

全球产业链重构背景下泰国新能源汽车产业升级研究

丁鸿杰

暨南大学, 广东广州, 511443;

摘要: 全球产业链重构为发展中国家产业升级带来机遇与挑战。本文以泰国新能源汽车产业为研究对象, 考察其在全球产业链重构背景下的产业升级路径。研究发现, 泰国通过积极的产业政策, 成功吸引以中国车企为主的大规模投资, 初步实现从传统燃油车产业链向电动车产业链的升级。但是, 这种升级呈现外资驱动的特征, 本土企业参与度有限, 产业链在本地的建设较弱。因此, 泰国新能源汽车产业升级面临着一个核心困境, 即如何在保持外资吸引力的同时, 实现制造业向更高附加值环节的功能升级。本研究结合全球价值链的理论视角, 为理解后发国家在全球产业链重构中的产业升级路径提供一个东南亚案例, 对同类国家具有参考价值。

关键词: 全球产业链; 泰国; 新能源汽车; 全球价值链

DOI: 10.69979/3029-2700.26.04.039

引言

近年来, 在全球气候治理与能源转型的背景下, 新能源汽车产业迅速发展, 并逐渐成为推动全球汽车产业变革的重要力量。随着主要经济体相继提出碳中和目标, 传统汽车产业以燃油发动机为核心的技术体系正在被新能源汽车技术体系所取代。这一技术变革不仅改变了汽车产品本身, 也对全球汽车产业的组织方式和产业分工结构产生深刻影响。

跨国汽车企业长期以来对全球生产网络握有主导权, 发展中经济体在其中的参与方式则以承接制造环节为主。东南亚区域凭借着劳动力成本相对较低、投资政策宽松, 加上内部市场持续扩张, 逐渐发展为全球汽车工业的重要集聚区。泰国在区域分工中处在一个比较关键的位置上, 依靠外来资本的带动, 建起从整车装配到零部件供应的产业基础, 被称为“亚洲底特律”。

新能源汽车的扩散正在松动原有的分工结构。对那些经济结构已经与燃油车深度绑定的国家来说, 眼前的局面既可能打开新的参与空间, 也可能让原先攥在手里的某些技术筹码慢慢贬值。正因如此, 泰国政府这几年政策出台频率明显加快, 意在保住自身作为区域生产重镇的地位。

在此背景下, 有必要进一步追问: 在全球汽车产业链重构过程中, 泰国新能源汽车产业的发展是否真正推动了产业升级? 围绕这一问题, 本文将结合全球价值链理论, 对其发展路径及其结构性特征进行分析。

1 全球价值链视角下的产业链重构

(1) 全球价值链理论

在经济全球化不断深化的背景下, 制造业生产过程逐渐被分解为多个相互联系的环节, 并在全球范围内形成跨国生产网络。全球价值链理论正是在这一背景下提出的重要分析框架。郑宇从合作关系的角度出发来解析全球价值链, 认为在传统的商品贸易中, 不同国家的企业通过契约形式来实现交易。而在价值链贸易中, 企业通过跨国生产环节的分工合作进行交易, 合作关系具有更高的相互依存度和持续性。^[1]王帅认为, 为追求利益最大化, 企业会把从前在本国完成的最终品全部生产过程分解为若干独立步骤或模块, 并转移至成本更低的其他国家进行生产。^[2]

在国际政治经济学领域, 加里·杰里菲主要强调全球产业的组织形式, 关注重点是每个产业中统筹协调供应链的主导企业, 核心概念则是“治理”, 即主导企业如何决定人财物等资源在价值链内的分配和流动。^[3]斯特凡诺·庞特等人提出全球价值链中的不同权力形态, 认为全球价值链中权力有“传导机制”和“行为者的舞台”两个维度, 进而提出全球价值链中的议价、示范、制度化、构成性四种权力形态。^[4]

概括而言, 全球价值链描绘的是产品从研发构思、原料组织、加工装配到市场营销与售后服务这一连贯环节所构成的价值创造流程, 各国依据自身的资源条件、技术水平与制度环境分别嵌入其中的不同段落, 最终拼出一幅跨国分工的整体图景。

(2) 新能源汽车对全球汽车产业链的影响

传统汽车工业的竞争格局中, 发达国家对核心技术

的掌控长期居于主导地位,发动机与变速箱等关键领域的情况尤为突出。内燃机技术经历百余年演进,在材料工艺、精密加工及电控标定等维度均已构筑起较高的进入壁垒。对于后发企业而言,从零起步追赶不仅意味着庞大的研发开支,还须应对密集的专利布局与严苛的供应链准入周期。在上述条件约束下,发展中经济体多被限定于装配、冲压、焊接等附加值有限的工序区间,与价值链的核心环节保持着相当距离。

新能源汽车的兴起在一定程度上对上述格局起到了松动的作用,与内燃机驱动路线相比,电动汽车的动力来源转向电池、电机与电控“三电”组合,二者所依托的技术基础存在根本差异。技术轨道的切换在相当程度上能够降低传统汽车强国原先所享有的壁垒效应,从而为后发国家搭建相对完整的产业链提供更大的回旋余地。

在此背景下,全球汽车产业链的地理分布开始显现调整迹象。部分新兴经济体通过产业政策配套与投资激励安排,积极吸纳整车制造商及相关零部件企业入驻,其角色正由单一的组装执行地向区域性的生产枢纽过渡。另有一些后发国家则力图把握技术路线交替所开启的窗口期,推动本土力量向“三电”核心环节渗透,以求在全球价值链中谋取更具分量的节点地位。当然,上述演进路径并非单向的推进过程。后发国家最终能够企及的价值层级,仍需取决于其在关键技术掌握深度、配套体系完备程度以及标准规则参与能力等方面的实际进展。

2 泰国新能源汽车产业发展的政策与产业基础

(1) 泰国在全球汽车产业链中的位置

在新能源汽车产业兴起之前,泰国已经在全球汽车产业链中占据重要地位。自20世纪80年代以来,泰国政府通过实施开放的外资政策和出口导向型工业化战略,凭借国内发达的公路交通网络和基础设施及低通货膨胀率,积极吸引跨国汽车企业在本国投资建厂,逐步形成较为完整的汽车制造体系。在20世纪80年代末日本扩大对泰直接投资与产业转移的背景下,泰国的汽车制造业开始崛起,汽车产量一度突破200万辆,成为世界第九大汽车生产国。^[6]泰国拥有相对完善的零部件供应网络、较低的生产成本以及稳定的政策环境,正逐渐成为东南亚最大的汽车生产和出口基地之一。

在传统汽车产业链结构中,泰国主要承担整车装配

和零部件生产等制造环节,而研发、核心技术和品牌运营等高附加值环节则主要掌握在跨国汽车企业手中。这种以外资企业为主导的发展模式,使泰国在全球汽车产业链中形成了以制造为核心的分工地位,虽然这一模式在一定程度上推动泰国制造业的发展,但也使其汽车产业长期依赖外资企业和传统燃油车技术,产业升级空间相对有限。在全球汽车产业向电动化转型的背景下,如何利用新能源汽车产业的发展契机实现产业结构调整,成为泰国汽车产业发展的重要议题。

(2) 泰国新能源汽车产业发展战略

面对全球汽车产业电动化趋势,泰国政府近年来逐步将新能源汽车产业作为推动制造业转型的重要方向,并通过制定一系列政策措施推动产业发展。其中最具代表性的是由国家电动汽车政策委员会提出的“30@30”战略目标,即到2030年实现新能源汽车产量占全国汽车总产量30%。根据相关规划,泰国计划到2030年生产约72.5万辆零排放汽车以及67.5万辆电动摩托车,从而推动新能源汽车在国内汽车产业中的比重持续提升。

围绕上述目标,泰国政府的政策工具在需求侧与供给侧同时铺开,在需求层面,主要手段包括调降新能源汽车消费税以及提供购车补贴。在新能源汽车推广政策中,电动汽车的消费税由原来的8%降低至2%,同时根据车辆价格提供约7万至15万泰铢不等的补贴,从而降低消费者购车的成本。^[6]在供给端,泰国投资促进委员会通过税收减免和投资激励措施吸引企业入驻。泰国为新能源汽车整车制造、电池生产以及充电基础设施建设等项目提供3至8年的企业所得税减免,^[7]其用意在于引导企业在泰国境内搭建完整的新能源汽车产业链条。

在上述政策组合的牵引下,泰国逐步走出一条以政策驱动、外资拉动及区域市场扩容为支撑的发展路径,并尝试在东南亚确立新能源汽车生产中心的地位。

(3) 泰国新能源汽车产业升级的特点与局限

在政策和市场的双重作用下,泰国新能源汽车产业今年取得较快的规模增长,跨国企业不断扩大在泰国的投资,使其成为东南亚域内非常活跃的投资目的地之一。截至2025年,泰国新能源汽车产业链吸纳的投资总额累计超越1370亿泰铢,覆盖整车制造、电池生产以及充电网络铺设等多个板块。

泰国国内的市场规模也逐渐在扩大,新能源汽车渗

透率不断提升。2022年3月,泰国商务部消费税厅发布《关于电动汽车、电动摩托车扶持措施标准、方法和条件》,批准29233.97万亿泰铢的电动汽车预算,以支持电动汽车、电动摩托车政策。^[8]补贴政策的落地执行与充电设施的持续铺开,提升了泰国民众对新能源汽车的接纳程度,新能源汽车在整体汽车市场中的销售占比随之走高。

不过,若以全球价值链的分析尺度加以审视,本轮产业升级所暴露的短板同样不容忽视。其一,产业扩张进程对跨国资本的倚重程度偏高,本土企业在关键技术环节的介入深度与广度均较为有限,技术溢出效应未达预期。其二,动力电池与核心电子部件等高附加值板块的主导权依然由国际企业牢牢掌控,泰国本土力量尚不具备与之抗衡的技术储备与产业组织能力。这一结构特征意味着,尽管泰国在新能源汽车制造规模上取得了可观增长,但在价值链的利益分配格局中,其实际获益空间仍受到较大制约。

3 结论

泰国凭借既有的制造基础与政策设计,顺利地接入到新的产业网络,并在区域分工中对自身角色进行重新定位。但与此同时,参照全球价值链的评估标尺来说泰国的产业提升大体仍局限在制造环节,关键技术与高附加值部分的控制权尚未实现本土化转移,这意味着本轮产业转型的外部依赖底色依旧浓厚。

未来,泰国新能源汽车产业若要迈向更深层次的升级,关键在于在维持外资流入规模的前提下,能否落到实处地推高本土企业的技术能力与配套水平,进而完成从单纯生产向更具价值创造功能的节点的转换。

参考文献

- [1]郑宇:《21世纪多边主义的危机与转型》,载《世界经济与政治》2020年第8期。
- [2]王帅,庞珣:《全球价值链与对外投资的政治风险》,载《世界经济与政治》2021年第8期。
- [3]加里·杰里菲等著,曹文、李可译:《全球价值链和国际发展:理论框架、研究发现和政策分析》,上海人民出版社2017年版。
- [4]Stefano Ponte, Gary Gereffi and Gale Raj-Reichert, eds., Handbook on global Value Chains, Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2019, pp. 120-137
- [5]《泰国成为世界第九大汽车生产国》,中国新闻网, <https://www.chinanews.com/gj/2012/12-11/4400379.shtml>, 2020年12月16日。
- [6]王莉莉:《泰国大力发展新能源汽车》,载《中国对外贸易》2022年第3期。
- [7]“Thailand BOI Approves New EV Package, and over 35 Billion Baht in Large Investment Projects”, Thailand Board of Investment, November 4, 2020, https://www.boi.go.th/index.php?page=press_releases_detail&topic_id=127092
- [8]《泰国内阁批准近3000万亿预算用于支持电动汽车和电动摩托车的生产》,中华人民共和国商务部,2022年8月25日, <http://itpp.trb.mofcom.gov.cn/article/hydt/jdian/cljbj/202208/16646.html>。

作者简介:丁鸿杰(2001.08-),籍贯:广东肇庆,汉族,男,学历:硕士研究生,研究方向:东南亚国别研究、印太安全。