

广告

汽车“壳资源”被叫停

汽车生产资质取消终身制

汽车生产资质终身制终于被打破了,那些零产量的汽车企业将被清理。这一政策在整体上有利于汽车行业的健康发展,但对于一些依赖于“壳资源”来做生意或者正在千方百计寻找“壳资源”的汽车企业来说肯定不是个好消息。

车企确定退出机制

7月24日,工信部产业政策司发布《工业和信息化部关于建立汽车行业退出机制的通知》(下称《通知》),决定在汽车行业建立落后企业退出机制。《通知》指出,对于不能维持正常生产经营的企业,连续2年年销量为零或极少(乘用车少于1000辆、大中型客车少于50辆、轻型客车少于100辆、中重型载货车少于50辆、微型载货车少于500辆、运输类专用车少于100辆、摩托车少于1000辆)的生产企业,实行为期2年的特别公示管理(新建企业除外),要求其整改,尽快满足准入条件。否则其生产资质将被注销。

工信部产业政策司统计,目前汽车行业共有各类车辆生产企业1300多家,其中汽车整车企业有171家(按集团统计77家)、摩托车120家、专用车900多家、三轮汽车和低速货车135家。在这1000多家企业中,有一批企业多年来处于停产或半停产状态,产量极少甚至没有产量。这些企业被业界称为“壳资源”。

汽车资深专家贾新光表示,这是政府有关部门首次明确汽车生产企业退出生产资质。尽管2006年国家发改委曾就“壳资源”问题清理过整车企业生产名录,注销了120多家汽车企业的生产资格,但有关汽车企业退出机制却一直缺位。

借壳扩产成惯例

近几年,中国汽车蓬勃发展,外资汽车制造商纷纷掀起投资扩产潮。不过,与资本的扩张热情相悖的是国家对于整车生产尤其是轿车生产资质的审批却变得越来越严格。按照国家发改委产业政策的要求,汽车企业异地建厂必须在兼并现有汽车生产企业的基础上进行。这意味着任何新上汽车合资项目,首先要收购一家具有汽车生产资质的企业(即“壳资源”)才能进行,因此,“借壳”已经成为一些外资企业扩产的惯例。而那些处于零生产状态的汽车企业也乐于把生产资质作为筹码大赚一笔。

(下转 B2 版)

维权热线

在汽车和旅游消费时,如果您的合法权益受到侵害,请拨打维权热线 0394-8599345 投诉,本报将联合有关部门共同帮您维权。