

车企积极响应“60天账期”新规 业内专家:政策真正落地仍需多方努力

赵玲玲

6月10日至11日,中国一汽、东风汽车、长安汽车、北汽集团、上汽集团、广汽集团6家国有车企集体发布声明,承诺对供应商的支付账期严格控制在60天以内。与此同时,吉利、比亚迪、奇瑞、赛力斯、小鹏、小米、长城、零跑、理想、蔚来等多家民营车企也就“支付账期不超过60天”作出承诺。

业内专家表示,“60天账期承诺”是对今年3月国务院修订的《保障中小企业款项支付条例》(以下简称《条例》)的积极响应,展现了汽车企业在优化供应链生态、支持中小企业发展方面的责任担当。

破解账款拖欠难题,维护中小企业权益

中小企业是经济活力的重要来源,是吸纳就业、推动创新的重要力量。数据显示,2024年,中小企业经济运行稳中有进,规模以上工业中小企业增加值同比增长6.9%,高于大型企业2.8个百分点。

企业运行离不开良好的发展环境。此前,司法部、工业和信息化部负责人就《条例》有关问题答记者问时表示,现行《条例》自2020年9月1日实施以来,对依法保障中小企业款项支付、切实维护中小企业合法权益发挥了重要作用。

“近年来,受国内外复杂形势影响,中小企业应收账款规模增长、账期拉长,‘连环欠’现象较为突出,现行《条例》实施也面临一些问题需要解决。”上述负责人解释,一是工作机制不健全,部门职责不够明确,监督管理措施不够完善;二是相关主体的支付责任不够具体,保障措施不够有力;三是有些制度措施比较原则,法律责任不够

健全。因此,有必要对现行《条例》作出修订。

中国宏观经济研究院经济体制与管理研究所研究员李红娟表示,新《条例》体现了政府对拖欠账款问题的高度重视。她指出,新《条例》具有三大突出特点:一是明确政府及有关部门责任,强化责任追溯和分工机制;二是缩短支付期限、规范账款支付行为,从源头上治理拖欠问题;三是针对超预算垫资、隐性条款设置等具体痛点进行精准规制。

中国中小企业协会副秘书长聂贤祝表示,“破解中小企业账款拖欠问题,将有利于缓解企业的生存压力,激发内生动力和发展活力。今年一季度我国经济开局良好,中小企业经济水平也处于稳步上升阶段,在当前稳中求进的大局当中,为中小企业解难题办实事,就是为稳增长强基固本。”

众多车企纷纷表态

在新《条例》正式实施后,汽车行业集体行动。6月10日起,中国一汽、东风汽车、长安汽车、北汽集团、上汽集团、广汽集团6家国有车企陆续发布公告,承诺严格遵守国家规定,确保供应商账期不超过60天。

中国一汽在声明中表示,将会持续优化内部采购与财务结算流程,以实际行动维护市场经济秩序健康稳定。东风汽车则宣布,将支付账期统一至60天内,旨在以切实行动推动上下游资金高效流转,助力产业链良好协同发展。长安汽车、北汽集团、上汽集团和广汽集团也表示,将优化内部财务流程,严格履约执行60天内结算,以减轻中小企业资金压力。

汽车产业规模大、产业链长,辐射的供应商范围非常庞大。业内人士分析,车企此番动作既能缓解汽车产业链上的中小企业资金压力,提升产业链稳定性与韧性,又能直击行业“内卷式”竞争痛点,遏制车企以延长账期方式打“价格战”的恶性竞争行为,有助于推动中国汽车产业高质量发展。

某汽车零部件企业负责人表示,“过去,我们的账期经常被拖到3个月以上,资金压力非常大,有时甚至需要借贷维持运营。如果大车企能够严格执行60天账期,我们的现金流将得到明显改善,也能更专注于技术升级和产能提升。”

“账期缩短至60天,行业内将释放

上千亿元的现金流,中小企业的资金周转压力有望大幅改善,资金可更多用于研发投入和质量管控。从整车企业角度看,强制缩短账期也会倒逼管理创新,激发企业创新活力。而从整个产业生态的角度看,头部车企以账期承诺彰显领军担当,行业由‘成本转嫁’转向‘生态共建’,有助于产业生态的健康完善。同时,优质供应商将优先服务账期规范的车企,弱势品牌若无法通过技术或管理优化现金流则可能被淘汰,从而推动行业良性竞争。”赛迪顾问汽车产业研究中心资深分析师周新越说。

与此同时,众多民营车企也纷纷发表声明,承诺“支付账期不超过60天”。吉利汽车集团近日宣布,将供应商支付账期统一至60天内,以加速产业链资金周转效率,保障产业链供应链稳定,打造更加公平、有序、健康的市场环境。据统计,截至目前,包括吉利、比亚迪、奇瑞、赛力斯、小鹏、小米、长城、零跑、理想、蔚来等多家汽车生产企业均就“支付账期不超过60天”作出承诺。



政策监管+行业自律,构建更健康的商业生态

业内专家指出,此次众多车企的承诺,标志着汽车行业在供应链管理上迈出了重要一步。但如何确保政策真正落地,避免“承诺易、执行难”的问题,仍需多方共同努力。

北京泛华建设集团有限公司党委书记程树青表示,《条例》的出台对提振民营企业家的信心意义重大,泛华建设对此高度支持。但同时她指出,在实施过程中仍需不断完善相关制度安排。

此外,考虑到《条例》第九条关于不得约定以收到第三方付款作为向中小企业支付款项的条件或者按照第三方支付进度比例支付中小企业款项的条款,程树青建议可增设例外条款。她认为,在部分情况下,如果总包企业能够证明未收到建设单位款项且是因政府原因导致,比如审计拖延资金没有拨付,可允许总包企业与下游中小企业在合同中约定“背靠背”支付条款,但需设定最长延期期限,如180天以内,并要求主动备案、定期披露支付进展。

“仅靠账期调整单一手段,可能难以彻底扭转行业深层的供需矛盾与内卷态势,整车厂面对竞争压力仍然可能要求供应商降价。解决恶性竞争、防范

质量低下或违规行为等问题,仍需建立并严格执行一套全方位的配套监督制度,引导行业健康向上。”北方工业大学汽车产业创新研究中心主任纪雪洪说。

中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会秘书长崔东树表示,长期来看,汽车产业的良性发展还需加强行业秩序管理,推动规范发展。“特别是要发挥多方协力作用,防止利用头部企业市场地位或信息不对称损害供应商及消费者利益。近期施行的《条例》为行业的良性发展提供了可靠的支撑,通过法律和监管规范企业行为,通过合同完善企业合作模式,将为我国汽车产业的发展注入长效动能。”崔东树说。

清雁科技(北京)有限公司高级副总裁贡闯从中小科技企业的角度出发,提出希望进一步解决中小企业在招标和结款过程中遇到的实际困难。“研发型企业以人力密集为主,如果项目资金不能及时回笼,不仅影响公司正常运营,也可能被迫延缓项目进展,造成困扰。”贡闯说。

(本文根据《人民日报》海外版、《中国日报》等媒体报道综合整理)