

光期研究：关税对美国锂电产业链影响几何

有色团队

光期有色团队

有色总监：展大鹏

从业资格：F3013795

交易咨询：Z0013582

有色分析师：王珩

从业资格：F3080733

交易咨询：Z0020715

有色分析师：朱希

从业资格：F03109968

交易咨询：Z0021609

宏观团队

宏观分析师：赵复初

从业资格：F03107639

交易咨询：Z0021469

光大期货研究所

撰写日期：2025/4/29

期市有风险

入市需谨慎

摘要：

2025年，美国的关税政策频繁调整且缺乏稳定性，呈现出“反复横跳”的特点。这一系列政策调整的背后，是美国试图通过加征高额关税来限制进口汽车及零部件，进而引导全球汽车产业链回流至美国本土生产，以减少对外国供应链的依赖，增强美国本土汽车产业的自给自足能力的战略意图。然而，这种政策不仅引发了国际社会的广泛批评和反制，也对全球汽车产业的供应链布局造成了严重冲击，导致市场不确定性增加，全球经济增长面临新的挑战。

从短期来看，关税政策不仅未能有效保护美国本土汽车产业，反而对其自身供应链造成了严重冲击。一方面，尽管近年来原材料中重要金属价格下跌和电池能量密度提升，导致电池成本大幅下降，但中国电芯即使在关税压力下，成本优势依然显著。如果强行要求增加采购美国锂电池，供应链重构将共同推高全产业链成本。另一方面，在政策不确定性和关税影响下，消费者的价格敏感性显著增强，叠加其对高性价比产品的刚性需求，市场购买力可能会承受阶段性压力。预计2025年美国汽车需求同比增长区间在-3%至3%，占全球市场的约7%。这一预测主要基于以下因素：一是价格敏感性差异显著制约消费选择；二是关税政策引发成本传导效应；三是特朗普政府全面喊停拜登政府对电动汽车的投资与销售激励政策。

从中长期来看，如果美国汽车产业链能够顶住阶段性压力，美国有望通过政策驱动，逐步实现锂电池关键产品的进口替代目标。主要原因包括：其一，美国本土锂电池产业展现出较强的成本优化能力；其二，从产业布局角度看，部分企业已开始考虑在美进行产能重构，通过本地化生产等手段避税；其三，从贸易格局来看，美国对中国锂电池的依赖可能会逐步向正极材料、锂盐等上游核心产品迁移。

总的来看，美国的汽车关税政策的不确定性短期内将对美国本土乃至全球汽车产业链重构带来巨大的挑战，但长期来看，随着产能转移的持续推进与本土产业链的完善，美国制造业回流的目标有望逐步实现。

光期研究：关税对美国锂电产业链影响几何

2025年，美国的关税政策频繁调整且缺乏稳定性，呈现出“反复横跳”的特点。这一系列政策调整的背后，是美国试图通过加征高额关税来限制进口汽车及零部件，进而引导全球汽车产业链回流至美国本土生产，以减少对外国供应链的依赖，增强美国本土汽车产业的自给自足能力的战略意图。然而，这种政策不仅引发了国际社会的广泛批评和反制，也对全球汽车产业的供应链布局造成了严重冲击，导致市场不确定性增加，全球经济增长面临新的挑战。

从短期来看，关税政策不仅未能有效保护美国本土汽车产业，反而对其自身供应链造成了严重冲击。供应链重构在推高全产业链生产成本的同时，消费者对价格敏感性显著增强，叠加其对应高性价比产品的刚性需求，市场购买力可能会承受阶段性压力。从中长期来看，如果美国汽车产业链能够顶住阶段性压力，美国有望通过政策驱动吸引外企直接投资，并帮助美国车企进一步降低本土化成本，逐步实现锂电池关键产品的进口替代目标。

总的来看，美国的汽车关税政策的不确定性短期内将对美国本土乃至全球汽车产业链重构带来巨大的挑战，但长期来看，随着产能转移的持续推进与本土产业链的完善，美国制造业回流的目标有望逐步实现。

一、美国对华汽车产业关税政策演变及税率计算

近年来中美贸易摩擦不断升级，美国对华汽车产业关税政策的演变呈现出明显的阶段性特征，对中美汽车产业及相关供应链产生了深远影响。

2018年中美贸易摩擦初现，美国率先在2018年3月22日签署对华贸易备忘录，计划对从中国进口的500亿美元商品加征25%关税。随后在2018年7月至2019年12月期间，美国先后对340亿美元、2000亿美元中国商品加征关税，并将涵盖范围逐渐扩大。这些关税措施虽未专门针对汽车，但已对中美贸易关系造成冲击，汽车产业作为中美贸易的重要组成部分，受到市场关注。

2021年拜登政府维持了特朗普时期对华25%的关税框架，但部分豁免了部分消费品关税以缓解通胀压力，而在随后的“通胀削减法案”以及对华“301条款”四年复审中，美国关税政策开始向高科技和新能源领域倾斜，汽车产业中的新能源汽车零部件等成为重点加征对象。

2025年2月特朗普政府签署行政令，对所有中国输美商品加征10%关税，并取消800美元以下小额包裹免税政策。特朗普贸易战2.0帷幕的开启，进一步提高了中国商品进入美国市场的成本，汽车产业作为涉及众多零部件进口的行业，受到显著影响。

2025年3月-4月期间特朗普政府又以“苏太尼问题”为由，对华电子、机械等商品加征关税至20%，并宣布对汽车及零部件加征25%关税。同时，美国进一步调整原产地认定规则，引入“供应链穿透”的三级溯源机制，以限制第三方转口贸易的规模。随着关税战延伸至产业链溯源维度，对中国的汽车零部件出口和供应链布局造成重大影响。

图表：美国对华关税政策演变

关税进程	发布时间	关税形式	涉及商品种类	加征税率	实施状态	备注：中美贸易协定达成后
特朗普1.0	2018年7月6日	301调查	汽车、化工等 600余项商品	25%	正在执行中	暂停上调税率至30%
	2018年9月24日	301调查	汽车、化工等 600余项商品	25%	正在执行中	暂停上调税率至30%
	2019年9月1日	301调查	List A	15%	正在执行中	
	2019年12月15日	301调查	List B	25%	未执行	
拜登	2022年8月1日	IRA法案	新能源相关产品	/	正在执行中	制定受关注实体名单，限制投资与供应链
	2024年8月1日	301调查四年复核	新能源相关产品	20%-100%不等	正在执行中	
特朗普2.0	2025年2月1日	IEEPA紧急状态	所有进口自中国商品	10%	正在执行中	指责中国放任美国芬太尼泛滥
	2025年3月3日	IEEPA紧急状态	所有进口自中国商品	升至20%	正在执行中	指责中国放任美国芬太尼泛滥
	2025年3月26日	IEEPA紧急状态	所有进口汽车	普遍税率2.5%提升至25%	正在执行中	适用于与美国签订自由贸易协定的国家
	2025年4月2日	IEEPA紧急状态	除ANNEXII列表内的全部商品	10%基准关税+个性化对等关税	正在执行中	暂缓对等关税90天；仅限未采取反制国家
	2025年4月8-9日	IEEPA紧急状态	中国进口商品	对等关税分两次提高至125%	正在执行中	中国反制税率提高至125%，并不再回应美国
	2025年4月15日	232调查	美国依赖度高的关键矿物以及衍生品	针对性设置关税	调查中	美国商务部90天内出具初步报告，180日内提交详尽报告

资料来源：USTR、白宫发布、光大期货研究所

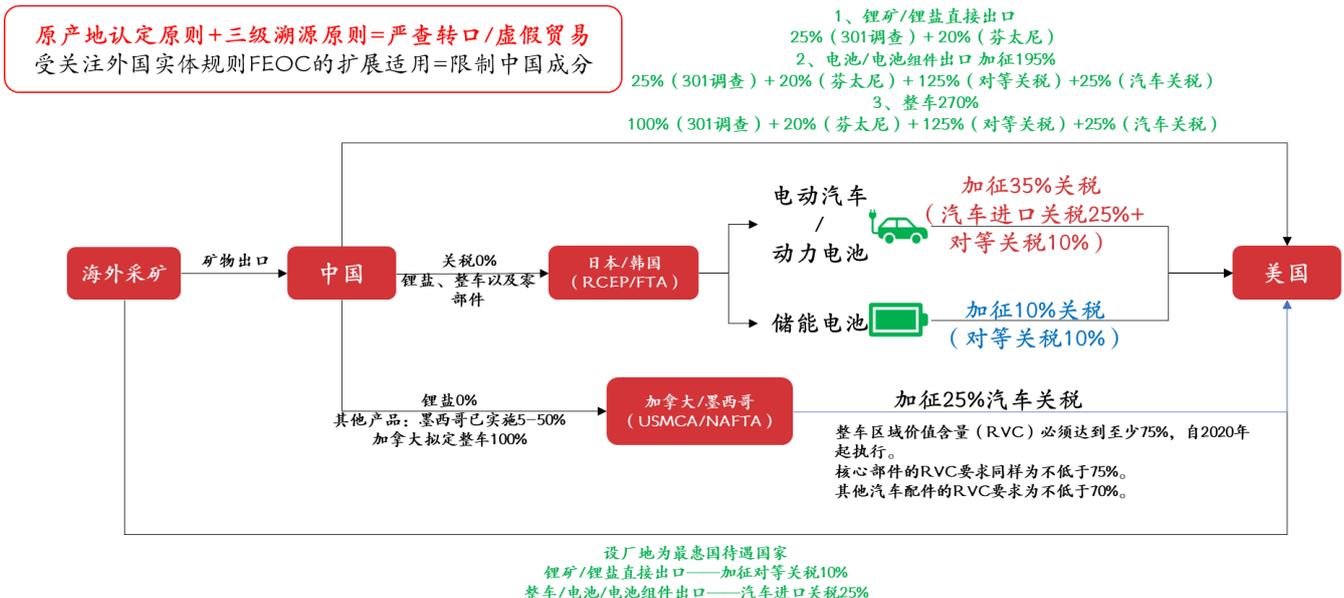
图表：美国对华锂电产业链关税税率

现行税率计算	基础关税	301 关税	芬太尼对华关税	汽车进口关税	对等关税	合计税率
美国对华锂盐税率	3.40%	25.00%	20%	不包含	暂缓	48.4%
现行税率计算	基础关税	301 关税	芬太尼对华关税	汽车进口关税	对等关税	合计税率
美国对华动力电池税率	3.40%	25.00%	20%	25%	125%	198.40%
现行税率计算	基础关税	301 关税	芬太尼对华关税	对等关税	合计税率	
美国对华储能电池税率	3.40%	7.50%	20%	125%	155.90%	
2026 年税率计算	基础关税	301 关税	芬太尼对华关税	对等关税	合计税率	
美国对华储能电池税率	3.40%	25.00%	20%	125%	173.40%	
现行税率计算	基础关税	301 关税	芬太尼对华关税	汽车进口关税	对等关税	合计税率
美国对华电动车整车税率	3.40%	100.00%	20%	25%	125%	273.4%

资料来源：HTS、公开资料整理、光大期货研究所

从矿物出口的角度来看，美国约 80%的锂资源依赖中国供应链，这种高度依赖关系使得美国在锂资源供应上对中国有着极强的依赖性。锂作为新能源汽车和储能电池的关键原材料，其供应的稳定性和价格波动对美国的新能源产业发展至关重要。因此，美国将锂、钴、镍等电池核心矿产列入关税豁免清单，这一举措在一定程度上是为了确保其新能源产业链的稳定发展，同时也反映了美国在全球锂资源供应链中对中国企业的高度依赖。对中国锂矿加工企业而言，关税豁免直接降低了锂矿的出口成本，使得企业能够以更具竞争力的价格将锂、钴、镍等电池核心矿产出口到美国和其他国家。

图表：原产地预裁定提前至产业链和供应链布局阶段以实现有效避税策略



资料来源：公开资料整理、光大期货研究所

从整车出口的角度来看，美国加征关税对中国车企的直接影响似乎并不显著。然而，一个不容忽视的事实是，尽管许多车企此前已经通过在墨西哥等低税率国家设厂、转口贸易等方式成功规避了早期关税，但如今这些中转国也被纳入了新一轮的征税名单，其原有的避税优势已被严重削弱。

图表：美国原产地认定规则细则

分类	规则类型	具体内容
优惠原产地规则	区域价值增加 (RVC)	产品在特定区域内增值达到一定比例，如USMCA中汽车产品区域价值含量需达到75%。
	税则归类变更 (CTC)	产品经过加工后，其关税分类代码 (HS Code) 发生变化。
	特殊条款	如USMCA中引入劳动价值含量规则，要求一定比例的高工资生产成本。
非优惠原产地规则	完全获得标准	商品完全在一国获得或生产，如农产品、矿产品等。
	实质性改变标准 (混合使用)	包括：
	- 税则归类改变	加工后产品税则归类发生变化。
	- 从价百分比标准	产品在某国的增值超过一定比例。
	- 加工工序标准	产品经过特定加工工序，使其名称、特征或用途发生根本性改变。

资料来源：USTR、光大期货研究所

更为严峻的是，自2025年4月15日起，美国海关正式启用了全新的原产地核查系统。该系统要求进口商提供详细的生产流程图、原材料发票以及能源明细等一系列材料，以验证供应链的真实性和合规性。这一系列变化使得中国车企此前精心设计的避险策略面临着失效的风险，给企业的出口业务带来了新的挑战。虽然中国车企可以通过海外建厂的方式来破局，但特别需要注意的是，只有将产品的原产地预裁定提前至产业链和供应链布局阶段，才能在重新构建整体产业链布局中合理规避税收风险，实现更为科学有效的避税策略。

图表：4月15日起，美国海关严查转口贸易避税，最高面临300%罚金+10年追缴

溯源层级	具体内容	说明
一级溯源	生产工序全流程图	需提供产品从原材料加工到最终成品的完整生产流程图。
	原材料采购发票	提供原材料采购的发票，以证明原材料的来源。
二级溯源	能源使用与工厂运转明细	提供工厂在生产过程中的能源使用情况和运转记录。
三级溯源	供应链上下游企业的尽职调查及证明材料	对供应链上下游企业进行尽职调查，确保供应链各环节符合美国要求。
	海关审查及合规证明	海关对进口商品的供应链信息进行审查，确保符合原产地规则和合规要求。

资料来源：USTR、光大期货研究所

此外，4月15日特朗普还签署了一项行政命令，指示美国商务部依据1962年《贸易扩展法》第232条款，正式启动对美国依赖进口加工的关键矿物及其衍生产品的国家安全风险调查（232调查）。该调查旨在评估进口关键矿物对美国国家安全的潜在威胁程度，并据此考虑采取限制性措施。初步报告将在90天内完成，最终调查报告将在180天内提交。如果最终形成类似于“外国关注实体清单”（Foreign Entity of Concern, FEOC）的限制性规则，这将对中国汽车产业链出口以及对外投资产生重大影响。

图表：美国能源部发布——“外国关注实体清单”（Foreign Entity of Concern, FEOC）

内容类别	具体内容
定义	FEOC是指由朝鲜、中国、俄罗斯或伊朗拥有、控制或受其管辖的任何公司。
认定标准	1. 实体注册、成立或主要营业地在上述国家。 2. 实体在上述国家从事关键矿物的提取、加工或回收，或电池组件的制造或组装。 3. 实体25%或以上董事席位、投票权或股权由上述国家政府直接或间接持有。
控制权认定	1. 若实体A累计持有实体B的25%的董事会席位、投票权或股权，则A直接控制B；若B累计持有C的50%的董事会席位、投票权或股权，则B和C被视为同一实体，A间接控制C。 2. 若实体A累计持有实体B的股权超50%，则A被视作B的母公司，A和B被视为同一实体，若B累计持有C股权达25%，则C被视作由B直接控制、由A间接控制。
关键矿物与电池组件	从2024年开始，符合税收抵免的电动车不得包含任何由FEOC制造或组装的电池组件； 从2025年开始，符合税收抵免的电动车不得包含任何由FEOC提取、加工或回收的关键矿物。
豁免条件	若实体与FEOC签订许可协议或其他合同，但通过合同保留了采购权、销售权、运营权、有权观察所有生产细节、使用对生产产生影响的任何知识产权/数据等权利，则不被视为FEOC。
适用范围	主要针对电动汽车电池和关键矿物供应链，涉及《通货膨胀削减法案》（IRA）下的税收抵免政策

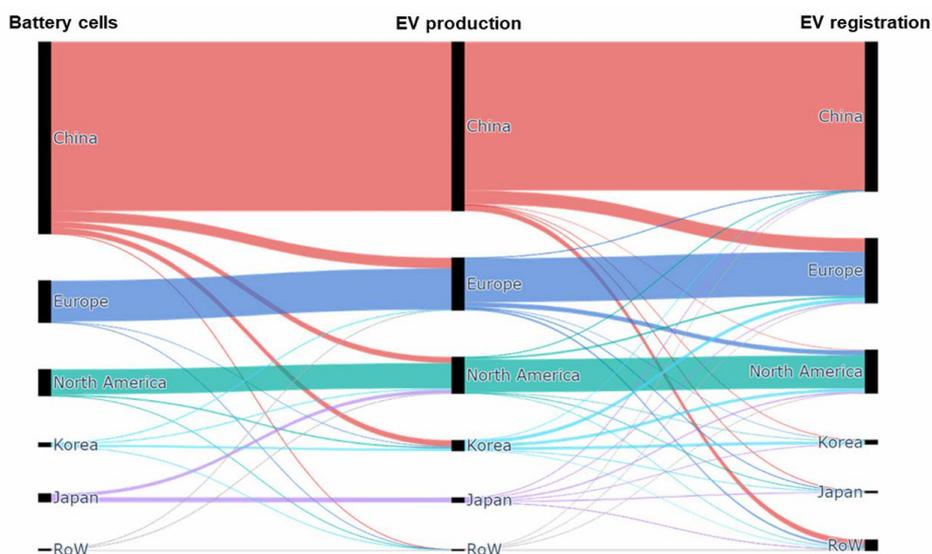
资料来源：美国能源部 DOE、光大期货研究所

二、 关税政策刺激短期购买，但下调全年增速预期

2.1 美国锂电产业链依赖于海外进口

从2024年4月发布的《Global EV Outlook 2024》¹来看，中国、欧洲和美国的生产基本能够满足大部分电动汽车的电池需求，但是中国是全球最大的电动汽车电池出口国，欧洲和美国的电池进口占比仍然相对较高。

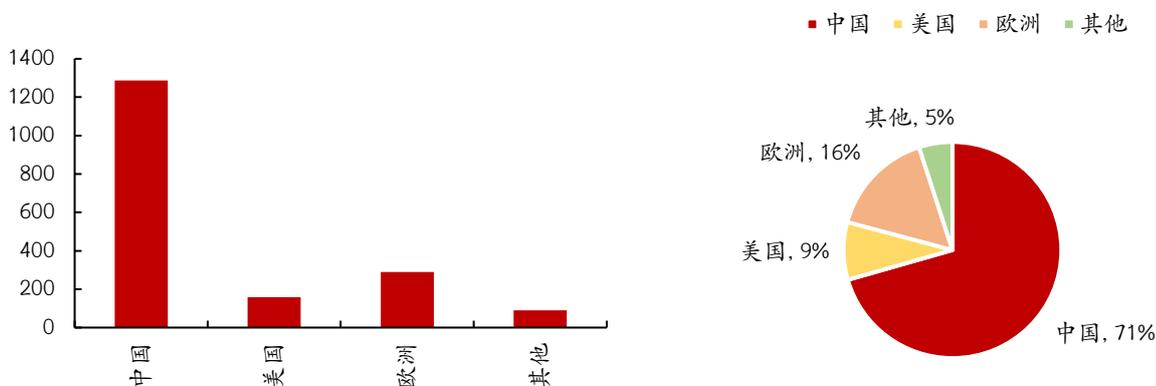
图表：2023 年全球锂电产业链贸易流向



资料来源：IEA analysis based on data from Benchmark Mineral Intelligence and EV Volumes、光大期货研究所

2024 年，全球电动汽车销量约 1823.6 万辆，同比增长 24%。其中，美国销量 289 万辆，同比增长 7%，美国需求占比约全球 9%。

图表：2024 年全球电动汽车销量及市场份额（单位：万辆；%）

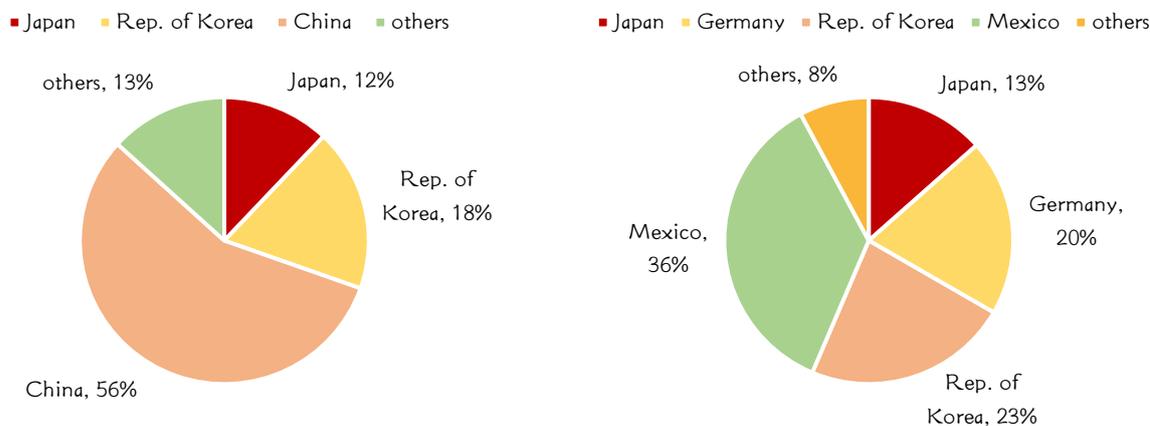


资料来源：乘联会、Autosinnovate、ACEA、EVTANK、光大期货研究所

¹ <https://iea.blob.core.windows.net/assets/a9e3544b-0b12-4e15-b407-65f5c8ce1b5f/GlobalEVO Outlook2024.pdf>

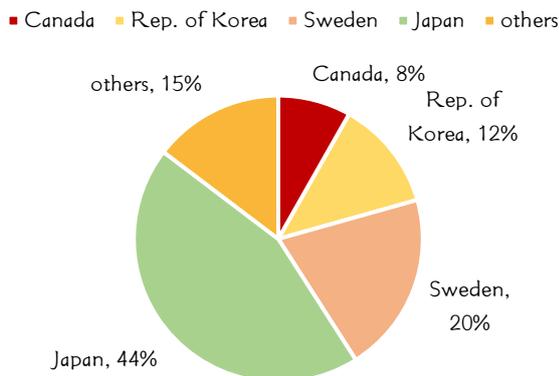
从美国进口结构来看，锂电池主要依赖于从中国、日本和韩国进口；新能源汽车主要依赖于墨西哥、日韩及部分欧洲国家。

图表：2024 年美国锂电池进口结构（单位：%） 图表：2024 年美国新能源汽车进口结构-纯电（单位：%）



资料来源：UN Comtrade Database、光大期货研究所

图表：2024 年美国新能源汽车进口结构-插混（单位：%）



资料来源：UN Comtrade Database、光大期货研究所

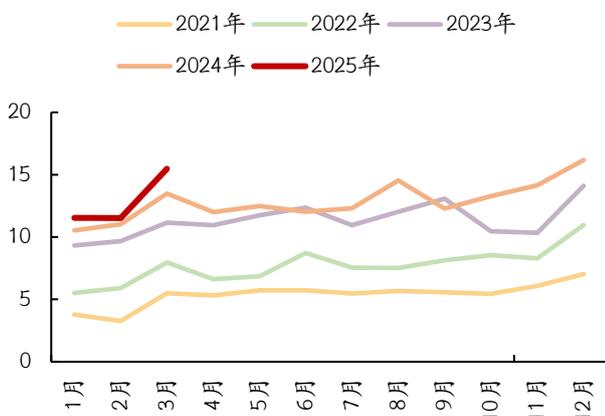
2.2 关税政策下，市场下调美国销量预期

随着关税政策层层加码，美国整个汽车产业均将受到影响。2025 年一季度结束后，Cox Automotive 对 2025 年的销售预测已从 1630 万辆下调至 1560 万辆，而 2024 年为 1600 万辆。此外，Cox Automotive 预计受关税影响的车辆价格可能会上涨 10% 至 15%，且计即使是未被完全征收 25% 关税的车辆，其价格至少也会上涨 5%。

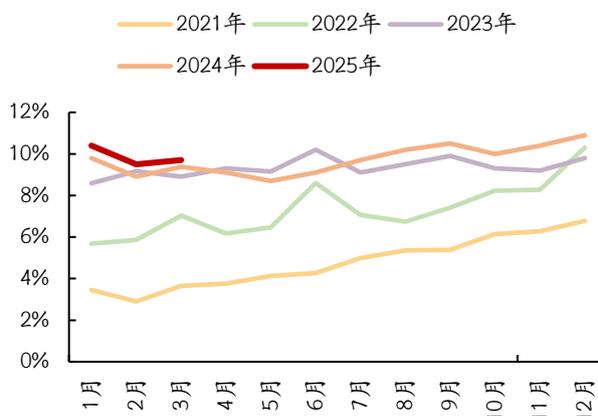
同样，新能源汽车行业也面临着成本攀升的挑战。受此影响，消费者出于对远期价格上涨或供应不确定性的担忧，将消费需求提前释放，使得 3 月份新能源汽车整体销量显著增长。从短期

来看，市场有望继续保持较高热度。然而，这种消费前置现象也引发了市场对中长期消费可持续性的更多疑虑。

图表：美国新能源汽车销量（单位：万辆）



图表：美国新能源汽车渗透率（单位：%）

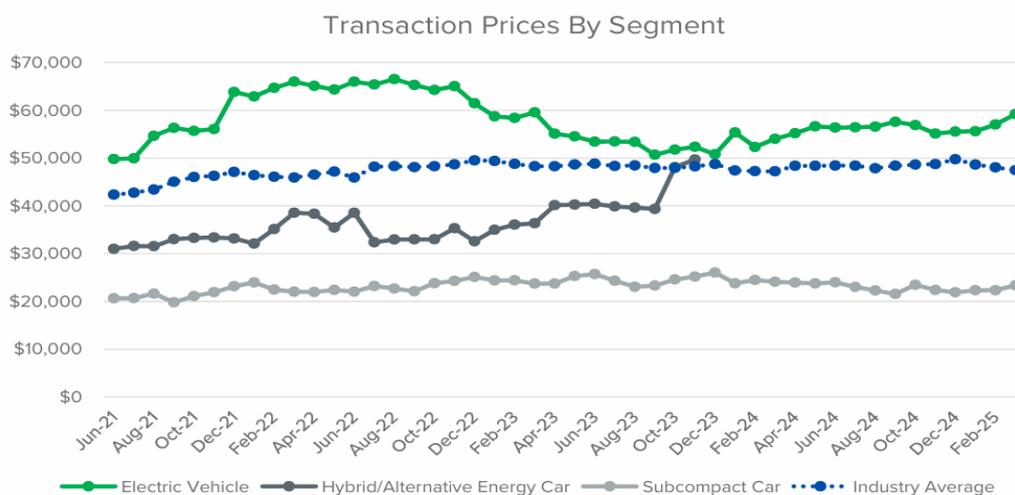


资料来源：Autosinnovate、光大期货研究所

关于美国新能源汽车销量预期下调的预期，主要基于以下维度分析：

其一，价格敏感性差异显著制约消费选择。当前美国汽车市场销售数据显示，尽管新能源汽车平均售价呈逐年下探趋势，但与传统燃油车相比，其价格溢价依然突出。由于美国消费者对经济车型价格敏感度较高，新能源汽车在价格维度的竞争劣势，成为抑制终端消费需求的关键因素。

图表：美国汽车交易平均价格（单位：美元）



资料来源：Autosinnovate、光大期货研究所

其二，关税政策引发成本传导效应。据 Cox Automotive 研究数据表明，2024 年美国市场约 66% 的电动汽车虽实现本土组装，但零部件供应仍高度依赖全球产业链。在现行汽车关税政策持续作用下，企业生产成本显著攀升，价格传导机制致使终端销售价格随之走高。面对关税压力，多家在美销售的日韩头部车企已相继采取应对策略：部分企业选择维持终端售价，通过内部成本管控消化关税影响；部分企业计划将产能向美国本土转移以规避关税壁垒；更有企业通过削减特定车型生产计划，来平衡关税带来的成本压力。

图表：美国市场主要电动汽车品牌回应

国家	品牌	内容	资料来源
日本	丰田	丰田汽车则表示，其目前暂不调整汽车售价，而是通过削减成本和提高效率来应对关税影响。丰田北美分公司已告知主要零部件供应商，从 5 月 3 日起，该公司将帮助承担关税带来的成本，这一举措也将适用于零部件。	2025 年 4 月 2 日 报道： https://finance.sina.com.cn/jjxw/2025-04-02/doc-ineruhur3543769.shtml
	本田	正考虑将部分汽车生产从墨西哥和加拿大转移到美国；为了应对美国新的汽车关税，这家日本汽车制造商的目标是在美国销售的汽车 90% 都在当地生产。作为对美国关税计划的回应，本田计划在未来数年内将美国汽车产量提高 30%。	2025 年 4 月 15 日 报道： https://finance.sina.com.cn/stock/hkstock/ggscyd/2025-04-15/doc-inethcvu0987909.shtml
	日产	撤回作为合理化措施之一、原定 4 月起实施的美国工厂减产计划，维持当前生产体制。鉴于美国特朗普政府对进口汽车加征关税的措施 3 日生效，此举旨在让不征收关税的本地生产保持规模。日产此前公布计划，将部分削减制造 SUV “ROGUE” 的田纳西州工厂的生产排班。此外，日产原先委托组成企业联盟的法国车企巨头雷诺在阿根廷生产皮卡，现已改由墨西哥的自家工厂生产。此举旨在削减委托费等成本。	2025 年 4 月 4 日 报道： https://www.cls.cn/detail/1993751
		日本福冈县 8 日透露，关于日产汽车公司在该县工厂生产的面向美国的主力车型，日产正在探讨把一部分改为在美国当地生产。意在避免出口，以减小美国特朗普政府强化关税政策的影响。据该县称，预计日产将减少集团企业日产汽车九州（福冈县刈田町）工厂生产的用于出口的 SUV “ROGUE”，增加在美国工厂的生产。	2025 年 4 月 8 日 报道： https://china.kyodonews.net/news/2025/04/3c58e4d08fe7.html
		将在 5 月至 7 月期间削减其最畅销的美国车型 Rogue SUV 在日本的产量。	2025 年 4 月 15 日 报道： https://www.chinatimes.com/cn/realtimenews/20250417002515-260410?chdtv
	马自达	据外媒报道，马自达在美国阿拉巴马州亨茨维尔的合资汽车组装厂将暂停为加拿大市场生产 CX-50 车型，因为该公司正在应对美国的进口汽车关税以及加拿大反向加征关税所带来的影响。	2025 年 4 月 17 日 报道： https://news.10jqka.com.cn/20250417/c667533266.shtml
韩国	现代	会尽力保护美国的客户，不会因为美国新关税制度，导致购车成本大增的影响。现代汽车三月销售量排名美国第二，混合动力汽车就占了 72%。	2025 年 4 月 17 日 报道： https://www.chinatimes.com/cn/realtimenews/20250417002515-260410?chdtv

资料来源：公开资料整理、光大期货研究所

其三，特朗普政府全面喊停拜登政府对于电动汽车投资与销售激励政策。

电动汽车投资与销售激励政策主要包括《通胀削减法案》(IRA)、电动车渗透率目标要求、充电桩补贴等,其中最为重要的便是《通胀削减法案》。根据IRA法案,消费者在购买符合规定的电动车时最高可以获得7500美元的税收抵免。此外,对于符合规定的电动汽车产业链在美国本土投资建厂生产也有税收抵免优惠,包括对于关键矿物、电池材料、电芯进行最多不超过成本10%的税收抵免。从实际的效果来看,IRA对于汽车产业链美国本土化制造的刺激作用有限,而EIA统计数据显示新能源车价格的降幅在2022-2024年间也仅有2-6%。一方面,由于获得税收抵免的要求较为严格,实际能获得补贴的车型极少,对终端渗透率拉动不明显。另一方面,新增的投资主要集中在较为容易获得补贴认定的资源、电池生产等环节,而非整车生产。因而在特朗普重新执政伊始就暂停了IRA对于电动汽车投资与销售激励政策相关的拨款,削弱了电动汽车的市场竞争力。

基于以上三点原因,我们预计2025年美国电车需求同比增长将在-3%-3%区间,约占全球7%。

图表: 2024年及2025年E电动汽车销量及市场份额(单位:万辆;%)

电动汽车	2024年			2025年E-乐观			2025年E-悲观		
	销量	占比	同比	销量	占比	同比	销量	占比	同比
中国	1286.6	71%	35.5%	1608.3	73%	25%	1543.9	72%	20%
美国	157.3	9%	7.2%	162.0	7%	3%	152.6	7%	-3%
欧洲	289.0	16%	-2.0%	317.9	14%	10%	332.4	16%	15%
其他	90.7	5%	5.0%	108.8	5%	20%	104.3	5%	15%
合计	1823.6		24.4%	2197.0		20%	2133.2		17%

资料来源:乘联会、Autosinnovate、ACEA、光大期货研究所

三、美国锂电池生产成本下降,有助于可持续发展

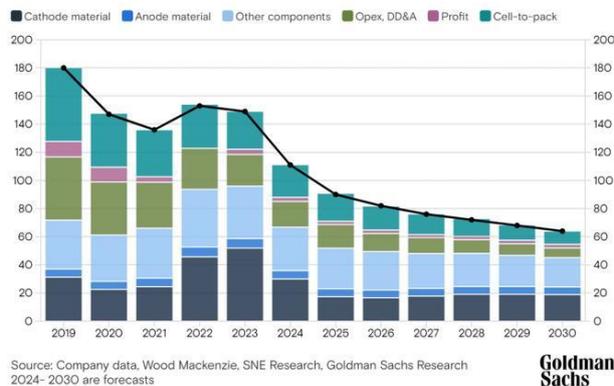
中长期来看,随着原材料中重要金属价格下跌和电池能量密度的提升,电池成本大幅下降。

据美国能源部2024年10月发布的报告显示,美国电动汽车电池成本已从2008年的1415美元/千瓦时降至2023年的139美元/千瓦时。

据高盛此前预测,2024年至2030年间,全球电池成本将继续下降,加速电动汽车与传统内燃机汽车的价格竞争。到2024年底成本有望进一步下探至111美元/千瓦时,而到2026年或可低至80美元/千瓦时。如果达成这一目标,纯电动汽车即便在没有补贴的情况下,其购买成本也将与传统汽油车相当。

图表：美国电动汽车电池成本（单位：美元/KWh） 图表：电动汽车电池成本（单位：美元/KWh）

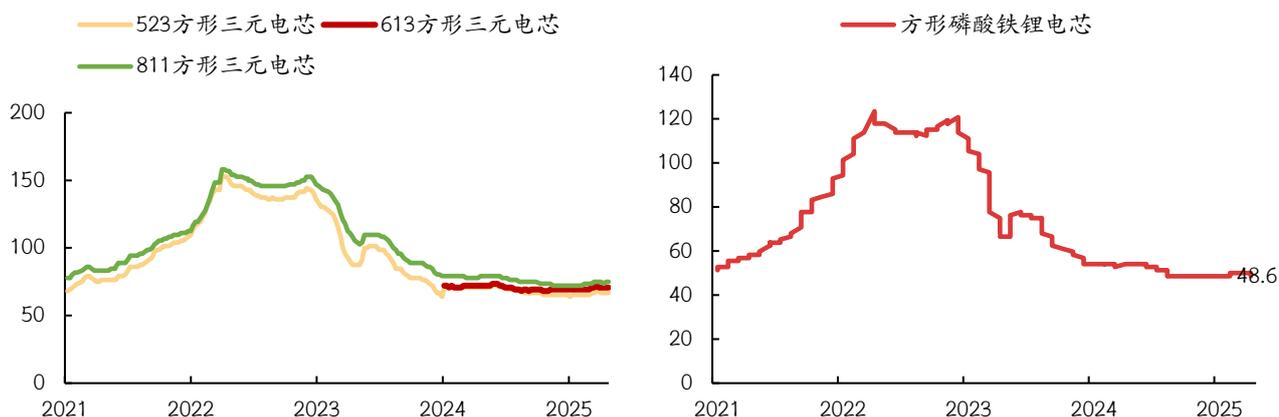
Year	Current Dollars	2023 Constant Dollars
2008	1,000	1,415
2009	933	1,324
2010	753	1,053
2011	580	785
2012	444	589
2013	324	424
2014	289	372
2015	264	340
2016	245	311
2017	219	272
2018	197	239
2019	185	220
2020	169	199
2021	157	177
2022	153	159
2023	139	139



资料来源：DOE、GoldmanSachs、光大期货研究所

根据 smm 中国锂电池成本来看，中国电芯成本优势非常显著。以 2025 年年初至今的平均成本来看，523 方形三元电芯、613 方形三元电芯、811 方形三元电芯 和方形磷酸铁锂电芯的成本分别为 66 美元/KWh、70.2 美元/KWh、73.6 美元/KWh 和 49.2 美元/KWh。根据上文中行业测算数据，中国实际电芯成本已经超越美国 2026 年的预期水平。因此，美国锂电池降本空间仍有不小。

图表：中国电芯成本（左图三元电芯，右图磷酸铁锂电芯）（单位：美元/KWh）



资料来源：SMM、光大期货研究所

四、 总结

短期来看，关税政策冲击与供应链重构将共同推高全产业链成本，消费者价格敏感性显著增强，叠加消费者对高性价比产品的刚性需求，市场购买力或将承受阶段性压力。

中长期来看，其一，美国本土锂电池产业展现出较强的成本优化能力；其二，从产业布局视角观察，部分企业已开始考虑在美进行产能重构，通过本地化生产等手段避税；其三，从贸易格局来看，美国对中国锂电池的依赖可能会逐步向正极材料、锂盐等上游核心产品迁移。随着产能转移的持续推进与本土产业链的完善，美国有望通过政策驱动，逐步实现锂电池关键产品的进口替代目标。

有色金属团队介绍

展大鹏，理科硕士，现任光大期货研究所有色研究总监，贵金属资深研究员，黄金中级投资分析师，上期所优秀金属分析师，期货日报&证券时报最佳工业品期货分析师。十多年商品研究经验，服务于多家现货龙头企业，在公开报刊杂志发表专业文章数十篇，长期接受期货日报、中证报，上证报、证券时报、第一财经、华夏时报等多家媒体采访，团队曾荣获第十六届、第十五届期货日报&证券时报最佳金属产业期货研究团队奖，上期所 2016 年度有色金属优秀产业团队称号。

期货从业资格号：F3013795

期货交易咨询资格号：Z0013582

E-mail: Zhandp@ebfcn.com.cn

王珩，澳大利亚阿德莱德大学金融学硕士，现任光大期货研究所有色研究员，主要研究方向为铝硅。扎根国内有色行业研究，跟踪新能源产业链动态，为客户提供及时的热点和政策解读，撰写多篇深度报告，获得客户高度认可；深入套期保值会计及套保信披方面研究，更好的服务上市公司风险管理。

期货从业资格号：F3080733

期货交易咨询资格号：Z0020715

E-mail: Wangheng@ebfcn.com.cn

朱希，英国华威大学理学硕士，现任光大期货研究所有色研究员，主要研究方向为锂镍。重点聚焦有色与新能源融合，跟踪新能源产业链动态，为客户提供及时的热点和政策解读，撰写多篇深度报告，获得客户高度认可。

期货从业资格号：F03109968

期货交易咨询资格号：Z0021609

E-mail: zhuxi@ebfcn.com.cn

宏观团队介绍

赵复初，英国杜伦大学金融学博士，英国苏塞克斯大学管理学硕士，现任光大期货研究所金融期货分析师。负责海外宏观与大类资产配置相关研究，在期货日报、华夏时报等主流媒体发表多篇文章。

期货从业资格号：F03107639

期货交易咨询资格号：Z0021469

E-mail: zhaofuchu@ebfcn.com.cn

免责声明

本报告的信息均来源于公开资料，我公司对这些信息的准确性、可靠性和完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。我们已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，并不构成任何具体产品、业务的推介以及相关品种的操作依据和建议，投资者据此作出的任何投资决策自负盈亏，与本公司和作者无关。

联系我们

公司地址：中国（上海）自由贸易试验区杨高南路 729 号 6 楼、703 单元

公司电话：021-80212222 传真：021-80212200

客服热线：400-700-7979 邮编：200127