

现代汽车工业经营管理丛书

现代汽车 工业贸易实务

韩 亮 吴龙泗 杜 建 主 编
王秀梅 刘晓波 副主编



人民交通出版社

99
F407.471.5
1
2

现代汽车工业经营管理丛书

现代汽车工业贸易实务

Xiandai Qiche Gongye Maoyi Shiwu

韩 亮 吴龙泗 杜 建 主 编
王秀梅 刘晓波 副主编

人民交通出版社

图书在版编目(CIP)数据

现代汽车工业贸易实务/韩亮等主编.-北京:人民交通出版社,1998.10

ISBN 7-114-03110-6

I. 现… II. 韩… III. 汽车-商品流通-贸易实务
IV. F724.76

中国版本图书馆 CIP 数据核字(98)第 21451 号

现代汽车工业经营管理丛书

现代汽车工业贸易实务

韩 亮 吴龙泗 杜 建 主 编

王秀梅 刘晓波 副主编

责任印制:张 凯 版式设计:刘晓方 责任校对:张 捷

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

新世纪印刷厂印刷

开本: $787 \times 1092 \frac{1}{32}$ 印张: 14.875 字数: 337 千

1999 年 1 月 第 1 版

1999 年 1 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数: 0001-3100 册 定价: 22.00 元

ISBN 7-114-03110-6

F·00335

内 容 提 要

本书根据目前市场经济的需要，从实际出发，具体阐述了汽车工业贸易分类、汽车市场、技术贸易、汽车工业贸易商品品质、包装、价格及运输保险等方面的内容。

本书可作为大专院校汽车类专业及有关汽车贸易人员培训的教材，也可供汽车行业和其他有关贸易人员学习与参考。

总 序

在党的十一届三中全会方针和路线的指引下，80 年代我国经济贸易的发展已取得了突破性的进展，工业产品对外贸易额和贸易量的增长速度明显加快，特别是汽车工业的高速发展，令人瞩目。进入 90 年代以来，我国为实现国民经济第二步战略目标，更进一步扩大了改革开放的范围，加快了改革开放的步伐。汽车产业在产品的品种、产量、质量以及工艺装备水平等方面，都有了较大的进步。但是，存在的问题和困难也还不少，尤其在经营管理方面与国际汽车工业先进水平相比差距还很大。为把我国汽车工业尽快建设成为国民经济的支柱产业，建立一套具有中国特色的汽车工业经营管理理论和模式是十分必要的。1994 年我国《汽车工业产业政策》的颁布与实施，是我国汽车工业迈向 21 世纪，跻身世界汽车工业先进国家行列的重要举措。正如产业政策所指出的那样：“通过本产业政策的实施，使我国汽车工业在本世纪末打下坚实的基础，再经过两个五年计划，到 2010 年成为国民经济的支柱产业，并带动其他相关产业迅速发展。”汽车产品是附加价值很高的产品。它的发展，不仅会带动相关产业的迅速发展，而且随着汽车产品进出口数量的不断增加，将逐渐改善我国工业产品进出口的结构。另外，假如我国参加世界贸易组织之后，汽车产品的进出口贸易将更加繁忙，人才需求将大大增加。

当前，我国工业性的经营人才普遍缺乏，而汽车工业的

经营人才则更奇缺。它严重地制约着我国汽车工业的快速发展。因此，加快人才培养，不断提高行业队伍的素质，是提高汽车工业经营管理水平的关键。其中，教育占有重要的战略地位。目前，我国汽车工业在人才培养方面具有以下特征：

1. 汽车产业规模大，从业人员多，专业复合型人才需求量大；
2. 汽车产品营销市场活跃，规模宏大，经营粗放，市场经营人员的素质有待进一步提高；
3. 汽车使用与服务行业队伍庞大，技术水平偏低，科学的经营管理水平有待进一步提高；
4. 加速高校专业改造，教材建设需进一步完善，以适应人才的培养。

为此，国家十分重视汽车工业经营管理人才的培养，采取了各种措施，通过多种途径，以加速汽车工业经营人才的培养。近年来，有关经营管理的论著颇多，但从实用的角度出发，以教材的形式系统论述汽车工业经营管理基本理论和方法的书籍尚不多见。这是编著本丛书的根本动因。同时，为了适应我国经济形势发展的客观需要，充实汽车工业从业人员的理论水平和实际操作技能，尽快使他们成为既懂国内外经营之道，又懂汽车技术的复合型人才，也是《丛书》编写的良好愿望。

《丛书》是知识的结晶，经验的总结。她以系统的理论和方法向人们展示出我国汽车工业经营管理通往成功之路的智慧和途径。她的出版，如果能启迪人们的思维，帮助企业从现代、全面、整体和科学的高度出发去思考和审视自己的经营管理之道，在实践探索中提高了经营水平而获得收益，那将是我们编著《丛书》的最终祈盼。

《丛书》共分五册，内容包括现代汽车工业经营管理、贸

易实务、贸易谈判、市场营销和投资融资等方面，具有结构紧凑，内容丰富，实践操作性强，信息量大等特点。

《丛书》由吴龙泗总体规划并任总主编，刘希柏任总主审。

《丛书》在编写过程中，参考了有关教材和论著，颇受启迪和帮助，特致谢忱。

《丛书》的编辑出版，马文敏同志给予了大力的支持和帮助，并付出了艰辛的劳动，在此表示衷心的感谢。同时，也诚心感谢所有关心和指导《丛书》编写的良师和益友。

《丛书》由于编写时间仓促，作者水平有限，疏漏和错误之处在所难免，敬请读者批评指正。

《丛书》编审委员会

1997年10月于西安

目 录

第一章 绪论	1
第一节 国际贸易与汽车工业贸易.....	1
第二节 我国汽车工业贸易概述.....	6
第三节 汽车工业贸易的地位及作用	15
第二章 汽车工业贸易分类	18
第一节 国际贸易中常用的概念	18
第二节 国际贸易分类与汽车工业贸易	26
第三节 汽车工业贸易的特点	35
第三章 汽车市场	40
第一节 国际分工与汽车工业贸易	40
第二节 世界市场与汽车市场	48
第四章 汽车工业技术贸易	57
第一节 技术贸易概述	57
第二节 汽车工业技术贸易特点	62
第三节 工业产权与汽车工业技术贸易方式	68
第四节 国际许可合同的内容	84
第五章 汽车工业贸易的品质、数量	89
第一节 汽车工业贸易商品的名称	89
第二节 汽车工业商品的品质	91
第三节 进出口汽车商品的数量.....	102
第六章 汽车工业贸易商品的包装	111
第一节 运输包装.....	112

第二节	销售包装·····	125
第三节	中性包装和定牌·····	128
第四节	合同中的包装条款·····	130
第七章	汽车工业贸易价格·····	132
第一节	价格术语的含义及作用·····	132
第二节	有关价格术语的国际惯例·····	134
第三节	汽车工业贸易中常用的价格术语·····	140
第四节	货交承运人的几种贸易术语·····	152
第五节	国际贸易中其它非常用贸易术语·····	158
第六节	汽车工业贸易合同中的价格·····	165
第七节	合同中的价格条款·····	170
第八章	汽车工业贸易货物运输·····	180
第一节	运输方式·····	180
第二节	装运条款·····	192
第三节	运输单据·····	199
第九章	汽车工业贸易货物运输保险·····	210
第一节	海上运输保险保障的范围·····	210
第二节	海洋运输保险险别与保险条款·····	217
第三节	汽车工业贸易合同中的保险条款·····	227
第四节	海洋运输保险单据·····	231
第五节	其它运输方式货物保险·····	235
第十章	汽车工业贸易的支付·····	238
第一节	支付工具·····	238
第二节	汇款和托收支付方式·····	247
第三节	信用证支付方式·····	255
第四节	银行保函·····	271
第五节	不同支付方式的选用·····	274
第十一章	检验、索赔、不可抗力和仲裁·····	277

第一节	汽车商品的检验·····	277
第二节	索赔·····	289
第三节	不可抗力·····	296
第四节	仲裁·····	302
第十二章	进出口交易磋商与合同签订·····	311
第一节	交易磋商的形式、内容及程序·····	312
第二节	汽车工业贸易进出口合同的签订·····	324
第十三章	汽车工业贸易进出口合同的履行·····	328
第一节	汽车工业贸易出口合同的履行·····	329
第二节	汽车工业贸易进口合同的履行·····	345
附录一：	《1990 年国际贸易术语解释通则》 (INCOTERMS1990) ·····	351
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·····	404
附录三：	《联合国国际货物销售合同公约》·····	435
参考文献 ·····		464

第一章 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。

第一节 国际贸易与汽车工业贸易

一、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因素: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向东西两半球扩展，并与之文化交流和贸易往来，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。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，为后来的贸易奠定了运输基础，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·波罗还是麦哲伦，以及中国的张骞、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它方式的掠夺，从世界各地运回黄金达 200t，白银 12 000t，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。

二、国际贸易的含义

国际贸易又称为世界贸易，是国家之间的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着十分广泛的内容，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，通信以及旅游等等。

三、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度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。

第二节 我国汽车工业贸易概述

一、我国汽车工业的形成、发展

在本世纪初，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，至新中国成立之前，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 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：

1. 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，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，由于种种原因，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