

# 中国与东盟共建区域价值链 问题探讨\*

——以制造业为例

张彦

**【内容摘要】** 后危机时代，全球价值链分工体系出现深度调整，“链主”通过再工业化战略对中国制造业的全球价值链攀升路径进行立体式施压，导致中国制造业在现有全球价值链体系中面临嵌入遭低端锁定、重构还为时过早、攀升被围追堵截的三重发展困境。面对“链主”的创新围堵，中国与“一带一路”沿线国家特别是与作为海上丝绸之路首站的东盟共建区域价值链成为务实选择。中国与东盟共建区域价值链既有能动性、区域性、依赖性、互补性等基础，同时也面临外部因素、竞争性、动力问题等挑战，中国、东盟应取长补短，从认知、原则、路径三个方面完善区域价值链的顶层设计，按照硬件、软件、驱动“三位一体”的路径，循序渐进地打造区域价值链合作范本，为“一带一路”区域价值链的建构奠定坚实基础。

**【关键词】** 区域价值链 全球价值链 “一带一路”

**【作者简介】** 张彦，广东技术师范大学产业经济研究所副教授、暨南大学经济学院博士后（广州 邮编：510665）

**【中图分类号】** F125.533

**【文献标识码】** A

**【文章编号】** 1006-1568-(2019)06-0068-22

**【DOI 编号】** 10.13851/j.cnki.gjzw.201906004

---

\* 本文系广东省社科项目“束缚与创新：粤港澳大湾区企业的全球价值链攀升路径与对策研究”（GD18YYJ02）的阶段性成果。感谢中国博士后科学基金（2017M622892）的资助。

后危机时代<sup>①</sup>的全球价值链体系深度调整，发达经济体为重塑制造业比较优势，利用全球价值链中的“链主”地位强化治理，促使全球价值链本身进入升级通道，这对正在全球价值链中攀升的中国制造业造成巨大影响。因为发达经济体提前布局新一轮科技革命，<sup>②</sup>利用“双转移”牵制中国向价值链中高端攀升，<sup>③</sup>通过强化产业链治理提高上游行业准入门槛，<sup>④</sup>通过发动贸易战在下游行业封杀中国“智造”，<sup>⑤</sup>中国制造正面临来自发达国家在战略、规则、科技、市场的全方位战略打压。为了有效应对，部分学者提出重构全球价值链的设想，认为可以通过重构国内价值链、区域价值链、全球创新链来突破“低端封锁”。<sup>⑥</sup>还有部分学者认为应该通过技术创新、增加附加值、提高嵌入位置、扩大国际购买等方式深耕现有全球价值链，深度嵌入全球价值链体系并逐渐实现攀升。<sup>⑦</sup>然而，在现阶段重构全球价值链还为时尚早，而且容易引起“链主”国家的警惕和压制，但是继续在当前全球价值链体系中发展又面临被“低端俘获”的巨大风险。在此背景下，重塑和共建区域价值链<sup>⑧</sup>将成为中国制造业突破“链主”“围追堵截”的务实选择，

① 后危机时代，指的是2008年国际金融危机以后相对平稳的时期，但这期间危机的影响并未完全消除，而且世界经济的发展也充满不确定性。

② 刘志彪：《从全球价值链转向全球创新链：新常态下中国产业发展新动力》，《学术月刊》2015年第2期，第5—14页。

③ 戴翔、郑岚：《制度质量如何影响中国攀升全球价值链》，《国际贸易问题》2015年第12期，第51—63页。

④ 张杰、郑文平：《全球价值链下中国本土企业的创新效应》，《经济研究》2017年第3期，第151—165页。

⑤ 黄鹏、汪建新、孟雪：《经济全球化再平衡与中美贸易摩擦》，《中国工业经济》2018年第10期，第156—174页。

⑥ 关于重构论，可参见魏龙、王磊：《从嵌入全球价值链到主导区域价值链：“一带一路”战略的经济可行性分析》，《国际贸易问题》2016年第5期，第104—115页；李丹：《南北服务经济发展失衡及中国的路径选择——基于全球价值链分工视角分析》，《亚太经济》2015年第1期，第111—117页；陈淑梅、高敬云：《后TPP时代全球价值链的重构与区域一体化的深化》，《世界经济与政治论坛》2017年第4期，第124—144页。

⑦ 关于嵌入论，可参见 Marcel P. Timmer, et al., “Slicing up Global Value Chains,” *Journal of Economic Perspectives*, Vol. 28, No. 2, 2014, pp. 99-118; Azme S, “Transient Global Value Chains and Preferential Trade Agreements: Rules of Origin in US Trade Agreements with Jordan and Egypt,” *Cambridge Journal of Regions Economy and Society*, Vol. 8, No. 3, 2015, pp. 475-490; 刘维林、李兰冰、刘玉海：《全球价值链嵌入对中国出口技术复杂度的影响》，《中国工业经济》2014年第6期，第83—95页；王岚、李宏艳：《中国制造业融入全球价值链路径研究》，《中国工业经济》2015年第2期，第76—88页。

⑧ 一般认为，区域价值链（Regional Value Chains, RVCs）是介于国家价值链（National

因此，“一带一路”与区域价值链构建成为当前研究的热门话题。学界认为，通过主动寻求与周边国家的联系，<sup>①</sup> 借助“一带一路”平台推动全球要素资源的重新整合，<sup>②</sup> 利用比较优势实现优势产业组合，<sup>③</sup> 培育“链主”企业，<sup>④</sup> 这些措施将助力中国重构“一带一路”区域价值链。但是，“一带一路”沿线国家众多，与中国经贸联系的紧密度也存在差异。本文认为，通过打造地区合作范本，发挥区域价值链示范效应，循序渐进推动“一带一路”区域价值链建构是较为务实的选择。

在“一带一路”区域价值链示范区的对象选择上，东盟无疑成为首选。中国与东盟经贸合作有“黄金十年”和“钻石十年”的积淀，双边经贸关系发展势头良好，双方对升级经贸合作有强烈意愿。中国连续十年成为东盟第一大贸易伙伴，2019年上半年东盟取代美国成为中国第二大贸易伙伴，双边进出口贸易额达到2 918.5亿美元。<sup>⑤</sup> 中国与东盟经贸合作的升级，除了能够在贸易领域加深依赖关系之外，更重要的是能够提高双边经贸合作的发展质量，即在投资和生产领域建立更为紧密的关系。同时，东南亚是“一带一路”倡议的重点区域，也是中国产业合作的重要伙伴，李克强在第21次中国东盟领导人会议上指出，双方应就增强和完善区域供应链、价值链作出共同努力，同时重点推动双方在电力、汽车、通信、交通、装备制造等领域的产能合作。<sup>⑥</sup> 为更进一步推动双方产业（特别是制造业）合作升级，对东

---

Value Chains, NVCs) 和全球价值链 (Global Value Chains, GVCs) 之间的一种区域层面的产业分工体系。区域价值链的建立有赖于参与国家利用技术和市场优势，通过区域协调或制度安排等，强化区域内经济体间的产业合作，打造一个新的产业发展和价值链分工体系。

① Richard Baldwin and Javier Lopez-Gonzalez, “Supply-Chain Trade: A Portrait of Global Patterns and Several Testable Hypotheses,” NBER Working Paper No.18957, April 2013, pp. 49-50, <https://www.nber.org/papers/w18957.pdf>.

② 李芳芳、张倩、程宝栋、熊立春、侯方淼：《“一带一路”倡议背景下的全球价值链重构》，《国际贸易》2019年第2期，第73—79页。

③ 钱书法、邵俊杰、周绍东：《从比较优势到引领能力：“一带一路”区域价值链的构建》，《改革与战略》2017年第9期，第54页。

④ 孙军、高彦彦：《“一带一路”倡议下“三环流”价值链体系构建与推进路径》，《中共南京市委党校学报》2018年第5期，第86页。

⑤ 《东盟已成为中国第二大贸易伙伴》，人民网，2019年8月1日，<http://finance.people.com.cn/n1/2019/0801/c1004-31268156.html>。

⑥ 《李克强在第二十一次中国东盟领导人会议上的讲话》，中国政府网，2018年11月14日，[http://www.gov.cn/gongbao/content/2018/content\\_5343732.htm](http://www.gov.cn/gongbao/content/2018/content_5343732.htm)。

盟整体及东盟国家制造业的发展近况进行全面评估是实现产业精准对接的关键。因此，作为提升双边经贸关系发展质量的有效路径，区域价值链的共建将成为当前中国和东盟“一带一路”国际合作的重要议题，其共建基础、挑战和路径是亟待研究和解决的重要问题。

## 一、中国与东盟共建区域价值链的基础

在“黄金十年”“钻石十年”的合作进程中，中国和东盟的经贸关系发展势头良好，双方既有升级合作的共同意愿，又保持了区域合作内向化发展的有利局面，同时还有依赖性和互补性不断增强的现实基础，因此，共建区域价值链将为中国和东盟“一带一路”国际合作高质量发展奠定坚实基础。

### （一）能动性：共建区域价值链的共同意愿

第一，中国与东盟共建区域价值链具有共同意愿。一方面，对中国来说，区域价值链不仅是中国制造摆脱发达经济体“围追堵截”的最佳出路，而且是国内产业结构转型升级的持续动力。当前，中国制造业的攀升与“链主”国家的反攀升成为全球价值链分工体系博弈的新常态，<sup>①</sup> 面对发达经济体在战略、规则、技术、市场等领域的全方位压制，中国制造业要实现全球价值链的重构并不现实，而如果继续嵌入当前的全球价值链体系又将无法摆脱被“低端俘获”的困境。因此，选择在区域层面调整产业分工模式，实现区域价值链的重构是务实的选择。区域价值链的建构不仅有利于扩大中国制造的出口市场，缓解对欧美市场过度依赖的现状，同时亦可在生产端促进国内制造业产业结构转型升级。另一方面，对东盟来说，区域价值链的建构有利于其找到经济发展新的增长点。虽然东盟一直都是亚太地区供应链和价值链的重要环节，但是其制造业的整体生产能力尚未向价值链的中高端转移，<sup>②</sup> 而且，在当前贸易保护主义抬头的背景下，欧美国家很难在进一步开放国内市

---

① 张彦：《中美日制造业在全球价值链体系的国际竞争力变迁与博弈研究：基于中间品和增加值的视角》，《经济问题探索》2019年第5期，第116页。

② 王义桅：《中国东盟命运共同体建设迎来新机遇》，《北京日报》2017年11月15日，第3版。

场方面做出更大让步,这使东盟原有的制造业产业链和以出口贸易为主的经济增长方式陷入发展困境。<sup>①</sup>因此,调整区域生产分工模式既能够为东盟制造业实现向中高端攀升提供动力,也能够为东盟经济增长走出发展困境寻找突破口,找到经济发展的新增长点。

第二,中国、东盟共建区域价值链具有共同的战略诉求。一方面,共建区域价值链有利于中国提升“一带一路”国际合作的质量。“高质量共建‘一带一路’”是第二届“一带一路”国际合作高峰论坛提出的新要求,论坛《联合公报》明确提出,“我们支持各国在已有进展的基础上,继续建设经济走廊、经贸合作区和同‘一带一路’相关的合作项目,加强价值链、产业链、供应链合作。”<sup>②</sup>《联合公报》重点推进的建设项目中,中国和东盟国家的共建项目既是重点又具发展潜力。<sup>③</sup>以共建项目为契机,提升双边制造业产业合作水平,促进价值链地位升级,既有利于实现“高质量共建”的发展目标,又有利于为“一带一路”国际合作的深入推进提供重要的战略示范作用。另一方面,共建区域价值链是东盟经济共同体发展战略的关键。《东盟经济共同体蓝图 2025》明确指出,要通过区域价值链和全球价值链实现区域内规模经济和产业集聚效应,推动区域创新体系的形成,而且区域价值链的形成与发展是东盟提高一体化水平和增强凝聚力的关键。<sup>④</sup>《东盟经济共同体蓝图 2025》认为,区域价值链和全球价值链不是相互排斥的,落后的东盟国家能够通过区域价值链对接全球价值链,而发达的东盟国家能够通过区域价值链实现全球价值链分工地位的攀升。这说明打造区域价值链是东盟未来经济发展战略的重中之重,而且东盟提倡的模式是开放的价值链模式,这与

---

① 赵洪:《“一带一路”与东盟经济共同体》,《南洋问题研究》2016年第4期,第14页。

② 参见《共建“一带一路”开创美好未来:第二届“一带一路”国际合作高峰论坛圆桌峰会联合公报》,第二届“一带一路”国际合作高峰论坛网,2019年4月27日,<http://www.beltandroadforum.org/n100/2019/0427/c24-1309.html>。

③ 项目包括:文莱—中国广西经济走廊、中老经济走廊、中国—老挝—泰国铁路合作、中国—马来西亚钦州产业园、中国—缅甸经济走廊、泰国东部经济走廊、大湄公河次区域经济合作、马来西亚—中国关丹产业园、中国—新加坡(重庆)战略性互联互通示范项目(国际陆海贸易新通道)、印度尼西亚区域综合经济走廊、越南“两廊一圈”发展规划。

④ ASEAN Secretariat, “Asean Economic Community Blueprint 2025,” November 2, 2015, p. 11, [https://www.asean.org/storage/2016/03/AECBP\\_2025r\\_FINAL.pdf](https://www.asean.org/storage/2016/03/AECBP_2025r_FINAL.pdf).

中国“一带一路”倡议的开放、共享、共建理念不谋而合，双边共建区域价值链有较强的战略基础。

第三，面对外部压力，中国、东盟需要共建区域价值链。中国和东盟的制造业都深度融入全球价值链分工体系，而且双方都主要通过较低附加值的人力资源、自然资源等比较优势参与全球价值链，因此，它们在全球价值链分工中均处于较为低端的位置。在后危机时代，以美国为首的发达经济体开启了再工业化道路，随着制造业“双转移”步伐的加快，全球价值链本身进入了升级通道，这对于原本处于低端的中国和东盟制造业来说是雪上加霜。对中国而言，由美国等发达国家主导的全球价值链升级，对中国制造业的攀升路径形成了全方位封堵，从美国挑起针对中国的贸易摩擦可见一斑。对东盟而言，虽然全球价值链的升级给东盟国家的低端制造业带来了机遇，但其制造业发展呈现出“低端强、高端弱”<sup>①</sup>的发展趋势。换言之，东盟制造业的发展出现了分化，低端制造业发展势头良好，但中高端制造业发展陷入停滞。因此，全球价值链升级带来的外部压力对处于价值链低端国家的影响是弊大于利，中国和东盟制造业将面临被持续“低端锁定”的风险。

综上所述，面对共同的外部压力，具有共同的意愿和战略需要，共建区域价值链成为中国与东盟提升经贸合作水平的务实选择。

## （二）区域性：贸易增加值来源的内向化趋势日益明显

第一，双边贸易增加值来源内向化。通过对中国和东盟制造业在全球价值链体系中的增加值来源分析发现，双边贸易增加值来源呈现区域内向化发展特征。从中国来看，制造业参与全球价值链生产获得的国内增加值（DVA）越来越多地源于区域，出口产品中来自区域内的国外增加值（FVA）也略有增加，这说明该区域成为中国制造业贸易增加值的重要来源地。从东盟来看，其制造业增加值也越来越多地源于区域内，其 DVA 份额不断上升，同时出口产品中来自中国的 FVA 比重也越来越大。这说明中国和东盟制造业的贸易增加值越来越依赖于该区域。从区域视角看，2017 年，有 40.84% 的区域

---

<sup>①</sup> 东盟低端制造业的地位显著上升，从 2010 年的 0.85 上升至 2017 年的 0.93，但是，中高端制造业的地位明显下降，从 2010 年的 0.84 下降至 2017 年的 0.81，因此，本文认为“低端强、高端弱”是后危机时代东盟制造业发展的显著特征。

内国内增加值（RDVA）和 34.71% 的区域内国外增加值（RFVA）来自本区域，与 2000 年相比，有明显提升（见表 1）。由此可见，中国和东盟制造业的贸易增加值的区域来源比重越来越高，价值链的内向化发展特征明显。

表 1 中国、东盟区域内和区域外贸易增加值比重变化  
(2000、2010、2017 年)

|      | 中国<br>DVA<br>(A) | 中国<br>FVA<br>(B) | 东盟<br>DVA<br>(C) | 东盟<br>FVA<br>(D) | RDVA<br>(A+C) | RFVA<br>(B+D) | RVA<br>(A+B+C+D) |
|------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------|---------------|------------------|
| 2000 | 8.79%            | 6.69%            | 18.29%           | 15.46%           | 27.08%        | 22.15%        | 49.23%           |
| 2010 | 11.97%           | 6.42%            | 27.46%           | 23.00%           | 39.43%        | 29.42%        | 68.85%           |
| 2017 | 13.11%           | 6.73%            | 27.73%           | 27.98%           | 40.84%        | 34.71%        | 75.55%           |

资料来源：笔者根据亚洲开发银行多地区投入产出表（ADB-MRIO）数据计算所得。

第二，东盟国家制造业发展得益于区域价值链的内向化。通过对东盟国家制造业 2000 年和 2017 年的国内增加值及国外增加值进行比较后发现，所有国家来自区域内的制造业国内增加值和国外增加值份额都在增加。<sup>①</sup> 一方面，从 RDVA 数据来看，马来西亚、菲律宾、泰国、文莱、新加坡等国家的制造业发展明显得益于区域价值链的发展，它们在 2017 年的 RDVA 均比 2000 年有明显提升。<sup>②</sup> 另一方面，从 RFVA 数据来看，东盟国家的区域内国外增加值比重都有明显上升。从 2017 年来看，马来西亚、菲律宾、越南、老挝、文莱、柬埔寨的 RFVA 都超过了三成（见图 1）。这说明在东盟国家出口的制造业中间产品和最终产品中，由区域内贡献的增加值比重在增加，这也反映了该区域全球价值链的内向化发展特征。

① 本文数据均来自亚洲开发银行多地区投入产出表（ADB-MRIO），由于该数据库中缺乏缅甸的数据，因此本文在计算东盟整体时使用的是东盟九国的数据。

② 比如：马来西亚 RDVA 从 2000 年的 17.59% 上升至 2017 年的 34.52%，泰国的 RDVA 从 2000 年的 18.12% 上升至 2017 年的 23.73%。

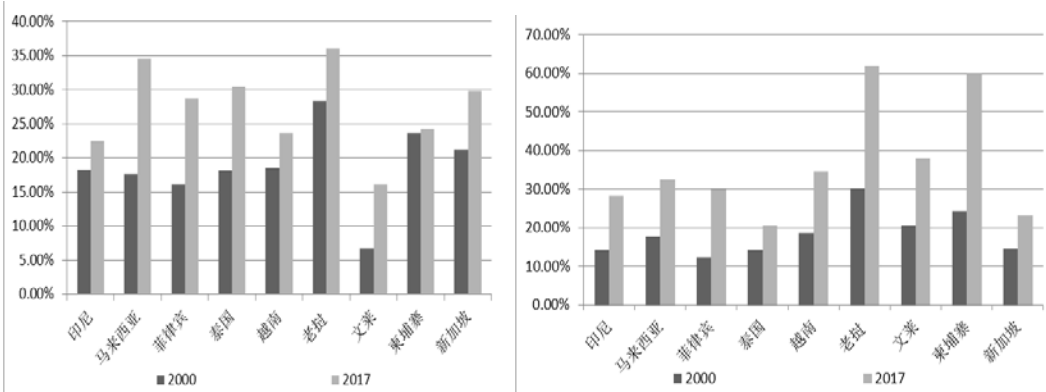


图 1 东盟国家制造业 RDVA、RFVA 变化情况 (2000、2017 年)

(左侧柱状图为 RDVA, 右侧柱状图为 RFVA)

资料来源: 笔者自制。

第三, 中国对东盟国家的国内附加值贡献巨大。除老挝、文莱外, 其余国家从与中国贸易中获得的制造业国内增加值比重均超过 10%, 其中马来西亚、新加坡和越南的比重超过 15%。同时, 中国也在东盟国家制造业出口的国外附加值中占得一席之地。2017 年, 在所有东盟国家出口的国外附加值中, 中国的占比均超过 10%, 这一比重比 2000 年提升幅度较大 (见图 2)。

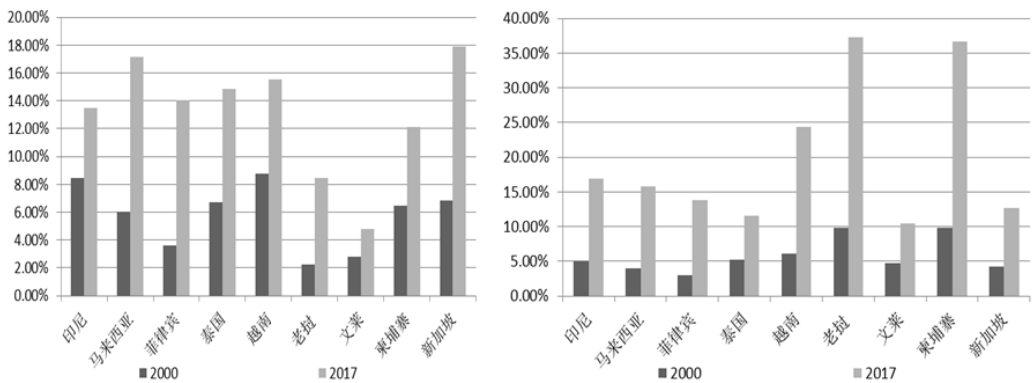


图 2 中国对东盟国家 DVA、FVA 贡献情况 (2000、2017 年)

(左侧柱状图为 DVA, 右侧柱状图为 FVA)

资料来源: 笔者自制。



(三) 依赖性：以中国为中心的紧密的生产和市场网络日渐成熟

第一，中国成为东盟制造业生产网络和市场网络的中心。中间产品和最终产品的流向能够准确反映出一国的生产网络和市场网络的发展情况，其中，制造业中间产品流向反映了一国制造业参与全球价值链分工的情况，根据其中间产品流向进行区域和国别份额计算后，以份额超过 2% 的国家作为代表，就可以勾勒出该国的制造业生产网络。制造业最终产品流向反映了一国制造业的最终流向，通过相同的计算，可以勾勒出一国制造业的市场网络。通过对东盟制造业中间产品和最终产品的流向分析，对其制造业生产网络和市场网络进行可视化处理后得出东盟生产网络和市场网络模型（见图 3）。此模型的中心点均为东盟，根据中间产品和最终产品的国别份额“数值越大越靠近中心”的原则进行绘制，越靠近东盟中心点的国家代表东盟对其生产或市场依赖性越强，虚线部分为 2000 年的东盟制造业生产网络和市场网络，实线部分为 2017 年的东盟制造业生产网络和市场网络。

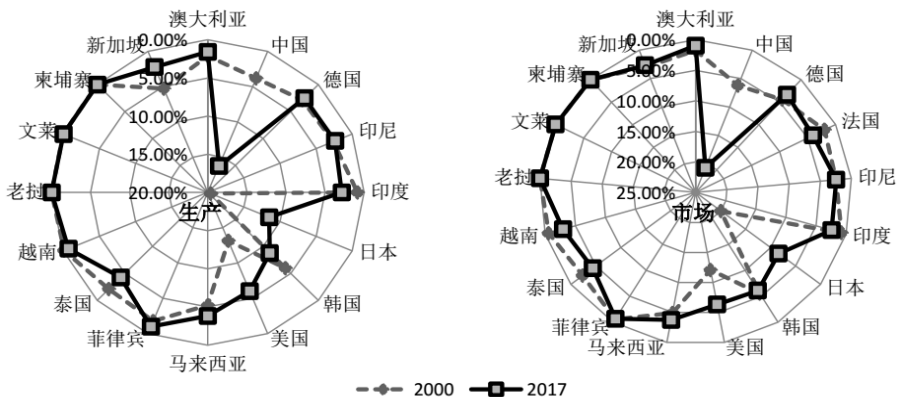


图 3 东盟生产和市场网络变迁模型（2000、2017 年）

资料来源：笔者自制。

分析该网络模型可以发现：中国已经成为东盟制造业生产和市场网络的中心。从东盟生产网络来看，2000 年东盟制造业与日本、美国的联系非常紧密，份额分别达到 19.6% 和 13.13%，这说明当时的东盟生产网络以日本和美国为核心。但在 2017 年，东盟生产网络与日本和美国的关系开始逐渐疏

远,份额下降至 11.51%和 6%,与中国的生产网络变得非常紧密,份额从 2000 年的 3.82%上升至 2017 年的 16.25%。东盟市场网络的变化趋势与生产网络基本一致,目前,中国市场吸收了东盟制造业超过两成的最终产品,成为东盟制造业最大的市场。

第二,东盟国家制造业对中国生产和市场的依赖程度都在上升。从东盟国家的视角来看,中国几乎是所有东盟国家制造业的最大中间产品和最终产品的出口市场。通过对东盟国家的中间产品和最终产品出口国别份额的变迁情况的分析,可以将东盟与伙伴国之间关系的发展分为依赖程度上升和依赖程度下降两组,<sup>①</sup>从中可以发现以下情况:其一,所有东盟国家制造业对中国市场的依赖程度在上升,且上升幅度和趋势显著;其二,东盟与日本、美国等经济体的生产和市场联系开始疏远;其三,东盟国家制造业生产网络的核心出现变化,从以美、日为核心转向以中国为核心。

综上所述,以中国为中心的东盟制造业生产、市场网络成型,东盟国家制造业对中国市场的依赖程度稳步上升,这为共建区域价值链奠定基础。

#### (四) 互补性:结构互补为区域产业布局与重构提供空间

通过显性比较优势指数<sup>②</sup>(RCA)对制造业出口增加值在全球价值链中的竞争力进行计算后发现,中国和东盟优势产业之间具有较强的层次互补

① 以东盟制造业生产网络为例:印尼依赖程度上升的经济体有中国、泰国,下降的经济体有日本、韩国、美国、澳大利亚等;马来西亚依赖程度上升的经济体有中国、德国、印度、泰国等,下降的经济体有日本、韩国、美国、菲律宾、新加坡;菲律宾依赖程度上升的经济体有中国、德国、印度、马来西亚、泰国、越南,下降的经济体有日本、韩国、美国等;泰国依赖程度上升的经济体有中国、韩国、澳大利亚、智利,下降的经济体有日本、德国、美国、马来西亚、菲律宾、新加坡等;越南依赖程度上升的经济体有中国、韩国、美国、马来西亚、泰国,下降的经济体有日本、新加坡等;老挝依赖程度上升的经济体有中国、越南、泰国,下降的经济体有韩国、马来西亚等;文莱依赖程度上升的经济体有中国、韩国、泰国、德国、印尼、意大利,下降的经济体有英国、日本、美国、马来西亚、新加坡;柬埔寨依赖程度上升的经济体有中国、越南、泰国,下降的经济体有印尼、日本、韩国等;新加坡依赖程度上升的经济体有中国、印尼、印度、韩国、泰国等,下降的经济体有日本、美国、马来西亚、德国。

② 根据全球价值链的前项参与度来计算 S 国的行业增加值显性比较优势指数 RCA-f, 公式为:  $RCA - f_i^S = \frac{dva_{f_i} / \sum_j dva_{f_j}}{\sum_i dva_{f_i} / \sum_j \sum_i dva_{f_j}}$ , RCA-f 指数代表 S 国 i 行业在全球价值链分工体系中的竞争力。以纺织品(C4)行业为例,越南和柬埔寨利用劳动密集型比较优势,使其在区域乃至全球价值链中都具有较强竞争力,具有成为该行业区域价值链“链主”的潜力。

性，具备共建区域价值链的基础。

第一，中国和东盟优势产业之间具有较强的互补性。从整体来看，东盟国家的制造业优势产业集中在低端和中低端领域，而中国制造业的优势产业集中在中低端和中高端领域。在东盟国家中，印尼、菲律宾、越南、老挝、柬埔寨的竞争优势产业均集中在低端制造业领域。通过对后危机时代东盟制造业的发展特点进行分析后发现，东盟低端制造业发展得益于发达经济体的“双转移”战略，但中高端制造业存在明显的被边缘化迹象。<sup>①</sup> 中国的竞争优势行业集中在中低端和中高端领域，这与马来西亚、新加坡和泰国的优势产业结构相似，这种趋势主要得益于中国制造业在全球价值链的攀升。

第二，产业结构的差异化发展有利于区域内产业分工的重塑。根据《国家创新驱动发展战略纲要》，中国将在未来着重发展信息技术、工业机器人、航空设备、高铁设备、新能源汽车、电力装备、生物医药等中高端技术行业。可以预见，相对于东盟制造业的低端化和边缘化发展趋势，中国制造业向高端攀升的动能充足，未来在中高端制造业领域的竞争优势也会愈发凸显，这种产业结构的差异化发展将有利于双方建立稳定的分工关系，也有利于实现区域内产业分工的重构。

综上所述，中国和东盟的制造业在全球价值链分工体系中的优势产业层次结构不同，且在中国中高端制造业发展战略的动力牵引下，未来双边制造业的互补性将不断增大，有利于双方建立稳定的制造业产业分工体系，为区域价值链的共建奠定基础。

## 二、中国与东盟共建区域价值链面临的挑战

中国与东盟共建区域价值链的道路并非一路坦途，外部力量在区域内的博弈加剧、区域内经济体间产业发展的结构性矛盾以及产业持续升级的阻力将成为影响双边经贸关系深化的三大障碍。

---

<sup>①</sup> 笔者通过对后危机时代东盟国家制造业的发展趋势进行评估后发现，“低端强、高端弱”的发展特征与发达国家低端转移东南亚、高端回流发达国家的“双转移”的逻辑保持一致。

### （一）外部因素：外部力量在区域内的博弈加剧

第一，中国制造业对外部市场的依赖性增强。对中国来说，制造业中有超过 60% 的商品为最终产品，因此，中国主要以最终产品参与制造业全球价值链分工。然而，东盟国家并非中国制造业最终产品的重要市场（2017 年仅占 3.93%），中国最终产品的市场集中在区域外。从图 4 中可以发现，中国的制造业最终产品流向欧洲和美洲的比重在不断增加，其中欧洲市场的增长最为明显。从国别来看，德国、美国和韩国市场对于中国制造业的重要性显著上升。以上数据表明，对于以最终产品为主要方式参与全球价值链分工的中国来说，制造业对区域外部市场的依赖性在增加，这也意味着中国制造业容易受到区域外力量的干扰。

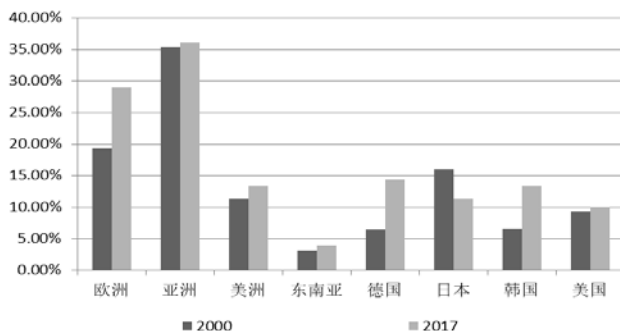


图 4 中国制造业最终产品区域国别流向（2000、2017 年）

资料来源：笔者自制。

第二，外部力量与东盟国家制造业产业集群的发展关联性非常强。部分东盟国家的制造业发展具有很强的产业集群效应，这主要是由外国直接投资的产业聚集效应所致，这些国家中有代表性的产业集群包括新加坡的生物医药、电子产业和石化产业集群，马来西亚的电子产业和汽车产业集群，泰国的汽车产业集群。<sup>①</sup> 这些产业集群的主导者都是外部力量。<sup>②</sup> 实际上，新加

<sup>①</sup> 林丽钦、王勤：《东盟产业集群发展的现状与特点》，《东南亚研究》2015 年第 3 期，第 20 页。

<sup>②</sup> 例如，日本的本田、丰田、日产、马自达、索尼、东芝、松下、住友化学等；韩国的三星、LG、起亚、现代；荷兰的飞利浦；美国的英特尔、戴尔、惠普、IBM、埃森克美

坡、马来西亚、泰国在中高端制造业领域具有竞争优势的行业与外资所形成的产业集群行业是一致的，这意味着制造业产业集群效应可以促进这些国家的制造业国际竞争力的提升，同时也说明外部力量对东盟制造业的介入很深，两者之间形成了较为稳定的相互依赖关系。

第三，后危机时代外部力量在东盟制造业的介入加深、博弈加剧。一方面，东盟战略地位的提升促使外部力量介入。以美国为例，无论是奥巴马时期的 TPP 还是特朗普挑起贸易摩擦，东盟都具有重要的战略作用，拉拢和分化东盟国家是美国外交政策的一贯做法。TPP 的最终目的是为了重构有利于美国的东亚分工模式，弱化中国在东盟的影响力，在对待 TPP 的态度上，东盟国家间确实出现了明显的分化。而特朗普政府希望通过挑起贸易摩擦达到“一石二鸟”的效果，一是弱化中国在该地区的影响力，二是强化美国与东盟国家的经贸联系。另一方面，通过对后危机时代东盟国家制造业在全球价值链体系中的发展情况进行评估后发现，泰国、越南、老挝、文莱的制造业发展较快，且其全球价值链的参与度上升、地位上升。但是，这些国家制造业的发展实际上也反映了中国、美国、日本、韩国在该地区的博弈加剧。例如，老挝的制造业发展与中国持续增加的中间产品和最终产品进口有直接联系；日本与泰国制造业根深蒂固的关系以及美国加强对其中间产品、最终产品进口是泰国制造业发展的重要原因；越南制造业的发展虽然与中国市场有密切关系，但也与美国增加对其制造业中间产品、最终产品的进口有直接关联；文莱制造业的发展基本上是由韩国所推动的。

综上所述，外部力量在中国、东盟区域生产网络中的介入程度不断加深，竞争博弈日益激烈，这成为中国和东盟共建区域价值链的一个障碍。

## （二）竞争性：共建区域价值链的结构性矛盾

互补性是区域价值链共建的基础，而竞争性则可能成为区域价值链共建的障碍。中国与东盟在区域价值链共建过程中的竞争性问题就是结构性矛盾，包括产业结构竞争、产业升级竞争、对中国战略的误解三个方面。

第一，双方的竞争性主要体现在低端制造业领域。当前，中国与部分东

---

孚、仙灵葆雅等。

盟国家在产业结构上有一定的相似性，从而导致部分产品出口竞争性增强。中国与东盟国家间制造业竞争性较强的产业主要集中在低端制造业领域，<sup>①</sup>具有代表性的包括中国、越南、老挝在纺织品领域的竞争，中国、印尼、越南在皮革和鞋类领域的竞争，中国、印尼、越南在木材制造领域的竞争，等等。这说明中国与印尼、越南、老挝等东盟国家在劳动密集型产业上具有较强的竞争性。而且，随着中国人力资本的不断提升，东盟国家人力资源和自然资源的优势更加明显，这也是东盟国家在低端制造业领域迅速发展的重要原因，从而导致产业间的竞争加剧。实际上，劳动密集型产业在全球价值链体系中的分工地位较低，该类行业的国际贸易获利能力较弱，容易被“低端锁定”，因此竞争性也较大。

第二，中国转型升级与“双转移”之间出现的逻辑矛盾。实现制造业转型升级是中国制造摆脱全球价值链“低端锁定”的重要动力，而低端制造业向劳动力丰裕的东南亚地区转移是中国产业升级的首选，既有利于提升中国制造业的地位，也有利于促进区域价值链的形成。然而，发达国家“双转移”步伐的不断加快，原本布局在中国的国外低端制造业也在加速向东南亚地区转移，这就形成了制造业转移的逻辑矛盾。该矛盾体现在：一方面，中国和发达国家的低端制造业都在向东南亚地区转移，这必然会导致该类产业出现竞争；另一方面，东盟部分国家利用当前的有利局面，正在促进形成制造业国家品牌，与中国制造存在较强的竞争。例如，制造业发展势头良好的越南就有意利用人力资源优势，计划打造“越南制造”品牌，从而在国际市场上取代“中国制造”。<sup>②</sup>

第三，“中国威胁论”对“一带一路”向纵深推进造成干扰。虽然中国倡导的“一带一路”国际合作得到多数国家的支持，但是在部分东南亚国家中，有小部分群体对“一带一路”国际合作持怀疑甚至误解态度，“资源掠夺论”“经济扩张论”“环境破坏论”等不同形式的“中国威胁论”在东南

---

① 吴崇伯、杜声浩：《中国与东盟制造业出口竞争力比较：基于产业与技术的视角》，《广西财经学院学报》2018年第4期，第5页。

② 陆建人：《21世纪海上丝绸之路与中国和东盟的产业合作》，《广西大学学报（哲学社会科学版）》2016年第11期，第19页。

亚国家社会中仍然存在，这可能对“一带一路”国际合作在东南亚的深入推进造成干扰。例如，在国际民粹主义思潮涌动的背景下，部分中方投资项目受到非政府组织的“民意挟持”而搁浅，<sup>①</sup>这不仅对当地营商环境的改善产生了负面效应，而且对中国对外投资的效率和收益产生了负面影响。又如，部分东南亚国家的极端势力抬头，社会中开始出现针对华人财富和中国投资进行攻击的苗头，<sup>②</sup>不仅对中国在东南亚的投资项目和人员安全造成威胁，而且可能会加深当地社会对“一带一路”的误解。

综上所述，中国与东盟共建区域价值链存在结构性矛盾，产业结构竞争、产业升级竞争以及各种形式的“中国威胁论”成为双方共建区域价值链的第二个障碍。

（三）动力问题：区域内制造业的可持续升级动力存在内生、外生障碍。中国的创新驱动发展战略将为区域价值链升级提供强大的动力，但是，该动力的持续性和有效性还有待观察，这是因为东盟国家的制造业发展遇到的内生、外生障碍可能会对区域价值链的建构形成阻力。

第一，东盟国家制造业内生动力不可持续问题。一是东盟国家参与全球价值链的程度参差不齐。通过对后危机时代东盟国家制造业的全球价值链参与程度的研究发现，这些国家制造业的发展可以分成两个梯队，第一梯队包括新加坡、文莱、马来西亚、泰国、越南，它们的制造业深度嵌入全球价值链体系；第二梯队包括印尼、菲律宾、老挝、柬埔寨、缅甸，这些国家的制造业参与全球价值链的程度明显较低。第二梯队国家的制造业基础薄弱，发展动力明显不足，增加了中国与其实实现产业对接的难度。<sup>③</sup>二是部分东盟国家的基础设施严重落后。亚太经合组织（APEC）的一份研究报告认为，基础设施建设是实现区域价值链建构的关键，它不仅能够促进互联互通，也能够降低生产成本，促进区域一体化。<sup>④</sup>部分东盟国家的基础设施建设明显滞

① 罗圣荣、安东程：《缅甸资源民族主义及其影响研究》，《世界民族》2016年第4期，第53页。

② 徐刚：《“一带一路”推进中的问题与对策建议》，《国际研究参考》2017年第5期，第30—31页。

③ Fukunari Kimura, “Infrastructure for Global Value Chains in ASEAN & East Asia,” *Japan Spotlight*, Vol. 211, No. 6, 2017, p. 38.

④ APEC Secretariat, “Study on Enhancement of Integration of Regional Value Chains in

后,不利于区域价值链的发展。以第一梯队的泰国为例,虽然泰国政府计划实施“泰国工业 4.0”计划,但是就目前来看,作为工业 4.0 核心要素的数字化基础设施建设严重滞后,甚至日本有研究机构认为,泰国在该领域的基础设施建设还未达到工业 3.0 的标准。<sup>①</sup> 处于第二梯队的国家在基础设施建设方面的问题更多,以印尼为例,由于其为岛屿国家,国内基础设施建设严重滞后,岛屿之间的互联互通面临很大困难,这是印尼参与区域价值链建设的“硬伤”。<sup>②</sup> 因此,价值链参与度参差不齐和基础设施建设严重滞后,都是导致东盟国家制造业发展可持续动力不足的内生性问题。

第二,东盟制造业产业协同发展的外生困境。《东盟经济共同体蓝图 2025》为东盟制造业的发展指明了方向,即在区域品牌、区域市场、贸易便利化、接轨国际标准、互联互通等方面同步发展。然而,从东盟国家制造业发展的实际来看,要实现统一步调、协同发展的难度非常大。其中,外部因素对东盟制造业产业协同发展影响最大。东盟国家制造业的发展严重依赖外部经济体,也反映了中国、美国、日本、韩国等在东盟制造业领域的博弈加剧。在这一背景下,东盟国家在选择制造业发展行业、发展布局以及发展战略方面受到的外部因素影响就会很大。例如,美国不仅将制造业转移至越南,而且加大美国市场吸收越南制造业最终产品的力度,这一趋势必然影响越南未来的产业政策制定和产业发展方向。又如,日本与泰国在汽车制造业方面根深蒂固的联系,将影响未来泰国制造业的发展方向。因此,这种外部依赖性会严重削弱东盟国家在整体产业布局和协同发展中的领导力,也将大大影响东盟经济共同体建设的效率。

综上所述,由于东盟的制造业发展存在内生和外生的困境,中国创新驱动这一区域价值链的“新引擎”和“牵引力”可能会被削弱,这成为双方共建区域价值链的第三个障碍。

---

Asia and Latin America and the Caribbean,” Hong Kong: Tractus Asia Limited, 2016, pp. 40-41.

① ASEAN-Japan Centre, “Global Value Chains in ASEAN: Thailand,” No. 10, 2019, p. 23, [https://www.asean.or.jp/ja/wp-content/uploads/sites/2/GVC-in-ASEAN-paper-10\\_Thailand.pdf](https://www.asean.or.jp/ja/wp-content/uploads/sites/2/GVC-in-ASEAN-paper-10_Thailand.pdf).

② Yose Rizal Damuri, “Regional Value Chain, AEC and Challenges for Archipelagic Countries,” ESRI Workshop on the Potentials of the Asian Economic Zone, September 2013, [http://www.esri.go.jp/jp/workshop/130927/data/250927\\_rizal.pdf](http://www.esri.go.jp/jp/workshop/130927/data/250927_rizal.pdf).



### 三、中国与东盟共建区域价值链的路径

以美国为首的“链主”国家开启了再工业化进程，对中国的全球价值链升级战略进行全方位、立体式施压，从图 5 可以发现，“链主”国家的立体式施压路径主要有三种。一是生产端：扼杀技术创新。例如，华为和中兴等具有代表性的技术领先企业遭到美国的科技围堵。二是市场端：市场围追堵截。例如，美国挑起的贸易摩擦，通过关税和禁入等手段对中国制造业进行精准打击。三是规则端：提高准入门槛。例如，从 TPP 到 CPTPP 再到“美日欧二零自贸区”<sup>①</sup> 都延续了从规则上排除中国的施压逻辑。

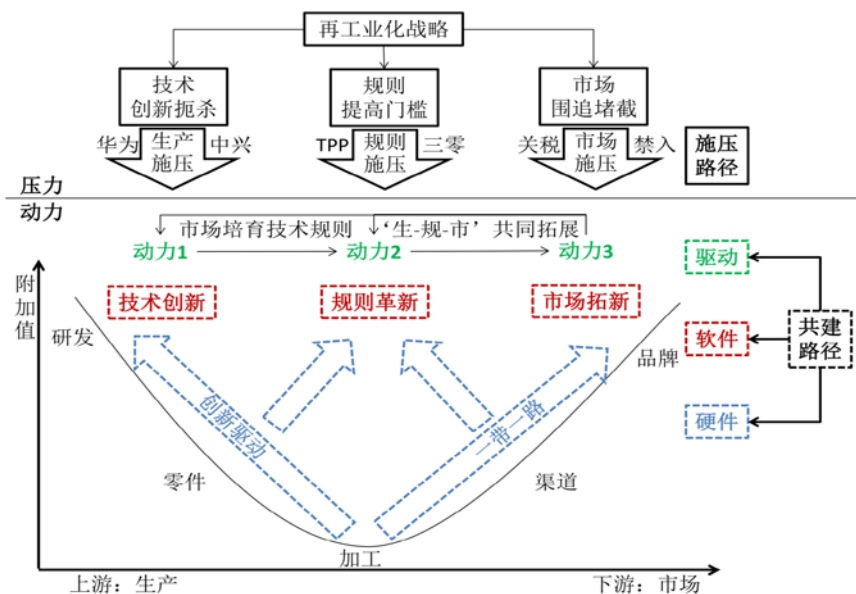


图 5 应对“链主”立体施压的区域价值链共建路径设计

资料来源：笔者自制。

<sup>①</sup> 2018 年，特朗普提出了所谓的“零关税、零壁垒、零补贴”的美欧自由贸易协定，由于欧盟与日本在此前签订了史上最大的“自由贸易区”协定，有观点认为美国的举措旨在建立更为广泛的发达国家间的联盟，即：美日欧自由贸易联盟。参见吴正龙：《冷静看待当前国际贸易形势》，环球网，2018 年 8 月 17 日，<https://opinion.huanqiu.com/article/9CaKrnKbud3>。

面对“链主”的立体式施压，中国应当通过建构区域价值链进行有效应对。作为“一带一路”区域价值链的“试验田”，中国东盟区域价值链的共建路径十分重要。笔者认为，中国与东盟共建区域价值链，需要从认知、原则、路径三个方面完善顶层设计，特别是按照硬件、软件、驱动“三位一体”的路径进行有效建构。

#### （一）认知：从全球价值链向区域价值链转变

中国制造业的价值链战略认知从全球转向区域是区域价值链体系顶层设计的第一步，值得注意的是，价值链战略认知转型的过程是一个复杂的系统过程，包括国家战略、产业政策、企业实务三个层次。在国家战略层面，应重视中国制造业所面临的嵌入价值链遭“低端锁定”，重构价值链还为时尚早，攀升价值链被“围追堵截”这三大发展困境，加快推动并形成具有中国特色的“一带一路”区域价值链战略。在产业政策层面，一方面，应加强对新形势下制造业产业政策调整问题的综合研判，特别是加强对“一带一路”沿线制造业产业发展、投资、布局的政策研究；另一方面，应通过政策来培育具有区域价值链“链主”潜质的高端制造业，鼓励并引导这些企业利用自身的技术和渠道优势，与沿线国家企业建立紧密的生产和市场网络。在企业实务层面，从中兴和华为遭受“链主”打压的情况中可以看到，高端制造业企业应从技术（生产端）和品牌（市场端）同时发力，既致力于在设计、研发等上游环节对“卡脖子”技术进行有效突破，又能够借“一带一路”倡议开拓沿线国家的市场渠道，打造具有国际视野、民族特色的跨国品牌企业。

#### （二）原则：协商共建、开放共享、示范共赢

中国与东盟共建区域价值链，既要注重传承已久的“东盟方式”，又要兼顾区域合作的开放性，还要考虑区域价值链的示范效应，因此，中国的区域价值链战略需树立协商共建、开放共享、示范共赢的“三共原则”。一是协商共建原则。一方面，考虑到协商一致是东盟合作的核心原则之一，尊重和保持“东盟方式”是中国与东盟开展深入合作始终坚持的重要原则；另一方面，以“共建”代替“重构”和“主导”，既考虑到部分东盟国家与中国在产业结构上有一定的竞争性，又减少部分国家对“一带一路”的误解。因

此，协商共建是中国区域价值链战略的重要原则之一。二是开放共享原则。开放共享是中国“一带一路”国际合作的重要原则，中国的区域价值链战略也应坚持这一原则，即以开放性区域价值链取代封闭性区域价值链。一方面，考虑到日本、美国、韩国等外部力量与东盟国家制造业有着较为密切的联系，封闭性区域价值链显然不切实际；另一方面，东盟的体量还不足以成为中国制造业最终产品的最大市场，开放性的区域价值链有利于中国制造业开拓更广阔的海外市场。三是示范共赢原则。对“一带一路”国际合作来说，中国与东盟建构区域价值链具有重要的战略意义。一方面，中国和东盟具有建构区域价值链的地缘优势，也具备开展深度产业合作的基础；另一方面，打造一个具有成功示范效应的区域价值链示范区，有利于推动“一带一路”区域价值链的形成和发展。本文认为，中国东盟区域价值链建设应该以“一带一路”区域价值链为核心目标，通过中国与东盟区域价值链—RCEP区域价值链—“一带一路”区域价值链逐级建构，最终建立以中国为主导的区域价值链生产、分工体系。

### （三）硬件：共建区域价值链的战略对接

当前，推动国家创新驱动发展战略、“一带一路”和中国东盟区域价值链建设的战略对接大有可为。一方面，国家创新驱动发展战略指出，聚焦国家区域发展战略，实现跨区域整合创新资源并打造区域创新示范引领高地，特别强调要推动优势地区（如北京、上海、广东等）建立具有全球影响力的科技创新中心，这将为中国与东盟区域价值链建设注入强大的发展动力，在以国际科技创新中心引领区域内制造业产业升级的同时，推动更为紧密的区域内生产、分工体系的形成。另一方面，实现互联互通是区域价值链建设的首要条件，“一带一路”国际合作在推动中国与东盟国家间互联互通上作出了突出贡献。可以预见，随着“一带一路”国际合作的不断深入，中国与东盟实现互联互通后，区域内生产和交易成本将大幅降低，新的区域生产、分工模式和区域价值链将被重塑。

### （四）软件：共建区域价值链的技术对接

根据全球价值链理论，实现价值链重构的关键在于提升产业分工地位，

利用产业比较优势实现体系内生产关系的重组，进而实现区域价值链的建构。从具体路径来看（见图5），区域价值链的建构路径主要有两条，即生产端和市场端。从生产端来看，获得技术比较优势是提高产业分工地位的关键。因此，中国只有在中高端制造业领域有所突破，形成明显的技术比较优势，才有能力实现区域价值链的建构。中国应以创新驱动发展战略为契机，推动国家科学创新中心与东盟国家中具有中高端制造业基础的国家如新加坡、马来西亚、泰国等进行深度合作，重点突破信息技术、工业机器人、新能源汽车、农机装备、生物医药等“工业4.0”重点产业，占据区域价值链生产端的制高点，推动区域价值链的形成和延伸。从市场端来看，品牌和渠道是区域价值链建构的重点环节。一是要实现从“中国制造”向“中国创造”转变，二是要拓展和控制区域内制造业最终产品的市场渠道。<sup>①</sup> 市场渠道是“链主”国家实现全球价值链治理的重要手段，也是“链主”与“参与国”之间紧密生产关系的重要影响因素。根据这一经验，中国可以通过进一步向区域内制造业开放国内市场以及开拓“一带一路”沿线国家市场，实现区域内“自产自销”和“自产外销”的“购买者驱动”模式，从市场端助力中国东盟区域价值链的形成。

除此之外，规则也是区域价值链建构的重要内容之一。多拉尔等人认为，区域内的制度质量对价值链的形成有直接关系，<sup>②</sup> 这说明高标准的区域合作制度有利于区域价值链的建构。建构更高质量的区域合作规则是中国东盟经贸合作升级的重要内容，有助于克服当前“意大利面碗效应”“灵活性大于高质量”等区域合作制度的弊端。中国、东盟应该立足RCEP，重点对双方贸易便利化规则、投资规则、原产地规则等有利于促进区域价值链形成的规则进行突破。

#### （五）驱动：共建区域价值链的模式和层次对接

第一，以购买力驱动的区域价值链模式更适合中国与东盟。过去，日本

<sup>①</sup> 赵江林：《大区域价值链：构筑丝绸之路经济带共同利益基础与政策方向》，《人文杂志》2016年第5期，第22页。

<sup>②</sup> David Dollar, Ying Ge, and Xinding Yu, “Institutions and Participation in Global Value Chains,” University of International Business and Economics research paper, 2016, pp. 8-9, <http://rigvc.uibe.edu.cn/docs/20160407201037030938.pdf>.

与东盟国家建立的分工关系完全以技术作为驱动力，利用东盟国家的自然和人力资源优势，建构自上而下的垂直分工体系，但由于中国并没有形成绝对的技术优势，而且与部分东盟国家还存在一定的产业结构竞争，因此，日本雁阵分工“先发展生产，后培育市场”的“生产者驱动”模式并不适用于当前的中国和东盟。对中国来说，以市场作为驱动力，建构以市场培育技术，生产、市场共同拓展的区域价值链分工模式更为实际。一方面，中国应该利用强大的国内市场，发挥“购买者驱动”模式的优势，通过制定相关规则，强化国内市场对源自中国东盟区域制造业中间产品和最终产品的购买，以此在需求端促进区域价值链的形成。另一方面，通过培育“链主”跨国公司，强化对东盟国家重点产业的投资，逐步形成制造业产业集群，进而通过拓展国内、区域内、“一带一路”沿线的市场，从而在生产和市场两端促进区域价值链的形成。

第二，共建区域价值链还需要中国与东盟国家进行有层次的产业对接。一方面，在产业对接的对象选择上应有所侧重。东盟国家制造业的发展可以分为三个层次，第一层次为新加坡、马来西亚，第二层次为泰国、越南、印尼和文莱，第三层次为老挝、柬埔寨、菲律宾、缅甸。在中高端制造业的产业对接对象选择上，应该以东盟第一和第二层次国家为主；在低端制造业的产业对接上，应该以第三层次国家为主。另一方面，产业对接应该充分考虑国别产业优势。以中高端制造业为例，在电气设备和电子行业，中国应加强与马来西亚和印尼的产业合作，例如，马来西亚政府就明确表示，希望与华为共建5G网络。在生物医药、工业机器人、石油化工等行业，中国应该加强与新加坡、文莱等国家的产业合作。在新能源汽车行业，中国应利用泰国汽车产业集群优势，强化与泰国在新能源汽车研发与生产方面的产业合作，例如，在日本、泰国的汽车生产网络中，新能源汽车是一个“真空地带”，当前比亚迪、吉利、北汽新能源、超威集团等品牌都已经进入了东南亚市场，引导这些企业与泰国共建新能源汽车研发基地和生产网络将大有可为。以低端制造业的纺织业为例，考虑到越南在该领域的发展潜力以及中越产业结构竞争性问题，中国应当促进越南成为该领域的“链主”，并通过“购买者驱

动”模式来强化与越南的生产联系，以此减少产业结构竞争，培育良性的区域生产分工模式。

## 结 束 语

习近平总书记作出了“当前中国处于近代以来最好的发展时期，世界处于百年未有之大变局，两者同步交织、相互激荡”<sup>①</sup>这一重大战略判断，并提出“准确识变、科学应变、主动求变”<sup>②</sup>三大应变方针，这为中国价值链战略的转型发展指明了前进方向。一是要准确识变。在百年大变局背景下，全球价值链体系进入深度调整期，“链主”与“参与国”围绕“攀升”与“反攀升”的博弈也将成为未来全球价值链体系中的新常态，发达经济体的守成心态与新兴经济体的攀升诉求亦将同步交织、相互激荡。二是要科学应变。一方面是当下如何应对，应认识到关键技术被“卡脖子”、过度依赖西方市场、制度性话语权缺失这三大问题，既是中国高端制造业在全球价值链中被“链主”围追堵截的根源，也是中国和东盟共建区域价值链过程中应重点突破的三个方向。另一方面是未来如何布局，如前所述，开放性是中国与东盟区域价值链的重要特征，这意味着该价值链分工体系的建立是中国全球价值链战略的新起点，发挥区域价值链的“示范效应”，推动 RCEP 区域价值链、“一带一路”区域价值链的逐级建构，推动中国制造业沿着嵌入—攀升—区域—全球的路径发展，最终实现全球价值链体系的重构。三是要主动求变。面对东盟等沿线国家强烈的经济发展愿望和对世界经济发展不确定性的担忧，中国应当主动提升与东盟的经贸合作质量，为新兴和发展中经济体应对世界经济的不确定性及其所造成的冲击提供中国方案。

[责任编辑：石晨霞]

---

① 《在中央外事工作会议上发表重要讲话 习近平系统阐述新时代中国特色社会主义思想》，人民网，2018年6月25日，<http://world.people.com.cn/n1/2018/0625/c1002-30082065.html>。

② 习近平：《紧紧围绕人民日益增长的美好生活需要履好职、尽好责》，人民网，2019年7月6日，<http://hi.people.com.cn/n2/2019/0706/c231187-33114216.html>。