

上海汽车教育基金会资助出版

区域贸易协议下 汽车贸易和投资效应

张 明 沈玉良 朱盛镭 编著

復旦大學 出版社

内 容 提 要

本书共由十章及三个附录组成。主要论述了区域贸易体制的定义、形式,区域汽车贸易协定;分析了主要区域的汽车贸易,特别是区域汽车贸易规则对汽车业投资和贸易的影响,在区域汽车贸易规则下的公司投资行为和贸易行为,以及跨国汽车零部件企业的区域经营特点和区域经营行为;研究了中国汽车贸易与投资的区域特点以及中国与东盟、北美汽车贸易的发展特点和趋势。

本书适合经济理论工作者、外贸人员,特别是从事汽车业的工作人员。

目 录

第一章 导论	1
1.1 研究综述	1
1.2 研究方法	5
1.3 研究基本思路	7
第二章 区域贸易体制	10
2.1 区域贸易体制	10
2.2 区域贸易体制的作用	13
2.3 区域贸易体制和多边贸易体制	16
第三章 区域汽车贸易协定	24
3.1 区域汽车贸易协定的一般特征	24
3.2 主要区域贸易协议下的汽车贸易规则	25
3.3 区域汽车原产地规则	34
第四章 区域汽车贸易协议下的区域内汽车贸易	49
4.1 世界汽车贸易与区域贸易	49
4.2 欧盟内部成员间汽车贸易	53
4.3 北美自由贸易区成员之间的汽车贸易	64
4.4 东盟成员之间的汽车贸易	77
4.5 本章小结	81

第五章	区域汽车原产地规则的经济效应分析	84
5.1	分析模型	84
5.2	NAFTA 汽车原产地规则对贸易投资影响的经济 模型	90
5.3	本章小结	106
第六章	区域汽车贸易规则下跨国汽车公司贸易和投资 行为	110
6.1	日本跨国汽车公司的区域投资和贸易行为	111
6.2	美国汽车企业的区域化行为	125
6.3	欧盟汽车企业的区域化行为	132
6.4	本章小结	135
第七章	跨国汽车零部件企业的区域贸易和投资行为	138
7.1	汽车零部件技术和汽车产业组织变化	138
7.2	跨国汽车零部件公司的投资行为	147
7.3	跨国汽车零部件公司的区域贸易行为	152
7.4	本章小结	155
第八章	区域汽车贸易体制下的中国汽车贸易	158
8.1	我国汽车贸易的发展特点	158
8.2	我国汽车贸易的区域特点和区域经济行为	163
8.3	我国汽车工业的区域化发展战略	166
第九章	中国与东盟的汽车贸易	170
9.1	东盟汽车贸易规则对跨国汽车公司行为的影响	170
9.2	中国-东盟自由贸易区下的汽车贸易	182

第一章 导 论

从福特 T 型车到现在,汽车工业经历了百年的风风雨雨,并已成为世界制造业的支柱产业。

汽车贸易始终是汽车发展的重要组成部分,其作用并不仅仅在于国家之间贸易量的扩大,更在于世界汽车价值链通过投资和贸易形式实现了最优配置。汽车制造和汽车市场的高度区域性集中诱使跨国汽车制造商通过母国政府在主要区域市场国家达成贸易协议,以实现企业规模经济和范围经济的目的。

1.1 研究综述

国外对汽车区域贸易的研究是从汽车区域贸易协议、全球汽车价值链和供应链的形成等不同角度进行的。

目前,对区域贸易协议本身的研究在不断增加,这是因为区域贸易协议在 2000 年以后增长迅速,研究的焦点也从原来的区域贸易协议的作用,例如贸易创造作用和贸易转移作用,转到区域贸易协议的制度设计如何更能体现贸易的创造效应。

从汽车区域贸易体制的研究看,重点集中在北美自由贸易协定(NAFTA)和欧盟对汽车贸易和投资产生的影响。Joseph Francois 研究了欧盟和 NAFTA 框架下的贸易水平,并进行了实证回归分析。分析结果表明,北美自由贸易协定区域内成员之间在创造贸易方面的作用十分明显,汽车零部件及整车也是如此;同时,实证分析表明 NAFTA 下汽车零部件贸易的影响比对汽车产

业部门总贸易的影响大^①。

区域汽车贸易协议包含着以关税削减为基础的一整套贸易制度安排,区域汽车贸易利益的体现是关税的削减,但关税的削减可能出现的问题是区域外汽车企业设立装配厂并通过简单的CKD(散件组装)方式获取利益,从而损害区域内汽车制造商的利益和区域内其他成员的利益,这样区域内关税的削减必须与其他贸易政策配套使用。

从汽车产业内贸易的研究看,具有代表性的是巴黎大学Sylvie Montout等的研究^②。他们采用格鲁贝尔(Grubel, H)和劳埃德(Lloyd, P)指数^③研究了北美自由贸易区(NAFTA)汽车产业的产业内贸易。他们发现,距离和市场规模对水平性的产业内贸易起着显著的作用,同时,区域内汽车贸易协议实质上影响着产业内贸易的程度。他们认为,汽车和零部件的体积和重量都比较大,不管运输技术有多大的提高,汽车供应链体系的安排都存在着交易的距离成本,整车制造商生产的产品和购买者之间也会存在着一定的距离成本。距离对汽车贸易的成本是显而易见的,因而对自由贸易区下的汽车产业内贸易产生影响。另一方面,市场容量也决定了投资和贸易之间的选择,汽车制造商选择的重要依据是当地在某个细分市场的市场容量,当这个区域的市场容量足够体现规模经济时,他们就选择投资方式;相反,当这个区域的市场容

① Joseph Francois (2003), Rules of Origin in FTAs and the Pattern of Production and Trade, Tinbergen Institute and CEPR.

② Sylvie Montout Jean-Louis Mucchielli, and Soledad Zignago. Regionalization and Intra-Industry Trade, An Analysis of Automobile Industry Trade In NAFTA. http://www.regionetdeveloppement.u-3mrs.fr/pdf/R16_Montout_Mucchielli_Zignago.pdf

③ Grubel, H., and Lloyd, P. (1975); *Intra-Industry trade: The Theory and measurement of international trade in differentiated products*. New York: John Wiley & Sons.

量难以体现规模经济时,他们就选择贸易方式,以体现自由贸易区框架下的范围经济。因此,汽车贸易与国际直接投资之间存在显著的相关性。M. Mortimore 对拉丁美洲新经济区域的研究表明^①,国际直接投资与汽车贸易之间存在着替代关系,但也存在着互补关系。这种互补关系表现在两个方面:一方面对于跨国汽车公司而言,其区域配置在某个国家,汽车销售通过区域贸易方式实现;另一方面,零部件企业在对重点区域直接投资的同时,在有些区域也采取贸易的方式进行。

从北美自由贸易区的国别汽车贸易研究看,其对墨西哥和加拿大在北美自由贸易区汽车贸易以及汽车产业的影响的研究比较多,比较具有典型性的研究是 Juan Carlos Moreno Brid,他通过对墨西哥汽车工业近 50 年的历史分析,提出 NAFTA 使墨西哥汽车工业得到了重组,并认为这是一个非常成功的案例,其成功的标志是目前墨西哥汽车工业已经成为世界范围内具有竞争力的产业,每年出口近 100 万台发动机和 40 万辆汽车,与 20 世纪 70 年代陈旧的机器设备和缺乏竞争力的汽车工业形成了鲜明的对照^②。

从汽车产业价值链和全球供应链的角度研究汽车贸易是以汽车技术变迁和区域贸易协议的形成为视角展开的。联合国工业发展组织的研究认为,尽管 20 世纪 90 年代开始出现了全球化趋势,但从某种程度上讲,汽车工业更加区域化而非全球化,这包括汽车销售和生产的全球拓展、组装部分的所有权和零部件的区域性转变,三大区域(北美、欧盟和日本)的汽车产业和贸易体制已经非常成熟,但这三大区域开始出现产能过剩、成本压

① M. Mortimore (2000), "Corporate Strategies for FDI in the Context of Latin America's New Economic Model", *World Development*, 28, 9, 1611-1626.

② Juan Carlos Moreno Brid (1996) Mexico's Auto Industry after NAFTA, A Successful experience in restructuring?

力和低利润现象^①。欧盟对欧盟内部的汽车产业竞争力进行了实证研究,认为,尽管欧盟内部的跨国汽车制造商在世界主要汽车制造商中的 R & D 投入最高,在其销售收入中的比重也最高,但欧盟企业的销售业绩与日本和美国汽车制造商相比是最低的。其主要原因是欧盟企业的市场主要固守在欧盟内部,在北美市场和其他区域市场的拓展能力相当弱,当地化能力也比较弱^②。欧盟委员会在 2005 年 1 月设立“21 世纪汽车工业竞争规则高级专家小组”,简称“CARS21”小组^③,专门为“欧洲汽车工业推动全球竞争,吸引国际投资”提出建议。这些建议包括:(1)明确今后 10 年欧盟汽车工业的发展方向;(2)为提高其竞争力制定最佳规则;(3)创造必要的科研与发展条件。由于“CARS21”刚刚启动,因而未来几年欧盟汽车区域贸易体制安排的走向还有待进一步观察。

Fujita 和 Hill(1995)对日本汽车制造商研究后认为,受到美国对日本自愿出口限制措施的影响,日本汽车制造商从 20 世纪 90 年代开始对北美自由贸易区进行大规模投资,以取代传统的汽车产品出口贸易方式。日本汽车跨国公司在北美走出了传统自我配套式的分支工厂体系,形成了零部件密集外包的网络构架。但这种网络体系也只是集中在第一层次,与日本本土的多层次体系迥然不同。因此,日本汽车制造商在北美零部件的供给主要还是通过贸易方式实现的^④。

① United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) The Global Automotive industry value chain: What Prospects for Upgrading by Developing Countries.

② Source: European Commission (2005), European Competitiveness Report Chapter 4.

③ http://europa.eu.int/comm/enterprise/enterprise_policy/competitiveness/index.htm#ecr2004.

④ Fujita, Hill(1995), Global Toyotaism and Local Development, International Journal of Urban and Region, Research 19(1), 7-22.

汽车零部件制造的模块化和系统化使汽车产业组织内部发生了根本性变化,低附加值零部件的分散化和全球性采购体系已经形成,而高附加值零部件向模块化、系统化技术发展,产业集中度也在不断提高,这使其配置带有明显的区域性特征。Michael Stephan 等对在德国的汽车零部件企业的研究表明,为了实现对德国整车企业的配套以及获得德国更多的开发资源,德国以外的系统模块化零部件企业在 20 世纪 90 年代以后在德国进行了大量的投资,主要针对欧盟这个区域市场^①。

比较全面地研究跨国公司的区域贸易和投资行为的是 Freyssenet, M., Shimizu, K., Volpato, G.^②,他们对世界主要汽车制造商在主要区域的活动进行了实证分析。他们认为,欧盟、美国和日本的汽车制造商对区域化的理解是不同的,对区域贸易规则的需求也不同。日本汽车制造商主要解决的是市场问题,因而其对区域市场的贸易体制安排产生着实质性影响。美国汽车制造商早在 20 世纪 40 年代就已经实现了区域性市场分布,90 年代以后他们要完成平台的区域性整合,因而实现平台统一战略是其区域化战略的重要内容。欧盟企业特别是法国企业的区域化进程是相当缓慢的,其主要任务是如何实现欧盟以外区域的本土化战略。

1.2 研究方法

本书采用制度分析方法和计量模型分析方法。

^① Michael Stephan, Eric Pfaffmann Foreign Direct Investment Strategies by Multinational Automotive Suppliers: A New Link between Outsourcing and Industry Concentration in Turbulent Times, *Discussion Paper on International Management and Innovation Discussion-Paper 99-03 Stuttgart*, March 1999 ISSN: 1433-531X.

^② Freyssenet, M. Shimizu, K., Volpato, G. (eds) (2003), *Globalization or Regionalization of the American and Asian Car Industry*, p. 163, Palgrave Macmillan.

制度主义流派是国际经济关系理论中的一个重要流派。制度主义流派的一个重要理论假设是国家的利己主义行为,这同现实主义流派的假设前提基本一致。国家的效用函数是追求国家利益,正是国家的利己主义使国际经济体系呈现混乱的无序状态,既有自由贸易主义者,又有贸易保护主义者。

制度主义流派认为,由于国家的利己主义行为所产生的国际经济体系的无序状态,故此应建立一个有约束力的制度体系来规范相关国家的利己主义行为。在国际上,第二次世界大战以后,建立了许多国际组织(例如联合国、GATT等)和区域性组织(例如欧盟等),这些组织在解决冲突、解决争端等方面确实起到了相当积极的作用,保持了全球政治和经济的相对稳定,推动了全球的经济增长。

国际制度研究方法中又存在着理性研究和经验研究两种研究方法。对国际制度的理性研究主要是集中分析某一特定的制度,它强调制度和正式的国际组织,其基础是交换理论。如果在制度中没有获得潜在收益,就没有必要建立专门的制度。相反,如果合作很容易,所有多边利益的争夺不需要支付成本,那么同样没有必要建立制度。同时,价值、标准以及各种文化背景,将影响制度安排的效率。“一般认为,任何制度规则都会影响实际或潜在成员的相对力量,并约束谈判空间和影响交易成本。”^①但理性研究还没有解释为什么在某些领域存在国际机构,而在另一些领域则不存在,或者被用来移植到其他领域。对国际制度的经验研究主要是对国际制度的经验分析,通过对现有国际制度的剖析,分析其存在原因和可能的变化趋势。由于理性研究和经验研究各自存在着不同优缺点,因而将两种方法综合起来研究更有意义。

^① R. O. Keohane, 1988, *International Institutions, Two Approaches*, *International Studies Quarterly*, 32, pp. 379-396.

一个完整的贸易理论必须具有向人们解释产生该贸易现象和贸易格局的内在原因和动力。数学即为这种研究提供了一种语言、一种方法,使之能够对具有高度复杂性的经济系统进行有效的研究。这种研究是在严格的假设下进行的,所得出的一些一般性结论,大大丰富了贸易理论的结论和应用性。概括地说,当代国际贸易理论的基本方法是分析经济变量之间的函数关系,通过建立数量关系模型,从中引申出各种要素的作用机理,在此基础上进行分析和预测。

本书试图通过构建一个简单的回归模型来解释全球汽车价值链体系中的各种内生变量,包括汽车制造业就业率、固定资产投资规模、产业内贸易指数等因素,对外生变量(汽车业年产值)的影响作用。该模型利用 SPSS 统计软件,按时间序列进行回归分析,通过与多国家间的横向比较,可以发现各区域的产业现状和产业内贸易之间的内在联系。

1.3 研究基本思路

本书包括导论共由十章及三个附录组成,按照上述的研究方法首先在第二章把区域贸易体制的定义和形式进行概括,并对区域贸易体制效应的基本问题加以澄清。第三章以区域贸易体制为参照系,对区域贸易体制安排下的各个汽车贸易体制安排,从一般特征和个体特征两个角度进行分析,解释主要区域贸易协议下的汽车贸易规则。第四章分析了主要区域的汽车贸易,特别是区域汽车贸易规则对汽车业投资和贸易的影响。第五章以汽车区域贸易体制中的主要规则(汽车原产地规则)作为主要因素分析该规则下的经济效应,特别是投资效应和贸易效应,利用实证数据对主要区域内的汽车生产、市场和内部贸易,从总量上和结构上进行横向和纵向的分析,研究其内在规律。第六章从跨国汽车公司的角度

研究区域汽车贸易规则下的公司投资行为和贸易行为。第七章研究在区域一体化背景下,跨国汽车零部件企业的区域经营特点和区域经营行为。第八章至第十章,将视角集中到区域汽车贸易体制下的中国汽车贸易与投资的发展方向,研究中国汽车贸易与投资的区域特点以及中国与东盟、中国与北美汽车贸易的发展特点和趋势。

本章参考文献

1. European Commission (2005), European Competitiveness Report Chapter 4.
2. Freyssenet, M. Shimizu, K., Volpato, G. (eds)(2003), Globalization or Regionalization of the American and Asian Car Industry, p. 163, Palgrave Macmillan.
3. Fujita, Hill (1995), Global Toyotism and Local Development, International Journal of Urban and Region, Research 19(1), 7 - 22.
4. Grubel, H. and Lloyd, P. (1975): *Intra-Industry trade: The Theory and measurement of international trade in differentiated products*. New York: John Wiley & Sons.
5. Joseph Francois(2003), Rules of Origin in FTAs and the Pattern of Production and Trade, Tinbergen Institute and CEPR.
6. Juan Carlos Moreno Brid(1996), Mexico's Auto Industry after NAFTA, A Successful experience in restructuring.
7. Michael Stephan, Eric Pfaffmann Foreign Direct Investment Strategies by Multinational Automotive Suppliers: A New Link between Outsourcing and Industry Concentration in Turbulent Times, *Discussion Paper on International Management and Innovation Discussion-Paper 99 -03 Stuttgart, March 1999 ISSN: 1433 - 531X*.
8. Mortimore, M. (2000), "Corporate Strategies for FDI in the Context of Latin America's New Economic Model", *World Development*, 28, 9, 1611 - 1626.

9. United Nations Industrial Development Organization (UNIDO). The Global Automotive industry value chain; What Prospects for Upgrading by Developing Countries.
10. R. O. Keohane, 1988, International Institutions, Two Approaches, International Studies Quarterly, 32, pp. 379 - 396.

主要网站

1. <http://www.gerpisa.univ-evry.fr/>国际汽车网络研究中心
2. <http://www.inderscience.com/>国际汽车技术与管理杂志
3. <http://www.automotivearticles.com/>美国汽车文章杂志
4. <http://www.sae.org/servlets/index> 汽车工程师会刊
5. <http://www.jari.or.jp/>日本汽车研究所
6. http://www.vogel.de/index_e.html 德国汽车制造业杂志
7. <http://www.ids.ac.uk/globalvaluechains/publications/index.html#autos> 美国杜克大学全球价值链研究中心汽车案例
8. <http://www.ids.ac.uk/ids/>英国发展研究中心
9. <http://www.autoassembly.mckinsey.com> 麦肯锡汽车 & 装配网

第二章 区域贸易体制

20世纪90年代以来,区域贸易集团迅速增加,区域内成员之间的贸易量也迅速提高。本章简要分析区域贸易体制以及体制效应,为分析区域贸易体制安排下的汽车贸易体制作准备。

2.1 区域贸易体制

区域贸易体制通常是指一组国家或地区(至少包括两个独立关税地区)通过建立共同的商品贸易市场和共同的生产要素贸易市场或两者兼容的综合市场,实现商品价格和生产要素价格的均等,并协调各国的对外贸易政策而形成的一种贸易体制。

区域贸易体制安排根据各贸易区域贸易自由化的程度可以分为五种形式:自由贸易区、关税同盟、共同市场、经济联盟和完全经济一体化。自由贸易区“应理解为在两个或两个以上的一组关税领土中,对成员领土之间实质上所有有关产自此类领土产品的贸易取消关税和其他限制性贸易措施的法规。”^①也就是在贸易区域内,各成员方之间降低彼此之间的关税和非关税贸易壁垒,但并未完全取消关税和贸易壁垒。关税同盟“应理解为以一个单一关税领土替代两个或两个以上关税领土,以便:(1)对于同盟成员领土之间的实质上所有贸易或至少对于产于此类领土产品的实质

^① 石广生主编:《中国加入世界贸易组织知识读本(二)·乌拉圭回合多边贸易谈判结果:法律文本》,第540页,人民出版社,2002。

上所有贸易,取消关税和其他限制性贸易措施的法规;(2) 同盟每一成员对同盟以外领土的贸易实施实质相同的关税或其他贸易措施的法规。”^①也就是说,关税同盟内各国完全消除关税或其他贸易壁垒,将其各自的对外关税统一,从而形成一个共同的关境。共同市场是指除以关税同盟作为基础和主要内容外,还要实现市场内部成员方之间各种生产要素的自由流动,消除彼此之间的关税壁垒和非关税壁垒,扩大市场,实现区域性集团关税、贸易和市场的一体化。经济联盟是指在实现关税、贸易和市场一体化的基础上,进一步协调成员方的经济政策和社会政策,包括货币、财政、经济发展和社会福利政策,强化超国家领导机构和权力,制定和执行某些共同政策,建立统一的货币制度和货币基金组织,从而实现关税、贸易、市场和货币的一体化。完全经济一体化是指区内各国在经济、金融、财政及国际经济政策上的完全统一化。

乌拉圭回合以后,世界性区域贸易集团的发展不仅没有减少,反而仍在不断增加,至 2005 年 12 月,WTO 秘书处统计的区域经济集团为 186 个,见表 2-1。根据 WTO 秘书处的统计,RTA 成员之间的贸易占世界贸易的 50%以上^②。

表 2-1 告知 GATT/WTO 的区域贸易协议(RTAs)

适合条款	成立时	新 RTAs	总 计
GATT 第 24 条(自由贸易区)	4	116	120
GATT 第 24 条(关税同盟)	5	6	11
授予条款	1	21	22
GATS 第 5 条	2	31	33
总 计	12	174	186

资料来源: http://www.wto.org/english/tratop_e/region_e/summary_e.xls。

① 石广生主编:《中国加入世界贸易组织知识读本(二)·乌拉圭回合多边贸易谈判结果:法律文本》,第 540 页,人民出版社,2002。

② WT/REG/W/37, WTO。

区域性贸易集团的发展趋势是：(1) 区域性贸易集团的主导者是欧盟、美国等发达成员。从各个具体区域看，欧洲和美洲是 RTA 最多的地区，欧盟除了不断扩大其成员范围，从原来的欧盟 15 国增加到 25 国，还在外围形成了与地中海地区、非洲、加勒比海和太平洋地区 (ACP) 国家的 RTA 网络。美国除了保持在美洲地区传统的优势外，还将触角衍生到亚洲和大洋洲。日本最近加快了 RTA 的谈判步伐，同中国在东盟 RTA 谈判中竞争。(2) 在区域贸易集团的区域设定方面，改变了传统以邻域成员方为主组建区域贸易集团的特点，将自由贸易区的触角延伸到世界各个地区。以欧盟为例，最近几年，欧盟同阿尔及利亚、埃及等 29 个成员方建立了自由贸易区，这些成员方都地处远离欧盟的非洲和拉美地区^①。(3) 在区域贸易集团的规模方面，除了传统的一些大的区域集团 (例如欧盟、北美自由贸易协定等) 外，目前大都采用在两个成员方之间建立自由贸易区，这些自由贸易区占全球自由贸易区的 80% 以上，实际上这些自由贸易区就是双边的自由贸易协定。(4) 在区域贸易集团的形成方式上，目前主要采用已经形成的区域贸易集团与另外一个成员之间再形成自由贸易区。例如欧盟与其他成员方之间形成的自由贸易区，又如欧洲自由贸易协定 (EFTA) 与其他成员方形成新的自由贸易区。这些自由贸易区可能是过渡性的自由贸易区，是为今后成为更大范围的自由贸易区提供条件的。例如，欧盟同拉美国家达成的自由贸易区，其目标是到 2006 年形成欧盟与拉美整个区域的自由贸易区。(5) 在 RTA 的内容方面，除了传统的关税减让和非关税措施的削减外，许多 RTA 还包括服务贸易、知识产权、国际投资、环境和劳工标准等方面的内容，同时还包括 RTA 下的区域经济政策协调等。

^① 参阅 WTO, 2001, Annual Report, p39, www.wto.org。