三班制生产，年产能可提升至64万辆。

但他也强调，生产计划的调整与产能爬升仍需时间。“我们可以提高现有在美销售车型的产量，并计划在未来两年内向市场推出一款或数款新产品，但这不可能一蹴而就。”

本田则通过产销错位规避关税风险。它不仅将美国工厂转为生产面向美国国内市场的汽车，而非出口到中美洲，还将其位于加拿大的工厂转为生产出口到中美洲的汽车。

本田首席财务官藤村英二表示，本田会持续提升美国本土生产能力，他说道：“我们将

继续提高产量，而无需进行重大投资，例如将美国的每天两班制改为三班制，以进一步提高设备利用率。”

并且，他补充道：“我们正在探讨如何实现电机、电池和动力控制单元的（美国）本地化采购。”本田有意借此从产业链上游降低零部件进口依赖。

更具突破性的是日产与本田的合作。据知情人士透露，双方正在商讨由日产利用其在美国的闲置产能为本田生产皮卡车型。

这一合作意向直指双方各自的短板：本田在美产品线中皮卡车型相对薄弱，而日产则因北美市场销售疲软面临产能利用率不足的问题。

合作谈判曾于去年12月启动，但因本田被指试图将日产变为其子公司而一度中止。但随着日产新任总裁伊万·埃斯皮诺萨（Ivan Espinosa）上任，双方高层对话已悄然恢复。

此外，“反向进口”成为日本车企缓解美日贸易摩擦的特殊尝试。即使美国生产的汽车通常面向当地市场，与日本客户的需求存在显著差异。

据10月31日消息，丰田和日产的高管均表示，尽管劳动力成本较高，且近期的日元疲软推高了海外商品的价格，但他们正在考虑“反向进口”美国制造的汽车。

与日本的贸易不平衡一直是美国的痛点。“与其说是出于商业原因，不如说是为了表明汽车行业也在合作减少贸易摩擦和贸易逆差。”资深汽车分析师、中西研究所所长中西贵树表示。

收缩战线，布局插混

在深耕海外市场的同时，日本汽车供应商也在通过收缩战线优化成本，其中日产的重组力度最为激进。

埃斯皮诺萨今年早些时候承诺裁员2万人，并将日产的全球制造业务从17个地点减少到10个地点。

根据规划，本财年内，墨西哥西瓦克工厂的生产将转移至阿瓜斯卡连特斯工厂；2028年3月前，日产位于日本国内的奥帕马旗舰工厂、追滨工厂生产线将陆续关停；此外，日产车体湘南工厂也将在2027年3月前停止生产。

这一系列动作的核心目标，是解决产能过剩问题，缓解日产自由现金流为负的财务压力。

与此同时，它们选择押注混动技术，放缓纯电扩张节奏，以务实方式应对市场波动。

本田汽车5月份表示，鉴于市场需求放缓，公司将减少对电动汽车的投资，并将重点放在混合动力汽车上，推出多款改款车型。

此前，由于电动汽车需求放缓，本田已推迟了在加拿大建设电动汽车生产基地的计划。

这一策略丰田、日产的路径不谋而合。

数据显示，丰田上半年在美国市场的混动车型销量占比达42%，成为抵御市场波动的压舱石。

日产指出产品扩张将主要集中在混合动力汽车和多用途汽车上，包括下一代Rogue、Sentra和Infiniti Q50。

并且，日产还打算在2028年推出一款坚固耐用、价格实惠的中型SUV，这款车将命名为Xterra，预计将搭载V-6混合动力系统，可能配备增程器，可提供约75英里的纯电动续航里程。

这曾是一个短暂存在的车型名称，但它深受消费者喜爱，并帮助日产在千禧年之交避免了破产。

可以看出，日本汽车供应商的突围是在短期求生与长期发展间寻找平衡，能否破局尚无定论，但这场战役，没有退路，唯有向前。

HTML版本： [日产陷致命一击，丰田本田利润集体跳水](#)