

高等学校经济与管理类专业特色教材·汽车经济系列

◀ 国际汽车贸易

主编 严龙茂 主审 杨立君

GuoJi QiChe MaoYi



合肥工业大学出版社
HEFEI UNIVERSITY OF TECHNOLOGY PRESS

013068270

F746.6-43
02

高等学校经济与管理类专业特色教材 · 汽车经济系列

本书主要介绍汽车贸易的基本理论、基本知识和基本技能，包括汽车贸易的概述、汽车贸易的法律法规、汽车贸易的实务操作、汽车贸易的案例分析、汽车贸易的实训等。本书可作为高等院校汽车专业及相关专业的教材，也可供从事汽车贸易工作的从业人员参考。

国际汽车贸易

主 编 严龙茂

参 编 周恩德 何 荣 余淑秀

肖 靖 李雪涛

主 审 杨立君



北航

C1675800

合肥工业大学出版社

075880810

内 容 提 要

本书介绍了国际汽车贸易理论、国际汽车贸易政策与贸易措施、国际汽车贸易中常用贸易术语及贸易价格、国际汽车贸易合同的标的、国际汽车贸易货物运输方式及保险、国际汽车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程序、国际汽车贸易方式、国际汽车贸易的电子商务模式以及国际汽车技术贸易等内容。

本书为高等学校国际贸易、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,还可作为汽车产业外销人员、汽车运用部门管理人员的参考用书。

图书在版编目(CIP)数据

国际汽车贸易/严龙茂主编. —合肥:合肥工业大学出版社,2013.4
ISBN 978-7-5650-1289-1

I. ①国… II. ①严… III. ①汽车—国际贸易 IV. ①F746.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 067358 号

国际汽车贸易

严龙茂 主编

责任编辑 汤礼广

出 版	合肥工业大学出版社	版 次	2013 年 4 月第 1 版
地 址	合肥市屯溪路 193 号	印 次	2013 年 7 月第 1 次印刷
邮 编	230009	开 本	710 毫米×1000 毫米 1/16
电 话	理工编辑部:0551—62903087	印 张	20.5
	市场营销部:0551—62903198	字 数	323 千字
网 址	www.hfutpress.com.cn	印 刷	合肥星光印务有限责任公司
E-mail	hfutpress@163.com	发 行	全国新华书店

ISBN 978-7-5650-1289-1

定价:41.00 元

如果有影响阅读的印装质量问题,请与出版社市场营销部联系调换。



前言

2009年中国国内汽车产量首次超越日本，成为全球第一大汽车生产国。2010年中国汽车产销两旺，双双突破1800万辆，呈现出强劲的发展势头。2011年中国汽车产量增幅虽有所收窄，但仍稳固在1840万辆。2012年，世界经济进一步低迷，全球汽车业的发展因此也受到了严重的影响，但我国汽车产量仍高达1900万辆。可以预期，在未来不长的时期内，中国汽车的保有量将会超越世界其他国家，稳居榜首。尽管如此，中国仍然只是一个汽车大国，而非能够与美国、日本以及欧洲比肩的汽车强国。其中的道理很简单：大并不等于强，强并非一定要大。我国的汽车工业足够大了，但中高档汽车制造技术仍依赖于引进，自主知识产权几乎是空白；国内几款自主品牌汽车虽有所表现，但档次较低，核心技术相对缺失，基本没有与国际大品牌分庭抗礼的底气与实力。这说明我国以市场换技术的发展方略虽然换来了汽车工业的繁荣，却没有换来核心技术。打造华系车，培育自主品牌仍然任重道远。

上面所论及的仅仅是汽车制造工艺与水平。如果拿整个汽车产业链与发达国家作比较，我国落后得就更多。比如，国际汽车贸易严重滞后；汽车金融步履维艰；个人消费信贷徒有虚名；二手车市场发育缓慢。也就是说，在汽车产业链整个环节中，中国也仅仅是制造了汽车，后续的汽车贸易、汽车金融等增值服务业务基本没有作为。从这个意义上说，中国汽车需要补课，需要迎头赶上，更需要实现超越。

目前，我国汽车消费需求开始趋于稳定，市场逐渐稀释，可以说是进入微增长时代。这种新变化对我国汽车工业的考验是显而易见的，那就是不但要提高汽车制造工艺水平，更要构筑强大的汽车

全价值链竞争力。

“不积跬步，无以至千里；不积小流，无以成江海。”面对头绪众多、纷繁复杂的世界汽车工业发展格局，中国汽车需要迈出坚实的步伐。这就要求各类“汽车人”既要致力于顶层设计，系统谋划我国汽车工业发展，又要立足当前，苦练内功，从汽车制造、汽车贸易、汽车金融、汽车消费信贷等基础性工作入手，在后发优势领域，取得突破性进展。

“一万年太久，只争朝夕”。在我国汽车市场日渐饱和的今天，必须依托国内市场的巨大容量，尽快提升汽车产业的核心竞争力，最终走向国际市场，这是我国汽车工业的唯一出路。从实际情况看，中国汽车的“国际化”不仅势在必行，而且非常可能。截至2012年年底，中国外汇储备接近4万亿美元，为中国汽车产品“走出去”提供了巨大的外汇供给。同时，国际电子商务风起云涌，成为全球竞争的新兴领域，这为汽车产业和汽车贸易“走出去”提供了新途径和新手段。因此，进一步从理论、实务、投资和国际电子商务等四个方面来研究中国汽车产业对外贸易问题已势在必行。

湖北汽车工业学院是我国唯一一所所以汽车命名的高等学府，其浓郁的汽车文化和深厚的汽车学科积淀为开展汽车贸易实践提供了有力支撑。长期的教学和科研积累，使我们深刻体会到编写一本行业特色鲜明的国际贸易教材十分必要。这是因为：第一，从学科细分的角度看，全国设置国际贸易相关专业的高等学校大约有700所，但都局限在国际贸易、国际技术与服务贸易等面上的国际交易行为，缺乏有深度、有特色、有行业背景的国际商品贸易相关教材。而编写一部《国际汽车贸易》，既能填补行业国际贸易空白，又有利于学科深化，更有利于培养具有汽车行业特色的国际经贸人才。第二，从企业发展的实际需要上看，随着中国汽车驶向世界，对既懂汽车又懂外贸的人才需求将大幅增加。目前的营销从业人员，大多娴熟于国内销售，陌生于汽车外贸，因此，本书的编写有利于构筑全新的国际经贸知识结构。第三，从汽车工业发展态势看，汽车工业是国民经济的重要支柱产业。汽车产品进入寻常百姓



家,意味着汽车贸易、汽车金融、汽车服务等领域面临着前所未有的发展机遇。要抓住这个机遇,就要求汽车行业从业人员的思维方式、知识结构、能力结构更要有针对性,更能适应我国汽车工业发展。本书与行业相契合,可为行业精英人才成长提供一份难得的精神食粮。

由于我们对行业十分熟悉,对在汽车领域讲授国际汽车贸易的重要性有切身感受,因而由我校组织编写这部教材有天然的学科优势和行业背景。令人欣慰的是,经过湖北汽车工业学院国际经济与贸易专业团队近三年的努力,多次研讨,激烈争论,反复修改,数易其稿,终成正果。

本书是一项集体性成果,也是湖北汽车工业学院国际经济与贸易专业教师近十年教学经验的总结和科研工作的结晶。在本书编写过程中,我们多次召开座谈会、研讨会,并广泛听取兄弟院校和企业界的意见,搜集了不少案例,吸收了很多新思想、新建议,力争做到理论与实践的统一,力求达成基础性和前沿性的结合。参与本教材编写工作的有:严龙茂(第五章、第六章、第七章),周恩德(第十一章、第十二章、第十三章),余淑秀(第一章、第二章、第四章),何荣(第十章、第十四章),肖靖(第八章、第九章),李雪涛(第三章)。严龙茂担任本书的主编,并负责全书的统稿工作。

本书即将付梓,作为主编,我深深感到:编好一本教材难,编一本好教材更难。就拿本书来说,它凝聚了许多人的心血。首先,我要感谢我的领导、同事杨立君教授(湖北汽车工业学院经济管理学院院长、硕士生导师),编写本书的最初决定是在他的“鼓动”下做出的。杨教授不但参加了本书最初框架的讨论,而且提出了许多建设性意见,最后还对本书稿进行了全面认真地审读。其次,我要感谢湖北汽车工业学院教务处各位领导,他们不但将本书列为湖北汽车工业学院特色教材,而且在物质上和精神上给予了大力支持。再次,我还要感谢本书的各位合作者,参与本书编写的全是湖北汽车工业学院国际经济与贸易专业教师,他们在年龄、知识结构与工作能力方面虽有不同程度的差异,但大家团结、合作、敬业,

真心希望快出书、出好书的良好愿望让人感动。此外，我还要感谢本书的第一批读者，即湖北汽车工业学院国际经济与贸易专业的刘可、胡思黄、郭馨瑶、周泉、郭永等同学，他们为本书的撰写提供了不少修改线索。

在编写本书过程中，尽管我们慎之又慎，数易其稿，付出了大量的劳动，但由于水平有限，疏漏之处肯定在所难免，因此，诚恳期待读者的一切善意批评与建议。

严龙茂

2013年4月22日于武当山下



目 录

第一章 国际汽车贸易概论	(1)
第一节 汽车与汽车工业	(2)
第二节 国际汽车贸易	(11)
第三节 我国汽车工业与汽车进出口贸易	(18)
第二章 国际汽车市场	(33)
第一节 国际分工与国际汽车市场	(34)
第二节 欧美汽车市场	(39)
第三节 日韩汽车市场	(43)
第四节 我国汽车市场	(46)
第三章 国际汽车贸易政策	(52)
第一节 国际汽车贸易政策概述	(53)
第二节 欧美汽车贸易政策	(55)
第三节 日韩汽车贸易政策	(59)
第四节 我国汽车贸易政策	(62)
第五节 美、日、法等国扶持新能源汽车政策	(67)
第四章 国际汽车技术贸易	(72)
第一节 国际汽车技术贸易概述	(74)
第二节 国际汽车技术贸易发展态势	(78)
第三节 国际汽车技术贸易方式	(80)
第四节 国际汽车技术贸易合同	(85)

第五节 国际汽车技术贸易最新发展	(90)
第五章 国际汽车贸易中贸易术语的选择	(95)
第一节 国际贸易术语与国际惯例	(96)
第二节 6 种常用贸易术语解释	(100)
第三节 贸易术语与汽车商品的价格	(108)
第六章 国际汽车贸易合同的标的	(120)
第一节 国际汽车贸易品名条款	(121)
第二节 国际汽车贸易品质条款	(123)
第三节 国际汽车贸易数量条款	(129)
第四节 国际汽车贸易包装条款	(131)
第七章 国际汽车贸易运输方式的选择	(139)
第一节 国际汽车贸易运输方式	(140)
第二节 国际汽车贸易装运条款	(151)
第三节 国际汽车贸易运输单据	(155)
第八章 国际汽车贸易中的运输保险	(169)
第一节 运输保险概述	(170)
第二节 国际贸易中的海上运输保险	(172)
第三节 伦敦保险协会海运货物保险条款	(179)
第四节 国际汽车贸易中的保险条款与我国的做法	(181)
第九章 国际汽车贸易支付与结算	(190)
第一节 国际贸易支付工具	(191)
第二节 国际贸易支付方式	(194)
第三节 国际汽车贸易支付方式选择	(203)



第十章 国际汽车贸易中的争端解决	(209)
第一节 进出口商品检验	(210)
第二节 索赔	(217)
第三节 不可抗力	(222)
第四节 国际汽车贸易争端解决方式	(226)
第十一章 汽车进出口贸易交易流程	(233)
第一节 交易前的准备工作	(235)
第二节 交易磋商	(239)
第三节 合同的签订	(246)
第十二章 汽车进出口贸易合同的履行	(254)
第一节 汽车出口贸易合同的履行	(254)
第二节 汽车进口贸易合同的履行	(261)
第十三章 国际汽车贸易方式	(267)
第一节 汽车经销与汽车代销	(268)
第二节 汽车寄售与汽车拍卖	(275)
第三节 招标与投标	(280)
第四节 汽车展卖	(282)
第十四章 国际汽车贸易的电子商务模式	(290)
第一节 电子商务概述	(292)
第二节 汽车电子商务	(295)
第三节 我国汽车电子商务	(301)
附录 海运险常用术语	(312)
参考文献	(315)



第一章 国际汽车贸易概论

【导入案例】

影响国际汽车贸易的因素

——钓鱼岛争端开始波及中日汽车贸易

2012年9月11日,日本政府不顾中方一再严正交涉,宣布“购买”钓鱼岛,实施所谓“国有化”。此举激起中国人民的强烈抗议,在中国市场上,日本商品和服务的销售相继受到打击。

中国汽车工业协会的数据显示,2012年8月份日本品牌汽车在中国市场销售量比2011年同期下降2%,而德国、美国、韩国、法国品牌汽车销量则分别增长25%、19%、12%和4%。全国乘用车市场信息联席会议数据显示,2012年9月份的第一周,全国汽车销量走势平稳,比8月份第一周销量增长57%,比2011年9月第一周增长6%。而在此情况下,全国各地日系汽车的销售却出现较大幅度的下滑。西安某东风日产专营店2012年8月份日本车销售170台,同比减少30台;江西南昌市红谷滩区各大日系汽车4S店,从9月1日至12日,NISSAN的销量下降20%以上。其原因之一就是前段时间一些地方发生的抗议示威行动,使很多人对购买日系车产生顾虑。钓鱼岛争端已严重影响到日系汽车销售网络的拓展,在山东威海东风本田、丰田的新车销售大受影响。

据中国汽车流通协会副秘书长罗磊介绍,日系汽车2012年上半年勉强完成了销售任务,下半年未能完成目标,其市场份额下降许多。8月份全国汽车销售转好时,日系乘用车和轿车的销量却同比下降2%。其中马自达在华销量为16539辆,同比下滑6%;丰田品牌汽车销量约为75300辆,同比下滑15%。

本章要求了解汽车产品、世界汽车工业和国际汽车贸易发展的历程,熟悉国际汽车贸易内容、特点以及我国进出口贸易现状和特点。

第一节 汽车与汽车工业

一、汽车产品及其分类

汽车是借助于自身的动力装置驱动，且具有 4 个（或 4 个以上）车轮的非轨道无架线车辆。根据国际标准（ISO）的定义，凡由动力驱动并有四个或四个以上车轮的非轨道承载的道路车辆称为机动车辆。机动车辆常用于：（1）载运人员或货物；（2）牵引载运人员或货物的车辆；（3）特殊用途。

目前，我国汽车分类标准比较混乱，汽车生产销售市场上没有统一的车型分类标准，就连国家各管理部门对于汽车的分类也不能做到整齐划一。

1. 我国汽车分类旧标准

我国汽车分类旧标准（GB/T3730.1—88）是 1988 年制订的，分为三大类，即轿车、客车和载货汽车。各类汽车按照不同的划分标准又进行了细分类，具体为：

（1）轿车按照发动机排量划分，有微型轿车（1 升以下）、轻级轿车（1～1.6 升）、中级轿车（1.6～2.5 升）、中高级轿车（2.5～4 升）、高级轿车（4 升以上）；

（2）客车按照长度划分，有微型客车（不超过 3.5 米）、小型客车（3.5～7 米）、中型客车（7～10 米）和大型客车（10 米以上）；

（3）载货汽车按照载重量划分，有微型货车（1.8 吨以下）、轻型货车（1.8～6 吨）、中型货车（6～14 吨）、重型货车（14 吨以上）。

2. 我国汽车分类新标准

新的车型分类是参考 GB/T3730.1—2001 和 GB/T15089—2001 两个国家标准进行划分的，它大的分类与国际较为通行的称谓基本一致，即分为乘用车和商用车两大类。由于各国在车型细分上没有统一的标准，因此对于乘用车和商用车之下的细分类则是按照我国自身的特点进行划分的。新的车型分类情况具体描述如下：

（1）乘用车

在设计和技术特征上，乘用车主要用于载运乘客及其随身行李或临时物品的汽车，包括驾驶员座位在内最多不超过 9 个座位，它也可以牵引一辆挂车。

① 基本型乘用车

基本型乘用车，即轿车（如图 1-1 所示），是一种主要为了载运乘客及

随身行李或货物而设计和装备的机动车辆，包括驾驶席在内最多有 9 个座位。它也可拖带一辆挂车。

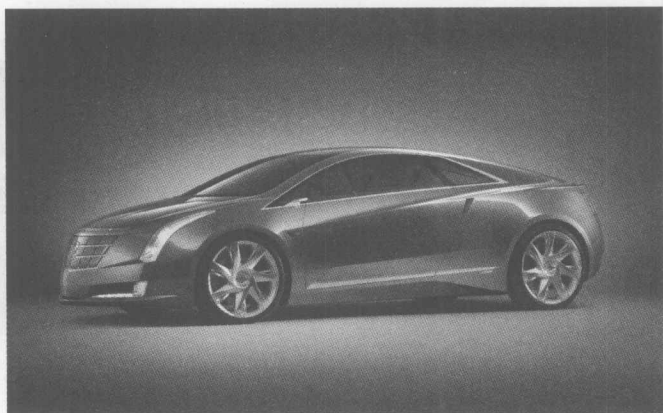


图 1-1 轿车

② 多功能车 (MPV)

多功能车 (如图 1-2 所示) 是指多功能汽车 (Multi-Purpose Vehicles), 从源头上讲, 多功能车是从旅行轿车逐渐演变而来的, 它集旅行车宽大乘员空间、轿车的舒适性和厢式货车的功能于一身, 一般为两厢式结构, 即多用途车。



图 1-2 多功能车

③ 运动型多用途车 (SUV)

SUV 是 Sport Utility Vehicle 的缩写, 具体含义是运动型多用途汽车,

其造型大气、线条粗犷。按照 SUV 的功能性,通常分为城市型 SUV (如图 1-3 所示) 与越野车 (如图 1-4 所示),两者主要是承载式车身与非承载式车身的区别。



图 1-3 城市型 SUV



图 1-4 越野车

④ 交叉型乘用车

交叉型乘用车的英文名称为“Cross passenger car”,指除一般意义上的轿车、多功能车 (MPV)、运动型多用途车 (SUV) 以外的乘用车类型,这部分车型主要指的是旧分类中的微型客车。

(2) 商用车

在设计和技术特征上用于运送人员和货物的汽车,并且可以牵引挂车。

① 客车

客车 (如图 1-5 所示) 是一种为了载运乘客及其随身行李而设计和装备的机动车辆,包括驾驶员座席在内在有 9 个以上的座位,客车有单层的或双层的,也可拖带一挂车。



图 1-5 客车



② 载货汽车

载货汽车(如图1-6所示)一般称作货车,又称作卡车,指主要用于运送货物的汽车,有时也指可以牵引其他车辆的汽车,属于商用车辆类别。



图1-6 载货车

③ 半挂牵引车

半挂牵引车(如图1-7所示)是指装备有特殊装置、用于牵引半挂车的商用车辆。



图1-7 半挂牵引车

④ 客车非完整车、载货非完整车

客车非完整车和载货非完整车分别指客车底盘和货车底盘。客车非完整车还可按照长度进行细分,载货非完整车还可按照总质量进行细分。

二、世界汽车工业

1. 汽车工业的定义

汽车工业是指生产各种汽车主机及部分零件或进行装配的工业部门，主要包括生产发动机、底盘、车体等主要部件并组装成车的主机厂和专门从事各种零部件的配件厂。汽车工业是一门综合性加工产业，它的整个产业链范围很广。在其生产过程中，它涉及冶金、橡胶、化工、机械制造等一系列加工工业；在汽车产品的流通、使用中，它又涉及运输维修、保险、商业等众多的第三产业。

汽车工业在一国经济发展中具有极其重要的作用，现已成为人们关注的焦点。汽车工业的发达程度，是衡量一个国家工业化水平和科技水准高低的重要标志之一。从世界范围来看，汽车工业最发达的国家，也是经济和科技最发达的国家。自 1886 年汽车诞生以来，世界汽车工业经历了不同的发展阶段。汽车以其灵活、机动、方便快捷的特点，迅速得到发展和运用，并取代了以前的交通工具。汽车工业极大地推动了当今世界经济的发展，促进了世界文明的进步，改变了人类的生产和生活方式，使我们的生活发生了翻天覆地的变化。

汽车工业的产值在工业总产值中占有相当大的比重，与国民经济中的其他产业相比，汽车工业具有以下特点：

(1) 汽车工业产品结构简单，生产工艺稳定，制造周期短

汽车工业生产批量大于一般机器生产，有利于采取高效率、低成本的生产工艺。将若干个汽车制造厂所用的某种零部件合并在一个厂生产，生产批量就更大，能采用更高效率的工艺。汽车生产采用标准化、互换性、流水线加工和装配的大量生产方式，可使汽车的产量和质量水平得以不断提高，且价格可大幅度降低。

(2) 汽车工业需要大量协作工业

欧美各国在开始生产汽车时，某些部件如板簧和车轮等均由专门的工厂生产，这是制造马车时就已经有的分工。最早作为汽车零部件进行专业化生产的则是轮胎和汽车电器。20 世纪初大批汽车厂并入大公司后，有的厂即转为专业公司，一些未并入的汽车厂也有改产汽车零部件的。也有一些中小专业厂合并成集团，专门生产汽车的零部件，如离合器、传动轴、变速器、转向机、驱动轴、散热器、制动器和车架等。例如，日本 10 家主要的汽车生产厂与 8000 余家零部件厂和材料厂协作，汽车厂本身的劳动量只占 30%~40%；美国通用汽车公司则从 3 万多个工厂取得零部件、原材料和辅助材



料。这些工业均称为汽车的协作工业或横向工业。

(3) 汽车工业是技术密集型的工业，生产过程集中许多新材料、新设备、新工艺和高技术

汽车的生产技术和所用的材料发展很快，汽车工业常向其他机械制造部门推广新技术、新材料。其他领域中的新技术、新材料也往往首先移植到汽车工业中。由于大量生产的零部件必须有稳定的质量，汽车生产对材料的要求十分严格。例如对于钢材，不但要求一般的机械性能（如拉力、冲击强度和疲劳强度等）符合一定的标准，还要求金相组织、深拉伸性能和切削加工性等符合一定的标准。汽车还使用多种特殊材料：制造活塞的高硅铝合金，制造轴瓦的铝基合金、铜铅合金，制造气门的含氮奥氏体钢，制造构件的低合金高强度钢板和多种工程塑料等。1960年以来，原用于航空和航天技术的蜂窝夹层材料、玻璃纤维或碳素纤维增强塑料及陶瓷材料等也已用于汽车。1970年以来，为了适应小批量多品种生产的要求，又发展了柔性制造系统，其中一种方式就是由加工中心和计算机数控装备按计算机指挥，把毛坯和在制品送到各个加工中心加工，可以同时加工多种零件。在有一些零部件专业厂和某些汽车厂中，将结构外形，以至工序相同而尺寸不同的零件编为一组，由计算机操纵在同一生产线上加工，这样就大大提高了多品种、中小批量生产的效率。70年代初发展的工业机器人，就是最早用于比较复杂的车身焊接生产线上。这种焊接机器人，能够按照规定的程序完成几十个至上百个精细的焊点的焊接工作，后来工业机器人又应用于喷漆、机械加工和部件装配等生产工序。

2. 世界汽车工业发展历程

汽车工业起源于欧洲，1769年法国人制造了世界上第一辆蒸汽驱动三轮汽车。1885年，德国人奔驰研制了采用一台两冲程单缸0.9马力的汽油机，并于1886年取得专利权，此车已具备了现代汽车的一些基本特征。因此1885年被视为汽车的诞生年，而1886年成为汽车元年。随着欧洲汽车生产技术、生产能力、销售市场的逐渐成熟，欧洲成为世界汽车工业的中心，相继出现许多汽车品牌，如奔驰（德国）、标志（法国）、欧斯汀（英国）、菲亚特（意大利）等。

世界汽车产业发展过程大致可分为初创小批量生产、大批量生产、精益生产、资本经营四个阶段。

(1) 以德、法为代表的汽车初创小批量生产方式阶段

1886年，德国人奔驰用他研制的内燃机在曼德镇造出第一辆三轮汽车，这辆汽车具备了现代汽车的基本特点：内燃机驱动、电子点火、循环水冷