

高等院校“十一五”规划教材·汽车类



汽车商品国际贸易

倪明辉 主编 王伊芹 栾志强 副主编

QICHESHANGPINGGUOJIMAoyi



 北京理工大学出版社
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

内 容 简 介

高等院校“十一五”规划教材·汽车类

汽车商品国际贸易

倪明辉 主 编

王伊芹 副主编 栾志强

中国版本图书馆CIP数据核字(2007)第128208号

 **北京理工大学出版社**
BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

内 容 简 介

本书介绍了汽车商品国际贸易理论、常用贸易术语与国际惯例、国际贸易价格等基础知识,国际贸易政策和汽车贸易措施,汽车贸易合同的标的,汽车贸易货物运输方式及保险,汽车国际贸易的结算工具及支付方式,汽车商品检验与争议的解决,汽车进出口贸易的交易,汽车商品国际贸易方式,汽车电子商务以及汽车国际技术贸易等内容。

本书可作为高等学校汽车服务工程、汽车运用工程、交通运输等专业的教材或教学参考书,也可作为高职高专汽车类专业的教材、汽车服务的培训教材,还可作为汽车运用部门的管理人员参考书。

版权专有 侵权必究

图书在版编目(CIP)数据

汽车商品国际贸易 / 倪明辉主编. —北京: 北京理工大学出版社, 2008. 1

高等院校“十一五”规划教材·汽车类

ISBN 978-7-5640-1364-6

I. 汽… II. 倪… III. 汽车-国际贸易-高等学校-教材
IV. F746.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 158508 号

出版发行 / 北京理工大学出版社

社 址 / 北京市海淀区中关村南大街 5 号

邮 编 / 100081

电 话 / (010)68914775(办公室) 68944990(批销中心) 68911084(读者服务部)

网 址 / <http://www.bitpress.com.cn>

经 销 / 全国各地新华书店

印 刷 / 北京地质印刷厂

开 本 / 787 毫米 × 1092 毫米 1/16

印 张 / 18.25

字 数 / 411 千字

版 次 / 2008 年 1 月第 1 版 2008 年 1 月第 1 次印刷

印 数 / 1 ~ 4000 册

定 价 / 29.00 元

责任校对 / 张 宏

责任印制 / 周瑞红

图书出现印装质量问题, 本社负责调换

编写委员会

编委会主任：王耀斌（吉林大学）

编委会副主任：上官文斌（华南理工大学）

马 钧（同济大学）

刘玉梅（吉林大学）

付百学（黑龙江工程学院）

编委（排名不分先后）：

边明远（清华大学）

徐雯霞（同济大学）

何 瑛（同济大学）

胡 宁（上海工程技术大学）

金海松（上海工程技术大学）

宋年秀（青岛理工大学）

刘瑞昌（青岛理工大学）

陈 勇（辽宁工业大学）

杨守丽（辽宁工业大学）

王海林（华南农业大学）

朱 刚（华南理工大学）

丁问司（华南理工大学）

王 春（广州大学）

赵福堂（北京理工大学）

谭德荣（山东理工大学）

曲金玉（山东理工大学）

韩加蓬（山东理工大学）

齐晓杰（黑龙江工程学院）

于春鹏（黑龙江工程学院）

倪明辉（黑龙江工程学院）

张 蕾（天津工程师范学院）

董恩国（天津工程师范学院）

迟瑞娟（中国农业大学）

庞昌乐（中国农业大学）

李真芳（中国农业大学）

李淑艳（中国农业大学）

陈 理（中国农业大学）

韩同群（湖北汽车工业学院）

陈立辉（河北师范大学）

征小梅（重庆工学院）

范钦满（淮阴工学院）

高爱云（河南科技大学）

出版说明·

近几年，我国的汽车生产量和销售量迅速增大，全国汽车保有量大幅度上升，世界各知名汽车企业纷纷进入国内汽车市场，促进了国内汽车技术的发展。汽车保有量的急剧增加和汽车技术的不断更新，使得汽车运用与维修行业的车源、车种、服务对象以及维修作业形式都已发生了新的变化，以致技能型、运用型人才非常紧缺。

本套教材针对汽车专业学生教学特点的变化和新形势下教材的编写要求，面向高等院校（应用型），以服务市场为基础，以提高能力为本位，注重培养学生的综合能力，同时合理控制理论知识，丰富实例，力求突出应用型学科教材的实用性、操作性特色。

本套教材可供开设有汽车运用工程、汽车服务工程、汽车交通与运输、汽车维修等汽车相关专业的高等院校使用，也可作为成人高等教育、汽车技术培训等相关课程的培训教材。

本套教材经编委会相关老师评审，做了适当的修改，内容更具体、更实用，特推荐出版。但限于水平和经验，本套图书难免存在不足之处，敬请广大同行和读者批评指正。

丛书编委会

前言

随着我国对外贸易的发展,汽车贸易在我国国际贸易中所占的份额越来越大,在世界各国经济、社会中的地位也越来越重要。在国际贸易具体工作中,人们越来越需要更多的具有汽车专业知识的国际经济与贸易专业人才。

本书是全国高等学校“汽车服务工程专业规划教材”系列丛书之一。它在对我国目前高等院校汽车服务工程专业与经济管理类人才培养模式深入研究的基础上,广泛吸收众多院校的意见和建议,根据教学的实际需要,结合目前教学改革的具体情况,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国际贸易中商品买卖和技术交换的各个环节,并根据实际操作的需要,具体阐述了汽车贸易理论与实务。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、汽车电子商务以及汽车技术贸易等方面的知识。

加入 WTO 后,汽车技术的迅猛发展,汽车知识的日新月异,给中国的汽车产业带来了难得的发展机遇。能否抓住这些机遇,关键在于汽车市场与国际贸易能否更好地融合。这对于有志于从事汽车国际贸易的学生及读者来说是很好的机会,同时也具有一定的挑战。在抓住机会、迎接挑战的前提下,编者编写了《汽车国际贸易》这本书,为这方面有需要的人提供汽车国际贸易方面的知识,也有助于广大学生及读者了解汽车国际贸易的全貌,熟悉贸易政策、法规和惯例,掌握从事汽车国际贸易的业务知识和基本技能。本书突出了适用性、实用性、实践性和创新性等特点,并配合双语教学,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。为体现实用性强的特点,本教材每章均有本章重点、练习思考题等;设计典型案例、课堂讨论,体现特色性、趣味性;写入 WTO 的有关内容及当代国际贸易理论最新研究成果,并使观点尽量符合我国汽车国际贸易新政策的规定,体现时代性、创新性和科学性。

本书由倪明辉主编,编写分工为:黑龙江工程学院倪明辉编写第 2 章、第 3 章、第 7 章、第 8 章、第 9 章和第 11 章;哈尔滨工业大学的王伊芹编写第 1 章和第 10 章;上海同济大学的何瑛编写第 5 章;中国农业大学的栾志强编写第 12 章;哈尔滨工程大学的姜炳麟编写第 4 章和第 6 章。

由于汽车国际贸易是比较前沿的知识领域,编写工作又千头万绪,不妥之处在所难免,恳请广大读者不吝赐教。

编者

目 录

第1章 概述	(1)
1.1 汽车与汽车贸易	(1)
1.1.1 现代汽车工业与汽车国际贸易	(1)
1.1.2 汽车国际贸易的特点和内容	(4)
1.1.3 汽车国际贸易的地位和作用	(6)
1.2 我国汽车工业和贸易的发展	(7)
1.2.1 我国汽车工业的发展历程	(7)
1.2.2 我国汽车工业的发展特点	(8)
1.2.3 汽车整车、零部件销售现状与趋势	(9)
1.3 WTO 与汽车国际贸易争端	(13)
1.3.1 世界贸易组织 (WTO) 的成立	(13)
1.3.2 WTO 的宗旨和基本原则	(14)
1.3.3 WTO 的职能和组织机构	(15)
1.3.4 汽车贸易争端所涉及的《关税与贸易总协定 1994》(GATT1994) ...	(18)
1.3.5 入世对我国汽车贸易的影响	(19)
1.4 WTO 争端解决机制	(22)
1.4.1 贸易争端解决机制的背景	(22)
1.4.2 贸易争端解决机制的作用	(22)
1.4.3 贸易争端解决的基本程序	(23)
1.5 汽车国际贸易争端解决案例	(25)
思考题	(30)
第2章 汽车商品国际贸易基础	(31)
2.1 国际贸易的分类、作用及特点	(31)
2.2 国际贸易理论	(33)
2.2.1 重商主义对外贸易学说	(33)
2.2.2 古典国际贸易理论	(35)
2.2.3 现代国际贸易理论	(40)
2.2.4 当代国际贸易新理论	(43)
2.3 贸易术语与国际惯例	(50)
2.3.1 贸易术语	(50)
2.3.2 国际贸易惯例	(51)
2.3.3 有关贸易术语的国际惯例	(51)

2.4	6种常用贸易术语的解释	(53)
2.4.1	适用于海运和内河运输的 FOB、CFR、CIF 术语	(53)
2.4.2	适用于一切运输方式的 FCA、CPT、CIP 术语	(58)
2.4.3	FOB、CFR、CIF 和 FCA、CPT、CIP 的比较	(61)
2.4.4	对其他 7 种贸易术语的解释	(63)
2.5	国际分工与汽车市场	(67)
2.5.1	国际分工的类型	(67)
2.5.2	国际分工与国际贸易	(68)
2.5.3	国际贸易中的汽车市场	(70)
2.6	汽车国际贸易的价格	(70)
2.6.1	影响价格的因素	(71)
2.6.2	确定汽车贸易价格的注意事项	(72)
	思考题	(74)
第3章	国际贸易政策和汽车贸易措施	(76)
3.1	国际贸易政策概述	(76)
3.1.1	贸易政策的含义	(76)
3.1.2	国际贸易政策的特征	(76)
3.1.3	制定国际贸易政策的目的	(77)
3.1.4	国际贸易政策的类型	(77)
3.1.5	国际贸易政策的演变与发展	(77)
3.2	国际贸易政策的制定与执行	(79)
3.2.1	国际贸易政策的制定	(79)
3.2.2	国际贸易政策的执行方式	(79)
3.2.3	我国的对外贸易政策	(80)
3.3	汽车贸易的关税措施	(80)
3.3.1	关税特点	(80)
3.3.2	关税的分类	(81)
3.3.3	关税的征收方法	(83)
3.3.4	汽车贸易关税效应	(86)
3.4	我国的关税制度	(88)
3.4.1	我国现行的关税制度	(88)
3.4.2	关税政策和汽车产业发展的影响	(89)
3.4.3	我国海关关税制度的相关规定	(90)
3.5	汽车贸易的非关税壁垒	(91)
3.5.1	非关税壁垒的发展历史	(92)
3.5.2	非关税壁垒的特点	(92)
3.5.3	非关税壁垒的主要手段	(93)
3.5.4	非关税壁垒的经济效应	(100)

3.5.5 非关税措施对汽车贸易的影响	(101)
思考题	(102)
第4章 汽车国际贸易合同的标的	(103)
4.1 汽车国际贸易的品名和品质	(103)
4.1.1 商品的品名	(103)
4.1.2 商品的品质	(104)
4.1.3 汽车商品国际贸易中商品品质的表示方法	(104)
4.1.4 订立品质条款的基本内容及方法	(107)
4.1.5 对进出口汽车商品品质的要求	(107)
4.1.6 订立合同品质条款时的注意要求	(108)
4.2 汽车贸易的商品数量	(109)
4.2.1 计量单位和计量方法的采用	(109)
4.2.2 合理规定机动幅度	(110)
4.2.3 成交商品的数量	(111)
4.2.4 订立数量条款时的注意事项	(111)
4.3 汽车贸易的商品包装	(112)
4.3.1 包装的种类	(112)
4.3.2 商品包装条款的规定	(117)
思考题	(117)
第5章 汽车国际贸易运输	(118)
5.1 汽车国际贸易运输概述	(118)
5.2 运输方式	(119)
5.2.1 海洋运输	(119)
5.2.2 铁路运输	(122)
5.2.3 航空运输	(123)
5.2.4 集装箱运输	(123)
5.2.5 国际多式联运	(128)
5.2.6 大陆桥运输	(131)
5.3 合理订立装运条款	(132)
5.3.1 装运期	(132)
5.3.2 装运港和目的港	(133)
5.3.3 分批装运和转运	(134)
5.3.4 装船通知	(135)
5.3.5 装卸时间	(136)
5.3.6 装卸率	(136)
5.4 海运提单	(137)
5.4.1 海运提单的性质和作用	(137)

5.4.2	海运提单的缮制要点	(140)
5.4.3	海运提单的签发	(143)
5.4.4	海运提单的更改与补发	(143)
5.4.5	海运提单的背书	(144)
5.5	海运单	(144)
5.5.1	海运单的作用及优点	(144)
5.5.2	海运单与提单的区别	(145)
5.5.3	海运单的流转程序	(145)
5.6	集装箱运输和多式联运单据	(145)
5.6.1	集装箱运输的主要单证	(145)
5.6.2	多式联运单据	(148)
	思考题	(149)
第6章	汽车贸易货物运输保险	(150)
6.1	国际货物运输保险概述	(150)
6.1.1	国际货物运输保险的分类	(150)
6.1.2	保险的基本原则	(150)
6.2	海洋运输货物保险的保障范围	(151)
6.2.1	海运货物可保障的风险	(151)
6.2.2	海运货物可保障海上损失	(154)
6.2.3	海运货物可保障海上费用	(156)
6.3	海洋运输保险险别与保险条款	(156)
6.3.1	基本险	(156)
6.3.2	附加险	(157)
6.3.3	保险责任的起讫	(159)
6.4	汽车贸易合同货物运输保险实务	(159)
6.4.1	选择投保险别	(160)
6.4.2	确定保险金额	(160)
6.4.3	办理投保手续并交付保险费	(161)
6.4.4	领取保险单据	(163)
6.4.5	保险索赔	(165)
6.5	其他运输方式货物保险	(166)
6.5.1	陆上运输货物保险	(166)
6.5.2	航空运输货物保险	(166)
6.5.3	邮政包裹运输保险	(167)
	思考题	(167)
第7章	汽车国际贸易的结算	(168)
7.1	结算工具	(168)

7.1.1 汇票	(168)
7.1.2 本票	(172)
7.1.3 支票	(173)
7.2 支付方式	(175)
7.2.1 汇付	(175)
7.2.2 托收	(176)
7.2.3 信用证	(179)
7.2.4 银行保证书	(180)
思考题	(188)
第8章 汽车商品检验与争议的解决	(190)
8.1 汽车商品的检验	(190)
8.1.1 商品检验的主要项目	(190)
8.1.2 进口汽车检验内容	(191)
8.1.3 商品检验的意义	(192)
8.1.4 商检的时间和地点	(193)
8.1.5 商检机构	(194)
8.1.6 检验证书	(194)
8.1.7 商品检验的程序	(196)
8.1.8 合同中的商检条款	(196)
8.2 索赔	(197)
8.2.1 违约与争议	(198)
8.2.2 索赔与理赔	(199)
8.2.3 不可抗力	(201)
8.2.4 仲裁	(202)
思考题	(207)
第9章 汽车进出口贸易的交易工作	(208)
9.1 交易前的准备工作	(208)
9.1.1 市场与客户调查	(208)
9.1.2 商品选择与宣传	(211)
9.1.3 经营方案的制订	(211)
9.1.4 汽车商品进口交易前的准备工作	(212)
9.2 交易磋商	(212)
9.2.1 交易磋商的形式	(212)
9.2.2 交易磋商的程序	(213)
9.2.3 交易磋商中发盘和接受的具体规定	(215)
9.3 合同的签订	(217)
9.3.1 合同成立的时间	(217)

9.3.2	合同成立的有效条件	(217)
9.3.3	合同的形式和内容	(218)
9.4	汽车贸易进出口合同的履行	(219)
9.4.1	出口合同的履行	(220)
9.4.2	进口合同的履行	(225)
思考题		(231)
第10章	汽车商品国际贸易方式	(232)
10.1	经销与代理	(232)
10.1.1	经销	(232)
10.1.2	代理	(234)
10.2	寄售与拍卖	(236)
10.2.1	寄售	(236)
10.2.2	拍卖	(238)
10.3	招标和投标	(239)
10.3.1	招标投标的特点	(239)
10.3.2	招标的主要方式	(240)
10.3.3	招标和投标业务的基本程序	(240)
10.4	展卖	(241)
10.4.1	展卖的基本形式	(241)
10.4.2	展卖的优点	(241)
10.4.3	国际汽车博览会	(241)
10.4.4	在国外举办汽车商品展卖会	(242)
思考题		(242)
第11章	汽车电子商务	(243)
11.1	电子商务概述	(243)
11.1.1	电子商务的特点	(243)
11.1.2	电子商务分类	(244)
11.2	我国电子商务的发展概况	(247)
11.2.1	我国电子商务发展取得的成效	(247)
11.2.2	我国电子商务发展存在的问题	(248)
11.2.3	我国电子商务的国际贸易交易程序	(249)
11.3	电子商务在汽车行业中的应用	(251)
11.3.1	应用汽车电子商务的意义	(251)
11.3.2	我国汽车电子商务的应用现状	(252)
11.4	汽车电子商务的策略和模式	(253)
11.4.1	汽车电子商务的发展策略	(253)
11.4.2	电子商务的运行模式	(254)

11.4.3 汽车电子商务的模式	(255)
思考题	(260)
第 12 章 汽车国际技术贸易	(261)
12.1 国际技术贸易概述	(261)
12.1.1 国际技术贸易的含义	(261)
12.1.2 国际技术贸易的方式	(262)
12.2 技术贸易	(263)
12.2.1 技术贸易的特点	(263)
12.2.2 技术贸易与商品贸易的关系	(264)
12.3 汽车技术贸易方式	(265)
12.3.1 汽车技术贸易发展的客观条件	(265)
12.3.2 我国的汽车工业技术贸易	(265)
12.4 汽车技术贸易合同	(268)
12.4.1 合同的序言	(268)
12.4.2 合同的主文	(268)
12.4.3 合同的结尾	(271)
思考题	(271)
参考文献	(272)

第1章

概述

● 本章重点

我国汽车产业发展的特点和目前汽车整车、零部件销售现状及趋势。

WTO 相关知识和争端解决机制以及加入 WTO 后对我国汽车国际贸易的影响。

随着世界政治、经济情况的变化,汽车工业生产水平不断提高。汽车贸易作为汽车工业的流通交换环节,在国际贸易中所占的份额也越来越大,在各国经济、社会中的地位也显得越来越重要。各国都采用各种优惠政策,积极鼓励扩大汽车贸易。目前,国际竞争已由制造业快速向贸易与服务领域延伸,汽车商品国际贸易很大程度上决定了全球汽车业的竞争格局。因而,在国际贸易中,占有重要地位的汽车贸易受到各国的普遍关注。

1.1 汽车与汽车贸易

1.1.1 现代汽车工业与汽车国际贸易

1. 现代汽车工业发展史

国际贸易的产生是人类社会生产力发展的结果,同时社会生产力的发展又促进了国际贸易的产生和发展。汽车的产生不仅改变了人们的生活方式,也直接影响着人类社会的发展进程。世界汽车工业的发展经历了以下4个阶段。

第一阶段:世界汽车工业的发展由欧洲转移到美国。

19世纪末,欧洲汽车工业的技术比较领先,汽车工艺精细、外观讲究,但价格较贵,抑制了消费需求,使汽车仅仅成为上层社会的奢侈品。同时,世界各国都纷纷在生产技术、生产能力方面发展自己的汽车产业。汽车工业在世界范围内不断发展完善。1908年福特汽车公司推出的T型汽车采用了当时的先进技术,价格便宜,操作方便,维修简单。美国的福特(Ford)汽车公司和通用(GM)汽车公司率先研制了大规模、标准化、流水线生产,实现了汽车的大批量生产,大大地推动了美国汽车工业的发展。20世纪初,美国出现了普及汽车的高潮,汽车年产量突破了400万辆,汽车产业成为美国的支柱产业;与此同时,由于第二次世界大战的影响,欧洲的汽车工业发展速度缓慢,基本上处于停滞不前的状态。而

美国在两次世界大战中都没有受到直接影响,并且争取到了有利的发展机遇,再加上政府为汽车生产和消费提供了诸多优惠政策。因此美国汽车迅速占领了整个世界汽车市场份额,奠定了世界汽车霸主的地位,使美国的汽车生产和汽车市场在当时都达到了世界最大规模。

第二阶段:世界汽车工业的发展center由美国回到欧洲。

第二次世界大战后,欧洲经济迅速恢复,汽车工业发展迅速,出现了普及汽车的高潮,成为世界第二个汽车工业发展center。为了共同的经济利益,欧洲内部渐渐形成了经济联合体。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。同时,美国汽车的批量生产技术和管理模式很快就传到了欧洲。美国较大的汽车生产商也逐渐进入了欧洲市场,这些给欧洲汽车工业的发展注入了力量,促进了欧洲汽车工业的进步。1950年,欧洲汽车产量达到200万辆。到1966年,欧洲汽车产量突破1000万辆,比1955年的产量增长5倍,平均增长率达10.6%,大大超过了同期美国和加拿大750万辆的汽车生产能力。因此世界汽车工业发展center第二次转移,即从美国回到欧洲。

第三阶段:世界汽车工业的发展center从欧洲转移到日本。

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T型福特汽车,借此契机,美国福特、通用两公司在日本横滨、大阪分别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。日本政府为振兴民族工业,对汽车工业也予以相应的扶植。从引进技术开始,经过不断完善,日本汽车工业很快形成了自己的特色。后来,在高度增长的经济的推动下,日本轿车产业出现了大规模的消费增长。日本的日产、丰田和五十铃汽车公司不断发展壮大。20世纪50年代,日本汽车工业进入了复兴时期。在这个阶段,日本汽车工业的迅速发展引起了全世界的关注。1951—1953年朝鲜战争期间,日本作为美军的后勤基地,为日本经济的振兴和汽车工业的发展带来了契机。1955年日本通产省公布了发展国民车的构想,提出了发展供国民使用的微型汽车的要求,这为日本汽车工业注入了新的活力。20世纪70年代,日本汽车开始大量向国外销售,很快畅销全世界。在1980年,日本汽车工业又以1104.2万辆的汽车年产量超过了美国,夺得了世界第一汽车生产大国的桂冠。工业发展的center又从欧洲转移到了日本。

第四阶段:世界汽车发展的重心逐渐开始从发达国家转移到发展中国家。

1995年,韩国汽车总产量为252.64万辆,仅次于美国、日本、德国和法国,位居世界第五名。1996年,韩国又以11.14%的增长速度成为全球汽车产业增长最快的国家。可以看出,世界汽车工业发展的重心正经历着从发达国家向发展中国家转移的趋势,这种现象主要集中在韩国、中国、东南亚各国、阿根廷、墨西哥和南非等国家。

从20世纪70年代开始,世界汽车工业的发展进入了激烈的竞争阶段。在发达国家相互竞争的同时,发展中国家的汽车工业也正在迅速崛起。由于大部分亚非拉国家和地区经济发展水平比较落后,它们的汽车工业一直没有得到很好的发展,这些国家和地区所需汽车的来源主要是从汽车工业较发达的国家进口。1970年,各发展中国家汽车产量之和约150万辆,只占同期世界汽车总产量的5%左右。直到20世纪80年代,发展中国家的经济开始处于复苏阶段,此时发达国家汽车产量才有所下降,发展中国家的汽车工业也开始逐步得到了较好的发展。1980年,发展中国家汽车产量出现了增长的势头,比1970年翻了一番,占世界汽车总产量的比重也提高了9%左右。到1990年,发展中国家的汽车产量达到了600万辆,

占世界汽车总产量的比重提高到12%左右。20世纪90年代后,发展中国家汽车工业的增长势头更加迅猛。1995年,发展中国家的汽车总产量达到1 000万辆,占世界汽车总产量的份额进一步提高到20%。

可见,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。发展中国家的汽车工业将有着巨大的发展市场。

2. 汽车工业与国际贸易发展的背景条件

1) 全球化和资产重组、联合兼并趋势

随着科技进步和国际贸易的快速发展,世界经济在很大程度上突破了国家和地域的局限,相互之间的联系日益密切,依存度不断提高,逐步融为一体,呈现全球化趋势。我国只能以适当的方式适应或主动融入而尽可能施加影响,趋利避害,促使我国经济更快更好地发展。经济全球化主要是指跨国商品、服务贸易、国际资本流动等规模的增加以及技术广泛而迅速地传播,使世界各地与国家的经济相互依赖性增强。这是世界各地与国家经济不断走向开放,实现市场化和世界经济趋于整合的结果。20世纪90年代后期的经济全球化具有高度的流动性、集约化、垄断性和渗透性特点。经济全球化的“始作俑者”是跨国公司,推行者主要是跨国公司和国际金融机构。据统计,全世界跨国公司年销售额高达14万亿美元。这些公司控制了世界生产的40%、国际一般贸易的50%~60%、国际技术贸易的60%~70%以及对外直接投资的90%。这一类跨国公司也是世界技术创新的主体和领先者,掌握了世界80%以上的新技术、新工艺的专利权,控制着80%左右的尖端技术开发和30%的国际技术转移,垄断着国际技术贸易。在经济全球化的情况下,跨国公司在整个世界范围内组织调配资源,实现资源配置最优化,获取最佳经济效益和尽可能高的利润额。

2) 汽车工业全球化趋势

在经济全球化的发展潮流中,汽车工业全球化是最重要的推动力之一。在世界各大产业中,汽车工业是最早开始实施全球化战略,全球化程度最高的部门之一。世界十大汽车公司,可以说没有一家不是跨国公司,其中,全球化程度高的企业,国外资本占其总资本的比例约为1/3。这10家汽车跨国公司基本上垄断了世界汽车市场,产销量约占全球汽车总产销量的77%。

汽车全球化涉及生产、销售、采购和技术开发等诸多领域。汽车工业的跨国经营最早可追溯至20世纪初,老福特在美国本土创立以自己姓氏命名的公司后的第二年,在加拿大建立了子公司和生产厂。通用公司为克服直接出口汽车的障碍也在该国设立子公司和工厂。“二战”后,西欧各大汽车公司效仿美国公司在海外(欧洲之内及以外)建厂和设立子公司,或几家联合组建跨国企业。20世纪60年代,日本汽车工业迅速崛起,在基本满足国内市场需求之后,便全力开拓国际市场,相继在美、欧、亚、拉美等地区设立汽车生产厂和子公司,构建一套完整的销售和服务体系。后起国家中,发展汽车工业较快的韩国积极推行国际化战略,并取得成效。

3) 资产重组、联合兼并趋势

经济全球化为世界汽车工业旨在适应不断发展变化的市场形势而进行的结构调整创造了条件和奠定了基础。资产重组、联合兼并是这种战略性调整最重要的内容之一。

从全球趋势看,自1994年以来,世界各主要产业和金融部门资产重组、并购业务发展迅速,跨国公司并购金额占其跨国直接投资额的绝大部分。汽车跨国公司一马当先,是全球

跨国并购投资的主要力量和推动力。尽管不少专家对联合兼并可能带来的巨大风险不断发出警告,但这股潮流依然存在,并以波浪式向前发展。21 世纪,世界汽车工业竞争格局初现端倪。从 20 世纪 80 年代中后期以来,尤其是进入 20 世纪 90 年代后,世界汽车工业兴起新一轮更大规模的资产重组、联合兼并浪潮。1994 年,德国 BMW 公司以 8 亿英镑之巨收购英国罗孚公司,在国际汽车工业界引起极大反响,使这股资产重组浪潮向新的阶段发展。

1998 年,联合和兼并事件达 618 起。德国最大的工业企业——戴姆勒/奔驰和美国第三大汽车公司——克莱斯勒的合并震撼了世界,市场资本高达 920 亿美元。两家合并后,宣告了世界第三大汽车公司的诞生,使原有世界汽车工业竞争格局发生了显著变化。1999 年和 2000 年,人们更是不断听到有关汽车企业联合兼并、资产重组的消息。美国福特公司以 65 亿美元收购沃尔沃轿车部门;法国雷诺以 54 亿欧元购买日本日产公司 36.8% 的股份,取得了对后者的控股权,形成日产/雷诺战略联盟;雷诺公司在 2000 年又乘胜追击,以 5.4 亿美元的代价收购韩国三星汽车公司 70% 的股份;戴姆勒/克莱斯勒(D/C)先后收购日本三菱 34% 和韩国现代 10% 的股份,结成 D/C、三菱和现代联盟;通用与菲亚特进行资产置换,前者在后者拥有 20% 的股份而后者又在前者占有 5% 的股份,形成通用/菲亚特联盟,成为世界首家汽车年产量超过千万辆的企业联合体。

1.1.2 汽车国际贸易的特点和内容

1. 汽车国际贸易的特点

汽车国际贸易是现代汽车工业应用社会化大生产方式决定的。汽车国际贸易发源于欧洲,发展于美国,以后又扩展到日本直至世界各国。汽车国际贸易属于流通领域,是汽车工业商品从生产领域向消费领域的转移。其中汽车工业是资金、技术密集型产业,从产品的开发到生产,需要耗费相当长的时间和资金。因此,由于种种原因或生产条件的限制,在汽车工业领域,一国的生产能力不可能满足国内的实际需要,汽车国际贸易具有满足这种需要的特殊职能,它可以利用国际分工理论与进出口的方式来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,通过汽车国际贸易可以达到平衡国内市场供需矛盾的目的,出现国际的汽车贸易。汽车国际贸易和国内贸易虽有所区别,但具有共同的特点。汽车国际贸易具有技术性强、专业性强、复杂性强和时间较长等特点。

1) 汽车国际贸易的商品具有较强的技术性

其商品都是经过工业加工而制成的,具有较强的技术性,有些商品还与专利、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。在汽车研制方面,各国都十分重视科技的研究和开发,不惜投入巨额资金,许多制造商、跨国公司一改原来的单纯生产加工,采用新技术,研发新产品。

2) 汽车国际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。汽车贸易商品的结构都很复杂,尤其是现代汽车由几千个零件组成。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。因而汽车贸易商品都必须满足不同的工作需要,不但有一定的