

## 政策法规

### Policies&Regulations

# 中共中央关于深化党和国家机构改革的决定

为贯彻落实党的十九大关于深化机构改革的决策部署，十九届中央委员会第三次全体会议研究了深化党和国家机构改革问题，作出如下决定。

一、深化党和国家机构改革是推进国家治理体系和治理能力现代化的一场深刻变革

党和国家机构职能体系是中国特色社会主义制度的重要组成部分，是我们党治国理政的重要保障。提高党的执政能力和领导水平，广泛调动各方面积极性、主动性、创造性，有效治理国家和社会，推动党和国家事业发展，必须适应新时代中国特色社会主义发展要求，深化党和国家机构改革。

党中央历来高度重视党和国家机构建设和改革。新中国成立后，在我们党领导下，我国确立了社会主义基本制度，逐步建立起具有我国特点的党和国家机构职能体系，为我们党治国理政、推进社会主义建设发挥了重要作用。改革开放以来，适应党和国家工作中心转移、社会主义市场经济发展和各方面工作不断深入的需要，我们党积极推进党和国家机构改革，各方面机构职能不断优化、逐步规范，实现了从计划经济条件下的

机构职能体系向社会主义市场经济条件下的机构职能体系的重大转变，推动了改革开放和社会主义现代化建设。

党的十八大以来，以习近平同志为核心的党中央明确提出，全面深化改革的总目标是完善和发展中国特色社会主义制度、推进国家治理体系和治理能力现代化。我们适应统筹推进“五位一体”总体布局、协调推进“四个全面”战略布局的要求，加强党的领导，坚持问题导向，突出重点领域，深化党和国家机构改革，在一些重要领域和关键环节取得重大进展，为党和国家事业取得历史性成就、发生历史性变革提供了有力保障。

当前，面对新时代新任务提出的新要求，党和国家机构设置和职能配置同统筹推进“五位一体”总体布局、协调推进“四个全面”战略布局的要求还不完全适应，同实现国家治理体系和治理能力现代化的要求还不完全适应。主要是：一些领域党的机构设置和职能配置还不够健全有力，保障党的全面领导、推进全面从严治党的体制机制有待完善；一些领域党政机构重叠、职责交叉、权责脱节问题比较突出；一些政府机构设置和职责划分不够科学，职责缺位和效能不高问题凸显，政府职能转变还不到位；一些领域中央和地方机构职能上下一般粗，权责划分不尽合理；基层机构设置和权力配置有待完善，组织群众、

服务群众能力需要进一步提高；军民融合发展水平有待提高；群团组织政治性、先进性、群众性需要增强；事业单位定位不准、职能不清、效率不高等问题依然存在；一些领域权力运行制约和监督机制不够完善，滥用职权、以权谋私等问题仍然存在；机构编制科学化、规范化、法定化相对滞后，机构编制管理方式有待改进。这些问题，必须抓紧解决。

我们党要更好领导人民进行伟大斗争、建设伟大工程、推进伟大事业、实现伟大梦想，必须加快推进国家治理体系和治理能力现代化，努力形成更加成熟、更加定型的中国特色社会主义制度。这是摆在我们党面前的一项重大任务。我国发展新的历史方位，我国社会主要矛盾的变化，到二〇二〇年全面建成小康社会，到二〇三五年基本实现社会主义现代化，到本世纪中叶全面建成社会主义现代化强国，迫切要求通过科学设置机构、合理配置职能、统筹使用编制、完善体制机制，使市场在资源配置中起决定性作用、更好发挥政府作用，更好推进党和国家各项事业发展，更好满足人民日益增长的美好生活需要，更好推动人的全面发展、社会全面进步、人民共同富裕。

总之，深化党和国家机构改革，是新时代坚持和发展中国特色社会主义的必然要求，是加强党的长期执政能力建设的必然要求，是社会主义制度自我完

善和发展的必然要求，是实现“两个一百年”奋斗目标、建设社会主义现代化国家、实现中华民族伟大复兴的必然要求。全党必须统一思想、坚定信心、抓住机遇，在全面深化改革进程中，下决心解决党和国家机构职能体系中存在的障碍和弊端，更好发挥我国社会主义制度优越性。

二、深化党和国家机构改革的指导思想、目标、原则

深化党和国家机构改革，必须全面贯彻党的十九大精神，坚持以马克思列宁主义、毛泽东思想、邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观、习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，适应新时代中国特色社会主义发展要求，坚持稳中求进工作总基调，坚持正确改革方向，坚持以人民为中心，坚持全面依法治国，以加强党的全面领导为统领，以国家治理体系和治理能力现代化为导向，以推进党和国家机构职能优化协同高效为着力点，改革机构设置，优化职能配置，深化转职能、转方式、转作风，提高效率效能，为决胜全面建成小康社会、开启全面建设社会主义现代化国家新征程、实现中华民族伟大复兴的中国梦提供有力制度保障。

深化党和国家机构改革，目标是构建系统完备、科学规范、运行高效的党和国家机构职能体系，形成总揽全局、协调各方的党的领导体系，职责明确、

依法行政的政府治理体系，中国特色、世界一流的武装力量体系，联系广泛、服务群众的群团工作体系，推动人大、政府、政协、监察机关、审判机关、检察机关、人民团体、企事业单位、社会组织等在党的统一领导下协调行动、增强合力，全面提高国家治理能力和治理水平。

深化党和国家机构改革，既要立足于实现第一个百年奋斗目标，针对突出矛盾，抓重点、补短板、强弱项、防风险，从党和国家机构职能上为决胜全面建成小康社会提供保障；又要着眼于实现第二个百年奋斗目标，注重解决事关长远的体制机制问题，打基础、立支柱、定架构，为形成更加完善的中国特色社会主义制度创造有利条件。

深化党和国家机构改革，要遵循以下原则。

——坚持党的全面领导。党的全面领导是深化党和国家机构改革的根本保证。必须坚持中国特色社会主义方向，增强政治意识、大局意识、核心意识、看齐意识，坚定中国特色社会主义道路自信、理论自信、制度自信、文化自信，坚决维护以习近平同志为核心的党中央权威和集中统一领导，自觉在思想上政治上行动上同党中央保持高度一致，把加强党对一切工作的领导贯穿改革各方面和全过程，完善保证党的全面领导的制度安排，改进党的领导方式和执政方

式，提高党把方向、谋大局、定政策、促改革的能力和定力。

——坚持以人民为中心。全心全意为人民服务是党的根本宗旨，实现好、维护好、发展好最广大人民根本利益是党的一切工作的出发点和落脚点。必须坚持人民主体地位，坚持立党为公、执政为民，贯彻党的群众路线，健全人民当家作主制度体系，完善为民谋利、为民办事、为民解忧、保障人民权益、倾听人民心声、接受人民监督的体制机制，为人民依法管理国家事务、管理经济文化事业、管理社会事务提供更有力的保障。

——坚持优化协同高效。优化就是要科学合理、权责一致，协同就是要有统有分、有主有次，高效就是要履职到位、流程通畅。必须坚持问题导向，聚焦发展所需、基层所盼、民心所向，优化党和国家机构设置和职能配置，坚持一类事项原则上由一个部门统筹、一件事情原则上由一个部门负责，加强相关机构配合联动，避免政出多门、责任不明、推诿扯皮，下决心破除制约改革发展的体制机制弊端，使党和国家机构设置更加科学、职能更加优化、权责更加协同、监督管理更加有力、运行更加高效。

——坚持全面依法治国。依法治国是党领导人民治理国家的基本方式。必须坚持改革和法治相统一、相促进，坚

持依法治国、依法执政、依法行政共同推进，坚持法治国家、法治政府、法治社会一体建设，依法依规完善党和国家机构职能，依法履行职责，依法管理机构和编制，既发挥法治规范和保障改革的作用，在法治下推进改革，做到重大改革于法有据，又通过改革加强法治工作，做到在改革中完善和强化法治。

三、完善坚持党的全面领导的制度  
党政军民学，东西南北中，党是领导一切的。加强党对各领域各方面工作领导，是深化党和国家机构改革的首要任务。要优化党的组织机构，确保党的领导全覆盖，确保党的领导更加坚强有力。

（一）建立健全党对重大工作的领导体制机制。加强党的全面领导，首先要加强党对涉及党和国家事业全局的重大工作的集中统一领导。党中央决策议事协调机构在中央政治局及其常委会领导下开展工作。优化党中央决策议事协调机构，负责重大工作的顶层设计、总体布局、统筹协调、整体推进。加强和优化党对深化改革、依法治国、经济、农业农村、纪检监察、组织、宣传思想文化、国家安全、政法、统战、民族宗教、教育、科技、网信、外交、审计等工作的领导。其他方面的议事协调机构，要同党中央决策议事协调机构的设立调整相衔接，保证党中央令行禁止和工作高效。各地区各部门党委（党组）要坚

持依规治党，完善相应体制机制，提升协调能力，把党中央各项决策部署落到实处。

（二）强化党的组织在同级组织中的领导地位。理顺党的组织同其他组织的关系，更好发挥党总揽全局、协调各方作用。在国家机关、事业单位、群团组织、社会组织、企业和其他组织中设立的党委（党组），接受批准其成立的党委统一领导，定期汇报工作，确保党的方针政策和决策部署在同级组织中得到贯彻落实。加快在新型经济组织和社会组织中建立健全党的组织机构，做到党的工作进展到哪里，党的组织就覆盖到哪里。

（三）更好发挥党的职能部门作用。优化党的组织、宣传、统战、政法、机关党建、教育培训等部门职责配置，加强归口协调职能，统筹本系统本领域工作。优化设置各类党委办事机构，可以由职能部门承担的事项归由职能部门承担。优化规范设置党的派出机关，加强对相关领域、行业、系统工作的领导。按照精干高效原则设置各级党委直属事业单位。各级党委（党组）要增强抓落实能力，强化协调、督办职能。

（四）统筹设置党政机构。根据坚持党中央集中统一领导的要求，科学设定党和国家机构，准确定位、合理分工、增强合力，防止机构重叠、职能重复、工作重合。党的有关机构可以同职能相

近、联系紧密的其他部门统筹设置，实行合并设立或合署办公，整合优化力量和资源，发挥综合效益。

（五）推进党的纪律检查体制和国家监察体制改革。深化党的纪律检查体制改革，推进纪检工作双重领导体制具体化、程序化、制度化，强化上级纪委对下级纪委的领导。健全党和国家监督体系，完善权力运行制约和监督机制，组建国家、省、市、县监察委员会，同党的纪律检查机关合署办公，实现党内监督和国家机关监督、党的纪律检查和国家监察有机统一，实现对所有行使公权力的公职人员监察全覆盖。完善巡视巡察工作，增强以党内监督为主、其他监督相贯通的监察合力。

#### 四、优化政府机构设置和职能配置

转变政府职能，是深化党和国家机构改革的重要任务。要坚决破除制约使市场在资源配置中起决定性作用、更好发挥政府作用的体制机制弊端，围绕推动高质量发展，建设现代化经济体系，加强和完善政府经济调节、市场监管、社会管理、公共服务、生态环境保护职能，调整优化政府机构职能，全面提高政府效能，建设人民满意的服务型政府。

（一）合理配置宏观管理部门职能。科学设定宏观管理部门职责和权限，强化制定国家发展战略、统一规划体系的职能，更好发挥国家战略、规划导向作用。完善宏观调控体系，创新调控方式，

构建发展规划、财政、金融等政策协调和工作协同机制。强化经济监测预测预警能力，综合运用大数据、云计算等技术手段，增强宏观调控前瞻性、针对性、协同性。加强和优化政府反垄断、反不正当竞争职能，打破行政性垄断，防止市场垄断，清理废除妨碍统一市场和公平竞争的各种规定和做法。加强和优化政府法治职能，推进法治政府建设。加强和优化政府财税职能，进一步理顺统一税制和分级财政的关系，夯实国家治理的重要基础。加强和优化金融管理职能，增强货币政策、宏观审慎政策、金融监管协调性，优化金融监管力量，健全金融监管体系，守住不发生系统性金融风险的底线，维护国家金融安全。加强、优化、转变政府科技管理和服务职能，完善科技创新制度和组织体系，加强知识产权保护，落实创新驱动发展战略。加强和优化政府“三农”工作职能，扎实实施乡村振兴战略。构建统一高效审计监督体系，实现全覆盖。加强和优化政府对外经济、出入境人员服务管理工作职能，推动落实互利共赢的开放战略。

（二）深入推进简政放权。减少微观管理事务和具体审批事项，最大限度减少政府对市场资源的直接配置，最大限度减少政府对市场活动的直接干预，提高资源配置效率和公平性，激发各类市场主体活力。清理和规范各类行政许

可、资质资格、中介服务等管理事项，加快要素价格市场化改革，放宽服务业准入限制，优化政务服务，完善办事流程，规范行政裁量权，大幅降低制度性交易成本，鼓励更多社会主体投身创新创业。全面实施市场准入负面清单制度，保障各类市场主体机会平等、权利平等、规则平等，营造良好营商环境。

（三）完善市场监管和执法体制。改革和理顺市场监管体制，整合监管职能，加强监管协同，形成市场监管合力。深化行政执法体制改革，统筹配置行政处罚职能和执法资源，相对集中行政处罚权，整合精简执法队伍，解决多头多层重复执法问题。一个部门设有多支执法队伍的，原则上整合为一支队伍。推动整合同一领域或相近领域执法队伍，实行综合设置。减少执法层级，推动执法力量下沉。完善执法程序，严格执法责任，加强执法监督，做到严格规范公正文明执法。

（四）改革自然资源和生态环境管理体制。实行最严格的生态环境保护制度，构建政府为主导、企业为主体、社会组织和公众共同参与的环境治理体系，为生态文明建设提供制度保障。设立国有自然资源资产管理和自然生态监管机构，完善生态环境管理制度，统一行使全民所有自然资源资产所有者职责，统一行使所有国土空间用途管制和生态保护修复职责，统一行使监管城乡

各类污染排放和行政执法职责。强化国土空间规划对各专项规划的指导约束作用，推进“多规合一”，实现土地利用规划、城乡规划等有机融合。

（五）完善公共服务管理体制。健全公共服务体系，推进基本公共服务均等化、普惠化、便捷化，推进城乡区域基本公共服务制度统一。政府职能部门要把工作重心从单纯注重本行业本系统公共事业发展转向更多创造公平机会和公正环境，促进公共资源向基层延伸、向农村覆盖、向边远地区和生活困难群众倾斜，促进全社会受益机会和权利均等。加强和优化政府在社会保障、教育文化、法律服务、卫生健康、医疗保障等方面的职能，更好保障和改善民生。推动教育、文化、法律、卫生、体育、健康、养老等公共服务提供主体多元化、提供方式多样化。推进非基本公共服务市场化改革，引入竞争机制，扩大购买服务。加强、优化、统筹国家应急能力建设，构建统一领导、权责一致、权威高效的应急能力体系，提高保障生产安全、维护公共安全、防灾减灾救灾等方面能力，确保人民生命财产安全和社会稳定。

（六）强化事中事后监管。改变重审批轻监管的行政管理方式，把更多行政资源从事前审批转到加强事中事后监管上来。创新监管方式，全面推进“双随机、一公开”和“互联网+监管”，加

快推进政府监管信息共享，切实提高透明度，加强对涉及人民生命财产安全领域的监管，主动服务新技术新产业新业态新模式发展，提高监管执法效能。加强信用体系建设，健全信用监管，加大信息公开力度，加快市场主体信用信息平台建设，发挥同行业和社会监督作用。

（七）提高行政效率。精干设置各级政府部门及其内设机构，科学配置权力，减少机构数量，简化中间层次，推行扁平化管理，形成自上而下的高效率组织体系。明确责任，严格绩效管理和行政问责，加强日常工作考核，建立健全奖优惩劣的制度。打破“信息孤岛”，统一明确各部门信息共享的种类、标准、范围、流程，加快推进部门政务信息联通共用。改进工作方式，提高服务水平。加强作风建设，坚决克服形式主义、官僚主义、享乐主义和奢靡之风。

#### 五、统筹党政军群机构改革

统筹党政军群机构改革，是加强党的集中统一领导、实现机构职能优化协同高效的必然要求。要统筹设置相关机构和配置相近职能，理顺和优化党的部门、国家机关、群团组织、事业单位的职责，推进跨军地改革，增强党的领导，提高政府执行力，激发群团组织和社会组织活力，增强人民军队战斗力，使各类机构有机衔接、相互协调。

（一）完善党政机构布局。正确理解和落实党政职责分工，理顺党政机构

职责关系，形成统一高效的领导体制，保证党实施集中统一领导，保证其他机构协同联动、高效运行。系统谋划和确定党政机构改革事项，统筹调配资源，减少多头管理，减少职责分散交叉，使党政机构职能分工合理、责任明确、运转协调。

（二）深化人大、政协和司法机构改革。人民代表大会制度是坚持党的领导、人民当家作主、依法治国有机统一的根本政治制度安排。要发挥人大及其常委会在立法工作中的主导作用，加强人大对预算决算、国有资产管理等的监督职能，健全人大组织制度和工作制度，完善人大专门委员会设置，更好发挥其职能作用。推进人民政协履职能力建设，加强人民政协民主监督，优化政协专门委员会设置，更好发挥其作为专门协商机构的作用。深化司法体制改革，优化司法职权配置，全面落实司法责任制，完善法官、检察官员额制，推进以审判为中心的诉讼制度改革，推进法院、检察院内设机构改革，提高司法公信力，更好维护社会公平正义，努力让人民群众在每一个司法案件中感受到公平正义。

（三）深化群团组织改革。健全党委统一领导群团工作的制度，推动群团组织增强政治性、先进性、群众性，优化机构设置，完善管理模式，创新运行机制，坚持眼睛向下、面向基层，将力

量配备、服务资源向基层倾斜，更好适应基层和群众需要。促进党政机构同群团组织功能有机衔接，支持和鼓励群团组织承担适合其承担的公共职能，增强群团组织团结教育、维护权益、服务群众功能，更好发挥群团组织作为党和政府联系人民群众的桥梁和纽带作用。

（四）推进社会组织改革。按照共建共治共享要求，完善党委领导、政府负责、社会协同、公众参与、法治保障的社会治理体制。加快实施政社分开，激发社会组织活力，克服社会组织行政化倾向。适合由社会组织提供的公共服务和解决的事项，由社会组织依法提供和管理。依法加强对各类社会组织的监管，推动社会组织规范自律，实现政府治理和社会调节、居民自治良性互动。

（五）加快推进事业单位改革。党政群所属事业单位是提供公共服务的重要力量。全面推进承担行政职能的事业单位改革，理顺政事关系，实现政事分开，不再设立承担行政职能的事业单位。加大从事经营活动事业单位改革力度，推进事企分开。区分情况实施公益类事业单位改革，面向社会提供公益服务的事业单位，理顺同主管部门的关系，逐步推进管办分离，强化公益属性，破除逐利机制；主要为机关提供支持保障的事业单位，优化职能和人员结构，同机关统筹管理。全面加强事业单位党的建设，完善事业单位党的领导体制和工作

机制。

（六）深化跨军地改革。按照军是军、警是警、民是民原则，深化武警部队、民兵和预备役部队跨军地改革，推进公安现役部队改革。军队办的幼儿园、企业、农场等可以交给地方办的，原则上交给地方办。完善党领导下统筹管理经济社会发展、国防建设的组织管理体系、工作运行体系和政策制度体系，深化国防科技工业体制改革，健全军地协调机制，推动军民融合深度发展，构建一体化的国家战略体系和能力。组建退役军人管理保障机构，协调各方面力量，更好为退役军人服务。

## 六、合理设置地方机构

统筹优化地方机构设置和职能配置，构建从中央到地方运行顺畅、充满活力、令行禁止的工作体系。科学设置中央和地方事权，理顺中央和地方职责关系，更好发挥中央和地方两个积极性，中央加强宏观事务管理，地方在保证党中央令行禁止前提下管理好本地区事务，合理设置和配置各层级机构及其职能。

（一）确保集中统一领导。地方机构设置要保证有效实施党中央方针政策和国家法律法规。省、市、县各级涉及党中央集中统一领导和国家法制统一、政令统一、市场统一的机构职能要基本对应，明确同中央对口的组织机构，确保上下贯通、执行有力。

(二) 赋予省级及以下机构更多自主权。增强地方治理能力,把直接面向基层、量大面广、由地方实施更为便捷有效的经济社会管理事项下放给地方。除中央有明确规定外,允许地方因地制宜设置机构和配置职能,允许把因地制宜设置的机构并入同上级机关对口的机构,在规定限额内确定机构数量、名称、排序等。

(三) 构建简约高效的基层管理体制。加强基层政权建设,夯实国家治理体系和治理能力的基础。基层政权机构设置和人力资源调配必须面向人民群众、符合基层事务特点,不简单照搬上级机关设置模式。根据工作需要,整合基层的审批、服务、执法等方面力量,统筹机构编制资源,整合相关职能设立综合性机构,实行扁平化和网格化管理。推动治理重心下移,尽可能把资源、服务、管理放到基层,使基层有人有权有物,保证基层事情基层办、基层权力给基层、基层事情有人办。上级机关要优化对基层的领导方式,既允许“一对多”,由一个基层机构承接多个上级机构的任务;也允许“多对一”,由基层不同机构向同一个上级机构请示汇报。明确政策标准和工作流程,加强督促检查,健全监督体系,规范基层管理行为,确保权力不被滥用。推进直接服务民生的公共事业部门改革,改进服务方式,最大限度方便群众。

(四) 规范垂直管理体制和地方分级管理体制。理顺和明确权责关系,属于中央事权、由中央负责的事项,中央设立垂直机构实行规范管理,健全垂直管理机构和地方协作配合机制。属于中央和地方协同管理、需要地方负责的事项,实行分级管理,中央加强指导、协调、监督。

#### 七、推进机构编制法定化

机构编制法定化是深化党和国家机构改革的重要保障。要依法管理各类组织机构,加快推进机构、职能、权限、程序、责任法定化。

(一) 完善党和国家机构法规制度。加强党内法规制度建设,制定中国共产党机构编制工作条例。研究制定机构编制法。增强“三定”规定严肃性和权威性,完善党政部门机构设置、职能配置、人员编制规定。全面推行政府部门权责清单制度,实现权责清单同“三定”规定有机衔接,规范和约束履职行为,让权力在阳光下运行。

(二) 强化机构编制管理刚性约束。强化党对机构编制工作的集中统一领导,统筹使用各类编制资源,加大部门间、地区间编制统筹调配力度,满足党和国家事业发展需要。根据经济社会发展和推进国家治理体系现代化需要,建立编制管理动态调整机制。加强机构编制管理评估,优化编制资源配置。加快建立机构编制管理同组织人事、财政预

算管理共享的信息平台，全面推行机构编制实名制管理，充分发挥机构编制在管理全流程中的基础性作用。按照办事公开要求，及时公开机构编制有关信息，接受各方监督。严格机构编制管理权限和程序，严禁越权审批。严格执行机构限额、领导职数、编制种类和总量等规定，不得在限额外设置机构，不得超职数配备领导干部，不得擅自增加编制种类，不得突破总量增加编制。严格控制编外聘用人员，从严规范适用岗位、职责权限和各项管理制度。

（三）加大机构编制违纪违法行为查处力度。严格执行机构编制管理法律法规和党内法规，坚决查处各类违纪违法行为，严肃追责问责。坚决整治上级部门通过项目资金分配、考核督查、评比表彰等方式干预下级机构设置、职能配置和编制配备的行为。全面清理部门规章和规范性文件，废除涉及条条干预条款。完善机构编制同纪检监察机关和组织人事、审计等部门的协作联动机制，形成监督检查合力。

#### 八、加强党对深化党和国家机构改革的领导

深化党和国家机构改革是一个系统工程。各级党委和政府要把思想和行动统一到党中央关于深化党和国家机构改革的决策部署上来，增强“四个意识”，坚定“四个自信”，坚决维护以习近平同志为核心的党中央权威和集中统一领

导，把握好改革发展稳定关系，不折不扣抓好党中央决策部署贯彻落实。

党中央统一领导深化党和国家机构改革工作，发挥统筹协调、整体推进、督促落实作用。要增强改革的系统性、整体性、协同性，加强党政军群各方面机构改革配合，使各项改革相互促进、相得益彰，形成总体效应。实施机构改革方案需要制定或修改法律法规的，要及时启动相关程序。

各地区各部门要坚决落实党中央确定的深化党和国家机构改革任务，党委和政府要履行主体责任。涉及机构职能调整的部门要服从大局，确保机构职能等按要求及时调整到位，不允许搞变通、拖延改革。要抓紧完成转隶交接和“三定”工作，尽快进入角色、履职到位。要把深化党和国家机构改革同简政放权、放管结合、优化服务结合起来，加快转变职能，理顺职责关系。

中央和地方机构改革在工作部署、组织实施上要有有机衔接、有序推进。在党中央统一部署下启动中央、省级机构改革，省以下机构改革在省级机构改革基本完成后开展。鼓励地方和基层积极探索，及时总结经验。坚持蹄疾步稳推进改革，条件成熟的加大力度突破，条件暂不具备的先行试点、渐次推进。

各地区各部门要严明纪律，机构改革方案报党中央批准后方可实施，不得擅自行动，不要一哄而起。严格执行有

关规定，严禁突击提拔干部，严肃财经纪律，坚决防止国有资产流失。

各级党委和政府要强化责任担当，精心组织，狠抓落实，履行对深化党和国家机构改革的领导责任。要抓紧研究解决党和国家机构改革过程中出现的新情况新问题，加强思想政治工作，正确引导社会舆论，营造良好社会环境，确保各项工作平稳有序进行。

建立健全评估和督察机制，加强对深化党和国家机构改革落实情况的督导检查。完善相关机制，发挥好统筹、协调、督促、推动作用。新调整组建的部门要及时建立健全党组织，加强对机构改革实施的组织领导。

全党全国各族人民要紧密团结在以习近平同志为核心的党中央周围，统一思想，统一行动，锐意改革，确保完成深化党和国家机构改革的各项任务，不断构建系统完备、科学规范、运行高效的党和国家机构职能体系，为决胜全面建成小康社会、加快推进社会主义现代化、实现中华民族伟大复兴的中国梦而奋斗！

## 国务院办公厅关于印发国务院 2018 年立法工作计划的通知

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

《国务院 2018 年立法工作计划》已经党中央、国务院同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

国务院办公厅  
2018 年 3 月 2 日  
(本文有删减)

## 国务院 2018 年立法工作计划

2018 年是贯彻党的十九大精神的开局之年，是改革开放 40 周年，是决胜全面建成小康社会、实施“十三五”规划承上启下的关键一年。国务院立法工作的总体要求是：在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下，高举中国特色社会主义伟大旗帜，全面贯彻党的十九大精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，加强党对政府立法工

作的领导，坚持稳中求进工作总基调，围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，深入推进科学立法、民主立法、依法立法，着力提高立法质量和效率，以良法促进发展、保障善治，加快建设法治政府，为决胜全面建成小康社会、开启全面建设社会主义现代化国家新征程提供坚实法治保障。

一、全面贯彻党的十九大精神，围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局安排政府立法项目

——为贯彻新发展理念，建设现代化经济体系，提请全国人大常委会审议专利法修订草案(知识产权局起草)、税收征收管理法修订草案(税务总局、财政部起草)、车辆购置税法草案(财政部、税务总局起草)、外国投资法草案(商务部、发展改革委起草)，制定政府投资条例(发展改革委起草)、基础设施和公共服务领域政府和社会资本合作条例(法制办、发展改革委、财政部起草)、私募投资基金管理暂行条例(证监会起草)、非存款类放贷组织条例(人民银行起草)、处置非法集资条例(银监会起草)、人力资源市场条例(人力资源社会保障部起草)、反走私工作条例(海关总署起草)，修订专利代理条例(知识产权局起草)、企业所得税法实施条例(财政部、税务总局起草)、全国经济普查条例(统

计局起草)、中央储备粮管理条例(发展改革委、粮食局起草)。

——为健全人民当家作主制度体系，发展社会主义民主政治，加强政府自身建设，提请全国人大常委会审议档案法修订草案(档案局起草)，制定重大行政决策程序暂行条例(法制办起草)、社会组织登记管理条例(民政部起草)、行政区划管理条例(民政部起草)、国家土地督察工作条例(国土资源部起草)、缔结条约管理办法(外交部起草)，修订政府信息公开条例(国务院办公厅、法制办起草)、预算法实施条例(财政部起草)。

——为坚定文化自信，推动社会主义文化繁荣兴盛，提请全国人大常委会审议著作权法修订草案(版权局起草)，制定全民阅读促进条例(新闻出版广电总局起草)、未成年人网络保护条例(网信办起草)，修订民办教育促进法实施条例(教育部起草)、奥林匹克标志保护条例(体育总局、工商总局起草)。

——为提高保障和改善民生水平，加强和创新社会治理，提请全国人大常委会审议安全生产法修订草案(安全监管总局起草)、海上交通安全法修订草案(交通运输部起草)、社区矫正法草案(司法部起草)、治安管理处罚法修订草案(公安部起草)，制定住房销售管理条例(住房城乡建设部起草)、住房租赁条例(住房城乡建设部起草)、城镇住房保障

条例(住房城乡建设部起草)、消费者权益保护法实施条例(工商总局起草)、医疗纠纷预防和处理条例(卫生计生委起草)、人类遗传资源管理条例(科技部起草)、安全生产法实施条例(安全监管总局起草)、生产安全事故应急条例(安全监管总局起草)、建设工程抗震管理条例(住房城乡建设部起草)、城市公共交通安全管理条例(交通运输部起草)、公共安全视频监控图像信息系统管理条例(公安部起草),修订住房公积金管理条例(住房城乡建设部起草)、食品安全法实施条例(食品药品监管总局起草)、失业保险条例(人力资源社会保障部起草)、化妆品监督管理条例(食品药品监管总局起草)、铁路交通事故应急救援和调查处理条例(交通运输部、铁路局起草)。

——为加快生态文明体制改革,建设美丽中国,提请全国人大常委会审议耕地占用税法草案(财政部、税务总局起草)、资源税法草案(财政部、税务总局起草)、土地管理法修订草案(国土资源部起草),制定地下水管理条例(水利部起草),修订海洋石油勘探开发环境保护管理条例(海洋局起草)、报废汽车回收管理办法(商务部起草)。

——为全面推进国防和军队现代化,有效维护国家安全,提请全国人大常委会审议原子能法草案(国防科工局起草)、出口管制法草案(商务部起草)、密码法草案(密码局起草),制定外商投

资国家安全审查条例(发展改革委起草)。深化国防和军队改革需要制定、修订的行政法规,适时提请国务院、中央军委审议。

——为配合中国特色大国外交,为国际合作与交流提供法治保障,开展有关国际条约审核工作。

抓紧办好推进简政放权、放管结合、优化服务改革等领域的立法项目。对于不适应全面深化改革和经济社会发展要求的行政法规,及时修改、废止。配合全国人大及其常委会审议有关法律案。对于其他正在研究但未列入立法工作计划的立法项目,由有关部门继续研究论证。

对于党中央和国务院交办的其他立法项目,抓紧办理,尽快完成起草和审查任务。

二、以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,加强和改进新时代政府立法工作

中国特色社会主义进入新时代,政府立法工作也进入了新时代,必须不断提升站位和格局,坚定不移把习近平新时代中国特色社会主义思想作为根本遵循,坚决贯彻落实党中央和国务院重大决策部署,努力回应新时代对政府立法工作提出的新任务新部署新要求。

把习近平新时代中国特色社会主义思想贯穿到政府立法工作全过程和各方面。政府立法是国家顶层制度建设中的

分重要的一环，是治国理政的重大政治活动，必须旗帜鲜明讲政治，牢固树立政治意识、大局意识、核心意识、看齐意识，自觉在习近平新时代中国特色社会主义思想指导下找准立法方向、确定立法原则、把握立法精神、明确立法思路、设计主要制度。要进一步增强道路自信、理论自信、制度自信、文化自信，坚定不移走中国特色社会主义法治道路，确保立法始终是为了坚持和发展中国特色社会主义，始终是为了坚持和巩固社会主义制度和中国共产党的领导，确保法律制度的原则和精神与习近平新时代中国特色社会主义思想保持高度一致。要主动适应我国社会主要矛盾的深刻变化，积极回应人民群众日益增长的美好生活需要，统筹法律、行政法规立改废释，运用法治思维和法治方式推动更加平衡、充分的高质量发展。要把习近平新时代中国特色社会主义思想在改革发展稳定、内政外交国防、治党治国治军各领域和各方面的基本要求，切实转化为系统完备、科学规范、运行有效的法律制度，为习近平新时代中国特色社会主义思想在各领域和各方面贯彻落实提供坚实法治保障。

坚持党对政府立法工作的领导。党的领导是政府立法最根本的保证。政府立法工作要自觉维护以习近平同志为核心的党中央权威和集中统一领导，把党中央确定的重大立法项目，中央政治局

常委会列入工作要点的立法项目，中央全面深化改革领导小组列入工作要点的立法项目，全国人大常委会拟审议、由国务院提出法律议案的立法项目，国务院确定的重点立法项目，作为政府立法工作的重中之重，保证高质高效完成。要严格贯彻落实党的路线方针政策和决策部署，善于把党的主张转化为国家法律制度，有力维护党的领导，确保党总揽全局、协调各方。要把社会主义核心价值观的要求体现到法律法规规章之中，转化为具有刚性约束力的法律规定。要认真贯彻执行党中央关于加强党领导立法工作的意见，严格落实请示报告制度，制定政治方面法律的配套法规规章，以及涉及重大体制和重大政策调整的重要法律法规规章，要按照规定及时报告。

深入推进科学立法、民主立法、依法立法。政府立法工作要根据新时代推进党和国家各项工作的战略部署和目标任务，深入调查研究新时代呈现出的新情况新特点新问题，努力把握新时代中国特色社会主义的内在规律，不断增强法律制度的科学性、针对性、有效性。要坚持以人民为中心，贯彻群众路线，积极回应人民群众在民主、法治、公平、正义、安全、环境等方面日益增长的需求，进一步健全立法项目征集和论证制度、法律法规规章草案公开征求意见制度、委托第三方起草制度、重大利益调整论证咨询制度、立法后评估制度，努

力凝聚各方共识、反映人民意愿、维护群众利益，不断增强人民群众参与政府立法的积极性主动性和获得感。要严格依法立法，遵守宪法、立法法和其他上位法的规定和精神，认真实施新修订的行政法规制定程序条例和规章制定程序条例，保证政府立法权限合法、程序合法、实体合法。

大力加强法规规章备案审查。开展法规规章备案审查是坚定维护以习近平同志为核心的党中央权威和集中统一领导，维护国家法制统一和政令畅通的重要方式。要完善备案审查机制，组织开展集中审查和专家协助审查，切实做到有件必备、有备必审、有错必究。要着重对法规规章存在的超越法定权限、突破法律行政法规有关规定等突出问题进行审查，坚决防止和纠正有令不行、有禁不止。要强化社会监督，对审查发现的严重违反中央决策部署、严重违反上位法规定的问题予以曝光。要及时适应全面深化改革各项举措步伐，继续做好全面深化改革以及“放管服”改革涉及的法规规章和规范性文件清理工作。

### 三、切实抓好立法工作计划的执行

国务院各部门要把立法工作计划的执行作为一项重要任务，加强组织领导、完善工作机制、精细流程管理、严格时限要求、强化责任落实，不断提高政府立法工作质量和效率，切实保障重点立法项目高质高效推进，更好适应促进经

济社会发展和巩固全面深化改革成果的需要。起草部门要对法律行政法规送审稿拟规定的主要制度广泛听取意见、深入研究论证，涉及部门职责分工、行政许可、财政支持、税收优惠政策的规定要征得机构编制、财政、税务等相关部门同意。全面深化改革各项举措需要修改法律、行政法规的，有关部门要及时向国务院报送法律、行政法规送审稿，并对改革举措、立法背景等作出说明。起草部门向国务院报送送审稿前，应当与国务院法制办做好沟通。国务院法制办要及时跟踪了解立法工作计划执行情况，加强组织协调和督促指导。对审查阶段有关部门分歧较大的草案，国务院法制办要充分利用各种协调机制研究突出问题、协调主要争议、争取达成共识；经过反复协调仍不能达成一致意见的，国务院法制办、起草部门应当将争议的主要问题、有关部门的意见以及国务院法制办的意见及时报国务院领导同志协调，或者报国务院决定。

县级以上人民政府法制机构和国务院各部门法制机构要紧紧围绕党委、政府和本部门中心工作，在政府立法和法治政府建设中充分发挥统筹规划、综合协调、审查把关、督察指导、政策研究、情况交流等作用，当好党委、政府和本部门在法治方面的参谋、助手和顾问。与新时代政府立法和法治政府建设的新使命新任务新要求相比，政府法制机构

和队伍现有能力不适应、不匹配的问题还比较突出，各地区、各部门应当着力解决政府法制机构设置、人员编制、力量配备、队伍建设、经费保障等方面的突出问题。政府法制工作者要自觉强化使命意识、担当精神，不断提高思想政治素养、法律专业素质、调查研究能力、统筹协调水平、狠抓落实本领。国务院法制办要加强对各地区、各部门政府法制机构的指导和支持，强化通盘统筹、各方联动，着力打造一支政治强、作风硬、业务精的政府法制工作队伍，推动政府法制机构以更加昂扬奋发的精神面貌、更加忠诚有力的履职担当，在新时代展现新气象、实现新作为、取得新成效。

法律的权威在于实施，法律的生命力也在于实施。扎实抓好法治政府建设重大举措，既对严格执行法律、维护法律权威有重大作用，也对促进政府职能转变、维护政府公信力执行力、增强人民群众幸福感获得感有重大作用。2018年，各地区、各部门要以更加强烈的使命感、紧迫感、责任感，以抓铁有痕、踏石留印的作风和干劲，切实抓好法治政府建设各项重点工作。要不断加大法治政府建设与责任落实督察的工作力度，压紧压实各地区、各部门主要负责人法治政府建设第一责任人职责，带动形成从主要负责人到其他领导干部直至全体行政机关工作人员人人有责、人人

负责的闭环管理。要全面推行规范性文件合法性审核制度，把牢“红头文件”制发法制关口。要在总结前期试点经验基础上，在各地、各部门全面推开行政执法公示、执法全过程记录、重大执法决定法制审核“三项制度”。要坚持集中行政复议职责改革方向，大力推进行政复议体制改革。国务院法制办要及时总结法治政府建设典型经验和有效做法，探索开展法治政府建设示范创建活动，激励和带动各地、各部门把法治政府建设加快向前推进。

## 财政部 税务总局关于调整 增值税税率的通知

财税〔2018〕32号

各省、自治区、直辖市、计划单列市财政厅（局）、国家税务局、地方税务局，新疆生产建设兵团财政局：

为完善增值税制度，现将调整增值税税率有关政策通知如下：

一、纳税人发生增值税应税销售行为或者进口货物，原适用17%和11%税率的，税率分别调整为16%、10%。

二、纳税人购进农产品，原适用 11% 扣除率的，扣除率调整为 10%。

三、纳税人购进用于生产销售或委托加工 16% 税率货物的农产品，按照 12% 的扣除率计算进项税额。

四、原适用 17% 税率且出口退税率为 17% 的出口货物，出口退税率调整至 16%。原适用 11% 税率且出口退税率为 11% 的出口货物、跨境应税行为，出口退税率调整至 10%。

五、外贸企业 2018 年 7 月 31 日前出口的第四条所涉货物、销售的第四条所涉跨境应税行为，购进时已按调整前税率征收增值税的，执行调整前的出口退税率；购进时已按调整后税率征收增值税的，执行调整后的出口退税率。生产企业 2018 年 7 月 31 日前出口的第四条所涉货物、销售的第四条所涉跨境应税行为，执行调整前的出口退税率。

调整出口货物退税率的执行时间及出口货物的时间，以出口货物报关单上注明的出口日期为准，调整跨境应税行为退税率的执行时间及销售跨境应税行为的时间，以出口发票的开具日期为准。

六、本通知自 2018 年 5 月 1 日起执行。此前有关规定与本通知规定的增值税税率、扣除率、出口退税率不一致的，以本通知为准。

七、各地要高度重视增值税税率调整工作，做好实施前的各项准备以及实施过程中的监测分析、宣传解释等工作，

确保增值税税率调整工作平稳、有序推进。如遇问题，请及时上报财政部和税务总局。

财政部 税务总局

2018 年 4 月 4 日

## 商务部办公厅 中华全国 供销合作总社办公厅 关于深化战略合作 推进农村流通现代化的通知

各省、自治区、直辖市、计划单列市及新疆生产建设兵团商务主管部门、供销合作社：

为深入贯彻党的十九大和《中共中央国务院关于实施乡村振兴战略的意见》（中发〔2018〕1号）精神，现就深化落实商务部、中华全国供销合作总社（以下简称供销合作总社）合作框架协议，推进农村流通现代化、助力实施乡村振兴战略的有关要求通知如下：

### 一、总体要求

全面贯彻党的十九大精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，牢固树立新发展理念，落实高质量发展要求，紧紧围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，按照产业兴旺、生态宜居、乡风文明、治理有效、生活富裕的总要求，充分发挥商务部门、供销合作社的协同作用，以满足农民生产生活需求为导向，以供给侧结构性改革为主线，加快推进农产品和农村现代市场体系建设，创新流通服务方式，培育现代化新型流通主体，畅通城乡流通渠道，加快建立覆盖城乡、线上线下融合发展的农产品和农村现代流通网络，推动农业全面升级，农村全面进步，农民持续增收，加快推进农业农村现代化和城乡融合发展。

## 二、重点工作任务

1 加快农村电商发展，培育乡村振兴新动能。

加快推进“互联网+现代农业”，促进城乡商品双向流通，更好发挥电商对乡村振兴的推动作用。商务主管部门加强政策引导和业务指导，聚焦助力脱贫攻坚，继续实施电子商务进农村综合示范，大力支持供销合作社参与农村电商公共服务体系建设，支持符合条件的地方供销合作社积极承担示范任务。各地供销合作社要整合地方农村产品资源，提高农村产品流通的组织化、电商化水

平，培育一批特色突出的电商品牌。依托“供销e家”全国平台和线下实体网络，加快县级电商运营服务中心建设和基层经营网点信息化改造，把综合服务社、连锁便利店等经营业务嫁接到网上，加快推进线上线下一体化发展。

2 推进农产品流通现代化，促进农业产业兴旺。

发挥流通先导性、基础性作用，以农产品流通现代化促进农业现代化，推动农业提质增效。加强农产品流通基础设施建设，培育壮大农产品市场主体，完善农产品产销衔接体系，加快构建布局合理、高效畅通的农产品市场体系。商务主管部门要将供销合作社农产品市场建设纳入本地农产品市场发展规划，积极发挥中国供销农产品批发市场公司及地方供销合作社的骨干企业作用，在全国农产品生产、集散和消费集中区域布局建设农产品流通骨干网络，参与农产品产销对接活动。支持供销合作社参与全国公益性农产品市场体系建设，探索政府、供销合作社等出资建设，供销合作社具体经营管理农产品批发市场的新模式。有条件的地区，政府控股的农产品批发市场可交由供销合作社建设、运营、管护。鼓励供销合作社农产品市场、连锁超市和“供销e家”等积极向农业生产延伸产业链，与新型农业经营主体开展合资合作、直采直销、订单农业等合作，打造产加销一体化农产品供

供应链，培育农产品品牌。进一步发挥供销社茶叶生产经营企业的作用，做好边销茶储备工作，加强监督检查和日常监管，确保边销茶供应和市场稳定。支持“供销e家”电商平台开展扶贫产品追溯体系建设，推动贫困地区特色产品与市场需求高效对接，探索利用追溯体系进行消费精准扶贫的有效途径。

3 加强城乡物流体系建设，带动城乡融合发展。

发挥物流连接城乡纽带作用，促进生产要素、商品在城乡间交换和流动，带动城乡融合发展。商务主管部门探索创新供应链管理模式和机制，支持供销社开展物流标准化、冷链信息化体系和食用农产品、食品等追溯体系建设。供销社适应全渠道流通和供应链深度融合新趋势，加快完善城乡物流网络节点，优化仓储配送网点布局，促进地区、城乡网络衔接；发展集约化、标准化的质量检测、包装赋码、仓储配送、质量追溯等服务，推动各类配送中心开放共享，集约利用物流资源，提高流通效率。

4 打造再生资源回收网络，促进乡村绿色发展。

落实生态宜居总要求，坚持人与自然和谐共生，走乡村绿色发展之路。探索新型回收模式，加快分拣加工新技术应用，加快线上线下回收网络的布局。商务主管部门支持供销社建立完善

再生资源回收体系，依法开展报废汽车拆解回收业务和网络建设。鼓励在农村开展废弃物和垃圾回收等业务，开展“绿色兑换”等活动，服务美丽乡村和生态乡村建设。供销社要依托基层经营服务网点，加快再生资源回收网点的下沉，开展生产生活垃圾回收利用，废旧地膜回收加工、秸秆综合利用等服务，促进资源循环和高效利用。有条件的再生资源企业要积极参加农业面源污染防治、种植业废弃物资源化利用等服务，加快向乡村环保产业进军。

### 三、保障措施

(一) 加强组织领导。

商务主管部门和供销社要充分认识到双方合作的重要意义，把合力促进乡村振兴作为重要的政治任务抓紧、抓好，落实到位。要建立健全合作机制，结合实际，发挥各自优势，实化工作举措，强化统筹协调，做好贯彻落实。

(二) 强化信息共享和协调合作。

商务主管部门及时向供销社提供农产品和农村市场方面的宏观政策和行业信息。供销社主动向商务主管部门提供有关深化改革、网点建设最新情况和农产品市场供求价格等数据信息。开展多层次、全方位对接和交流，协商解决有关问题和重大事项。针对乡村振兴战略热点问题和农村、农产品流通领域发展趋势等重点内容，展开联合调研，不断优化合作方向，合力推动农

产品和农村现代市场体系建设。

(三) 优化发展环境。

商务主管部门、供销合作社要围绕党中央关于乡村振兴战略的重大部署，与有关部门做好沟通协调，促进各项政策有机结合，共同营造更加有利的发展环境。探索通过共同设立产业发展基金等形式，引导社会资金加大投入，推动农村流通服务业加快转型升级。通过联合举办展会等活动，共同搭建平台，开展各类形式的产销对接，拓宽农产品流通渠道。认真总结、复制推广工作中形成的好经验好做法，加大宣传推广力度，发挥典型示范带动作用。

商务部办公厅

中华全国供销合作总社办公厅

2018年3月23日

## 七部委联合印发新能源汽车 动力蓄电池回收利用 管理暂行办法

### 一、总则

第一条 为加强新能源汽车动力蓄电池回收利用管理，规范行业发展，推进资源综合利用，保障公民生命财产和公共安全，促进新能源汽车行业持续健康发展，依据《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》《中华人民共和国清洁生产促进法》《中华人民共和国循环经济促进法》等法律，按照《国务院关于印发节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020年）的通知》及《国务院办公厅关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》要求，制定本办法。

第二条 本办法适用于中华人民共和国境内（台湾、香港、澳门地区除外）新能源汽车动力蓄电池（以下简称动力蓄电池）回收利用相关管理。

第三条 在生产、使用、利用、贮存及运输过程中产生的废旧动力蓄电池应按照本办法要求回收处理。

第四条 工业和信息化部会同科技部、环境保护部、交通运输部、商务部、质检总局、能源局在各自职责范围内对动力蓄电池回收利用进行管理和监督。

第五条 落实生产者责任延伸制度，汽车生产企业承担动力蓄电池回收的主

体责任，相关企业在动力蓄电池回收利用各环节履行相应责任，保障动力蓄电池的有效利用和环保处置。坚持产品全生命周期理念，遵循环境效益、社会效益和经济效益有机统一的原则，充分发挥市场作用。

第六条 国家支持开展动力蓄电池回收利用的科学技术研究，引导产学研协作，鼓励开展梯次利用和再生利用，推动动力蓄电池回收利用模式创新。

## 二、设计、生产及回收责任

第七条 动力蓄电池生产企业应采用标准化、通用性及易拆解的产品结构设计，协商开放动力蓄电池控制系统接口和通讯协议等利于回收利用的相关信息，对动力蓄电池固定部件进行可拆卸、易回收利用设计。材料有害物质应符合国家相关标准要求，尽可能使用再生材料。新能源汽车设计开发应遵循易拆卸原则，以利于动力蓄电池安全、环保拆卸。

第八条 电池生产企业应及时向汽车生产企业等提供动力蓄电池拆解及贮存技术信息，必要时提供技术培训。汽车生产企业应符合国家新能源汽车生产企业及产品准入管理、强制性产品认证的相关规定，主动公开动力蓄电池拆卸、拆解及贮存技术信息说明以及动力蓄电池的种类、所含有毒有害成分含量、回收措施等信息。

第九条 电池生产企业应与汽车生

产企业协同，按照国家标准要求对所生产动力蓄电池进行编码，汽车生产企业应记录新能源汽车及其动力蓄电池编码对应信息。电池生产企业、汽车生产企业应及时通过溯源信息系统上传动力蓄电池编码及新能源汽车相关信息。

电池生产企业及汽车生产企业在生产过程中报废的动力蓄电池应移交至回收服务网点或综合利用企业。

第十条 汽车生产企业应委托新能源汽车销售商等通过溯源信息系统记录新能源汽车及所有人溯源信息，并在汽车用户手册中明确动力蓄电池回收要求与程序等相关信息。

第十一条 汽车生产企业应建立维修服务网络，满足新能源汽车所有人的维修需求，并依法向社会公开动力蓄电池维修、更换等技术信息。新能源汽车售后服务机构、电池租赁等运营企业应在动力蓄电池维修、拆卸和更换时核实新能源汽车所有人信息，按照维修手册及贮存等技术信息要求对动力蓄电池进行维修、拆卸和更换，规范贮存，将废旧动力蓄电池移交至回收服务网点，不得移交其他单位或个人。

新能源汽车售后服务机构、电池租赁等运营企业应在溯源信息系统中建立动力蓄电池编码与新能源汽车的动态联系。

第十二条 汽车生产企业应建立动力蓄电池回收渠道，负责回收新能源汽

车使用及报废后产生的废旧动力蓄电池。

(一) 汽车生产企业应建立回收服务网点, 负责收集废旧动力蓄电池, 集中贮存并移交至与其协议合作的相关企业。

回收服务网点应遵循便于移交、收集、贮存、运输的原则, 符合当地城市规划及消防、环保、安全部门的有关规定, 在营业场所显著位置标注提示性信息。

(二) 鼓励汽车生产企业、电池生产企业、报废汽车回收拆解企业与综合利用企业等通过多种形式, 合作共建、共用废旧动力蓄电池回收渠道。

(三) 鼓励汽车生产企业采取多种方式, 为新能源汽车所有人提供方便、快捷的回收服务, 通过回购、以旧换新、给予补贴等措施, 提高其移交废旧动力蓄电池的积极性。

第十三条 汽车生产企业与报废汽车回收拆解企业等合作, 共享动力蓄电池拆卸和贮存技术、回收服务网点以及报废新能源汽车回收等信息。回收服务网点应跟踪本区域内新能源汽车报废回收情况, 可通过回收或回购等方式收集报废新能源汽车上拆卸下的动力蓄电池。

报废新能源汽车回收拆解, 应当符合国家有关报废汽车回收拆解法规、规章和标准的要求。

第十四条 新能源汽车所有人在动力蓄电池需维修更换时, 应将新能源汽车送至具备相应能力的售后服务机构进行动力蓄电池维修更换; 在新能源汽车达到报废要求时, 应将其送至报废汽车回收拆解企业拆卸动力蓄电池。动力蓄电池所有人(电池租赁等运营企业)应将废旧动力蓄电池移交至回收服务网点。废旧动力蓄电池移交给其他单位或个人, 私自拆卸、拆解动力蓄电池, 由此导致环境污染或安全事故的, 应承担相应责任。

第十五条 废旧动力蓄电池的收集可参照《废蓄电池回收管理规范》(WB/T 1061-2016)等国家有关标准要求, 按照材料类别和危险程度, 对废旧动力蓄电池进行分类收集和标识, 应使用安全可靠的器具包装以防有害物质渗漏和扩散。

第十六条 废旧动力蓄电池的贮存可参照《废电池污染防治技术政策》(环境保护部公告 2016 年第 82 号)、《一般工业固体废物贮存、处置场污染控制标准》(GB 18599-2016)等国家相关法规、政策及标准要求。

第十七条 动力蓄电池及废旧动力蓄电池包装运输应尽量保证其结构完整, 属于危险货物的, 应当遵守国家有关危险货物运输规定进行包装运输, 可参照《废电池污染防治技术政策》(环境保护部公告 2016 年第 82 号)、《废

蓄 电 池 回 收 管 理 规 范 》 ( WB/T 1061-2016) 等 国 家 相 关 法 规、政 策 及 标 准 要 求。

### 三、综合利用

第十八条 鼓励电池生产企业与综合利用企业合作，在保证安全可控前提下，按照先梯次利用后再生利用原则，对废旧动力蓄电池开展多层次、多用途的合理利用，降低综合能耗，提高能源利用效率，提升综合利用水平与经济效益，并保障不可利用残余物的环保处置。

第十九条 综合利用企业应符合《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》(工业和信息化部公告 2016 年第 6 号) 的规模、装备和工艺等要求，鼓励采用先进适用的技术工艺及装备，开展梯次利用和再生利用。

第二十条 梯次利用企业应遵循国家有关政策及标准等要求，按照汽车生产企业提供的拆解技术信息，对废旧动力蓄电池进行分类重组利用，并对梯次利用电池产品进行编码。

梯次利用企业应回收梯次利用电池产品生产、检测、使用等过程中产生的废旧动力蓄电池，集中贮存并移交至再生利用企业。

第二十一条 梯次利用电池产品应符合国家有关政策及标准等要求，对不符合该要求的梯次利用电池产品不得生产、销售。

第二十二条 再生利用企业应遵循国家有关政策及标准等要求，按照汽车生产企业提供的拆解技术信息规范拆解，开展再生利用；对废旧动力蓄电池再生利用后的其他不可利用残余物，依据国家环保法规、政策及标准等有关规定进行环保无害化处置。

### 四、监督管理

第二十三条 工业和信息化部会同国家标准化主管部门研究制定拆卸、包装运输、余能检测、梯次利用、材料回收、安全环保等动力蓄电池回收利用技术标准，建立动力蓄电池回收利用管理标准体系。

第二十四条 建立动力蓄电池回收服务网点上传制度，汽车生产企业应定期通过溯源信息系统上传动力蓄电池回收服务网点等信息，并通过信息平台及时向社会公布有关信息。

第二十五条 工业和信息化部、质检总局负责建立统一的溯源信息系统，会同环境保护部、交通运输部、商务部等有关部门建立信息共享机制，确保动力蓄电池产品来源可查、去向可追、节点可控。

第二十六条 工业和信息化部会同有关部门对梯次利用电池产品实施管理，加强对梯次利用企业的指导，规范梯次利用企业产品，保障产品质量和安全。

第二十七条 鼓励社会资本发起设

立产业基金，研究探索动力蓄电池残值交易等市场化模式，促进动力蓄电池回收利用。

第二十八条 工业和信息化部会同质检总局等部门，在各自职责范围内，通过责令企业限期整改、暂停企业强制性认证证书、公开企业履责信息、行业规范条件申报及公告管理等措施，对有关企业落实本办法有关规定实施监督管理。

第二十九条 任何组织和个人有权对违反本办法规定的行为向有关部门投诉、举报。

## 五、附则

第三十条 本办法由工业和信息化部商科技部、环境保护部、交通运输部、商务部、质检总局、能源局负责解释。

第三十一条 本办法自 2018 年 8 月 1 日施行。

### 附录

#### 术语和定义

一、动力蓄电池：为新能源汽车动力系统提供能量的蓄电池，由蓄电池包（组）及蓄电池管理系统组成，包括锂离子动力蓄电池、金属氢化物/镍动力蓄电池等，不含铅酸蓄电池。

二、废旧动力蓄电池是指：

（一）经使用后剩余容量或充放电性能无法保障新能源汽车正常行驶，或因其他原因拆卸后不再使用的动力蓄电池；

（二）报废新能源汽车上的动力蓄电池；

（三）经梯次利用后报废的动力蓄电池；

（四）电池生产企业生产过程中报废的动力蓄电池；

（五）其他需回收利用的动力蓄电池。

以上废旧动力蓄电池包括废旧的蓄电池包、蓄电池模块和单体蓄电池。

三、回收：废旧动力蓄电池收集、分类、贮存和运输的过程总称。

四、拆卸：将动力蓄电池从新能源汽车上拆下的过程。

五、拆解：对废旧动力蓄电池进行逐级拆分，直至拆出单体蓄电池的过程。

六、贮存：废旧动力蓄电池收集、运输、梯次利用、再生利用过程中的存放行为，包括暂时贮存和区域集中贮存。

七、利用：废旧动力蓄电池回收后的再利用，包括梯次利用和再生利用。

八、梯次利用：将废旧动力蓄电池（或其中的蓄电池包/蓄电池模块/单体蓄电池）应用到其他领域的过程，可以一级利用也可以多级利用。

九、再生利用：对废旧动力蓄电池进行拆解、破碎、分离、提纯、冶炼等处理，进行资源化利用的过程。

十、汽车生产企业：获得《道路机动车辆生产企业及产品公告》的国内新能源汽车生产企业和新能源汽车进口

商。

十一、电池生产企业：国内动力蓄电池生产企业和动力蓄电池进口商。

十二、回收服务网点：汽车生产企业在本企业新能源汽车销售的行政区域（至少地级）内，通过自建、共建、授权等方式建立的废旧动力蓄电池回收服务机构。

十三、报废汽车回收拆解企业：取得资质认定，从事报废汽车回收拆解经营业务的企业。

十四、综合利用企业：是指符合《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》要求的废旧动力蓄电池梯次利用企业或再生利用企业。

十五、梯次利用企业：即梯次利用电池产品生产企业，是指对废旧动力蓄电池（或其中的蓄电池包/蓄电池模块/单体蓄电池）进行必要的检测、分类、拆解和重组，使其可应用至其他领域的企业。

十六、再生利用企业：是指对废旧动力蓄电池进行拆解、破碎、分离、提纯、冶炼等处理，实现资源再生利用、原材料回收利用等的企业。

## 云南省人民政府关于促进 经济持续健康较快发展 22 条措施的意见

云政发〔2018〕5 号

各州、市、县、区人民政府，省直各委、办、厅、局：

2018 年，是全面贯彻落实党的十九大精神的开局之年，是改革开放 40 周年，是决胜全面建成小康社会、实施“十三五”规划承上启下的关键一年。全省上下要全面贯彻党的十九大精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，认真落实中央经济工作会议和省委十届四次全会的决策部署，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，按照高质量发展的要求，以深化供给侧结构性改革为主线，以扩大有效投资为主抓手，以项目建设为经济工作主战场，优化环境、激发活力、释放潜力，确保全省经济持续健康较快发展。现提出以下意见：

### 一、保持投资较快增长

（一）加强项目前期工作。

2018 年，省财政在预算内安排重大建设项目前期工作经费 5 亿元，尽快拨付到位，若实际工作确需增加，可另申报。发展改革、财政部门要规范前期工作经费使用、管理，落实前期工作经费滚动回收使用机制，确保财政资金效益、

作用。充实完善全省固定资产投资项目库，各地储备的下一年度接续项目总投资不低于上一年度实际完成投资的120%。各行业主管部门要加强项目前期工作指导服务，争取我省一批重大项目纳入国家专项规划；抓住“十三五”规划中期评估调整机遇期，提前启动实施“十三五”规划后期实施项目，确保2018年内全面开工。各部门项目支出预算6月底前下达60%以上，9月底前下达80%以上，11月底前全部下达完毕，凡未按时限达到进度的，财政部门将未达到比例部分收回同级财政。2018年第3季度对省预算内基建投资完成情况进行检查，对完成不好的项目资金一律收回，奖励投资完成情况好而又缺资金的地区，用于项目建设。（省发展改革委、财政厅牵头；省直有关部门，各州、市人民政府配合）

### （二）优化投资结构。

以存量项目投资保基数、以增量项目投资保规模，确保全年固定资产投资增长16%，力争增长18%。着力优化投资结构，加大工业投资考核奖惩力度，大幅提高工业投资占固定资产投资的比重。突出抓好工业投资、民间投资和滇中5个州市、滇中新区的固定资产投资。加快基础设施网络建设，力争完成投资3440亿元。推动水电铝材一体化、水电硅材一体化、新能源汽车等项目落地建设；扎实推进易地扶贫搬迁，力争完成

投资220亿元左右；加快教育卫生补短板项目建设，年内完成投资150亿元。年内各渠道资金，按照保续建、保竣工再保新开工的顺序予以优先保障，确保在建项目资金接续，严惩“开工即停工”、拖欠农民工工资行为。（省发展改革委、工业和信息化委、教育厅、交通运输厅、卫生计生委、水利厅、能源局等部门，各州、市人民政府负责）

### （三）创新融资方式。

各部门要积极加强与国家对口部委的汇报、衔接，争取对我省给予更多倾斜支持，力争2018年全省争取中央预算内资金不低于200亿元。大力推进企业上市，提高债券、中期票据、短期融资券、基金等直接融资比例，充分发挥省重点项目投资基金和重点产业发展基金的作用。争取高速公路和土地储备等专项债券对我省的支持。各地各部门要将我省优质项目积极向社会资本推介，通过政府与社会资本合作（PPP）的模式，吸引各类资本参与建设。盘活基础设施存量项目，出让部分优质资产，出让所得资金投入新项目建设。积极利用外资，鼓励符合条件的企业在全口径外债管理框架下，通过商业贷款、发行债券等形式从境外融入本外币资金，力争2018年引入资金10亿美元。对境外商业贷款规模在3000万美元以上的项目，省财政对转贷费用给予50%的补助，补助总额不超过150万元。加大利用国际金融组

织贷款和外国政府贷款项目储备及前期工作力度，与省属科研及国际交流合作机构合作设立省级项目前期工作协调实施机构，推动跨州市、跨行业的国外主权贷款项目实施。（省发展改革委、财政厅、金融办牵头；省直有关部门，各州、市人民政府配合）

#### （四）扎实推进重点项目建设。

2018年1月底前公布年度“四个一百”重点建设项目计划、工业转型升级“三个一百”重点项目计划。加快推进滇中引水工程、县域高速公路“能通全通”工程、乌东德水电站、白鹤滩水电站等项目建设，新开工弥蒙高铁，呈贡—石林、鹤庆—剑川—兰坪等高速公路，红河蒙自机场、昆明长水国际机场改扩建工程，麻栗坝灌区工程等重点项目，抓好渝昆高铁、攀枝花—大理（丽江）铁路、怒江机场等项目前期工作。中央预算内投资项目在资金计划下达后2个月内必须开工建设，原则上当年须完成投资60%以上。各州、市每月组织开展重点项目观摩，列出问题清单提交省人民政府和省直有关部门，推动限时办结，切实提高当年竣工项目达产率、新建项目开工率、续建项目竣工率、前期工作项目转化率。（省发展改革委、工业和信息化委牵头；省财政厅、国土资源厅、环境保护厅、住房城乡建设厅、林业厅、水利厅、能源局、民航发展管理局，各州、市人民政府配合）

#### （五）完善投资管理政策。

建立全口径固定资产投资项目库和与之相对应的全省投资项目信息调度系统。对2亿元以上的工业项目、30亿元以上的基础设施项目开设“绿色通道”，在依法审批的前提下，一律并联审批、快审快办，办理时间在法定办结时限基础上再压缩一半。以政府购买服务方式全面推行企业投资项目的代办制，为企业提供无偿代办服务。创新招商方式，加大境外招商引资力度。对经省人民政府认定的省级重大招商引资项目，按照一个项目配套一个推进组、一个工作方案、一套优惠政策的原则建立工作推进机制，确保项目推进有计划、有保障、有成效。设立为企业家服务的专门团队，重点解决企业家生活、投资及企业运营中遇到的问题。研究出台我省扩大有效投资考核奖惩办法，针对责任主体奖励先进、鞭策后进。（省发展改革委、招商合作局、投资项目审批服务中心牵头；省直有关部门，各州、市人民政府配合）

## 二、以提振工业投资为突破加快工业发展

#### （六）大幅提升工业投资。

以发展高端制造、智能制造、绿色制造、服务型制造为方向和切入点，推进我省开展新一轮企业技术改造促进工业转型升级。2018年3月底前出台重大技改项目评估考核办法，编制公布我省2018年工业重点技改项目名录，组织实

施总投资不低于1500亿元的200个重大技改项目。总结推广智能制造试点，分行业、分批次、分类别组织实施30个以上智能化改造项目。省财政安排10亿元专项资金，支持建立云南省中小微企业贷款风险补偿资金，鼓励、引导合作金融机构向符合条件的中小微企业发放流动资金和技术改造项目贷款，支持民营经济和中小企业发展。加强工业投资考核奖惩，从2018年起，对省、州市属国有企业工业投资进行单独考核，逐月上报进展情况；季度工业投资增速排名全省后3位的，州、市人民政府须向省人民政府作出书面说明。（省工业和信息化委牵头；省发展改革委、财政厅、统计局，各州、市人民政府配合）

（七）推进制造业供给侧结构性改革。

统筹工业互联网、工业物联网等基础设施建设，推动工业云智能化应用，加快建设云南工业云平台，提供“端、网、云”智能连接应用。2018年3月底前公布烟草、有色等产业转型升级方案，加快推动钢铁、建材、化工等行业的转型升级改造及城市人口密集区危化品企业搬迁。全力推进水电铝材一体化、水电硅材一体化发展，尽快落实产能指标，制定专项用电价格，开展全产业链招商，启动建设铝工业工程研究中心。2018年4月底前公布生物医药和大健康、信息、先进装备制造、新材料等4个产业发展

“施工图”，6月底前由相应重点产业主抓部门分别组织开展专题招商推介活动，力争年内促成一批目标企业、重点项目落地。（省发展改革委、工业和信息化委牵头；省财政厅、统计局、能源局、物价局，云南电网公司，各州、市人民政府配合）

（八）加强工业运行调度。

完善省、州市、县三级领导干部联系帮扶重大工业项目、重点企业工作机制，定期不定期深入现场督导检查，及时帮助解决困难问题，加快项目建设进度，支持企业加快释放产能。建立全省重点工业投资项目综合管理服务平台，对5亿元以上的工业投资项目，分行业、区域进行动态管理，逐个项目跟踪指导，每月通报进展情况。由省工业和信息化委负责梳理对全省稳增长影响较大的150户重点工业企业，密切关注其生产运营情况，“一户一策”及时采取针对性措施支持企业稳定发展。（省工业和信息化委牵头；省统计局，各州、市人民政府配合）

### 三、以促消费扩贸易为着力点稳定服务业发展

（九）深入实施服务经济倍增计划。

实施好《服务经济倍增计划（2017—2021年）》，加快发展现代服务经济。省财政统筹安排专项资金，对重点发展的14类服务业规模以上企业，年度营业收入增速超过20%且增幅排名前10位

的，给予一次性 10 万元补助；对首次升规纳入统计的上述 14 类企业，给予不超过 10 万元的奖励。加快推进“一部手机游云南”建设，确保 2018 年 3 月 1 日正式上线运行。支持现代金融服务业发展，省财政安排专项资金，培育发展新型金融机构，开展支持金融机构入滇行动，对引进 1 个外资金融机构一次性奖励 500 万元，内资金融机构一次性奖励 400 万元，合资金融机构一次性奖励 300 万元。（省发展改革委、教育厅、科技厅、财政厅、商务厅、卫生计生委、旅游发展委、体育局、金融办、民航发展管理局、文产办，云南国际博览事务局负责）

#### （十）继续实施促消费行动。

坚持房子是用来住的、不是用来炒的定位，加快建立多主体供应、多渠道保障、租购并举的住房制度。稳定购房消费，促进住房租赁消费，全面落实国家和省促进房地产市场平稳健康发展的系列政策。支持改善性住房需求，抑制投资投机性购房，推动农民工和农民进城购房。促进旅游消费，组织开展好各类旅游推广活动，全年组织对欧美、南亚、港澳台等客源市场“请进来”“走出去”海外促销活动不少于 30 场，举办和参与国内旅游推介会不少于 100 场。促进农村消费，出台促进农村电子商务发展专项政策，推动电子商务对乡镇全覆盖。促进体育消费，制定实施云南省

户外运动发展纲要，全省所有公共体育设施向社会低收费或者免费开放，符合条件的公办学校体育场地设施一律向社会开放。（省教育厅、住房城乡建设厅、旅游发展委、商务厅、体育局牵头；省财政厅、农业厅、统计局，各州、市人民政府配合）

#### （十一）推动外贸持续向好。

落实好国家和省各项促进外贸稳增长的政策措施。抓住国家取消钢铁等产品出口关税的有利时机，积极扩大对周边国家和“一带一路”沿线国家出口。支持承接加工贸易产业转移能力建设，争取在年内形成新的进出口增长点。省财政继续筹措 5000 万元，对在本省生产和注册结汇的外贸企业按全年出口业绩进行奖励，农产品每出口 100 万美元奖励 2 万元人民币，其他产品每出口 100 万美元奖励 5000 元人民币。对省内企业进口国际先进技术、关键装备及零部件，用于加快传统产业技术改造升级和促进战略性新兴产业发展的，在享受现有政策的基础上，按照项目主体设备（包括技术、软件等）投资额的 5% 给予补助，最高不超过 100 万元。年内开工建设中老 500 千伏电力联网项目，带动电力装备出口。积极推动企业参与“一带一路”沿线国家能源基础设施建设。（省商务厅牵头；省财政厅，昆明海关、云南出入境检验检疫局、云南电网公司，各州、市人民政府配合）

#### 四、大力支持实体经济发展

(十二) 切实降低实体经济企业成本。

认真执行《云南省人民政府关于印发云南省降低实体经济企业成本实施细则的通知》(云政发〔2017〕50号),加大政策宣传力度,确保降成本政策措施企业知晓度达到100%。以钉钉子精神逐项落实75条措施,确保2018年降低实体经济成本780亿元左右。提高税收收入在地方一般公共预算收入中的比重,省、州市级要达到70%以上。取消坝区耕地质量补偿费。依法依规征收、减免税款,提升税收收入质量,坚决杜绝收过头税。建设云南省融资对接信息系统平台,搭建“云南省诚信金融服务网”(同步开发专用微信公众号),为资金供需双方提供常态化、多元化、全程式、综合性大型投融资服务,切实降低企业融资成本。省人民政府于2018年6月底前开展降成本专项督查。适时组织开展75条措施实施情况第三方评估。(省政府督查室,省编办、发展改革委、工业和信息化委、财政厅、科技厅、人力资源社会保障厅、国土资源厅、住房城乡建设厅、交通运输厅、林业厅、商务厅、地税局、工商局、质监局、金融办、能源局、物价局,中国铁路昆明局集团有限公司、省国税局、人民银行昆明中心支行、云南银监局、云南证监局,各州、市人民政府负责)

(十三) 大力培育市场主体。

积极推动“个转企、小升规、规改股、股上市”。2018年3月底前提出年内拟升规企业名单,进一步优化中小企业金融、人才培养、管理咨询等服务,确保全年新增规模以上企业300户。省财政从年度预算中安排1亿元,用于新纳入规模以上工业企业奖励。建立高新技术企业培育库,筛选一批有一定创新能力、发展潜力大的科技型中小企业进行入库培育,入库企业一次性给予2万元支持;对首次获批国家高新技术企业的入库企业,依据企业营业收入规模,给予每户企业最高30万元资金支持。确保2018年新增“新三板”挂牌企业不少于10户、上市企业不少于2户。(省工业和信息化委、科技厅、财政厅、金融办牵头;省统计局,各州、市人民政府配合)

(十四) 助力企业开拓市场。

提高省内公路、铁路、输油气管道、易地扶贫搬迁、市政工程等重大建设项目本地产品使用率。政府集中采购所需产品(服务)时,在同质同价条件下原则上优先采购本地产品(服务)。开展“滇产名新特优产品全国行”等系列产销衔接活动。支持电子商务发展,省财政筹措5000万元,对在我省注册、服务、结算和纳税,全省排名前列的电子商务企业进行奖励。其中,国内电子商务类企业奖励4000万元,跨境电子商务类企

业奖励 1000 万元。鼓励企业积极开拓国际市场，对总投资 1 亿美元以上或设备总包、工程承包总额 5000 万美元以上的国际产能合作项目，省财政对政策性保险保费给予 50% 的补助，单个项目不超过 150 万元。（省发展改革委、财政厅、商务厅、公共资源交易管理局牵头；各州、市人民政府配合）

### 五、进一步统筹城乡区域发展

#### （十五）加快特色小镇建设。

建立特色小镇通报、会商、督导、考核机制。2018 年全省每个特色小镇须完成总投资的 60% 以上，凡投资主体不落实、投资完成比例达不到要求的一律淘汰。开通特色小镇项目审批绿色通道，加快推进特色小镇项目用地、环评、规划、立项等各项审批。2018 年省级预留不低于 1 万亩新增建设用地计划指标用于保障特色小镇建设。加快新型城镇化进程，切实推动农业转移人口市民化。加快推进棚户区改造、易地扶贫搬迁工作，用好政策窗口期。2018 年及新增易地扶贫搬迁任务实施城镇化集中安置，进城市、县城安置比例原则上达到 75% 以上，引导农业转移人口就近就地城镇化，鼓励抵边安置。省财政筹措 3 亿元资金继续支持城市基础设施“补短板”建设，2018 年评选出 4 个省级地下综合管廊、海绵城市试点城市，分别给予 2000 万元以奖代补；启动实施《云南省“厕所革命”新一轮三年行动计划（2018

—2020 年）》，按照新建城市公共厕所 10 万元/座、改建提升二类以上公共厕所 4 万元/座标准给予补助，努力补齐影响群众生活品质的“短板”。（省发展改革委、财政厅、国土资源厅、住房城乡建设厅牵头；各州、市人民政府配合）

#### （十六）启动实施乡村振兴战略。

2018 年 6 月底前出台云南省乡村振兴战略规划，在全省选择一批乡镇开展实施乡村振兴战略试点示范。省财政安排专项资金，采取以奖代补方式，对试点示范成效较好的乡镇进行奖励。深化农业供给侧结构性改革，打造“大产业”、培育“新主体”、建设“新平台”。2018 年省财政安排高原特色农产品深加工专项资金 10 亿元，大力推进茶叶、花卉、核桃、果蔬、畜牧、咖啡、中药材等高原特色农产品精深加工，提高农产品加工转化率。加快培育“一县一业”，支持一个县重点扶持一个拳头产品、培育一户龙头企业、做强一个特色产业。认真落实各项强农惠农富农政策措施。加快土地确权登记，稳步推进农村土地流转，积极推进农村股份合作制改革。（省发展改革委、财政厅、农业厅牵头；省直有关部门，各州、市人民政府配合）

（十七）充分发挥滇中新区带动作用。

赋予滇中新区更多的权限，鼓励在户籍、社保、教育、国有企业改革等方面的先行先试；在重点建设项目、城乡

建设用地规划指标、基础设施建设、人才培养、招商引资、融资增信、产业扶持等方面予以适当倾斜；鼓励重点招商引资项目向滇中新区集聚。2018年力争滇中新区固定资产投资增速达到30%以上、规模以上工业增加值增长25%以上，确保主要经济指标显著高于全省平均水平、居于全国新区前列。（省发展改革委、工业和信息化委、财政厅、人力资源社会保障厅、国土资源厅、交通运输厅、招商合作局，滇中新区管委会负责）

（十八）深入推进“三大战役”。

加快发展民营经济、县域经济和园区经济。深入实施民营经济“双培双优”行动计划，落实好领导干部挂钩联系民营企业制度，推动民营经济发展政策措施落细落地。实施新一轮微型企业培育工程，培育1600户省级成长型中小企业走“专精特新”道路，集中政策资源重点培育100户民营“小巨人”企业打造行业标杆，继续对园区企业员工就业培训及提供的实际就业岗位给予补贴。认真落实“三个10强”考评办法，出台支持重点县、市、区率先发展的实施意见，鼓励20个县域经济转型发展试点县、市、区先行先试，力争2018年新增经济总量达100亿元以上的县、市、区10个左右。实施园区发展“千百亿工程”，创新园区“投融建管营”模式，推进“10+50”重点工业园区建设，力争2018年新增4个百亿园区。（省发展改革委、

工业和信息化委、财政厅牵头；省直有关部门，各州、市人民政府配合）

## 六、激发改革创新活力动力

（十九）深化国有企业混合所有制改革。

力争2018年底省属企业混合所有制改革面达到80%以上。完善混合所有制项目推介发布机制，再向社会集中推出一批混合所有制改革示范项目，重点推动省工业投资集团公司、诚泰财产保险股份有限公司等集团层面混合所有制改革迈出实质性步伐。有序推进国有控股混合所有制企业员工持股试点，优先支持人才资本和技术要素贡献占比较高的转制科研院所、高新技术企业、科技服务型企业开展员工持股试点，2018年底前完成首批试点。鼓励国有控股上市公司实施股票期权、限制性股票等多种形式的股权激励。加快推进国有企业职工家属区“三供一业”分离移交工作，省财政对省属企业（不含中央下放企业）“三供一业”分离移交费用给予补助。

（省国资委牵头；省财政厅等部门配合）

（二十）鼓励创新创业。

出台我省进一步推进大众创业万众创新深入发展的意见。全面落实企业研发费用加计扣除等促进技术进步的税收激励政策。对新获批的高新技术企业及3年有效期满继续通过评审的高新技术企业，根据企业研发经费投入，采取后补助方式给予最高20万元的奖补；对引

进的中小型高新技术企业，根据企业研发经费投入，采取后补助方式最高给予 10 万元的奖补。组织实施 60 个省级重点技术创新项目。组织认定 20 个以上省级企业技术中心，对新认定的企业技术中心、质量控制和技术评价实验室，按照国家级 300 万元，省级 100 万元的标准给予一次性奖补。支持建立制造业中心，按照国家级 300 万元，省级 100 万元的标准给予一次性奖补。建设云南省“双创”综合管理服务平台，推广国家“双创”示范基地建设经验。实施省级创业园区建设升级计划，在已认定的 60 个省级创业园区中，每年重点培育建设 3 个省级创业示范基地，由省财政对每个示范基地给予不超过 500 万元的补助资金，所需资金从省级创业资金中安排。支持社会投资机构通过直接购买或租赁已开发闲置房地产楼盘作为创业孵化示范基地和创业示范园区，符合条件且通过评审的，最高给予 200 万元的一次性奖补。从微型企业培育工程专项资金中安排 1 亿元资金，采取发放服务券、服务补助等方式，为小微企业提供以初级应用为主，覆盖信息、投融资、创业辅导、人才与培训、技术创新和质量、管理咨询、市场开拓、法律等 8 个方面的后续服务。出台我省营造企业家健康成长环境弘扬优秀企业家精神更好发挥企业家作用的意见。（省发展改革委、工业和信息化委、科技厅、财政厅、人力

资源和社会保障厅牵头；各州、市人民政府配合）

（二十一）优化营商环境。

严格落实《云南省人民政府关于进一步推进“放管服”改革 10 条措施的意见》（云政发〔2017〕48 号）要求，着力构建审批事项最少、审批时间最短、监管依法强化、服务热情周到的营商和办事环境。继续深化“放管服”改革。加快推进“互联网+政务服务”，逐步实现政务数据统一归口管理。全面推行行政审批标准化建设，以标准化促进规范化，提升审批效率和质量。全面推进投资项目在线审批，真正做到横向并联、纵向贯通，形成线上线下融合发展的一体化政务服务体系。优化投资审批服务，为业主提供全面的审核事项和流程清单，业主申报时“一次性告知”，报件齐备“一次性办理、限时办结”。转变投资项目审批职能，加强事中事后监管，在省级以上各类园区、综合保税区、特色小镇等区域，有关部门以标准化清单形式明确项目的准入条件，推行以事前准入标准承诺代替审批的企业承诺制。严格落实各项收费清理政策，进一步规范行业协会商会收费行为。深化商事制度改革，深入开展“证照同办”，全面推进“多证合一、一照一码”。（省编办、发展改革委、民政厅、工商局、物价局牵头；省直有关部门，各州、市人民政府配合）

## 七、强化责任抓落实

### (二十二) 强化督查考核。

省直有关责任部门于本意见出台20个工作日内,制定并公布实施办法或细则,增强操作性;加大宣传解读力度,提高政策措施知晓度。各州、市结合本地实际抓好贯彻落实,既要确保经济增速,更要提高发展质量,防范风险。省人民政府每季度组织开展稳增长专项督查活动,重点对投资、工业、财税3大指标主要领导负责制、重大政策措施落实、指标完成情况进行督查,确保实现一季度开好局、各季度平衡增长,增强全省经济发展的活力和韧劲。各地各部门每季度向省人民政府书面报告贯彻落实推进情况,并于4月10日、7月10日、10月10日、12月30日前抄送省政府督查室和省发展改革委。省监察厅和省政府督查室会同有关方面适时开展意见贯彻落实情况评估,及时发现、处理不作为、慢作为、乱作为问题。省发展改革委组织开展稳增长措施执行情况中期评估,及时提出完善稳增长措施建议。(省发展改革委、监察厅,省政府督查室牵头;省直有关部门,各州、市人民政府配合)

云南省人民政府  
2018年1月20日

## 云南省人民政府关于调整一批行政许可事项的决定

各州、市人民政府,省直各委、办、厅、局:

为转变政府职能,深化简政放权,创新监管方式,进一步优化营商环境,提高群众办事创业的便利度,根据《国务院关于取消一批行政许可事项的决定》(国发〔2017〕46号)精神,结合我省实际,省人民政府决定调整62项省政府部门行政许可事项(详见附件)。

对取消(含部分取消)的行政许可事项,审批部门一律不得再实施;对下放(含部分下放、委托下放和部分委托下放)的行政许可事项,下放部门要与承接部门做好交接工作;省直部门要按照“法定职责必须为”的要求,依据职责切实加强行政许可事项的事中事后监管,全面推行“双随机、一公开”制度,加强对州、市的指导和培训,确保放得下、接得住、管得好。

有关部门应当于本决定印发之日起15个工作日内,在本部门政府网站发布涉及本部门调整的行政许可事项目录,并将行政许可事项下放和承接工作情况报送省编办。

云南省人民政府  
2017年12月29日

附件

## 云南省人民政府决定调整的行政许可事项目录(共 62 项)

序号	事项名称	行使主体 (责任主体)	设立依据	处理方式	监管措施	备注
1	城市园林绿化企业资质认定	省住房和城乡建设厅	《城市绿化条例》 《云南省城市绿化管理条例》	取消	加强事中事后监管,推行“双随机、一公开”抽查,及时发现违法违规及不诚信行为。	
2	地质勘查资质审批	省国土资源厅	《地质勘查资质管理条例》	取消	1. 严格执行地质勘查的标准和规范。 2. 建立完善地质勘查行业自律机制。 3. 对政府部门委托的地质勘查单位,加强对勘查单位资质范围内情况的监督,并对委托任务承担相应行政责任。 4. 加强事中事后监管,推行“双随机、一公开”抽查,及时发现违法违规及不诚信行为。 5. 建立地质勘查单位“黑名单”制度,维护地质勘查行业信用联合惩戒。	取消事项“地质勘查资质审批”,共 10 个事项同时取消。

- 3 -

序号	事项名称	行使主体 (责任主体)	设立依据	处理方式	监管措施	备注
9	经营国际船舶管理业务登记(中外资)	省交通运输厅	《中华人民共和国国际海运条例》	取消	1. 督促国际船舶管理企业严格按照有关标准和安全管理制度开展业务。 2. 健全事中事后监管机制,加强社会监督,对举报反映的问题,海事管理机构要认真核查并依法处理。	
10	电影制片单位设立、变更、终止审批	省新闻出版广电局	《电影管理条例》	取消	1. 严格执行电影制片单位设立、变更、终止审批程序。 2. 建立完善电影制片单位信用联合惩戒机制,加大对违法失信行为的惩戒力度。 3. 建立信用体系,实行“黑名单”制度,加强社会监督,对违法失信行为依法依规处理。	
11	设立人力资源服务机构及其业务范围审批	省人力资源和社会保障厅	《中华人民共和国劳动合同法》 《劳务派遣暂行规定》(人社部 2014 年第 17 号令) 《劳务派遣行政许可实施办法》(人社部 2015 年第 17 号令) 《劳务派遣行政许可实施办法》(人社部 2015 年第 17 号令)	下放	1. 加强对州、市的业务指导。 2. 加强日常监督检查。 3. 将下放许可事项的完成情况和纳入部门考核综合评价。	下放州、市人力资源和社会保障厅实施。

- 7 -

序号	事项名称	行使主体 (责任主体)	设立依据	处理方式	监管措施	备注
3	建设项目使用林地及在林业部门管理的自然保护区、沙化土地封禁保护区建设审批	省林业厅	《中华人民共和国森林法》 《中华人民共和国森林法实施条例》 《中华人民共和国自然保护区条例》 《建设项目使用林地审核审批办法》(国家林业局令 2015 年第 35 号) 《云南省林地管理条例》	部分取消	1. 制定有关标准和条件,铁路、公路等建设项目使用林地审批程序进行审批,审批把关,并在全国林业用地数据库。 2. 加强日常监督检查,设立举报电话,强化社会监督。 3. 严格执行在沙化土地封禁保护区范围内新建、改建、扩建项目审批程序,审批把关,并在全国林业用地数据库。	
4	出口国家重点保护的或者进出口国家限制进出口的野生动植物及其产品审批	省林业厅	《中华人民共和国野生动植物保护法》 《中华人民共和国野生动植物资源管理条例》	取消	1. 以高可研“双随机、一公开”监管工作,并督促国家林业局有关部门进行监督检查。 2. 建立完善野生动物保护平台,严厉打击非法贸易行为,严厉打击非法贸易行为。 3. 建立野生动物保护平台,严厉打击非法贸易行为。	

- 4 -

序号	事项名称	行使主体 (责任主体)	设立依据	处理方式	监管措施	备注
12	采矿权转让审批	省国土资源厅	《中华人民共和国矿产资源法》 《探矿权采矿权转让管理办法》(国务院令 1998 年第 28 号) 《探矿权采矿权转让管理办法》(国务院令 1998 年第 28 号)	部分取消	1. 加强对州、市的业务指导。 2. 加强日常监督检查。 3. 将下放许可事项的完成情况和纳入部门考核综合评价。	委托下放州、市国土资源部门实施省人民政府规定的探矿权采矿权转让审批事项,委托下放州、市国土资源部门实施省人民政府规定的探矿权采矿权转让审批事项,委托下放州、市国土资源部门实施省人民政府规定的探矿权采矿权转让审批事项。
13	建设项目压覆重要矿产资源审批	省国土资源厅	《中华人民共和国矿产资源法》	部分取消	1. 加强对州、市的业务指导。 2. 加强日常监督检查。 3. 将下放许可事项的完成情况和纳入部门考核综合评价。	不涉及州、市的建设项目压覆重要矿产资源审批事项,委托下放州、市国土资源部门实施省人民政府规定的探矿权采矿权转让审批事项,委托下放州、市国土资源部门实施省人民政府规定的探矿权采矿权转让审批事项。

- 8 -

序号	事项名称	行使主体 (责任主体)	设立依据	处理方式	监管措施	备注
5	森林区经营(含加工)木材审批	省林业厅	《中华人民共和国森林法实施条例》 《云南省森林管理条例》	取消	1. 落实“木材经营许可证实行‘木材运输证’改革”,从源头上对木材流通环节进行规范。 2. 加强与工商部门的沟通,掌握从事木材经营加工企业工商登记信息,并按时向林业部门提供,强化抽查,每年抽查比例不低于木材经营企业加工总量的 20%,抽查比例符合有关规定,抽查企业材料和产品信息录入国家信用信息系统,是否合法。 3. 建立木材经营许可证实行联合惩戒。	
6	对外承包工程资格审批	省商务厅	《中华人民共和国对外承包工程管理条例》 《对外承包工程管理条例》(国务院令 2009 年第 5 号)	取消	1. 研究建立对外承包工程“黑名单”管理制度,明确企业主体责任,强化各要素报告和监测机制。 2. 用好“黑名单”制度,对行业组织加强自律。 3. 建立部门信用信息平台和联合惩戒工作机制,对违法违规行为严格依法依规处理。	

- 5 -

序号	事项名称	行使主体 (责任主体)	设立依据	处理方式	监管措施	备注
14	采矿权新办登记	省国土资源厅	《中华人民共和国矿产资源法》 《矿产资源开采登记管理办法》	部分取消	1. 加强对州、市的业务指导。 2. 加强日常监督检查。 3. 将下放许可事项的完成情况和纳入部门考核综合评价。	该项目系“采矿权新办、变更、延续和注销登记”的事项,委托下放州、市国土资源部门实施省人民政府规定的探矿权采矿权转让审批事项,委托下放州、市国土资源部门实施省人民政府规定的探矿权采矿权转让审批事项。
15	采矿权变更登记	省国土资源厅	《中华人民共和国矿产资源法》 《矿产资源开采登记管理办法》	部分取消	1. 加强对州、市的业务指导。 2. 加强日常监督检查。 3. 将下放许可事项的完成情况和纳入部门考核综合评价。	该项目系“采矿权新办、变更、延续和注销登记”的事项,委托下放州、市国土资源部门实施省人民政府规定的探矿权采矿权转让审批事项,委托下放州、市国土资源部门实施省人民政府规定的探矿权采矿权转让审批事项。

- 9 -

序号	事项名称	行使主体 (责任主体)	设立依据	处理方式	监管措施	备注
7	建设项目水资源论证报告审批	省水利厅	《国务院对确需保留的行政审批项目目录(2014 年本)》 《建设项目水资源论证管理办法》(水利部、国家发展改革委令 2002 年第 15 号) 《云南省人民政府关于简政放权取消和调整部分行政审批项目的决定》(云政发〔2015〕34 号)	取消	1. 将建设项目水资源论证的有关技术要求纳入“取水许可”。 2. 落实“双随机、一公开”监管工作,对水资源论证行业进行规范,强化抽查,每年抽查比例不低于水资源论证行业总量的 20%,抽查比例符合有关规定,抽查企业材料和产品信息录入国家信用信息系统,是否合法。 3. 建立部门信用信息平台和联合惩戒工作机制,对违法违规行为严格依法依规处理。	
8	生产建设项目水土保持设施验收审批	省水利厅	《中华人民共和国水土保持法》 《中华人民共和国水土保持法实施条例》 《生产建设项目水土保持设施验收办法》(水利部令 2015 年第 18 号) 《云南省人民政府关于简政放权取消和调整部分行政审批项目的决定》(云政发〔2015〕34 号)	取消	1. 落实生产建设项目水土保持设施验收的有关标准。 2. 落实生产建设项目水土保持设施验收的有关标准,项目投入使用后,应经建设单位的水土保持方案及批复意见,验收合格后方可投入使用。 3. 建立部门信用信息平台和联合惩戒工作机制,对违法违规行为严格依法依规处理。	

- 6 -

序号	事项名称	行使主体 (责任主体)	设立依据	处理方式	监管措施	备注
16	开采矿产资源划定矿区范围审批	省国土资源厅	《矿产资源开采登记管理办法》	部分取消	1. 加强对州、市的业务指导。 2. 加强日常监督检查。 3. 将下放许可事项的完成情况和纳入部门考核综合评价。	委托下放州、市国土资源部门实施省人民政府规定的探矿权采矿权转让审批事项,委托下放州、市国土资源部门实施省人民政府规定的探矿权采矿权转让审批事项。
17	探矿权保留登记	省国土资源厅	《中华人民共和国矿产资源法》 《探矿权采矿权转让管理办法》(国务院令 1998 年第 28 号)	部分取消	1. 加强对州、市的业务指导。 2. 加强日常监督检查。 3. 将下放许可事项的完成情况和纳入部门考核综合评价。	该项目系“探矿权新办、变更、延续、保留和注销登记”的事项,委托下放州、市国土资源部门实施省人民政府规定的探矿权采矿权转让审批事项,委托下放州、市国土资源部门实施省人民政府规定的探矿权采矿权转让审批事项。

- 10 -





## 贵州省二手车交易市场 和二手车经营主体备案 管理办法(试行)

### 第一章 总则

第一条按照商务部、公安部、工商总局、税务总局等四部门《二手车流通管理办法》(商务部令2005年第2号令)对二手车交易市场及二手车经营主体备案的要求,根据《商务部办公厅关于做好二手车交易信息采集工作的通知》(商办建函[2017]364号)和贵州省商务厅等十部门《关于促进二手车便利交易规范二手车市场的通知》(黔商发[2017]4号)精神,为进一步加强和规范贵州省二手车交易市场和二手车经营主体的备案管理工作,特制定本办法。

第二条省、市(州)、县(市、区)商务主管部门为企业备案登记管理的行政管理部门,市(州)、县(市、区)商务主管部门负责辖区具体备案工作的组织实施。

第三条贵州省境内从事二手车交易相关经营活动的具备独立法人资格的二手车交易市场和二手车经营主体(以下简称“企业”),适用本办法。

第四条二手车交易市场是指依法设立,为买卖双方提供二手车集中交易的场所和相关服务的企业。

第五条二手车经营主体是指依法设立,从事二手车经销、拍卖、经纪、鉴定

序号	事项名称	行使主体 (责任主体)	设立依据	处理方式	监管措施	备注
59	大中型水利移民安置规划(大纲)审批	省移民局	《大中型水利水电工程建设征地补偿和移民安置条例》	部分下放	1. 加强对州、市的业务指导。 2. 加强日常监督检查。 3. 将下放许可事项的完成情况纳入部门年终综合评价。	将大中型水利水电工程项目的移民安置规划(大纲)审批权限下放州、市移民局实施。
60	大中型水利水电工程移民安置规划审核	省移民局	《大中型水利水电工程建设征地补偿和移民安置条例》	部分下放	1. 加强对州、市的业务指导。 2. 加强日常监督检查。 3. 将下放许可事项的完成情况纳入部门年终综合评价。	将大中型水利水电工程项目的移民安置规划审核权限下放州、市移民局实施。
61	矿产资源和费减免审批	省国土资源厅	《矿产资源补偿费征收管理规定》	冻结审批	暂时无措施审批	长期未审批,但设立依据仍然存在,暂冻结部门审批权限,待设立依据修订后再予以取消。
62	国土资源管理部门管理的地质遗迹保护区内从事科研、教学等旅游审批	省国土资源厅	《中华人民共和国自然保护区条例》	冻结审批	暂时无措施审批	长期未审批,但设立依据仍然存在,暂冻结部门审批权限,待设立依据修订后再予以取消。

- 27 -

## 贵州省商务厅关于印发贵州省 二手车交易市场和二手车 经营主体备案管理办法 (试行)的通知

各市(州)、贵安新区,各县(市、区)商务主管部门:

《贵州省二手车交易市场和二手车经营主体备案办法(试行)》已于2018年2月8日省商务厅厅长办公会审议通过,并报省政府法治办备案,现印发实施,请遵照执行。

2018年2月12日

评估的企业。

## 第二章备案程序

第六条企业在取得工商营业执照2个月内到所在县(市、区)商务主管部门进行备案登记。同时在商务部业务系统统一平台全国汽车流通信息管理系统 <http://ecomp.mofcom.gov.cn> 已注册“汽车企业申请”栏目进行注册(法人注册)并登录,企业以法人用户身份登录,如实完整填写企业基本信息。

第七条按照属地管理原则,企业提交相关材料到所在县(市、区)商务主管部门进行备案登记。若由市(州)商务主管部门直管的企业,则由市(州)商务主管部门负责备案。

第八条企业备案需携带以下材料

### (一)基本材料

1. 盖有企业公章的备案申请表、诚信经营承诺书;

2. 相关证件原件及复印件:营业执照副本(社会统一信用代码)、办公场所(经营场地)产权证明或租赁合同、企业法定代表人身份证。

### (二)需特别准备的材料

1. 二手车交易市场:交易市场场地面积相关证明,产权证明或租赁合同等。

2. 二手车拍卖企业:拍卖经营资质证书原件及复印件。

## 第九条商务部门审核备案

(一)商务主管部门对企业提交的备案材料和相关证件进行查验。对二手

车交易市场除查看材料外,需实地查看本办法第八条规定条件是否具备。在查验材料或实地查看后,对备案与否给予回复,并归还证件原件。

(二)在审核材料及实地查看后,企业如符合规定条件,商务主管部门打印纸质备案证明发放给申报企业。之后审核企业在商务部全国汽车流通信息管理系统中填报情况,对企业信息填报准确的审核通过。

(三)在审核材料及实地查看后,企业如不符合规定条件,不予通过备案的,商务主管部门书面告知企业,说明理由,退回材料。之后审核企业在商务部全国汽车流通信息管理系统中的填报情况,不予审核通过。

## 第十条备案类型特别规定

(一)需符合《二手车流通企业经营管理规范》(SB/T 1144-2015)“二手车交易市场管理规范”要求。

(二)鉴于贵州省实际,二手车交易市场固定经营场地条件适当调整为:经营场地具有合法产权证明或有效租赁合同,场地租赁期不低于3年。场地面积不低于5000平方米,车辆展示区不低于3000平方米,交易大厅面积不低于150平方米。

(三)二手车交易市场功能区域划分清楚并设有标识牌,设置和划分查验区、评估区、展销区、交易大厅等功能区域与设施。

(四)利用网络从事二手车经营的,备案为“二手车经纪服务”类。

第十一条企业的工商登记信息发生变化(《贵州省二手车交易市场和经营主体备案登记表》加“\*”栏)的,应当自变化之日起30日内向商务主管部门申请变更,申请变更备案须提交更新后的工商营业执照副本复印件及其他与变更相关资料。

### 第三章 备案管理

第十二条市(州)、县(市、区)商务主管部门应将辖区内企业备案情况及时通报同级公安交通管理部门、税务部门和工商行政管理部门,配合专项管理工作;同时通过官方网站等相关渠道向社会公布。市(州)商务主管部门应将本区域内企业备案情况于每月15日前汇总报省商务厅。

第十三条已备案的企业有下列行为之一的,备案机关可撤销备案,并予以公示。

(一)企业注销工商登记,或因企业违法经营,被主管登记机关吊销营业执照的。

(二)备案机关收到司法机关或税务监察机关因为企业违法经营而撤销备案的司法建议书、监察建议书的。

(三)企业提交虚假信息或隐瞒有关信息,造成重大影响的。

(四)企业申请撤销备案并经备案机关同意的。

(五)商务执法部门或公安、工商、

税务等部门开展工作检查时查实企业违法经营的。

(六)企业经营主体被举报违法经营,经当地商务执法部门或公安、工商、税务等部门查实的。

(七)依据相关法律法规,其他需要撤销备案的情形。

第十四条备案机关应当完整准确地记录和保存企业的备案信息,依法保守企业商业秘密。

第十五条企业停止二手车经营活动时,应主动告知备案地商务主管部门以便撤销该企业备案程序。

第十六条企业必须提交真实有效的备案材料,不得有伪造、涂改、出租、出借、转让备案证书等行为,自觉接受相关部门的监督检查。若有违反上述规定行为的,由县级以上监督管理部门责令限期改正,逾期不改的,不予备案或撤销备案;并建议监督管理部门按照《贵州省企业失信行为联合惩戒实施办法(试行)》相关条款,将企业列入失信企业黑名单并向社会公布。

第十七条企业注册信息经商务主管部门确认后,应在全国汽车流通信息管理系统中及时填报二手车交易信息等相关业务操作;不履行备案手续的企业自行承担相应后果。

第十八条本办法实施之前已开展二手车交易的企业,应在本办法实施之日起2个月内到所在县(市、区)商务主管

部门提交规定材料，完备备案手续。

第十九条企业经工商部门注册后，2个月内未到商务主管部门备案的，县级以上商务主管部门应及时提醒相关企业并将未备案情况通报同级税务、公安等部门。

第二十条各级商务主管部门要推进网上办公，简化备案手续，方便企业进行备案。

第二十一条各级商务主管部门应强化事中事后监管，将企业纳入“双随机一公开”管理目录，在职权范围内采取“双随机，一公开”的管理方式，加强对企业的管理。对查实有违法违规经营的企业，按照《贵州省企业失信行为联合惩戒实施办法(试行)》相关条款，将企业列入失信企业黑名单并向社会公布。

第二十二条相关协会组织应当依照本办法规定，加强行业自律，指导企业依照本办法规定主动完成备案，协助和配合商务主管部门开展企业备案登记工作和规范企业经营行为。

第二十三条本办法自下发之日起实施，以前有关备案规定与本办法不一致的，以本办法规定为准

## 山东省商务厅关于进一步加强二手车交易市场管理的通知

各市商务主管部门：

为进一步加强我省二手车交易市场管理，规范二手车经营行为，促进二手车流通行业健康有序发展，根据《二手车流通管理办法》(商务部、公安部、国家工商总局、国家税务总局 2005 年第 2 号令)、《山东省人民政府办公厅关于贯彻国办发〔2016〕13 号文件促进二手车便利交易的实施意见》(鲁政办发〔2017〕47 号)、《二手车流通企业经营管理规范》(SB/T 11144-2015)(商务部公告 2015 年第 58 号)等有关规定，现就加强二手车交易市场管理有关事项通知如下：

### 一、规范二手车交易市场备案

#### (一) 备案条件

1. 选址符合辖区市、所在县(市)城市发展或商业网点发展规划。
2. 有规范的名称、组织机构、固定场所和章程。
3. 具备为买卖双方提供车辆合法性检验、二手车展示、信息查询、鉴定评估、转移登记、购置税变更、车船税变更、保险、抵押贷款等服务功能。
4. 能为 20 家以上固定二手车经营商户提供相应办公场地及配套设施。
5. 具有固定经营场地，场地有合法产权证明或租赁合同，土地性质符合有

关法律法规。场地面积不低于 10000 平方米，车辆展示销售区面积不低于 5000 平方米，交易大厅面积不低于 300 平方米，停车场面积不低于 500 平方米。

6. 市场功能区域划分清楚并设有标识牌。要设置和划分查验区、评估区、展销区、交易大厅等功能区域与设施。市场设有专门的客户休息区，配备相应的设施、设备。

7. 符合公安、工商、税务、安监等其他部门有关法律法规及规章制度。

8. 符合《二手车流通管理办法》有关规定。

#### (二) 备案所需材料

1. 企业营业执照(副本)复印件。

2. 二手车交易市场信息备案登记表(加盖县(市、区)及市级商务主管部门印章)。

3. 二手车交易市场房屋产权或房屋租赁证明复印件，土地性质证明文件复印件。

4. 消防验收意见书。

5. 企业法人代表身份证复印件。

以上材料均需加盖企业公章。

#### (三) 备案程序

1. 企业登录商务部网站，从市场建设司子站进入“全国汽车流通信息管理系统(<http://bfqc.scjss.mofcom.gov.cn>)，注册后录入企业完整信息。

2. 企业持相关资料到县(市、区)商务主管部门申请备案初核。

3. 市级商务主管部门对符合备案条件的二手车交易市场以正式文件将相关资料(一式二份)报省商务厅(市场体系建设处)。省商务厅定期在网上确认通过备案。通过备案的企业名单经公示后，定期向公安部门及税务部门推送。

#### 二、健全信息采集和报送制度

(一) 全省各级商务主管部门要督促二手车交易市场按照商生产教育培训。

#### 四、逐批次开展二手车经营主体资格确认

(一) 全省各级商务主管部门要按照《二手车流通管理办法》、《二手车流通企业经营管理规范》有关标准，对辖区内已注册设立但未备案的二手车交易市场依申请进行实地确认，全面掌握辖区内二手车交易市场基本情况。对已备案后退出行业的二手车交易市场应及时报省商务厅，经确认后取消备案。

(二) 新设立的二手车交易市场按本通知第一条有关内容办理备案事宜，省商务厅逐批次开展二手车交易市场主体资格确认并向公安部门及税务部门推送。

(三) 请于 2018 年 3 月 20 日前将《山东省二手车交易市场信息确认表(第二批)》(见附件 2)、《山东省二手车经营主体(交易市场除外)信息确认表》(见附件 3)电子版和纸质版(经有关业务负责同志签字并加盖市级商务主管部门公章)报省商务厅(市场体系建设处)，逾期



手车消费市场潜力进一步释放。

经中国汽车流通协会二手车行业商会调查了解，截止到2018年3月31日为止，全国31个省（不含港澳台）去除京、津、冀、长三角、珠三角9城三大区域7省市（国八条列示）的限迁情况如下：

- 1、3个省未放开二手车限迁政策，分别是黑龙江、海南、西藏。
- 2、8个省部分放开，分别是福建、甘肃、河南、山东、山西、四川、湖南、新疆。
- 3、14个省完全放开，分别为安徽、广西、贵州、湖北、吉林、江西、辽宁、内蒙古、宁夏、青海、陕西、云南、重庆、广东（去除珠三角城市）。
- 4、统计的286个城市（包括：副省级城市、地级市、自治州、地区等）中211个城市已经放开二手车限迁，75个城市未放开二手车限迁。

（文章来源：中国汽车流通协会）

## 报废汽车废钢铁产出量或大幅上涨，预计2020年废钢供应量将达到2.7亿

由于自产废钢主要来自钢厂生产过程中的钢坯切头切尾和钢坯切边废料。近年来随着整体装备技术水平的提高，自产废钢的总量很难有大的增幅。

所以未来废钢增量主要来自社会采购，具体看主要来源于汽车，造船，工程机械等装备的报废回收。

其中，汽车，造船，家电，工程机械均于2009-2010年进入增速高峰，以汽车使用年限15年，彩电使用年限8-10年，挖掘机使用年限15年，金属切削机床使用年限10年计，2020年后我国废钢产量增速将加快。

据前瞻产业研究院发布的《中国废钢行业市场需求与投资规划分析报告》数据显示，废钢资源产生量2001-2011年呈现逐年增长的态势，但在2012年出现比较明显的降幅，随后又进入了震荡走高的区间。

2017年上半年，废钢铁资源产生量为6635万吨，同比增加2326万吨、增幅53.98%；其中社会废钢、自产废钢及进口废钢分别达3703、2801万吨、131万吨，同比分别增74.67%、34.02%和32.32%。

国内废钢应用现状：废钢用量全球第一，废钢比远低于平均水平，2016年

中国废钢消耗量 9010 万吨,位列全球第一。但相较于国内 8.08 亿吨粗钢产量,废钢应用比仅 11%,远低于全球 34%的平均水平。

未来报废汽车废钢铁年产出量或将大幅上涨。随着汽车保有量的持续增长,未来报废汽车数量将大幅增加,而报废汽车是废钢的重要来源之一。预计 2017 年报废量将达到 900 万辆以上,拆车行业有望成为废钢市场的主力军。

2011-2015 年,我国炼钢废钢比基本呈现持续下行的状态,截至 2015 年,废钢消费量达到 8830 万吨、炼钢废钢比为 10.36%;2016 年,废钢消费量同比增长 8.16%至 9010 万吨、炼钢废钢比回升至 11.15%。2001-2015 年我国炼钢废钢比震荡下行至 10.36%，“十二五”期间炼钢废钢比为 11.36%，2016 年回升至 11.15%。

目前,2017 年前三季度炼钢废钢消耗量达 1.03 亿,同比大增 56.5%,预计全年废钢消耗量将达到 1.4 亿吨,是我国炼钢废钢消耗量首次突破 1 亿吨,标志着我国进入废钢大规模使用期,废钢供应量已可支撑短流程法炼钢大规模使用。预计 2020 年废钢供应量将达到 2.7 亿,废钢供应充足。

预计今年全年废钢消耗量达到 41.4 亿吨,废钢回收利用进入规范的新阶段。据前瞻产业研究院数据显示,经过多年发展,我国废钢资源保有量已达 80 亿

吨。2016 年社会产生废钢量达到 1.6~1.7 亿吨,加上钢厂自产废钢,废钢总供应量超过 2 亿吨。

(文章来源:报废车回收拆解与再利用分会)

## 报废汽车回收新规将落地 零部件走向引担忧

在全国汽车保有量达 2.17 亿辆,汽车保有量、报废量快速增长的情况下,如何快速有效地引导老旧车辆报废已成为影响我国汽车市场健康发展的重要课题。

近日,修订版《报废汽车回收管理办法》(以下简称《管理办法》)即将落地的消息颇受关注。根据最新消息,新版《管理办法》主要在报废车企业资质许可制度、报废车零部件的未来走向及报废车计价规定三方面做出了修改。从国务院已经发布的《国务院关于修改〈报废汽车回收管理办法〉的决定(征求意见稿)》(以下简称《征求意见稿》)和上述消息来看,我国政府将成立报废汽车回收主管部门,进一步推进报废汽车行业的体制改革。

对此,国务院法制办公室在其发布的《报废机动车回收拆解管理条例(征

征求意见稿)》公开征求意见通知中指出,随着汽车保有量、报废量的大幅增长,报废汽车回收领域面临的各方面环境发生了很大变化,出现了一些新的情况和问题。在《道路交通安全法》及实施细则相继出台,商事登记制度改革、价格改革等的进一步深化的背景下,现行办法中的部分规定也要相应进行调整。

中国再生资源回收利用协会报废车分会秘书长张莹在接受《中国经营报》记者采访时表示,修改后的《管理办法》应该能够提升资源的合理利用,进一步减少碳排放,促进机动车零部件再制造行业的发展。

#### 方向初定

根据公安部交管局的统计数据,截至2017年底,我国机动车保有量为3.10亿辆,汽车保有量为2.17亿辆。综合中汽协近10年来发布的汽车销售数据来看,我国汽车市场在2008年~2017年销售的汽车数量为2.06亿辆。按照汽车平均使用寿命为10年计算,2018年我国汽车报废量有望达到1100万辆。因此,有分析认为,2019年我国废旧汽车报废量或将突破1300万辆,2020年有望达到1700万辆左右

为了解决和应对报废车快速增长所带来的新问题,我国政府决定对原有的《管理办法》进行更改。据了解,修订后的《管理办法》取消了报废汽车企业的总量控制合理规划布局的要求,放开

了“五大总成”(发动机、方向机、变速器、前后桥、车架)的再制造、再利用,废除了报废机动车的收购价格参照废旧金属价格计价的规定。

从商务部之前公布的《征求意见稿》来看,报废汽车企业将在今后实行先制造后发证的制度。今后再设立报废汽车回收企业的时候,要先到工商部门注册,然后按照国家标准建设报废拆解企业,之后由省级商务主管部门组织专家组进行验收,通过验收之后就可以领取经营许可证,依法经营。报废车上拆解下的五大总成零部件可不再作为废弃金属交给钢铁企业作为冶炼原料,可按照国务院报废汽车回收主管部门会同国务院循环经济发展综合管理部门制定的有关规定交给零部件再制造企业;拆解的其他零配件可在标明“报废汽车回用件”后继续销售使用。报废车价格不再是简单的按吨位数论价回收,由市场主体自主协商定价。

总体来看,修改后的《管理办法》将进一步放宽从事报废汽车回收活动单位的准入条件,旨在简化车辆报废手续,促进老旧车辆快速报废。全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树在接受记者采访时表示:“在我国汽车市场的逐步成熟、汽车产品更新换代日趋加快的情况下,简单的报废车重组销售的案例已基本不会出现。面对汽车保有量的快速增长,汽车报废行业对于新规定的需求可

谓是迫在眉睫。”

### 直击痛点

公开资料显示,《管理办法》是在2001年6月开始实施,迄今为止,它已在我国汽车市场“服役”17年有余。尽管修订后的新版《管理办法》尚未落地,但是毫无疑问,经过17年探索、实践之后,新版《管理办法》一定更为合理,且能更为有效地解决汽车报废产业的现有痛点。张莹认为,从现有的相关信息来看,修订后的《管理办法》除了能够促进资源合理利用、节约时间成本、减少碳排放之外,更能适应我国政府当下大力扶持的新能源汽车产业。“目前来看,与汽车上的传统零部件相比,发电机和电动机的再制造利用率更高,从某些零部件的再生产性能来看,新能源汽车对再制造企业的利好更大。”张莹告诉记者。

中国再生资源回收利用协会的统计数据显示,我国汽车市场每年注销车辆的规模在700万至800万辆,2015~2017年流入正规报废汽车拆解厂的报废汽车,仅占注销车辆的20%~25%。由于报废车回收价格低,一些车主不愿选择正规车辆报废途径,正规报废渠道的增长一直处于被抑制状态。在2015~2017年的回收数据中,有60%以上的比例,被不同的市场主体消化掉,其中有很大一部分是非法拆解。从报废车每年实际回收占比来看,我国报废车的回收量仅

占汽车保有量的0.5%~1%,与发达国家5%~7%的占比相差较大。业内分析认为,虽然我国报废车回收产业有着比较好的前景,但报废车流失情况也比较严重。被转卖到边远地区的报废车不但已经对正规回收企业造成冲击,还造成了环境污染和安全隐患。

对此,国务院也在相关文件中指出,报废汽车回收企业资格许可制度需进一步完善,有关许可条件已经不完全符合实际;回收拆解过程中,固体废物、废油液等污染环境的情况比较突出,需要进一步加强监管;现行办法有关拆解的“五大总成”只能作为废金属强制回炉冶炼的规定,在当时有一定的合理性,但随着汽车保有量、报废量的大幅增长,资源浪费越来越明显,不利于资源循环利用和机动车零部件再制造行业的发展。从现有的最新消息和《征求意见稿》的相关内容来看,修订后的《管理办法》已针对上述痛点进行了针对性的规范。业内人士认为,上述非法拆解灰色产业链,有望在新政出台后得以遏制。

### 喜忧参半

从现有资料来看,虽然修订后的《管理办法》会针对汽车报废产业当前的痛点给予直击,但仍有业内人士对报废车零部件的走向表示担忧。在具备合法化身份的情况下,废旧拆车件是否会以旧冒新进去配件市场、市场上是否会出现翻新车等问题将成为新规出台后的又一

顾虑。不过，崔东树在接受记者采访时表示上述担忧基本不会出现。“当前需要报废的车辆多数都是使用年限在 10 年以上的产品，在汽车产品技术更新换代如此快速的当下，能用在新车型上的老旧零部件少之又少。”

从实际情况来看，我国报废车的现状确实如崔东树所言，但如此一来，报废车零部件再制造企业仍需对报废车零部件进行再次的溶解加工，回收再制造的相关规定似乎与报废车的报废年限形成了一种无法解开的“矛盾”。对此，张莹认为，上述矛盾是报废零部件再制造产业发展过程中的必经阶段，在国 1、国 2 等老旧排放标准车型逐步淘汰，国家对于排放标准要求越来越高的情况下，汽车新产品与报废车之间的零部件通用率将有所提高，上述“矛盾”会慢慢得到解决。伴随着老旧车型生产企业的转型和新能源汽车市场的逐步扩大报废零部件企业有望迎来利好。

目前来看，发达国家的汽车可用零部件再制造利用率达到 35% 左右，而我国拆解的可用零部件再制造利用率仅为 10% 左右，基本以销售废金属为主，与国外相比差距较大。修订版政策落地后，将在多方面鼓励和引导市场走向精细化拆解、合理化循环的路线，有望带来报废汽车回收率和报废零部件再制造产业市场空间的进一步提升。

截至目前，已有多家上市公司在电子废弃物、汽车、动力电池拆解、储能梯次利用及相关配套设备等领域积极布局。在汽车报废产业整体向好的同时，如何加强报废车可用零部件的流向监管以及如何合理减少汽车报废行业的经营税（国外汽车拆解行业的税率基本在 3%~5%，而我国报废汽车回收拆解行业缴纳的各项税费超 20%）将成为相关监管部门需要面临的重要问题。

（文章来源：中国经营报车视界）

## 报废电池回收迫在眉睫 新能源车回收体系加速成形

3 月 14 日，记者从中国铁塔能源创新中心获悉，中国铁塔能源创新中心已完成《新能源汽车动力蓄电池回收利用试点实施方案》（以下简称《实施方案》）编制和上报，正在全力开展动力电池梯次利用的研究和落地实施工作。

在汽车分析师贾新光看来，《实施方案》的实行，让新能源汽车行业的规范更加完善，使新能源汽车节能减排良性发展，由于新能源汽车和电池紧密相连，未来对新能源二手车有很大的影响。

### 报废电池回收迫在眉睫

据了解，自 2014 年国内推广应用新

能源汽车以来,截至 2017 年底累计推广新能源汽车 180 多万辆,装配动力蓄电池约 86.9GWh。

根据中国汽车技术研究中心的预测,动力电池的使用年限一般为 5-8 年,意味着前期投入市场的新能源电池基本处于淘汰临界点。

不过,让人担忧的是,2015 年国内报废动力电池累计为 2 万-4 万吨,对应的电池回收率仅 2%,对此,如何做好退役电池的回收与处理再利用已成为行业面临的一个主要问题。

值得注意的是,废旧动力电池不仅存在造成重金属污染的可能,电解质也有很强的腐蚀性和毒性,容易产生有毒的化学气体,危害人体健康,而国内一直没有完整的体系来疏导从汽车制造商到电池回收商的运转流程,这也让新能源汽车在污染问题上一直存在争执。

中国汽车技术研究中心数据显示,2018-2020 年,全国累计报废动力电池将达 12 万-20 万吨;到 2025 年动力电池年报废量或达 35 万吨的规模。随着新能源汽车产业的快速发展,我国已成为世界第一大新能源汽车产销国,动力蓄电池产销量也逐年攀升,动力蓄电池回收得到社会广泛关注。

### 政策鼓励梯次利用

实际上,即将面临的新能源汽车动力电池回收的尴尬局面,已引起了相关部门的重视。今年 2 月 26 日,工信部、

科技部、环境保护部等七部门印发《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》(以下简称《暂行办法》)。旨在支持开展动力蓄电池回收利用的科学技术研究,引导产学研协作,鼓励开展梯次利用和再生利用,推动动力蓄电池回收利用模式创新。

为贯彻落实《暂行办法》,3 月 2 日,工信部等七部委提出,“支持中国铁塔公司等企业结合各地区试点工作,开展动力蓄电池梯次利用示范工程建设”。到 2020 年,建立完善动力蓄电池回收利用体系,探索形成动力蓄电池回收利用创新商业合作模式。

按照《实施方案》,充分落实生产者责任延伸制度,由汽车生产企业、电池生产企业、报废汽车回收拆解企业与综合利用企业等通过多种形式,合作共建、共用废旧动力蓄电池回收渠道。

公开资料显示,中国铁塔目前在全国范围内拥有近 200 万个铁塔,合计需要电池约 13600 万 kWh。2018 年初,中国铁塔公司、重庆长安、比亚迪、银隆新能源、沃特玛、国轩高科、桑顿新能源等 16 家企业签订了新能源汽车动力电池回收利用战略合作伙伴协议。

北京商报记者调查发现,目前因为价格、使用寿命等因素影响,大多数铁塔仍旧以铅酸电池为主,这也意味着中国铁塔给出的动力电池回收价格会十分低廉。随着《实施方案》的推出,中国

铁塔与 16 家车企签约就价格、回收方式等达成一致，这也意味着回收价格将有望大幅提升。

监管难点待解

不过，动力蓄电池回收利用作为一个新兴领域，目前处于起步阶段，还面临着一些突出的问题和困难。目前，绝大部分动力蓄电池尚未退役，汽车生产、电池生产、综合利用等企业之间未建立有效的合作机制。在落实生产者责任延伸制度方面，还需要进一步细化完善相关法律支撑。

同时，回收利用技术能力不足。资料显示，企业技术储备不足，动力蓄电池生态设计、梯次利用、有价金属高效提取等关键共性技术和装备有待突破。退役动力蓄电池放电、存储以及梯次利用产品等标准缺乏；而且，激励政策措施保障少，受技术和规模影响，目前市场上回收有价金属收益不高，经济性较差。相关财税激励政策不健全，市场化的回收利用机制尚未建立。

全国乘用车信息联席会秘书长崔东树表示，《实施方案》明确了新能源汽车动力蓄电池的回收规范，重点保障了废旧动力电池有序回流到正规再生利用企业，但废旧动力电池的残值价格评估仍缺乏统一标准，同时动力电池的再生利用能否实现有效监管，也将成为《实施方案》实施的难点。

一位不愿具名的业内人士认为，动

力电池技术是新能源汽车的核心技术。在电池技术尚无重大突破的前提下，直接关系到新能源汽车作为一项产品的性价比。而《实施方案》的落地也意味着新能源汽车动力电池回收将逐渐规范，为新能源汽车发展提供新的增长动力

（文章来源：北京商报 资源再生杂志社）

## 李克强：提高燃油品质 淘汰黄标车老旧车 2000 万辆

国务院总理李克强 5 日在作政府工作报告时说，五年来，我们坚持人与自然和谐发展，着力治理环境污染，生态文明建设取得明显成效。树立绿水青山就是金山银山理念，以前所未有的决心和力度加强生态环境保护。重拳整治大气污染，重点地区细颗粒物（PM2.5）平均浓度下降 30% 以上。加强散煤治理，推进重点行业节能减排，71% 的煤电机组实现超低排放。优化能源结构，煤炭消费比重下降 8.1 个百分点，清洁能源消费比重提高 6.3 个百分点。提高燃油品质，淘汰黄标车和老旧车 2000 多万辆。加强重点流域海域水污染防治，化肥农药使用量实现零增长。推进重大生态保护和修复工程，扩大退耕还林还草

还湿，加强荒漠化、石漠化、水土流失综合治理。开展中央环保督察，严肃查处违法案件。积极推动《巴黎协定》签署生效，我国在应对全球气候变化中发挥了重要作用。

(文章来源： 全国报废车新华网)

### 利用率 95% 韩国报废汽车回收利用法规及实施情况介绍

韩国汽车制造商协会环境和技术部经理Minchul JI分享了韩国汽车资源回收利用法案介绍及管理实践，他称 2012 年整个韩国内 509 家汽车拆解企业，这个数量和中国这样的大国相比汽车拆解数量是一样的，所以可见韩国在这方面的发展还是比较有效的。

以下为韩国汽车制造商协会环境和技术部经理 Minchul JI 发言实录：

先生们、女士们大家早上好，我是来自韩国汽车制造商协会的 Minchul JI，我下面为大家介绍一下韩国方面的情况。我的介绍主要分为四部分，第一个是韩国汽车回收，报废利用汽车的概述。第二个是韩国 ELV 法案的情况，第三个是韩国 ELV 政策导向，最后是 ELV 回收试点的情况。

韩国报废汽车回收利用法规及实施

情况介绍

#### I. 概述



首先我介绍一下韩国汽车工业及报废汽车的概述。这张图中显示了韩国汽车产业从 1990 年-2013 年的增长情况，当然这个数字与中国相比还是比较少，但是韩国汽车增长还是非常快的。我们在 2013 年生产增长率达到到了 5.7%，出口增长了 10.3%，而国内市场增长了 2.1%。这张图显示了过去三年间，汽车发展生产，国内销量和出口的一个情况。

#### 韩国报废汽车回收利用法规及实施情况介绍



我们可以看到，蓝色的是 2011 年，红色是 2012 年，绿色是 2013 年。我们可以看到从国内销量来看，2011 年-2013 年变化不是很大，可以看到国内时间比较饱和了，所以我们现在汽车增

长主要是靠出口市场。在这里，介绍了一下在回收利用法规出台之前和之后，韩国汽车回收企业，拆解企业，粉碎企业，和 ASR 回收企业的情况。

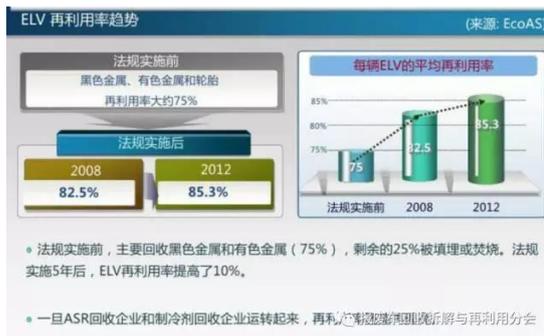
韩国ELV回收企业 (截至2013年6月)

	法规实施前	目前	变化
总量	383	531	148(39%)
拆解企业	380	514	134(35%)
粉碎企业	3	14	11(467%)
ASR 回收企业	0	3	3(%)

\* 粉碎企业数量的增加 (467%) 得益于一项禁令，该禁令禁止将压缩的ELV车体从拆解企业非法转移至第三方机构。  
 \* 已注册的ASR回收企业，及准备注册的制冷剂回收企业：  
 - 制冷剂回收企业：NewGreen, AP SYS (筹备阶段)  
 - ASR回收企业：NewGreen, Daesung E&E, GRM (2012年12月注册)

我们可以看到在法规实施前总量是 833 家，拆解企业是 380 家，粉碎企业 3 家，ASR 没有，现在的变化分别到现在是 531 家，514 家，14 家，3 家。ELV 从拆解企业非法转移到第三方机构，对于注册的 ASR 企业，现在的情况是回收企业有两家。有一家正处于筹备阶段，GRM 这家公司是在去年 12 月份注册的。这里介绍的是 ELV 再利用的趋势，我们可以看到在法规实施前，黑色金属，有色金属，利用率是 75%，法规实施后 2008 年利用率提高了 82.5%，2012 年达到了 85.3%。所以大家可以看到，在法规实施五年后，ELV 利用率提高了 10%，这个数字还是非常可观的。

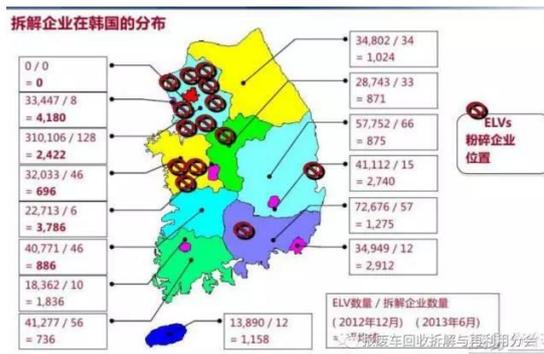
韩国报废汽车回收利用法规及实施情况介绍



这张图则显示了不同处理阶段对应的利用率，2012 年总体车注册量是这边的数字，报废汽车方面达到了 70 万辆，所以回收利用率还是非常可观的。这张图显示了每年拆解企业 ELV 的数量，我们看到 2012 年整个韩国内 509 家汽车拆解企业，这个数量在我们这样一个小国家来说，和中国这样的大国相比汽车拆解数量是一样的，所以可见韩国在这方面的发展还是比较有效的。

每家拆解企业的 ELV 的数量，我们可以看到 2012 年只是拆解了 1562 辆，这个数字可能不是很高，而且对于整体的比例来讲不是很高。可能是因为法规规定的要求，造成具体的拆解企业它的获利性不高，所以在未来的法规上需要一些改进，提高企业拆解的经营积极性。

韩国报废汽车回收利用法规及实施情况介绍



这是韩国拆解地图，显示了分布情况。我们看到大部分的拆解企业都集中在首都，首尔附近。当然在韩国不同的地区，我们可以看到大概在首尔附近有4180个平均值。它的计算是ELV数量，除以拆解企业的数量，我们可以看到比例最高的就是在首尔附近，达到了4180。

下面我讲一下韩国ELV回收利用法案的历史，法规制定历史我们在2005年，利益相关方也进行了协商。2007年我们颁布了这项法规，2009年到2014年，我们希望能把再利用率的目标，提高到85%。如果在这个法规实施的效果比较好的情况下，2015年回收再利用目标可能会达到95%。在2007年我们就与欧盟和日本的法规进行了对标，我们目前的法规体系主要是参照欧盟的ELV进行制定和实施的。



从法规的结构上讲，主要分为两部分。我们看到左边的蓝色是预防性的一些规定，它主要是规范了生产企业和进口企业的一些情况。比如说禁止他们使用重金属，还要确定他们可再利用率的

一些目标，同样还要提供拆解的信息，特别是在汽车制造的过程中。具体来讲，这些企业在制造汽车过程中，不能使用重金属。他们再利用率的目标也要达到理论的这些数值，另外汽车制造过程中也要向拆解企业提供汽车拆解信息。最后从末端规定来讲，主要是针对回收企业、生产企业、进口企业。

我们回收再利用率目标2015年是85%，从2015年开始希望这个目标能逐步提高，希望能达到95%。当然我们还要在责任和利益的分配之间做一些规定，根据成本和收益的比值划分回收利用的责任。所以说汽车回收利用是全社会的责任，尤其是不能把它完全推给回收拆解企业，汽车生产商要在一开始承担起它的责任来。

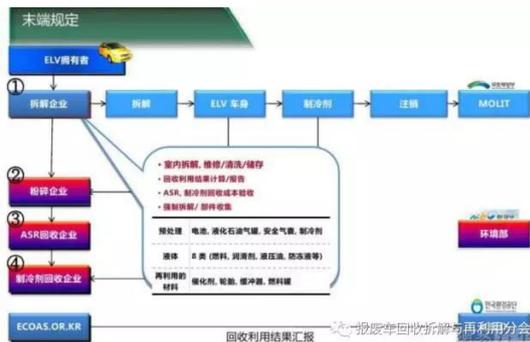
韩国报废汽车回收利用法规及实施情况介绍



当然最后如何来监控他们拆解的绩效和具体效果呢？我们使用了一个系统，把拆解数据都输入到这个系统，相关监管机构能对他进行监测。这里是一些预防性规定，在限用有害物质方面，他主要规定在乘用车，等于小于9座微

型客车。限用铅、汞、镉要求低于 0.1%。它的浓度和后面的情况，和 ELV 的指令是相同的。

当然从可回收再利用上，到 2009 年的 12 月 31 日，每辆车至少 85% 以上都能够回收。规定还包括汽车设计方面的情况，比如说法规规定生产商应该设计更易回收的产品，在设计阶段生产企业可以进行自检，提高可再利用性。汽车的材料结构，改进的指南应强制使用，部件的标识易分解。同时提供回收利用信息，促进进行回收利用。具体的系统是 IDIS，刚才一些演讲者也介绍了这个国际信息系统。



从具体运营机构的角度来讲，我们应该很好的实施运营管理信息系统。企业应该进行合规性自我评估，公开披露，将公开信息进行公开，以便于管理者和相关合作方对汽车产品进行处理。这样的提供在生产企业和拆解企业提供的信息，对运营机构也非常重要，他们可以进行信息验证请求的一个回复。拆解企业利用这些信息，可以更为有效的收集和回收这项汽车报废产品。

最终的末端规定，可以说它是一个

更为面向未来的规定。那么从再利用目标来讲，2009 年到 2014 年每辆车 85% 以上，根据规定都是需要回收的。到 2015 年 1 月 1 日，每辆车 95% 以上都是要做到回收的。对于拆解企业来说，它还是有非常多的责任的。主要是进行一些室内的拆解、维修、清洗等等。具体的八类液体也要进行处理，像催化剂、轮胎、燃料罐等再利用材料，对他的处理也是拆解企业的责任。

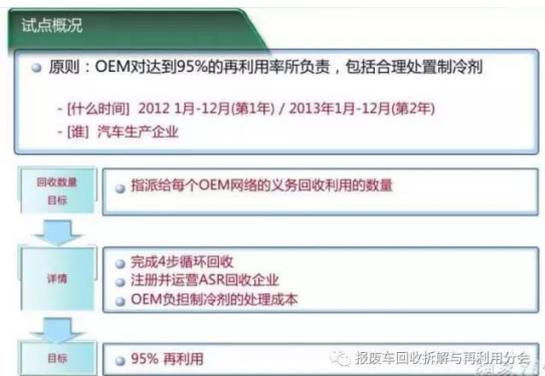
拆解企业的责任还是非常多的，它把车身进行拆解，从上面取下非常多的零部件。包括像汽车的外饰件、内饰件、制冷剂、车身也要进行注销。汽车拆解企业它再利用的份额，大概达到 50%—57%，可以说这个比例还是相当高的。当然这个活动的主管部门主要是 MOLRT 还有 MOICE 这都是韩国的一些政府部门，韩国国土交通部和韩国能源部等等。

对于粉碎企业来讲，它的责任相对小一些，但是也非常重要。他的主要任务是回收黑色金属和有色金属，再把它转移成 ASR，交给 ASR 企业。他们整个承担的工作量，比例大概是 30%—35%。对于 ASR 回收企业比例低一点大概是 10%，但是也非常重要，他主要是对有色金属进行回收利用。最后还要把制冷机进行再利用和热解。

目前回收企业拆解和粉碎两部分，回收利用率达到了 85%。在未来，我们希望把回收利用率目标再提高一步，从

2015 年希望整个回收利用率能提高到 95%，再提高 10 个百分点。在这个过程中，ASR 回收企业，制冷机回收企业也会加入其中，这也会大大增强拆解企业和粉碎企业整个的结构。不同阶段的回收利用责任，其实还是一个比较复杂的问题。总之，我们还是希望回收利用企业，在这个过程中是可以盈利的，不然的话这个责任很难转移。

最后讲一讲 ELV 政策的导向情况，政策导向的变化。对于像 ELV 回收过程引入概念，希望能把目标达到 95%，这是 2015 年实施。目前的情况对于一些汽车拆解的情况来讲，责任规定的不够明晰，拆解企业自身的条件不太达标。当然，这些目前的情况都是韩国的环境部，它提出的一些问题。那么到 2015 年回收利用率达到 95%，具体实现这个目标到底是谁的责任呢？这个规定的责任不明确，具体哪些企业需要进一步加强它的运营，从政府的角度来讲，它规定的是不够明晰的。



从第三点来说，也就是说现在没有 ASR 回收企业角度来讲，还是一个非常

严重的问题。因为建立许多 ASR 企业是需要大量投资的，你希望有这些企业来承担回收责任，那具体谁来注资，花钱建立运营这些企业呢？现在没有明确的说法，所以这是一个很大的问题。同样，对于制冷机回收企业也是一样，现在没有明确的回收建立运营这些企业的机制。

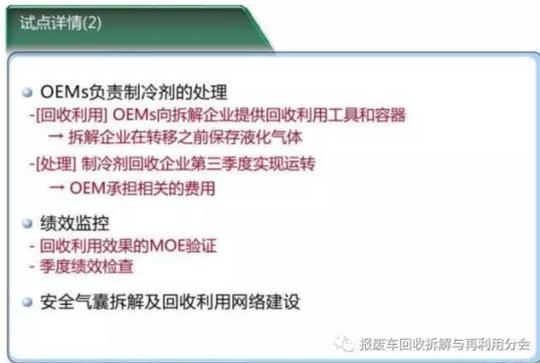
未来的情况我们希望政府能通过法规或者其他手段来明确，具体回收利用的责任，同时能落实拆解企业的标准，希望他们能达到进行拆解业务的条件。我们希望在未来，ASR 也就是汽车粉碎后再回收的企业，能够正常运营，能自负盈亏，成为一个能独立运转下去的行业。同样，我们希望，最后 OEM 能为制冷机回收企业负责。关于这方面，当然这不是能很容易解决的，我们还需要进一步讨论。



接下来我说一下 ELV 回收利用试点的情况，目前试点中的原则，在韩国企业对达到 95%的再利用率要负责，同时要包括处理合理的制冷机回收利用的情况。政府和相关的主要汽车企业进行了协商，希望能够推进这样的回收再利用

的一些示范项目。也就是说从去年开始，政府跟相关的一些企业，签订了一些协议，包括其中也覆盖了一些回收利用的企业。

也就是从2012年1月—12月是第一年示范运行，今年的1月—12月是第二年的示范运行。回收数量目标指派给各个企业，具体的详情包括四步回收，他们还要注册运营ASR企业，同时企业还要负责制冷机的成本。希望通过这样的示范运行推广，实现95%的再利用率。



我再给大家介绍一下回收利用情况，今年是15%，第二年是30%。目前我们已经是处理了10万辆，第二年处理了16.8万辆。具体细分ELV目标，指派给每家汽车企业。汽车企业和回收企业应该是构建回收利用的网络，通过四步环保处理达到95%的再利用率，销售二手零部件。这个过程中，我们还要压缩报废汽车车身，通过网络转移至粉碎企业。最后回收物又回收企业和汽车粉碎企业承担。

回收利用四个步骤，是拆解、粉碎、ASR回收和制冷机回收。拆解和粉碎为

超过85%的再利用进行了系统调整，ASR为额外的10%进行系统调整。这就是我整个演讲的情况，谢谢大家！

(文章来源：中再协报废车分会)

## 中国报废汽车回收拆解行业大会在滇成功举行

2018年1月11日，由中国物资再生协会举办的全国报废汽车回收拆解行业大会在云南昆明举行。来自全国各省市、港台地区的相关代表450多人参加大会，共商行业发展大计。此次大会传达了商务部全国汽车流通工作会议精神，围绕商务部上海工作会议部署，以“务实融合、创新发展”的主题，邀请相关部委和地方政府领导、科研院所、行业组织和企业共同就报废汽车回收拆解管理办法、实施细则等相关政策说明和详细解读，同时围绕标准制定、模式创新和产业链完善延伸等内容进行深入交流，并就危险废弃物如何处置、推行生产者责任延伸制度等话题，行业相关领导、专家与企业展开深入探讨与经验分享。



大会现场

中国物资再生协会会长龙少海、贵研铂业股份有限公司董事长郭俊梅出席本次大会并致辞。

龙会长在致辞中，首先对参加论坛的嘉宾表示热烈欢迎，并预祝此次大会取得圆满成功。他指出：再生资源产业发展作为实现绿色发展的重要抓手，已经成为我国经济社会发展的重要组成部分、成为生态文明建设的重要内容，随着再生资源行业的发展壮大，企业升级改造的要求日益突出。同时报废汽车拆解行业需要面对新能源汽车报废的进入所带来的冲击和变化，中国物资再生协会积极帮助企业解决危险废物转移和处置，在行业信用评价体系构建和行业团体标准方面做了大量工作，并取得了不少成果。



国物资再生协会会长龙少海致辞

郭俊梅女士介绍了贵金属材料回收、再制造运行模式，和云南贵金属新材料控股集团在贵金属新材料制造方面取得的成就：2018年集团将与报废汽车企业一起携手共进，推动再生资源行业的不断进步，共同担当可持续发展、社会生态建设的责任，实现资源共享、优势互补、合作共赢。



贵研铂业股份有限公司董事长郭俊梅致辞

中国物资再生协会主任仇宜山主持大会。

对《报废汽车回收拆解管理办法实施细则》，商务部市场建设司政策处杨小龙从以下几个方面对细则起草进行了详细说明介绍：1 实施细则起草背景；2 起草思路及过程；3 框架体例和主要内容。



《报废汽车回收拆解管理办法实施细则》——商务部市场建设司政策处杨小龙

此次《报废汽车回收拆解管理办法》修订与以往相比，具有较大调整，删除了一些不合理的规定，具体体现在1取消企业总量控制、合理布局的要求，继续实施企业资质认定制度，“先照后证”；2允许“五大总成”用于零部件再制造再利用，取消报废机动车“五大总成”强制回炉销毁的规定；3实行市场主体自主协商定价；取消收购价格参照旧金属市场价格计价规定。修改后的《实施细则》明确了日常行业监管的实施主体和责任，以及行业协会作用。同时也明确了“五大总成”再利用、再制造交售要求、追溯体系建设及报废机动车回用件使用要求，禁止拼装机动车。

环保部固管中心电子部主任孙绍锋就危险废物环境管理政策法规解读，对报废汽车领域推行生产者责任延伸制（EPR）进行了演讲：他首先对我国报废汽车回收拆解基本情况及危险废物管理的现状和背景进行了介绍，我国报废汽

车回收拆解行业规模继续扩大，但报废汽车回收拆解企业地区发展不平衡，现行的行业管理政策与报废汽车生产者责任延伸制度实施不匹配，指出了我国报废汽车EPR实施面临的主要问题：1. 报废汽车相关管理制度未明确生产者对其产品的资源环境责任；2. 报废汽车生产者责任延伸制度的实施模式有待进一步完善；3. 汽车生产者对其废弃产品回收处理参与度较低；4. 汽车生产者开展生态设计的积极性不足。同时对我国废物管理政策进行了回顾，对近期国家危险废物管理政策要点进行了解读。



环保部固管中心电子部主任孙绍锋——危险废物环境管理政策法规解读

孙主任分享了欧美发达国家/地区EPR实施模式，进行了经验总结，并给予了下一步工作建议：1. 研究完善报废汽车管理制度，为报废汽车回收利用行业营造良好的政策环境；2. 研究完善适合我国国情的报废汽车生产者责任延伸制度实施模式，综合运用环境和经济杠杆推动报废汽车回收利用行业的健康发展；3. 加强报废汽车回收利用管理，推

动汽车生产者落实其产品的资源环境责任;4. 探索建立全国统一的汽车全生命周期信息管理体系,推动汽车生产者加强信息公开、开展生态设计。

中国物资再生协会高延莉副会长兼秘书长传达上海“全国汽车流通工作会议精神”,围绕上海会议工作部署,呼吁报废汽车行业各相关企业积极行动起来,加快企业升级改造步伐,努力做到符合《实施细则》和《规范》要求,力争资质企业一个不掉队,一个都不少。使全行业的整体水平在上一个新高度,一个新水平。



中国物资再生协会高延莉副会长兼秘书长传达上海“全国汽车流通工作会议精神”

受商务部委托,中国汽车技术研究中心牵头组织行业有关企业承担《技术规范》的修订工作。中国汽车技术研究中心黎宇科主任对修订《报废汽车回收拆解企业技术规范》进行了解读,此次规范修订具有1 企业分级动态管理;2 提升安全环保水平;3 提升拆解技术要求;4 新增电动汽车拆解内容;5 与相

关法规标准结合更加紧密;6 删除了一些不合理内容等特点,对行业发展影响较大。通过修订《技术规范》,实现促进行业可持续发展、提升优化管理的预期目标。



中国汽车技术研究中心黎宇科主任——《报废汽车回收拆解企业技术规范》修订解读

中国国际电子商务中心项目经理赵京涛对汽车流通信息管理系统维护与运营进行了细致的介绍说明:1 新增企业备案登记与变更;2 企业用户操作使用;3 车辆信息修改与删除。

中国国际电子商务中心项目经理赵京涛——汽车流通信息管理系统维护与运营

紧凑的会议之间,部分参会代表进行了拍照合影留念。



下午会议开始之前,中国物资再生

协会副秘书长刘娟女士发布了《报废汽车回收拆解行业自律公约》和《安全生产守则》；宣读了即将报送主管部门的专家库名单。



中国物资再生协会副秘书长刘娟女士

发布《报废汽车回收拆解行业自律公约》、《安全生产守则》和专家库名单

针对报废汽车拆解之后的废弃三元催化器处置问题，来自协办单位贵研资源（易门）有限公司的李锴副总经理对其产业现状进行了分析，并分享了其处置方法和经验。



贵研资源（易门）有限公司的李锴副总经理——废弃三元催化器处置

天津澳宏环保材料有限公司王海涛副总经理演讲了拆解产物制冷剂的回收和再生及其与危险废物之间的关系，他详细介绍了汽车、家电拆解制冷剂的种类，制冷剂的回收、再生的方法和意义，以及制冷剂回收利用与危险废物处理处置之间的关系。



天津澳宏环保材料有限公司王海涛副总经理——拆解产物制冷剂的回收、再生及其与危险废物之间的关系

随着国家信用监管体系的逐步建立和完善，物资再生行业信用体系建设的重要性逐步显现出来。中国物资再生协会信评部吴映峰主任在大会上就推进行业信用体系建设以及核心内容进行了演讲。



中国物资再生协会信评部吴映峰主任——行业信用体系建设

中国汽车维修行业协会张科副秘书长演讲了旧车零部件应用与发展前景，他介绍了汽车后市场维修与配件发展现状，例如：配件体系不健全，无统一编码，质量良莠不齐；大部分消费者对配件质量不太满意；互联网的配件平台快速推广。并认为维修配件市场面临一系列挑战：1 没有形成健康稳定的行业生态；2 售后维修配件市场秩序混乱；3 质量及技术缺乏核心竞争力；4 缺少管理引导和政策支持；5 认证的技术及服务较弱。



中国汽车维修行业协会张科副秘书长——旧车零部件应用与发展前景

针对报废汽车行业标准体系建设，来自主办方中国物资再生协会汽车部仇宜山主任演讲了报废汽车回用件团体标准编制工作进展，介绍了行业标准体系建设、已经进行和完成的标准编制工作、下一步的标准工作，以及企业怎么参与标准工作、在标准体系建设中扮演的角色等内容。

中国物资再生协会汽车部仇宜山主任——报废汽车回用件团体标准

天津新能再生资源有限公司郑丹丹副总经理介绍了拆解报废车流程精细化平台



天津新能再生资源有限公司郑丹丹副总经理——拆解报废车流程精细化平台

无锡新三洲再生资源有限公司渠红龙运营总监介绍了回用件销售新模式

最后，大会的访谈交流环节，由中国物资再生协会高延莉副会长兼秘书长主持，中国物资再生协会会长龙少海、贵研资源（易门）有限公司副总经理李锟、中国汽车维修行业协会副秘书长张科、再生家环境科技有限公司董事长陈耀武、天津澳宏环保材料有限公司副总经理王海涛作为特邀嘉宾与参会代表进行交流，对大家所关心的即将出台的新政、报废汽车回收拆解过程中危险废弃物、三元催化器、废旧电池如何处置、生产者责任延伸制度落实等问题，专家们逐一详细解答。

互动环节气氛热烈，大家畅谈未来

行业发展大势，一致认为应该积极行动，加强行业自律，携手共进。

访谈交流

11日晚上，邀请部分企业共同参与，研究讨论了新政策出台为未来行业发展带来的机遇和挑战，针对行业中存在的问题，现有模式如何转变，提出意见和建议。

部分企业共同参与研究讨论了新政策

2018年1月12日，与会代表参观了贵研资源（易门）有限公司，现场观看工厂回收处理废弃三元催化器，提炼各种贵金属。

本次大会得到了全体与会代表的高度评价，大家纷纷表示，此次大会内容丰富，内涵深远，是指导报废汽车回收拆解行业走向规范化、法制化的新起点、新转折，具有划时代意义。代表们参加本次大会收获满满，信心倍增，一致表示要积极努力跟上时代发展步伐，按照《报废汽车回收管理办法实施细则》、《报废汽车回收拆解企业技术规范》建设自己的企业，遵守《报废汽车回收拆解行业自律公约》、《安全生产守则》规范回收，绿色拆解，使我们的行业进入新的发展时代。

（文章来源：中国物资再生协会）

## 特别关注

### Spacial Focus

## 关于再生资源行业的发展 代表委员们这样说

2018年全国两会正在进行时，人大代表、政协委员纷纷建言献策，为再生资源行业的发展“鼓与呼”。再生资源（zaisheng99）梳理了再生资源的相关议案和提案，提炼出再生资源行业的“好声音”，推送给大家。

再生资源税收优惠全国政协委员、隆鑫控股有限公司董事局主席涂建华：建议国家加快推进资源综合利用产品增值税落地兑现再生资源既是一个传统行业，也是一个大行业。但在巨大的市场潜力下，行业的基础却让人担忧。涂建华说：“回收企业主体多元且分散，行业管理、规范难度大，几十年来行业从业人员结构、商业模式、经营方法从未改变，缺乏行业龙头引领，规模化企业回收量仅占总回收量的不到10%。”此外，正规再生资源企业还面临着综合税负过高、区域之间发展不平衡的问题。以废钢铁加工为例，由于九成以上废钢铁原材料都是从自然人手中回收，几乎没有进项发票可抵扣，正规企业需要全额纳税。而相对而言，一些“小散乱”企业则很容易钻空子，正规企业的成本大大增加。

虽然国家面对正规再生资源企业出

台了税收“即征即退”优惠政策，但惠及面有限。涂建华建议，国家加快推进资源综合利用产品增值税、所得税等优惠政策的落地兑现，保障符合行业规范条件的已公告企业充分享受税收优惠政策，缩小区域行业企业政策享受差距；加大对再生资源行业龙头企业扶持力度，带动行业朝着规范化集中化方向发展。

新能源汽车回收全国人大代表、上海汽车集团董事长陈虹：新增新能源汽车回收资质，与传统汽车回收资质分离近几年，我国新能源汽车市场保持高速发展态势，但同时也带来了一些新的问题。到2020年，预计新能源汽车累计产销量将达到500万辆，新能源汽车的报废期也将迎来高峰期。陈虹的议案主题均围绕新能源汽车。陈虹建言，加强新能源汽车回收管理，并提出具体措施：新增新能源汽车回收资质，并与传统汽车回收资质分离。细化电池拆解的技术标准、监督和推出机制。逐步淘汰技术落后、环保不达标的企业。统一规划建设新能源汽车回收拆解、动力电池梯级利用、动力电池再生利用园区。

垃圾分类全国人大代表、中国地质调查局青岛海洋地质研究所副总工程师印萍：建议加快生活垃圾分类立法印萍表示，国家层面的强制性生活垃圾分类立法工作是突破目前垃圾处理困境的保证，亟需以土壤和水污染、雾霾治理的

决心和力度全力推进配套工作建设，尽快改善城市和农村人居环境，实现绿色发展。对于垃圾分类处理的议案，印萍建议，加快强制性生活垃圾分类国家立法工作，推进差别化垃圾处理收费和信用制度的法律环境建设，加快生活垃圾分类标准体系建设，同时还应加强垃圾回收处置技术研发，最终构建“节简”型社会。

全国政协委员、湖南商学院校长陈晓红：完善城市生活垃圾分类处置收费制度近年来，随着公众环保意识不断提高，“垃圾分类”成为社会热词。陈晓红建议，“分步骤、分层次、有目标”完善城市生活垃圾分类处置收费制度。结合国外先进经验，可率先在46个试点城市中选择若干生态城市或重点城市先行推进，具体可从商务区、中心城区等开始试行。一是完善垃圾分类体系建设，制定完善配套政策，培养公众环保意识；二是优化相关收费措施，明确费用征收主体，扶持垃圾分类处理产业链；三是建立阶段收费机制，完善责任追究机制，促进垃圾分类处置收费制度可持续发展。

快递垃圾全国人大代表、苏宁控股集团董事长张近东：完善法规标准大力推进快递业绿色包装随着我国快递业务量迅速攀升，电商快递包装生产使用中的环境污染问题日益严峻。张近东表示，虽然国家陆续出台了一些指导性文件，

如《推进快递业绿色包装工作实施方案》

《关于协同推进快递业绿色包装工作的指导意见》等，但在具体操作层面，一些环节仍然存在空白，部分条例和规章亟须更新。

张近东建议，应尽快制定快递业绿色包装和过度包装国家标准，明确快递业绿色包装使用率和回收率标准；制定快递运输环节服务标准，明确流通环节快递包装的损毁率，提高二次使用率；构建快递业包装废弃物回收体系，明确安全性、环保性、可靠性、可追溯性等要求及技术标准；建立非环保包装的退出机制，逐步实现快递包装全面绿色化。

全国政协委员、江苏省淮安市副市长王红红：尽快出台条例促进绿色流通王红红建议，尽快出台《商品包装循环利用条例》，明确鼓励使用可降解、可重复利用的环保包装材料，把推行商品包装减量等要求，用法律手段加以明确规范。及时调整相关的政策，会同相关部门研究调整“限塑令”，研究制定在电商、快递、外卖等行业率先限制一系列不可降解塑料包装使用的相关实施方案，并且督促地方，特别是城市加大落实的力度。

在条例出台前，王红红认为，应严格执行新修订发布的《快递封装用品》等系列国家标准。推动企业降低商品封套用纸量、降低商品包装塑料薄膜袋的厚度以及气垫膜类包装袋、塑料编织布

类包装袋的材料使用量。

全国政协委员、观澜湖集团主席兼行政总裁朱鼎健：加大整治外卖包装垃圾污染力度朱鼎健建议，尽快将快递、外卖所产生的塑料包装材料全面纳入监管范围，完善相关法律法规、标准的制定，严格加强执法巡查力度，减少管控盲区，使其更加适应当前的经济社会发展。由税务部门研究出台有关征税办法，针对一次性塑料制品征收消费税。同时，以塑料垃圾为切入口，逐步构建起中国的“生态税”体系，所谓“生态税”是指具有调节与环境污染、资源利用行为相关的用于保护环境的各种税收的总称。构建“生态税”体系，既能使所有环节的参与者共同分担相应的税费，也可作为《环境保护税法》的必要补充。

他还建议，研究出台环保基金的征收和补贴细则。基金的补贴对象可分为两类，一类是从事废弃外卖包装塑料回收的企业，减少垃圾存量；一类是从事环保包装技术开发的产学研项目，鼓励尽快开发出优质替代品。

废轮胎处置全国人大代表、北京林达集团董事局主席李晓林：加大对废轮胎处理先进技术的补贴力度我国每年产生的废轮胎总量多年位居世界第一，正以每年8%至10%的速度递增。预计到2020年，全国废轮胎产生量或将高达2000万吨。数量激增的废轮胎已经成为十分紧迫的产业和环境问题，对我国实

现绿色发展提出新的挑战。李晓林介绍说，目前，废轮胎处理技术及方法主要有原型利用、旧胎翻新、再生利用、辅助燃料及热裂解与发电技术这5种方式。在所有综合利用中，热裂解技术是目前能够最大量消化废轮胎的重要途径，可以产出大量的清洁能源可供循环利用，创造更大的价值，变废为宝。

热裂解技术处理废轮胎能够实现资源的回收及有价值产品的充分再利用，是目前各国废轮胎处理的重要发展方向之一，也符合国家的产业政策和发展规划。李晓林建议，应当加大对使用热裂解技术处理废轮胎的实体企业的扶持力度，采用这一技术产生的电力应当和生物物质发电以及垃圾发电一样，享受到绿色清洁能源推广补贴。

动力电池回收全国人大代表、天能集团董事长张天任：建议尽快出台《生产者责任延伸制度推行方案》在《关于制定〈资源综合利用法〉的议案》中，张天任建议，从制度上规范资源综合利用行为，在生产、流通、消费诸环节明确相关主体的责任。“这对于保障资源的合理利用，保护生态环境，建设节约型社会，促进国民经济持续、稳定、协调发展具有极其重大的意义。”关于动力电池回收，张天任呼吁，国家应该鼓励和支持具有产业链整合能力的生产企业构建全国废旧铅蓄电池规范化回收体系，打造废旧铅蓄电池全产业链整体解

决方案，引领铅蓄电池行业走绿色、循环、可持续发展之路。他还建议国家尽快出台《生产者责任延伸制度推行方案》实施细则，并从国家层面出台相关政策法规，从严从重打击铅蓄电池非法产业链上回收处置行为。

全国人大代表、江苏万顺机电集团有限公司董事长周善红：加快动力蓄电池回收利用法律法规制定动力蓄电池的回收利用迫在眉睫。在周善红看来，目前，我国新能源汽车动力蓄电池回收利用还存在诸多问题：一是回收利用法律法规尚不完善；二是回收利用体系尚不健全；三是回收技术和工艺水平有待提高；四是回收利用成本高、盈利难。

周善红建议，首先要加快动力蓄电池回收利用法律法规制定。进一步落实动力蓄电池编码制度及可追溯体系。其次，要构建规模化、高效化的废旧动力蓄电池回收利用管理体系，积极落实生产者责任延伸制度，通过押金制度和开展宣传教育，提高消费者对废旧电池回收意识。回收则遵照有限梯级利用的原则，同时回收具有较高提取价值的元素，进而形成动力蓄电池的闭环产业链、资源最大化利用。再则加大动力蓄电池回收再利用关键技术研发，对具有价值的循环经济发展模式进行推广等。

建筑垃圾全国政协委员、台盟海南省委主委连介德：应尽快出台国家对于建筑垃圾管理的实施细则连介德认为，

管理缺位是建筑垃圾处理面临的首要问题。我国现行的《城市建筑垃圾管理规定》是2005年由原建设部颁布的，对于建筑垃圾当前的问题已经无法完全覆盖，一些条款过于“粗线条”，执行效果有限。此外，职权归属不明，导致了建筑垃圾处理的无序化。他建议，应尽快出台国家对于建筑垃圾管理的实施细则，对分类、利用等进行明确规定。升级行业规范和技术标准，改革建筑垃圾资源化利用的行业组织管理体制，制定鼓励建筑垃圾资源化利用的财政税收扶持政策，完善建筑垃圾资源化利用建设用地管理体制。

“建筑垃圾回收再利用是一项系统工程，需要政府多部门的参与与支持。”连介德提出，将建筑垃圾清运项目建设用地纳入城市建设规划；政府在保证工程质量的前提下，明令各工程项目使用一定比率的再生资源。建立由市场在资源配置中起决定作用的管理机制，强化“源头控制、全程跟踪”的建筑垃圾减量化机制，形成“谁污染、谁付费”的建筑垃圾处置定价机制，制定“建筑垃圾源头削减策略”，最大限度地减少建筑垃圾数量。

（文章来源：中国物资再生协会）

## 生态环境部来了 环境保护部将成历史

今天，国务院机构改革方案提请十三届全国人大一次会议审议。根据该方案，改革后，国务院正部级机构减少8个，副部级机构减少7个，除国务院办公厅外，国务院设置组成部门26个。具体调整情况如下：

国务院组成部门调整

### 1、组建自然资源部

不再保留国土资源部、国家海洋局、国家测绘地理信息局。

### 2、组建生态环境部

不再保留环境保护部。

### 3、组建农业农村部

不再保留农业部。

### 4、组建文化和旅游部

不再保留文化部、国家旅游局。

### 5、组建国家卫生健康委员会

不再保留国家卫生和计划生育委员会。不再设立国务院深化医药卫生体制改革领导小组办公室。

### 6、组建退役军人事务部

### 7、组建应急管理部

不再保留国家安全生产监督管理局。

### 8、重新组建科学技术部

### 9、重新组建司法部

不再保留国务院法制办公室。

### 10、优化水利部职责

不再保留国务院三峡工程建设委员会及其办公室、国务院南水北调工程建设委员会及其办公室。

#### 11、优化审计署职责

不再设立国有重点大型企业监事会。

#### 12、监察部并入新组建的国家监察委员会

不再保留监察部、国家预防腐败局。

改革后，除国务院办公厅外，国务院设置组成部门 26 个。

在国务院诸多部门变革调整中，环境保护部，尤其值得关注从成立到发展完善的十年时间，它作为一个新的国务院组成部门在 2008 年机构改革后出现。

根据十一届全国人大一次会议审议通过的国务院机构改革方案，环保部设立的最初职责是负责拟订并实施环境保护规划、政策和标准，组织编制环境功能区划，监督管理环境污染防治，协调解决重大环境保护问题，还有环境政策的制订和落实、法律的监督与执行、跨行政地区环境事务协调等任务。

环保部的前身最早可追溯至 1974 年 10 月，当时成立的国务院环境保护领导小组主要负责制定环保的方针、政策和规定，审定全国环保规划，组织协调和督促检查各地区、各部门的环保工作。在此后的机构改革中，环保部先后经历了六次大的变革。从 1982 年 5 月国家建委、国家城建总局、建工总局、国家测

绘局、国务院环境保护领导小组办公室合并，共同组建城乡建设环境保护部(内设环境保护局)，到两年后成立的国务院环境保护委员会；从 1984 年 12 月成立的国家环境保护局，到 1988 年 7 月独立的国家环境保护局(副部级)问世，再到 1998 年 6 月的国家环保总局(正部级单位)，直至 2008 年 7 月，国家环保总局再次升级为国家环境保护部，成为国务院组成部门。

#### 国务院其他机构调整

##### 01 组建国家市场监督管理总局

不再保留国家工商行政管理总局、国家质量监督检验检疫总局、国家食品药品监督管理总局。

##### 02 组建国家广播电视总局

不再保留国家新闻出版广电总局。

##### 03 组建中国银行保险监督管理委员会

不再保留中国银行业监督管理委员会、中国保险监督管理委员会。

##### 04 组建国家国际发展合作署

##### 05 组建国家医疗保障局

##### 06 组建国家粮食和物资储备局

不再保留国家粮食局。

##### 07 组建国家移民管理局

##### 08 组建国家林业和草原局

不再保留国家林业局。

##### 09 重新组建国家知识产权局

10 调整全国社会保障基金理事会隶属关系

### 11 改革国税地税征管体制

将省级和省级以下国税地税机构合并。

国务院组成部门以外的国务院所属机构的调整和设置，将由新组成的国务院审查批准。

（文章来源：CELVE 报废车回收拆解与再利用分会）

## 报废高峰来临 汽车拆解迎来快速发展

1. 汽车拆解：通过可用零部件、废金属获得回收受益

汽车拆解是汽车报废后的后处理过程：车主报废车辆可以获得残值费，若报销车辆符合补贴标准，可获得国家补贴。而拆解企业通过将报废汽车拆解成可用零部件、废钢、废有色金属等获得回收收益。



2. 中国报废汽车回收拆解行业发展历程

我国汽车行业近 20 年才呈现爆发式的发展，前期回收拆解行业的发展受限于汽车保有量规模较小的原因发展较慢。截至 2017 年一季度，我国汽车保有量已突破 2 亿辆，汽车回收拆解行业有望得到快速发展。整体来看，我国的汽车回收拆解行业可以简单分为以下几个阶段：

1) 创始阶段（~1982 年）：我国汽车拥有量在解放初期只有几万辆，发展到八十年代初期才达 200 万辆。1983 年国家成立全国老旧汽车更新改造领导小组，要求各地方物资部门要指定和适当增设回收、拆车网点，加快汽车更新步伐。此阶段属于国内汽车回收行业的初始摸索阶段。

2) 快速发展阶段（1982~2001 年）：进入 80 年代，全国汽车拥有量从 1982 年的 216 万辆增长到 2001 年的 1845 万辆。与此相适应，我国汽车报废更新速度也相应加快。2000 年报废更新汽车 58 万辆，比 1986 年至 1989 年四年的报废更新总量还多 15 万辆。90 年代，国家规定对收购的报废汽车，回收单位要及时进行解体加工，发动机、前后桥、变速器、车架、方向机等五大总成主要件，必须作废钢铁处理，禁止出售报废旧车和总成。还规定了全国报废汽车回收（拆解）企业控制在 400 家，企业年回收（拆解）量不低于 900 辆，并禁止审批新的报废汽车回收（拆解）

企业等。80-90 年代是汽车拆解行业得到快速发展的阶段。

3) 规范约束阶段 (2001 年至今): 进入 21 世纪, 多个地区无证擅自回收拆解报废汽车、利用报废汽车五大总成和零配件拼装汽车的现象层出, 导致报废汽车回收拆解秩序混乱。2001 年 6 月, 国务院颁布了《报废汽车回收管理办法》, 明确了报废汽车车主和回收企业的行为规范, 报废汽车回收监管部门职责分工, 以及地方政府报废汽车回收工作职责。

4) 展望新阶段 (2018 年~2020 年, 汽车使用周期决定报废高峰将至): 我国《机动车强制报废标准规定》在 2013.05.01 起正式实行。国家将根据机动车使用和安全技术、排放检验状况等, 对达到报废标准的机动车实施强制报废。小、微型私家车无使用年限限制。

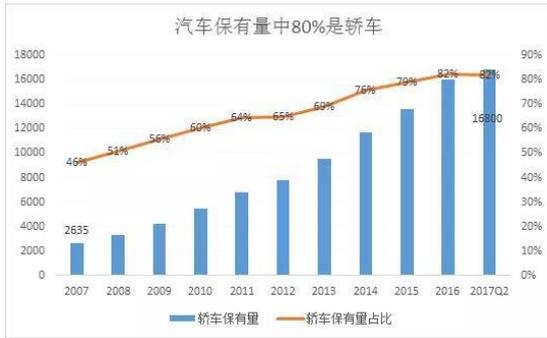
汽车达到报废规定后, 其所有人应当将机动车交售给报废机动车回收拆解企业, 由报废机动车回收拆解企业按规定进行登记、拆解、销毁等处理, 并将报废机动车登记证书、号牌、行驶证交公安机关交通管理部门注销。

		车辆类型与用途		使用年限 (年)	
汽车	载客	出租客运	小、微型	8	
			中型	10	
			大型	12	
		租赁		15	
			教练	小型	10
				中型	12
		大型		15	
		公交客运			13
		其他	小、微型	10	
			中型	15	
	大型		15		
	非营运	专用校车		15	
		小、微型客车、大型轿车		无	
		中型客车	20		
			大型客车	20	
载货			微型	12	
			中、轻型	15	
			重型	15	
			危险品运输	10	
			三轮汽车、装用单缸发动机的低速货车	9	
			装用多缸发动机的低速货车	12	
专项作业	有载货功能		15		
	无载货功能		30		

根据上图基本各类汽车报废年限为 10-15 年。

从 2003 年开始, 我国民用汽车保有量进入较快增长阶段, 2010 年开始保有量每年保持两位数以上增长, 截止到 2017Q2 汽车保有量达到 2.05 亿辆, 其中汽车保有量中中小型民用汽车占比 82%。按照平均年限 10-15 年的报废年限, 预计 2018~2020 年左右, 我国汽车报废高峰将逐步来临。





### 3. 中国报废汽车回收拆解行业概况

汽车回收率低，未来发展空间大。

截至 2015 年，全国获得拆解资质的企业数量 603 家；隶属回收网点 2358 个。报废汽车回收网店已覆盖全国 80% 以上的县级行政区域，从业人员 2.8 万余人。

2016 年全国回收拆解汽车报废汽车 159 万辆，占汽车保有量的 0.8%（当年汽车回收量与汽车保有量之比）。从回收比率分析，我国的汽车报废率一直在 1% 附近徘徊，远低于发达国家的 5%-8% 的水平。若按国外的数据简单估算，每年我国汽车的报销量为 1000 万辆左右。



车辆注销比例与实际回收率依旧偏低：总的看近些年来，我国报废汽车注销比例（当年汽车注销量与汽车保有量之比）和汽车实际回收率（当年报废汽车回收量与当年汽车注销量之比）一直都很低，这与国外发达国家差距很大。2014 年我国汽车注销量 481 万辆，测算我国回收拆解企业实际回收报废汽车量在 220 万辆左右，占汽车注销量的 45.7%，即约有一半以上被注销的报废车辆没有流入正规的报废拆解市场。

图 7：近年国内的汽车回收量稳中有升，实际回收率依旧偏低



来源：中国汽车市场年鉴，中泰证券研究所

### 4. 政策松绑助推行业发展

从 2001 年颁布《报废汽车回收管理办法》明确了报废汽车车主和回收企业的行为规范，报废汽车回收监管部门职责分工，以及地方政府报废汽车回收工

作职责。报废汽车拆解行业开始规范化。

2013 年颁布《机动车强制报废标准规定》，规定了各类机动车的报废年限，到了一定年限强制报废，保证了拆解行业的报废汽车来源。

2016 年 9 月，《国务院关于修改〈报废汽车回收管理办法〉的决定（征求意见稿）》公开征求意见，意见亮点有：一报废汽车回收业不再纳入特种行业管理；二是允许报废汽车“五大总成”回收再利用；三删除报废汽车收购价按照金属含量折算，参照废旧金属市场价格计价条款。

预计“五大总成”交售给零部件再制造企业的正式文件将很快出台，单车拆解收入从 2000 元上升到 2 万元，这将为拆解企业的盈利带来巨大利好。

年份	政策法规	主要内容
2001	《报废汽车回收管理办法》	汽车拆解“五大总成”（发动机、方向机、变速器、前后桥、车架）只能作为废金属强制回炉冶炼。
	《报废汽车回收企业总量控制方案》	地级市原则上只设一家报废汽车拆解回收企业。
2008	《汽车零部件再制造试点管理办法》	确定了首批 14 家汽车零部件再制造试点企业，同时将开展再制造试点的汽车零部件产品范围暂定为发动机、变速器、发电机、启动机、转向器。
2013	《机动车强制报废标准规定》	规定了各类机动车的报废年限，所有人应当将机动车交售给报废机动车回收拆解企业。
2016	《国务院关于修改〈报废汽车回收管理办法〉的决定（征求意见稿）》	拆解的报废汽车“五大总成”，可按照有关规定交售给零部件再制造企业。

2020 年汽车拆解市场容量达到 800 亿，空间巨大

1. 中短期的市场依靠新一轮的黄标车淘汰

城市大气污染加重促使加速淘汰黄标车：机动车尾气成为城市大气污染重要来源。黄标车是指排放水平低于国一排放标准的汽油车和国三排放标准的柴油车，截至 2013 年底，全国共有黄标

车 1300 余万辆，约占汽车保有量的 10%，排放的污染物占汽车污染物排放总量的 50%左右。因此，加速淘汰黄标车和老旧车是改善城市大气质量的重要举措。

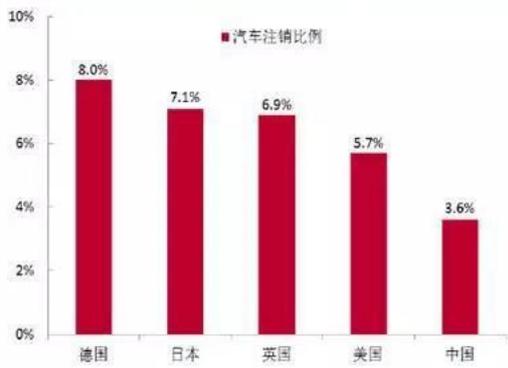
2014 年国家强制淘汰黄标车，造就上一轮高峰：2014 年国务院总计下达黄标车及老旧车淘汰任务 600 万辆，其中京津冀、长三角和珠三角等重点地区 7 省市淘汰黄标车和老旧车 243 万辆，占淘汰任务的 40.5%；非重点地区 24 个省（区、市）淘汰 357 万辆，占淘汰任务的 59.5%。

新一轮黄标车淘汰政策有望出台：截止 2013 年底，我国共有黄标车 1300 万辆，我们预计 2014-2017 年黄标车将分别淘汰 500、400、250、150 万辆，2014 年淘汰 700 万辆，目标已经完成

2. 长期市场依靠汽车注销率和正规回收率的提高

中国汽车注销率有大幅上升空间：世界产车大国德国日本的注销率最高，其次是英国和美国，平均在 6-7%左右，中国的注销率只有 3.6%，与发达国家比还有很大增长空间。主要是 2009-2010 年是我国汽车消费逐渐增长期，按照 10-15 年报废期计算，2020 年左右汽车报废量预计才步入高峰，届时汽车注销率会显著提升，到 2022 年逐步达到 5.5% 的水平。

中国汽车注销比例远低于发达国家



来源：中国汽车市场年鉴

2020 年汽车回收行业产值将近 800 亿元。

假设条件：我国汽车 2009-2011 年呈现快速增长，按照汽车 10-15 年平均报废年限算，2020 年左右注销比例将逐渐上涨，逐步达到 6% 注销比率水平。参考欧美 70% 以上的报废汽车回收率，随着汽车回收工业化，我国正规回收比率有很大提升空间，假设 2016-2018 年正规回收比例不变，2019 年开始以每年 2%-3% 的比率上涨。

考虑到美国单车产值约合人民币 22261 元，随着五大总成和零部件的再制造放开，车均产值将逐渐接近国际水平。

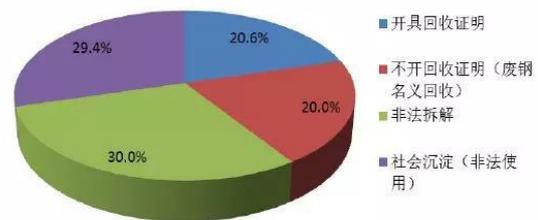
汽车回收产值	2013	2014	2015	2016	2017E	2018E	2019E	2020E	2021E	2022E
汽车保有量(万)	13741	15447	17200	19400	21350	23500	25100	26900	28500	30000
注销比例	4.20%	3.10%	3.50%	2.70%	3.10%	3.40%	3.80%	4.40%	5.00%	5.60%
汽车注册量(万)	572	480	604	540	662	799	954	1184	1425	1680
正规回收比例	23.60%	45.80%	46%	48%	48%	48%	51%	53%	55%	57%
正规回收(万)	135	220	278	259	318	384	486	627	784	958

### 3. 正规回收率的提高需要补贴和再制造政策放开

报废汽车回收价格低是导致低回收率的主要因素。国内正规的报废汽车回收拆解企业在回收汽车时一般按汽车的

自重称量计算车辆的价值，各地的正规报废车回收价一般为 500 元/吨左右，在没有政府补贴的情况下，每辆车的报废价值仅为 1000-2000 元，二手车商和非法经营企业变通手段灵活，大范围地高价收购报废车辆，单车报价 1-2 万元，滋长了报废车流向非正规市场的需求空间，报废车以“假转籍”、“假过户”等形式大量流入非正规市场，显著的价格差异对报废汽车的回收形成了明显的阻碍，目前，国内正规渠道回收车辆占比只有近一半。

图表 9：正规渠道回收车辆占比只有近一半



来源：中国汽车市场年鉴，中泰证券研究所

补贴促进私家车进入正规回收渠道。以美国为例，补贴水平为 4000 美元/辆，欧盟补贴水平也在 1000 欧元/辆水平。国内补贴在 6000-18000 元之间，车主有一定的动力去正规渠道回收。

载客	车型	补贴标准
	中型型	13000
	轻型	9000
	微型	6000
	大型	18000
	中型	11000
	小型	7000
	微型	5000

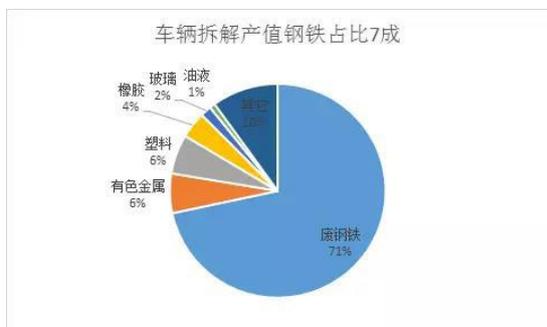
报废汽车价值量低，期待再制造放开

美国单车产值约合人民币 22261

元，但是中国拆解汽车的“五大总成”部件法律严禁销售，压缩了正规报废拆解企业的利润空间，目前报废汽车回收拆解企业70%经营利润依赖于废钢铁材料销售，企业利润受制于废钢、废金属市场的影响。由于近两年来废钢铁销售价格低迷，汽车拆解的废钢价格出现倒挂现象，报废汽车回收拆解企业也出现惜拆惜售现象。

目前车辆拆解产值只有2000-3000元。报废汽车中含有72%的废钢铁、6%左右的废塑料、4%左右的废橡胶和6%左右的废有色金属，基本上可以全部回收利用，以一辆1.2吨的报废汽车为例，若全部作为废旧材料处理，价格在2000~3000元左右，若拆解下的零部件进入再制造环节流通，则估算价值可达2万元左右，是作为材料回收再利用价值的6~7倍。

材料	重量(吨)	价格(元/吨)	价值(元)	零部件
废钢铁	0.86	2000	1728	发动机
有色金属	0.07	3600	259	方向机
塑料	0.08	2500	189	变速箱
橡胶	0.05	500	26	前后桥
玻璃	0.02	200	4	车架
油液	0.01			其他零部件
其它	0.1			根据厂家、型号不同，总计
合计	1.2		2207	在20000元左右。



相关产业链

图表 14：国内报废汽车回收拆解行业的相关上市公司



来源：中泰证券研究所

再制造是对相关机电产品进行专业化修复或升级改造，使其恢复到像新品一样或优于新品的批量化制造过程。与制造新品相比，再制造产品一般可节省成本50%、节能60%、节材70%，价格也仅为新品的50%至70%，再制造零部件具有很高的经济性和实用性。在美国、德国等国，卡车、乘用车等零部件再制造业产值可达数百亿。

截止目前，发改委已经发布三批再制造试点单位和产品名单，共有42家企业获准进行9类零部件的再制造。

(文章来源：报废车回收拆解与再利用分会)

## 老旧电动车不再只有报废的出路 动力电池迎来“再就业”

截至 2017 年底,我国新能源汽车的保有量已经达到 180 万辆,而那些早期投入市场的电动汽车在 2018 年也迎来了退役期。当消费者还在对电动车如此高频次的淘汰率堪忧时,国家工业和信息化部联合其他部门共同发布了关于动力电池回收利用的通知,除了构建回收利用体系,还要探索稳定的商业模式。这一决定说明,未来你手中的老旧电动车不再只有淘汰这一出路,动力电池迎来了“再就业”。

1、截至 2017 年底,全国新能源汽车保有量 180 万辆配动力电池装配 86.9GWh;

2、动力电池在 2018 年进入规模化退役阶段,到 2020 年累计退役将超过 21GWh(23 万吨)。

电动汽车出现在我们的生活范围内,早期还是以出租车、客车、专用车辆为主,自 2015 年起个人使用的电动车逐渐出现在路上,因此 2013 年至 2016 年动力电池以新能源客车的磷酸铁锂电池为主,短期内退役动力电池也会分布在新能源客车磷酸铁锂电池这个类型。而随着新能源乘用车市场的快速发展,2016 年以来新能源乘用车大多数搭载的是三元锂电池,所以,2020 年以后三元材料动力电池的报废量将有明显的增

长,并迎来真正的退役高峰。

面对如此大的淘汰量,怎么样处理以及处理的执行标准如何将是一个必须面对的问题。动力电池回收利用的方式主要是梯次利用和拆解回收。梯级利用是废旧电池通过筛选重组后,继续让它们应用于家用储能、通信基站、电动摩托等要求较低的领域;而拆解回收则是对已经报废的动力电池进行拆解,从中提取镍钴锂等金属物质,再次作为原材料回收利用。

### 政策、法规保障

当中国成为全球最大的新能源车消费市场时,大规模的电池回收利用体系也应逐步建设,但是考虑到电池回收利用的技术和成本投入等问题,使得很多电池生产商和车企望而却步。虽然国家自 2016 年起分别发布了对于动力电池的技术标准化、管理规范、回收合理化的相关指导办法,但是对于回收并没有严格的执行标准以及强制性,因此回收再利用的过程目前仍然缺乏法律指导。

但是在今年 4 月 2 日,深圳市率先发布了新能源动力电池回收利用方案,除了建立电池阶梯利用产业体系外,首次明确提出对于销售新能源汽车的企业,若按规定执行动力电池回收,将提供补贴资金。有了补贴的激励机制,对于动力电池的回收也将起到极大的促进作用。

### 巨大的市场收益

当然，动力电池回收的市场收益也是不容忽视的。根据中国电池联盟计算的动力电池回收成本看，目前废旧的三元电池回收价格约为4万元/吨，磷酸铁锂电池的回收价格约为1.4万元/吨。磷酸铁锂电池的回收收益难以覆盖其回收成本，因此磷酸铁锂电池更适合梯次利用。而三元材料电池的回收处置约有10%-20%的毛利率，若到2020年退役电池达到23万吨，即使三元材料电池只占到一半的份额，那么这其中的利润也是无法估量的。

有了政府的法律规范，再加上回收补贴和循环利用的收益，动力电池的回收体系不仅能步入正轨，同时还能为车企和电池生产商带来更大的收益。

### 技术门槛高

目前国内一些电池生产商和车企虽然掌握了动力电池再生利用的技术，但是对于如此大规模、跨品牌的电池回收与拆解，仍然无法做到短期内迅速的再生利用。首先，不同类型的电池设计和制造工艺都不相同，再加上装载到车身后，使用时间、环境等差异，自然会影响到电池的损耗，当电池回收梯次利用时，就很难保证电池的安全性与电芯的一致性。而拆解过程中遇到的电池问题，贵金属提取、电解液如何处理等，则有着更高的技术门槛要求。

### 消费者缺乏积极性

当然，新能源车的电池回收除了依靠国家、企业外，作为使用方的消费者也应积极响应。根据我们E电园对车主的调查发现，关于动力电池的回收他们抱有比较消极的态度。他们认为，电池回收未来就会形成车电分离、换电、电池租赁等销售模式，这种模式如果增加购车成本，肯定是拒绝的；其次无论是换电、电池租赁或是电池升级计划，势必要付出一定的费用，但根据目前的情况，动力电池没有合理的回收标准，他们花了这么多钱若换到了一块不合格的电池，谁来负责？若他们按照要求参与了电池回收，没有额外的奖励制度（电池折旧费用、维修保养赠送、购车优惠等），除非有强制性，否则也是一个费时费力的事情。

虽然动力电池的回收利用面临着诸多阻碍，但是作为回收主体，各大车企也在竭尽所能的发展能够让电池循环利用、确保有效管理的方法。

### 国内车企：换电、车电分离模式实现电池有效管理、升级

虽然目前国内新能源车企没有明确电池回收的服务项目，但是与之相关的模式也逐渐推向市场。比如北汽新能源建立的换电站和蔚来汽车的车电分离模式，都是对电动车电池进行检测、保养、升级，方便实时监测，有效的对电池进行管理。

**国外车企：电池优惠置换促进回收**

而国外的车企，比如日产对于电池回收则采取了优惠置换政策。在日本的聆风车主购买 23kWh、30kWh、40kWh 的动力电池，所需支付的价格分别为 65 万日元（约 3.8 万人民币）、80 万日元（约 4.7 万人民币）、82 万日元（约 4.8 万人民币）。如果觉得贵，也可以购买重新组装的再生电池，价格是全新电池的一半左右，大约花费 30 万日元（约 1.8 万人民币）。

小结：目前，为了引导和推动动力电池的回收利用，地方政府率先发力制定回收方案和奖励机制，有了政策带动，车企和电池生产商在落实过程中就有了执行依据，而对于消费者，若能提供同样的激励制度，让车主在购车时就有了电池回收的意识，在动力电池回收领域就形成了从造车、买车再到使用、回收的完整渠道，各方都能共享，那么这将是动力电池回收最便捷也是最环保的方式。

（文章来源：全国报废车）

## 报废车“重生”的零部件 流入黑市真假难辨

2 随着老旧机动车开始进入报废高峰期，在巨大利益的驱使下，报废车并未进入正规途径拆解，而是流入了“黑市”，直接将零配件卖到各种汽车修理厂再利用。今年初，据央视财经报道：在辽宁省大石桥市的报废车辆拆解场，这些拆解下来的零配件有的直接流向了市场。这些报废汽车零部件重新被装备到车上之后，不亚于一颗颗奔跑在路上的“定时炸弹”。记者调查发现，尽管北京对于报废车管理相对规范，但依然会有报废车零部件出现。据一位不愿具名的 4S 店员工透露，4S 店多数的配件是原厂发送的，而在完成厂家的售后采购任务后，也存在着一定的零部件外购的比例，只不过相对比例较低，而这些外购的零部件中，难免会出现报废车的零部件。

### 乱象 流入“黑市”的报废车

实际上，辽宁旗口镇的这个非法拆解点在全国来说并非个案。全国多个地方也存在着这样的非法拆解点。然而，目前能够送到国家正规的拆解企业进行拆解的报废车比例令人担忧。

中国再生资源回收利用协会报废车分会秘书长张莹介绍，2015-2017 年回收数据显示，流入正规报废拆解厂的报废汽车，仅占注销车辆的 20%-25%，市场中 60% 以上的比例被不同的市场因素

“分担”掉二手车同样也是有很大一部分被非法拆解。

据了解，报废车不能流入正规的拆解企业，很大一部分是因为利益驱动。非法拆解点给出的市场回收价格，会比报废汽车所给予的价格要高一些，因而部分车主的选择会被利益所左右。

北京博瑞联通汽车循环经济发展有限公司总经理苏卫宁表示，目前报废机动车的收购价格应参照废旧金属价格计价的规定，由于近年来废钢价格的不断下滑，汽车报废回收价格早已在废旧金属的计价基础上大幅提升。

按照《报废汽车回收管理办法》，报废汽车拆下来后，最终归宿只有一个，就是卖废钢。而近年来，废钢价格大幅跳水，造成了正规报废汽车回收拆解企业盈利普遍不高，甚至出现亏损的局面。按照国家的报废车回收规定，正规企业回收报废车价格一般按重量计算，一辆小客车的收购价一般在 600-800 元，比地下渠道少得多，因此很多车主会偏向于选择将报废汽车在黑市上交易，不利于市场的规范化发展。

实际上，自 2011 年北京鼓励淘汰更新报废汽车以来，政府配套出台了鼓励淘汰的补助政策，同时引导银行推出了购车优惠贷款产品，报废轻型小客车的收购价格补贴最高可达 1.2 万元左右。而为鼓励车主尽快淘汰老旧车，2016 年 11 月配套推出了《北京市促进高排放老

旧机动车淘汰更新方案》，从 2016 年 12 月 1 日-2017 年底，根据最新方案，2017 年 6 月底前淘汰老旧机动车可比 2017 年 7-12 月底淘汰多得政府补助 2000 元。

不过，记者发现，如果将报废的小客车卖给“黄牛”，最高可以卖到 2 万多元，而国二标准的桑塔纳进入二手车市场，也可以卖到近 2 万元。这样巨大的价格落差，使得消费者不愿意直接报废，更不愿意将车卖给正规拆解点。

“相比而言，对重型卡车和农村客运车辆补贴 1.8 万元、1.1 万元，还不如车主把自己的老旧车辆卖做二手的价钱，更有甚者在车辆淘汰后卖给非法拼装厂，以换得不菲的收入。”中国汽车服务产业研究中心顾问指导委员会顾问颜景辉表示，很多个体车主的经济账算得非常明白，即使在“以旧换新”大热的 2009 年和 2010 年，国家的补贴力度也很难抵得过车主自己卖车的价格。

#### 现状 拆车件的去处

颜景辉表示，查零配件是不是原厂件，消费者确实无从下手。比如同样一款车，生产的时间不同，同样的零配件也会有微小的区别。每个零配件都有代码，但消费者想通过代码辨别真假，几乎不可能，因为有很多零配件用的是回收来的拆车件。

根据央视财经报道，这些拆解下来的零配件会被卖到各种小的汽车修理

厂。虽然北京汽配市场上很难发现假冒的零部件，但大量充斥着副厂件，而这些副厂件中，不乏有报废车和事故车车身上的拆车件。

在西国贸汽服基地的一家修理店，记者佯装要换碳罐和 EGR 阀，工作人员在电脑上查看一番后报价称，碳罐 50 元，EGR 阀 260 元。“能不能再便宜一些？”记者问道。“有便宜的，副厂件，要比原装的便宜好多。”工作人员回答称。

“副厂件咋样？”记者佯装不清楚。工作人员指着架子上的零部件说，“不是原装的件”。在调查中记者发现，部分汽车配件店所销售的零部件不给保修。

在五方天雅汽车用品城的一家配件店工作人员告诉记者，由于我国维修厂数量众多且参差不齐，很多小修理厂并没有固定的配件渠道，其业务体量导致自身无法将流动资金压在配件上，因此很多零部件即使换上拆车件车主也不知道，对一些小修理厂而言几乎没有风险，可谓是“一举两得”。

一位不愿具名的改装维修店的负责人透露，目前国内在报废车拆车件上的管理非常混乱，其中不仅有国内的拆车件，还有进口的报废车进行拆解。而作为维修服务商通常会有针对性地选择拆车件，相比而言，作为零部件供应商则更愿意接受拆车件谋求更高的利润。

据了解，在国内零部件供应商中不乏专属的品牌供应商，而拆车件大部分

都流向这里。“此前，部分进口的报废车是以进口垃圾进入国内，价格很便宜，基本上我们需要的紧缺的零部件会临时到配件圈子里找货，而拆解的报废车上的零部件基本上是提供给了品牌配件零售商。”上述负责人说。

值得关注的是，记者在百度上搜索关键词“报废车零部件”，出现了大量的报废车配件批发采购的信息，而有些网点已成为配件圈寻找紧缺零部件的重要途径。

#### 监管 从报废车源头抓起

根据 2001 年施行的《报废汽车回收管理办法》规定，国家对报废汽车回收业实行特种行业管理。报废汽车回收企业必须申领许可证才能开展业务，其他任何单位和个人不得从事报废汽车回收活动。而对于报废流程，《机动车登记规定》及其他相关法规也确定了一系列法定流程。法律法规已给报废汽车回收规定了处理程序，报废流程也环环相扣、有迹可循，然而现实中报废汽车非法拆卖仍屡禁不止，小厂拆解、小店重装已成灰色产业链。

按规定，应由机动车所有人办理报废登记，向企业交予报废车辆，但对不办理注销登记的并没有强制管理措施。由于正规流程复杂、周期长，而且领取的报废补贴低廉，不少车主为了获得更多收益，就将车卖给二手车经营商，甚至索性弃在路边沦为“僵尸车”，导致车

辆流入黑市被非法改装或拆卖。

目前北京市 8 家报废车拆解厂对报废车的拆解流程管理严格。记者在拆解厂看到，工人用机械拆解报废汽车，然后由拆解工人拆解机械“撕咬”不开的汽车残骸。拆解工人会用风割枪分解金属车架，把车架打开抽取机动车的发动机、方向机、变速器和前后桥，拆除车架上的电线和车内座椅等。最后，把拆解后的汽车零部件或者其他残骸压缩分类摆放，对五大总成(发动机、方向机、变速器、前后桥、车架)进行破坏性拆解，压扁打包送进钢铁企业作为冶炼原料，循环再利用。

颜景辉告诉记者，从 2011 年开始，京城的拆解市场出现了新的变化，由于车主必须将老旧车辆卖掉或者报废，以空出名额购买新车，所以使一些非法拆解厂已没有了生存空间。

实际上，根据我国《报废汽车回收管理办法》(国务院 307 号令)规定，报废汽车的五大总成不能整体销售。但拆解的其他零部件能够继续使用，如汽车的大灯、转向灯、倒车镜、引擎盖、车门装饰条、车内饰、音响、电器元件等零部件，可向修理厂或者个人出售，但必须标明“报废汽车回用件”。

现实中，火花塞、安全带无疑是拆车件中最常见的两种配件。几乎在所有的车辆上都能找到，而且只要简单翻新，就可以流入那些不正规的修理厂。记者

发现，部分拆解件并未标明“报废汽车回用件”，而是按照正常的零部件销售使用，这些拆解件带来的危害无疑是巨大的。

宝丰汽车维修服务公司负责人刘宝丰告诉记者，修理厂与 4S 店不同，大部分修理厂都不会阻止车主进入维修现场，因此在配件更换的过程中车主可以查看配件的包装，如果配件的内外包装字迹清晰且厂名、厂址、电话等基本信息一应俱全，那么多半不会是拆车件。同时，无论是在修理厂维修还是保养，一定要索取维修工单、配件清单和维修发票，如果这三个基础的单据都无法提供，那么这家修理厂很可能使用了假配件或拆车件。

#### 声音 拆解回收亟待新标准

实际上，报废汽车回收率低在全国已经是一个普遍现象，国内有一多半的应报废车辆游离于政府的监督之外。此外，用于规范拆解汽车市场的也已经落后。经过调查记者发现，现行的规范报废汽车回收行为的法规是 2001 年 6 月颁布的《报废汽车回收管理办法》，当年这部法规是针对当时拼装车泛滥而制定的，实行了汽车报废行业的准入制度，同时也要求报废汽车的五大总成作为废金属回炉，这样做并不利于资源的再利用，导致报废汽车残值低、回收价格低、回收利用率低的情况。

不过，有消息称，相关部门正对回

收拆解法规和强制报废标准进一步修订和完善。新修订的《报废汽车回收管理办法》(以下简称新《办法》)已经上报到国务院,即将通过发布。

值得关注的是,新《办法》取消了报废汽车企业总量控制合理规划布局的要求,实行先制造后发证的制度。今后再设立报废汽车回收企业的时候,要先到工商局去注册,然后按照国家标准去建设报废拆解企业,之后由省级商务主管部门组织专家组进行验收,通过之后颁发经营许可证,就可以依法经营了。

同时,新《办法》允许旧件进入流通领域,开展绿色汽车消费。放开了五大总成的再制造、再利用。允许报废拆解企业将五大总成销售给具有再制造、再利用资格的企业,由它们进行再制造之后销售给维修企业。

最为重要的是,废除报废机动车的收购价格参照废旧金属价格计价的规定,改为市场主体自主协商定价,放开了报废汽车回收价格参照谱。今后报废汽车回收可能是一车一价,而不是简单按照吨位数论价回收。

截至2017年,我国民用汽车保有量达到2.17亿辆,2020年将超过2.7亿辆,按照回收率4%计算,年报废汽车量将达1080万辆,仅考虑废旧材料回收价值,到2020年报废汽车行业的市场空间在350亿元左右。若考虑五大总成售给再制造企业,能够继续使用的零部件标

明“报废汽车回用件”后可以出售,价值量将得到大幅提升,有望达到千亿市场规模。

(来源:CELVE 报废车回收拆解与再利用分会)

## 报废汽车回收新规将发布 市场规模有望超千亿

知情人士向记者透露,《报废汽车回收管理办法》修订版即将出台,修改后的办法将允许报废“五大总成”交售给再制造企业。

“五大总成”是指汽车发动机、方向机、变速器、前后桥和车架。业内分析人士认为,预计到2020年,我国报废汽车市场空间有望超过1000亿元。在“五大总成”逐步放开的大背景下,新办法的实施将进一步推进报废汽车行业的体制改革,撬动千亿市场。

### 交给市场定价

上述人士透露,修订版办法重点推进三方面改革:一是取消报废汽车回收拆解企业总量控制的要求,实行先证后照的制度;二是允许拆解回用件进入市场流通,开展绿色汽车消费;三是鼓励“五大总成”交给有资质的再制造企业进

行再制造。

修订后办法将废除报废机动车的收购价格参照废旧金属价格计价的规定，改为市场主体自主协商定价。与此同时，商务部透露现阶段正在积极组织修订相配套的国家标准。

2001年6月，国务院颁布并实施《报废汽车回收管理办法》。第十九条明确：“报废汽车的收购价格，按照金属含量折算，参照废旧金属市场价格计价。”第十四条提到：“拆解的‘五大总成’应当作为废金属，交售给钢铁企业作为冶炼原料。”

中国再生资源回收利用协会报废车分会秘书长张莹认为，新的管理办法的出台与实施，将进一步推进报废汽车回收行业的体制改革，引导报废车行业走向有序化、规范化、市场化的发展模式。

### 上市公司积极布局

随着汽车生产和消费量的增长，汽车报废量也迅速增加。有机构预计，2018年我国废旧汽车报废量将突破700万辆，2019年有望超过1300万辆，增速将保持在10%以上。不同车型报废标准不同，目前占汽车市场销量主体的乘用车使用年限一般在8年到10年左右。这也意味着我国汽车报废高峰正在临近。

目前，我国报废汽车报废率约为3%，回收拆解率为20%左右，拆解过程中基本以销售废金属为主。修订版政策落地后，多方面鼓励和引导市场走向精

细化拆解、合理化循环的路线，将带来报废汽车回收率的提升，预计到2020年，我国报废汽车市场空间有望超过1000亿元。

目前，有多家上市公司在电子废弃物、汽车、动力电池拆解、储能梯次利用及相关配套设备等领域积极布局。

天奇股份通过收购乾泰科技，切入新能源动力电池回收、资源综合利用等绿色产业链。目前，公司已实现循环业务板块全产业链布局，建立了从回收、拆解到交易的较为完整的产业链。

怡球资源作为拥有汽车自动化拆解、资源深加工、零部件再利用技术和经验的企业，收购的lico拥有三条全自动破碎生产线，若全部用来处理报废汽车，年处理能力超过50万辆，且其拥有汽车尾气催化器回收、处理、深加工的先进技术和丰富经验。公司预计，未来将利用lico经验技术，整合国内汽车拆解市场。

（文章来源：CELVE 报废车回收拆解与再利用分会）

## 总理点名新能源、二手车和汽车进口关税，2018年汽车领域将有哪些大变化？

2018年3月5日，国务院总理李克强代表国务院在第十三届全国人民代表大会第一次会议上作政府工作报告。政府工作报告提出，将新能源汽车车辆购置税优惠政策再延长三年，全面取消二手车限迁政策。

记者了解到，2017年12月27日，财政部、国家税务总局、工业和信息化部、科技部曾联合发布《四部门关于免征新能源汽车车辆购置税的公告》，明确自2018年1月1日至2020年12月31日，对购置的新能源汽车免征车辆购置税，适用车型包括获得许可在中国境内销售的纯电动汽车、插电式(含增程式)混合动力汽车、燃料电池汽车。

此前，汽车行业分析师颜景辉在接受记者采访时曾表示，消费者购买和使用一辆传统燃油车一般需要付出3项费用，即购车费用、保有费用和使用费用。对新能源汽车而言，虽然补贴有所“退坡”，但相比传统燃油汽车，优惠幅度还是要大很多。

“减免购置税会进一步促进新能源汽车消费，扩大市场规模。如此一来，可使汽车企业在扩大生产规模的同时降低成本，进而有利于企业对产品技术进行提升，用更好的产品打开市场、吸引

消费者。”颜景辉进一步表示。

据了解，进入2018年，新能源汽车财政补贴虽有退坡，但政府对新能源汽车行业的扶持却并没有减少。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为，此次政府工作报告强调新能源车购置税优惠政策再延3年，也体现了政府对新能源汽车行业扶持的重视。

此外，政府工作报告还提到，要全面取消二手车限迁政策。这也是近两年国内汽车行业关注的热点话题。

就目前的二手车市场发展来看，随着汽车工业的持续高速发展和人民生活水平的逐年提高，我国已步入世界汽车生产和消费大国行列。有专家表示，全面取消二手车限迁将促进二手车消费市场潜力进一步释放。

数据显示，目前我国汽车保有量达到2.17亿辆，二手车市场潜力巨大。据统计，2017年全国1068家二手车交易市场累计交易二手车1240.09万辆，同比增长19.33%，交易金额达8092.72亿元，同比增长高达34%。去年12月二手车交易123.09万辆，同比增长13.85%，交易金额达746.83亿元，同比增长11.04%。

此外，政府工作报告与汽车相关的内容还提到，积极扩大进口，办好首届中国国际进口博览会，下调汽车、部分日用消费品等进口关税。

事实上，在1月召开的达沃斯世界经济论坛2018年年会上，中共中央政治局委员、中央财经领导小组办公室主任刘鹤在解读中国经济政策时表示，中国将有序降低汽车进口关税。

崔东树认为，“政府工作报告再一次明确提出下调汽车进口关税的工作部署，说明此事也十分重要。”

（文章来源：第一车网）

## 2018年3月中国汽车保值率报告

度过了春节，我们迎来了春暖花开的三月，各地气温以极快的速度上升。同样二手车市场也快速回温，来到了交易的旺季，交易量环比大幅提升，互联网端的车源规模超过了80万台，各级别保值率也都有所升高。

中国汽车流通协会联合第三方大数据平台精真估的《2018年3月中国汽车保值率报告》也适时推出，为您解析2018年3月国内汽车市场保值率的发展情况，也为您在近期的购车提供权威支持。



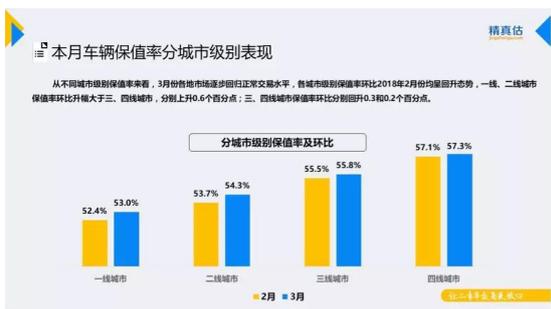
先来了解保值率，保值率对于国内消费者来说还是一个比较新的概念，它指的是二手车流通价格与新车出厂价的比值。严格说来一个车型的保值率是根据该款车型在二手车市场上的流通均价除以其新车厂商指导价而来，所以我们可以简单地理解为，二手车价格除以新车裸车价格就是保值率。



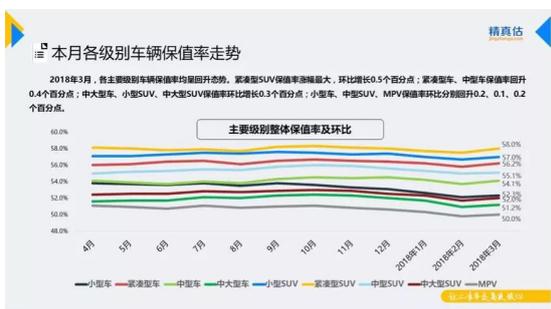
谈及车型保值率，就必然离不开二手车流通情况。2018年3月，春节对二手车交易活跃度的影响消散，互联网端车源整体规模为813137台，环比2月份增长22%。车源多，选择就更多。

从不同城市级别保值率来看，3月份各地市场逐步回归正常交易水平，各城市级别保值率环比2月均呈回升态势。一线、二线城市保值率环比升幅大于三四线城市，分别上升0.6个百分点；三、四线城市保值率环比回升0.3和0.2

个百分点。



2018年3月，各主要级别车辆保值率均呈回升态势，紧凑型SUV保值率涨幅最大，环比增长0.5个百分点；紧凑型车、中型车保值率回升0.4个百分点；中大型车、小型SUV、中大型SUV保值率环比增长0.3个百分点；小型车、中型SUV、MPV保值率环比分别回升0.2、0.1、0.2个百分点。



接下来，我们从小型车、紧凑型车、中型车、中大型车、小型SUV、紧凑型SUV、中型SUV、中大型SUV以及MPV等9个级别车型分别来看一下各个车型在3月的保值率表现，我们将从二手车交易热度以及品牌车型保值率两个角度来加以说明。

首先看一下3月份小型车保值率走势

小型车市场中，POLO、飞度仍凭借

其性价比高、性能强、保值率高等优势，分别以11.64%、6.25%的交易占比盘踞交易榜前二；夏利则退出二手车交易榜单，其他入围交易TOP榜的车系排名则未发生明显变化。分区域来看，小型车在成都地区的交易颇为活跃，其次为西安、武汉、重庆、郑州等地区。



小型车市场，本月入围保值榜的车系保值率均有所回升，前三甲依旧由飞度、POLO、威驰占据，致炫排名上升一位，K2排名下降一位。飞度依旧是这个市场中最值得买的车型。

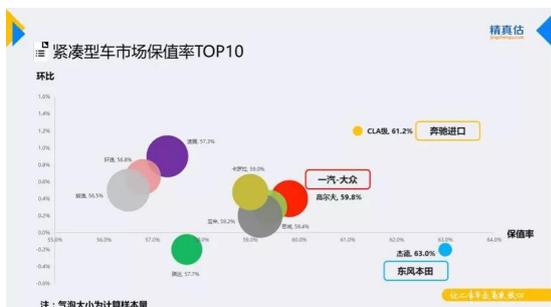


紧凑型车市场竞争激烈，但从交易榜排名来看，仍旧是德系与日系的天下。捷达仍凭借其强大的保有量优势和良好的用户口碑稳坐紧凑型车市场交易榜榜首，宝来位居第二，雪佛兰科鲁兹位列第三；朗逸交易活跃度排名变化较大，上升三位排名第四；其他车系交易排名

也或多或少发生了些许变化。分区域来看，该级别车交易最活跃的三大城市仍为成都、武汉、西安。



紧凑型车市场保值榜中，德系与日系可谓平分秋色，各占 TOP 榜半壁江山。TOP 榜保值率排名保持稳定，前三甲依旧为东风本田杰德、奔驰进口 CLA 级、一汽-大众高尔夫，奔驰进口 CLA 级。从变化幅度来看，除杰德、骐达保值率环比微降外，其他车系保值率环比均有所回升。



中型车市场中，虽然市场竞争暗流涌动，但表面上却波澜不惊，德系、日系优势依旧。本月雅阁交易活跃度回归榜首，迈腾、凯美瑞分别位居第二、第三。分区域来看，中型车在成都、上海、郑州等地的市场活跃度相对较高。

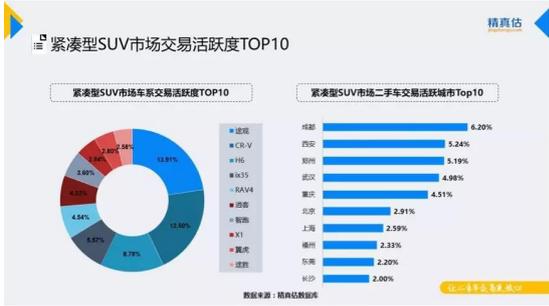


中型车市场，保值榜与交易榜较为一致，入围交易榜的车系大部分都入围保值榜。本月保值率排名变化较频繁，值得一提的是，雅阁本月保值率增幅较大，一跃成为保值榜冠军，奔驰 C 级和大众迈腾则退居第二、第三。

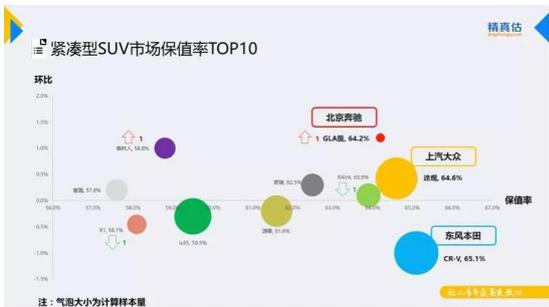


中大型车市场中，该级别市场竞争格局明朗，本月排名与上月基本一致，无论是交易榜还是保值榜始终是 BBA 的天下，一直以来都牢牢占据榜单的前三甲。奥迪 A6L 仍以绝对优势稳定位居交易榜首位，5 系和 E 级分别位居第二、第三。分城市来看，郑州、上海、成都都是本月中大型车中交易最为活跃的三大城市。





紧凑型 SUV 保值率 TOP 榜单中，本月入围车系与上月一致，个别车系排名环比发生微小变化。其中，CR-V 因“机油门”事件的持续影响本月保值率环比下降且幅度较大，但仍占据榜首。宝马 X1 本月因存失控隐患发生部分召回，受此影响保值率环比出现较大幅下滑。自主品牌在保值率方面与合资车仍然存在较大差距，故未能跻身保值榜，自主品牌晋级保值榜还需时日。



中型 SUV 市场一直是合资车的战场，竞争格局相对清晰，汉兰达长期霸占交易榜和保值榜榜首，BBA 也长期稳定排名在交易榜前列。本月交易榜排名中环比保持稳定，比亚迪 S6 仍然是唯一入围交易榜的自主车型。分城市来看，成都是中型 SUV 流通活跃度最高的城市，其次为郑州、西安等地区。



中型 SUV 市场保值率 TOP 榜单中，汉兰达一直难逢敌手，始终以较为明显的优势位居榜首，昂科威作为合资品牌中黑马保值率长期稳居第二，GLK 虽然已停售但保值率依旧稳居第三。从本月保值率变化情况来看，奥迪 Q5 和胜达保值率环比下降，二者在榜单中的排名也相应出现下滑，其他车系保值率环比均有所回升。



中大型 SUV 市场，在较慢的产品更新节奏及特定客户群的背景下，TOP5 榜单较为稳定。本月，普拉多依然保持交易榜和保值榜双料冠军的地位，X5、卡宴分别位居交易榜第二、第三，宝马 X6 活跃度排名有所下降。从城市分布来看，中大型 SUV 市场交易活跃度最高的三大城市仍然为成都、北京、上海。



本月中大型 SUV 市场中，保值率排名前三依旧为普拉多、卡宴、兰德酷路泽。一汽丰田普拉多作为中大型 SUV 中的老将，在消费者中拥有相当好的口碑，其越野性能以及耐用性都得到了市场广泛的认可，其车辆保值率在该级别市场中以绝对优势领先于竞品，长期霸占榜首之位。Q7 保值率环比下滑且排名也下降一位。



MPV 市场中，保值率 TOP 榜排名前三依旧为埃尔法、艾力绅、GL8。由于埃尔法新车加价，因此其流通车辆保值率始终表现坚挺，在该级别车辆中保持遥遥领先的地位，GL8 仍凭借其保有量优势而稳定排在该级别第二位，艾力绅位居第三。大众进口凯路威保值率排名再次上升一位。



MPV 市场早已形成明朗的竞争格局，本月交易榜排名与上月基本一致，GL8 长期以绝对优势位居交易榜霸主地位，奥德赛、艾力绅依旧分别位居第二、第三；五菱宏光是唯一入围交易榜的自主车型。从城市分布来看，MPV 依旧在上海地区表现出较高的交易热度，其次为北京、郑州等地。



以上是 2018 年 3 月各级别车型交易活跃度及保值率排行榜。一辆车的保值率贯穿了车辆从生产下线到报废的全过程，是其价值体现的参考标准。随着国内二手车市场的普及以及消费者消费观念的变化，保值率在未来的汽车交易中具有至关重要的指导意义。关注保值率，做一名理性的汽车消费者，从精真估开始。

(文章来源：中国汽车流通协会)

## 财经资讯

### Financial information

# 国务院决定增值税政策 重大调整

李克强主持召开国务院常务会议

确定深化增值税改革的措施 进一步减轻市场主体税负

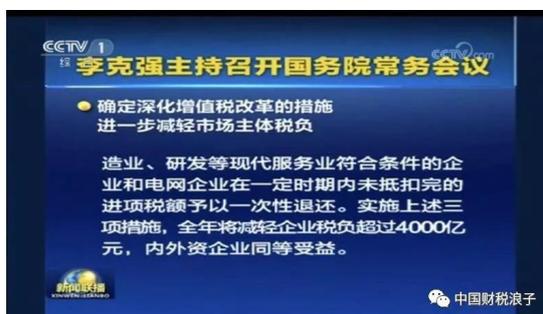
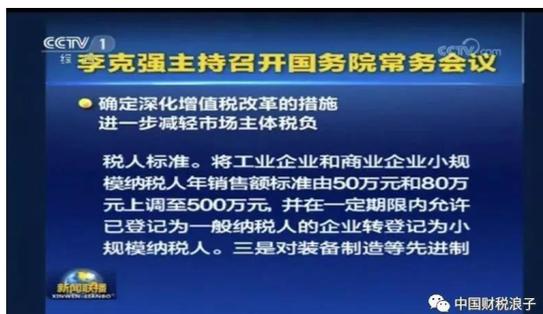
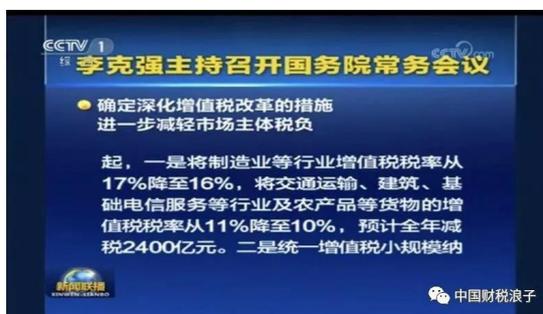
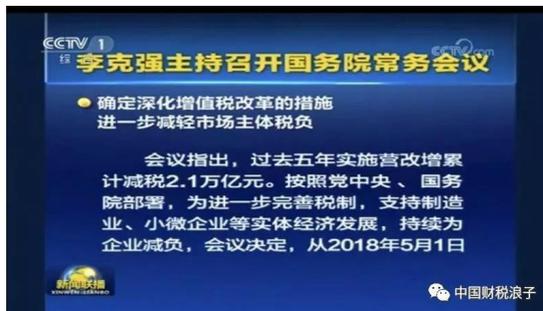
国务院总理李克强3月28日主持召开国务院常务会议，确定深化增值税改革的措施，进一步减轻市场主体税负。会议指出，过去五年通过实施营改增累计减税2.1万亿元。按照党中央、国务院部署，为进一步完善税制，支持制造业、小微企业等实体经济发展，持续为市场主体减负，会议决定，从2018年5月1日起，一是将制造业等行业增值税税率从17%降至16%，将交通运输、建筑、基础电信服务等行业及农产品等货物的增值税税率从11%降至10%，预计全年可减税2400亿元。

二是统一增值税小规模纳税人标准。将工业企业和商业企业小规模纳税人的年销售额标准由50万元和80万元上调至500万元，并在一定期限内允许已登记为一般纳税人的企业转登记为小规模纳税人，让更多企业享受按较低征收率计税的优惠。

三是对装备制造等先进制造业、研发等现代服务业符合条件的企业和电网企业在一定时期内未抵扣完的进项税额

予以一次性退还。

实施上述三项措施，全年将减轻市场主体税负超过4000亿元，内外资企业都将同等受益。



(文章来源：中国财税浪子)

## 美系车进口关税上调 25% 这台二手车还升值了？

首先要知道野马定位虽然小众，但是在小众车市场，野马的市场认可度相当高，就像是硬派越野车中的普拉多一样，有不少消费者更愿意支持野马，拉风的造型以及无框车门设定，使得野马自身在二手车市场就比较保值。

就拿北京二手车市场来说吧，就算是 2.3T 低配野马来说，二手价也要卖到 32 万左右，要知道其实在平行进口车市场，其实全新的野马 2.3T 车型售价已经跌到了 33 万左右，两年左右的野马 2.3T 仍然还有 32 万左右的市场价，看得出来其市场认可度多么高。



昨天《对美加收关税商品清单》公布之后，汽车圈也算是热闹了汽车，美系进口车以及美系车售价也会上调，原因是原产地美国的车辆以及零部件，加收 25% 的关税，而野马作为纯正的美系进口车，未来的成本价将会更高，直接拉动二手野马售价的上涨。

序号	税则号列	商品名称 <sup>①</sup>
1	12019010	黄大豆
2	12019020	黑大豆

对，刚买野马的小伙伴们，你们的野马要升值了，而且升值的还不少，极有可能 35 万买的低配车型，未来卖车的时候还能卖 36 万，这些都不是问题，只是迟早的问题，此时此刻在野马面前，什么捷达、飞度的保值率，完全不值一提，本身热度就比较高的野马，这下在关税上涨的大潮下，拉高了二手车售价。



因此，加收 25% 关税之后，不仅野马新车售价上涨，福特猛禽、特斯拉、林肯这种纯进口车的售价也会上涨，不仅正常销售成本增加，汽车零配件售价也会上涨，原产于美国的零配件以及变速箱等物品，关税也会上调，保不齐国产通用以及国产福特的售价，也会一定上涨。

(文章来源：二手车加)

## 2018年4月19日废旧金属现货 市场综述

**铜：**今日佛山市场铜价大幅上涨，但市场交投较为谨慎。铜市旺季需求好转叠加再生铜供应紧缺催生高升水等因素影响，电解铜得到加速消化，广东几大仓储电解铜库存量从3月份的5万吨高位一路下降至现时的不足2万吨，对现货电解铜价格形成较强支撑，持货商纷纷大幅上调升水报价。聚焦再生铜进口方面情况，昨日公布第十批限制进口类固废批文发布，废铜相关企业所获审批量12.57万吨，单次批量继上次新高后再创今年新高，但发放地点仍是集中在浙江一带，广东地区未有涉及，后市关注海外设厂情况。

**铝：**今日佛山市场铝价大幅飙升，但外强内弱的局面仍相当明显。面对近期铝价的连续飙升，下游用铝厂家接货谨慎，担心短期铝价会获利回调。市场认为，采暖季后电解铝企业新投将逐渐增加，而铝价反弹亦有利于铝企投产，未来国内铝市库存压力仍较大。

**锌：**今日佛山市场锌价大幅上涨，持货商出货意愿积极，但下游用家观望情绪浓厚，大多以询价为主，市场实际交易量较为有限。当前锌市需求并未有太大的改善，而近一周以来锌价已经累积了很大的反弹幅度，业者担心锌价出现阶段性高位回调。

**不锈钢：**今日佛山市场不锈钢价格涨幅明显扩大，主要是受“妖镍”疯狂带动。镍价的暴涨叠加钢厂集中减产检修利好，钢厂纷纷上调产品报价，并带动不锈钢废料价格全面上涨，市场交易气氛明显活跃起来。今日不锈钢市场追涨气氛明显增强。

（文章来源：有色金属网）