



高等学校汽车服务工程专业教材

21世纪交通版

现代汽车国际贸易实务

◎ 长安大学 韩亮 主编

◎ 河北农业大学 许金花 副主编



XIANDAIQICHEGUOJIMAOYISHIWU



人民交通出版社

China Communications Press



教育部推荐教材

现代汽车国际贸易实务

主编 王 芳
副主编 王 芳 王 芳 王 芳



中国石油大学出版社
CHINA UNIVERSITY OF PETROLEUM PRESS

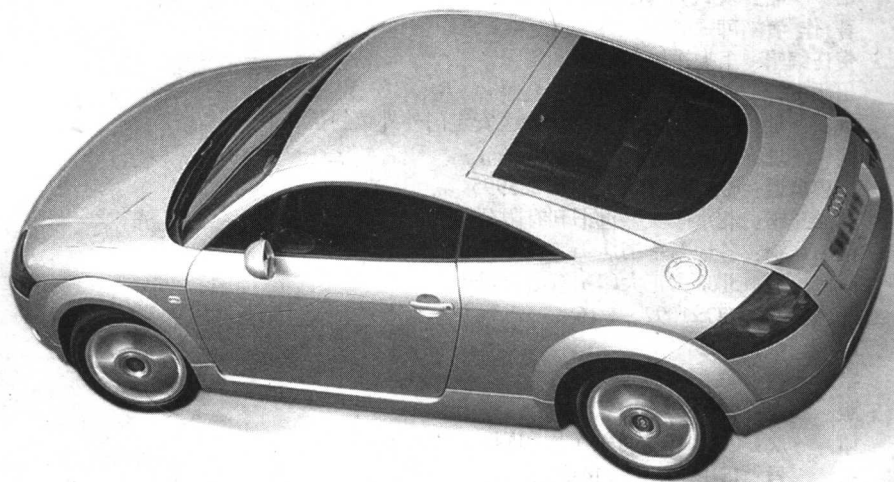


高等学校汽车服务工程专业教材

现代汽车国际贸易实务

◎ 长安大学 韩亮 主编

◎ 河北农业大学 许金花 副主编



人民交通出版社

21世纪交通版

内 容 提 要

本书结合中国汽车工业的特点,主要讲述有关汽车国际贸易的理论和基本概念;汽车工业技术贸易的相关知识和汽车技术贸易的方式;国际贸易合同的主要条款、国际贸易合同的商洽与签订的程序和方法;国际贸易进、出口合同的履行程序、方法和注意事项。

本书为高等学校汽车服务工程专业的教材,同时也可供从事汽车工业国际贸易的工程技术人员、管理人员、汽车企业相关人员学习参考。

图书在版编目(CIP)数据

现代汽车国际贸易实务/韩亮主编. —北京:人民交通出版社, 2007.1
ISBN 978-7-114-06357-2

I. 现... II. 韩... III. 汽车-国际贸易-贸易实务 IV. F746.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 155687 号

高等学校汽车服务工程专业教材

书 名: 现代汽车国际贸易实务

著 作 者: 韩 亮

责任编辑: 王振军 刘敏嘉

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011) 北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010)85285838, 85285995

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京鑫正大印刷有限公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 17.25

字 数: 432 千

版 次: 2007 年 3 月第 1 版

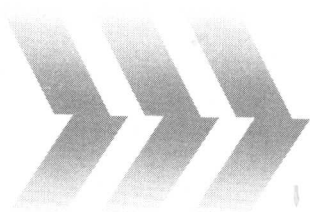
印 次: 2007 年 3 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-06357-2

印 数: 0001 - 3000 册

定 价: 25.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)



高等学校汽车服务工程专业教材编委会

编委会主任

刘仲国 (华南农业大学)

编委会副主任 (按姓名拼音排序)

陈焕江 (长安大学)

李显生 (吉林大学)

王国林 (江苏大学)

编委会委员 (按姓名拼音排序)

戴汝泉 (山东交通学院)

傅厚扬 (昆明理工大学)

郭晓汾 (长安大学)

蹇小平 (长安大学)

李祥贵 (山东交通学院)

刘刚 (昆明理工大学)

刘志强 (长沙理工大学)

骆勇 (西华大学)

冉广仁 (山东交通学院)

唐秋生 (重庆交通学院)

吴芷红 (山东交通学院)

张国方 (武汉理工大学)

杜建 (长安大学)

高利 (北京理工大学)

何效平 (华南农业大学)

李江天 (武汉理工大学)

李仲兴 (江苏大学)

刘玲丽 (武汉科技大学)

鲁植雄 (南京农业大学)

麻友良 (武汉科技大学)

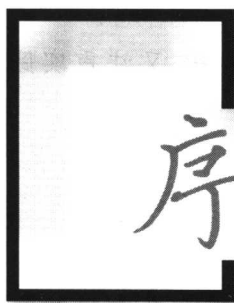
任有 (吉林大学)

隗海林 (吉林大学)

宇仁德 (山东理工大学)

教材策划组成员名单

刘敏嘉 白 峻 钟 伟 林宇峰



汽车工业是国民经济的支柱产业之一,是高度专业化、自动化的综合性工业。在我国,汽车工业正以前所未有的速度迅猛发展,年产量由改革开放前的几万辆发展到 2004 年的 507 万辆,跃居世界第 4 位。据统计,2004 年我国汽车保有量达到 2840 万辆,预计到 2010 年汽车保有量将突破 6000 万辆。

随着我国成功地加入 WTO,汽车工业迎来了新的机遇和挑战。科技是第一生产力,科技须以人为本,汽车行业需要大量的专业技术人才,所以,汽车人才的储备和水平的高低是决定竞争能力的重要因素之一。目前,在发达国家和地区汽车服务贸易体系已相当成熟,主要体现在较大规模的连锁品牌、销售服务网络和消费信贷等方面。我国汽车贸易体系正在迅速发展,但在运营环节的服务上还非常欠缺。为适应新形势的需要,我国各高等院校也正在大力加强汽车类专业的设置以及课程的改革。目前,经教育部备案或批准设置了交通运输专业的高等院校已经超过 100 所。截至到 2004 年底,已经有包括武汉理工大学、同济大学、吉林大学、长安大学、长沙理工大学等 12 所高等院校增设了新兴的汽车服务工程专业。汽车服务工程专业主要是培养具有汽车产品及技术基础,必要的国际贸易、工商管理理论知识,具有一定的现代信息技术和网络技术知识,能够适应汽车产品设计服务、汽车生产服务、汽车销售服务、汽车技术服务、汽车保险、汽车运输服务、物流经营等领域工作的高级复合型人才。为了更好地服务于各高等学校汽车服务工程专业的教学及学科建设,人民交通出版社结合自身汽车类专业教材、图书的出版优势,于 2004 年 8 月在北京组织召开了“全国高等学校汽车服务工程专业教材编写会议”,并成立了教材编写委员会。在这次会议上,来自北京理工大学、长安大学、长沙理工大学、重庆交通学院、华南农业大学、吉林大学、江苏大学、昆明理工大学、南京农业大学、山东交通学院、山东理工大学、武汉科技大学、武汉理

工大学、西华大学等众多著名院校的专家及教授,在总结目前全国汽车服务工程专业发展现状、讨论其未来发展趋势的基础上,提出了该套教材的整体编写方案。

本系列教材将力求做到:

(1)顺应当前高等教育改革的形势,既注重学生理论知识的丰富,又注重实践能力的培养;

(2)涵盖面广,为高校教学提供丰富多样且实用的教材;

(3)由教学一线、年富力强的作者执笔;

(4)定价较低。

相信本套教材的出版将对各高等学校汽车服务工程专业的教学及学科建设提供积极的帮助,我作为汽车与交通运输领域的教育工作者衷心地希望更多专家学者为本套教材的建设提出宝贵的意见,使之更加完善,以有利于更好地服务于高等学校汽车服务工程专业人才的培养。

庄继德

前言 QIANYAN

《现代汽车国际贸易实务》是编者在 1998 年出版的《现代汽车工业贸易实务》一书的基础上修订改编而成,《现代汽车工业贸易实务》于 2004 年被评为长安大学优秀教材。《现代汽车国际贸易实务》是长安大学自主资助出版的教材之一。通过修订,本书淘汰了一些过时的内容,并结合国内汽车工业的特点以及实际情况,加入了新的内容,使本教材更加完善。本教材用通俗易懂、深入浅出的语言阐述有关国际贸易的理论以及实务;理论联系实际,阐述国际贸易的特点、运作方式、存在的问题;引入了一定的国际贸易理论知识,充分体现了教材的严谨性。

《现代汽车国际贸易实务》适用于市场营销、国际贸易、经济管理等相关专业的硕士研究生、本科生使用。本教材在出版过程中,得到了长安大学学校领导、教务处、汽车学院、人民交通出版社、汽车学院市场营销系全体教师的大力支持,同时还得到了李勉、边耀璋教授、刘三刚教授、王振军、刘敏嘉、杨月凤、高莹莹的帮助和支持,在此一并感谢。书中难免有不足之处,敬请读者批评指正。谢谢!

编 者

2006 年 11 月

目录 *MULU*

第1章 绪论	1
1.1 国际贸易与汽车工业贸易	1
1.2 国内汽车工业贸易概述	4
1.3 汽车工业贸易的地位及作用	7
思考题	9
第2章 汽车工业贸易分类	10
2.1 国际贸易中常用的概念	10
2.2 国际贸易分类及其汽车工业贸易	14
2.3 汽车工业贸易的特点	19
思考题	21
第3章 汽车市场	22
3.1 国际分工与汽车工业贸易	22
3.2 世界市场与汽车市场	26
思考题	31
第4章 汽车工业技术贸易	32
4.1 技术贸易概述	32
4.2 汽车工业技术贸易特点	35
4.3 工业产权与汽车技术贸易方式	38
4.4 国际许可合同的内容	46
思考题	49
第5章 汽车工业贸易的品质、数量	50
5.1 汽车工业贸易商品的名称	50
5.2 汽车工业商品的品质	51
5.3 进出口汽车商品的数量	57
思考题	61
第6章 汽车工业贸易商品的包装	62
6.1 运输包装	63

6.2 销售包装	68
6.3 中性包装和定牌	70
6.4 合同中的包装条款	71
思考题	72
第7章 汽车工业贸易价格	73
7.1 价格术语的含义及作用	73
7.2 有关价格术语的国际惯例	74
7.3 汽车工业贸易中常用的价格术语	77
7.4 货交承运人的几种贸易术语	83
7.5 国际贸易中其他贸易术语	86
7.6 汽车工业贸易合同中的价格	90
7.7 合同中的价格条款	93
思考题	97
第8章 汽车工业贸易货物运输	99
8.1 运输方式	99
8.2 装运条款	105
8.3 运输单据	109
思考题	114
第9章 汽车工业贸易货物运输保险	116
9.1 海上运输保险保障的范围	116
9.2 海洋运输保险险别与保险条款	119
9.3 汽车工业贸易合同中的保险条款	125
9.4 海洋运输保险单据	127
9.5 其他运输方式货物保险	129
思考题	131
第10章 汽车工业贸易的支付	132
10.1 支付工具	132
10.2 汇款和托收支付方式	137
10.3 信用证支付方式	141
10.4 银行保函	150
10.5 不同支付方式的选用	151
思考题	152
第11章 检验、索赔、不可抗力和仲裁	153
11.1 汽车商品的检验	153
11.2 索赔	160
11.3 不可抗力	163
11.4 仲裁	166
思考题	171
第12章 进出口交易磋商与合同签订	172
12.1 交易磋商的形式及程序	172

12.2 汽车工业贸易进出口合同的签订	178
思考题	181
第 13 章 汽车工业贸易进出口合同的履行	182
13.1 汽车工业贸易出口合同的履行	182
13.2 汽车工业贸易进口合同的履行	192
思考题	194
附录一 《2000 年国际贸易术语解释通则》(INCOTERMS 2000)	195
附录二 《跟单信用证统一惯例》1993 年修订本, 国际商会第 500 号出版物	228
附录三 《联合国国际货物销售合同公约》	245
参考文献	263



第1章 绪 论

国际贸易有着悠久的历史,在世界经济的发展过程中,起着非常重要的作用。它使不同国家或民族在政治、经济、科技、文化等方面的联系更加密切。尤其是在当今世界,随着经济生活的日趋国际化,各国之间的经济来往更加频繁,国际贸易在这个过程中,将占据着十分重要的地位。与此同时,由于汽车工业的迅速发展和人民生活水平的提高,汽车工业贸易作为国际贸易的一个组成部分,在国际贸易中所占的份额越来越大。因此,掌握现代汽车工业贸易实务,是势在必行的。

1.1 国际贸易与汽车工业贸易

1.1.1 国际贸易的产生、发展

所谓国际贸易,是指世界各国(或各地区)之间的商品及非商品的交换活动,它是人类社会发展到一定历史阶段的产物。它的产生要具备以下两个要素:第一是经济条件,即社会生产力得到了较大的发展、提供了可供交换的商品或非商品;第二是政治条件,即国家的产生和发展。国家产生之后,就有了国界,形成了政治、经济及文化的中心,形成了不平衡的发展局面。也正是这种国家之间发展的不平衡,成了国际贸易产生和发展的原始动力。

在原始社会初期,生产力极其低下,没有剩余产品,没有私有制,没有阶级,也没有国家,因此也不存在国际贸易。随着生产力的发展,人类社会出现了第一次社会大分工,即农业与畜牧业的分离。铁器的产生,极大地推动了农业的发展,使社会开始出现剩余产品,又产生了第二次社会大分工,也就是农业与手工业的分工。社会分工是生产力发展的产物,同时也进一步促进了社会生产力的发展,产生了剩余产品,开始出现产品的交换,这时的交换,是一种完全自然状态的交换。

随着剩余产品的增多,私有制产生了,国家也开始出现。由于国家的出现,改变了当时的社会环境,使生产力的发展得到了进一步推进。商品交换更加频繁,出现了第三次社会大分



工。商人从社会中分离出来,成为一个比较独立的社会阶层。为适应社会分工的发展及各国之间经济发展的不平衡,商人开始走出国界,形成了原始状态的国际贸易。但由于当时生产技术落后,交通运输不发达,因此国际贸易的范围和规模是很有限的。

随着生产力的发展,人类社会由奴隶社会进入封建社会,商品经济得到了进一步发展,极大地推动了国际贸易的发展,国际贸易也由最初的以物易物贸易形式,转化为以货币交易的形式,同时由于交通工具的改进和马车的出现,使国际贸易更趋活跃,国际贸易的规模、范围也在不断地扩大。从当时贸易的内容来看,主要是以统治阶级的奢侈品为主,也有一般的生活用品;从贸易的范围来看,从原来的奴隶社会邻国之间交换向东西两半球扩展,如西方国家多用酒、珠宝、象牙等物品来换取东方的丝绸、瓷器、茶叶等。增进了地域间的文化交流和贸易往来,著名的丝绸之路就是在封建社会中期形成的。

在封建社会也形成了国际贸易中心。如在欧洲封建社会的早期,古希腊经济学家色诺芬(Xenophon,约公元前430年~前355年)在他的《雅典的收入》一文中曾写到:“寄居在我国和来我国访问的人越来越多,显然就会有越多商品进口、出口和出售,并且使我们获得更多的利润”。当时,希腊的雅典就是国际贸易中心;在地中海东部,公元7世纪~8世纪时,也成为国际贸易中心,阿拉伯民族在此贩运非洲的象牙、远东的香料、宝石以及中国的丝绸。

在我国,公元前6世纪~公元前5世纪时,已经出现了许多大城市,如咸阳、邯郸、洛阳以及唐都长安,都曾经是国际贸易中心。隋唐时代,广州、扬州、潮州是当时的三大贸易港口。为便于水上运输,隋炀帝还动用大量的人力、物力、财力修造了中外闻名的大运河,为后来的贸易往来奠定了基础,直到今天,运河仍发挥着作用。

在封建社会,无论是欧洲的马可·波罗、麦哲伦还是中国的张骞、郑和,他们的出使,全是以国家的名义,寻求新的贸易地点和贸易伙伴。由此可见,在封建社会时期,国家对发展对外贸易有很大的积极性。这当然也不能排除殖民者对殖民地的掠夺和不平等贸易,一方面积极开展对外贸易,另一面也出现了限制国际贸易的情况。如我国明朝早期,政府就颁布了严格实行海禁等法令。因此,封建社会的国际贸易表现为较浓厚的国家意志。

人类社会进入资本主义社会后,由于生产力的进一步发展,打破了原有的封建式的小而全的生产模式,迫切需要一种新的生产模式。资本主义生产的发展,必须同时具备两个基本条件:第一,要有大量的自由劳动者;第二,要有大量的货币财富作为资本。在资本主义社会,由于国家意志的加强,使以上两个条件得到了满足,提供了劳动力、资本和市场。就货币的来源来看,在对外贸易中,商品与货币的交换为资本主义发展积累了大量资本,如通过贩卖毒品、奴隶及暴力掠夺,获得大量的金银。据资料记载,从16世纪到18世纪,欧洲一些国家通过国际贸易和其他方式的掠夺,从世界各地运回黄金达200t,白银12000t。其中大部分金银转化为货币资本。

国际贸易开辟了市场,欧洲殖民主义者从16世纪开始发动了一系列商业战争,抢占殖民地,扩大新市场,使一些落后的国家和地区成为他们商品销售的大市场,同时又是廉价劳动力及生产资料的供应市场。国际贸易可以提高资本的利润率,正如马克思在谈到资本主义对外贸易中所指出的:“投在对外贸易上的资本,能提供较高的利润率。”国际贸易为资本主义打开了国外市场,有助于社会产品的实现。社会产品的实现,离不开流通,而国际贸易就是流通;国



际贸易也是资本主义转嫁经济危机和通货膨胀的有效方式。它成为资本主义经济体系的重要组成部分,也有力地推动了资本主义经济的发展。

社会主义国家也非常重视经济的发展使人民的物质生活和精神生活都得到了很大的提高。随着社会经济的发展及人们收入的提高,使需要的多层次更加突出。有些需要或消费,仅凭国内的资源及国内的生产能力是难以满足的,只有通过国际间的交流,也就是说通过国际贸易才能实现。社会主义国际贸易是真正平等的贸易,所奉行的对外原则是:国家不分大小、贫富,力量不分强弱,在相互间的关系中都是平等的;在相互贸易中,根据双方的需要和可能,有来有往,互通有无,对双方均有利益,在此原则下,逐步形成全方位、多元化的国际贸易格局,同时使所奉行的对外贸易体制逐渐同国际惯例接轨。

改革开放以来,我们国家的对外贸易体制也在改变。在以邓小平建设有中国特色的社会主义理论指导下,经济体制由原来的计划经济向社会主义市场经济转变。特别是党的十五大以来,又针对目前国际、国内形势,制定了新的经济政策,进一步改革开放,抓大放小,搞活国有大企业;鼓励出口,扩大国际间的交流与合作,这为中国的对外贸易发展提供了良好的契机。

1.1.2 国际贸易的含义

国际贸易又称为世界贸易,是国家之间商品和劳务的交换活动,是各国对外经济的纽带和基础。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。

在当代社会,经济生活日趋国际化。一个国家的对外经济活动包括了十分广泛的内容,例如:技术的转让与引进,资金的借贷,合资、合作经营企业,商品的进出口,对外提供劳务与服务,工程承包,货物的运输,通信以及旅游等。

1.1.3 现代汽车工业国际贸易

随着国际贸易的发展,在国际收支中占主要地位的汽车工业贸易也在不断发展、壮大。世界上,汽车工业在飞速发展,汽车产品的更新换代期在不断地缩短,同时,电子技术的发展,也给汽车工业注入了新的活力,例如:电控喷射系统、无触点点火系统、ABS 防抱死系统等,这些新技术在汽车上的广泛使用,促进了汽车工业的进一步发展。

根据权威人士预测,在未来的 20 年,全世界的汽车产量将增加 50%,也就是说,从目前的 5 000 万辆,增加到 7 500 万辆,净增值为 2 500 万辆;同时,汽车新技术将得到普遍使用,这就意味着,在未来 20 年内,国际汽车工业贸易额将会进一步增加。

汽车工业在产业结构链中占有重要地位,例如美国的产业结构,由 1880 年以纺织、食品、木材加工为主体,发展到 1950 年的以汽车、钢铁、石油、机械制造为主体,前后历时 70 年的时间,完成了产业结构由轻工业向重工业乃至深加工工业的产业结构转换。而在这个转换过程中,汽车工业的发展起到了极为重要的作用。由于汽车工业是综合性加工产业,在其生产过程中,涉及到冶金、橡胶、化工、机械制造、电子、纺织、材料等一系列加工工业。在汽车产品的流通、使用过程中,又涉及到运输维修、保险、商业等众多的第三产业。根据有关部门统计,汽车从生产到流通、使用的整个过程中涉及到 34 个相关行业。因此,国际上公认,汽车工业的发



展,可以带动众多相关产业的发展,对整个国际经济发展起着巨大的推动作用。

在国际上,汽车工业是各国重点发展的产业,汽车工业贸易也成为各国对外贸易的主要内容之一。从汽车整车的流通到配件的交易以及售后服务;从生产技术的转让、引进到整套生产设备的转让和引进,都表明了汽车工业贸易在一个国家国际收支平衡表中的重要地位。正因为如此,即使欧美等发达国家,面对民族汽车工业受到日本汽车工业的巨大威胁时,谁都不甘心将自己本国的市场拱手相让,而是竭力寻求各种有效的途径进行反击。

1.2 国内汽车工业贸易概述

1.2.1 我国汽车工业的形成、发展

在 20 世纪初,汽车工业产品开始引入我国。在旧中国,我国仅有少数的汽车修配厂,根本没有像样的汽车制造厂。据有关人士称,在当时有不少有志之士、爱国将领,甚至一些实力派人物都试办过汽车制造产业。但在当时,中国处于殖民地、半殖民地的环境下,加之三座大山的压迫,使汽车制造业未能真正形成生产能力,也就更谈不上汽车工业了。所以在那个时候,国内用的汽车,全部是由国外进口的,至新中国成立前,共进口汽车 7 万余辆,保有量为 5.1 万辆。这些进口汽车品种繁杂、牌子众多;同样,与汽车有关的配件、运行材料,例如:轮胎、汽油等,均要依赖进口,而且由于缺乏必要的维护技术,使汽车的技术状况极差。

新中国建立后,中国人才有了我们自己的汽车制造厂。中国的汽车工业始建于 20 世纪 50 年代初,经过 40 多年的建设和努力,尤其是经过改革开放 10 多年来的发展,到目前为止,中国汽车工业已初步形成了以载货汽车为主体的汽车工业制造体系。我国历时 40 余年的汽车工业发展历程,可划分为以下几个阶段:

第一阶段:自 1953 年开始到 1978 年。在这一时期,国民经济基础薄弱,而且生产能力较低,汽车工业在国家计划经济体制下,集中力量、重点建设,先后建成中国第一汽车制造厂和第二汽车制造厂,同时建成了陕西、四川汽车制造厂以及一批零部件制造厂,这些企业,为今后我国汽车工业的发展奠定了必要的物质基础。在这期间,国内的汽车产品主要是中型载货汽车,国家对汽车工业实行计划管理、计划生产、计划销售。对于制造企业来讲,其自主范围较小,因此,在相当长一段时间内,我国汽车工业发展比较缓慢。

在这个阶段内,我国的汽车工业又经历了两个时期:

(1)自 1953 年开始到 1967 年,我国汽车工业处于初期阶段。1953 年 7 月,中国第一汽车制造厂开始在长春市兴建,中国人民的伟大领袖毛泽东主席亲自为该厂题写了“第一汽车制造厂奠基纪念”。我国的建设者们,仅用三年时间就建成一汽,并在 1956 年 10 月开始大批生产载货质量为 4t 的解放 CA10 系列载货汽车,从而结束了中国不能生产汽车的历史。至 1958 年,第一汽车制造厂又试制成功我国第一辆国产轿车——东风牌轿车。毛主席在乘坐后表示赞赏,并勉励一汽人继续为振兴我国汽车工业作出贡献。之后,第一汽车制造厂又开始试制并小批量生产“红旗”CA770 型高级轿车。

在这期间,全国各地的一些汽车修配企业也相继改建成汽车制造厂,因此,我国所生产的



汽车品种和产量都有所发展。就轿车而言,各厂家也纷纷开始试制,但由于技术条件和生产条件的制约,导致产品质量较差,因而被迫停产。

(2)自1968年开始到1978年的10年间是我国汽车工业自主建设的10年。在这10年间,国民经济已开始稳步发展,汽车产品的品种和数量已不能满足社会发展和国防建设的需要,于是国家决定在内地再新建一批汽车工业骨干企业。从1968年开始,在湖北省十堰市开始动工兴建我国规模最大的第二汽车制造厂。第二汽车制造厂于1975年生产出第一个车型EQ240,载质量为2.5t的载货汽车。1978年7月,开始生产其主导产品EQ140,载重质量为5t。在这10年间所建成的汽车企业,标志着我国汽车工业进入了自己开发,设计产品和工厂企业设计的新阶段。同时,地方企业也得到了充分的发展。

在这10年间,一些省、市、自治区利用本地的工业基础,发展地方汽车工业,有些还形成了一定的生产能力,形成了一定的规模。他们的主要产品是仿制当时国内的主要车型,例如:仿制解放牌汽车和东风牌汽车;同时,也采用各类底盘开发变型汽车、专用汽车等。有的还自行开发了微型客、货车、重型载货汽车以及矿山专用车。在这10年间,各个部委,例如:交通部、商业部等也组织建设了一批汽车制造厂,例如郑州客车厂、扬州客车厂等,这些企业重点从事本部门所需要的各类汽车的生产以及改装。

经过第一个阶段的发展,我国的汽车工业经历了从无到有,从小到大,从弱到强的过程,使我国汽车工业以及汽车制造实现了零的突破。到1978年,我国汽车工业的生产能力达到近15万辆的生产规模。但是,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。

经过第二阶段:自1978年到1993年,是我国汽车工业的成长壮大阶段,这一期间,我国汽车工业的发展有以下几个特征:

(1)单一的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。随着改革开放、搞活市场的深入,市场的需求对汽车工业的发展产生了巨大的推动作用,出现了一批生产微型、轻型、重型汽车的制造企业,使汽车的生产能力得到了快速增长。至1993年,汽车的生产能力已达到128万辆。

(2)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。从而打破了以前的“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。

(3)我国汽车工业从自我封闭模式走上了与国际汽车工业加强合作发展的道路。在此期间,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艺,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。

(4)轿车工业开始发展。自从改革开放以来,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,对轿车的需求量急剧增加。但是,国内轿车的生产能力很小,不能满足市场需求,汽车产品结构上的重大缺陷,导致了供需的尖锐矛盾。到目前,世界各大汽车巨头纷纷在中国设厂,如通用、福特、丰田、大众等。

从1994年开始,我国开始进入全面的市场经济建设,随着《汽车工业产业政策》的颁布,国



内的汽车工业进入了新的发展阶段,即第三个发展阶段。

《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,以提高我国汽车工业的生产技术水平。

时至今日,中国不仅形成了巨大的汽车生产能力,同时基本上形成了比较完善的销售体系,2006年1~6月份,国内汽车产销双双突破300万辆。今后中国汽车工业无疑将会有一个较大的发展,面对国际竞争的压力,中国汽车业面临着全新的挑战。

1.2.2 国内的汽车工业贸易

1. 国内汽车工业贸易

随着改革开放的进一步深入,我国的国民经济正在蓬勃发展,作为支柱产业的汽车工业将跃上新的台阶。同样,与汽车工业紧密相关的汽车工业贸易也在发展、壮大。

随着我国社会主义市场经济的形成,汽车工业贸易也由原来的计划管理纳入了市场经济的轨道。据统计,到1994年,占我国汽车生产年产量的96%的产品已进入市场。只有剩余的4%列入国家指令性计划和国家订货任务,市场的调控作用也日益显著。

汽车工业国内贸易,主要是指汽车工业产品在国内的买卖、流通。在我国,汽车产品的销售、流通渠道很多。但主要的销售渠道是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,它们的销售量占我国汽车生产量的70%左右。同时,还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。

在我国国内,汽车工业产品的贸易方式或流通方式很多,例如:汽车产品交易会,展销会、开办或设立汽车自选商场等进行交易。同时,经营汽车产品贸易的公司或企业还同国外汽车商办理在我国的代理销售等等。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,从地方到国家对汽车工业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。

中国已经开始实行汽车专卖店制度,分期付款售车也已经有了多年的实践,并发挥越来越大的作用。这是国外的成熟模式,而国际上新兴的百货店售车,中国也已经出现,同时汽车电子商务也开始在国内尝试。如何学习国际先进经验,尤其是如何将国际先进经验结合本国和本企业实际,是每一个汽车制造商应当研究的问题,更是广大经销商应当关注的问题。

现代化的、大批量的汽车工业生产体制亟须建立与之相匹配的现代化、高效率、环节少的销售、流通体制。目前的汽车工业贸易过程中,汽车经营单位杂乱,汽车产品的价格与汽车市场秩序混乱。

因此,为了促进我国汽车工业的发展,完善汽车市场秩序,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一套完整的销售服务体系,实现汽车贸易