

# RCEP 下中国汽车出口东南亚市场的前景分析

郑美珍、庄仁洁

**摘要:** 市场经济的蓬勃发展在全球化时代影响下, 各国之间经济贸易来往日益增加, 因此全球经济一体化的发展趋势也越加显著。在此背景下, 中国在国际经济战略上必须做出相应的调整, 以寻求新的对外贸易发展道路。本文在 RCEP 的框架下, 选取 RCEP 成员国除中国以外的 14 个国家在 10 年间的的面板数据, 探究中国汽车出口东南亚市场的影响。此外, 本文将依据各种指标探究中国汽车出口东南亚市场的影响程度及其因素, 并提出促进中国汽车出口东南亚市场的对策之己见。

**关键词:** RCEP; 中国汽车; 东南亚市场; 经济战略

**作者:** 郑美珍, 马来西亚工艺大学博士研究生。邮箱: bttee@foonyew.edu.my; 庄仁洁, 中国天津大学硕士研究生。邮箱: jasonchng1999@gmail.com

**Title:** Prospects and Challenges of China's Automobile Export to Southeast Asia under the RCEP Framework

**Abstract:** With globalization, the development of the market economy, international economic and trade has intensified. In response, China must make corresponding adjustments in its international economic strategy to adapt to the challenges brought on by its domestic economy and international trade exchanges. Under the RCEP framework, this paper examines the prospects and challenges of Chinese automobile's export to the Southeast Asian market. With data from the past 10 years, and drawn from 14 member countries of RCEP, this project study the factors and challenges of Chinese automobile industry impact on Southeast Asia. The study concluded that strengthening China's trade with

RCEP member countries will increase the scale of China's automobile market. Secondly, to expand the core model as a means to enhance the influencing factor of the Chinese automobiles in the Southeast Asian market. Finally, based on the RCEP framework, the study proposes countermeasures and suggestions to promote the Chinese automobiles to the Southeast Asia.

**Keywords:** RCEP; China automobile; South East Asia market; economic strategy

**Authors:** Tee Bee Tin currently pursuing her Ph.D Degree in University of Technology Malaysia. Email: bttee@foonyew.edu.my; Chng Ren Jie, currently pursuing his Master Degree in Tianjin University. Email: jasonchng@gmail.com

## 一、引言

2012年,东南亚国家联盟(下文简称“东盟”)首次提出区域全面经济伙伴协定(Regional Comprehensive Economic Partnership,下文简称RCEP)概念<sup>1</sup>,该协定内容主要在于探讨成员国间贸易往来的关税壁垒,为构建一个区域一体化的自由贸易协定。历经八年协商,东盟十国与中国、日本、韩国、澳大利亚、新西兰五国达成协议,于2020年11月正式签署《区域全面经济伙伴关系协定》<sup>2</sup>。

近年来,RCEP成员国在中国商品出口伙伴国中的地位日益壮大。2020年,中国与RCEP成员国的贸易往来首创新高,进口贸易额约占总进出口额的38%,出口额占总进出口额的27%,进出口贸易总额约为14,590亿美元。<sup>3</sup>

---

1 杨柯,赵青,林昊:《RCEP领导人会议彰显各国加强区域经济合作热切愿望》《新华社》,马尼拉。网址:[http://www.gov.cn/xinwen/2017-11/15/content\\_5239743.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2017-11/15/content_5239743.htm) 取用日期:2017-11-14。

2 凌云,刘艳:《区域全面伙伴关系协定对中国汽车产品出口的影响》,《汽车与配件》,2020年第8期,第57-59页。

3 中国东盟使团:《2020年我国与RCEP国家货物贸易情况》,《澎湃》,网址:[https://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_10792988](https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_10792988) 取用日期:2021年1月14日。

汽车是人们主要的代步工具，同时也是世界贸易中的重要商品，汽车产业的兴衰可以体现该汽车生产国的工业水平和经济发展程度。当前，国际间的贸易形势复杂，全球经贸一体化使世界汽车产业全球化，加剧了生产率、竞争力和成本的压力，使得尚处在发展阶段的中国汽车生产行业带来挑战。<sup>4</sup>因此，中国汽车企业应该在经过十年持续努力下，力争迈入世界汽车强国行列，规划在总体目标下提出了具体战略目标和决策。<sup>5</sup>

本文旨在 RCEP 框架下探讨政策的调整对中国汽车开拓东南亚市场的影响，与其余 14 个成员国为研究对象，进行相关的研究分析。由 RCEP 的 15 个成员国（包括中国）为整体，对影响中国汽车出口东南亚市场的影响因素进行研究，得出 RCEP 框架对中国汽车出口贸易的影响。与此同时，探讨 RCEP 框架下影响中国对各成员国汽车贸易往来的各变量，对中国汽车出口东南亚市场的因素。此外，构建适用于衡量中国与 RCEP 成员国间汽车贸易往来的指标体系，进而分析 RCEP 生效后对中国汽车出口东南亚市场的影响因素。<sup>6</sup>

## 二、RCEP 框架对中国汽车出口东南亚市场影响的实证分析

本文通过 Stata15.0 进行多元回归分析，拓展贸易引力模型，加入控制变量，对 2011-2020 年 RCEP 个 14 成员国的面板数据，构建适用于中国与 RCEP 各成员国的汽车贸易引力模型，并通过实证分析，以得出 RCEP 落地对中国汽车出口的影响结论。

首先为用于衡量一国市场规模的解释变量，如：国民生产总值、劳动力总数等；其次为贸易双边国的地理位置的解释变量，如：两国的首都直线距离；最后为控制变量，如：成员国是否属于同一经济组织？以及贸易双边国国土是否接壤等因素。

---

4 凌云，刘艳：《区域全面伙伴关系协定对中国汽车产品出口的影响》，《汽车与配件》，2020 年第 8 期，第 57-59 页。

5 陆一：《我国汽车出口增加值及影响因素研究》，兰州财经大学硕士论文，2020 年。

6 赵英：《迈向汽车强国——对汽车工业中长期发展规划的几点建议》，《智库理论与实践》，2017 年第 6 期，第 63-66 页。

以下为上述所说的两个虚拟变量，即控制变量和解释变量，构建出公式 1：

$$\begin{aligned} \text{export}_{i,t} = & \beta_0 + \beta_1 \text{carsales}_{i,t} + \beta_2 \text{pop}_{i,t} + \beta_3 \text{gdp}_{i,t} + \beta_4 \text{rgdp}_{i,t} \\ & + \beta_5 \text{exchange}_{i,t} + \beta_6 \text{distance}_{i,t} + \beta_7 \text{labor}_{i,t} + \beta_8 \text{carexport}_{i,t} + \\ & \beta_9 \text{open}_{i,t} + \beta_{10} \text{land}_{i,t} + \beta_{11} \text{asean}_{i,t} + \varepsilon_{i,t} \end{aligned}$$

(公式 1)

(i 表示各个国家，t 表示时间。)

解释变量选取中国对 RCEP 各成员国汽车出口贸易额为“export”；解释变量各国汽车销量为“CARSALES”，人口总为“POP”，国民生产总为“GDP”（Gross Domestic Product），人均生产总值为“RGDP”（Real Gross Domestic Product）<sup>7</sup>，官方汇率为“EXCHANGE”，中国出口国与各进口国家的距离为“DISTANCE”，劳动力总数为“LABOR”，中国出口 RCEP 各成员汽车数量为“CAR”；控制变量一国经济开放程度为“OPEN”，国土是否与中国接壤为“LAND”：若成果为“是”，记 1；若成果为“否”，记 0。此外，对于是否为东盟成员国的记号为“ASEAN”，：若成果为“是”，记 1；若成果为“否”，记 0。通过以上的计算，中国对 RCEP 各成员国汽车出口贸易额作为被解释变量，其余变量作为解释变量和控制变量来构建模型。 $\beta_0$  为常数项， $\beta_k$ （ $k = 1, 2, 3, \dots, 11$ ）为各变量回归系数， $\varepsilon_{i,t}$  为随机误差项<sup>8</sup>。

在进行实证分析之前，为确定数据的分布情况，以下数据对被解释变量、控制变量进行分析。表 1 所示为各变量描述性统计表：

7 Alicia Garcia-Herrero 主编：《汽车市场展望》，香港：新兴市场组亚洲研究部，2012 年 6 月，第 19-21 页。

8 孙敬水，马淑琴：《计量经济学》，北京：北京清华大学，2010 年，第 187-188 页。

表 1: 描述性统计

VARIABLES	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	N	mean	sd	min	max
EXPORT	140	18.50	2.147	13.72	21.89
CARSALES	140	11.98	2.274	7.496	15.53
POP	140	16.97	1.702	12.88	19.43
GDP	140	26.22	1.772	22.89	29.70
RGDP	140	9.081	1.523	6.783	11.95
EXCHANGE	140	4.646	3.648	-0.0348	10.05
DISTANCE	140	8.177	0.581	6.862	9.309
LABOR	140	16.40	1.630	12.18	18.73
CAR	140	7.459	1.439	4.007	10.57
OPEN	140	0.849	0.592	0.00231	2.775
LAND	140	0.214	0.412	0	1
ASEAN	140	0.714	0.453	0	1
Number of symbol	14	14	14	14	14

由表 1 可以看见 140 条数据中, 解释变量中国对 RCEP 成员国汽车出口贸易额的最大值为 21.89, 最小值为 13.72, 平均值为 18.5, 标准差 2.147, 可见中国对各个贸易国出口汽车的交易额之间差异较大。自变量各国汽车销量“CARSALES”的最大值为 15.53, 最小值为 7.496, 平均值为 11.98, 标准差为 2.274, 由于量纲原因, 数值较小, 实际上各国之间的出口量差异较大, 其他自变量如人口总数“POP”, 国民生产总值“GDP”, 人均生产总值“RGDP”, 官方汇率“EXCHANGE”等均随着最大值与最小值的波动而出现起伏。

控制变量中经济开放程度“OPEN”的波动范围为 0.00231-2.775, 平均值为 0.849, 表示东南亚各国的对外贸易开放整体良好。其余控制变量国土是否与中国接壤“LAND”, 是否为东盟成员国“ASEAN”等均为二值变量。本文使用两个控制变量作为研究中国汽车出口东南亚市场的辅助依据。

### 三、模型检验

依据本文模型特征, 对各变量进行三种回归检验。首先是多重共线性(VIF)检验, 即分别检验各数据之间的变量是否存在共线

性，以确保回归结果的准确性。表 2 为检验结果：

**表 2：多重共线性检验**

Variable	VIF	1/VIF
GDP	54.85	0.018232
LABOR	46.38	0.021561
RGDP	26.12	0.038281
POP	8.72	0.114723
EXCHANGE	6.17	0.162055
CARSALES	5.90	0.169414
ASEAN	3.11	0.321076
CAR	2.43	0.411198
LAND	2.19	0.457607
DISTANCE	1.81	0.551977
OPEN	1.63	0.615321
Mean VIF	14.48	

由表 2 所示在进行多重共线性检验后，GDP，LABOR，RGDP，POP 明显存在多重共线性问题。其中，GDP，LABOR，RGDP 的 VIF 值均超过 10，因此，将 LABOR，RGDP 删去后进行分析，得出表 3 多重共线性检验的结果：

**表 3：多重共线性检验**

Variable	VIF	1/VIF
GDP	7.58	0.131844
CARSALES	5.49	0.182261
POP	4.64	0.215542
EXCHANGE	4.00	0.250056
ASEAN	2.43	0.411260
CAR	2.26	0.442075
LAND	2.18	0.458903
DISTANCE	1.72	0.581719
OPEN	1.51	0.660856
Mean VIF	3.53	Mean VIF

由上表可知，在删去 LABOR 和 RGDP 变量以后，剩余变量之间不再存在多重共线性问题，此时各变量的 VIF 值都小于 10，且

平均 VIF 仅有 3.53, 符合回归分析的线性条件, 可以进行面板数据的回归分析, 即相关性检验<sup>9</sup>:

**表 4: 相关系数 (1)**

Variables	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
(1) EXPORT	1.000				
(2) CARSALES	0.856***	1.000			
(3) POP	0.661***	0.486***	1.000		
(4) GDP	0.908***	0.866***	0.605***	1.000	
(5) EXCHANGE	-0.049	-0.164*	0.517***	-0.130	1.000
(6) DISTANCE	-0.236***	-0.107	-0.297***	-0.093	-0.540***
(7) CAR	0.620***	0.663***	0.388***	0.646***	-0.186**
(8) OPEN	-0.041	-0.179**	-0.221***	-0.206**	-0.069
(9) LAND	-0.303***	-0.484***	0.099	-0.375***	0.577***
(10) ASEAN	-0.421***	-0.520***	-0.084	-0.573***	0.280***

\*\*\* p<0.01, \*\* p<0.05, \* p<0.1

**表 5: 相关系数 (2)**

Variables	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
(1) EXPORT					
(2) CARSALES					
(3) POP					
(4) GDP					
(5) EXCHANGE					
(6) DISTANCE	1.000				
(7) CAR	0.129	1.000			
(8) OPEN	-0.100	-0.234**	1.000		
(9) LAND	-0.230***	-0.201**	0.047	1.000	
(10) ASEAN	-0.058	-0.406***	0.451***	0.330***	1.000

\*\*\* p<0.01, \*\* p<0.05, \* p<0.1

上表为回归方程对各变量进行“Pearson”相关系数分析。如: 表 4 和表 5 所示, 在各回归变量的相关系数结果中, 自变量中各国汽车销量 CARSALES, 人口总数 POP, 国民生产总值 GDP

9 吴鹏, 吴国新, 方群: 《一种基于概率统计方法的 P2P 系统信任评价模型》, 《计算机研究与发展》2008 年第 3 期, 第 408-416 页。

都与中国对 RCEP 成员国汽车出口贸易额显著为正关系，表示 CARSALES, POP, GDP 这些变量能够进行多元回归分析，并且可得知在回归结果中 CARSALES, POP, GDP 等变量影响最大，东南亚各国汽车销量越大、东南亚国家人口数量越多、东南亚各国的 GDP 越多，将使东南亚各国对中国进口汽车的需求越高，进口数量增加。在控制变量中，几乎所有控制变量都与汽车出口贸易额有显著的正相关关系，初步得出贸易双边国的国土接壤、东南亚各国开放程度越大、加入东盟等将导致东南亚各国增加中国汽车的进口数量。

接下来，是 F 检验与 Hausman 检验的方式。此检验方式是以“原假设”为随机效应模型，并且“备择假设”为固定模型。接着，对本模型进行 F 检验及 Hausman 检验。其中，F 检验用以确保因变量与自变量间存在线性关系，Hausman 检验用以确定使用是否接受原假设。

**表 6: F 检验结果**

F 统计量	P 值	结果
4.11	0.0009	通过 F 检验

对模型进行 F 检验后，从表 6 可以看出，P 值为 0.0009，说明因变量与自变量之间存在线性关系，表示应变量和自变量存在线性方程，能够进行多元回归分析。

**表 7: Hausman 检验**

	Coef.
Chi-square test value	19.46
P-value	0.0069

当 P 值大于 0.05，则接受“原假设”<sup>10</sup>，选择随机效应模型，若 P 值大于 0.05，拒绝“原假设”，选择固定效应模型。检验结果如 7 检验结果所示，P 值小于 0.05，说明两组数据间存在显著差

10 Hausman 原假设:  $H_0: u_i$  与  $x_{it}$  不相关。当 P 值小于 0.05，则表示样本间存在差异。



异，无法忽略该差异，因此应该拒绝“原假设”，认为固定效应模型是更好的方法。

根据以上的检验结果，确定固定效应为最佳的回归方式，其估计结果如下表 8 所示：

**表 8：固定效应回归结果**

VARIABLES	(1)	(2)
	model1	model2
CARSALES	0.001 (0.01)	0.002 (0.02)
POP	0.126** (2.51)	0.146*** (2.93)
GDP	0.126* (1.77)	0.167** (2.33)
EXCHANGE	0.466** (1.99)	0.434* (1.89)
DISTANCE	-	-
CAR	0.059* (1.88)	0.043 (1.35)
OPEN		0.503** (2.39)
LAND		-
ASEAN		-
Constant	10.453*** (4.25)	8.854*** (3.53)
Observations	140	140
R-squared	0.131	0.171
Number of symbol	14	14

t-statistics in parentheses

\*\*\* p<0.01, \*\* p<0.05, \* p<0.1

回归结果见表 8，笔者将固定效应分为两个模型进行回归分析：一是除去控制变量的模型一，二是加入控制变量的模型二来分析。最终回归结果如 8 所示，其中人口总数 POP、国民生产总值 GDP、官方汇率 EXCHANGE、中国出口 RCEP 各成员国汽车数量 CAR 和一国经济开放程度 OPEN 等变量都符合预期结果，与自变量中国汽车出口 RCEP 国家数量 EXPORT，落在了置信水平为 90%

的区间内，因此在 0.1 显著水平下通过了检验，显示对中国汽车出口东南亚市场的汽车数量出口量增加有影响。其中，DISTANCE、LAND、ASEAN 的系数结果无限接近与 0，呈现空白值，说明对中国汽车出口东南亚市场的数量增长几乎没有影响，因此需要剔除这些变量。

回归结果表明，人口总数 POP 落在置信水平为 99% 的区间内，在 0.01 显著水平下通过检验，表明出口国的人口规模对中国汽车出口东南亚市场的汽车数量影响极为显著，有利于作为中国对东南亚市场出口汽车的参考依据；国民生产总值 GDP 和进出口贸易额占比 OPEN 均落在置信区间 95% 的区间内，在 0.05 水平下通过检验，表示出口国经济规模和贸易开放程度对中国汽车出口东南亚市场的影响显著，可作为中国汽车出口东南亚市场的依据；官方汇率和中国汽车出口 RCEP 各国数量均在 0.1 显著水平下通过检验后，汇率 EXCHANGE 和中国对 RCEP 各国的汽车出口量 CAREXPORT 落在置信水平为 90% 的区间，在 0.1 的水平下通过检验，对中国汽车出口东南亚市场的汽车数量影响不大，无法作为中国汽车出口东南亚市场的有力依据。

通过 RCEP 的框架分析，我们得知构建拓展的引力模型及上文所展示的计算及评估，在 RCEP 成员国之中，日本、韩国、澳大利亚、纽西兰属于发达国家（但不属于东盟经济组织），虽同在 RCEP 框架下共同进行实证研究，但这些发达国家在加入 RCEP 前已经和中国汽车贸易有着密切的贸易往来；相较于日本和韩国这两个作为传统的汽车工业的强国，中国汽车行业的发展显得较为落后，但与日韩汽车企业的竞争者也拥有成本的优势。中国生产汽车起步较晚，相比日韩企业发展水平较为落后，相应的生产成本也比较低廉，汽车价格普遍较日韩汽车便宜。对于发展中国家紧密聚集的东南亚市场而言具有巨大的出口潜力。

#### 四、结论

RCEP 的签订将使中、日、韩、澳、新西兰等国与东盟形成区域一体化的经济组织，加上 RCEP 成员国的地理位置，RCEP 的 15 个成员国的地理位置紧密靠拢，是个得天独厚的环海自贸区，对中国与 RCEP 成员国间的贸易往来十分有利。因此，中国加入 RCEP

并将未来汽车贸易伙伴国锁定为东盟国家为主的东南亚国家是合适的。中国若结合“一带一路”的政策，无论是交通网的完善或是政策的推动，都将促进中国汽车行业在未来与东南亚国家的贸易关系，从而为中国汽车行业进入东南亚市场带来积极的推动作用。

人口数量对 RCEP 框架下中国汽车出口东南亚市场的影响最为显著，原因在于东盟国家普遍为发展中国家，例如马来西亚、越南、泰国、印尼等。人口数量增长使东南亚各国具备足够的劳动力资源优势，廉价劳动力的来源国家，如：泰国、印尼、马来西亚等，为中国车企到当地设厂以提高汽车销量提供有力的条件。<sup>11</sup>

此外，国民生产总值和各国贸易开放程度，对中国汽车出口东南亚市场带来正面的影响，说明东南亚市场的贸易规模和开放程度较为良好，具备巨大的贸易竞争潜力。东南亚各国的汇率和中国对东南亚的 RCEP 各成员国的汽车销量，对中国汽车出口东南亚市场的影响是息息相关的。汇率波动较大的原因是源于东南亚国家政治的不确定性。东南亚各国汇率不稳定将导致货币贬值，货币贬值的结果将造成进口中国汽车的价格上升，这将不利于中国汽车企业出口东南亚市场。

中国提出双碳目标以后，中国车企需加大重视汽车产业链和供应链中的节能减排成效。此外，中国新能源汽车有中国政府提供的贸易补贴，使新能源汽车价格大幅降低，为广大中产阶级的东南亚消费者提供可承担价格，从而增加中国汽车在东南亚市场的竞争力。因此，中国车企在 RCEP 框架下制定汽车出口的布局上，应结合政府推行的碳中和政策，积极推动新能源出口，通过政策的补贴和结合国家发展理念，将中国汽车对 RCEP 成员国的出口重点放在东南市场。中国车企应该充分发挥东南亚市场人口体量大、劳动力充足的优势，利用东南亚各国当地廉价劳动的优势，加快速度投入当地基础设施和充电站的基建工作，建设完备的充电设施，有利于中国汽车企业在东南亚市场的汽车销售量。

中国汽车企业相较于美、德、日、韩等传统汽车强国，中国汽车行业在各方面都较西方各国速度较慢，技术也暂时还没有达到西方国家的精确标准，因此短期内无法与传统汽车强国竞争是中国车

---

11 娄卫阳：《RCEP 争端解决机制中特殊与差别待遇条款：意义、挑战与路径》，《太平洋学报》，2021年第11期，第26-39页。

企的劣势。中国造车成本汽车价格较传统汽车强国低，对于国民生产总值处在发展中国家的东南亚市场，RCEP 的签订无疑是为中国汽车走进东南亚市场提供了契机，本文实证结果中也显示了东南亚各国的国民生产总值，对中国汽车出口东南亚市场的产量提升有显著的上升关系，因此中国汽车企业应该确定东南亚这个新兴的市场，制定战略性的汽车出口政策。

中国应该在 RCEP 框架下和东南亚各国取得更紧密的交流合作。中国与各成员国之间的贸易壁垒的消除对中国汽车出口的带来正面影响。东南亚国家相较欧美发展国家，只是一个发展中的小国，对外贸易经济很大程度上是依赖经济强国如美国、中国等，因此中国汽车开拓东南亚市场受到的阻碍相对较小。同时，东南亚市场迫切寻求一个经济增长快速、国内政治发展稳定的贸易伙伴国，从而提高其与国际市场的紧密联系，这间接推动当地的经济的发展。中国需要开拓东南亚这个极具潜力的东南亚市场，从而扩大中国汽车在海外市场的竞争力，即通过加入 RCEP 赶上行业发展趋势，达成中国与东南亚各国互利互惠的合作关系。中国政府应该针对东南亚市场，号召各国加入有利于中国的领袖会议，与东南亚各国达成互利互惠的贸易协议，建立彼此间的伙伴关系，积极推进和深化与各国之间的贸易合作关系，从而增强中国汽车生产行业在全球贸易的竞争力。

## 参考文献

1. Alicia Garcia-Herrero 主编：《汽车市场展望》，香港：新兴市场组亚洲研究部，2012 年 6 月。
2. 国际劳工大会，第 97 届会议，《工作场所中的和延伸到价值链的技能与生产率》，日内瓦：国际劳工组织，2008 年。
3. 凌云，刘艳：《区域全面伙伴关系协定对中国汽车产品出口的影响》，《汽车与配件》，2020 年第 8 期。
4. 娄卫阳：《RCEP 争端解决机制中特殊与差别待遇条款：意义、挑战与路径》，《太平洋学报》，2021 年第 11 期。
5. 陆一：《我国汽车出口增加值及影响因素研究》，兰州财经大学硕士论文，2020 年。
6. 孙敬水，马淑琴：《计量经济学》，北京：清华大学，2010 年。

7. 王瑜, 王娇: 《中国汽车进出口贸易对汽车产业的影响分析——实证分析》, 《农村经济与科技》, 2008 年第 7 期。
8. 吴鹏, 吴国新, 方群: 《一种基于概率统计方法的 P2P 系统信任评价模型》, 《计算机研究与发展》2008 年第 3 期。
9. 杨柯, 赵青, 林昊: 《RCEP 领导人会议彰显各国加强区域经济合作热切愿望》, 《新华社》, 马尼拉。网址: [http://www.gov.cn/xinwen/2017-11/15/content\\_5239743.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2017-11/15/content_5239743.htm) 取用日期: 2017 年 11 月 14 日。
10. 赵英: 《迈向汽车强国——对汽车工业中长期发展规划的几点建议》, 《智库理论与实践》, 2017 年第 6 期。