

加大海外生产比例，避免贸易摩擦

来源：叶弘月 发布时间：2025-11-15 06:03:05

【编者按】在10月18日的之学研究院成立大会上，各位专家为产业发展贡献更多的智慧成果。主旨演讲环节，国家信息中心正高级经济师徐长明、同济大学汽车学院设计创意学院教授马钧、中国汽车技术研究中心原资深首席专家、总师办副主任黄永和等5位专家从产业宏观、技术变革、出海策略等多个维度为我们解读出行新生态的机遇与挑战。以下是中国汽车技术研究中心原资深首席专家、总师办副主任黄永和的演讲《关于我国汽车产业全产业链出海的思考》（下）实录（有删节）。

刚才很多领导都在讲合规的问题，除了和美国搞的关税战以外，我们还面临很多问题，包括欧盟除了反补贴之外，出台的还有电池法案，这些对我们的影响是非常大的。

数据合规的问题更大，包括特斯拉的问题，包括最近的FSD很难进入中国，仍然是跟数据有直接关系。

竞争维度也是这样，包括生态链、价值链、供应链的竞争，今年4月，我去了一趟日本，（交流的）都是搞汽车产业经济学研究的，大部分都是大学教授。



我当时跟他们讲的是六合一以上电机，去年在中国已经占到26.7%，十合一以上电机已经占到3%左右，他们认为不可思议。



去年我也去了一趟日本，最后发现日本电装开发了三合一的电机。



我们天津总部跟日本电机总部很近，今年3月，他们开发的电机就在电装电机工厂，但只有到2027年才能正式投产。

因为我们的市场大，我们的主机厂大部分都是自己开发电机，甚至都自己生产电机。

那次日本专家跟我们讲了一个非常重要的原因，为什么到2027年才能投产三合一电机？原因是供应链中的利益链已经固化了，十个功能都合在一起。Tier1到Tier4，现在利益都分不清楚，所以很难很快就把这项技术应用到市场上。

我是学日语的，所以对日本的情况研究得比较多。日本的汽车出口始于上个世纪六十年代末期，大家可能都只知道丰田，但最先进入美国市场的是本田，而且是日本的微型车。

到了七十年代，丰田、日产才开始进入美国市场，本田在美国给日本人打下了牌子。

八十年代出现了日美汽车贸易摩擦，九十年代初期到1995年左右，日本人采取了新的战略，除了前面所说的自主限制之外就是加大当地生产比例。

现在日本国内生产和海外生产是1：2，整车出口和海外生产的比例是1：4，基本上就是这种方式。

在这么多年的工作过程中，国外的很多跨国公司进入中国之前是做什么的？

我经常做日语翻译，本田1992年到1995年就在广东，主要是在惠州、佛山和东莞建立10家左右的零部件工厂，我们可以把这些资料重新整理一下，当时是返销日本，同时面向东南亚国家。

我们是2001年11月1日正式加入WTO。那个时候（有日本人）跟我谈，能不能把中美汽车零部件谈判的结果给他们，我说这个我可不干，但正好美国USTR在网站上公布了中美谈判的所有税号，国内当时都不知道，包括国外的一些媒体也没有注意。

我就问当时的日本咨询公司，他们要了解在中国入世的零部件关税减让情况，以便制定提高国产化率的战略，我说可以到USTR网站上面去查，所有的数据包括每个税号基本都有。

丰田汽车进入国内之前是2000年和2001年，委托国内的某个著名研究机构做了华北地区也就是京津冀的机械工业普查，目的就是研究华北地区机械产业能不能支撑国产化，到了2010年又成立了上海国产化办公室，也是要加大国产化，把日本的所有配套体系都引进来。

福特汽车是1994年开始研究能否把汽车金融公司引入进来，直到入世之后，他们是最早成立汽车金融公司的。

下面提出这样几条意见和建议：

一是不管是政府还是企业，应该在“一带一路”加大投资力度，同时应该培育具有国际竞争力的跨国车企。

二是探索在海外进行产能合作模式，引导中国车企海外合理投资布局。

包括自主品牌企业之间也可以开展代工，如果都到一个地方扎堆投资就会出问题。

我们在泰国市场去年就已经开始卷了，但今年就不卷了，这里又有故事，中汽中心东盟办事处起到了很大作用，主要还是政策原因。

三是深入评估、适时加入《1958年协定书》研究工作，确定行动时间表和路线图，削减认证壁垒，以缩短认证周期，降低出口成本，助力重点企业进一步扩大海外市场。

我们2017年就在做加入“1958协定”的研究，但现在部委还没有完全纳入议事日程。

个人认为，为了汽车产业出口，应该尽快加入“1958协定”，这样对于我们的认证和周期都有比较大的影响，近期应该尽快确定时间表和路线图。

长城的魏（建军）总最近说了这样几句话：走出去是品牌走出去、产业走出去、生态走出去，我们的技术、人才、零部件都要融入全球每个国家，融入这些制度的文化，全面做到本地化。

我非常同意这个观点，也就是说我们的产业链、供应链和生态链必须走出去，如果不走出去，我们会有很多短板。

四、鼓励产业链全生态出海。构建多元化多边共赢的区域汽车产业链供应链。

五、金融出海，合作共建汽车金融公司。

中国保监会前年公布的新的《汽车金融公司管理办法》就提出了一条，鼓励国内汽车金融公司走出去，但没有具体措施，现在我国车企真正设立汽车金融公司的是在印尼，是上汽通用五菱设立的，效果挺好，但其他企业不进入，都想自己干，因为涉及到金融市场开放的问题，应该由政府出面协调。

我个人认为，之学研究院可以开展产业链、供应链和生态链走出去的深入研究。

HTML版本： [加大海外生产比例，避免贸易摩擦](#)