



高职高专规划教材

Gaozhi Gaozhuan Guihua Jiaocai

汽车贸易理论与实务

主 编 苏 水
主 审 薛 威



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS



高职高专规划教材

汽车贸易理论与实务

主 编	苏 水	
副主编	侯俊香	
参 编	薛 威	陈龙杰
	黄 刚	张丹颖
	李 杰	籍从林
主 审	薛 威	



机械工业出版社

本书围绕国内、外汽车贸易,根据实际操作的需要,具体阐述了汽车贸易的理论与实务。内容涵盖国际贸易与国际分工基础、国际汽车市场分析、贸易政策措施、惯例术语、汽车贸易的一般交易条件和程序、贸易方式及汽车技术贸易等方面的知识。

本书突出适用性、实用性、针对性和实践性,关键术语统一在括号内标注了英文,是高职高专汽车贸易及相关专业的理想教材,也可作为汽车服务行业和其他有关贸易人员学习参考用书。

图书在版编目(CIP)数据

汽车贸易理论与实务/苏水主编. —北京:机械工业出版社, 2004.2
高职高专规划教材

ISBN 7-111-13843-0

I. 汽... II. 苏... III. 汽车—国际贸易—高等学校:技术学校—教材 IV. F746.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 003247 号

机械工业出版社 (北京市百万庄大街 22 号 邮政编码 100037)

策划编辑:赵爱宁 蓝伙金

责任编辑:李铭杰 版式设计:霍永明 责任校对:李秋荣

封面设计:饶 薇 责任印制:路 琳

北京机工印刷厂印刷·新华书店北京发行所发行

2004 年 2 月第 1 版第 1 次印刷

787mm×1092mm¹/₁₆·12.75 印张·310 千字

定价:19.00 元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换

本社购书热线电话 (010) 68993821、88379646

封面无防伪标均为盗版

高职高专汽车类专业系列

教材编委会

主任：天津交通职业学院 靳和连

副主任：天津交通职业学院 林为群

机械工业出版社 王世刚

承德石油高等专科学校 王世震

黑龙江工程学院 孙凤英

长春汽车工业高等专科学校 李春明

江西交通职业技术学院 邹小明

委员：北京汽车工业学校 么居标

河南机电职业技术学院 娄云

辽宁省交通高等专科学校 张西振

辽宁省交通高等专科学校 毛峰

承德石油高等专科学校 郝军

河北工业职业技术学院 顾振华

郑州工业高等专科学校 李焕锋

前言

中共中央、国务院在第三次全国教育工作会议上,做出了“关于深化教育改革,全面推进素质教育的决定”的重大决策,明确提出要大力发展高等职业教育,培养一大批具有必备的理论知识和较强的实践能力,适应生产、建设、管理、服务第一线急需的高等技术应用性专门人才。为此,教育部召开了关于加强高职高专教学的工作会议,进一步明确了高职高专是以培养技术应用性专门人才为根本任务,以适应社会需要为目标,要体现地区经济、行业经济和社会发展的需要,即用人的需求。

“教书育人,教材先行”,教育离不开教材。机械工业出版社组织全国11所职业技术学院有多年高职高专教学经验的老师编写了高职高专汽车电子技术专业、汽车贸易专业两套教材。

两套教材是根据高中毕业3年制(总学时1600~1800)、兼顾2年制(总学时1100~1200)的高职高专教学计划的需要编写的。在内容上突出了基础理论知识的应用和实践能力培养。突出针对性和实用性,强化实践教学。

本书围绕国内、外汽车贸易,运用国际贸易基本理论,分析研究了现代汽车贸易中商品买卖和技术交换的各个环节。根据实际操作的需要,具体阐述了汽车贸易理论与实务。介绍内容涵盖国际贸易与国际分工基础、国际汽车市场分析、贸易政策措施、惯例术语、汽车贸易的一般交易条件和程序、贸易方式及汽车技术贸易等方面的知识。有助于学生了解汽车贸易的全貌,熟悉贸易政策、法规和惯例,贯彻经营意图,掌握从事汽车贸易的业务知识和基本技能。针对高职高专教育,突出了适用性、实用性和实践性。配合双语教学,关键术语统一在括号内标注了英文。在保持必要的教材体系基础上,文字表达简练、内容翔实新颖、通俗易懂。

本书编写分工:绪论、第五章,河北工业职业技术学院 苏水;第一章,河北经贸大学 侯俊香;第二章,河北工业职业技术学院 黄刚;第三章、第四章,承德石油高等专科学校 陈龙杰;第六章、第十一章,邢台军需学院 张丹颖;第七章、第十章,天津交通职业学院 薛威;第八章、第九章,北京汽车工业学校 李杰;第十二章,北京汽车工业学校 籍从林。

本书由河北工业职业技术学院苏水担任主编,河北经贸大学侯俊香担任副主编,天津交通职业学院薛威负责主审。

本书编写过程中,参阅了大量教材和相关资料,吸取了许多有益的内容,在此向其作者致以诚挚的谢意。

由于编者水平有限,时间仓促,书中难免有错误和不当之处,敬请使用本书的师生和广大读者批评指正。

高职高专汽车类专业系列教材编委会

目 录

前言		
绪论	1	
第一节 汽车与汽车贸易	1	
第二节 我国的汽车贸易	5	
复习思考题	7	
第一章 国际贸易基础	8	
第一节 国际贸易的基本概念与分类	8	
第二节 国际贸易理论	12	
第三节 国际贸易的作用与特点	19	
复习思考题	22	
第二章 国际分工与汽车市场	23	
第一节 国际分工	23	
第二节 国际分工与贸易的关系	26	
第三节 国际贸易中的汽车市场	29	
复习思考题	36	
第三章 国际贸易政策和汽车贸易措施	37	
第一节 国际贸易政策概述	37	
第二节 汽车贸易的关税措施	38	
第三节 汽车贸易的非关税措施	46	
复习思考题	55	
第四章 贸易术语和汽车贸易价格	56	
第一节 贸易术语与国际惯例	56	
第二节 贸易术语的解释	59	
第三节 汽车贸易中的价格	69	
复习思考题	77	
第五章 汽车贸易合同的标的	78	
第一节 汽车贸易的商品名称和品质	78	
第二节 汽车贸易的商品数量	82	
第三节 汽车贸易的商品包装	85	
复习思考题	90	
第六章 汽车贸易货物运输	91	
第一节 运输方式	91	
第二节 合理订立装运条款	96	
第三节 货运单据	100	
复习思考题	104	
第七章 汽车贸易货物运输保险	105	
第一节 海上运输保险的保障范围	105	
第二节 海洋运输保险险别与保险条款	111	
第三节 汽车贸易合同货物运输保险实务	115	
第四节 其他运输方式货物保险	120	
复习思考题	121	
第八章 汽车贸易的支付	122	
第一节 支付工具	122	
第二节 支付方式	129	
复习思考题	135	
第九章 检验、索赔、不可抗力和仲裁	136	
第一节 汽车贸易货物的检验	136	
第二节 索赔	140	
第三节 不可抗力	143	
第四节 仲裁	144	
复习思考题	148	
第十章 汽车贸易交易程序	149	
第一节 交易前的准备工作	149	
第二节 交易磋商	153	
第三节 合同的签订	159	
第四节 汽车贸易进出口合同的履行	162	
复习思考题	168	
第十一章 汽车贸易方式	169	
第一节 经销与代理	169	
第二节 寄售与拍卖	173	
第三节 招标与投标	176	
第四节 展卖	179	
复习思考题	181	
第十二章 汽车技术贸易	182	
第一节 技术贸易概述	182	
第二节 工业产权与技术贸易内容	184	
第三节 技术贸易方式和合同	188	
复习思考题	195	
参考文献	196	

绪 论

国际贸易有着悠久的历史，在世界经济发展过程中，起着非常重要的作用。随着国际贸易形势的发展，创汇能力很强的机电工业产品，尤其是汽车工业产品，在国际贸易中所占的份额越来越大。同时，汽车贸易作为汽车工业中的流通交换环节，将生产与消费有机结合起来，使产品得到社会的承认。在世界经济全球化的今天，国际竞争由制造业快速向贸易与服务领域延伸，汽车贸易很大程度上决定了全球汽车业的竞争格局。因此，熟悉汽车及其贸易特点，学习汽车贸易理论知识，掌握汽车贸易实务，对促进我国对外贸易和汽车工业的健康发展都将起到十分重要的作用。

第一节 汽车与汽车贸易

一、汽车与汽车工业发展简史

汽车是指由自身装备的动力装置驱动，一般具有四个或四个以上车轮，不依靠轨道或架线在陆地行驶的车辆。现代汽车的历史可以追溯到 19 世纪末，早期蒸汽作动力车辆的缺陷促使人们寻求一种质量轻，功率大，可直接使燃料在气缸中燃烧做功的内燃机来作为汽车动力。1876 年，德国人奥托（Nieolaus August Otto）运用循环理论，试制成功了第一台活塞与曲柄相组合，将煤气与空气的混合气压缩后再点火燃烧的往复式四冲程煤气机，为提高内燃机热效率开辟了新途径。这种内燃机利用活塞往复四冲程，将进气、压缩、燃烧膨胀、排气四个过程融为一体，使内燃机结构简化、整体紧凑，对内燃机发展作出了贡献。

随着石油取代煤气，在奥托四冲程煤气机的基础上，1886 年，德国人本茨（Carl Benz）研制成功了单缸两冲程汽油机，并将其装在一辆三轮车上进行了公开试车。这辆车排量为 0.576L，输出功率约 0.52kW，转速 300r/min，车速约 15km/h，具备了近代汽车的一些基本特点。同年，德国人戴姆勒（Dottlieb Daimler）也将他制造的排量为 0.46L、功率 0.82kW、转速 650r/min 的发动机装在了了一辆美国制造的马车上，这辆车最高车速达到了 18km/h，被公认为世界上第一辆汽油机驱动的四轮汽车。因而，汽车的发明是许多人共同努力的结果，欧洲人综合了前人的经验，在蒸汽作动力的车辆基础上，制造出了世界上第一辆汽车。

汽车发明初期，在各式车辆中并没有马上显示很强的竞争力。直到 1890 年前后，经过不断发展完善，在汽车生产技术、生产能力和销售市场得以成熟时，人们才把汽车推向工业化生产。欧洲首先出现了生产汽车的公司，有德国奔驰（Benz）公司，法国标致（Peugeot）公司，英国奥斯汀公司（Austin）、罗浮公司（Rover），意大利菲亚特公司（Fiat）等，欧洲成了世界汽车工业的摇篮。但由于当时欧洲生产的汽车豪华，工艺精细，价格昂贵，需求有限，限制了汽车工业的发展。

欧洲发明的汽车，在美国引起了强烈反响，1903 年福特汽车公司（Ford）成立，1908 年通用汽车公司（GM）成立，美国人开始积极研制本国的汽车，且找到了汽车大众市场并

创造了新的生产方式,1913年福特公司发明了装配流水线,实现了大批量生产,给汽车工业带来了革命性的变化,使汽车由富人享用的奢侈品,变成了普通家庭的代步工具。美国率先出现了普及汽车的高潮,直到20世纪中期,长达半个世纪里,主宰着全世界汽车工业,产量占世界的80%以上,成为了世界汽车工业的中心。而且,推动了加拿大汽车工业的发展,形成了今天的北美汽车工业格局。

由于欧洲汽车工业发展缓慢,美国汽车大量销往欧洲。为了降低运输成本,避免整车运输造成的车身外壳损伤,美国采用CKD(Completely Knocked Down)方式,将零部件运到欧洲装配出售,使汽车的大批量生产技术传到了欧洲。为了保护本国汽车工业,欧洲各国开始对美国汽车增加进口关税,尤其对汽车零部件进口课以重税,致使美国在欧洲的CKD总装厂成为零部件就地生产的汽车制造厂,促进了欧洲汽车工业的进步。二战后,欧洲经济得到了迅速恢复,汽车工业开始大发展,出现了普及汽车的高潮,成为世界第二个汽车工业发展中心。世界汽车工业发展的重心由美国转移到西欧,保持了大规模生产的特点,产品在结构、性能等方面都得到了大幅度提高。

日本的汽车工业,是从国外进口整车开始的。1923年,日本关东大地震使路面和电车遭到破坏,作为应急措施从美国进口了大量T型福特汽车,借此契机,美国福特、通用两公司向日本进军,先后分别在横滨、大阪建立了流水作业式的组装工厂,改变了日本汽车工业的状况。为振兴民族工业,政府对汽车制造业予以扶植,后来,在高度增长的经济带动下,对轿车出现了爆炸性的需求,本国的日产、丰田和五十铃汽车公司不断发展壮大。另外,日本以贸易立国,将扩大汽车出口置于重要战略地位,开发制造的小型 and 微型省油汽车,迎合了石油危机冲击下汽车市场的潮流,20世纪70年代开始大量向国外销售,很快畅销全世界,在1980年以年产汽车1104.2万辆超过了美国,夺得了世界第一汽车生产大国的桂冠。世界汽车工业发展的重心又从欧洲转移到了日本。

现在,中国汽车工业正处于大发展的时期,世界汽车工业发展的重心逐渐开始从发达国家向发展中国家转移。

二、现代汽车工业与贸易

汽车工业是资金、技术密集型产业,从产品的开发到形成能力,既需要耗费相当长的时间,也需要耗费巨额的资金,不是任何国家都有条件发展汽车工业。因此,汽车工业只能集中在少数有条件的国家,汽车生产者通常只生产市场细分后的某一档次的产品。但是多数国家和地区都需要大量各种档次的汽车,这样,国际间的汽车贸易就出现了,汽车贸易是现代汽车工业应用社会化大生产方式决定的。

如前所述,汽车发源于欧洲,发展于美国,以后又扩展到欧洲、日本直至世界各国。汽车工业包括发动机、车身等各种零部件制造在内的汽车制造业所涉及的所有企业与企业活动,产品复杂性、大批量、多品种的特点决定了它的生产具有明显的社会化生产特征。

1. 高度分工的专业化生产 在汽车工业兴起的前30年,主要趋势是扩大工厂规模、高度综合化,也就是“大而全”。随着世界汽车工业的发展,大而全的缺点暴露出来了,不能适应产品快速改型换代的要求;局部规模小、竞争能力不强;整体机构庞大、难以管理,管理者对次要环节无暇顾及,又妨碍了汽车工业的发展和进步。后来,汽车制造厂趋向于分工细化,零部件由专业厂生产。

在发达国家,汽车零部件专业厂拥有很强的技术开发力量和先进的生产手段,可以进行

多品种、系列化、大批量、专业化生产，产品质优价廉，面向全世界的汽车制造厂和用户，有很强的竞争力。汽车工业在这样的零部件供应的条件下，广泛应用以零件标准化为基础的互换制，采用流水作业生产组织形式，不断提高自动化程度，可以加快产品的改型换代。随着汽车工业的发展，汽车制造厂不断减少自制件的数量，分工协作和专业化程度越来越高，不但提高了生产速度，降低了生产成本，而且能保证产品质量稳定，提高企业在激烈竞争中的生存能力，赢得稳定的高效益，成为了当代世界汽车工业的一大特征。

2. 生产的规模经济性 汽车作为世界第一商品，生产的经济效益与其规模有密切的关系，最佳生产规模随投资、设备通用程度、工艺水平而不同，并随技术的发展而改变。由于生产规模的扩大和竞争的日益激烈，汽车生产只有采用资本密集型的先进技术，达到一定批量，降低单位成本、提高质量，产品才具有竞争力，规模太小的企业在竞争中是注定要失败的。但是生产规模过大也会带来初期投资大、产品积压，开工不足等问题，这要视具体情况而定。由于汽车工业是产业关联度最高、工业技术涉及面最广的综合性工业，其发展不仅依赖于汽车行业本身的技术进步，而且取决于相关产业的技术进步、投资能力、汽车市场的容量、能源和原材料的供应、人们对环境的要求及国家政策和意外变化等。所以，汽车工业高度集中在少数几个发达国家，生产的规模经济性是汽车工业的另一大特征。

汽车工业的不断壮大，随之而来的是汽车贸易的蓬勃发展。汽车贸易的形式很多，有采用整车进、出口的；有引进汽车工业先进技术来促进本国汽车工业的发展、提高生产水平的；也有合资、合作建厂，共同生产、共同受益、共同承担风险的。随着世界各国经济的发展，汽车工业生产水平将不断提高，汽车贸易额会进一步增加。因而，在国际贸易中，占有重要地位的汽车贸易普遍受到各国的关注，都采用各种优惠政策，鼓励扩大汽车贸易。汽车贸易也就成为了各国对外贸易的主要内容之一，在一个国家国际收支平衡表中占据着重要地位。

三、汽车贸易的特点和作用

1. 汽车贸易的特点 汽车贸易与其他国际贸易和国内贸易一样，都是商品的交换，属于流通领域，是汽车工业商品从生产领域向消费领域的转移。汽车的国际贸易和国内贸易虽有所区别，但交易过程大体相同，具有共同的特点：

(1) 汽车贸易的商品都是经过工业加工而制成的产品，包含着一定的技术内容，具有较强的技术性，有些贸易的商品，还与专利、商标或专有技术相联系。例如，长春第一汽车制造厂生产的奥迪轿车是德国的先进生产技术与长春第一汽车制造厂生产技术相结合的产物。另外，汽车贸易的商品都具有较强的专业性。不但生产技术本身具有一定的专业性，而且应用范围也具有一定的专业性。由于汽车贸易的商品技术性和专业性强，加工质量要求高，因此贸易中的升值能力也较强。尤其是高新技术商品，在市场需要的情况下，创汇能力相当强，售价要比成本高很多。

(2) 汽车贸易的商品的结构都很复杂，尤其是现代汽车由几千个零件组成，有的总成也要有几十个甚至上百个零件组成。零件形状各异，工艺复杂，加工难度大。随着生产和生活现代化水平的不断提高，汽车贸易的商品的技术性能不断提高，品种不断增加，应用范围不断扩大。因而汽车贸易的商品都必须满足不同的工作需要，不但有一定的要求，而且性能各异。

(3) 当今汽车贸易商品市场的总特点是供大于求，用户要根据自己的需要选择商品。商

品流通渠道是否通畅,商品的价格是否合理,与用户的购买心理和购买能力有直接关系。因此,在销售中对用户的依赖性较强。促使汽车贸易的商品用户产生购买动机和行为,是生产和经营企业需要经常考虑的问题。由于大部分汽车贸易的商品结构复杂,性能难以掌握,价格较高,使用期限较长,用户购买时较为慎重。所以,生产企业或销售部门都要采取更有效的促销措施。尤其对于新产品,没有有效的宣传是难以使用户产生购买动机的。

(4) 汽车贸易的商品按照用途可分为生活消费品和生产用工业商品。用户一般都要求商品能够满足使用需要,生产企业也希望和用户保持密切的联系,以便获得更好的销售利益。为此,汽车贸易就必须千方百计地使用户满意。除了使商品的结构、性能等尽量满足用户要求以外,还要注意搞好商品包装。尤其是汽车车身、附件仪表等,更要求进行严格的包装,以防在运输过程中发生不必要的损失。另外,对于结构复杂,技术性强,用户难以掌握的商品,也需要以热忱的态度做好售后服务工作。

(5) 很多汽车贸易除需要经过询价、发盘、比价、接受,订立合同这些交易程序以外,还要经过技术座谈、提供样品、鉴定样品,出国考查、咨询、技术培训等环节才能完成,交易过程复杂,时间较长。因此,汽车贸易人员不仅需要具有一般业务知识、语言交流能力,还必须具备汽车技术知识和谈判技巧,需要较全面的业务知识和能力。这不但是交易的需要,也是收集市场信息的需要。对于汽车贸易,市场信息非常重要,只有不断收集市场信息,及时改进产品的结构、性能,才能提高产品对市场的适应能力。

2. 汽车贸易的作用 汽车贸易作为汽车工业再生产过程中的一个环节,即流通交换环节,在汽车工业的再生产过程和国民经济活动中的地位十分重要,有其不可替代的作用。

(1) 汽车贸易是汽车商品的交换,交换的区域和范围一般都很广泛,通常涉及到世界上许多国家和地区,是一种超越国界并参与世界市场商品流通的商品交换,是国内贸易向国外的延伸。对一个国家来讲,往往既要参与国内市场活动,又要参与国际市场活动,通过对本国汽车产品的购买和出口以及对外国汽车产品的进口和出售,把国内市场和国外市场有机地联系起来。汽车贸易是联结汽车生产与消费的“桥梁”和“纽带”。

(2) 汽车工业是一个关联度很高的综合性工业,与之相关的企业或行业有 34 类之多,因此,汽车工业已被许多国家作为支柱产业来发展。汽车工业的发展离不开贸易,汽车贸易有多种形式,可以进行产品交换,可以引进先进的技术和管理办法,还可以采用广泛的经济和科学技术的合作,引进外资,合作、合资经营,使汽车工业尽快发展起来。只有通过汽车贸易,将国内市场与国外市场联系起来,引进必要的先进技术和资金,将生产和消费有机地联结起来,使产品得到社会的承认,才能使汽车工业真正成为国家的支柱产业,从而扩大就业机会,汽车贸易可以扩展相关企业增加劳动就业机会。

(3) 在汽车工业领域,由于种种原因或生产条件的限制,一国的生产能力不可能满足国内的实际需要,汽车贸易具有满足这种需要的特殊职能。利用国际分工理论与进出口的方式完成国与国之间汽车产品的交换,以合理调节国内汽车市场的供需平衡,满足用户对各种档次产品的需求,汽车贸易可以平衡国内市场供需矛盾。

(4) 我国的国际贸易或对外贸易政策是平等互利的,在这种原则下开展汽车贸易,有助于巩固和发展双边关系,为我国长期进行现代化建设和改革开放创造安定有利的外部环境。多做生意、广交朋友,让中国走向世界,让世界了解中国,汽车贸易可以增进双边关系。

综上所述,汽车贸易具有十分重要的地位和作用,它对发展我国的汽车工业,满足市场

的需求,增进双边关系,都具有重要的意义。中国汽车产业政策颁布后,对我国汽车工业及汽车贸易都产生了很大的影响,汽车工业已成为国民经济的支柱产业。我们有理由相信,中国汽车贸易将会出现长足的发展。

第二节 我国的汽车贸易

一、我国汽车工业的形成与发展

20 世纪初,随国外汽车的进入,我国出现了汽车维修业,但在旧中国,汽车制造业未能真正形成生产能力,更谈不上汽车工业了。新中国成立后有了自己的汽车制造厂,1956 年长春第一汽车制造厂建成投产,标志着我国汽车工业的诞生,结束了无汽车工业的历史。当前,我国汽车工业正处于大发展时期。回顾发展历程,总结经验,正确认识汽车贸易,找出差距,具有十分重要的现实意义。

1.1953 年到 1978 年 我国经济基础薄弱,生产能力较低,汽车工业在国家计划经济体制下,集中力量,重点建设,先后建成了中国第一汽车制造厂和第二汽车制造厂,以及一批地方汽车制造厂、专用车改装厂和零部件制造厂,这些企业为我国汽车工业的发展奠定了必要的物质基础。但是国家对汽车工业长期实行计划管理,计划生产,计划销售,企业自主权较小,造成了汽车产品单一,汽车工业发展缓慢。

在这个阶段,我国的汽车工业经历了从无到有,从小到大的过程,实现了零的突破,是我国汽车工业的初创和形成阶段。到 1978 年,生产能力达到年产近 15 万辆的生产规模,但与国外相比,我国汽车工业的发展还存在一些问题,例如:生产增长速度慢,产品的品种是“缺重、少轻”,轿车的生产还近乎于“空白”,因此,汽车工业有待于进一步的发展。

2.1978 年到 1993 年 我国计划经济模式被突破,市场杠杆的调控作用逐渐明显,汽车工业开始出现竞争局面。这一阶段,汽车工业形成了一些骨干企业集团,走上了联合发展的道路,打破了以前的“小而全,大而全”的模式,促进了汽车企业之间的协作和专业化生产。我国企业有选择地重点引进了国外的一些先进技术,包括汽车整车生产,特种车技术及专用车、零部件和相关的配套工业,从自我封闭模式走上了与国际汽车工业加强合作的道路。在很大程度上促进了中国汽车工业的发展,提高了国产汽车的水平,缩小了我国汽车工业同世界各国汽车工业的差距,是我国汽车工业的成长壮大提高阶段。

随着改革开放,国民经济迅速发展,人均国民收入和人们的消费水平不断提高,对轿车的需求量增加。但是,国内轿车的生产能力有限,不能满足市场需求,再加上汽车产品结构上的重大缺陷,导致了供需矛盾的产生。1987 年开始,我国政府决定加快发展轿车工业,到 1993 年,轿车的年产量达到了 23 万辆。

3.1994 年开始至今 我国全面进入市场经济建设,为把汽车工业尽快建设成为国民经济的支柱产业,改变投资分散、生产规模过小、产品落后的状况,增强企业开发能力、提高产品质量和技术装备水平,促进产业组织的合理化,实现规模经济,政府制定了《汽车工业产业政策》。《汽车工业产业政策》的颁布,为我国汽车工业的发展指明了道路,即以轿车工业为重点,零部件工业为基础,优化产品结构;以大集团为主体,促进企业的联合和重组,实现规模经济,优化产业结构;以我为主,引进技术,联合开发新一代产品,形成自主开发能力,建立起自主发展的技术结构。鼓励有条件的企业扩大同国外企业的合作,引进外资,

提高我国汽车工业的生产技术水平。

这一阶段，我国汽车工业在产业政策的引导和扶植下，以加快汽车零部件工业和轿车工业的建设为中心，正在建成以轿车工业为主体的新型的汽车工业体系，汽车工业将真正成为支柱产业。与此同时，将要形成几个生产规模达百万辆，初步具备国际竞争能力的骨干企业集团，汽车产品在产量、质量、品种、性能等方面也将有质的飞跃，我国汽车工业进入了全新发展阶段。

二、我国汽车贸易的现状

在我国经济的蓬勃发展过程中，作为支柱产业的汽车工业跃上了新的台阶，与汽车工业紧密相关的汽车贸易也在发展、壮大。汽车贸易和以前相比，有了长足的发展，无论是货物买卖（汽车整车、零部件、设备等），还是技术引进，其贸易额都在不断增加。随着我国社会主义市场经济的形成，汽车国内外贸易都由原来的计划管理纳入了市场经济的轨道，市场的调控作用日益显著。

1. 国内汽车贸易 国内汽车贸易指汽车产品在我们国内的买卖、流通。现在，国内汽车贸易的销售、流通渠道很多，既有以我国机电设备总公司和我国汽车贸易总公司为主的全国物资系统销售网，又有我国汽车工业销售公司及其分支机构所形成的汽车生产和销售网，除此之外，还有各大汽车生产企业集团自行建立的目标市场及其销售系统，以及隶属于有关部门和总公司所辖的供销企业围绕着变形车、改装车、特种车等生产所组成的销售系统。同时，我国汽车贸易的方式也很多，从事汽车贸易的公司或企业有举办汽车产品交易会、展销会的，有开办或设立汽车自选商场的，还有给外商在国内办理汽车代理业务的等。总之，各公司或企业采用各种方式和手段经营汽车。

近几年来，从国家到地方对汽车贸易都给予了足够的重视，建立了一批汽车展销市场和若干个全国性汽车批发市场，以探索建设具有中国特色的汽车贸易的新出路。但由于汽车贸易是在原来的计划经济体制下形成的，而且汽车市场在国内形成时间较短，所以仍存在着不少问题。例如：汽车销售、流通体制还不能充分适应汽车产业的发展要求，现代化的、大批量的汽车工业生产体制亟待建立与之相匹配的现代化、高效率、环节少的销售、流通体制。汽车经营单位杂乱，流通、销售环节过多，税费负担沉重，汽车产品的价格与汽车市场秩序混乱等。这些问题如果不能及时解决，将会制约汽车工业的发展。

因此，为了促进我国汽车工业的发展，完善汽车市场秩序，进一步扩大汽车贸易，必须塑造经营汽车贸易业务的大企业，实施大公司战略。通过一定数量的大公司及完整的销售服务体系，实现汽车贸易的专业化、大规模经营，实现汽车销售，流通过程中的适度分工，适度竞争，实现大量吞吐，大面积覆盖，从而实现汽车贸易过程中的高效率、高效益。

2. 对外汽车贸易 对外汽车贸易指我国汽车产品的进口和出口贸易。以前，我国汽车工业比较落后，对外汽车贸易长期以进口贸易为主，表现出贸易逆差，即进口量大于出口量。且自《汽车工业产业政策》颁布后，对外汽车贸易也表现出了新的特征：

汽车一般贸易进口不断扩大，易货贸易等进口幅度下降；进口汽车品种明显向高档化发展，改变了以前以中低档汽车为主的品种结构，形成了以中高档轿车为主导品种的进口态势；贸易伙伴呈现多元化，许多外商看好中国潜力很大的汽车市场，采用各种方式进入国内市场，使我国汽车进口贸易的渠道进一步扩大，改变了以前苏联、东欧等国为主要进口对象的局面；汽车产品属于高档消费品，进口时我国征收的关税较高，关税是决定进口汽车尤其

是轿车价格的重要因素。长期以来，进口汽车的价格居高不下，远远偏离自身的价值，不同渠道和方式进口的汽车价格波动较大，目前，美国、日本、德国、法国、韩国、意大利、瑞典等国生产的中高档轿车，纷纷驶入我国海关，国别增多，汽车的品种、牌号、型号不断增加，导致汽车品种越来越多，档次越来越豪华，贸易额不断增加。

《汽车工业产业政策》的颁布，给我国汽车工业的发展指明了方向，鼓励企业通过不同方式，引进国外先进技术及管理模式，提高汽车工业的水平。国民经济的发展，压抑多年的汽车消费需求将得到释放，潜在的巨大汽车市场正逐步转化为现实的需求。国外各大公司，制造厂商纷纷看好中国市场，为打入中国市场展开了激烈的竞争，推出了针对中国市场的各类汽车；我国将告别汽车产品短缺时代，买方市场正在形成，依靠产品主宰汽车服务贸易领域的时代即将结束，汽车工业面临由传统营销模式向现代营销模式的转换，为汽车贸易的发展提供了良好的契机。

加入 WTO 后，我国将大幅度降低汽车及零部件关税，逐步取消进口配额等非关税壁垒，全面开放汽车分销领域等服务贸易，取消鼓励汽车产品国产化的优惠政策，市场国际化的特征日益明显，竞争更加激烈，汽车工业将面临前所未有的挑战。同时，对改善我国汽车市场环境，调整产业结构，筹措发展资金，参与国际分工将起到积极的推动作用。通过发展汽车服务贸易，必将为汽车工业的发展注入新的活力，使我国汽车工业出现质的飞跃。

复习思考题

1. 汽车工业具有哪些特征？
2. 汽车贸易具有哪些特点？
3. 汽车贸易有什么作用？
4. 我国汽车贸易现状如何？
5. 简述世界汽车工业发展史。

第一章 国际贸易基础

汽车贸易内容丰富，方式多样，涉及面广，关系错综复杂，随着世界贸易的发展而不断扩大。各个国家都采用各种各样的方式，尽量扩大本国的汽车贸易额。研究汽车贸易问题，首先需要掌握国际贸易的基础知识。

第一节 国际贸易的基本概念与分类

一、国际贸易的基本概念

国际贸易又称为世界贸易，是国际间的商品和劳务交换的活动，是各国之间分工的表现形式。它同对外贸易既有联系，又有区别。从一个国家或一个地区来看，这种活动称为对外贸易；而从国际范围的角度来看，这种活动叫国际贸易，是各国对外贸易的总体构成。

1. 贸易值 (Value of Trade) 贸易值指以货币表示的一定时期内各国或各地区之间的商品贸易额，是反映贸易规模的指标，又称为贸易额，分为对外贸易额 (Value of Foreign Trade) 和国际贸易额 (Value of International Trade)。

对外贸易额是一个国家或地区在一定时间内进出口贸易额总和。包括进口、出口两个相向对流的贸易额，反映的是一个国家或地区对外贸易规模的大小；国际贸易额是世界各国在一定时期出口贸易额总和。从世界范围来看，一个国家的出口，就是另一国的进口，国际贸易额只将各国的出口贸易额相加，进行较为准确的统计，不计进口值以避免重复统计，反映的是世界贸易规模的大小。

在计算贸易额时，用 FOB 贸易术语价格作为贸易额，要把有关的运费、保险费、装卸费等排除在外，这些项目不能作为贸易额。各国用货币表示贸易额时，一般采用本国货币，也有使用国际习惯通用货币的。在联合国编制和发表的世界各国对外贸易额的有关资料中，均以美元来表示。

2. 贸易量 (Quantum of Trade) 贸易量指用进出口商品的各种计量单位表示的贸易数量。是消除价格变动影响，准确反映实际贸易规模而确立的指标。由于各国采用的度量衡制度不同，计量单位不同，无法用统一的数量单位来表示其贸易量，常采用国际贸易价格指数来表示。

具体方法是以一定时期的不变价格为标准来计算各个时期的贸易额，用进出口价格指数去除进出口额，得出国际贸易实际规模的近似值。然后用一定时期为基础的国际贸易量指数同各个时期国际贸易量指数相比较，求出反映贸易规模变动的贸易量指数。

由于西方国家物价变动较大，用货币表示的国际贸易值不能够真实反映国际贸易的实际规模，所以要用数量表示。一国在同类商品上既有出口又有进口，将一定时期内该种商品的出口与进口比较，若出口量大于进口量即为净出口；若出口量小于进口量即为净进口。这两个指标反映的是一国在某种商品的贸易中是处于出口国的地位，还是处于进口国的地位。联合国或有关国际组织发表的统计资料中，往往同时载有国际贸易值和国际贸易量两个数字，

以便参考和对照。

3. 贸易差额 (Balance of Trade) 贸易差额指一个国家在一定时期内 (一般为一年) 出口总额与进口总额的差值, 它是国际收支的主要项目之一, 表明一个国家的对外贸易收支情况, 分为贸易顺差和贸易逆差。

贸易顺差: 当一国在一定时期内, 出口总值超过进口总值时, 称为贸易顺差或出超。表明一国在对外收支上出现盈余; 贸易逆差: 当一国在一定时期内, 出口总值小于进口总值时, 称为贸易逆差或入超。表明一国在对外收支上出现赤字。

一般情况下, 贸易顺差表明一国在国际交换与国际市场竞争中处于优势, 在对外贸易收支上处于有利地位; 贸易逆差则表明一国在国际交换与国际竞争中处于劣势, 在对外贸易收支上处于不利地位, 各国都希望在对外贸易上保持贸易顺差。

由于国际贸易差额受许多因素的影响和制约, 经济类型不同的国家或者处于不同经济发展阶段的国家, 在贸易差额的状况和结构上会有所不同, 对经济的发展也会产生不同的影响。所以, 从长期的经济发展趋势来看, 一国的进出口贸易应保持基本平衡为好。

4. 国际贸易商品结构 (Composition of International Trade) 国际贸易商品结构指一定时期内各大类商品在世界贸易中的构成, 反映了不同商品在国际分工和交换中的地位, 是重要的国际贸易指标, 常以各种类别的商品在世界进出口总额中的比重来表示。

研究国际贸易商品结构, 通常是分析初级产品和工业制成品贸易额分别占世界贸易额的比重。随着国际贸易的发展, 贸易额不断增加, 初级产品和制成品, 都显现出不断增长的势头。但由于世界范围内, 工业制成品相对初级产品增长速度快、需求大、价格高等原因, 初级产品的增长率远远低于制成品的增长率, 工业制成品比重大于初级产品。长期以来, 发达国家以出口工业制成品为主, 工业制成品的出口几乎处于垄断地位, 在国际贸易中获得的利润也较多。发展中国家以出口廉价原料、初级产品为主, 因而处于吃亏、不利的地位。

5. 贸易地理方向 (Direction of Trade) 贸易地理方向从一国来看, 是指一国对外贸易额在国别和地区的分布, 一般以各国贸易额占该国进出口总额的比重来反映, 称为对外贸易地理方向; 从整个世界来看, 是指各国 (地区)、各洲或各个国家集团在国际贸易总额中所占的比重, 反映他们在国际贸易中所占的地位, 称为国际贸易地理方向。

分析对外贸易地理方向, 可以了解该国的出口商品是流向哪些国家和地区, 进口商品是从哪些国家或地区流入的, 从而表明其主要贸易伙伴是哪些国家或地区。由于对外贸易地理分布清楚地表明了一国同世界各国或各地区的经济贸易交往的广度和深度, 因而可为该国制定外贸政策, 保证重点市场, 开拓新市场, 发展对外贸易提供重要的决策依据。

6. 对外贸易依存度 对外贸易依存度指一国在一定时期内的对外贸易总额占其国民生产总值或国内生产总值的比重, 又称为外贸系数。它是衡量一国对外贸易在其国民经济中的地位与作用的重要指标。

进出口商品总额在国民生产总值中占的比例越大, 表明外贸依存度也越大。该国的经济发展对外贸的依赖程度越大, 同时也表明对外贸易在该国国民经济中地位越重要, 外贸的增长对经济的增长作用也越大。

二、国际贸易分类

在国际贸易中, 交易的方式很多。不同的交易形式, 就会出现不同类型的贸易。国际贸易可按照不同的方式、方法进行分类。

1. 按照交易货物的移动方向 国际贸易分为出口贸易、进口贸易和过境贸易。

(1) 出口贸易 (Export Trade) 指将本国生产加工的商品运往他国市场销售。即将本国产品输向国外, 通过商品数量或存量的减少, 使外汇收入增加, 实现由出口商品向外汇的转型。

商品的出口是一个国家或地区对外贸易的最主要内容之一, 是国民经济的重要组成部分, 在提高生产力、扩大生产规模以及带动经济发展等方面, 发挥着十分重要的作用。

(2) 进口贸易 (Import Trade) 指将外国商品输入本国国内市场销售。即将外国商品输入本国市场, 通过本国商品存量的增加, 支出一定的外汇, 实现由外汇向商品的转化。

通过进口贸易, 可以缓解国内对某些产品的供求矛盾, 满足国内的需求; 有利于丰富国内市场, 使人们的消费更加丰富多彩; 能够获得必要的生产资料、生产设备, 有利于促进本国经济的发展。

(3) 过境贸易 (Transit Trade) 是由甲国通过丙国国境向乙国运送商品, 在这种情况下, 对丙国来讲就是过境贸易, 又称通过贸易。分为直接过境贸易和间接过境贸易: 直接过境贸易是指商品运入第三国国境后, 不需要在海关仓库存放, 在海关人员的监督下, 通过本国的港口、车站或交通运输线直接运出国境。间接过境贸易指商品运入第三国国境后, 先存放在海关仓库, 在以后的某个时间里, 商品未经加工, 又从仓库提出运出国境。

过境贸易对过境国家来讲, 可以从中获得货物过境收入, 产生的主要原因在于交易双方两国之间没有直接航线, 或者直接运输没有通过第三国转运有利。直接过境贸易是货物不需转运, 直接通过国境。而间接过境贸易原因较多。例如商品需要重新包装、分类或混合; 暂时不能转运; 商品启运后双方还未成交; 价格下跌, 货主不愿立即出售等。使商品不能直接运出国境。

2. 按照交易商品的形态 国际贸易分为有形贸易和无形贸易。

(1) 有形贸易 (Visible Trade) 指以实物形态表现的商品交换活动, 也称货物贸易。交换商品是有形的, 看得见的, 例如汽车贸易中的整车、零部件买卖和设备的进出口等, 都是有形贸易。有形贸易是构成国际收支的主要项目, 在一个国家的国际收支中占主要地位, 其进出口额表现在海关的统计资料中。

(2) 无形贸易 (Invisible Trade) 指非实物形态表现的服务交易活动, 又称服务贸易。它和有形贸易是相对的, 提供的某种使用价值是看不见的, 是以提供服务作为交易标的的贸易活动。无形贸易与有形贸易不同, 多数为无形、不可储存的, 服务的提供与消费一般同时进行。无形贸易的发生不经过海关, 不体现在海关的统计资料中, 但却是构成一国国际收支的重要组成部分。随着不断发展, 无形贸易在国际贸易中将占据越来越重要的地位。

3. 按照统计标准 国际贸易分为总贸易和专门贸易。

(1) 总贸易 (General Trade) 指以商品是否通过国境作为统计进出口的标准, 总进口与总出口之和为一国的总贸易。许多国家都采用这种方式以国境划分进出口, 凡是进入国境的商品一律称为进口; 凡是离开国境的商品一律称为出口。采用这种标准进行统计的有中国、美国、日本、英国等 90 多个国家和地区。

(2) 专门贸易 (Special Trade) 指以商品是否经过海关关境作为统计进出口的标准, 专门进口与专门出口构成一国的专门贸易。以海关关境划分进出口的国家, 当国外商品进入国境后, 暂时存放在保税仓库, 不进入关境, 一律不列为进口。只有从国外进入关境的商品以

及从保税仓库提出，进入关境的商品才列为进口，称为专门进口。对于从国内运出关境的本国产品以及进口后未经加工又运出关境的商品则列为出口，称为专门出口。这种统计标准被意大利、法国、德国、瑞士等国采用。

关境 (Customs Territory) 是指执行统一海关法令的领域。一般情况下，一个国家的关境和其国境是一致的，关境即为国境。也有一些国家关境和国境是不一致的。例如：设有自由区、自由港、保税区的国家，这些自由港、自由区、保税区不属于该国的关境范围，是关境以外的本国领土，在这种情况下，一国的关境小于其国境。相反，当几个国家缔结关税同盟时，这些国家之间，相互不征收进出境货物的关税，关境包括几个参加缔约同盟国家的领土，此时，关境大于国境。联合国所公布的各国贸易额一般都注明是总贸易额还是专门贸易额。

4. 按照偿付工具 国际贸易分为现汇贸易与易货贸易。

(1) 现汇贸易指以国际货币作为偿付工具和清偿结算手段的贸易，又称自由结汇贸易。国际货币是能够充当国际支付手段的可自由兑换的货币，目前，能够作为国际贸易支付工具的货币主要有美元 (USD)、英镑 (GBP)、欧元 (ECU)、法郎 (FRF) 等。

(2) 易货贸易 (Barter Trade) 指两国直接以货物交换货物，以经过计价的货物作为清偿工具的贸易方式。特点是把货物的出口与进口相结合，贸易双方相互提供一定数量的一种或多种商品，按议定的方法计价，进行交换，力求使一方的进口额不超过对另一方的出口额。进出口基本平衡，不需用现汇结算清偿。

采用易货贸易有利于扩大进出口贸易，克服外汇支付困难造成的贸易障碍，但也有其局限性。例如：进出口难以找到同一对象，金额难以平衡，交易过程复杂，费时费事等，在目前国际贸易中不占重要地位。

5. 按照是否有第三国参加 国际贸易分为直接贸易、间接贸易和转口贸易。

(1) 直接贸易 (Direct Trade) 指商品生产国与商品消费国直接买卖商品的行为。不通过第三国，对商品生产国是直接出口，对商品消费国是直接进口。

(2) 间接贸易 (Indirect Trade) 指商品的生产国与商品消费国通过第三国买卖商品的行为，是相对直接贸易而言的。

(3) 转口贸易 (Entrepot Trade) 是商品生产国与商品消费国通过第三国所进行的贸易，对第三国来说，叫转口贸易，又称为再输出贸易或中转贸易。

在国际贸易中，商品一般是由生产国直接卖给消费国，进口国也是消费国。但有时由于种种原因，商品要先卖给第三国，然后再转卖给消费国，第三国虽然是进口国，但并非消费国。这时即使商品直接从生产国运到消费国，只要两者之间没有直接发生交易买卖关系，而由第三国转口商分别同生产国与消费国发生的交易关系，这种贸易，仍属转口贸易。对生产国来讲为间接出口，对消费国而言是间接进口，对转口国来讲是转口贸易，都属于间接贸易。

从事转口贸易的国家或地区，往往地理位置优越，运输方便，贸易限制较少，便于货物的集散。例如：中国香港行政区、英国的伦敦、荷兰的鹿特丹、新加坡等，就是典型的转口贸易区，每年从转口贸易中获得巨额收入。