

# 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

制造厂奠基纪念”。我国的建设者们，仅用三年时间就建成一汽，并在 1956 年 10 月开始大批生产载货质量为 4t 的解放 CA10 系列载货汽车，从而结束了中国不能生产汽车的历史。至 1958 年，第一汽车制造厂又试制成功我国第一辆国产轿车——东风牌轿车。毛主席在乘坐后表示赞赏，并勉励一汽人继续为振兴我国汽车工业作出贡献。之后，第一汽车制造厂又开始试制并小批量生产“红旗”CA770 型高级轿车。

在这期间，全国各地的一些汽车修配企业也相继改建成汽车制造厂，因此，我国所生产的汽车品种和产量都有所发展。就轿车而言，各厂家也纷纷开始试制，但由于技术条件和生产条件的制约，使产品质量较差，因而被迫停产。

2) 自 1968 年开始到 1978 年的 10 年间是我国汽车工业自主建设的 10 年。在这 10 年间，国民经济已开始稳步发展，汽车产品的品种和数量已不能满足社会发展和国防建设的需要，于是国家决定在内地再新建一批汽车工业骨干企业。从 1968 年开始，在湖北省十堰市开始动工兴建我国规模最大的第二汽车制造厂。第二汽车制造厂于 1975 年生产第一个车型 EQ240，载重质量为 2.5t。1978 年 7 月，开始生产其主导产品 EQ140 载重质量为 5t。在这 10 年间所建成的汽车企业，标志着我国汽车工业进入了自己开发，设计产品和工厂企业设计的新阶段。同时，地方企业也得到了充分的发展。

在这 10 年间，一些省、市、自治区利用本地的工业基础，发展地方汽车工业，有些还形成了一定的生产能力，形成了一定的规模。他们的主要产品是仿制当时国内的主要车型，例如：仿制解放牌汽车和东风牌汽车；同时，也采用各类底盘开发变型汽车，专用汽车等。有的还自行开发了微型客、货车、重型载货汽车，以及矿山专用车。在这 10 年间，各个部委，例如：交通部、商业部等也组织建设了一批汽车制造厂，

例如郑州客车厂，扬州客车厂等，这些企业重点从事本部门所需要的各类汽车的生产以及改装。

经过第一个阶段的发展，使我国的汽车工业经历了从无到有，从小到大，从弱到强的过程，使我国汽车工业以及汽车制造实现了零的突破。到 1978 年，我国汽车工业的生产能力达到近 15 万辆的生产规模。但是，与国外相比，我国汽车工业的发展还存在一些问题，例如：生产增长速度慢，产品的品种是“缺重、少轻”，轿车的生产还近乎于“空白”，因此，汽车工业有待于进一步的发展。

2. 自 1978 年到 1993 年，是我国汽车工业的成长壮大阶段，这一期间，我国汽车工业的发展有以下特征：

1) 单一的计划经济模式被突破，市场杠杆的调控作用逐渐明显，汽车工业开始出现竞争局面。随着改革开放、搞活市场的进行，市场的需求对汽车工业的发展产生了巨大的推动作用，出现了一批生产微型、轻型、重型汽车的制造企业，使汽车的生产能力得到了快速增长。至 1993 年，汽车的生产能力已达到 128 万辆。

2) 汽车工业形成了一些骨干企业集团，走上了联合发展的道路。从而打破了以前的“小而全，大而全”的模式，促进了汽车企业之间的协作和专业化生产。

3) 我国汽车工业从自我封闭模式走上了与国际汽车工业加强合作发展的道路。在此期间，我国企业有选择地重点引进了国外的一些先进技术，包括汽车整车生产，特种车技术及专用车、零部件和相关的配套工业，在很大程度上促进了中国汽车工业的发展，提高了国产汽车的水平，缩小了我国汽车工业同世界各国汽车工业的差距。

4) 轿车工业开始发展。自从改革开放以来，国民经济迅速发展，人均国民收入和人们的消费水平不断提高，对轿车

的需求量急剧增加。但是，国内轿车的生产能力很小，不能满足市场需求，汽车产品结构上的重大缺陷，导致了供需的尖锐矛盾。1987年开始我国政府决定加快发展轿车工业到1993年，我国轿车的产量为年产23万辆。

从1994年开始，我国开始进入全面的市场经济建设，随着《汽车工业产业政策》的颁布，我国的汽车工业进入了新的发展阶段，即第三个阶段。

《汽车工业产业政策》的颁布，为我国汽车工业的发展指明了道路，即以轿车工业为重点，零部件工业为基础，优化产品结构；以大集团为主体，促进企业的联合和重组，实现规模经济，优化产业结构；以我为主，引进技术，联合开发新一代产品，形成自主开发能力，建立起自主发展的技术结构。鼓励有条件的企业扩大同国外企业的合作，引进外资，以提高我国汽车工业的生产技术水平。

总而言之，在这一阶段，我国汽车工业将在产业政策的引导和扶植下，围绕加快汽车零部件工业和轿车工业的建设为中心，建成以轿车工业为主体的新型的汽车工业体系，汽车工业将真正成为支柱产业。与此同时，将要形成少数几个生产规模达百万辆，初步具备国际竞争能力的骨干企业集团，汽车产品在产量、质量、品种、性能等方面也将有质的飞跃。中国汽车工业将得到进一步的发展。

## 二、我国的汽车工业贸易

### 1. 汽车工业国内贸易

随着改革开放的进一步深入，我国的经济正在蓬勃发展，作为支柱产业的汽车工业将跃上新的台阶。同样，与汽车工业紧密相关的汽车工业贸易也在发展、壮大。

随着我国社会主义市场经济的形成，汽车工业贸易也由

原来的计划管理纳入了市场经济的轨道。据统计，到 1994 年，占我国汽车生产年产量的 96% 的产品已进入市场。只有剩余的 4% 列入国家指令性计划和国家订货任务，市场的调控作用也日益显著。

汽车工业国内贸易，主要是指汽车工业产品在国内的买卖、流通。在我国，汽车产品的销售、流通渠道很多。但主要的销售渠道是以我国机电设备总公司和我国汽车贸易总公司为主的全国物资系统销售网，它们的销售量占我国汽车生产量的 70% 左右。同时，还有我国汽车工业销售公司及其分支机构所形成的汽车生产和销售网；除此之外，还有各大汽车生产企业集团自行建立的目标市场及其销售系统；以及隶属于有关部门和总公司所辖的供销企业围绕着变形车、改装车、特种车等生产所组成的销售系统。

在我国国内，汽车工业产品的贸易方式或流通方式很多，例如：汽车产品交易会，展销会、开办或设立汽车自选商场等进行交易。同时，经营汽车产品贸易的公司或企业还同国外汽车商办理在我国的代理销售等等。总之，各公司或企业采用各种方式和手段经营汽车。

近几年来，从地方到国家对汽车工业贸易都引起了足够的重视，建立了一批汽车展销市场和若干个全国性汽车批发市场，以探索建设具有中国特色的汽车贸易的新出路。

我国的汽车工业国内贸易是由原来的计划市场向经济市场转化，汽车工业市场在国内形成时间较短，所以在汽车工业贸易中，存在着不少问题。例如：汽车销售、流通体制还不能充分适应汽车产业的发展要求。现代化的、大批量的汽车工业生产体制亟须建立与之相匹配的现代化、高效率、环节少的销售、流通体制。目前的汽车工业贸易过程中，汽车经营单位杂乱，流通、销售环节过多，税费负担沉重，汽车

产品的价格与汽车市场秩序混乱。这些问题如果不能及时解决，将会制约汽车工业的发展。

因此，为了促进我国汽车工业的发展，完善汽车市场秩序，必须塑造经营汽车贸易业务的大企业，实施大公司战略，通过一定数量的大公司及一套完整的销售服务体系，实现汽车贸易的专业化、大规模经营，实现在汽车销售，流通过程中的适度分工，适度竞争，实现大量吞吐，大面积覆盖，从而实现汽车贸易过程中的高效率、高效益。

随着我国汽车工业的不断发展，汽车市场的不断完善，汽车工业贸易也将进一步扩大。

## 2. 汽车工业对外贸易

汽车工业对外贸易包括汽车产品的进口和出口贸易。目前，我国汽车工业还比较落后，因此，在汽车产品的对外贸易中，还表现出贸易逆差，即进口量大于出口量。

自1994年《汽车工业产业政策》颁布后，中国进口汽车产品表现出了一些新的特征：

1) 一般贸易进口扩大，易货贸易进口量的幅度下降，就1994年汽车的进口量来讲其易货贸易的比例比1993年要低。

2) 进口汽车的品种明显向高档化发展。自1993年以来，我国在进口汽车贸易中，改变了以前的那种以中低档汽车为主的品种结构，向高档汽车方向转化。1994年表现得更加明显。目前，汽车进口贸易已形成了以中高档轿车为主导品种的进口态势。

3) 汽车进口贸易的伙伴多元化。中国是一个潜力很大的汽车市场，许多国外厂商看好中国汽车市场，采用各种方式，急于进入国内市场，使我国汽车进口贸易的渠道进一步扩大，改变以前那种以前苏联、东欧等国为主要进口对象的局面。目前，美国、日本、德国、法国、韩国、意大利、瑞典等国生

产的中高档轿车，纷纷驶入我国海关，国别增多，汽车的品种、牌号、型号在不断增加。同时，由于品种的繁多，给维修工作带来了许多的不便。

4) 进口汽车的价格波动较大。汽车产品属于高消费品，进口轿车时，我国征收的关税较高，因此，长期以来，进口汽车的价格高居不下，使轿车的价格远远地偏离其自身的价值。在我国销售的进口轿车的价格，一般都高出国际同等产品的 2~3 倍。由此可见，高额关税，是决定进口汽车价格的主要因素，尤其是轿车的价格。

目前，国内市场进口轿车价格差别较大，原因在于进口汽车渠道和方式过于灵活，使汽车的进口出现了局部盲动和失控，导致汽车品种越来越多，价格越来越高，档次也越来越豪华。有些不法分子，为了获取高额利润，铤而走险，走私汽车，因此，冲击了正常的进口汽车市场。目前，在国内市场上出现的同类型车，其销售价格差别很大，多达 10 多万元，少则几万元。例如：从美国进口的凯迪拉克，通过海关正常上税进口价格为 112 万元，而在市场上，其价格有很大的差别，有 100 万元，90 万元，甚至 75 万元等。由于这种价格差别较大，更进一步刺激了盲目进口。造成了汽车进口市场的紊乱，进一步刺激了走私车的增多。

《汽车工业产业政策》的颁布，给我国汽车工业的发展指明了方向，鼓励企业寻找合资，引进国外的先进技术及管理模式。同时，我国经济的发展，使巨大的、潜在的汽车市场正逐步转化为现实的需求，因此，国外各大公司，制造厂商也纷纷看好中国市场。他们为打入中国市场展开了激烈的竞争，各国也纷纷推出针对打入中国市场的各类汽车，尤其是轿车。这对我国汽车工业的技术、设备的引进，提供了良好的契机。

1993年，我国所引进的7家外国汽车厂商在中国合资、合作，销售的汽车总计为30.8万辆，比1992年增长64.5%。其中，德国大众汽车公司在上海的合资企业共生产桑塔纳轿车10.3万辆，一汽捷达轿车1.2万辆，奥迪1.8万辆，位居第一。克莱斯勒汽车公司在国内位居第二位，其与北京吉普车厂所合资生产的切诺基为1.4万辆，北京吉普车为3.6万辆，第三位的是日本大发公司，生产4.1万辆，其后是法国标致、雪铁龙，他们的产量分别为1.7万辆和5100辆。

同时，美国第一大公司，也是世界第一大公司——通用汽车公司继投资建立2家生产货车和制造6种零部件的合资企业之后，于1994年4月至5月间，决定投资10亿美元建立汽车零部件的生产基地。美国第二大汽车公司福特汽车公司于1994年3月建立了中国业务部，首要任务是与中国一起建立一个拥有汽车装配线的合资企业。该公司早在1978年就向我国出口了750辆系列卡车。1992年和1993年分别向我国出口3000辆和5200辆汽车。

日本本田技术研究工业公司也正在制定在中国生产汽车的计划。本田公司正与由大发工业公司提供技术的天津汽车工业公司谈判合作生产零部件和小轿车的问题；而日产汽车公司正在研究同南京汽车公司合作生产商用汽车项目；三菱汽车工业公司正与北方工业总公司对合作生产汽车发动机进行可行性调查。日本汽车零部件工业协会进行的一项调查表明在接受调查的142家企业中有35%的公司已经在中国从事这项业务，有20%的公司正在研究在中国设厂的可能性，另外还有38%的公司表示在中国开展业务很有兴趣。

欧洲的一些厂商也在中国寻求合作伙伴，德国宝马汽车公司在北京首次推出宝马旗舰产品——7系列新型车，据该公司透露，目前正谋求与中国合作生产和德国一样先进的摩

托车和豪华轿车。德国奔驰公司 1993 年向中国共出售 3 700 辆客车，相当于 1992 年的 3 倍，其中大部分是豪华车，到 1995 年该公司在中国已设置了 20 个维修点。瑞典富豪公司从 1994 年起也全力进军我国汽车市场。

由上述分析可以看出，汽车工业贸易和 1994 年以前相比，有了长足的发展。无论是货物买卖（汽车整车、零部件、设备等）还是技术引进，其贸易额都在不断增加。随着发达国家的汽车制造公司在中国投资的增加，必将为我国汽车工业的发展注入新的活力，使中国汽车工业的发展出现质的飞跃。

### 第三节 汽车工业贸易的地位及作用

在人类整个社会再生产过程中，生产、分配、交换和消费构成了一个相互联系、相互制约的有机的统一体。社会的再生产过程，一般是先从生产开始，经过分配和交换，最终进入消费。汽车工业国际贸易，是汽车工业再生产过程中的一个环节，即流通交换环节，所以，汽车工业贸易有其特殊的地位和作用。

#### 一、汽车工业贸易是联结汽车工业生产与消费的“桥梁”和“纽带”

汽车工业贸易实际上是汽车工业的商品交换，这种交换的地区和范围很广泛，涉及到世界上许多国家。从一个国家来看，是国内商业向国外的延伸和交换地域的扩大。

汽车工业国际贸易是一种超越国界并参与世界市场商品流通的商品交换。对一个国家来讲，它的一头是国内，另一头在国外，既要参与国内市场活动，又要参与国际市场活动。它通过对本国商品的购买和出口以及对国外汽车产品的进口

和出售，有机地把国内市场和国外市场联系起来。这种跨越国界的商品交换活动使国际汽车工业贸易在社会再生产中处于一种与国内其他流通部门所不同的特定的中介地位。它和一国国内商业部门始端和终端都连接国内生产和国内消费的循环过程不同，汽车工业国际贸易是连接国内生产与国外消费和国外生产与国内消费的纽带和桥梁。将两个不同的国家生产和消费连接起来。

汽车工业国际贸易不像国内贸易那样只涉及一个国家内部的市场价格体系和货币，而是客观涉及两个性质不同的市场、两种分工、两类价格、两种货币，即国内市场和国际市场、国内分工和国际分工、国内价格和国际价格，本国货币和国外货币。在汽车工业国际贸易中，不仅要遵循社会主义客观经济规律和商品经济的一般规律，还必须懂得适应和利用世界市场上发挥作用的客观经济规律和复杂的经济现象，例如：资本主义经济规律、价值规律、供求规律、垄断和竞争，经济危机等等。也就是说，由于一国的对外贸易所涉及的各种经济领域的复杂性，决定了其在社会再生产过程中所具有的特殊的作用和运作方式。

总之，汽车工业国际贸易在汽车工业的再生产过程和国民经济活动中的地位是十分重要的，我们要给予充分的重视。

## 二、汽车工业国际贸易可以平衡国内市场供需矛盾

在汽车工业领域，由于种种原因或生产条件的限制，一国的生产能力不可能满足国内的实际需要，汽车工业国际贸易具有满足这种需要的特殊职能，也就是说，通过国际间的汽车产品的交换，转换使用价值形态，用本国的部分汽车产品到国际市场上间接换回国内急需的另一部分产品，合理调节国内汽车市场的供需平衡，满足对各种档次产品的需求。

### 三、汽车工业贸易可以扩展相关企业 增加劳动就业机会

汽车工业已被许多国家作为支柱产业来发展，因为汽车工业是一个牵动力很强的综合性工业，与之相关的企业或行业有 34 种之多，因此，汽车工业的发展可以带动其他企业的发展，从而扩大就业机会。

汽车工业的发展离不开汽车工业贸易，只有将生产和消费有机地联结起来，才能使产品得到社会的承认。通过汽车工业贸易，将国内市场与国外市场联系起来，引进必要的先进技术和资金，发展汽车工业，使汽车工业真正成为国家的支柱产业。

汽车工业国际贸易形式很多，不仅在产品上进行交换，还可以引进技术和先进的管理办法，可以采用广泛的经济和科学技术的合作，引进外资，合作、合资经营，使汽车工业能尽快发展。

### 四、汽车工业贸易可以增进双边关系

我国的国际贸易或对外贸易政策是平等互利的，在这种原则下开展汽车工业贸易，有助于巩固和发展双边关系，为我国长期进行现代化建设和改革开放创造安定有利的外部环境。多做生意广交朋友，让中国走向世界，让世界了解中国。

综上所述，汽车工业贸易具有十分重要的地位和作用，它对发展我国的汽车工业，以及满足国家市场的需求，对增进双边关系，具有很重要的意义。中国汽车产业政策颁布后，对我国汽车工业及汽车工业贸易都产生了很大的影响，汽车工业已作为国民经济的支柱产业来发展。因此，我们有理由相信，中国汽车工业将会出现长足的发展。