

重要文章 政策法规

机械工业基本工作思路

——包叙定部长在全国机械工业工作会议上的讲话摘要

(1997年12月23日)

根据党的十五大精神和对机械工业“行情”的认识,今后一个时期,机械工业基本的工作思路,可以概括为以下三个要点:

一是机械工业发展的根本任务是千方百计提高国内外市场的竞争力。党的十五大指出,社会主义的根本任务是发展社会生产力,在社会主义初级阶段,尤其要把发展社会生产力摆在首要位置。就机械工业而言,发展生产力的关键就是要集中力量打好产品质量翻身、组织结构优化、开发能力提高“三大战役”,有效地提高竞争力。通过对“行情”的认识可以看出,只有围绕提高竞争力,才能引导行业的各种能力有机地发展,使机械工业的生产力有高的质量、高的效益,才能保证更好地为国民经济服务,并能够逐步使我国机械工业在国际市场占有一席之地。

二是机械工业发展的根本动力是深化改革。党的十五大指出,在社会主义初级阶段,围绕发展生产力这个根本任务,要把改革作为推进建设有中国特色社会主义事业各项工作的动力。通过分析机械工业的“行情”可以看出,不把深化改革作为机械工业发展的根本动力,行业的素质性、结构性矛盾就不可能解决,解放和发展生产力的任务就难以完成。

三是机械工业发展的根本保证是努力把握好“两手抓、两手都要硬”的工作大局。党的十五大再次强调了坚持物质文明和精神文明“两手抓、两手都要硬”的方针。在我们行业来讲,贯彻这个方针是整个工作的大局,是做好一切工作的根本保证。问题很清楚,忽视了精神文明建设,没有精神支持和组织保证,不塑造好产品、企业、队伍、机械“四个形象”,行业的振兴就没有希望。

为简捷起见,可以把上述思想概述为:全面深化改革,打好“三大战役”,塑造“四个形象”,实现行业振兴。

1998年是全面实现“三大战役”第二阶段各项目标的一年,全行业要按照“一手抓重点突破,一手抓面上推动,点面结合,以抓重点为主,充分发挥重点突破带动面上战役发展”的总体要求开展工作,确保“三大战役”初见成效。

1 瞄准主攻方向,进一步确定好重点

要正确把握选择重点四个原则的有机联系。机

械工业部党组扩大会议上提出了选择重点的四个原则,即整体性、可操作性、聚焦性和示范性。这四个原则既包括选择的标准,也明确了操作的程序,清晰地把握它们之间的内在联系,才能正确地加以运用。整体性原则强调把九个主攻方向作为选择重点的纲,每个主攻方向都要选出突破的重点,其它原则都是围绕这个原则展开和深入。可操作性原则要求把按九个主攻方向选出的重点具体到产品、项目、工程、企业和重点工作上,使其有所依托,便于落实。聚焦性原则意在重点具体化后,都尽可能落实到“巨人”备选企业上,通过“聚合”作用使重点更易突破。示范性原则规定在确定首批突破的重点时,一定要严格要求,宁缺勿滥,保证突破后,真正可靠、过硬,起到有效的带动和示范作用。

2 采取正确方法,把抓重点工作落到实处

要制定好计划。要分层次制订计划,管理部门制订推进计划,企业制订实施方案,避免上下一般粗。要按“上下联动”的原则制订计划,机械工业部抓的重点,省市厅局和企业都要从各自的角度同步制订好计划及实施方案。省市抓的重点,同样要求企业制订好实施方案,要参照“一条龙”的思路制订计划,尽可能把与重点突破有关的因素考虑进去,如重点产品要把主机、辅机、配套、协作、零部件、材质保证等考虑进去,重点工程要把总包、分包、研制、现场服务等考虑进去,做到系统实施,全面保证。

抓重点工作要分类指导。要用典型引路实施分类指导。近年来,一些企业实施“三大战役”创出了不少新经验,他们的做法实践性强,对抓好重点突破有很强的指导作用。我们在工作中要特别注意发现和总结成功经验,以便在九个主攻方向上全面实施典型引路。要制订指导性意见实施分类指导。

3 着力创造条件,为重点突破提供有力支撑

要切实将改革的政策向重点倾斜。对承担重点突破的企业,行业各级管理部门要优先支持其开展联合兼并、增资减债工作和减员增效、实施再就业工程,并享受相关政策;要优先推荐其股份制改造和进入国家重点联系企业名单,以便进一步扩大对外经

济技术合作,以有效地增强实现重点突破的能力。

要把抓重点与日常业务管理结合起来,用业务管理的手段促进重点的进展。要把抓重点纳入重要的日常工作进行安排,做到抓重点和日常工作在部署、责任、工作上一体化,使其有序地协调、配合;要利用好日常业务管理的手段,投资管理要优先安排重点突破所需要的技改项目,“目录”管理要推动“巨人”备选企业做大做强,标准管理要引导名牌产品、明星企业按国际标准组织生产。各级各类工作人员都要增强抓重点的意识,在日常工作中积极主动地研究重点,抓好重点。

要把行业方方面面的力量组织起来,共同促进

重点突破。要充分发挥信息引导和新闻媒介的作用,加大对重点突破的宣传力度,及时刊发政府的重要方针和政策,广泛反映实践的发展和突破,并发挥好舆论的监督功能。要充分发挥社团组织的作用,强化对市场和用户的调查研究,广泛推荐行业的名牌产品,为企业重组“穿针引线”,建立“质量保证承诺活动”的承诺机制。要充分发挥勘察设计单位和科研院所的作用,积极为重点企业提供新设计、新技术,主动承担重点科研开发任务,努力在中小企业技术开发体系形成中担当重任,从而实实在在为重点突破贡献一份力量。

吕福源副部长在中汽协会三届四次会上的讲话(摘要)

(1997年2月21日)

1 回顾改革开放以来汽车工业走过的路程

改革开放以来,汽车工业付出了巨大的努力,我们更应该集中力量研究面临的困难和问题。改革开放之初,只有20万辆的产量,大部分是中型载货汽车,汽车工业“缺重少轻,轿车几乎空白”,难以适应国民经济发展的需要。过去是计划经济体制,比较注重公路货运,对轿车没有足够的认识。国家批准的红旗轿车扩建方案年产量300辆,用了几千万元进行改造。轻型车也相当少,重型车处于起步发展的阶段。“六五”、“七五”时期,主要是解决“缺重少轻、轿车几乎空白”的问题,现在看来,这个问题已基本上得到解决。回顾过去所走过的路,由于中央没有那么大的财力,需要发挥中央、地方两个积极性,一起来发展汽车工业。开放以后,因为汽车长期处于供不应求的状况,发展汽车工业就成了一个热点,方方面面拿出相当大的资金投向汽车工业,从而又出现了重复引进、重复建设和重复生产,乃至散、乱、差的局面。

改革开放以来,特别是最近六年汽车工业出现了重大变化,经历了一个从量变到质变的过程,不单单是从20万辆到149万辆的量变,而是起了质的变化。1996年统计资料表明:“目录”内年产量排名前13位的厂家,产量之和为120万辆,其中有3家已超过20万辆(一汽、上汽和东风),天汽集团15.2万辆,北汽集团12.9万辆,航空系统8万辆,跃进集团公司7.4万辆,柳微、长安7万辆。这些骨干企业,已经开始接近和达到规模经济。《汽车工业产业政策》提出的目标,正在逐步得到实现。从另一侧面看,“目录”内的企业年产量500辆以下的有33家,年产量

500~3000辆的40家。若从表面数字看,名为“目录”内的主机厂116家,其中1000辆以下的就有48家,这难道不是名存实亡的汽车厂吗?所以我们不要只看到20万辆到149万辆的量变,还要看到在《汽车工业产业政策》的导向下发生了重大的质变。“八五”期间,在国家大政方针指导下,国家计委、经贸委、机械工业部有导向地扶植了汽车工业,投资588亿元,其中有462亿元只投向13个重点企业,可见“八五”期间投资集中度也发生了变化。目前,还有一些企业想上30万辆轿车的项目,我们是不赞成的。因为,上一个规模经济的轿车项目谈何容易,决不是一个企业一个局部能办成的,搞汽车必须按产业政策办,这也是为了汽车工业的整体利益。

2 汽车行业要朝着联合重组大集团的方向发展

在“目录”内的116家主机厂中,排在前面不到20家的企业,如果能够顺应汽车工业发展规律,到2000年或2000年后的不长时间里进一步联合重组形成3~4家大集团,中国的汽车工业就有希望,就可以在将来的国际汽车市场竞争中有立足之地。

如果现在年产量位居前20家企业仍然各自走大而全、小而全的路,将是中国汽车工业在未来岁月里真正的危险所在。我们鼓励横向联合,充分利用存量,虽然各自有各自的难处,既要看到自己的优势,也要看到自己的短处,否则中国的汽车工业就不可能健康发展。

我想利用国外的例子来说明这个问题。比如美国汽车工业,走过100年的路,在1900年主机厂也有140多家,但经过40年后剩下24家企业,再经过10年是12家,又过10年是9家,再过20年是5家,

到1980年剩下4家,现在是3家。另外一个例子是“奥迪”,“奥迪”商标是4个环,表示是4家实力相当的企业组成的。“大众”一直是搞经济型轿车的,搞小排量的,原来“甲壳虫”,后来是“高尔夫”,“大众”在竞争中感到没有中高档汽车不行,但不是从零开始搞,而是把“奥迪”买下来。日本也是这样,在50年代有30多家企业,现在是13家(包括摩托车)。欧、美、日基本走了相同的路子。我们参考国际汽车工业发展的教训,根据我国汽车工业的实际情况,实际上在改革开放后也进行了一次优化。这个优化是两个因素造成的,一个是市场竞争,另一个是国家宏观调控。前几年我曾讲过合并,先纵向发展,再横向联合,如果我们用行政要求两家企业联合,恐怕谁也不情愿,但总会有这么一天,肯定要这么走。怎么才能联合重组成为3~4家大集团,我看中国加入世界贸易组织,可能会是一个重要的转折点。

3 汽车行业企业都要重视关税调整研究

关税问题很复杂,汽车关税的调整,不是机械工业部自己能说了算的,而是需要成立一个非正式的汽车工业税则委,要求每一个骨干企业指定一名副厂长或副经理参加讨论,广泛收集大家的意见,每一次重大的关税调整我们都要召开这样的会议。从总的原则讲,汽车行业要积极配合前方代表团的谈判。我们非常清楚,中国汽车工业最终还是要靠竞争求生存、求发展,而不是靠关税保护。时间过长、过高的关税保护对我们没有好处。因此,在每一次国际贸易谈判大的回合中,我们都积极配合国家代表团,反复研究关税调整,力求找出一个准确的平衡点。中国加入世界贸易组织,汽车工业将会受到的冲击是很大的,关税不可避免地还要大幅度调减。

目前我们有关税保护,日子还较舒服,主要是来自国内竞争。一旦国际汽车冲破关税壁垒进入我国的时候,各个企业将面临巨大的考验。在此之前或之后,中国汽车工业将发生骨干企业急剧的联合重组。我们希望每个企业重视研究这一情况,未雨绸缪,及早做好各种方式联合重组。从现在起,每个企业都要考虑大集团的发展,而不要单独考虑本身的发展,要根据产业政策提出的大目标发展。我们要拿出一系列政策,积极促进企业向3~4家大集团的方向发展。我们认为,“目录”内骨干企业前20家没有乱,重复建设也很少,恰恰是按重、中、轻、微做了分布;在地理位置上也分布合理,大部分都座落在工业基础比较好、科学技术比较发达的地区。

4 汽车工业组织结构分为六个层次

对组织结构问题,我也想提出一些看法,全国100多家汽车企业,大体上分为六个层次。

最高层次也就是第六层次的企业,在我国还没有出现,或者说还没有完全出现。最下面层次就是第一层次的企业,就是四大工艺厂(冲压、焊装、油漆、组装),这个层次的厂最多,只能叫做装配厂,在第一层次的基础上,加上发动机和变速器厂,这是第二层次的企业。我们认为,大量的四大工艺厂必须赶快找大集团作依托,不然很快就会陷入严重困境。第二层次的企业,如果没有铸锻毛坯、工具、模具,仍然是一个较低层次的主机厂。有冷热制造能力,能自己或集团内部提供毛坯,同时又有模具、刀具制造能力,这又升高了一个层次,这是第三层次的企业。除有上面这些之外,还必须有一个强大的零部件配套体系,这是第四层次的企业。一个主机厂,如果有了强大的零部件配套体系,国产化率和质量上去了,成本和售价降下来了,产量不断增长,形成规模经济,还要有一个非常好的售后服务网络,这是第五层次的企业。有了前面五个层次,还不能说可以在国际市场上立足了,单一产品仍然存在着风险,必须要有几个系列产品,国内典型的是一汽集团。从我国汽车工业看,要在国际高层剧烈竞争中生存发展,还必须要有较完整的产品系列和强大的自主开发能力,否则企业集团仍然有巨大风险。要有一个产品开发中心,有一个强大的产品开发队伍,每年有连续不断的产品改进、开发投入,有一个明确的产品发展战略,才有可能上升到第六层次。目前,我们大量的企业仅集中在第一、第二个层次上,在未来几年中将会联合重组,我们要引导这样做,要积极宣传,把这个问题提到日程上来研究,企业家要有长远眼光和宽阔的胸怀,要敢于联合重组,不可能一切都要自己从头做起。

5 发展自己的品牌,力戒再次重复引进、重复建设

改革开放以来,我们在保持发展自己品牌方面做了很多工作,比如一汽小红旗、北京吉普、南京跃进、一汽和东风中型货车,并没有用外国的东西,销售势头都很好,中型货车一统天下。在下一步发展规划中,仍然要把我们拥有知识产权的产品,比如小红旗、跃进、吉普和中型货车等,继续在产品开发上下更大的功夫。

在改革开放的十几年中,我们除重视发展自己的品牌之外,重视引进了大批关键零部件技术,并做了认真消化、吸收和提高国产化的工作,既调整了产品结构系列,也调整了组织结构。随着市场经济规律

的作用和企业竞争的加剧,组织结构调整的力度逐步加大。为了今后减少损失,我们要进行适当的干预,汽车工业司正在酝酿,将会对那些三四年只生产一二百辆车的主机厂发黄牌,建议放弃主机厂的序列,改为组装厂或零部件厂。可以值得自豪的是,在引进技术方面,特别是主机厂四大工艺的引进,确实取得了一定成绩。比如,油漆阴极电泳技术,全国许多企业已采用一汽引进的消化技术,阴极电泳技术原则上不应该再引进了。又比如说,冲压技术,机械工业部重机公司承接泰国订货制造两条大型冲压线,就是济南重型机床厂中了美国通用汽车公司的标,这是巨大的成绩。再比如,焊接技术,一汽-大众的焊接线有70余个机器人、4000多个程序正常运行,再不必到国外参观了,我们有能力设计焊装线,买一些关键设备也可制造先进的焊装线,总装线更是如此。

6 更重视学习国外汽车工业先进管理经验

在生产管理方面,国际上大体经历了这样几个阶段。最初是手工生产汽车,然后是流水线开始大批量生产汽车,中间一个环节是单一品种大批量生产汽车还是多品种大批量生产汽车产生过分歧。进入70年代、80年代,日本产生了“丰田生产方式”、“精益生产方式”。进入90年代,强调捷敏生产方式,从技术上、生产管理上、对市场的反映上都发生了极其重大的变化。捷敏生产方式强调高度柔性,从一个发动机到另一个发动机的换型,变成非常简单,使10万辆以下、5万、7万、8万的产量变得经济可行;捷敏生产方式,从设计开始到制造有一整套体系和理论,体现着一系列技术革命和革新的成果。我国汽车工业要注重对捷敏生产方式的研究和跟踪。

7 要大力推动汽车工业书刊出版工作

汽车工业书刊出版工作比较落后,我们准备出版一套《当代中国汽车工业丛书》,出几十部、上百部。目前,我们自己的书籍跟不上,翻译外国的来得快。在这套《丛书》中一定要把我国汽车工业改革开放十几年的经验总结出来,把我们引进技术消化吸收的成绩著书立说。饶斌、胡亮等老一辈领导同志非常重视编写汽车工业书刊,为我们树立了榜样。我们要把汽车工业书刊出版工作作为“九五”期间的重大工作来抓。我也主张出科普书籍,比如ABS、EFI,要有一定的深度。大量青年工人、技术人员和大学生,缺少这方面的知识,而又苦于得不到有关书籍。我们花掉588亿元投入汽车工业,为何不花几百万把汽车工业书刊工作振兴起来。我请所有企业来关心、支

持这项工作,共同拟题,有些书籍指定某个企业编写、出版,但不能重复。

8 要下大力气研究开发适应市场需求的产品

当前,汽车工业存在的问题和矛盾是什么?那就是必须尽快把一个由公款购车为主的市场转向私人购车为主的市场。若今后一段时间仍然是公款购车的市场,那么汽车工业不会有多大的发展。私人购车已经形成了强大的态势,必须积极鼓励和支持私人购车,要做为一个方针大力推行。

1984年全国汽车保有量260万辆,私人拥有汽车17.4万辆,占6.7%;1990年保有量557万辆,私人拥有81.6万辆,占14.8%;1991~1995年,保有量从606万辆增长至1050万辆,私人拥有从96万辆增长到250万辆,从占总保有量的15.8%提高到23.8%。

什么叫私人购车为主的市场。若一年之内有51%的车被私人买走,就可以认为是私人购车为主的市场形成了。1995年全国销售120万辆汽车,45万辆私人购买,占37.5%,也就是说不到3辆车就有一辆被私人买走。

私人购买汽车是全方位的,不仅仅是轿车。如果把轿车能否进入家庭当成汽车工业主要问题来研究,我认为不完全符合我国汽车工业的实际。真正符合国情和应当加以认真研究的是,中国汽车市场由公款购车为主向私人购车为主如何转变。到1996年底,我国轿车生产只有39万辆,目前谈论轿车进入家庭引起许多复杂的争论,对汽车工业的发展没有好处。若把研究重点集中在公款购车还是私人购车上来,制定相应的使用政策,对于汽车工业的发展将会起到促进作用。

这个市场的转变要全行业来认识、来努力、来促进。如果企业不研究、不促进这个转变,企业的经营就会受到许多严重的影响,就会受到市场经济规律的惩罚。原来的产品体系是在计划经济体制下形成的,没有关注到私人购车市场,特别是中小城市和农村市场;也由于我们还没有拿出合适的汽车产品提供给私人购买,摩托车、农用车需求剧增是很现实的。去年全行业汽车产量149万辆,增长2.6%,这是在货车急剧下滑、客车上升的情况下增长的,表明改革开放以来汽车工业已经具备了自我调控的实力,但我们做得还不够。如果每个企业都来研究、促进这个转变,增长将是巨大的,汽车生产企业向私人购车这个市场进军,应当鼓励。当企业面临困难时,应该研究分析市场需要什么产品,企业应注意研究开发适合私人购买既可当交通工具又可当生产工具

使用的汽车产品。

汽车工业发展还有一个社会环境问题。1996年社会各界对汽车公害反映强烈,大城市道路十分拥挤,交通事故的死亡率高,还有废气排放也确实存在问题。我们要从积极的方面宣传汽车工业发展的社会环境,使社会各界都来支持汽车工业。今后全国汽车保有量仍会大幅上升,这是与国民经济的发展成正比的,我们认为一个国家的经济总体规模,总是与汽车保有量相联系的。没有足够的汽车保有量,经济就不会活跃起来。北京市若不按300~400万辆汽车保有量进行规划建设,可能会产生更多的问题。世界上每一个政治、经济、文化中心的大城市,它的汽车保有量都超过400万辆,而且世界上400万辆以上汽车保有量的大城市都有非常发达的地铁和公共交通设施。由此可见,城市规划建设、公交设施发达、经济成长活跃,同汽车工业发展是联系在一起的。所以我们应当正确认识,积极宣传汽车工业发展的社会环境。

9 汽车发动机的自主开发要抓住机遇

发动机的自主开发应提到日程上来,这是提高汽车自主开发能力的重要组成部分。如果到2000年仅仅是解决车身自主开发那很不够。汽车工业在全世界范围内竞争相当激烈,技术进步相当快,我们要认真分析选择正确的突破口,不可盲目跟踪。

现在出现了机遇,计算机技术的采用实现了无图纸发动机设计。美国克莱斯勒公司在24个月里开

发出3个发动机,第一个是2.7L替代3.3L,多了30kW,燃油经济性改善10%,排放改善了30%;第二个是3.5L V6替代了V8;第三个是3.2L V6替代了3.5L V6;净质量都减少了18kg,软件可以在市场上买到。这样的软件造成了一场发动机设计上的革命,是有史以来最快的发动机设计。新技术的应用使我们与国外站在同一个起跑线上,我们要捕捉这个技术,我国大企业集团要迅速研究发动机的自主开发,这是整个汽车工业具有战略意义的一步。如果到2000年以后再考虑,我们始终会被动。我们正在酝酿将发动机的自主开发列为“九五”重大项目,要抓住机遇,迅速解决全行业面临的重大问题。

10 坚定信心,努力拼搏,实施“九五”计划

有报道说,到2000年全世界汽车生产能力有2000万辆过剩。我们面临着这样一种情况,我们不能对我国汽车工业的规划、市场发生动摇。国外汽车产业的规划已把我们的能力规划进去了,也把我们的市场规划进去了,如果我们动摇了,后果不堪设想。我们打算在“九五”计划的基础上后退,我们要积极开拓市场,努力实现计划目标。当前国内的汽车市场这样低迷,国外仍然看好。一汽、东风两个15万辆轿车生产能力,不是没有市场,而是没有调整好,困难是暂时的,前途是光明的。种种迹象表明,我们能够走出低谷。全行业要有信心、有勇气,知难而上,勇敢地向前走。

组建具有国际竞争力的大集团是 我国汽车工业发展的必由之路 ——机械工业部副部长 吕福源

国有大中型企业的改革是我国国民经济能否继续保持较快速度增长的关键,也直接构成了影响全社会稳定的重大因素,更是我国经济体制改革中,以公有制为主体的社会主义市场经济要取得成功的最前沿、最突出的重大课题。借当前中央着力推进和深化国有大中型企业改革之东风,打破条块分割,将汽车行业最具实力的十几家骨干企业集团,按优势互补、面向国际竞争的原则迅速组建成3~4家跨地区、跨部门、跨行业的新型、更大规模的、可以参加国际角逐的汽车集团,是我国汽车工业当前最迫切的任务,也是汽车行业国有大中型企业改革深入发展中必然要很快突显出来,又必须要花大力气解决的重

大课题。

1 骨干企业集团优势互补为组建大集团创造条件

进入90年代以后汽车工业已经发生了由量变到质变的转化,由于国家的宏观调控和市场竞争机制,汽车行业的产业结构已经发生了一次重大的优化改组。如果我们能不失时机地在未来一两年内把前十几家骨干企业集团进一步优化组合好,其余百余家能够引导走向生产零部件的专业厂、汽车改装厂或大集团的装配厂,中国汽车工业就将完成一次彻底的大转变,将以全新的面貌出现。

在中央和地方两个积极性发展汽车工业的十几

年中,骨干企业集团并没有形成重复建设,反而形成了一个优势互补的局面,为我们倡导的集团组建造成了十分有利的态势。如果在80年代初期,国家能集中几百亿资金来建设大型集团,就能按不同档次,建设像奥迪、桑塔纳、捷达、富康、夏利、奥拓这样不同系列产品的工厂。由于财力不足,由中央和地方两个积极性来建设,仍然是按国家统一规划,不同市场需求来建设的,只不过把统一建设改为分头筹资、分头建设而已,正是国家坚持了统一规划,才形成了今天的骨干企业集团的优势互补。

现在的问题是,分头建设均已大体完成,已经有9家集团接近或超过10万辆年产量,是继续分头走下去,还是及时地集中各个优势,形成新的更大的整体优势去迎接来自国际上的挑战。这也和作战一样,各路大军均已完成自己的战役,是各占地盘、独自发展,还是组织起来迎接更大的战斗?

2 骨干企业集团整体优势存在不足

当我们强调各骨干企业集团优势互补的时候,同时要看到的就是单一骨干集团整体优势的不足。单一产品系列很难在市场经济的大风大浪中,特别是即将到来的激烈的国际竞争中确保生存和发展。而眼下的现实是,我们大部分骨干企业集团是单一产品系列。比如,国务院1997年4月29日批转的三委关于深化大型企业集团试点工作的文件中,汽车行业新列入的中汽集团、上海汽车工业集团、天津汽车工业集团实际上都是单一系列产品集团。

近几年的实践告诉我们,且不去谈面对国际竞争,就是国内市场的日益强化的竞争,也使单一产品系列的骨干集团受到了强大的压力,认识到不拓宽产品系列是难以求生存、求发展的。但是,多年来形成的条块分割的强大壁垒使人对跨地区、跨部门、跨行业的强强联合望而怯步,只好尝试自己再从头干起,不是靠横向联合,而是自己闭门造车,再铺新摊子,增加一个新的产品系列,于是没有轻型车的集团去发展新轻型车系列,没有轿车的集团想方设法干轿车。在新的历史阶段,大而全和重复建设变成了我国汽车工业发展中令人十分担忧、又十分头痛的问题,不能不看到深层次的原因在于机制。

对于我国汽车工业未来五年到十年的发展中,真正潜在的危险是十几家骨干集团各自为战、互不联合,又不得不尝试去走大而全的路。这远比小而全形成的重复建设要对我国汽车工业发展造成严重得多的后果。事实上,在当前的汽车工业中,形成小而全的机会和机制正在逐渐消失。原因是一批骨干企业已经形成,产品型谱已经布满,较大规模的投入已

经完成,生产批量已达到或接近经济规模,任何地方想用新的小而全去占市场、求发展,不能说绝对不可能,但在机制上是十分困难的。另一方面,只要强大的条块分割的壁垒没有被摧毁,搞大而全的机制就存在,要反对大而全、避免重复建设还是有相当难度的。

当前还有一种不正确的认识,认为进入120家试点企业集团就可以根据自己的需要自主发展,不再受规划和宏观调控的约束。对汽车行业来说,这是不符合实际的,很可能出现事与愿违的结果。

事实上,在每年统计出来的销售收入名列前500家的企业中,汽车行业总要占30家左右。有些企业认为进入前500名便是国家大型企业,可以放手发展,早晚要被列入国家重点企业集团中。我们的看法是,30家中至少有1/3还构不成骨干企业集团,另外不到2/3,绝不能并行发展,必须尽早地采取各种有效措施,使其优化重组为3~4家大型集团。也许是一个巧合,但却形成了强烈的对比,美国前500家大企业,汽车只是3家大集团;我们的集团多它10倍,产量少它8倍。但是美国3大集团下属的工厂仅在北美地区就有150多家,不见得它的工厂数比我们少,而是它优化了存量,走上了集约化、集团化发展的道路。

3 汽车行业存在的条块分割问题

十几家骨干企业集团的形成,给我国汽车工业形成了新的实力,但也在新的形势下带来了新的问题。①从根本上来讲,这些骨干集团都是在地方或不同的部门支持下形成的,集团本身比较习惯于条块分割的体制,看到了联合的难度,认为不联合眼下也过得去,强大的国际竞争还没有到来,于是抱着一种等着瞧的态度,等中央的决策,等大环境的改革。②由于经济利益和就业压力等,地方和部门开始在零部件配套体系上搞封闭,口上讲配套面向全国,搞中华牌,实际上搞小而全。当前到处可以听到指责别人搞小而全配套体系的声音,抱怨之后的结论是,既然别人搞小而全,我别无选择,也只好自己建零部件厂,给自己配套。建立一个统一的、大规模的零部件工业是一个国家汽车工业能发展上去的最根本的基础。因为零部件通常要占一个车70%的比重,零部件只有按百万辆份的规模生产,成本才能下来,质量才能上去,全国整车的成本才能有竞争力,质量才有保证。打碎统一的、大规模生产的零部件工业体系,代之以小而全、散乱差,便挖掉了我国汽车工业的基础,眼下的现实是,不把十几家骨干企业集团联合重组为三四家大集团,零部件工业将难以制止走向小

而全。③由于条块分割,难以联合十几家集团相互竞争,出现了限制竞争对手销售的地方保护,把全国统一的大市场分割,用种种不合理的规定甚至是政令限制其它厂家生产的车行驶和销售,这是十分落后的观念,是市场经济体制下的一种大倒退,事实上也在开始限制自己,搞乱了市场,人人都要受损。

4 汽车行业要形成独立自主的产品开发能力

对于我国汽车工业的发展,还有一个重要的战略制高点尚未攻下,那就是独立的产品开发能力。从根本上说,一个没有自己产品的工业迟早要被打败的,更谈不上参加世界范围的角逐和竞争。这一点,全行业已有清醒的认识,并在我们的产业政策中突出出来了。但是,如何实现自主的产品开发,要完成哪些工业,才能具备自己的产品开发能力,看法不一。一种提法是当前被认定的大型企业集团都要建立研究开发中心,要从每年的销售收入中拿出2%~3%用于研究开发等。对于汽车产品来说,当然这里指的是汽车整车,我个人的看法是,即使是按国际的低标准,一个研究开发中心至少要完成10亿元的投入,要有大体上不少于4000名各种专业的、合格的工程师队伍。

全世界前十几家大汽车公司,每一家搞研究开发产品的工程师都是近万人和过万人的队伍,每年R&D的费用都要在20~30亿美元。

我们十几家骨干企业集团如果平行前进去建设

研究开发中心,不论是资金的投入,还是队伍的组建,都将旷日持久,最终可能一无所成。其后果,必将造成资金和人才的分散,在研究开发中心上造成小而全和重复建设。只有迅速地集中财力、人力和物力,把十几家骨干企业集团组建成3~4家大集团,才有可能真正地建立起有一定水准的研究开发中心,开发能力这个十分重要的战略制高点才有望真正被攻克。

5 中国汽车工业实现改革目标的初步思路

①实现汽车工业集团化的改革要在社会主义市场经济的机制下,由企业行为来完成,而不是由政府包办代替。但是,政府应明确地宣布这是我们汽车行业国有大中型企业改革的方向,要实现的目标,应去发动、去引导、去促进。②应在汽车行业明确,政府将积极鼓励并扶持靠骨干企业优势互补、强强联合组成年产40~50万辆,销售收入接近400亿元,每月利润不低于1亿元的大型汽车企业集团。③对于这样的大集团,国家要在政策上给予倾斜和支持。④对于其余100多家多年来年产量只有几百辆、几千辆的工厂,根据我国的实际情况,要引导他们按市场需求自己定向,围绕大集团的发展,逐步转变成为改装厂、装配厂或零部件厂。在大型汽车集团组建完成之后,市场竞争态势将有重大变化,这些变化将会更有利于百家工厂的改组和改造。

关于进一步加强汽车工业项目管理的意见

1997年7月11日,国务院发出国发(1997)24号通知,批转国家计委、国家经贸委、机械工业部、公安部、外经贸部、海关总署和国家工商局联合提出的“关于进一步加强汽车工业项目管理的意见”,要求各地区、各部门认真贯彻执行,并再次强调要严格执行《汽车工业产业政策》。意见的具体内容如下。

1994年国务院关于印发《汽车工业产业政策》的通知,国发(1994)17号下发以来,我国汽车工业分散、盲目重复发展的势头有所抑制。但是,最近一个时期,一些地区和部门从局部利益出发,在国家规划定点之外,未经国家批准新上汽车项目。一些单位擅自与外商洽谈合资建设汽车项目,并且将项目化整为零自行审批,或“先斩后奏”,造成既成事实后迫使国家认可。一些汽车生产企业违反国家有关部委对全国汽车、民用改装车和摩托车生产企业及产品目录的管理规定,非法拼装汽车,倒卖合格证,转让产品“目录”,甚至利用改装车名义上整车制造项目。

这些问题如不及时加以纠正,将会出现新的盲目重复建设,严重影响我国汽车工业的健康发展。为了进一步贯彻落实《汽车工业产业政策》,实现《国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要》确定的任务,促进我国汽车工业健康发展,现提出以下意见。

(1)进一步加强汽车工业投资项目的宏观管理。凡涉及汽车(含客车和各类改装车,下同)、摩托车整车和发动机(含摩托车发动机,下同)的固定资产投资项目,不论其建设性质(包括基建、技改和技术引进以及加工贸易项下进口汽车、摩托车部件、成套散件组装出口项目等),不分资金来源(内资或利用外资),也不分限额以上或限额以下,一律报国家计委、国家经贸委会同有关部门审批,其中重大项目报国务院审批。上述项目均由机械工业部提出初审意见后,有关基本建设和加工贸易项目由国家计委审批,技术改造项目由国家经贸委审批;重大项目按其建

设性质,由国家计委或国家经贸委审核后报国务院审批。国家经贸委在审批利用外资的限额以上技术改造项目和报国务院审批的技术改造项目前,先送国家计委会签。

(2)对汽车、摩托车整车和发动机项目以及加工贸易项下进口部件、成套散件,一律凭国家计委或国家经贸委的项目批准文件办理海关备案手续。

(3)凡要求增资的中外合资汽车、摩托车整车和发动机项目,不论限额以上或限额以下,均根据立项时的建设性质,将可行性研究报告报送国家计委或国家经贸委会同有关部门审批,修改合资企业合同由外经贸部审批。

(4)企业经营范围凡涉及汽车、摩托车整车和发动机的生产、装配、加工贸易等项目,应持国家计委

或国家经贸委和机械工业部的项目批准文件向工商行政管理机关申请办理注册登记手续。未按上述规定办理审批手续的企业,工商行政管理机关不予办理注册登记,其生产的产品禁止在市场上流通。对违反规定的企业,由工商行政管理机关查处。具体实施办法由国家工商局制定。

(5)由机械工业部牵头会同公安部等有关部门,在1997年内对现有汽车、摩托车生产企业进行一次清理整顿,凡不具备基本生产条件的企业以及生产车型与产品目录不符合或有转让目录和出卖产品合格证行为的企业,一律取消其相应的产品目录。对改装厂生产的产品实行双合格证(整车合格证、底盘合格证)制度。具体办法由机械工业部会同有关部门制定。

汽车市场整治方案

1997年5月7日,国家工商行政管理局发出通知,要求各级工商行政管理机关采取有力措施,认真开展汽车市场整治工作。

近年来,各地工商行政管理机关在汽车市场管理工作中取得了显著成绩。但也有一些地方的汽车市场出现经营混乱、管理松弛的现象,国家现有汽车管理的政策法规得不到严格执行,违法违章经营情况屡有发生,特别是少数单位和个人非法经营国家明令禁止的报废车、盗抢车等,严重扰乱了汽车市场的正常秩序。因此,必须进一步对汽车市场采取严格有效的整治措施,加强规范与管理,提出汽车市场整治方案。

1 整治范围

(1)各地开办的集中交易汽车(含新旧汽车,下同)市场,名为配件市场而实际开展汽车整车经营各类市场以及报废汽车拆解交易场所和网点。

(2)汽车经营企业。

(3)各地自行批准开展“一次性”汽车经营的企业及未经批准擅自开展汽车经营的企业。

(4)名为从事汽车交易中介、咨询服务,实际开展汽车经营活动的企业。

2 整治内容

(1)未经工商行政管理机关批准,未进行市场登记,擅自开办集中交易汽车市场的行为。

(2)无照经营、超范围经营汽车及无经营权企业以提供销售场地等条件,从事汽车经营的行为。

(3)未经工商行政管理机关批准,汽车经营企业

擅自设置分支机构及为无经营权企业代开发票等行为。

(4)从事报废车、盗抢车等非法车辆交易的行为。

(5)买卖汽车“产品质量合格证”、销售发票及其它有关证明文件,制造、使用、买卖虚假的上述文件的行为。

(6)为无汽车经营权企业发布汽车经营广告的行为。

(7)在汽车交易中侵害消费者权益的行为。

(8)其它违反有关工商行政管理法规的行为。

3 整治措施

(1)各地工商行政管理机关应严格管理,进一步加强对本地区汽车交易市场的检查。凡未办理“市场登记证”,或名为其它市场实为汽车交易市场的,由工商行政管理机关根据《商品交易市场登记管理办法》的有关规定进行处理。

(2)未经当地人民政府同意,任何单位和个人不得自行开办旧机动车交易市场。未经工商行政管理机关批准,不得从事旧机动车收购、销售活动。严禁旧机动车场外交易。对擅自开展旧机动车收购、销售的,依有关工商行政管理法规予以处罚。

严格对报废汽车的管理,各地一律不得开办报废汽车拆解交易市场。报废汽车及报废汽车的五大总成只能交给国家指定的报废汽车回收单位回收,不得进入市场销售。对非法形成的报废车拆解经营场所或网点,各地工商行政管理机关应会同有关部门立即予以取缔。

(3)无照经营汽车、超范围经营汽车的,工商行政管理机关应依照《企业法人登记管理条例》予以处罚。

(4)对汽车经营企业擅自设立分支机构的,应责令其分支机构停止经营,并按有关工商行政管理法规予以处罚,为无经营权企业代开发票或买卖发票的,工商行政管理机关应查实并视情节予以处罚。对小轿车经营企业违法违章行为严重的,各地在进行查处的同时,应及时报国家工商行政管理局、国家计委,取消其小轿车经营资格。

(5)经营报废车、盗抢车等非法车辆,买卖有关证明或制造、买卖、使用虚假证明文件的,工商行政管理机关应及时依有关工商行政管理法规严肃处理,触犯刑律的,交公安、司法部门处理。

(6)名为“汽车市场”、“汽车商城”等,但不具备集中交易特征实为企业法人或非法人分支机构的,不得以汽车市场名义对外招商、吸纳汽车经营企业进入经营。无汽车经营权的企业不得以提供场地为条件,经营汽车业务。

(7)组织汽车展销活动,必须事先报经当地工商行政管理机关批准。

(8)对为无汽车经营权企业发布汽车经营广告的,对有关当事人由工商行政管理机关依据《广告法》等广告管理法律、法规予以处理。

(9)从事汽车租赁业务的企业,不得变相开展汽

车销售活动。

(10)经国家批准的走私罚没汽车销售定点企业,不得出卖发票及进行其它违法经营活动。违者,国家工商行政管理局将会同有关部门取消其经营资格。

(11)各地工商行政管理机关应进一步完善汽车交易验证制度。不得以收费代替监督管理;不得重复验证;不得在空白销售发票上预先验证。对国家定点汽车生产企业所产汽车,各地工商行政管理机关不得收取批发环节管理费用。各地不得自行审批汽车“一次性经营”业务。如确需申报汽车临时性经营的,应按国家工商行政管理局有关文件规定上报。

(12)对国家工商行政管理局、国家计委公布的小轿车经营企业清理核查。各地应将近二年本地小轿车经营企业中不开展小轿车经营业务,有严重违法违规经营行为,企业已歇业、撤消、兼并、破产等有关情况汇总报国家工商行政管理局。

4 实施步骤

汽车市场整治是生产资料市场整治的重要内容。具体实施步骤应按国家工商行政管理局“关于对生产资料市场进行整治的通知”工商市字(1997)第72号的要求严格执行。国家工商行政管理局将适时组织人员对部分省市的整治工作进行检查。整治工作完成后,各地应将总结情况及时上报。

汽车报废标准(1997年修订)

1997年7月15日,国家经贸委、国家计委、国内贸易部、机械工业部、公安部、国家环保局联合发布经修订后的《汽车报废标准》。这个标准从发布之日起施行。

凡在我国境内注册的民用汽车,属下列情况之一的应当报废:

(1)轻、微型载货汽车(含越野型)、矿山作业专用车累计行驶30万km,重、中型载货汽车(含越野型)累计行驶40万km,特大、大、中、轻、微型客车(含越野型)、轿车累计行驶50万km,其他车辆累计行驶45万km。

(2)轻、微型载货汽车(含越野型)、带拖挂的载货汽车、矿山作业专用车及各类出租汽车使用8年,其他车辆使用10年。

(3)因各种原因造成车辆严重损坏或技术状况低劣,无法修复的。

(4)车型淘汰,已无配件来源的。

(5)汽车经长期使用,耗油量超过国家定型车出

厂标准规定值15%的。

(6)经修理和调整仍达不到国家对机动车运行安全技术条件要求的。

(7)经修理和调整或采用排气污染控制技术后,排放污染物仍超过国家规定的汽车排放标准的。

除19座以下出租车和轻、微型载货汽车(含越野型)外,对达到上述使用年限的客、货车,经公安车辆管理部门依据国家机动车安全排放有关规定严格检验,性能符合规定的,可延缓报废,但延长期不得超过本标准第二条规定年限的一半。对于吊车、消防车、钻探车等从事专门作业的车辆,还可根据实际使用和检验情况,再延长使用年限。所有延长使用年限的车辆,都需按公安部规定增加检验次数,不符合国家有关汽车安全排放规定的应当强制报废。

(8)本标准自发布之日起施行。在本标准发布前已达到本标准规定报废条件的车辆,允许在本标准发布后12个月之内报废。本标准由全国汽车更新领导小组办公室负责解释。

关于运用关税手段促进轻型客车国产化的暂行规定

第一条 为运用关税手段推动轻型客车引进技术的消化、吸收和创新,提高轻型客车及其关键零件、部件的生产集中度、技术水平和开发能力,加快国产化进程,根据国家《汽车工业产业政策》确定的原则,特制定本规定。

第二条 对符合本规定的企业,为生产适用本规定的轻型客车所需进口的零件、部件,实行与国产化率挂钩的关税税率,即:实行国产化率高,进口关税税率低;国产化率低,进口关税税率相对较高的级差税率。

第三条 对因实行关税与国产化率挂钩而减征的税款,应作为企业专项资金,用于促进企业的技术开发和新产品研制,财政部门有权对上述资金的使用情况进行核查。

第四条 本规定所指的轻型客车是指经国家批准的企业引进技术或自主开发(指企业独立开发或中外合作开发但知识产权属于本企业)生产的6座及以上、22座及以下且车身总长在4.2m及以上、7m及以下的客车。

第五条 凡符合下列条件,且在中华人民共和国关境内注册并经国家计委、国家经贸委批准立项生产本规定所指产品的企业,均可申请享受本规定的关税税率。

1. 设计纲领在年产5万辆以上,全期国产化率目标在80%及以上,在申报时已投产的主导车型整车国产化率达到40%及以上的整车生产企业。

2. 设计纲领在年产10万台以上,全期国产化率目标在90%及以上,在申报时国产化率达到60%及以上,已为经批准享受本规定关税税率的两个及以上整车厂配套的发动机、变速器生产企业(包括整车厂所属的生产企业)。

第六条 企业享受本规定关税税率的整车、发动机、变速器必须具备下列条件:

1. 属引进技术产品的,企业必须与外方签订产品技术转让合同,即包括产品技术转让范围、产品图纸、工艺文件、企业质量标准以及相应的试验、检测方法。但重复引进其产品技术时,不再适用本规定。

2. 属企业自主开发产品(其中整车是指占整车价格40%及以上的零件、部件和至少一个主要总成是新设计、生产的)的,其产品的设计图纸、工艺文件、质量标准及试验、检验方法应齐全。

第七条 对符合本规定的整车生产企业所需进口的零件、部件实行以下关税税率:

1. 在产品国产化率达到40%及以上至60%时,

企业在两年内再进口的零件、部件,减按《中华人民共和国海关进出口税则》(以下简称《税则》)中轻型客车的未列名零件(以下简称未列名零部件)税率的75%计征进口关税;如《税则》上对其中的零件、部件设有单列税率,且低于上述税率的,按单列税率计征进口关税。

2. 在产品国产化率达到60%及以上至80%时,企业两年内再进口的零件、部件,减按《税则》中未列名零部件税率的60%计征进口关税;如《税则》上对其中的零件、部件设有单列税率,且低于上述税率的,按单列税率的80%计征进口关税。

3. 在产品国产化率达到80%及以上时,企业两年内再进口的零件、部件,减按《税则》中未列名零部件税率的40%计征进口关税;如《税则》上对其中的零件、部件设有单列税率,且低于上述税率的,按单列税率的60%计征进口关税。

4. 产品提前实现本规定确定的国产化率的,可提前享受相应的关税税率。

5. 企业引进开发技术所需进口的软件免征进口关税;企业自主开发产品所需进口的参考模型和模具,减按《税则》规定税率的50%计征进口关税。

第八条 对符合本规定的发动机、变速器生产企业所需进口的零件、部件实行以下关税税率:

1. 在产品国产化率达到60%及以上至80%时,进口的零件、部件,减按《税则》规定税率的60%计征进口关税。

2. 在产品国产化率达到80%及以上时,进口的零件、部件,减按《税则》规定税率的30%计征进口关税。

第九条 享受本规定与国产化率挂钩级差关税税率的累计时间最长不得超过4年。

第十条 在整车产品国产化率达不到40%,发动机、变速器国产化率达不到60%时,按《税则》有关规定计征进口关税。

第十一条 要求享受本规定的企业,凭国家计委、国家经贸委批准的可行性研究报告,行业主管部门批准的生产目录及申报车型的成套散件价格明细表等材料向机械工业部提出申请,并向企业主管海关备案,由机械工业部、海关总署会同国务院关税税则委员会办公室、国家计委、财政部审核批准,具体审核办法另行制订。

第十二条 本规定由国务院关税税则委员会负责解释。

第十三条 本规定从1997年1月1日起实施。

车辆购置附加费管理办法

第一条 车辆购置附加费(以下简称车购费)是指经国务院批准征收的专项用于国家公路建设的政府性基金。

第二条 车购费由车辆落籍地交通主管部门负责征收,各征收单位必须严格按照国家规定的范围和标准征收。

第三条 车购费纳入政府性基金预算管理,专款专用,年终结余结转下年度继续使用。

第四条 各地车购费征收单位应按照交通部的有关规定将征收的车购费及时汇交到交通部,交通部向财政部申报征收情况,并填制一般缴款书,以财政部指定的预算科目于每月的月中、月末分两次将各地交通主管部门汇交的车购费在北京集中缴入中央国库。

缴入中央国库的车购费,由交通部按照经国家批准的使用计划向财政部申请拨款,财政部根据车购费的入库情况及时办理拨款手续。交通部收到财政部的拨款后应按照国家规定的用途及时拨付到项目建设单位和用款单位。

有关汇交和下拨车购费的开户银行以及帐号的设置,由交通部商财政部确定。

第五条 车购费实行财政预、决算审批制度。交通部应于每年12月10日前按照国家规定编制下年度车购费收入和支出计划,报经财政部批准后实施。属于基本建设用途的,由财政部按计划部门批准的项目计划安排支出。年度终了3个月之内交通部应编制上年度车购费收入和支出决算,并报财政部审批。车购费收入和支出情况的预、决算报表格式和编制方法由财政部商交通部另行制定。

第六条 车购费应主要用于国家计划内干线公路项目建设及与公路建设有关的支出。主要包括:

重点用于纳入行业规划的国家干线公路、特大

桥梁、隧道及重要的公路、铁路交叉道口的改建,以及具有重要意义的省级干线公路建设;

适当安排与上述公路相配套的重点汽车客货场、站设施建设;

用于纳入国家计划补助的建设项目所需材料而对筑路材料工业的投资及供应筑路材料所需的周转资金;

用于承担征收车购费的管理和监督工作的开支;

专项性支出,包括老旧汽车更新改造支出,内河航运建设基金支出,省级征收分成资金支出,省级周转性借款支出等;

国务院和财政部批准的其他支出。

第七条 车购费用于建设的投资安排应严格按照国家有关基本建设管理的规定和程序办理。

有关车购费征收经费、省级分成资金支出、省级周转性借款支出、内河航运建设基金支出的具体管理办法由财政部商交通部另行制定。

第八条 车购费(扣除按规定允许作为费用列支的部分)作为国家对车购费使用单位的国家资本金投入。

第九条 车购费征收部门收取车购费时必须使用财政部统一监制的专用收费票据。车购费专用收费票据管理办法由财政部商交通部另行制定。

第十条 车购费的征收、管理和使用应接受国家财政、审计等部门的监督。凡未经国务院批准,将车购费挪作他用的,一律按违反财经纪律论处。

第十一条 本办法自1997年1月1日起执行。此前下发的有关车购费管理规定与本办法不一致的,一律执行本办法的规定。

第十二条 本办法由财政部负责解释。

汽车租赁试点工作暂行办法

第一章 总则

第一条 为规范汽车租赁业务,保证汽车租赁行业的健康发展,根据《实物性租赁业务试点工作管理试行办法》(内贸市字[1996]第125号),特制定本办法。

第二条 汽车租赁采取先试点后推广的做法,不断进行规范和完善。

第三条 本办法所称汽车租赁为实物租赁,是

以取得汽车产品使用权为目的,由出租方提供租赁期内包括汽车功能、税费、保险、维修及配件等服务的租赁形式。

第四条 汽车租赁分为长期租赁和短期租赁两种形式。

本办法所称长期租赁,是租赁企业与用户签订长期(一般以年计算)租赁合同,按长期租赁期间发生的费用(通常包括车辆价格、维修保养费、各种税

费开支、保险费及利息等)扣除预计剩存价后,按合同月数平均收取租赁费用,并提供汽车功能、税费、保险、维修及配件等综合服务的租赁形式。

本办法所称短期租赁,是租赁企业根据用户要求签订合同,为用户提供短期内(一般以小时、日、月计算)的用车服务,收取短期租赁费,解决用户在租赁期内与之相关的各项服务要求的租赁形式。

第五条 汽车租赁试点企业可根据企业自身条件选择开展长期或短期租赁,也可以同时开展长、短期租赁业务。

第二章 试点企业

第六条 现有的汽车租赁企业、销售企业和汽车生产企业的销售或租赁部门均可申请参加汽车长、短期租赁试点。

第七条 申请参加汽车租赁试点的企业应向国内贸易部提供下列材料:

1. 参加试点的申请报告;
2. 当地政府或商品流通主管部门的审核意见;
3. 试点方案和可行性研究报告;
4. 汽车租赁公司章程及企业运作的有关管理办法;
5. 进行汽车租赁的合同文本。

第八条 流通企业申请试点应当具备下列条件:

1. 具有合法注册登记手续和法定地位,具有长期销售或租赁汽车的经验 and 业绩;
2. 有开展汽车租赁的自有资金和较强的筹措资金能力;
3. 拥有相应的熟悉汽车租赁业务人员和汽车专业及维修的技术人员;
4. 具有严谨的汽车租赁业务程序和完善的规章制度及租赁手续;
5. 具有进行汽车租赁业务的经营场所、相应的配套设施和服务功能。

第九条 生产企业申请试点应当具备下列条件:

1. 国家重点规划发展的汽车生产企业,其产品质量好,具有一定的生产规模和市场占有率;
2. 有汽车租赁业务发展规划和开展汽车租赁的具体措施;
3. 有良好的商业信誉及相应的服务设施和功能。

第十条 汽车租赁试点企业,由国内贸易部根据企业的综合信誉、经济效益、租赁规模、管理水平和市场辐射能力等情况确定。

第十一条 经批准参加汽车租赁试点的企业,

未办理工商登记或企业经营增项的,在开展汽车租赁经营活动以前,应持批准文件到当地工商行政管理部门办理注册登记或经营范围增项手续。

第十二条 租赁试点企业变更名称、法定代表人、地址、注册资金,应自变更之日起15日内,报当地政府主管部门和国内贸易部备案。

第十三条 租赁试点企业经营行为暂停或终止,应及时办理有关手续,并自决定之日起30日内,报当地政府主管部门和国内贸易部备案。

第三章 租赁合同

第十四条 汽车长期、短期租赁合同必须以书面形式签订。

第十五条 汽车长期、短期租赁合同要依据《中华人民共和国合同法》的有关要求,必须具备以下基本条款:

1. 出租方和承租方的法定名称及详细地址;
2. 注明租赁汽车的品牌、型号(包括底盘号和发动机号)、车牌号、数量及附属物品清单(如车载电话、备份轮胎、随车工具)等;
3. 注明在租赁期内被租赁汽车的所有权属于汽车租赁企业;
4. 租赁合同生效的起止日期;
5. 明确租金金额、支付日期和方式;
6. 注明对被租赁汽车的保养、维修及管理条款;
7. 承租方对车辆的检验及返还时出租方验收条款;
8. 租赁双方对合同期满后车辆的使用和处理意见的条款;
9. 租赁合同双方的权利与义务;
10. 合同担保、保险、违约责任及违约处理;
11. 双方商定的其它条款。

第十六条 租赁合同一经生效,即对双方发生法律效力,任何一方当事人,未经对方书面同意,不得单方面更改和解除合同。

第四章 经营活动

第十七条 汽车租赁企业可以采取分期付款的形式直接从汽车生产企业、汽车销售企业购买租赁用车。以小轿车为租赁对象的汽车租赁企业,应向当地政府有关部门申请控购指标。

第十八条 开展汽车租赁的企业要为用户提供设备齐全,技术状况良好,运行安全可靠,相关证件完备的车辆。

第十九条 汽车租赁企业要对租赁车辆制订出定期的检查、保养规定。应建立、完善汽车维修服务网点,及时、有效地维修车辆。在维修期间,租赁企业

有责任向用户提供性能良好的代用车。

第二十条 汽车租赁企业必须按我国现行险种为租赁车辆投保。在车辆租赁期内如发生保险事故,租赁用户要及时向交通管理部门及租赁企业报告,由租赁企业向保险公司办理理赔。对车辆损失保险公司理赔不足部分的处理,在租赁合同中也应有明确的条款规定。

第二十一条 租赁企业在与用户签订长期租赁合同时,必须对合同期满后的汽车残值和各项经济指标作出合理价格测算,尽量使车辆处于比较合理的经济水平。

第二十二条 租赁试点企业在下列情况下,可以对租赁车辆作直接销售、委托拍卖或投放旧车交易市场交易的处理:

1. 在租赁合同中,双方已对租赁期满后的车辆作出定向销售协议条款的;
2. 租赁试点企业对租赁车辆各项经济指标合理测算后,继续从事租赁经营不经济的;
3. 租赁试点企业由于各种原因停业,不能继续开展租赁经营的。

对做上述处理的车辆,仅限于本企业更换下来未达到国家规定报废标准的租赁车辆。对更换下来达到报废标准的租赁车辆,汽车租赁企业要严格按照国家有关规定予以报废。

第二十三条 租赁企业在签订租赁合同之前(尤其是签订长期租赁合同),对用户的支付能力要有充分的资信调查。当用户不能支付租赁费或车辆不能归还时,必须依据法律手段进行回收。

第二十四条 租赁企业要严格履行汽车租赁合同,自觉维护租赁双方的权益。一旦出现纠纷,经双方协商不能达成一致意见时,要严格按照法律程序,由有管辖权的人民法院或仲裁机构进行处理。

第五章 管理监督

第二十五条 商品流通主管部门和有关执法部门有权对汽车租赁试点企业进行监督检查。

第二十六条 由国内贸易部会同当地商品流通主管部门对租赁试点企业进行指导。当地商品流通主管部门要积极为试点企业协调,解决试点中存在的问题,不断总结试点经验,研究探讨推动试点工作顺利开展的办法和措施。

第二十七条 确定为汽车租赁试点的企业要努力开拓业务,不断扩大租赁规模。积极参加主管部门组织的各项试点活动。每季度末将本企业试点的综合情况报国内贸易部机电设备流通司、市场建设管理司(具体内容另行规定)。

第二十八条 国内贸易部在每年一季度对试点租赁企业进行年检。被检者需提供以下材料:企业的资产负债表、损益表、利润分配表及重大经营活动记录等。

第二十九条 凡有以下情形之一者,视为年检不合格:

1. 批准为汽车租赁试点单位后,6个月内没有开展业务的;
2. 企业经营秩序混乱,交易行为不规范,规章制度执行不力的;
3. 租赁规模较小或租赁规模提高不大的;
4. 不按规定申报年检材料的。

对于年检不合格的试点企业,国内贸易部将责令进行整改,6个月内整改没有明显效果的,取消企业试点资格。

第六章 附 则

第三十条 本办法由国内贸易部负责解释。

第三十一条 本办法自发布之日起施行。

注:本法规 1997 年 8 月 13 日由内贸部发布。

大事记

1997 年汽车工业大事记

1 月

(8日)全国机械工业工作会议在江苏泰州市举行。国务院副总理吴邦国致信祝贺,机械工业部部长包叙定作了题为“为‘三大战役’全面展开而努力奋斗”的讲话。

(9日)中国第一汽车集团公司通过 GB/T19001—ISO 9001 质量体系认证颁证仪式在人民大会堂举行。一汽集团公司一次性整体通过认证,在国内特大型企业尚属首家。

2 月

(14日)金城集团与哥伦比亚东方汽车有限公司海外合资项目签约,哥伦比亚总统桑佩尔出席签约仪式。

(19日)天津夏利轿车 15 万辆扩建工程通过国家验收。夏利轿车 15 万辆扩建项目实际投资总额为 21.12 亿元,建筑面积 21.49 万 m²,新增主要工艺设备 1 409 台(套)。机械工业部汽车工业司司长张小虞参加了验收。

(26日)中英签署关于在中国合作建立汽车行业首家精益企业示范中心的谅解备忘录,中国汽车技术研究中心主任王秉刚、英国精益企业研究中心负责人琼斯分别代表双方在谅解备忘录上签字。该中心建立的主要任务是培训应用精益理论管理企业的骨干人才。

3 月

(1日)富康轿车安全检测线通过国家验收,从即日起富康轿车将享受新车下线免检的优惠政策。

(4日)由机械工业部汽车工业司、海关总署牵头组织了奥拓轿车国产化鉴定,核定重庆长安铃木汽车有限公司生产的奥拓轿车国产化率为 85.28%。

(12日)东风汽车公司党委作出决定,在全公司广泛开展向汽车调整工王涛同志学习活动。

(20日)国务院副总理邹家华视察柳州微型汽车厂并题词:“发展五菱汽车,振兴广西经济”。

(25日)中美合资上海通用汽车有限公司暨泛亚汽车技术中心有限公司的合同和章程在北京人民大会堂签字,国务院总理李鹏、美国副总统戈尔出席了签字仪式。这是迄今为止中美两国之间最大的合资项目。主要生产别克中档、豪华轿车,年生产能力为 10 万辆,V6 发动机 15 万台。产品动力总成成为 2.98L V6 发动机配以新型变速器。

4 月

(6日)国务院副总理李岚清考察北汽福田车辆

股份有限公司。

(7)国务院副总理李岚清考察了中国轻骑摩托车集团总公司。

(12日)'97 北京国际汽车电子暨智能公路展览会举行。

(14日)国家商标局公布了第三批全国驰名商标名单,由东风汽车公司生产的东风牌汽车商标名列其中。

(21日)东风汽车公司 1.5t 轻型车通过国家定型鉴定。

5 月

(1日)由国家科委、机械工业部、环保局、公安部、航天工业总公司等八个部委主办,中国国际科学中心承办的“1997 中国国际汽车环保技术展览暨机动车污染控制技术研讨会”在北京展览馆开幕。

(5日)贵阳晚报社记者黄德成驾驶佛斯弟摩托车从贵阳出发,开始历时十个月的单骑西部万里行的探险活动,在探险活动中佛斯弟摩托车经受了各种路面环境的考验。

(23日)“长安汽车”股票在深圳证券交易所上网定价发行。

(29日)中共中央总书记、国家主席江泽民在中南海会见了德国大众汽车集团公司董事长费迪南德·皮埃尔一行,江泽民对大众汽车集团公司多年来同中国汽车工业界富有成果的合作表示赞赏,并希望这家公司和中方的合作伙伴在平等互利基础上,充分发挥优势,进一步加强合作。

(30日)机械工业部、国家海关总署等部门经过核定,宣布桑塔纳 2000 型轿车国产化率超过 80%;与此同时,上海大众累计生产的第 80 万辆桑塔纳轿车下线。

(31日)一汽—大众汽车有限公司全部建成,同时“三喜临门”:第 10 万辆奥迪轿车下线,20 气阀捷达王轿车批量投产,捷达车班产达 250 辆设计能力。

6 月

(1日)公安部决定,夏利轿车从即日起在全国免检。

(9日)'97 北京——拉萨“黑脸杯”世界屋脊中外名车行活动在北京奥林匹克体育中心发车,车队经过石家庄、郑州、西安、西宁,最后抵达拉萨。沿途在各省会城市举办名车展示活动。

(11~16日)第七届上海国际汽车工业展览会在上海举行。这次展览会是历次国际车展中规模最大