

## 附錄一：中國大陸汽車廠商併購重組情況及目的調查表

### 廠商併購重組的動機與目的：

- 1.提高市占率
- 2.擴大生產規模（降低成本）
- 3.降低經營風險及進入障礙（產品多元化 or 垂直整合）
- 4.進行研發、發展新產品（技術提升）
- 5.提升經營管理效率（引進管理技能、暢通人事管道）

表 1：加入 WTO 前三大集團併購重組情形

一汽集團併購重組情形			
公司名稱	年度	併購重組狀況	併購重組目的
吉林輕型汽車廠、長春輕型汽車廠	1991 年	一汽集團經多方協議後定採取「承擔債務、分期補償」的方式併購吉林、長春兩個輕型汽車廠。收購後，一汽集團從財務、組織管理、技術和產品結構等方面對這些企業進行了全面改造，也提前組建了集團內的輕型車生產基地。	1、2、3
瀋陽金杯	1995 年	一汽集團以每股 1.15 元價格收購金杯公司，此次收購採取了協議轉讓股價（即「場外併購」）的方式，集團所付出的代價比較小。併購後更名為一汽金杯，主要生產輕型客車。	1、2
一汽紅塔雲南汽車公司	1996 年	一汽集團與雲南紅塔集團聯手兼併了雲南藍箭汽車廠，更名為「一汽紅塔雲南汽車公司」。其中藍箭汽車廠將淨資產的 51% 股份無償劃撥給一汽，其餘則由紅塔集團及雲南輕型集團分別持股。	1、2、3
上汽集團併購重組情形			
「上海客車製造有限公司」	1999 年	上汽集團與上海汽車工業有限公司合資組建「上海客車製造有限公司」，註冊資本為 1.8 億元，上汽集團和上海汽車工業公司各占 80.6% 及 15.2%，上海飛機製造廠占 4.2%，形成年產客車 3000 輛、客車底盤 3000 輛的生產能力。	1、3

「上汽集團儀徵汽車公司」	1999 年	江蘇儀徵汽車制造廠通過資產無償劃撥給上汽集團，組建了「上汽集團儀徵汽車公司」。該公司註冊資本 5 億元，擁有 2500 位職工，上汽集團獲 67% 股權，儀徵市汽車工業公司占 33% 股權。	1、4
「上汽集團奇瑞汽車公司」	2000 年	安徽奇瑞汽車公司進入上汽集團公司，改名為上汽集團奇瑞汽車有限公司。得以發揮其存量資產作用，生產奇瑞牌 SQR7160 型普及型轎車。	1、2
「上汽集團五菱汽車股份有限公司」	2001 年	上汽集團與柳州五菱汽車公司在南寧簽約，通過國有資產劃撥方式，上汽集團受讓柳州五菱汽車公司 75.9% 的股權，使之成為上汽集團的新成員。未來還可能通過通用公司的合作，對上汽五菱的生產設施進行改造。	1、2、3
「上海大眾汽車銷售有限公司」	2000 年	由上汽集團、大眾汽車、上海大眾汽車公司三方分別以 50%、30%、20% 出資比例共同出資 2998 萬美元組建的「上海大眾汽車銷售有限公司」於 2000 年 8 月 1 日正式成立。新成立的公司將銷售上海大眾公司生產的轎車產品及相關零組件，並提供售後服務。	1、3
<b>東風集團併購重組情形</b>			
「東風南充汽車公司」	2000 年	東風汽車公司在四川南充市組建「東風南充汽車公司」。該公司係由東風汽車控股的公司，計劃年產輕型貨車 5 萬輛。	1、2、3
「北京東風京華客車底盤公司」	2001 年	由東風汽車公司與北京市客車總廠合資組建，東風公司及北京客車廠的股權分別占 6:4。新組建的公司是北京地區第一家大中型客車底盤生產企業。雙方的聯合是實現強強聯合，優勢互補的重大舉措。	2、3

資料來源：《中國汽車工業年鑒》2000、2001 及 2002 年；中國汽車報（北京）

表 2：加入 WTO 前大陸骨幹企業（集團）併購重組情形

長安集團併購重組情形			
公司名稱	年度	併購重組狀況	併購重組目的
「南京長安汽車有限公司」	2000 年	長安集團與南京東風汽車公司攜手建立「南京長安汽車有限公司」，總投資為 2.25 億元，其中長安投入 1.15 億元，占 51%；南京東風公司投入 1.1 億元，占股 49%。公司由長安控股，用長安商標，使用長安發動機，納入長安規劃。長安公司的目的是建立華東地區發展基地，進一步擴大生產規模，迅速搶占華東市場。	1、2
「長安福特汽車有限公司」	2001 年	「長安福特汽車有限公司」成立，掀開了福特汽車在華生產轎車的歷史。項目初期投資 8.134 億元（9800 萬美金），中美雙方各占 50%。生產經濟型乘用車及零組件，首期年產能力為 5 萬輛，其後則將持續投資擴產。	1、2、4、5
「河北長安汽車公司」	2000 年	長安汽車公司與河北長安勝利公司聯合組建河北長安汽車公司。公司注冊資金 8898 萬元，由長安汽車公司控股，一期工程規劃年產 SC90K 微型載貨汽車 3 萬輛。	1、2
北汽集團併購重組			
「北汽福田長沙車輛廠」	1999 年	北汽福田汽車公司與湖南華裕發動機製造公司合作，組建成立「北汽福田長沙車輛廠」。湖南華裕公司是湖南省動力集團公司與台灣裕隆公司合資成立的一家專業生產發動機的企業。該廠於 1999 年底即可投產，2000 年將形成 3 萬輛四輪農用車的生產能力	1、2、3
「長沙中汽梅花客車公司」	1999 年	北汽集團所屬的福田汽車以現金方式出資 732 萬元，按每股 1.16 元價格收購中汽梅花客車公司 50% 股權。該公司成立於 1999 年 7 月，注冊資本 1000 萬元，主要生產中型客車。	1、3
「北京汽車控	2000 年	成立「北京汽車控股有限公司」，其前身	5

股有限公司」		為北京汽車工業集團總公司，向建立現代企業制度走出重要的一步。	
「北京長城汽車有限公司」	2001 年	成立「北京長城汽車有限公司」，由北京汽車控股公司所屬北旅廠與保定長城汽車集團合資組建，雙方股比為 4：6。新公司將對北旅從日本引進的 WFR 車型進行技術改造，使其成為合資企業的主導產品。	1、4
<b>天汽集團併購重組</b>			
「天津汽車夏利銷售有限公司」	2000 年	成立「天津汽車夏利銷售有限公司」，新公司註冊資本 600 萬元，天津汽車出資 420 萬元，占股本 70%，天津汽車工業銷售有限公司占註冊資本的 30%。「天津夏利汽車銷售有限公司」的成立，將改變天津汽車以往的銷售模式。	1、3
<b>廣汽集團併購重組情形</b>			
重新組建廣汽集團	2000 年	廣州汽車集團在 2000 年後經過一系列重組，改變原來分散局面，形成以廣州汽車工業集團為骨幹，以廣州本田轎車為龍頭，加上廣州羊城、廣州五十鈴、廣州駿達等一批客車、輕型車、改裝車共 16 家公告企業共同發展的生產體系。經過重組後，廣汽集團整車企業職工人數有 1.2 萬人，生產能力達 6 萬多輛。	5
<b>南汽（躍進）集團併購重組</b>			
「躍進輕型汽車股份有限公司」	2000 年	成立「躍進輕型汽車股份有限公司」，躍進集團占股份比 94.89%。該公司以生產躍進系列汽車和改裝生產依維柯汽車為主。	1、2
<b>福汽集團併購重組</b>			
「廈門汽車公司」	2001 年	福建省汽車工業集團公司與廈門市財政局簽訂股權轉讓協議書，廈門市財政局以每股 3 元的價格轉讓 2575 萬股廈汽公司的股票給福建省汽車工業集團。轉讓後，福建汽車工業集團將持有廈汽公司總股本的 17%，成為廈汽的最大股東，而廈門市財政局持有廈汽 12.68% 股	1、3

		本，為第二大股東。	
<b>昌河集團併購重組</b>			
「江西昌河汽車股份有限公司」	1999 年	昌河汽車集團於 1999 年組建「江西昌河汽車股份有限公司」，該公司以昌河飛機集團為主要發起人，聯合 5 家企業共同創立。公司於 2000 年公開向社會發行 A 股股票。	1、2
<b>吉利集團併購重組</b>			
「江南吉利汽車股份公司」	2001 年	該公司是由浙江吉利集團公司與江南機械廠合資組建，合資後，將投產吉利新開發的一款新型三廂轎車，以滿足市場需求。	1、2、4
吉利豪情與美日合併	2001 年	豪情汽車制造公司和美日汽車制造公司同屬吉利集團，為免資源浪費、機構複雜，項目重複建設，削弱了整體實力，因此重組合併。重組後，可做到外協、銷售、售後服務、新產品開發等工作上統一布局、統一步驟、節約資金，增強整體實力。	2、5
<b>安凱集團併購重組</b>			
「重慶安凱客車有限公司」	1999 年	組建「重慶安凱客車有限公司」，該公司是由安凱汽車集團與重慶通用工業集團合資組建，主要生產中型豪華客車。年生產能力為 300 輛。	1、3
<b>中國兵器工業集團併購重組</b>			
「重慶鐵馬工業集團公司」	2000 年	由「西南車輛制造廠」改制為「重慶鐵馬工業集團公司」。該公司是隸屬於中國兵器工業集團公司的國有獨資公司，目前是我國西南地區唯一能自行設計、制造、批量生產輪式、履帶式產品及重型汽車的企業。新開發的前後驅動「鐵馬」8x8 重型越野車受到軍隊用戶歡迎。	2、3、4

資料來源：同表 2。

表 3：加入 WTO 後三大集團併購重組情形

一汽集團併購重組情形			
公司名稱	年度	併購重組狀況	併購重組目的
「天一重組」	2002 年	<p>一汽集團竺延風和天汽集團董事長張世堂宣布天汽併入一汽。本次重組採取股權轉讓方式，天汽將其持有的天津夏利股份公司 84.97% 股權中的 60%（即夏利公司總股本的 50.98%）轉讓給一汽；與此同時，天汽將其下屬華利公司所擁有 75% 的中方股權全部一次性轉讓給一汽集團。這是中國汽車工業有史以來最大的一起重組案，也是最有價值的一起重組案。透過此次重組實現整合資源，優勢互補，可以加快企業結構調整和技術升級，進一步提高企業競爭能力。</p>	1、2、3、5
重組「一汽吉林輕型車廠」	2002 年	<p>「一汽吉林輕型車廠」所屬 7 家企業及社會事業部分的股權和資產轉讓協議正式簽字。「一汽吉林輕型車廠」共劃轉股權和淨資產 2.64 億元，劃轉在冊及離退休人員 6200 多人。重組後「一汽吉林輕型車廠」得以集中力量做精、做強主業；7 家輔助企業得到了更廣闊的發展空間；吉林市政府有了做大汽車工業的基本條件。</p>	5
「一汽客車公司」	2002 年	<p>成立「一汽客車有限公司」，該公司下設「四部三廠」，即綜合管理部、財務部、產品規劃開發部、採購營銷部，及三廠：一汽無錫廠、一汽大連客車廠、一汽客車底盤廠。其中三廠將採取「獨立核算、自負盈虧、自我發展、自我約束」的經營思路，可以單獨進行部件採購，面向全國拓展市場。「一汽客車有限公司」在全國已建立了 13 個客車服務站。</p>	2、5
一汽豐田汽車公司	2002 年	<p>一汽與豐田在北京簽署全面合作的框架性協議。借力一汽，豐田將在中國</p>	1、2、4、5

		國生產 NBC1-NBC5 平台產品和 SUV、皇冠等各種車型。10 月 18 日，天津豐田「威馳」下線，豐田產品全線進入中國市場邁出了第一步。	
「成都一汽汽車有限公司」	2002 年	由一汽及成都工業投資經營公司共同投資成立「成都一汽汽車有限公司」。原四川旅行車制造廠的國有資產作價 4 億多元，全部無償轉讓給一汽，一汽再注入 2 億多元，共計 6 億多元，構成一汽在新公司中占 80% 的股份；成都工業投資公司投資近 2 億元，持有新公司 20% 的股份。	1、5
「一汽解放汽車有限公司」	2003 年	集中了一汽母體優良資產的「一汽解放汽車有限公司」於 2003 年成立。該公司內設有 11 個部室，由總裝配廠、車身廠、底盤廠、變速箱廠、大連柴油機分公司、無錫柴油機分公司、青島汽車廠和一汽貿易總公司八個單位組成，資產總額 191 億元，員工 2.2 萬人，同時擁有 450 餘家維修服務站和 1200 家供應商、經銷代理商。	1、2、5
「長春一汽豐越汽車有限公司」	2003 年	該公司於 2003 年 7 月 15 日成立，係一汽集團及日本豐田汽車共同出資成立，主要生產 SUV 項目。	1、3、4
「一汽頤中(青島)汽車有限公司」	2003 年	一汽與青島市政府及頤中煙草集團共同出資成立「一汽頤中汽車有限公司」，其中一汽集團與頤中集團分別占 60% 及 40% 的股份，一汽集團在青島發展乘用車，並以全新的運行模式和企業機制生產經營自主品牌轎車。	1、2、4
<b>上汽集團併購重組情形</b>			
「上汽通用五菱公司」	2002 年	上汽聯合通用對五菱進行重組，此舉開創了「中中外」合作模式。上汽集團、通用汽車和柳州五菱各持有 50.1%、34%、15.9% 的股份。通用通過收購五菱不上市股權方式，擁有了在中國的第三家整車廠。11 月 18 日，上汽通用五菱正式掛牌，並宣誓要作中國微型	1、2、3、5

		汽車的「領頭羊」。	
參與「通用一大字」重組	2002 年	上汽集團與通用中國公司共同宣布，上汽集團將投資 5970 萬美元，參與通用一大字項目，並派 1 名代表進入通用一大字董事會。這是中國大陸大型汽車集團首次走出國門，參與全球汽車工業重組。在整個項目中，通用汽車占 42% 股份，上汽占 10%，大字債權人占 33%，通用汽車其他合作夥伴占 15% 股份。（上汽此舉意在山東大字，12 月 20 日，山東大字併入上海通用。）	4、5
「山東煙台車身有限公司」	2002 年	上汽集團、通用汽車、上海通用汽車公司共同在山東煙台簽署「煙台車身有限公司股權轉讓協議」。根據協議，收購方將共同出資 9 億元收購原山東煙台車身公司全部股份。此次兼併重組後，新公司中上汽集團占 25%、通用汽車 25%、上海通用汽車占 50% 的股份。新公司將作為上海通用汽車的第二個生產基地進行戰略部署和業務營運。	1、2
收購儀徵汽車	2003 年	上海汽車發布將以自有資金 2.97 億元收購上汽集團儀徵汽車有限公司 99% 股權。目前上海汽車已經有 100 多億元的總資產，擁有完整的汽車零組件體系，但卻沒有自己的整車生產能力。從此角度出發，上海汽車才自上汽集團手中收購儀徵汽車，標誌著上海汽車開始進入整車生產領域。	2、3、4
<b>東風集團併購重組情形</b>			
東風悅達起亞成立	2002 年	東風汽車公司、江蘇悅達投資公司、韓國起亞自動車會社在南京正式簽署了東風悅達起亞重組協議，三方股比分別為 20%、40%、40%。8 月 28 日，東風悅達起亞公司成立，12 月 2 日，新車「千里馬」上市。	1、2
「東風越野車有限公司」	2002 年	由東風汽車公司與湖南湘火炬投資公司共同出資成立「東風越野車有限公司」。該公司主要生產由「悍馬」變型而	2、3



		來的軍民兩用高檔輕型越野車。	
東風與日產全面合資	2002 年	東風與日產共同投資 171 億人民幣，成立「東風汽車有限公司」，打破了中國汽車合資企業投資的最高紀錄。東風以近乎全部優質資產入股，日產直接投資 85.5 億元人民幣，雙方各占 50% 股份。新東風將生產日產全系列乘用車和東風的重、中、輕型卡車和客車，預計 2006 年產銷將可達到 55 萬輛。(中國併購報告)	1、2、4、5
重組神龍汽車公司	2002 年	東風與標緻 PSA 集團簽署了擴大合作的協議，將雙方的合作層次進一步提升。雙方將共同增資 20 億人民幣，在 2003 年底以前，將以股份回購方式，最終形成各持股 50%。標緻許諾引進新的生產平台，在兩個共用生產平台上，既生產雪鐵龍汽車產品，也生產標緻汽車產品，雙方承諾每年將推出標緻、雪鐵龍新車型。	1、2、4
「東風渝安車輛有限公司」	2003 年	由東風汽車、東風實業公司、重慶渝安創新科技公司共同投資的「東風渝安車輛有限公司」在湖北十堰市成立。新公司主要從事微型貨車、微型客車及汽車零組件的開發、制造為主。公司注冊資金 1 億元，東風集團及渝安科技公司各占 50%。	2、3
「東風汽車公司商用車公司」	2003 年	「東風汽車公司商用車公司」在湖北省十堰市成立。新公司不僅包括原載重車公司，還擁有東風柳汽、東風新汽、東風杭汽和東風日產柴等 14 家子公司，擁有員工 3.4 萬人，固定資產超過 150 億元，年生產能力近 30 萬輛，主要產品涵括載貨車、客車、客車底盤、專用車、越野車、發動機等。	1、2、5

資料來源：1.《中國汽車工業年鑒》2003、2004 年；

2.中國汽車報（北京）；經濟日報（北京）。

3.《中國併購報告 2004 年》（北京：人民郵電出版社，2004 年 4 月）。

表 4：加入 WTO 後大陸骨幹企業（集團）併購重組情形

長安集團併購重組情形			
公司名稱	年度	併購重組狀況	併購重組目的
「南京長安汽車」	2003 年	長安汽車集團收購金蛙集團所屬之「金蛙車輛公司」，成立長安汽車南京基地，其設計年生產能力為 5 萬輛。此外，長安集團並在距金蛙公司附近收購土地，擴大其生產規模，達到年產 10 萬輛。	1、2
「江鈴控股汽車公司」	2004 年	長安汽車和江鈴集團共同組建江鈴控股，拉開雙方之間“強強聯合”的重組大幕。	1、2、3
北汽集團併購重組			
「北京現代汽車有限公司」	2002 年	北汽控股與韓國現代結盟，成立了「北京現代汽車有限公司」，註冊資本 18 億元，中韓雙方占 50% 股份，合作期限為 30 年。2003 年 1 月，33 億元的投資提前到位。北京現代第一個推出的車型為索納塔，同時還推出與韓國同步上市的最新車型。	1、2、4、5
「北汽控股」與戴-克公司合組商用車公司	2004 年	「北汽控股公司」與戴-克公司簽署合組商用車協議，合作項目總投資約為 10 億歐元，由戴-克公司收購福田汽車部分法人股，共同組建中重型載貨汽車合資公司。	1、2、3、4、5
廣汽集團併購重組			
合組「本田汽車有限公司」	2003 年	「本田汽車有限公司」在廣州經濟技術開發區出口加工區成立。該公司由本田技研株式會社、廣汽集團和東風公司三方共同投資設立。總投資 10.32 億元，三方股比為 65%、25% 及 10%，這也是中國汽車合資企業中外方持股比例首次超過 50%。2003 年 11 月，本田廣州轎車出口基地項目建議書獲得大陸政府批准，標誌著該項目正式啓動。該基地的起步規模為年產 5 萬輛轎車，全部出口國外市場。該公司首期工程將建設焊裝、塗裝、總裝和檢測車間及相應的	1、2、5

		公用設施，計劃 2004 年下半年投產。	
「廣州豐田汽車公司」	2004 年	廣州豐田汽車有限公司（簡稱 GTMC）是由廣州汽車集團與日本豐田汽車公司合資設立的中日合資企業，中、日雙方各出資 50%，投資總額 38.21 億元人民幣，註冊資金為 13 億人民幣，於 2004 年 9 月 1 日成立，將生產在中國市場上賣得最好的進口車－豐田佳美（Camry）。公司地處珠三角幾何中心的廣州南沙經濟技術開發區，占地面積 190 萬平方米，總體規模暫按年產 30 萬輛規劃，起步按年產 10 萬輛的規模建設，2005 年底開始生產，當年計畫生產 3 萬輛。	1、2、3、4、5
<b>南汽集團併購重組情形</b>			
南汽集團重組	2003 年	「南汽集團有限公司」資產重組 2003 年 8 月在南京舉行。重組後，南汽集團股東為：1.躍進集團出資 24.5 億元，占 52.9%；2.江蘇信達資產管理公司出資 7.8 億元，占 18.8%；3.中國華融資產管理公司出資 5.9 億元，占 12.9%；4.江蘇省國信資產管理集團出資 4 億元，占 8.7%；5.江蘇交通產業集團公司出資 4 億元，占 8.7%。總資產為 120 億元。重組後的生產目標是年產 10 萬輛，年營業收入 100 億元。	1、2、5
<b>金杯（華晨）集團併購重組</b>			
重組「金杯車輛公司」	2002 年	金杯汽車（集團）公司將與瀋陽金晨汽車技術開發公司聯合對「金杯車輛公司」進行增資，雙方將共同出資 35882 萬元，將「金杯車輛公司」的註冊資本增至 4 億元。其中，金杯汽車將以「瀋陽汽車制造廠」用以抵償債務的生產輕型載貨車的經營性資產 3.16 億元以及其他資產合計 3.23 億元出資；其餘則由金晨公司以貨幣資金投入。	2、5
「華晨寶馬汽車有限公司」	2003 年	寶馬集團與華晨中國汽車控股公司簽約合資成立「華晨寶馬汽車有限公	1、2、3、4、5

		司」。寶馬集團與華晨汽車控股各占 50% 股權。合資公司將負責生產寶馬集團的產品。到 2005 年，項目的投資將達到 4.5 億歐元（約合 40 億元人民幣）。	
<b>重汽集團併購重組</b>			
「濟南華沃卡車有限公司」	2003 年	重汽集團與瑞典沃爾沃卡車公司簽署合資協議書，共同組建「濟南華沃卡車有限公司」，合資期限 30 年，總投資額 16 億元，雙方各占 50% 股份，計劃生產 FL6、FM9、FM12 系列載貨汽車。	1、2、4、5
併購上市公司「小鴨電器」	2003 年	ST 小鴨的公司注冊名稱由「山東小鴨電器股份有限公司」變更爲「中國重汽集團濟南卡車股份有限公司」，公司經營範圍也變更爲「載貨汽車、專用汽車、重型專用車底盤等」。中國重汽集團以 1.8 億元現金獲得小鴨 63.78% 股權。	1、2
<b>福汽集團併購重組</b>			
東南汽車與戴-克合資成立商用車公司	2003 年	福建東南汽車公司與戴姆勒-克萊斯勒公司宣布合資合作，東南汽車擬與戴-克按 50% 對 50% 的比例組建新公司，總投資約 2.5 億歐元。「十五」期間實現產能 2 萬輛，目標是建立奔馳牌商用車亞洲生產基地，產品將出口至東南亞等地。	1、2、3、4、5
<b>江淮集團併購重組</b>			
收購控股安凱客車	2003 年	江淮汽車集團以 1.75 億元現金收購控股「安凱客車」，江汽集團擬以一流的客車底盤，與安凱國際化的客車技術相結合。另一方面，把江汽集團原有的合肥客車、江蘇宏運客車和廣東台山客車進行有效整合。	1、2、3、5
<b>哈飛汽車併購重組</b>			
哈飛汽車遭東安動力公司收購	2005 年	國內 A 股上市公司東安動力通過配股募集資金的方式收購了哈飛汽車 100% 的股權。收購完成以後，哈飛汽車將被登出，取而代之的名稱是“中航汽車”。由於東安動力公司主要是生產發動機，哈飛汽車則是中國大陸著名的微	1、2、3、5

		型汽車生產廠，東安動力收購哈飛汽車以後，將進入整車製造與銷售領域，同時兩家企業的經營成本得以降低，有利於公司利潤增加。且重組後的新公司汽車業務產業鏈更加完善，能夠實現生產與研發、採購、銷售、管理等方面的協同效應。	
--	--	--	--

資料來源：同表 3。

**表 5：部分民營汽車企業及具實力之汽車公司之併購重組**

<b>鄭州宇通集團併購重組情形</b>			
公司名稱	年度	併購重組狀況	
「重慶宇通客車有限公司」	2003 年	鄭州宇通集團重組重慶客車廠，成立「重慶宇通客車有限公司」，新公司注冊資金 1.2 億元，其中宇通集團占 60%，重慶宇通公司計劃年產銷量 4000~5000 輛。	1、2
「蘭州宇通客車有限公司」	2003 年	宇通集團重組甘肅駝鈴客車廠，成立「蘭州宇通客車有限公司」。該公司注冊資本 6000 萬元，由 4 家公司共同發起。其中宇通集團占 60% 股份。公司成立後，重點生產適合西北地區需求的高、中、低檔旅遊客車。	1、2
鄭州宇通集團成立	2003 年	該集團是以鄭州宇通客車股份有限公司為核心，依托「宇通」品牌實力及資源優勢而設立的產業聯合體。	1、2、5
<b>廣東美的集團併購重組</b>			
併購湖南「三湘客車集團」	2003 年	廣東美的集團購併湖南「三湘客車集團」全部股權。與此同時，美的集團與長沙市府簽訂協議，新建美的汽車工業園。在未來 3 年內，美的集團對該項目的投資總額將超過 15 億元。其中首期投入 3 億元，使新廠年生產能力達到 6000 輛。	1、2、3、5
「雲南美的汽車整合項目」	2003 年	美的集團與雲南昆明高新技術開發區簽訂總金額 20 億元的「雲南美的汽車整合項目」。在昆明高新技術開發區，美的集團 5 年內將總投入 20 億元，對雲南客車廠、雲南客車改裝廠等企業進行改	1、2、3、5

		造，計劃建成整車銷售額超過 50 億元的「雲南美的汽車城」。	
<b>比亞迪汽車併購重組</b>			
收購西安秦川汽車公司	2003 年	民營企業比亞迪公司以 2.54 億港元（約合人民幣 2.695 億）的價格收購西安秦川汽車公司 77% 的股份。比亞迪成為西安秦川的控股公司。被收購後的秦川不僅要突破小排量轎車生產的限制，還要在西安市藍田縣建造一座年產綱領為 30 萬輛的西部汽車城。2003 年 5 月 15 日，西安秦川汽車公司更名為「比亞迪汽車有限公司」	2、3、4、5
<b>湘火炬投資公司併購重組</b>			
組建「陝西重型汽車有限公司」	2002 年	湘火炬投資公司與陝西汽車集團合資組建「陝西重型汽車有限公司」，湘火炬以現金 2.5 億元出資，占註冊資本的 51%。	1、2、3
重組「重慶紅岩重型汽車公司」	2003 年	湘火炬公司、重慶重型汽車集團及德隆集團共同出資合組「重慶紅岩重型汽車公司」，合資公司註冊資本 5 億元，其中湘火炬占 51%，重慶重型集團占 45%，德隆集團占 4%。新公司將為消費者提供優質的重型汽車和相關服務。	1、2、3
<b>上海中順實業併購重組</b>			
重組「松遼汽車」	2002 年	上海中順實業公司在兼併重組松遼汽車公司後，更名為「瀋陽中順汽車公司」。該公司在瀋陽蘇家屯區投資興建年產 30 萬輛汽車基地項目，計劃形成中高級越野車、商務車、特種車和中高級及經濟型轎車四大系列產品。	1、2、3
<b>丹東曙光車橋公司併購重組</b>			
丹東曙光重組黃海汽車	2002 年	民營的「丹東曙光車橋公司」以控股方式，對國有企業「遼寧黃海汽車公司」進行資產重組，成立了「丹東黃海汽車有限公司」，是東北地區首次出現民營企業重組國有企業現象。	2、3
<b>長城汽車公司併購重組</b>			
長城汽車公司	2002 年	河北保定長城汽車股份公司和中信	1、2、3

組建「鄭州長城汽車公司」		中原汽車有限公司共同出資組建「鄭州長城汽車公司」。新公司由長城公司控股並經營管理，生產日產 Nissan D22 型高檔長城皮卡，年產規模 2 萬輛。	
<b>安徽安凱汽車公司併購重組</b>			
組建「安徽安凱福田曙光車橋公司」	2002 年	安徽安凱、北汽福田、丹東曙光 3 家企業共同出資組建的「安徽安凱福田曙光車橋有限公司」正式成立。安凱車橋廠和遼寧曙光車橋公司分別是國內生產重型車橋和輕型車橋的骨幹企業。這次他們與北汽福田進行戰略合作，有助於車橋質量和產能的提高。	3、4
<b>揚州格林柯爾公司併購重組</b>			
收購重組「亞星客車公司」	2003 年	揚州格林柯爾創業投資公司以協議收購方式收購「江蘇亞星客車集團」持有的「亞星客車股份有限公司」1.15 億股國有股，每股轉讓價格為 3.625 元，股權轉讓價款總計 4.18 億元，全部以現金支付。格林柯爾公司擬在一年內將亞星客車扭虧為贏，在 3~5 年內將亞星打造成我國客車行業的旗艦。	2、3、5

資料來源：同表 3。

## 附錄二：中國大陸主要汽車企業（集團）設立研發機構情形

一汽集團		
公司名稱	設立年度	研發機構情況
一汽集團技術中心(含長春汽車研究所)	1995年	屬國家級技術中心，前身是「長春汽車研究所」。1999年在全國231家企業技術中心中列第7位，機械行業第一位。一汽技術中心現有職工1939人，專業技術人員1460人。其中博士25人，碩士93人，高級工程師415人，工程師421人。該中心設有商用車部、轎車部、發動機部、車身部等十七個部、所，多年來共開發出400餘種車型，完成1000餘項科研成果。根據國家資產委員會的統計，2004年一汽集團用於技術研發的費用高達36.77億元，名列中央企業投資研發金額的第7名。
「工藝裝備研究所」		屬於一汽集團「工藝裝備有限公司」，全所職工91人，從事專業設計人員87人，其中研究員級高工2人，高級工程師26名、工程師52名，助理工程師7名。主要業務範圍是為一汽集團所屬專業設計、開發所需工藝裝備，是目前國內設計開發能力最強的工藝裝備專業研究設計單位。
上汽集團		
「汽車工程研究院」	2002年7月	「汽車工程研究院」前身是上海汽車產業技術中心，2002年7月正式掛牌成立。新成立的「汽車工程研究院」，由整車開發部、動力總成部和試驗部組成。職工786人，其中科技人員600多人，主要從事轎車、重型貨車、客車及零組件的研究開發。全院有26個專業研究室、22個發動機整機試驗室。
「泛亞汽車技術中心」(PATAC)	1997年8月	「泛亞汽車技術中心」於1997年8月14日成立。係上汽集團與通用汽車公司合資組建，雙方各占50%股份。注冊資金為5000萬美元。主要為中國大陸及其周邊地區的汽車客戶提供汽車設計、工程開發和試驗認證服務。目前泛亞中心共有員工600多人，多人均曾在通用汽車駐澳大利亞、德國、和



		<p>美國的工程中心接受過培訓。</p> <p>爲了加強在中國大陸的研發工作，通用汽車決定於 2004 年增資「泛亞汽車技術中心」2.5 億美元，成立中國最大的車輛試驗中心，新設備具世界最新水平，可加強自主設計、強化開發能力。</p> <p>「泛亞汽車技術中心」於 1999 年協助開發制作概念車「鯤鵬」，2000 年爲上海賽歐（Sail）設計內裝、引擎及外裝的改良；2001 年成功開發燃料電池車「鳳凰」，2003 年協助小型車「凱越」項目的改型和工程設計，另外也擔當別克 2.0L 手動擋車型四缸發動機的研發任務等。因此目前「泛亞汽車技術中心」已具有數項獨立開發的技術基礎。</p>
<b>東風集團併購重組情形</b>		
「東風汽車工程研究院」（2003 年後，改爲「東風汽車公司技術中心」）	1983 年 4 月	<p>成立於 1983 年 4 月 1 日，是東風下屬的綜合性技術開發部門。占地面積 202 萬平方公里，分別在湖北十堰地區及襄樊地區。該研究院現有職工 1670 人，其中高、中級職稱 717 人，各類專家 109 人。設有輕轎部、客車部、載重車部等 16 個部門，103 個科室，建有 16 個院外研究所。</p> <p>2003 年東風汽車與日產的戰略重組，建構二層次和多元化的科研研發體系，形成了總部協調指導下的乘用車、商用車及各集團子公司的研發機構。「東風汽車工程研究院」隨著合資重組，在機構、業務、人員上均發生巨大變化，被賦予新的任務。繼續作爲東風汽車公司核心競爭優勢的研究開發體系代表，重點承擔東風汽車公司的產品開發任務，參與集團公司的產品研發工作。</p>
「東風汽車有限公司乘用車研發中心」	2004 年 3 月	<p>2004 年 3 月 24 日，東風汽車有限公司正式將乘用車研發中心設在廣州花都。這個面積達 20 萬平方米、投資額爲 3.3 億元人民幣的研發中心，不僅是東風汽車有限公司自主的研發機構，同時還是日產公司在本土以外設立的第三個海外研發中心。按照計劃，東風乘用車研發中心成立後將逐步形成車身開發、整車匹配以及部分總成的研究開發能力，達到</p>

		與日產歐美研發中心同步的技術水平。這意味著今後中國本土企業的汽車產品，在質量標準和科技含量上，將不再遜於美日德法等汽車強國。唯日方日產汽車公司表示，該研發中心只是日產全球研發體系中的一部分，不會獨立研發車型。
<b>長安集團</b>		
「長安汽車集團公司汽車技術中心」		<p>首批 140 家國家級企業技術中心之一，中心共有職工 328 名，技術人員占 90% 以上，具有中、高級技術職稱的技術人員占 60% ，專門從事發動機、汽車技術開發。博士後工作站已獲批准建立，高級人才的引進將進一步提高長安公司的技術創新能力。該中心下轄科研管理處、產品策劃處、底盤設計所、車身設計所、電裝設計所等單位。2003 年技術中心主要在激勵機制、自主開發及設計手段方面有進一步的提高。</p> <p>該集團計畫投資 30 億元自主開發高科技微車，到 2007 年實現完全自主開發目標。目前長安集團科研技術中心正在研發的混合動力車，已完成了第二階段性能樣車開發，並通過國家科技部驗收，被列入國家「863 計畫」。</p>
在義大利設立海外開發分院	2003 年 9 月	2003 年 9 月，長安在義大利建立了海外開發分院和代表處，展開了長安汽車和歐洲汽車產業全面合作的序幕。在義大利，長安高薪招聘歐洲的汽車設計專家，並與 10 多家汽車研究所、設計公司展開廣泛的合作。根據了解，目前大陸不少汽車企業正在嘗試走這條路，而國外不少大型汽車公司走的也是這條路。
<b>北汽集團</b>		
「北京市汽車研究所」	1976 年	該所成立於 1976 年，現有職工 156 人，其中專業技術人員 100 人。機構設置為 1.兩個研究室：排氣研究室、安全研究室；2.一個汽車檢測試驗部門；3.兩個服務中心：信息中心及物業中心；4.三個職能科室：黨政辦公室、科研事業部及財務部。該所以汽車安全、排放、節能和電子技術應用為主要研究。

<b>天汽集團</b>		
「產品開發中心」	1978年5月	前身是「天津市汽車研究所」，始建於1978年5月，截至2003年末，固定資產總額達3.5億元。現有在冊職工276人，其中博士生2人、碩士研究生5人，本科生119人，專科生80人。具有專業技術職稱的229人，高級職稱70人、中級職稱83人、初級職稱76人。該所主要承擔經濟型轎車、微型、輕型汽車的設計與開發，消化、吸收引進技術。
<b>南汽集團</b>		
「南汽集團有限公司技術中心」		該中心係集團內之研究開發部門，1995年成立。該中心並與南京大學、江蘇大學、南京理工大學、南京工業大學、無錫輕工大學等五所高校共同組建了「躍進汽車工程研究院」，建立了博士後研究工作站。
<b>重汽集團</b>		
「重汽集團專用汽車公司技術中心」	2001年	該技術中心係重汽集團於2001年重新組建而成，目前擁有專業設計員102人，其中碩士生7人，本科生66人，高級工程師18人，工程師37人。技術中心承擔公司的新產品研發、技術創新、老產品更新和改進以及產品試驗、技術管理工作。2003年完成新產品開發項目有四類59項，全部通過國家檢驗。
<b>哈飛集團</b>		
「哈飛汽車研究發展中心」		是哈飛汽車制造公司的科研中心，擁有10個科室。現有員工246人，其中研究員級高工5人，高級工程師18人，工程師101人，主要從事「松花江」牌系列微型汽車的開發研制。2003年，該中心開展了包括民意專用車、路寶、賽馬AT、HF3等多種新品的開發研究工作。哈飛賽馬轎車是該中心以日本三菱公司的DINGO為原型，結合中國國情開發的一款新型轎車，是一款性價比較高的產品。
<b>江鈴集團</b>		

「江鈴產品開發技術中心」	1984 年	該中心係江鈴汽車組建的省級技術中心，共有 7 個部門。目前現有員工 187 人，其中高工 29 人，工程師 97 人。1984 年起先後開發了五十鈴 N 系列、T 系列的基本車型。與福特汽車公司聯合開發了全順 JX6460D-L 輕型客車，獲 1997 年國家重點新產品科技進步二等獎。
<b>宇通集團</b>		
「鄭州宇通客車公司技術中心」	1996 年	1996 年成立，河南省經貿委認定為省級企業技術中心。公司現有職工 384 人，其中享有國家津貼的專家 5 人，博士 5 人，碩士 11 人，高級工程師 25 人，工程師 139 人。鄭州市科技攻關帶頭人 6 人，鄭州市專業技術撥尖人才 5 人。該公司每年投入占銷售收入 5.1% 的產品研發經費，為新產品的開發注入強大的動力。
<b>長豐集團</b>		
「長豐汽車工程學院」	2003 年 9 月	長豐集團與湖南大學聯合創辦的「長豐汽車工程學院」於 2003 年 9 月 12 日在湖南大學舉行。根據協議，長豐集團將在 5 年內向湖南大學投資 3000 萬元，湖南大學則為長豐集團培養輸送 500 名汽車及相關的大學本科畢業生和研究生。
<b>吉利集團</b>		
「汽車工程研究院」	2000 年	吉利汽車研究院在 2000 年成立，並在 2003 年就完成了美人豹跑車、M203、MR203 等 9 個車型的設計。另外吉利集團於 2005 年 6 月 17 日，並在浙江臨海擴建新的汽車研究院，占地 40 畝，擁有專家和技術人員 400 多人。一期已投資 3.5 億元，建成汽車造型中心、整車試驗室、變速箱試驗室、零部件試驗室、材料試驗室、整車道路類比試驗台等，已形成具有吉利特色的技術開發平台。研究院二期還將投資 10 億元，建成試驗大樓、噪音試驗室、道路試驗場等。吉利在知識創新和技術創新上獲得了 3 項發明專利、30 項新型實用專利、37 項外觀專利，應用了 53 項新技術，獲得了 13 項科技成果，為中國汽車自主品牌的發展闖出了一條道路。

香港「汽車零部件研發中心」	2005 年底	<p>2005 年 6 月 21 日，吉利汽車控股有限公司與香港生產力促進局(生產力局)正式簽署合作備忘錄，在香港合作開發一款新型轎車體系，並同步帶動有關零部件專案開發專案。吉利集團將與香港生產力促進局聯合出資建立「汽車零部件研發中心」，這個設在香港的研發機構將成為吉利高檔汽車設計的基地。香港生產力促進局總裁楊國強表示，該研發中心預計 2005 年年底投入工作，將投資 14.4 億港幣，並計劃在 24 個月內推出一款完全自主研發的代號 GH1 的 3.0L 新車。</p>
<b>奇瑞汽車公司</b>		
「汽車工程研究院」	2003 年初	<p>奇瑞汽車公司於 2001 年夏天成立了「佳景科技有限公司」，之後於 2003 年初，成立「汽車工程研究院」，組成了一支由國內外專家的 500 人科研隊伍。研究院下設車身部、發動機部等 8 大研發部門，對汽車技術進行全面深入的研究。該研發公司強調「以我為主，融合世界先進資源」，是一個具有獨特研發思維和設計理念的公司。</p> <p>奇瑞的發動機專案是與奧地利 AVL 公司合作開發，已經研發出 2.0 汽油發動機和 1.9L 柴油發動機。另外亦與國外公司進行的變速箱專案合作開發和整車專案開發；其開發環境全面建立起 3D 軟體系統，達到世界先進水平。在強大的自主研發基礎上，2003 年奇瑞相繼推出 QQ、東方之子、旗雲 3 款新車，形成 3 大平台、4 大系列車型，呈現出多層面的發展態勢。在研發經費方面，奇瑞每年投入銷售收入的 10% 至 15%，2004 年預計投入的研發經費將超過 10 億元。</p>
<b>比亞迪汽車公司</b>		
「汽車研發中心」	2005 年	<p>比亞迪汽車的研發中心落戶在上海松江，目前比亞迪在上海汽車工業園區已累計投資達 12 億元，建立了構架齊全的汽車研發體系和整車檢測中心。該中心目前大約有 3000 多個工作人員，其中包括挖來的合資公司的一些技術人員，以及外資汽車公司做整</p>

		<p>車設計、模具開發的工程師，其他則是國內各大汽車學院畢業的本科生、研究生。</p> <p>比亞迪在上海新建的汽車研發中心集合了來自海內外的優秀設計人員，他們將國際最新的流行趨勢融入到新車的設計開發中。做電池出身的比亞迪，掌握了世界領先的核心電池技術，並將此先進技術整合進汽車的動力開發中。ET 概念車就充分利用了比亞迪的電池技術，它有 4 個電機，獨立驅動，加速性好，由於配備了先進的動力鋰電池，該概念車已達到世界領先水平。</p>
<b>海南集團</b>		
「海南汽車試驗研究所」		創建於 1958 年，係國家汽車質量監督檢驗中心（長春）的分支機構。現有職工 53 人。
<b>國務院國資委管理之研發機構</b>		
「重慶汽車研究所」	1965 年 3 月	係國家一類科研院所，成立於 1965 年 3 月，2001 年 1 月轉制為科技型企業，現由國務院國資委直接管理。該所現有職工 566 人，其中工程技術及管理人員 356 人。工程技術人員中有研究員級高級工程師 29 人、高級工程師 98 人，工程師 135 人，；博士 1 人，碩士 35 人。主要業務範圍為產品開發及諮詢策劃。
<b>上海雪櫻汽車開發公司</b>		
上海「雪櫻汽車研究開發公司」		<p>「雪櫻汽車研究開發有限公司」，是由日本 E A C 公司、I N F E C 公司和上海雪櫻國際貿易有限公司共同出資 2 0 0 萬美元設立的，兩家日方股東是日本一流的轎車整車開發研究、工程設計和試制的專業公司，今後將接受汽車製造廠商的委託，從事從概念車開發到整車生產一系列的整車研發試製工作。</p> <p>該公司是目前國外專業公司在中國大陸合作成立的首家汽車研究開發的專業公司，已在山東煙台建立了一家專業模具廠，提供試制和模具技術服務，並正在上海浦東籌建試制工廠和汽車專業培順學院，為更深層次的汽車開發做準備。</p>

- 資料來源：1.《中國汽車工業年鑒》各期；  
2.中國汽車報（北京）；經濟日報（北京）；  
3. FOURIN 中國自動車調査月報（日本名古屋）；  
4.丸川知雄、高山勇一，グローバル競争時代の中国自動車産業（東京：蒼蒼社，2004年4月），頁98-144。

## 附錄三：中國大陸《汽車工業產業政策》(1994年3月)

爲把我國汽車工業(含摩托車工業,下同)儘速建設成爲國民經濟的支柱產業,改變目前投資分散、生產規模過小、產品落後的狀況,增強企業研發能力,提高產品質量和技術裝備水平,促進產業組織合理化,實現規模經濟,特制定汽車工業產業政策。詳細內容如下:

### 第一章 政策目標和產品發展重點

**第一條** 國家引導汽車工業企業充分運用國內外資金,努力擴展和開拓國內國際市場,採取大批量多品種生產方式發展。2000年汽車總產量要滿足國內市場百分之九十以上的需要,轎車產量要達到總產量一半以上,並基本滿足進入家庭的需要;摩托車產量基本滿足國內需要,並有一定數量出口。

**第二條** 國家將促進汽車工業投資的集中和產業的重組,重點解決生產廠點多、投資分散;審批項目亂;重覆引進低水平產品;定點廠建設及國產化速度慢(即散、亂、低、慢)的問題。其分期目標是:在「八五」期間,重點扶植國家已批准的整車和零部件項目儘快建成投產,爲下一步加快發展大陸汽車工業創造條件;在本世紀內,支持二至三家汽車生產企業(企業集團)迅速成長爲具有相當實力的大型企業;六至七家汽車生產企業(企業集團)成爲國內的骨幹企業;八至十家摩托車生產企業成爲面向國內外兩個市場的重點企業。初步確立小廠點、大批量生產體制和少數大型企業間有序競爭的市場結構,使同一類(按QC/T59-93行業標準分類)汽車產品產量居大陸境內前三家企業的銷售量在國內市場占有率達到百分之七十以上。與此同時,引導大型企業與骨幹企業實行「強強聯合」,在2010年以前形成3-4家具有一定國際競爭力的大型汽車企業集團和3-4家大型摩托車企業集團,實現自主發展、自主生產、自主銷售、自主發展,參與國際競爭。

### 第三條 產品發展重點

1. 汽車零部件:轎車關鍵零部件
2. 載客車(M類):經濟型轎車、大中型客車專用底盤
3. 載貨車(N類):專用汽車、新型發動機
4. 摩托車(L類):發動機
5. 工藝裝備:模具
6. 基礎件:鑄、鍛毛坯件

### 第二章 產品認證

**第四條** 國家依法對汽車產品(含摩托車)的安全、污染控制和節能實施管理。

**第五條** 國家依據技術法規對汽車產品(含摩托車)實施國際上通行的認證制



度，未經認證合格的產品，不得銷售、進口和使用。

**第六條** 汽車工業企業必須按照「汽車產品型式認證制度」的要求提出認證申請，負責實施汽車產品認證的機構向認證合格的產品頒發認證證書和認證標誌，並發布目錄，公安部門據此辦理新車註冊。

**第七條** 汽車工業企業對認證合格後的產品，因設計、製造出的問題仍負有全部責任。

### 第三章 產業組織政策

**第八條** 汽車產業組織調整的目的是促進汽車工業的**企業集團化**，產品系列化，生產專業化；有效地利用大陸汽車工已有的基礎，充分調動中央、地方和企業多方面的積極性，避免低效率的盲目競爭，**優化產業組織結構**。

**第九條** 國家鼓勵汽車工業企業通過資產合併、兼併和股份制等形式發展跨部門、跨地區的企業集團，結合國有企業產權制度改革，加速企業公司制改造，建立現代企業制度。

**第十條** 國家將對具有獨立的產品、技術發展能力和一定生產規模及市場佔有率的汽車、摩托車及其零部件生產或企業集團，重點予以支持。國家重點支持的企業或企業集團 1995 年底以前應具備的條件及發展目標是：

1. 年產汽車 30 萬輛以上的生產規模，年銷售量達到 20 萬輛以上，用於技術開發的資金不低於年銷售額百分之三的，國家支持其向年產規模 60 萬輛以上的目標發展。

2. 年產汽車 15 萬輛以上的生產規模，年銷售量達到 10 萬輛以上，用於技術開發的資金不低於年銷售額百分之二點五的，國家支持其向年產規模 30 萬輛以上的目標發展。

3. 年產汽車 10 萬輛以上的生產規模，年銷售量達到 8 萬輛以上，用於技術開發的資金不低於年銷售額百分之二的，國家支持其向年產規模 20 萬輛以上的目標發展。

4. 年產 2 萬輛**重型汽車**的生產規模，年銷售量達到 1.5 萬輛以上，用於技術開發的資金不低於年銷售額百分之二的，國家支持其產品更新並向適度規模的目標發展。

5. 年產 1500 輛**大、中型客車**或客車底盤的生產規模，年銷售量達到 1000 輛以上，用於技術開發的資金不低於年銷售額百分之二的，國家支持其向適度規模的目標發展。

6. 轎車關鍵零部件在同類產品國內市場佔有率百分之二十五以上的或屬國內空白的、亟待發展的產品(目錄待定)，國家支持其向經濟規模的目標發展。

7. 摩托車產品銷售量在國內市佔有率達到百分之十以上的，國家支持其進一步擴大產量並增加品種。

**第十一條** 企業或企業集團的生產規模和銷售量是指產品的數量，計算口徑包

括母公司及其所屬全資子公司、控股公司和中外合資子公司。

**第十二條** 符合本產業政策第十條條件的企業，從 1996 年起，以新建或改、擴建等形式發展本產業政策第三條所列產品時，經中共中央批准，可享受以下政策：

1. 固定資產投資方向調節稅為零稅率。
2. 優先安排其股票和證券的發行與上市。
3. 銀行在貸款上給予積極支持。
4. 在利用外資計畫中優先安排利用境外資金。
5. 經濟型轎車、轎車關鍵零部件和模具、鑄鍛項目，適當安排政策性貸款。
6. 企業集團內的財務公司，經國家有關部門批准，可擴大其業務經營範圍。

**第十三條** 中共中央新批准的整車、發動機項目(含中外合資、合作項目)原則上按以下規模建設：

1. 發動機排氣量在 1600cc 以下的轎車項目，不低於年產 15 萬輛。
2. 輕型貨車項目不低於年產 10 萬輛。
3. 輕型客車項目不低於年產 5 萬輛
4. 重型貨車項目不低於年產 1 萬輛。
5. 發動機排氣量在 150cc 以下的摩托車項目不低於年產 20 萬輛。
6. 排氣量 2500cc 以下的車用汽油發動機項目，不低於年產 15 萬台。
7. 排氣量 3500cc 以下的車用柴油發動機項目，不低於年產 10 萬台。

## 第四章 產業技術政策

**第十四條** 國家鼓勵並支持汽車工業企業建立自己的產品和科研機構，通過消化吸收國外技術，形成獨立自主的產品開發能力。對於企業集團之間聯合開發重大科研項目，國家在科研開發資金上給予支持。

**第十五條** 國家鼓勵推廣使用汽車電子技術及新工藝、新材料，生產節能和低污染的汽車產品，研究開發新型燃料和新型動力的汽車。

**第十六條** 汽車工業企業的項目建設要保證其產品的先進性，對原有產品的改進和自我開發的產品要達到國際 90 年代初期水平，引進技術的產品要達到國際 90 年代同期水平。

**第十七條** 總質量不超過 3.5 噸載客車和載貨車在 2000 年前要逐步採用 90 號以上汽油作為燃料；總質量不超過 2 噸的載客車全部採用無鉛汽油；總質量超過 5 噸的載客車和載貨車 2000 年以後主要採用柴油作為燃料。

**第十八條** 國家支持建設國家級汽車、摩托車和重點零部件研究、試驗、檢測機構，以承擔制定標準、產品認證及進出口商品檢驗等任務。

**第十九條** 國家鼓勵汽車工業企業與外國企業合資、合作建立技術研究開發公司。

**第二十條** 國家鼓勵汽車工業企業採用現代電子技術及柔性加工設備，在線自

動檢測設備，有針對性地選用自動化設備，提高人均裝備率和裝備技術水平。

## 第五章 投資、融資政策

**第廿一條** 國家鼓勵汽車工業企業利用多種渠道籌集發展資金。

**第廿二條** 國家引導具有技術和管理優勢的企業或企業集團與具有良好的投資環境和資金優勢的地方相結合，按照國家統一規劃，發展汽車工業重點產品。

**第廿三條** 汽車工業重點產品的投資項目，經國務院批准，可按**股份制方式籌資**。

**第廿四條** 國家制定相應的政策，鼓勵跨地區、跨部門進行投資，維護投資方的合法權益。

**第廿五條** 在條件具備時，經國家有關部門批准，可以建立汽車行業的非銀行金融機構。

**第廿六條** 經國務院批准，汽車工業企業可申請進行國家債務資本化的試點。

## 第六章 利用外資政策

**第廿七條** 國家鼓勵汽車工業利用外資發展大陸的汽車工業。

**第廿八條** 汽車工業企業在直接利用外資時，要選擇同時符合下列條件的外國(或地區)企業作為合資、合作的對象之一。

1. 擁有獨自的產品專利權和商標權。
2. 具有產品開發技術和製造技術，其生產的產品技術指標符合所在國的現行法規。
3. 擁有獨立的國際銷售渠道(或網路)
4. 具有足夠的融資能力。

**第廿九條** 外國(或地區)企業同一類整車產品不得在大陸建立兩家以上的合資、合作企業。

**第三十條** 汽車工業企業擁有先進的產品技術和製造技術的，國家支持其利用境外金融資本或間接利用外資進行發展。

**第卅一條** 中外合資、合作的汽車工業生產企業，必須同時滿足下列條件方可建立：

1. 企業內部建立技術研究開發機構。該機構具備換代產品的主要開發能力。
2. 生產具有國際 90 年代技術水平的產品。
3. 合資企業應以本企業生產的產品出口為主要途徑，自行解決外匯平衡。
4. 合資企業在選用零部件時，國產零部件**應同等優先**。

**第卅二條** 生產汽車、摩托車整車和發動機產品的中外合資、合作企業的中方所佔股份比例**不得低於百分之五十**。

**第卅三條** 停止審批以任何貿易方式經營翻新、拆解進口舊汽車和摩托車業務

的項目。已批准的項目合同不再延長，建立嚴格的監管措施，保證翻新的汽車、摩托車或拆解零部件全部外銷。

## 第七章 進口管理政策

**第卅四條** 在大陸汽車工業還不具備國際競爭能力時，國家對進口汽車、摩托車及關鍵總成仍採取必要的管理措施。

**第卅五條** 根據我國汽車工業發展現況，適時降低汽車、摩托車進口的關稅稅率，調整單列產品稅率的結構。

**第卅六條** 國家指定大連新港、天津新港、上海港、黃埔港等四個沿海港口和滿洲里、深圳(皇崗)2個陸地口岸為整車進口口岸，這些口岸可設立進口整車專營碼頭或進口車保稅倉庫。其他口岸不得設立進口整車專營碼頭或進口車保稅倉庫。

**第卅七條** 除外交、政府雙邊協議規定，以及本產業政策第四十四條規定外，所有進口汽車、摩托車一律照章納稅。

**第卅八條** 根據市場需求，每年進口汽車數量與品種必須與國家汽車生產計畫相銜接，報經國務院批准後進行採購。國家禁止以貿易方式和接受捐贈方式進口舊汽車和舊摩托車。

## 第八章 出口管理政策

**第卅九條** 國家鼓勵汽車工業企業努力擴大出口，參與國際競爭。汽車工業企業應把擴大出口與國際競爭作為企業發展的目標。

**第四十條** 國家鼓勵汽車工業在條件具備時，在國外建立合資、合作、獨資生產和產品出口售後服務中心。

**第四十一條** 達到下列條件的企業，國家鼓勵其擴大出口產品規模，並在貸款、利用外資等方面優先予以支持。

1. 汽車工業企業整車出口量佔年銷售量的比例達到以下指標的：

載客車：M1類 3%

M2類 5%

M3類 8%

載貨車：N1類 5%

N2類 4%

摩托車：L類 10%

2. 汽車(摩托車)零部件生產企業出口比例達到年銷售額百分之十的。

## 第九章 國產化政策

**第四十二條** 汽車工業企業在引進產品製造技術後，必須進行產品國產化工作。引進技術產品的國產化進度，作為國家支持其發展第二車型的條件之一。

**第四十三條** 汽車工業企業不得以半散件(SKD)和全散件(CKD)方式進口散件組裝生產。

**第四十四條** 國家根據汽車工業產品的國產化率，制定進口關稅的優惠稅率。凡達到下列國產化標準的，可享受不同的優惠稅率：

1. 引進 M 類整車技術的產品國產化率達到百分之四十、百分之六十、百分之八十。
2. 引進 N、L 類整車技術的產品國產化率達到百分之五十、百分之七十、百分之九十。
3. 引進汽車、摩托車總成及關鍵零部件技術產品國產化率達到百分之五十、百分之七十、百分之九十。

## 第十章 消費與價格政策

**第四十五條** 國家鼓勵使用節能和低污染汽車產品。

**第四十六條** 逐步改變以行政機關、團體、事業單位及國有企業為主的公款購買、使用小汽車的消費結構。

**第四十七條** 國家鼓勵個人購買汽車，並將根據汽車工業的發展和市場消費結構的變化適時制定具體政策。

**第四十八條** 任何地方和部門不得用行政和經濟手段干預個人購買和使用正當來源的汽車，應採取積極措施在牌照管理、停車場、加油站、駕駛培訓學校等設施和制度方面予以支持和保障。

**第四十九條** 汽車工業企業根據市場需求自行確定其生產的民用汽車產品價格，但對小轎車暫時實行國家指導性價格。

**第五十條** 鼓勵汽車工業企業按照國際上通行的原則和模式自行建立產品銷售系統和售後服務系統。

## 第十一章 相關工業和社會保障政策

**第五十一條** 根據汽車工業 2000 年發展規畫綱要的要求，冶金、石化、機械、電子、輕工、建材等部門應在金屬材料、機械設備、汽車電子、橡膠、工程塑料、紡織品、玻璃等方面統籌規劃，積極支持汽車工業的發展。

**第五十二條** 鐵路、交通、郵電、電力、環保等部門要採取有力措施，與汽車工業企業密切聯繫，做好配套服務工作，支持汽車這一支柱產業發展。

**第五十三條** 對於規劃新建和改造的住宅區、商業區、賓館飯店辦公樓、公共設施和文化娛樂場所等，必須考慮足夠的停車場地。

**第五十四條** 根據本地區社會汽車保有量的增長趨勢，逐步規劃加油站的佈局並進行建設；城市道路建設的改擴建工程要作為城市規劃的重要任務，抓緊予以

實施。

**第五十五條** 從 1995 年度學年起，小學要將交通知識教育列入教學內容，強化交通意識。

## 第十二章：產業政策、規劃與項目管理

**第五十六條** 國家通過汽車工業產業政策和規劃指導汽車工業發展。各地方、各部門要根據國務院發佈的汽車工業產業政策和發展規劃支持汽車工業的發展。

**第五十七條** 汽車工業產業政策和發展規劃由「國家計委」會同「國家經貿委」、「機械工業部」等有關部門制訂與修訂，報「國務院」批准後執行。

**第五十八條** 新建、擴建、改造和中外合資、合作及技術引進的轎車、輕型車整車及發動機項目的承辦單位，必須是符合本產業政策第十條要求的國家重點支持的企業，其項目不分上下限**一律由國家審批立項**，其餘整車、發動機項目根據國家有關審批權限的規定程序審批。各地區，各部門審批的項目一律報「國家計委」、「國家經貿委」、「機械工業部」備案。1995 年底前，國家不再批准新的轎車、輕型車整車項目。

**第五十九條** 符合國家產業政策和規劃要求的汽車零部件項目，凡能夠自行落實銷售市場和建設資金及自行平衡生產條件的，可由地方和部門自行審批，並報「國家計委」、「國家經貿委」、「機械工業部」備案。

## 第十三章 其他

**第六十條** 汽車行業管理部門根據產業政策的要求，會同有關部門抓緊組織制定汽車產品的安全、污染控制及節能等有關技術法規、管理法規和管理制度，以利產業政策的實施。

**第六十一條** 本產業政策自發佈之日起實施並由「國家計畫委員會」負責解釋。

註 1：根據國家技術監督局頒佈的國家機動車輛分類標準〔QC/T59-93〕，M 類指載客車，N 類指載貨車，L 類指摩托車。

註 2：「國產化」中的國產係指中華人民共和國關境以內的生產。

# 附錄四：中國大陸《汽車產業發展政策》

中華人民共和國國家發展和改革委員會令第8號

《汽車產業發展政策》業經國家發展和改革委員會主任辦公會議討論通過，並報國務院批准，現予以發佈，並於發佈之日起施行。1994年頒佈的《汽車工業產業政策》根據國務院國函[2004]30號文件批復從即日起停止執行。

國家發展和改革委員會主任：馬凱

(2004年6月1日發布施行)

## 汽車產業發展政策

為適應不斷完善社會主義市場經濟體制的要求以及加入世貿組織後國內外汽車產業發展的新形勢，推進汽車產業結構調整和升級，全面提高汽車產業國際競爭力，滿足消費者對汽車產品日益增長的需求，促進汽車產業健康發展，特制定汽車產業發展政策。通過本政策的實施，使我國汽車產業在2010年前發展成為國民經濟的支柱產業，為實現全面建設小康社會的目標做出更大的貢獻。

### 第一章 政策目標

- 第一條** 堅持發揮市場配置資源的基礎性作用與政府宏觀調控相結合的原則，創造公平競爭和統一的市場環境，健全汽車產業的法制化管理體系。政府職能部門依據行政法規和技術規範的強制性要求，對汽車、農用運輸車(低速載貨車及三輪汽車，下同)、摩托車和零部件生產企業及其產品實施管理，規範各類經濟主體在汽車產業領域的市場行爲。
- 第二條** 促進汽車產業與關聯產業、城市交通基礎設施和環境保護協調發展。創造良好的汽車使用環境，培育健康的汽車消費市場，保護消費者權益，推動汽車私人消費。在2010年前使我國成為世界主要汽車製造國，汽車產品滿足國內市場大部分需求並批量進入國際市場。
- 第三條** 激勵汽車生產企業提高研發能力和技術創新能力，**積極開發具有自主知識產權的產品，實施品牌經營戰略**。2010年汽車生產企業要形成若干馳名的汽車、摩托車和零部件產品品牌。
- 第四條** 推動汽車產業結構調整和重組，擴大企業規模效益，提高產業集中度，避免散、亂、低水平重復建設。
1. 通過市場競爭形成幾家具有國際競爭力的大型汽車企業集團，力爭到2010年跨入世界500強企業之列。
  2. 鼓勵汽車生產企業按照市場規律組成企業聯盟，實現優勢互補和資源分享，擴大經營規模。
  3. 培育一批有比較優勢的零部件企業實現規模生產並進入國際汽車零部件採購體系，積極參與國際競爭。

### 第二章 發展規劃

**第五條** 國家依據汽車產業發展政策指導行業發展規劃的編制。發展規劃包括行業中長期發展規劃和大型汽車企業集團發展規劃。行業中長期發展規劃由國家發展改革委會同有關部門在廣泛徵求意見的基礎上制定，報國務院批准施行。大型汽車企業集團應根據行業中長期發展規劃編制本集團發展規劃。

**第六條** 凡具有統一規劃、自主開發產品、獨立的產品商標和品牌、銷售服務體系管理一體化等特徵的汽車企業集團，且其核心企業及所屬全資子企業、控股企業和中外合資企業所生產的汽車產品國內市場佔有率在15%以上的，或汽車整車年銷售收入達到全行業整車銷售收入15%以上的，可作為大型汽車企業集團單獨編報集團發展規劃，經國家發展改革委組織論證核准後實施。

### 第三章 技術政策

**第七條** 堅持引進技術和自主開發相結合的原則。跟蹤研究國際前沿技術，積極開展國際合作，發展具有自主知識產權的先進適用技術。引進技術的產品要具有國際競爭力，並適應國際汽車技術規範的強制性要求發展的需要；自主開發的產品力爭與國際技術水平接軌，參與國際競爭。國家在稅收政策上對符合技術政策的研發活動給予支援。

**第八條** 國家引導和鼓勵發展節能環保型小排量汽車。汽車產業要結合國家能源結構調整戰略和排放標準的要求，積極開展**電動汽車、車用動力電池**等新型動力的研究和產業化，重點發展**混合動力汽車技術和轎車柴油發動機技術**。國家在科技研究、技術改造、新技術產業化、政策環境等方面採取措施，促進混合動力汽車的生產和使用。

**第九條** 國家支援研究開發醇燃料、天然氣、混合燃料、氫燃料等新型車用燃料，鼓勵汽車生產企業開發生產新型燃料汽車。

**第十條** 汽車產業及相關產業要注重發展和應用新技術，提高汽車的燃油經濟性。2010年前，乘用車新車平均油耗比2003年降低15%以上。要依據有關節能方面技術規範的強制性要求，建立汽車產品油耗公示制度。

**第十一條** 積極開展輕型材料、可回收材料、環保材料等車用新材料的研究。國家適時制定最低再生材料利用率要求。

**第十二條** 國家支援汽車電子產品的研發和生產，積極發展汽車電子產業，加速在汽車產品、銷售物流和生產企業中運用電子資訊技術，推動汽車產業發展。

### 第四章 結構調整

**第十三條** 國家鼓勵汽車企業集團化發展，形成新的競爭格局。在市場競爭和宏觀調控相結合的基礎上，通過企業間的戰略重組，實現汽車產業結構優化和升級。戰略重組的目標是支援汽車生產企業以資產重組方式發展大型汽車企業集



團，鼓勵以優勢互補、資源分享合作方式結成企業聯盟，形成大型汽車企業集團、企業聯盟、專用汽車生產企業協調發展的產業格局。

**第十四條** 汽車整車生產企業要在結構調整中提高專業化生產水平，將內部配套的零部件生產單位逐步調整為面向社會的、獨立的專業化零部件生產企業。

**第十五條** 企業聯盟要在產品研究開發、生產配套協作和銷售服務等領域廣泛開展合作，體現調整產品結構，優化資源配置，降低經營成本，實現規模效益和集約化發展。參與某一企業聯盟的企業不應再與其他企業結成聯盟，以鞏固企業聯盟的穩定和市場地位。國家鼓勵企業聯盟儘快形成以資產為紐帶的經濟實體。企業聯盟的合作發展方案中涉及新建汽車生產企業和跨類別生產汽車的專案，按本政策有關規定執行。

**第十六條** 國家鼓勵汽車、摩托車生產企業開展國際合作，發揮比較優勢，參與國際產業分工；支援大型汽車企業集團與國外汽車集團聯合兼併重組國內外汽車生產企業，擴大市場經營範圍，適應汽車生產全球化趨勢。

**第十七條** 建立汽車整車和摩托車生產企業退出機制，對不能維持正常生產經營的汽車生產企業（含現有改裝車生產企業）實行特別公示。該類企業不得向非汽車、摩托車生產企業及個人轉讓汽車、摩托車生產資格。國家鼓勵該類企業轉產專用汽車、汽車零部件或與其他汽車整車生產企業進行資產重組。汽車生產企業不得買賣生產資格，破產汽車生產企業同時取消公告名錄。

## 第五章 准入管理

**第十八條** 制定《道路機動車輛管理條例》。政府職能部門依據《條例》對道路機動車輛的設計、製造、認證、註冊、檢驗、缺陷管理、維修保養、報廢回收等環節進行管理。管理要做到責權分明、程式公開、操作方便、易於社會監督。

**第十九條** 制定道路機動車輛安全、環保、節能、防盜方面的技術規範的強制性要求。所有道路機動車輛執行統一制定的技術規範的強制性要求。要符合我國國情並積極與國際車輛技術規範的強制性要求銜接，以促進汽車產業的技術進步。不符合相應技術規範的強制性要求的道路機動車輛產品，不得生產和銷售。農用運輸車僅限於在 3 級以下（含 3 級）公路行駛，執行相應制定的技術規範的強制性要求。

**第二十條** 依據本政策和國家認證認可條例建立統一的道路機動車輛生產企業和產品的准入管理制度。符合准入管理制度規定和相關法規、技術規範的強制性要求並通過強制性產品認證的道路機動車輛產品，登錄《道路機動車輛生產企業及產品公告》，由國家發展改革委和國家質檢總局聯合發佈。公告內產品必須標識中國強制性認證（3C）標誌。不得用進口汽車和進口車身組裝汽車替代自產產品進行認證，禁止非法拼裝和侵犯知識產權的產品流入市場。

**第二十一條** 公安交通管理部門依據《道路機動車輛生產企業及產品公告》和中國強制性認證（3C）標誌辦理車輛註冊登記。

**第二十二條** 政府有關職能部門要按照准入管理制度對汽車、農用運輸車和摩托

車等產品分類設定企業生產准入條件，對生產企業及產品實行動態管理，凡不符合規定的企業或產品，撤消其在《道路機動車輛生產企業及產品公告》中的名錄。企業生產准入條件中應包括產品設計開發能力、產品生產設施能力、產品生產一致性和質量控制能力、產品銷售和售後服務能力等要求。

**第二十三條** 道路機動車輛產品認證機構和檢測機構由國家質檢總局商國家發展改革委後指定，並按照市場准入管理制度的具體規定開展認證和檢測工作。認證機構和檢測機構要具備第三方公正地位，不得與汽車生產企業存在資產、管理方面的利益關係，不得對同一產品進行重復檢測和收費。國家支援具備第三方公正地位的汽車、摩托車和重點零部件檢測機構規範發展。

## 第六章 商標品牌

**第二十四條** 汽車、摩托車、發動機和零部件生產企業均要增強企業和產品品牌意識，積極開發具有自主知識產權的產品，重視知識產權保護，在生產經營活動中努力提高企業品牌知名度，維護企業品牌形象。

**第二十五條** 汽車、摩托車、發動機和零部件生產企業均應依據《商標法》註冊本企業自有的商品商標和服務商標。國家鼓勵企業制定品牌發展和保護規劃，努力實施品牌經營戰略。

**第二十六條** 2005年起，所有國產汽車和總成部件要標示生產企業的註冊商品商標，在國內市場銷售的整車產品要在車身外部顯著位置標明生產企業商品商標和本企業名稱或商品產地，如商品商標中已含有生產企業地理標誌的，可不再標明商品產地。所有品牌經銷商要在其銷售服務場所醒目位置標示生產企業服務商標。

## 第七章 產品開發

**第二十七條** 國家支援汽車、摩托車和零部件生產企業建立產品研發機構，形成產品創新能力和自主開發能力。自主開發可採取自行開發、聯合開發、委託開發等多種形式。企業自主開發產品的科研設施建設投資凡符合國家促進企業技術進步有關稅收規定的，可在所得稅前列支。國家將儘快出臺鼓勵企業自主開發的政策。

**第二十八條** 汽車生產企業要努力掌握汽車車身開發技術，注重產品工藝技術的開發，並儘快形成底盤和發動機開發能力。國家在產業化改造上支援大型汽車企業集團、企業聯盟或汽車零部件生產企業開發具有當代先進水平和自主知識產權的整車或部件總成。

**第二十九條** 汽車、摩托車和零部件生產企業要積極參加國家組織的重大科技攻關專案，加強與科研機構、高等院校之間的合作研究，注重科研成果的應用和轉化。

## 第八章 零部件及相關產業

**第三十條** 汽車零部件企業要適應國際產業發展趨勢，積極參與主機廠的產品開發工作。在關鍵汽車零部件領域要逐步形成系統開發能力，在一般汽車零部件領域要形成先進的產品開發和製造能力，滿足國內外市場的需要，努力進入國際汽車零部件採購體系。

**第三十一條** 制定零部件專項發展規劃，對汽車零部件產品進行分類指導和支援，引導社會資金投向汽車零部件生產領域，促使有比較優勢的零部件企業形成專業化、大批量生產和模組化供貨能力。對能為多個獨立的汽車整車生產企業配套和進入國際汽車零部件採購體系的零部件生產企業，國家在技術引進、技術改造、融資以及兼併重組等方面予以優先扶持。汽車整車生產企業應逐步採用電子商務、網上採購方式面向社會採購零部件。

**第三十二條** 根據汽車行業發展規劃要求，冶金、石化化工、機械、電子、輕工、紡織、建材等汽車工業相關領域的生產企業應注重在金屬材料、機械設備、工裝模具、汽車電子、橡膠、工程塑料、紡織品、玻璃、車用油品等方面，提高產品水平和市場競爭能力，與汽車工業同步發展。

重點支援鋼鐵生產企業實現轎車用板材的供應能力；支援設立專業化的模具設計製造中心，提高汽車模具設計製造能力；支援石化企業技術進步和產品升級，使成品油、潤滑油等油品質量達到國際先進水平，滿足汽車產業發展的需要。

## 第九章 營銷網路

**第三十三條** 國家鼓勵汽車、摩托車、零部件生產企業和金融、服務貿易企業借鑒國際上成熟的汽車營銷方式、管理經驗和服務貿易理念，積極發展汽車服務貿易。

**第三十四條** 為保護汽車消費者的合法權益，使其在汽車購買和使用過程中得到良好的服務，國內外汽車生產企業凡在境內市場銷售自產汽車產品的，必須儘快建立起自產汽車品牌銷售和服務體系。該體系可由國內外汽車生產企業以自行投資或授權汽車經銷商投資方式建立。境內外投資者在得到汽車生產企業授權並按照有關規定辦理必要的手續後，均可在境內從事國產汽車或進口汽車的品牌銷售和售後服務活動。

**第三十五條** 2005年起，汽車生產企業自產乘用車均要實現品牌銷售和服務；2006年起，所有自產汽車產品均要實現品牌銷售和服務。

**第三十六條** 取消現行有關小轎車銷售權核准管理辦法，由商務部會同國家工商總局、國家發展改革委等有關部門制定汽車品牌銷售管理實施辦法。汽車銷售商應在工商行政管理部門核准的經營範圍內開展汽車經營活動。其中不超過九座的乘用車（含二手車）品牌經銷商的經營範圍，經國家工商行政管理部門依照有關規定核准、公佈。品牌經銷商營業執照統一核准為品牌汽車銷售。

**第三十七條** 汽車、摩托車生產企業要加強營銷網路的銷售管理，規範維修服務；有責任向社會公告停產車型，並採取積極措施保證在合理期限內提供可靠的配件供應用於售後服務和維修；要定期向社會公佈其授權和取消授權的品牌銷售

或維修企業名單；對未經品牌授權和不具備經營條件的經銷商，不得提供產品。

**第三十八條** 汽車、摩托車和零部件銷售商在經營活動中應遵守國家有關法律法規。對銷售國家禁止或公告停止銷售的車輛的，偽造或冒用他人廠名、廠址、合格證銷售車輛的，未經汽車生產企業授權或已取消授權仍使用原品牌進行汽車、配件銷售和維修服務的，以及經銷假冒偽劣汽車配件並為客戶提供修理服務的，有關部門要依法予以處罰。

**第三十九條** 汽車生產企業要兼顧製造和銷售服務環節的整體利益，提高綜合經濟效益。轉讓銷售環節的權益給其他法人機構的，應視為原投資專案可行性研究報告重大變更，除按規定報商務部批准外，需報請原專案審批單位核准。

## 第十章 投資管理

**第四十條** 按照有利於企業自主發展和政府實施宏觀調控的原則，改革政府對汽車生產企業投資專案的**審批管理制度**，實行**備案和核准**兩種方式。

**第四十一條** 實行備案的投資專案：

- 1、現有汽車、農用運輸車和車用發動機生產企業自籌資金擴大同類別產品生產能力和增加品種，包括異地新建同類別產品的非獨立法人生產單位。
- 2、投資生產摩托車及其發動機。
- 3、投資生產汽車、農用運輸車和摩托車的零部件。

**第四十二條** 實行備案的投資專案中第 1 款由省級政府投資管理部門或計劃單列企業集團報送國家發展改革委備案；第 2、3 款由企業直接報送省級政府投資管理部門備案。備案內容見附件二。

**第四十三條** 實行核准的投資專案：

- 1、新建汽車、農用運輸車、車用發動機生產企業，包括現有汽車生產企業異地建設新的獨立法人生產企業。
- 2、現有汽車生產企業跨產品類別生產其他類別汽車整車產品。

**第四十四條** 實行核准的投資專案由省級政府投資管理部門或計劃單列企業集團報國家發展改革委審查，其中投資生產專用汽車的專案由省級政府投資管理部門核准後報國家發展改革委備案，新建中外合資轎車專案由國家發展改革委報國務院核准。

**第四十五條** 經核准的大型汽車企業集團發展規劃，其所包含的專案由企業自行實施。

**第四十六條** 2006 年 1 月 1 日前，暫停核准新建農用運輸車生產企業。

**第四十七條** 新的投資專案應具備以下條件：

- 1、新建摩托車及其發動機生產企業要具備技術開發的能力和條件，專案總投資不得低於 2 億元人民幣。
- 2、專用汽車生產企業註冊資本不得低於 2000 萬元人民幣，要具備產品開發的能力和條件。
- 3、跨產品類別生產其他類汽車整車產品的投資專案，專案投資總額（含利

用原有固定資產和無形資產等)不得低於**15億元**人民幣,企業資產負債率在**50%**之內,銀行信用等級**AAA**。

- 4、跨產品類別生產轎車類、其他乘用車類產品的汽車生產企業應具備批量生產汽車產品的業績,近三年**稅後利潤**累計在**10億元**以上(具有稅務證明);企業資產負債率在**50%**之內,銀行信用等級**AAA**。
- 5、新建汽車生產企業的投資專案,專案投資總額不得低於**20億元**人民幣,其中自有資金不得低於**8億元**人民幣,要建立產品**研究開發機構**,且**投資不得低於5億元**人民幣。新建乘用車、重型載貨車生產企業投資專案應包括為整車配套的發動機生產。新建車用發動機生產企業的投資專案,專案投資總額不得低於**15億元**人民幣,其中自有資金不得低於**5億元**人民幣,要建立研究開發機構,產品水平要滿足不斷提高的國家技術規範的強制性要求的要求。
- 6、新建下列投資專案的生產規模不得低於:

重型載貨車 10000 輛;

乘用車:裝載 4 缸發動機 50000 輛;裝載 6 缸發動機 30000 輛。

**第四十八條** 汽車整車、專用汽車、農用運輸車和摩托車中外合資生產企業的中方股份比例不得低於**50%**。股票上市的汽車整車、專用汽車、農用運輸車和摩托車股份公司對外出售法人股份時,中方法人之一必須相對控股且大於外資法人股之和。同一家外商可在國內建立兩家(含兩家)以下生產同類(乘用車類、商用車類、摩托車類)整車產品的合資企業,如與中方合資夥伴聯合兼併國內其他汽車生產企業可不受兩家的限制。境外具有法人資格的企業相對控股另一家企業,則視為同一家外商。

**第四十九條** 國內外汽車生產企業在出口加工區內投資生產出口汽車和車用發動機的專案,可不受本政策有關條款的約束,需報國務院專項審批。

**第五十條** 中外合資汽車生產企業合營各方延長合營期限、改變合資股比或外方股東的,需按有關規定報原審批部門辦理。

**第五十一條** 實行核准的專案未獲得核准通知的,土地管理部門不得辦理土地徵用,國有銀行不得發放貸款,海關不辦理免稅,證監會不核准發行股票與上市,工商行政管理部門不辦理新建企業登記註冊手續。國家有關部門不受理生產企業和產品准入申請。

## 第十一章 進口管理

**第五十二條** 國家支援汽車生產企業努力提高汽車產品本地化生產能力,帶動汽車零部件企業技術進步,發展汽車製造業。

**第五十三條** 汽車生產企業凡用進口零部件生產汽車構成整車特徵的,應如實向商務部、海關總署、國家發展改革委報告,其所涉及車型的進口件必須全部在屬地海關報關納稅,以便有關部門實施有效管理。

**第五十四條** 嚴格按照進口整車和零部件稅率徵收關稅,防止關稅流失。國家有

關職能部門要在申領配額、進口報關、產品准入等環節進行核查。

**第五十五條** 汽車整車特徵的認定範圍為車身(含駕駛室)總成、發動機總成、變速器總成、驅動橋總成、非驅動橋總成、車架總成、轉向系統、制動系統等。

**第五十六條** 汽車總成(系統)特徵的認定範圍包括整套總成散件進口,或將總成或系統逐一分解成若干關鍵件進口。凡進口關鍵件達到或超過規定數量的,即視為構成總成特徵。

**第五十七條** 按照汽車整車特徵的認定範圍達到下述狀態的,視為構成整車特徵:

- 1、進口車身(含駕駛室)、發動機兩大總成裝車的;
- 2、進口車身(含駕駛室)和發動機兩大總成之一及其餘三個總成(含)以上裝車的;
- 3、進口除車身(含駕駛室)和發動機兩大總成以外其餘五個總成(含)以上裝車的。

**第五十八條** 國家指定大連新港、天津新港、上海港、黃埔港四個沿海港口和滿洲里、深圳(皇崗)兩個陸地口岸,以及新疆阿拉山口口岸(進口新疆自治區自用、原產地為獨聯體國家的汽車整車)為整車進口口岸。進口汽車整車必須通過以上口岸進口。2005年起,所有進口口岸保稅區不得存放以進入國內市場為目的的汽車。

**第五十九條** 國家禁止以貿易方式和接受捐贈方式進口舊汽車和舊摩托車及其零部件,以及以廢鋼鐵、廢金屬的名義進口舊汽車總成和零件進行拆解和翻新。對維修境外並複出境的上述產品可在出口加工區內進行,但不得進行舊汽車、舊摩托車的拆解和翻新業務。

**第六十條** 對進口整車、零部件的具體管理辦法由海關總署會同有關部門制訂,報國務院批准後實施。對國外送檢樣車、進境參展等臨時進口的汽車,按照海關對暫時進出口貨物的管理規定實施管理。

## 第十二章 汽車消費

**第六十一條** 培育以私人消費為主體的汽車市場,改善汽車使用環境,維護汽車消費者權益。引導汽車消費者購買和使用低能耗、低污染、小排量、新能源、新動力的汽車,加強環境保護。實現汽車工業與城市交通設施、環境保護、能源節約和相關產業協調發展。

**第六十二條** 建立全國統一、開放的汽車市場和管理制度,各地政府要鼓勵不同地區生產的汽車在本地區市場實現公平競爭,不得對非本地生產的汽車產品實施歧視性政策或可能導致歧視性結果的措施。凡在汽車購置、使用和產權處置方面不符合國家法規和本政策要求的各種限制和附加條件,應一律予以修訂或取消。

**第六十三條** 國家統一制定和公佈針對汽車的所有行政事業性收費和政府性基金的收費專案和標準,規範汽車註冊登記環節和使用過程中的政府各項收費。各地在汽車購買、登記和使用環節,不得新增行政事業性收費和政府性基金專案和

金額，如確需新增，應依據法律、法規或國務院批准的文件按程式報批。除國家規定的收費專案外，任何單位不得對汽車消費者強制收取任何非經營服務性費用。對違反規定強制收取的，汽車消費者有權舉報並拒絕交納。

**第六十四條** 加強經營服務性收費管理。汽車使用過程中所涉及的維修保養、非法定保險、機動車停放費等經營服務性收費，應以汽車消費者自願接受服務為原則，由經營服務單位收取。維修保養等競爭性行業的收費及標準，由經營服務者按市場原則自行確定。機動車停放等使用壟斷資源進行經營服務的，其收費標準和管理辦法由國務院價格主管部門或授權省級價格主管部門制定、公佈並監督實施。經營服務者要在收費場所設立收費情況動態告示牌，接受公眾監督。

公路收費站點的設立必須符合國家有關規定。所有收費站點均應在收費站醒目位置公佈收費依據和收費標準。

**第六十五條** 積極發展汽車服務貿易，推動汽車消費。國家支援發展汽車信用消費。從事汽車消費信貸業務的金融機構要改進服務，完善汽車信貸抵押辦法。在確保信貸安全的前提下，允許消費者以所購汽車作為抵押獲取汽車消費貸款。經核准，符合條件的企業可設立專業服務於汽車銷售的非銀行金融機構，外資可開展汽車消費信貸、租賃等業務。努力拓展汽車租賃、駕駛員培訓、儲運、救援等各項業務，健全汽車行業資訊統計體系，發展汽車網路資訊服務和電子商務。支援有條件的單位建立消費者信用資訊體系，並實現資訊共用。

**第六十六條** 國家鼓勵二手車流通。有關部門要積極創造條件，統一規範二手車交易稅費征管辦法，方便汽車經銷企業進行二手車交易，培育和發展二手車市場。

建立二手車自願申請評估制度。除涉及國有資產的車輛外，二手車的交易價格由買賣雙方商定；當事人可以自願委託具有資質證書的仲介機構進行評估，供交易時參考；任何單位和部門不得強制或變相強制對交易車輛進行評估。

**第六十七條** 開展二手車經營的企業，應具備相應的資金、場地和專業技術人員，經工商行政管理部門核准登記後開展經營活動。汽車銷售商在銷售二手車時，應向購車者提供車輛真實情況，不得隱瞞和欺詐。所銷售的車輛必須具有《機動車登記證書》和《機動車行駛證》，同時具備公安交通管理部門和環境保護管理部門的有效年檢證明。購車者購買的二手車如不能辦理機動車轉出登記和轉入登記時，銷售商應無條件接受退車，並承擔相應的責任。

**第六十八條** 完善汽車保險制度。保險制度要根據消費者和投保汽車風險程度的高低來收取保費。鼓勵保險業推進汽車保險產品多元化和保險費率市場化。

**第六十九條** 各城市人民政府要綜合研究本市的交通需求和交通方式與城市道路和停車設施等交通資源平衡發展的政策和方法。制定非臨時性限制行駛區域交通管制方案要實行聽證制度。

**第七十條** 各城市人民政府應根據本市經濟發展狀況，以保障交通通暢、方便停車和促進汽車消費為原則，積極搞好停車場所及設施的規劃和建設。制定停車場所用地政策和投資鼓勵政策，鼓勵個人、集體、外資投資建設停車設施。為規範城市停車設施的建設，建設部應制定相應標準，對居住區、商業區、公共場所及

娛樂場所等建立停車設施提出明確要求。

**第七十一條** 國家有關部門統一制定和頒佈汽車排放標準，並根據國情分為現行標準和預期標準。各省、自治區、直轄市人民政府根據本地實際情況，選擇實行現行標準或預期標準。如選擇預期標準為現行標準的，至少提前一年公佈實施日期。

**第七十二條** 實行全國統一的機動車登記、檢驗管理制度，各地不得自行制定管理辦法。在申請辦理機動車註冊登記和年度檢驗時，除按國家有關法律法規和國務院規定或授權規定應當提供的憑證（機動車所有人的身份證明、機動車來歷證明、國產機動車整車出廠合格證或進口機動車進口證明、有關稅收憑證、法定保險的保險費繳費憑證、年度檢驗合格憑證等）外，公安交通管理部門不得額外要求提交其他憑證。各級人民政府和有關部門也不得要求公安交通管理部門在註冊登記和年度檢驗時增加查驗其他憑證。汽車消費者提供的手續符合國家規定的，公安交通管理部門不得拒絕辦理註冊登記和年度檢驗。

**第七十三條** 公安交通和環境保護管理部門要根據汽車產品類別、用途和新舊狀況商有關部門制定差別化管理辦法。對新車、非營運用車適當延長檢驗間隔時間，對老舊汽車可適當增加檢驗頻次和檢驗專案。

**第七十四條** 公安交通管理部門核發的《機動車登記證書》在汽車租賃、汽車消費信貸、二手車交易時可作為機動車所有人的產權憑證使用，在汽車交易時必須同時將《機動車登記證書》轉戶。

### 第十三章 其他

**第七十五條** 汽車行業組織、仲介機構等社會團體要加強自身建設，增強服務意識，努力發揮仲介組織的作用；要積極參與國際間相關業界的交流活動，在政府與企業間充分發揮橋梁和紐帶作用，促進汽車產業發展。

**第七十六條** 香港特別行政區、澳門特別行政區和臺灣地區的投資者在中國內地投資汽車工業的，從本政策的有關規定執行。

**第七十七條** 在道路機動車輛產品技術規範的強制性要求出臺之前，暫行執行國家強制性標準。

**第七十八條** 本政策自發佈之日起實施，由國家發展改革委負責解釋。