

中国汽车产业的全球价值链地位及 新形势下的发展路径

王元彬¹，汪春雨²，郑学党^{3,4}

- (1. 对外经济贸易大学 继续教育与远程教育学院，北京 100029；
2. 对外经济贸易大学 英语学院，北京 100029；
3. 工业和信息化部 国际经济技术合作中心，北京 100846；
4. 中国国际贸易促进委员会 电子信息行业分会，北京 100846)

摘要：在探讨全球汽车产业格局变迁和中国汽车产业全球价值链地位的基础上，指出：传统汽车强国逐渐被新兴市场国家赶超；虽然中国在全球汽车产业中的地位不断上升，但参与和融入全球价值链分工程度不够深入，仍处在全球汽车产业价值链中游环节，其他国家和地区对中国汽车产品贸易具有较强替代效应。新形势下，中国汽车产业须加速由规模速度型向质量效益型转变，中国不仅要持续、稳步推进汽车产业开放，坚定走贸易自由化和经济全球化之路，还要通过深化改革来完善汽车产业发展的内部制度环境。

关键词：汽车产业；格局变迁；全球价值链

[中图分类号] F407.471; F746 [文献标识码] A [文章编号] 1002-4034 (2019) 03-0059-10

引言

在新一轮科技革命驱动下，主要发达国家为实现制造业转型升级纷纷出台制造业振兴计划，例如美国制造业回归及工业互联网战略、德国“工业4.0”战略、法国工业复兴战略、日本智能机器人战略等。与此同时，中国也在加快创新步伐，助力经济转型。汽车产业属于高投入、高产出、高技术和资本密集型产业，具有价值链长、产业关联度高和社会就业覆盖面广等特点。改革开放40年来，中国在扩大

[收稿日期] 2018-09-15

[基金项目] 国家社会科学基金项目“国际数字贸易壁垒的中国对策研究”(17BGJ017)；对外经济贸易大学中央高校基本科研业务费专项资金资助(15YB12)。

[作者简介] 王元彬(1980~)，男，山东临沂人，对外经济贸易大学继续教育与远程教育学院副研究员，博士，研究方向：产业经济与国际贸易；汪春雨(1992~)，女，安徽芜湖人，对外经济贸易大学英语学院硕士研究生，研究方向：本地化与语言服务；郑学党(1984~)，男，河南新乡人，工业和信息化部国际经济技术合作中心、中国国际贸易促进委员会电子信息行业分会副研究员，博士，研究方向：产业经济与国际贸易。

开放进程中不断融入全球生产网络体系,汽车产业从最初“摸着石头过河”到现在逐步走向世界舞台,如今已成为世界主要的汽车产销国。但是,中国汽车产业自主创新能力薄弱、关键技术受制于人的现状仍未得到根本改变,推动中国由汽车大国向汽车强国迈进还有很长的路要走。笔者试图通过剖析近年来全球汽车产业格局变迁及其对中国汽车产业发展的影响,提出新形势下中国汽车产业高质量发展的路径。

一、全球汽车产业格局变迁

(一) 生产格局

全球生产网络和消费需求的不断扩张带动着各国汽车产业快速发展,在全球汽车产量稳步增长的同时,以德、美、日为代表的传统汽车工业强国逐渐被以中国和印度为代表的新兴市场国家赶超,全球汽车产业格局正悄然发生变化。国际汽车制造商协会(Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles, OICA)数据显示,2017年全球汽车产量达到9730.25万辆,较2001年增长1.73倍,中国、美国、日本、德国和印度位居全球汽车产量前5位^①。如表1所示,与2001年相比,2017年中国和印度汽车产量大幅增长,占全球汽车产量比重升幅较大,而美国、日本和德国汽车产量占全球比重则呈现下降态势。发达国家中,除少数国家占全球汽车产量

表1 主要汽车生产国汽车产量统计表(2001年和2017年)

国家	2001年		2017年	
	产量/万辆	占全球汽车产量比重/%	产量/万辆	占全球汽车产量比重/%
中国	233.44	4.15	2901.54	29.82
美国	1142.47	20.29	1119.00	11.50
日本	977.72	17.36	969.37	9.96
德国	569.17	10.11	564.56	5.80
印度	81.46	1.45	478.29	4.92
韩国	294.63	5.23	411.49	4.23
墨西哥	184.10	3.27	406.84	4.18
西班牙	284.99	5.06	284.83	2.93
巴西	181.72	3.23	269.97	2.77
法国	362.84	6.44	222.70	2.29
加拿大	253.27	4.50	219.98	2.26
泰国	45.94	0.82	198.88	2.04
英国	168.52	2.99	174.94	1.80
土耳其	27.07	0.48	169.57	1.74
俄罗斯	125.07	2.22	155.13	1.59
伊朗	32.32	0.57	151.54	1.56
捷克	46.53	0.83	142.00	1.46
印度尼西亚	27.92	0.50	121.66	1.25
意大利	157.97	2.81	114.22	1.17
斯洛伐克	18.20	0.32	100.15	1.03

数据来源:根据OICA数据整理计算。

^①数据源于国际汽车制造商协会网站,网址为:<http://www.oica.net/productionstatistics/>,访问日期:2018-09-10。

比重基本保持平衡外,多数国家与美国、德国和日本一样出现不同程度的下降,例如法国、加拿大和意大利这三个国家的汽车产量总和占全球汽车总产量的比重由2001年的13.75%降至2017年的5.72%。墨西哥、泰国、土耳其、伊朗、捷克、印度尼西亚、斯洛伐克等国家则凭借低廉的要素成本、日渐成熟的制造业配套能力、完善的原材料工业体系,承接发达国家汽车制造和加工组装环节转移,上述7国汽车产量占全球汽车总产量的比重由2001年的6.79%升至2017年的13.26%。发达国家虽然汽车产量达到一定程度的饱和,但是通过调整汽车生产结构与模式,压缩传统汽车产量,推动了汽车产业品质的升级换代,而新兴市场国家则利用资源禀赋优势积极吸引汽车强国进行先进技术转移和产能投资,提高了汽车生产效率,汽车生产规模得到扩张,在全球汽车生产格局中的地位不断提升,逐渐成为汽车产业发展的生力军。可见,全球汽车生产重心从发达国家向新兴市场国家转移已经成为不争的事实,汽车制造由发达国家垄断向多极化格局发展的趋势日渐突出。

(二) 贸易格局

根据联合国国际贸易中心(International Trade Center, ITC)数据库^①,对全球及主要国家和地区汽车产品^②贸易进行统计,2017年全球汽车产品贸易额达到2.9万亿美元,较2001年增长2.58倍。如表2所示,2001年,美国、德国、日本、加拿大和法国位居全球汽车产品贸易前5位。2017年,美国和日本占全球汽车产品贸易比重分别较2001年下降4.79个百分点和2.34个百分点,德国略有上升;与此同时,中国于2017年成为全球汽车产品贸易第4大国,也是增速最快的国家,中国汽车产品贸易占全球汽车产品贸易的比重由2001年的0.83%升至2017年的5.06%。出口方面,2001年,德国、日本和美国汽车产品出口额位居全球前3位;2017年,德国汽车产品出口占全球汽车产品出口的比重与2001年相比未发生变化,美国和日本略有下降,而中国及其他新兴市场国家的比重则不断上升,中国占全球汽车产品出口的比重由2001年的0.86%升至2017年的4.68%,位居全球汽车产品出口第5位。进口方面,美国是全球汽车产品进口第一大国,但其占全球汽车产品进口的比重由2001年的28.04%降至2017年的20.22%;第二位是德国,其占全球汽车产品进口的比重由2001年的7.37%升至2017年的8.55%;中国是全球汽车产品进口第三大国,占全球汽车产品进口的比重由2001年的0.8%升至2017年的5.44%。由此可见,虽然全球的汽车产品贸易集中程度仍然较高,但是其分散

^①如无特别说明,本文所涉汽车产品(整车及零部件)贸易数据均根据联合国国际贸易中心(ITC)数据库数据整理计算。网址:<https://www.trademap.org/Index.aspx>,访问日期:2018-09-05。

^②国际贸易中,汽车产品是指海关HS87章商品(车辆及其零件,但铁道及电车道车辆除外)。其中,整车包括HS8701(牵引车、拖拉机)、HS8702(客运机动车辆,10座及以上)、HS8703(主要用于载人的机动车,但巴士除外)、HS8704(货运机动车辆)、HS8705(特殊用途的机动车辆)、HS8709(短距离运输货物的机动车辆)、HS8711(摩托车,包括机器脚踏两用车)、HS8712(自行车及非机动车脚踏车)、HS8713(残疾人用车);零部件包括HS8706(装有发动机的机动车辆底盘)、HS8707(机动车辆的车身,包括驾驶室)、HS8708(机动车辆零件,87.01至87.05用)、HS8714(零件,87.11至87.13用)、HS8715(婴儿车及其零件)、HS8716(挂车等非机械驱动车辆及其零件)。

化趋势也逐渐明显,新兴市场国家开始在世界汽车产品贸易市场上崭露头角。尽管以中国为代表的新兴市场国家正在改变着全球汽车贸易格局,但德国、日本、美国等传统汽车强国仍然控制着全球汽车产品贸易,而且这种贸易格局并未发生根本性变动,德国、日本、美国在汽车产品贸易中的霸主地位仍然难以撼动(刘瑶和高彦杰,2014)。

表2 主要汽车贸易国汽车产品贸易统计表(2001年和2017年)

国家	2001年		2017年	
	贸易额/亿美元	占全球汽车产品贸易比重/%	贸易额/亿美元	占全球汽车产品贸易比重/%
美国	2184.65	19.45	4246.85	14.66
德国	1415.04	12.60	3828.59	13.22
日本	916.33	8.16	1686.53	5.82
中国	93.09	0.83	1465.89	5.06
墨西哥	450.21	4.01	1433.82	4.95
加拿大	913.03	8.13	1368.05	4.72
英国	660.16	5.88	1269.01	4.38
法国	685.61	6.10	1159.38	4.00
比利时	503.84	4.49	1028.79	3.55
西班牙	514.24	4.58	994.79	3.43
意大利	469.86	4.18	923.27	3.19
韩国	172.05	1.53	776.44	2.68
荷兰	214.42	1.91	584.74	2.02
捷克	83.03	0.74	560.58	1.94
瑞典	148.27	1.32	396.41	1.37
奥地利	149.98	1.34	355.27	1.23
澳大利亚	102.36	0.91	312.49	1.08
巴西	82.36	0.73	259.60	0.90
瑞士	80.73	0.72	174.19	0.60
葡萄牙	87.87	0.78	164.54	0.57

数据来源:根据ITC数据库数据整理计算。

二、中国汽车产业的全球价值链地位

(一) 中国汽车产品贸易的国际地位

汽车产品贸易包括整车贸易和零部件贸易。近年来,零部件贸易较整车贸易发展速度更快。零部件占全球汽车产品出口的比重由2001年的27.57%升至2017年的31.03%,占全球汽车产品进口的比重由2001年的27.31%升至2017年的30.92%。出口方面,德国和日本、德国和美国分别位居全球整车和零部件出口的前两位;进口方面,德国占全球汽车零部件进口的比重由2001年的7.88%升至2017年的10.74%,美国则由2001年的18.44%降至2017年的16.34%。2017年,中国汽车整车贸易和零部件贸易分别位居全球第9位和第3位,汽车整车和零部件的出口额分别为256.75亿美元和416.83亿美元(如表3所示)。中国汽车零部件出口占全球汽车零部件出口的比重由2001年的1.78%升至2017年的9.38%,零部件出口成为中国汽车产品出口的主力,零部件出口占中国汽车产品出口的比重由2001年的56.77%升至2017年的61.88%,对汽车产品出口的贡献度有所提升。中国汽车零部件出口集中在车用玻璃、轮胎及制动盘等低附加值、高能耗的原材料密

集型和劳动密集型产品上,发动机、变速器及技术含量较高的汽车电子类产品出口比重相对较低,零部件进口则主要是传动系统、车身附件以及发动机零部件、汽车电子(车件、汽车电子控制装置和车载汽车电子控制装置)等。对此,傅钧文(2011)指出,欧美发达国家汽车集团为了降低生产成本,将汽车零部件生产中的原材料和劳动密集型部分向中国和其他新兴市场国家转移,使得新兴市场国家和发达国家的汽车产业分工由原来的产业间分工逐渐过渡到产业内分工甚至产品内分工。

表3 中国汽车整车及零部件进出口贸易统计表(2001~2017年)

年份	整车				零部件			
	进口额/ 亿美元	占汽车产品 进口比重/%	出口额/ 亿美元	占汽车产品 出口比重/%	进口额/ 亿美元	占汽车产品 进口比重/%	出口额/ 亿美元	占汽车产品 出口比重/%
2001	17.76	39.19	20.65	43.23	27.56	60.81	27.12	56.77
2002	32.54	50.26	23.31	40.24	32.20	49.74	34.62	59.76
2003	53.04	45.00	35.04	43.28	64.83	55.00	45.93	56.72
2004	54.72	41.76	46.84	39.62	76.31	58.24	71.39	60.38
2005	52.28	42.47	65.21	39.30	70.81	57.53	100.73	60.70
2006	76.55	44.89	92.16	41.19	93.97	55.11	131.57	58.81
2007	110.73	50.02	145.47	45.73	110.64	49.98	172.63	54.27
2008	153.76	57.03	182.43	46.45	115.87	42.97	210.30	53.55
2009	155.76	54.92	112.31	40.21	127.87	45.08	167.00	59.79
2010	309.70	62.56	150.57	39.21	185.35	37.44	233.41	60.79
2011	435.87	66.61	209.66	42.32	218.52	33.39	285.74	57.68
2012	478.88	67.83	238.63	43.30	227.09	32.17	312.54	56.70
2013	491.74	66.32	233.67	39.91	249.74	33.68	351.82	60.09
2014	611.53	68.32	246.73	38.44	283.57	31.68	395.19	61.56
2015	452.58	65.00	235.96	37.69	243.70	35.00	390.04	62.31
2016	451.74	63.17	219.15	36.44	263.32	36.83	382.30	63.56
2017	512.80	64.72	256.75	38.12	279.51	35.28	416.83	61.88

数据来源:根据ITC数据库数据整理计算。

(二) 中国汽车产业全球价值链地位判断

美国、德国和日本是全球汽车零部件贸易的核心国和控制国,涌现出一批国际领先的汽车零部件大型集团,三个国家基本可以代表全球汽车产业发展的最高水平。随着汽车产业全球资源配置模式的日渐成熟,跨国汽车集团的生产经营开始由传统纵向一体化、追求大而全的生产模式向以开发整车项目为主的专业化生产模式转变,在扩大生产规模的同时逐渐降低汽车零部件自制率,采用零部件全球采购策略,与外部的零部件生产企业形成配套供应关系。前瞻产业研究院2018年的报告显示,全球前十大汽车零部件企业拥有的生产基地多在100个以上,例如德国博世公司在60个国家拥有440个生产基地,采埃孚公司在40个国家拥有230个生产基地;美国德尔福在46个国家拥有126个生产基地^①。全球零部件生产正呈现出组织集团化、技术高新化、供货系统化以及经营全球化等特点。国际汽车零部件企业在

^①前瞻产业研究院.全球汽车零部件行业竞争格局,巨头企业加快全球布局步伐[R/OL].(2018-01-30)[2018-04-05].<https://www.qianzhan.com/analyst/detail/220/180130-b0617546.html>.

中国合资或独资设厂的进程加快，这在加剧竞争的同时也带动了中国汽车零部件工业发展，中国在全球汽车零部件贸易中的地位不断上升。同时，中国零部件生产企业纷纷在全球范围内寻求合作（例如2017年，中国中信戴卡、德昌电机和敏实集团在全球32个国家拥有123个生产基地^①），拓展汽车零部件产业国际市场，提高占有率。

研发能力薄弱、核心技术缺乏依然制约着中国汽车生产企业的发展，尤其是中国汽车零部件技术与发达国家仍存在较大差距。拥有外资背景的汽车零部件制造商拥有规模以上企业的数量无法与中国本土企业抗衡，但却占据着中国汽车零部件大部分市场份额，在汽车电子和发动机关键零部件等科技含量较高的领域以及发动机管理系统等核心零部件领域的份额甚至高达90%以上。温李强和李伟利（2013）认为，作为世界第一大汽车生产国，中国具有真正国际影响力和拥有自主品牌的汽车零部件制造厂商较少，整体实力无法与全球领先汽车零部件企业匹敌，多停留在低技术含量、低附加值且高耗能、高耗材的劳动密集型和来料加工型产品生产阶段，处在全球价值链中游环节，欧美、日本等发达国家大型跨国汽车集团处在研发设计和核心技术等上游环节，并通过其拥有的汽车品牌提供高附加值服务占据全球汽车产业全球价值链下游环节。从出口技术复杂度观察，李焱（2018）等认为，目前汽车产业出口技术复杂度最高的是德国、日本、美国等传统汽车工业强国，中国汽车产业处在全球价值链增加值“微笑曲线”的原料、零部件和整车组装环节。从全球价值链长度观察，中国汽车产业全球价值链的国内部分长度要长于国外部分长度，表明中国汽车产业在国际范围内对全球价值链分工的参与和融入程度不够深。刘会政和朱光（2018）进一步指出，中国在燃气轮机、发动机及零附件等技术含量较高的核心产品国际竞争中仍然处于劣势地位，这正是中国装备制造业落后于其他发达国家的關鍵。

三、新形势下推动中国汽车产业高质量发展的路径

改革开放40年，中国汽车产业已发展成为国民经济的支柱产业，汽车产量连续多年位居全球第一位。特别是加入WTO以来，中国积极融入全球生产网络体系，认真履行汽车产业对外开放承诺，令汽车产品贸易发展在全球经济一体化和贸易自由化中受益。中国是汽车大国，并非汽车强国，汽车产业仍处在全球汽车价值链中游环节，因此，中国汽车产业要实现高质量发展，须继续推进汽车产业对外开放，注重改革和完善汽车发展的内部制度环境。

（一）稳步推进开放，把握国际竞争趋势

1. 调整结构和市场布局

（1）汽车企业应密切跟踪国际形势变化。对汽车产品可替代性、国际市场对相关产品需求依赖性进行全面审视，并在可能情况下逐步调整产品结构和全球市场

^①前瞻产业研究院. 全球汽车零部件行业竞争格局，巨头企业加快全球布局步伐 [R/OL]. (2018-01-30) [2018-04-05]. <https://www.qianzhan.com/analyst/detail/220/180130-b0617546.html>.

布局。

(2) 持续推进开放, 坚决拥护以 WTO 为核心的多边贸易体系。作为全球化和自由贸易的受益者, 在逆全球化和贸易保护主义浪潮兴起之时, 中国应坚持捍卫国际自由贸易秩序, 与欧美、日本等传统汽车强国合作讨论和制定国际汽车贸易规则 (张玉环, 2018)。

2. 制定国际化发展策略

根据中国汽车产业现实情况以及国际汽车市场的竞争现状, 中国汽车国际化发展应采取循序渐进策略。

(1) 以低端市场为突破口, 稳固自主品牌, 待海外消费者认可中国自主品牌时, 再向中端汽车市场迈进, 当具备足够的产品制造和市场运作经验时, 再进入高端市场。

(2) 实现汽车产业国际化, 鼓励国内金融业、保险业为海外消费者提供购车服务, 开拓海外市场。

(3) 集中突破, 统筹发展。在汽车产业海外市场拓展初期, 以中国最具实力的商用车抢占新兴市场, 稳定不发达市场, 逐步突破发达市场, 待商用车获得较好口碑后, 再拓展乘用车海外市场。

3. 抢占新能源汽车领域制高点

发达国家为应对能源紧张和实现交通能源转型, 不断加大对新能源汽车技术创新力度。中国应借鉴国外经验, 加强新能源汽车发展顶层设计, 抢占新能源汽车国际竞争制高点。

(1) 成立国家新能源汽车领导小组, 研究推进新能源汽车重大规划、技术攻关、重大投资、市场推广等。

(2) 完善新能源汽车财税激励体系。程肖君和李少林 (2018) 建议对新能源汽车消费者给予一次性财政补贴, 对新能源汽车生产企业给予低息或免息贷款, 对新能源汽车零部件进口给予关税减免优惠, 同时对消费者和生产企业给予更加优惠税率。

(二) 深化科技体制改革, 加强自主创新

1. 实施国家汽车产业创新工程

提升中国汽车产业创新力和国际竞争力, 是一个庞大和复杂的系统工程, 需要政策、人力及财力等多方面资源的整合。实施国家汽车产业创新工程需做好以下五个方面的工作:

(1) 成立由国家主管部门牵头并领导的国家汽车产业创新工程管理委员会和专家委员会, 统筹规划汽车产业发展和重点突破技术方向。

(2) 通过构建汽车技术创新平台和管理创新平台保障规划顺利实施。

(3) 根据国情和汽车产业发展现状以及技术水平, 对新一代智能汽车、中高档汽车和经济型汽车采取不同发展战略。

(4) 加大对汽车工业国家创新工程的政策、资金、人力的保障力度。

(5) 按照汽车不同主体模式 (如生产主体、业务主体、销售主体), 以知识产权

为核心,以股权为基础,实现知识产权和股权优化发展。欧阳晓和徐姝(2007)认为,只有把握汽车发展主动权,才能提升中国汽车产业整体竞争实力。

2. 加快企业自主创新步伐

汽车生产企业应加强对基础性和关键性技术攻关,推动出口模式由规模速度型向质量效益型转变,培育以技术、品牌、质量、服务、标准为核心的综合竞争新优势。

(1) 培养具有创新理念的汽车企业家。企业家是汽车技术创新的主导力量,应鼓励和支持企业家发挥自主创新核心和带头作用。

(2) 坚持自主创新。汽车生产企业要拥有技术自主权,注重吸收国外先进的成熟技术和管理经验,必须通过引进、消化、吸收和改进来完成自主创新(叶珊瑚等,2014)。

(3) 加大企业研发投入,增加产品附加值,全面融入全球汽车产业链,向产业链高端转移,逐渐占据国际分工主导地位。

3. 完善科技人员支持体系

中国汽车产业缺乏自主创新能力的的重要原因是缺乏人才(张炳辉和吕亚勃,2017),应采取如下措施,完善科技人员支持体系。

(1) 完善激励机制,优化人才成长环境。政府层面,朱承亮和郑世林(2014)提出,要加强汽车人才本土化沉淀,强化创业政策系统和顶层设计,加大对本土高层次科技人才培养和帮扶政策;企业层面,创造有助于提高人才创新能力和主观能动性的生态环境,不断创新海外人才服务国内发展方式,为人才提供施展才华的空间。

(2) 完善本科院校汽车专业学科建设,提升职业院校汽车人才培养质量,支持建立本科院校高层次研发人才培养与职业院校工程技术人才培养相结合的模式。

(3) 完善专业技术能力评价体系,建立由社会评价、同行认可为基础的汽车人才专业能力评价体系,提高职业水平评价社会化程度,完善专业技术职务聘任制度和职业资格制度。

(三) 加强制度创新,优化产业发展环境

1. 转变政府职能

(1) 政府应从以往“大管家”向战略职能、驱动职能、保障职能、监管职能以及政策职能转变,立足市场,制定有效的汽车技术及产业发展战略,合理规划汽车产业发展时空格局。

(2) 建立充分、有序、公平的竞争环境,认真履行监管职责。

(3) 充分利用多种政策工具,刺激创新活力和动力,实施多种措施扶植汽车自主品牌发展。

(4) 搭建服务平台,建立完善的汽车产业发展趋势信息发布制度,追踪和预测国内外汽车技术趋势和市场动态,强化信息服务功能,提供国际标准认定和技术法规等服务。

(5) 发挥政府在汽车产业政策制定、推动和监督方面的职能,积极构造区域性融资体系,建设良好的区域性汽车产业发展环境。

2. 加强制度创新

(1) 建立全国统一开放的汽车市场体系。统一开放的汽车市场在汽车产业资源配置中起基础性作用。因此,在允许民营资本、外资等进入的同时,应进一步适当放松股权比例限制,允许汽车生产企业从事销售和租赁业务。通过建立全国统一开放的汽车市场打破地方和部门封锁和保护,鼓励不同地区汽车生产企业公平竞争,以行政法规手段禁止实施歧视性政策。

(2) 不断调整汽车产业政策。鼓励强强联合、兼并重组,制定企业兼并重组的优惠鼓励政策,鼓励优势企业对中小企业联合兼并。

(3) 对尖端性、风险大的研发项目提供资助和优惠政策扶持。

(4) 完善汽车消费政策,给予消费者税收优惠政策,减少税费项目,取消名目繁多的不合理收费。

[参考文献]

- [1]程肖君,李少林. 供给侧改革背景下新能源汽车产业发展策略研究[J]. 理论学刊,2018(2):78-86.
- [2]傅钧文. 中国加入WTO以来中日国际分工格局的变化——以汽车及其零部件产业内贸易为例[J]. 世界经济研究,2011(11):3-7.
- [3]李焱,吕品,黄庆波. 中国汽车产业在全球价值链中的地位——基于Koopman的地位指数和Fally的长度指数分析[J]. 国际贸易问题,2018(4):24-35.
- [4]刘会政,朱光. 中国装备制造业国际分工地位及提升路径研究[J]. 国际商务——对外经济贸易大学学报,2018(5):13-24.
- [5]刘瑶,高彦杰. 全球汽车产业贸易格局变迁的定量测度及对中国的启示[J]. 产业组织评论,2014(3):107-122.
- [6]欧阳晓,徐姝. 我国汽车产业国际竞争力现状与提升对策[J]. 中南大学学报(社会科学版),2007(3):317-320.
- [7]温李强,李伟利. 打造竞争优势,推动中国汽车产业升级[J]. 汽车纵横,2013(11):98-101.
- [8]叶珊瑚,韩永辉,邹建华. 中国汽车产业全要素生产率的微观测量[J]. 南方经济,2014(1):61-76.
- [9]张炳辉,吕亚勃. 经济新常态下我国汽车产业发展能力提升研究[J]. 经济纵横,2017(2):88-92.
- [10]张玉环. 特朗普政府的对外经贸政策与中美经贸博弈[J]. 外交评论(外交学院学报),2018(3):12-36.
- [11]朱承亮,郑世林. 中国汽车产业全要素能源效率测算与增长方式评估[J]. 产业经济评论,2014(7):30-38.

(责任编辑 谭晓燕)

The Status of China's Automobile Industry in Global Value Chain and the Development Path under the New Situation

WANG Yuanbin¹, WANG Chunyu², ZHENG Xuedang^{3,4}

(1. School of Continuing Education and Distance Education, University of International Business and Economics, Beijing 100029;

2. School of International Studies, University of International Business and Economics, Beijing 100029;

3. Center for International Economic and Technological Cooperation, the Ministry of Industry and Information Technology, Beijing 100846;

4. Electronics and Information Industry Sub-council, China Council for the Promotion of International Trade, Beijing 100846)

Abstract: On the basis of discussing the changes of the global automobile industry pattern and the status of China's auto industry in the global value chain, the article indicates that traditional automobile powers have gradually been overtaken by emerging market countries. Although China's position in the global automobile industry is rising, its participation and integration into the labour division of the global value chain are not enough; and it is still in the mid-stream of the global automobile industry value chain, so that other countries and regions have a strong substitutive effect on China's automobile product trade. Under new circumstances, China's auto industry has to pace up the transformation from large-scale and speedy production to high-quality development with efficiency. We should push forward the opening-up of China's auto industry steadily and continuously, adhering to the road of trade liberalization and economic globalization, and improve the internal institutional environment for the development through deeper reform.

Keywords: Automobile Industry; Changes of Pattern; Global Value Chain