



21世纪交通版

高等学校汽车服务工程专业教材

汽车贸易

◎ 山东交通学院 赵培全

◎ 长沙理工大学 刘志强

主编

QICHEMAOYI



人民交通出版社

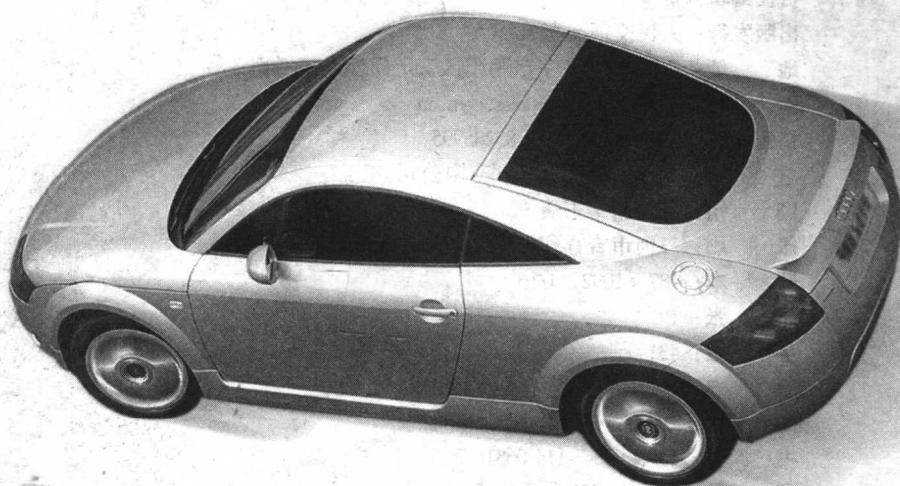
China Communications Press



高等学校汽车服务工程专业教材

汽车贸易

◎ 山东交通学院 赵培全 主编
◎ 长沙理工大学 刘志强



人民交通出版社

内 容 提 要

本书分析了现代汽车贸易中关于汽车商品贸易和汽车技术贸易的各个环节,阐述了汽车贸易基本理论与实务。内容涵盖了国际汽车贸易市场分析、贸易政策的实施、贸易术语及国际惯例、汽车贸易的方式、贸易合同的内容与履行以及技术贸易等方面的知识。

本书为高等学校汽车服务工程专业教材,也可作为国际贸易专业的参考用书和从事汽车贸易的相关从业人员学习、培训参考用书。

图书在版编目(CIP)数据

汽车贸易 / 赵培全, 刘志强主编. —北京: 人民交通出版社, 2007.9

ISBN 978-7-114-06815-7

I. 汽… II. ①赵…②刘… III. 汽车-国际贸易 IV. F746.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 139511 号

高等学校汽车服务工程专业教材

书 名: 汽车贸易

著 作 者: 赵培全 刘志强

责任编辑: 黄景宇

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: 三河市吉祥印务有限公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 19

字 数: 431 千

版 次: 2007年9月第1版

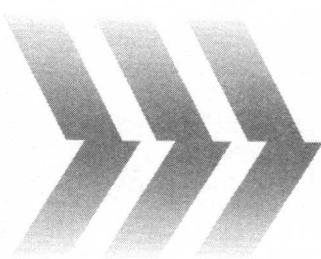
印 次: 2007年9月第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-06815-7

印 数: 0001-3000 册

定 价: 28.00 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)

杜建 (长安大学)

傅厚扬 (昆明理工大学)

高利 (北京理工大学)

郭晓汾 (长安大学)

何效平 (华南农业大学)

蹇小平 (长安大学)

李江天 (武汉理工大学)

李祥贵 (山东交通学院)

李仲兴 (江苏大学)

刘刚 (昆明理工大学)

刘玲丽 (武汉科技大学)

刘志强 (长沙理工大学)

鲁植雄 (南京农业大学)

骆勇 (西华大学)

麻友良 (武汉科技大学)

冉广仁 (山东交通学院)

任有 (吉林大学)

唐秋生 (重庆交通学院)

隗海林 (吉林大学)

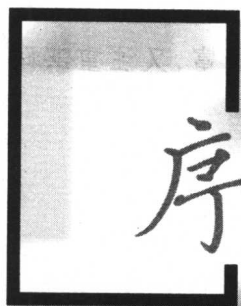
吴芷红 (山东交通学院)

宇仁德 (山东理工大学)

张国方 (武汉理工大学)

教材策划组成员名单

刘敏嘉 白 峻 钟 伟 林宇峰



XU

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 2 840 万辆,预计到 2010 年汽车保有量将突破 6 000 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

本教材是根据全国高等学校汽车服务工程专业教材编写会议通过的《汽车贸易》教材编写大纲,结合我国汽车工业的发展现状,根据国际汽车市场发展的需求以及目前的教学改革而编写的。该教材为 21 世纪交通版高等学校汽车服务工程专业系列教材之一,也可作为经济类国际贸易专业的参考用书和从事汽车贸易的相关从业人员学习、培训参考用书。

本教材围绕世界汽车市场一体化的理念,运用国际贸易的基本理论,分析了现代汽车贸易中关于汽车商品贸易和汽车技术贸易的各个环节。根据汽车贸易工作的需要,阐述了汽车贸易基本理论与实务。内容涵盖了国际汽车贸易市场分析、贸易政策的实施、贸易术语及国际惯例、汽车贸易的方式、贸易合同的内容与履行以及技术贸易等方面的知识,可以帮助学生了解汽车贸易,熟悉汽车贸易的政策以及国际惯例,掌握从事汽车贸易的业务知识和基本技能。

本教材的特点是选材注重创新,紧跟市场发展的步伐,内容精练、新颖,连贯性好,编写时注重实务操作,突出实践性、实用性和一定的理论性。

本教材由山东交通学院赵培全与湖南长沙理工大学刘志强任主编,由赵培全总纂和定稿,由山东大学刘庆林教授负责主审。

编写内容分工:第一章至三章、第五章、第七章、第十二章由赵培全编写;第六章、第九章、第十章由刘志强编写;第四章、第八章由山东交通学院宿林林编写,第十一章由中国重型汽车集团副总经理韦志海编写,第十三章由山东交通学院山云霄编写。

本教材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,在此谨向其作者致以诚挚的谢意;同时,得到了宋成展律师、中国重型汽车集团高级工程师靳文生、中国重汽技术发展中心工程师何平的大力帮助,以及巩加龙、张玉斌的大力支持,在此特表示感谢。

由于编者水平有限,时间仓促,书中难免有错误和不当之处,恳请使用本教材的广大师生和读者予以批评指正。

编 者

2007 年 5 月 30 日

目录 MULU

第1章 汽车贸易概论	1
1.1 汽车贸易发展历程	1
1.2 汽车贸易的内容	6
思考题	7
第2章 汽车贸易市场与贸易政策	8
2.1 汽车贸易市场	8
2.2 汽车贸易市场的构成	18
2.3 汽车国际贸易及产业政策	25
思考题	32
第3章 汽车贸易术语与国际惯例	33
3.1 汽车贸易术语概述	33
3.2 汽车贸易术语及解释	34
3.3 贸易术语的选择	48
3.4 贸易术语的国际惯例	49
思考题	52
第4章 汽车贸易方式	53
4.1 经销与代理	53
4.2 寄售、拍卖、展销	59
4.3 招标与投标	65
4.4 我国汽车贸易主要模式	69
思考题	75
第5章 汽车贸易合同	76
5.1 贸易合同概述	76
5.2 汽车贸易合同的内容	79
5.3 汽车贸易合同的履行	85
5.4 汽车贸易合同范例	91
思考题	98

第6章 汽车贸易价格与支付	99
6.1 汽车贸易价格	99
6.2 支付工具与支付方式	105
思考题	123
第7章 汽车贸易的标的	124
7.1 汽车商品的名称	124
7.2 汽车商品的品质	126
7.3 进出口汽车商品的数量	132
7.4 汽车贸易商品的包装	135
思考题	144
第8章 汽车贸易货物运输和贸易保险	146
8.1 汽车贸易货物运输方式	146
8.2 汽车贸易货物运输的装运条款	159
8.3 汽车贸易保险	164
思考题	170
第9章 汽车贸易程序	171
9.1 汽车贸易前的准备工作	171
9.2 汽车贸易谈判	176
9.3 汽车贸易合同的签订	190
思考题	192
第10章 汽车贸易的商检、索赔、不可抗力和仲裁	193
10.1 汽车贸易商品的检验	193
10.2 争议与索赔	200
10.3 不可抗力	204
10.4 仲裁	206
思考题	209
第11章 汽车报关	210
11.1 报关的基本知识	210
11.2 进出口货物的通关	214
11.3 保税进出口货物的通关	221
11.4 汽车贸易的关税与非关税措施	226
思考题	235
第12章 汽车技术贸易	236
12.1 技术贸易概述	236
12.2 知识产权与技术贸易	241
12.3 汽车技术贸易方式与合同	244
思考题	254
第13章 汽车电子商务	255
13.1 概述	255
13.2 我国汽车电子商务的发展现状与展望	257

13.3 汽车电子商务模式及运用	259
13.4 汽车电子商务成功案例分析	264
思考题	271
附录	272
汽车品牌销售管理实施办法	272
汽车贸易政策	277
构成整车特征的汽车零部件进口管理办法	282
参考文献	291



第1章 汽车贸易概论

1.1 汽车贸易发展历程

随着国际贸易的发展,创汇能力强大的机电工业产品,特别是汽车工业产品在国际贸易总额所占比重越来越大,现今世界汽车产品贸易约占世界贸易总额的10%,是世界贸易中第一大类商品,汽车贸易的发展又极大地促进了汽车工业的发展,汽车工业已经成为不少国家国民经济的支柱产业。

1.1.1 世界汽车工业与汽车贸易发展历程

1886年1月29日,德国一位工程师卡尔·奔驰(Carl Benz)将燃气发动机改制成汽油发动机(该发动机为卧式、单缸、四冲程、水冷),并安装在一辆自制的三轮车上,该车没有制动器,也没有变速器,前进速度为13km/h。这辆车的诞生,标志着现代汽车工业的开端。

随着汽车技术的不断发展,汽车的影响力逐渐显现出来,欧洲陆续出现了许多著名的汽车生产公司,如德国的奔驰(Benz)公司、法国的标致(Peugeot)公司、英国的奥斯汀(Austin)公司和罗浮(Rover)公司、意大利的非亚特(Fiat)公司等,使得欧洲成了世界汽车工业的中心。

汽车工业在欧洲诞生以后,在世界上引起了强烈反响,许多国家纷纷开始发展自己的汽车工业,使得汽车工业出现竞争,并且竞争越来越激烈,致使世界汽车工业的发展中心随后发生了四次大转移。

第一次转移(20世纪初~20世纪50年代),世界汽车工业的中心由欧洲转移到美国。19世纪初,欧洲的汽车工业技术水平较高,生产的汽车豪华,工艺精细,价格昂贵,限制了普通人的消费需求,汽车仅仅是皇室贵族和商界大亨的奢侈品,成为地位和财富的象征,限制了欧洲汽车工业的进一步发展。1908年,美国福特(Ford)公司推出了“T型车”,“T型车”在设计思路、生产组织、销售组织、零售定价、售后服务等方面都采用了与众不同的方法。“T型车”的设计采用了系列化、通用化,实现了总成互换;采用流水线装配,提高了工作效率,降低了成本;实行



低价销售策略,使大多数人都买得起;提供充足的配件和及时的售后服务,消除了用户的后顾之忧。由于该车具有价格低廉、使用方便、维护容易等优点,销售异常火爆。“T型车”成了普通民众的交通工具,改变了人们的生活方式、思维方式和娱乐方式,汽车工业发展成为美国的支柱产业。在长达半个世纪的时间里,美国主宰着全世界的汽车工业,产量占全世界的91%以上,成为全世界汽车工业的中心,并推动了加拿大汽车工业的发展,形成今天的北美汽车工业格局。此时,欧洲正处于二次世界大战的阴影下,汽车工业基本处于瘫痪状态。

第二次转移(20世纪50~70年代),世界汽车工业中心又回到欧洲。在欧洲汽车工业处于瘫痪时期时,美国汽车大量销往欧洲,为了降低成本,美国采用CKD(Completely Knocked Down)方式,将零部件运到欧洲再进行装配、销售,使得汽车批量生产技术和管埋技术迅速传入欧洲。20世纪50年代后,欧洲逐渐走出战争的阴影,经济开始复苏,各国政府大力扶持汽车工业,为了保护本国的利益,欧洲各国开始对美国汽车提高关税,致使美国的CKD总装厂成为当地的汽车制造厂,促进了欧洲汽车工业的发展;战后的经济复苏,使得战争中被抑制的消费欲望爆发,欧洲汽车工业出现空前高涨,并迅速超过了美国和加拿大的生产能力,成为世界汽车工业的第二个发展中心。在世界汽车工业的中心由美国转移到欧洲后,主要集中在德国、法国、英国、意大利、西班牙等国家,并且保持了大规模生产的特点,汽车的性能、外观、结构等方面也得到了迅速发展。

第三次转移(20世纪70~80年代),世界汽车工业的发展中心由欧洲转移到日本。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,日本从美国进口了大量的T型福特车;在1951~1953年朝鲜战争期间,日本成为美军的后勤基地,这些都给美国汽车进入日本提供了机会,而日本也趁机大力发展自己的汽车工业。日本政府不断地对汽车工业推出扶持政策,在经济高速增长的刺激下,国内对轿车出现了爆炸性需求,促进了丰田、日产、五十铃等汽车公司的发展。由于日本推出的汽车价廉物美,开发的小型车和微型车油耗较低,迎合了石油危机冲击下的汽车市场的潮流,其产品大量出口,并迅速占领国际市场,并在1980年以1104.2万辆的汽车年产量超过美国,跃居世界第一位。并且出口量与日俱增,平均每2~3年就翻一番,创下了世界汽车工业发展的奇迹。这样,世界汽车工业发展的中心就从欧洲转移到日本。

第四次转移(20世纪80年代至今),世界汽车工业的发展中心由发达国家转移到发展中国家。20世纪70年代,石油危机爆发,发达国家的经济遭受重创,汽车工业发展缓慢,而发展中国家的经济普遍开始复苏,汽车工业慢慢崛起。1980年,发展中国家汽车产量开始增长,当年达到300万辆,占全世界汽车总产量的9%左右;1995年,达到1000万辆,占全世界汽车总产量的20%,主要集中在韩国、中国、印度、巴西、墨西哥、阿根廷和南非等国;2005年全世界汽车总产量约6650万辆,中国汽车产量570.7万辆,占全世界汽车产量的8.6%;2006年中国汽车产量727.97万辆,成为世界第三大汽车生产国。世界汽车发展中心由发达国家转移到了发展中国家。

随着发展中国家汽车工业的崛起,世界汽车工业的竞争越来越激烈,各国汽车厂商为了自身的生存和发展,通过兼并或联合、相互合作、共同开发、技术共享等方式,使汽车整车销售、汽车服务贸易和汽车技术贸易市场更加完善,全世界汽车工业和汽车贸易向产业集中化、技术高



新化、生产精细化和经营全球化发展。

1.1.2 我国汽车工业与汽车贸易发展历程

1931年5月,沈阳民生工厂(原辽宁迫击炮厂)经过两年的努力,试制出了我国第一辆国产汽车——民生牌载重汽车。“九一八”事变爆发,沈阳沦落在日寇的铁蹄之下,民生工厂为日寇占领,所有半成品都落入日军手中。

1936年12月,以中国官僚资本为主,成立了中国汽车制造公司,计划生产柴油发动机载货汽车和大客车。这家公司与德国奔驰公司合作,以CKD方式起步,在2年多的时间里,先后在株洲、桂林、上海、九龙、重庆等地,装配了2000多辆汽车,但始终没能正式生产汽车。在日本帝国主义战争的摧残之下,“中圆”(当时的商标)汽车之梦终成泡影。

新中国成立后,中国政府决定发展自己的汽车工业。1949年10月中央重工业部成立,决定由机器工业局筹备建设汽车工业,1956年7月15日国产第一辆解放牌CA10型4t载货汽车下线,标志着我国汽车工业的诞生,结束了中国无汽车工业的历史。回顾我国汽车工业发展历程,经过半个世纪的努力,特别是改革开放后的20多年的发展,中国逐步形成了自己的汽车工业体系,并进入高速发展阶段,令世人瞩目。纵观中国汽车工业的发展历程,可以分为如下几个阶段。

1. 1953~1978年是我国汽车工业的发育、培植期

当时新中国的国民经济基础薄弱,生产能力较低,国家通过集中投资和技术引进,先后建成了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坚实的基础。

1953年选址于长春的第一汽车制造厂(简称“一汽”)正式奠基。经过3年的建设,1956年7月15日,我国第一辆国产4t载货汽车在第一汽车制造厂诞生。同年10月,一汽正式竣工验收并投入批量生产,从此宣告中国汽车工业的正式起步。1958年5月8日,一汽又试制成功“东风牌”轿车。同年8月,我国自行设计、自行研制的第一辆“红旗牌”高级轿车也在一汽诞生,并迅速投入小批量生产。

1965年底,国务院作出建设第二汽车制造厂(简称“二汽”)的决策,选址于湖北省十堰,并于1967年3月正式动工。二汽的建设目标为3个基本车型、年产10万辆。1975年6月,二汽完成了第一个基本车型——东风牌EQ240型2.5t越野车项目建设;1978年,二汽建成了第二个基本车型东风EQ140型5t载货汽车工程;二汽的第三个基本车型EQ245型3.5t越野车则于1980年通过国家鉴定并投入小批量生产。

在20世纪60年代中期开始的“三线建设”过程中,部分省市还陆续新建了一批中小型汽车制造厂,其中主要有四川汽车制造厂(简称“川汽”)、陕西汽车制造厂(简称“陕汽”)等三线汽车厂,初步奠定了中国汽车工业的基础。

这一时期中国汽车工业主要有以下特点:

(1)政府决策是决定新厂商进入汽车工业与否,以及具体进入方式的关键因素。在计划经济体制和经济运行长期封闭的条件下,政府几乎对所有产业都实行进入管制。

(2)企业生产规模由政府计划决定。在计划经济体制下,企业本身的资本积累能力不仅与



其经营业绩无关,而且始终处于极低的水平。因此,企业初始生产规模为政府计划规定之后,任何一家汽车工业企业生产规模的扩张,只有取决于各级政府计划的安排。

(3)通过政府计划,安排汽车生产及零部件制造的分工体系。中国传统计划经济体制的一大特点,就是在政府决策和组织之下,同一产业内不同企业在产品制造方面的高度分工,以及上下游企业之间较为密切的生产协作。

(4)生产的集中程度较低,生产集中的趋势极为缓慢。中央政府也曾多次采取措施,力图凭借行政干预,提高国内汽车工业的集中程度。然而,由于计划体制本身的弊端,以及有关政策缺乏长期稳定性,直到1978年,中国汽车工业一直未能走上生产逐步集中的轨道。

总的说来,在这一时期,汽车工业实现了从无到有、从小到大的过程,是我国汽车工业的初建和形成阶段;这一时期,在国家计划经济体制下,国家对汽车工业实行计划管理、计划生产、计划销售,汽车制造企业自主权很小,汽车工业发展缓慢。

2. 1979~1993年是我国汽车工业的改革、成长期

1978年以后,随着对外开放和经济体制改革的逐步深入,中国汽车工业取得了较快的增长,同时产业组织也发生了一系列变化,政府明确了汽车产业组织的合理化。

1979年4月,中共中央提出了对经济进行“调整、整顿、改革、提高”的八字方针。在这一方针指导下,国务院有关部门着手解决汽车工业长期以来存在的“生产结构不合理、产品结构落后、更新换代缓慢、管理体制严重分散”等问题,主要措施如下。

1)调整产品结构

第一,突出轻型车、微型车和重型车的开发和生产。

第二,推进部分“三线”军工企业转向民用汽车生产或同时生产军用和民用汽车。

2)推进汽车工业内部的企业联合

为改变汽车生产过度分散的局面,1980年7月国务院颁布《关于推动经济联合的暂行规定》,中国汽车工业内部先后成立了解放、东风、南京、重型、上海和京津冀6个汽车联营公司和1个汽车零部件工业联营公司。

上述6家汽车工业联营公司在改变“小而全”方面采取了一系列措施,主要包括:

- (1)调整产品方向,转向生产各自龙头企业的主要车型及改装车、专用车;
- (2)利用各厂优势,扬长避短,转产各自龙头企业主要车型的总成和配件;
- (3)根据特殊地区的需要,专门装配各自龙头企业主要车型的整车;
- (4)在前三项措施的基础上,进一步开展企业之间的联合设计、联合试制,共同开发有关汽车系列新产品。

3)重新组建中国汽车工业总公司

1982年,再次成立中国汽车工业总公司(1987年5月改名为“中国汽车工业联合会”。1990年初,国务院再度成立中国汽车工业总公司,行使行业管理职能,原联合会改组为中国汽车工业协会)。中国汽车工业总公司以各联营公司为主体,联营公司以若干个隶属于公司的骨干厂为基础,采取紧密、半紧密和松散等多种联合形式,其主要意图是借此促进汽车行业的调整、改组、改革,用经济办法管理企业,使企业走上协作、联合、专业化的发展道路。

20世纪80年代中期以来,随着经济体制改革和对外开放的不断深入,在国家经济发展战



略的指导下,中国汽车工业进入建设与发展的高潮,这一阶段主要有以下特点:

(1)汽车工业首次被确立为国民经济发展的支柱产业。1986年3月通过的“七五”计划中,正式把汽车制造业列入国民经济的重要支柱产业。“七五”计划的颁布,标志着中国汽车工业从此进入了一个新的发展阶段。

(2)汽车产量高速增长,产品结构逐步转向以轿车为主。1987年8月国务院确定中国汽车工业以生产货车为主逐步转向以生产轿车为主的战略方针,汽车工业的产品结构发生了变化,轿车产量从1978年仅占全国汽车总产量的1.8%,上升到1996年的26.5%,19年间提高了24.7个百分点。

(3)中外合资企业迅速成为中国汽车工业成长的主要力量。1988年,国务院发布《关于严格控制轿车生产点的通知》,明确提出轿车布局的“三大三小”战略,即除一汽、二汽、上汽三个生产基地和北京、天津、广州三个生产点外,在全国范围内不再安排新的生产点。

3. 1994年至今是我国汽车工业的发展、兴盛期

1994年《汽车产业政策》的颁布,标志着中国汽车产业进入第三个发展阶段。汽车产业组织结构得到调整,加强了对零部件工业的投入,产品开发得到了重视,扩大了对外合资、合作项目,个人购车市场开始启动。中国汽车工业逐步走出一度低迷的状态,进入了一个新的快速增长阶段。

目前,我国汽车的基本车型已经发展到载货汽车、客车、越野汽车、自卸汽车、轿车等6大类120个品种,专用汽车有厢式、罐式、专用自卸车、仓栅式、特种作业车等750余种。

表1-1为我国最近几年的汽车总产量,统计数据显示,我国汽车的产量在加入WTO后5年内增长了3倍(见表1-1),中国在全世界汽车产业的排序从1999年的第11位上升到2005年的第3位。同时,汽车贸易出口额自2001年起每年增长15%,2005年汽车贸易出口额达到200亿元,汽车贸易进口总额超过180亿美元。目前,我国汽车及零部件出口仅占世界汽车贸易总额的0.7%,按照商务部的计划,用10年左右的时间,实现我国汽车贸易总额占世界汽车贸易总额的10%,也就是1200亿美元的出口规模。

1999~2005年度我国汽车产量

表 1-1

年份	汽车总产量(万辆)	同比增长(%)	年份	汽车总产量(万辆)	同比增长(%)
1999	183.16	12.5	2003	444.35	36.57
2000	206.82	12.92	2004	507.07	14.13
2001	234.15	13.22	2005	570.77	12.56
2002	325.37	38.95	2006	727.97	27.32

随着汽车工业的发展壮大,中国已经成为世界汽车工业越来越重要的组成部分,中国的汽车国际贸易必定会更加迅速地发展壮大,贸易水平迅速提高。所以,中国必须重视汽车国际贸易,促进中国的汽车工业快速、稳定地发展,使中国不但成为汽车生产大国,而且成为国际汽车市场上的贸易大国。



1.2 汽车贸易的内容

1.2.1 国内贸易与国际贸易

国内贸易是指在同一个关税制度下的一国国内的贸易,贸易伙伴之间的交易活动并不涉及关税等措施的影响。从国家行政管理的角度,并不使用关税等措施对交易的一方给予特别的限制或优惠。

由于世界各国都有自己独立的关税制度和贸易措施,并通过这种关税制度和贸易措施来保护本国的利益;或者一个国家内部存在着不同的关税区,尽管它们属于同一个国家,但这些关税区有着自己独特的贸易利益,不同的关税区之间的贸易行为和一般意义上不同国家之间的贸易性质是相同的。我们从经济学意义上把国际贸易理解为具有独立关税制度的国家或地区之间的商品或服务的交换活动。

相对于国内贸易,国际贸易具有以下特点。

1) 国际贸易难度大、障碍多

由于不同国家或地区之间的法律体系有差异,法规或商业惯例也有不同,这要求贸易双方对此有很好的了解,以免在贸易中由于这些方面的原因遭受不必要的损失或引起不必要的纠纷。

2) 国际贸易的复杂程度高

不同国家或地区的货币制度、度量衡制不同,交易双方在选择结算货币、支付工具与支付方式等方面比国内贸易复杂。如果贸易双方发生纠纷,通过调解、诉讼或仲裁来解决要比国内贸易类似纠纷的解决复杂程度高。

3) 国际贸易的风险程度高

由于不同关税区的关境分割,使市场呈现出不统一性,因此,国际贸易过程中涉及到的信用风险、价格风险、外汇风险、政治风险等都会比国内贸易大。

1.2.2 汽车国际贸易的内容

汽车国际贸易(International Trade of Automobile),是指世界各国或地区之间进行汽车商品的贸易活动的总称。汽车贸易随着国际贸易的发展而发展,并且随着经济全球化的进展以及国际汽车市场的融合而逐渐加强。

由于世界各国的科学技术水平、生产力的发展水平、国内市场的大小、国际政治秩序以及各国政府、国际经济秩序的变化和各国的自然条件的差异,包括气候、土地、资源、国土面积、人口、地理条件等,一个国家的生产能力不可能完全满足国内市场对汽车各方面、各层次的需求,而汽车国际贸易通过出口本国汽车产品和进口外国汽车产品,可以把国内市场和国外市场有机地结合起来,合理调节本国汽车市场的供需平衡。

汽车产业是个产业关联度大、对地区国民经济影响力大的综合性产业,汽车工业的发展可以带动众多相关产业的发展,涉及到冶金、化工、机械、电子、纺织业、橡胶、材料等工业,在汽车



产品的流通和使用过程中,涉及到销售、运输、维修、金融、保险等第三产业。据统计,汽车从生产、运输到使用维护直到报废整个过程涉及到大约 34 个相关行业,所以世界各国都把汽车产业作为本国国民经济的支柱产业而重点发展,因此,汽车国际贸易也就成了世界各国对外贸易的主要项目。

汽车国际贸易的内容主要包括:汽车产品贸易、汽车服务贸易以及汽车技术贸易。

1) 汽车产品贸易

汽车产品贸易是指汽车整车、汽车配件、生产汽车设备、汽车检测维护设备等产品的贸易。

2) 汽车服务贸易

根据 1993 年乌拉圭回合谈判达成的《服务贸易总协定》,“服务贸易”专指国际服务贸易。因此,汽车服务贸易(Automobile Service Trade)是指与汽车产业相关的跨国服务活动,是指发生在国家或地区之间的汽车服务产品的交易行为和交易过程。

汽车服务贸易主要包括:汽车与零部件技术开发、汽车物流服务、汽车消费信贷与保险、整车与零部件分销、汽车置换(二手车交易)、汽车租赁、汽车维修服务(包括汽车美容、修理、维护等)、汽车俱乐部(传播汽车文化)。

3) 汽车技术贸易

汽车技术贸易(Automobile Technology Trade)是指汽车技术使用权的有偿转让,交易双方按约定的条件,将交易的汽车技术从出让方转让给受让方的行为。

汽车技术贸易的主要方式是国际技术转让,国际技术转让主要包括许可证贸易、工程承包、合营企业、补偿贸易、合作生产、咨询服务、技贸结合和国际招标等方式。

思考题

1. 世界汽车工业的发展经历了哪四次大转移?
2. 汽车国际贸易的内容主要有哪些?
3. 汽车服务贸易的内容主要有哪些?
4. 简述我国汽车贸易的发展历程。