

政策法规

Policies&Regulations

关于做好 2018 年重点领域化解过剩产能工作的通知

发改运行〔2018〕554 号

各省、自治区、直辖市及新疆生产建设兵团发展改革委（能源局）、经信委（工信委、工信厅）、财政厅（局）、人力资源社会保障厅（局）、国资委、煤炭管理部门，有关中央企业：

2016 年以来，各地区、各有关部门认真贯彻落实党中央、国务院关于供给侧结构性改革的决策部署，扎实推进钢铁煤炭化解过剩产能和防范化解煤电产能过剩风险各项工作，取得显著成效，累计退出粗钢产能超过 1.2 亿吨、煤炭产能超过 5 亿吨，分流安置职工 110 余万人，2017 年淘汰停建缓建煤电产能 6500 万千瓦，提前超额完成了年度各项任务，供给质量和效率大幅提升，行业运行状况明显好转，产业结构调整 and 布局优化取得积极进展，市场竞争秩序得到有效规范，长效机制逐步建立完善。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，为更好适应去产能进入新阶段后的新形势、新变化、新要求，推进重点领域化解过剩产能工作

不断深化，现就做好有关工作通知如下。

一、准确把握 2018 年化解过剩产能工作总体要求。深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的十九大精神，按照中央经济工作会议 and 政府工作报告关于深化供给侧结构性改革的决策部署，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持用市场化、法治化手段去产能，把处置“僵尸企业”作为重要抓手，把提高供给体系质量作为主攻方向，重点在“破”“立”“降”上下功夫，大力破除无效供给，扩大优质增量供给，实现供需动态平衡，保持价格基本稳定，降低实体经济成本；更加严格执行质量、环保、能耗、安全等法规标准，更加严格治理各种违法违规行为，倒逼落后产能退出，坚决防止已经化解的过剩产能死灰复燃；将去产能与国企改革、兼并重组、转型升级、优化布局结合起来，加快优质产能释放，实现新旧动能转换 and 结构调整；科学把握去产能力度和节奏，保障市场供需总体平稳；稳妥有序推进职工分流安置，妥善处置企业资产债务，健全长效机制，促进相关行业持续健康发展。

二、科学安排 2018 年化解过剩产能目标任务。钢铁方面：2018 年退出粗钢产能 3000 万吨左右，基本完成“十三五”期间压减粗钢产能 1.5 亿吨的上限目标任务。煤炭方面：力争化解过剩产

能 1.5 亿吨左右，确保 8 亿吨左右煤炭去产能目标实现三年“大头落地”。煤电方面：淘汰关停不达标的 30 万千瓦以下煤电机组。根据实际情况，依法依规清理整顿现有违规建设项目。严控新增产能规模，结合煤电规划建设风险预警等级，控制煤电规划建设节奏。加大超低排放和节能改造力度，中部地区具备条件的煤电机组要完成改造工作。

三、持续深入推进钢铁去产能。巩固化解钢铁过剩产能成果，严禁新增产能，防范“地条钢”死灰复燃和已化解的过剩产能复产。坚持用市场化、法治化手段去产能，通过常态化严格执法和强制性标准实施，促使达不到有关标准和不符合产业政策的落后产能依法依规退出。严把钢铁产能置换和项目备案关，防止产能“边减边增”。着力推进钢铁企业兼并重组，合理高效利用废钢铁资源，进一步推动钢铁行业转型升级和结构优化。

四、不断提高煤炭供给体系质量。由总量性去产能为主转向系统性去产能、结构性优产能为主。适当提高南方地区煤矿产能退出标准，严格治理各种违法违规行为，加强煤矿建设项目分类管理，坚决退出违法违规和不达标的煤矿，加快退出安全保障程度低、环保问题突出且整改不到位的煤矿。适应新形

势新要求，加快北煤南运大通道建设，更多发挥北方优质先进产能作用，统筹做好去产能和保供应相关工作，促进煤炭供需总体平衡和价格基本稳定。加快长效机制建设，强化产能置换指标交易等市场化手段，积极推进煤电联营和兼并重组，持续优化煤炭开发布局，大力推动转型升级，促进煤炭行业高质量发展。

五、积极稳妥化解煤电过剩产能。立足实际情况，充分发挥市场调节和宏观调控作用，有力有序有效关停煤电落后产能，清理整顿违规建设项目，发布实施年度风险预警，严控各地新增煤电规模，规范自备电厂建设运行，合理安排应急备用电源，继续推进煤电超低排放和节能改造工作，促进煤电转型升级。

六、坚定不移处置“僵尸企业”。认真落实钢铁、煤炭行业处置“僵尸企业”工作方案各项要求，做好“僵尸企业”分类处置。对于长期停工停产、连年亏损、资不抵债，没有生存能力和发展潜力的“僵尸企业”，要加快实施整体退出、关停出清、重组整合，加快形成市场决定要素配置的机制，释放错配资源。各地要列出名单、拿出计划，全面稽查、上报结果。尽快修订有关资产处置、债务清偿等方面的法律法规，完善“僵尸企业”破产重整机制。

七、稳妥做好职工安置工作。继续将职工安置作为重中之重，坚持与去产能工作同谋划、同部署、同推进，完善职工安置工作协调机制，加强部门间信息共享和工作协同，及时摸清涉及企业职工底数，做实做细职工实名制动态管理。支持企业多渠道分流安置职工，指导企业依法妥善处理职工劳动关系，做好社会保障衔接，对不裁员少裁员企业及时核发稳岗补贴。加强对失业人员生活保障和再就业帮扶，按规定及时发放失业保险金，加大公益性岗位安置力度，推进创业孵化载体建设，鼓励分流职工创业。加强风险防范，落实完善应急预案，及时协调解决职工安置中的突发情况，预防和妥善化解规模性失业和重大群体性事件。加强对地方和企业推进职工安置工作的业务指导和督促检查，对责任不落实、政策不落实的进行约谈问责。

八、加快处置资产债务。落实钢铁煤炭行业化解过剩产能国有资产处置损失有关财务处理规定等政策，依法依规加快去产能企业国有资产处置。落实去产能行业金融债权债务处置政策，加强对债权债务处置工作的指导和政策解读培训。支持有关省（区、市）成立资产公司，承接去产能企业剥离的资产和负债。进一步落实有保有压的金融政策，

在风险可控和商业可持续的原则下，对优势企业实施兼并重组、升级改造和转型发展项目给予积极支持，拓宽融资渠道、优化资金结构、降低财务成本；推动金融机构运用市场化手段，有效退出过剩产能领域贷款，完善各方依法分担债务的处置机制，化解金融风险。加快去产能企业剩余矿产资源处置，做好资源价款退还、生态环境修复、采矿许可证注销等相关工作。

九、大力推动转型升级。充分利用产能置换和指标交易等市场化手段，加快形成一批工艺先进、生产效率高、资源利用率高、安全保障能力强、环境保护水平高、单位产品能耗低的优质产能。坚持创新驱动发展，把钢材质量稳定性、先进高端钢材、节能环保新技术、关键共性技术等作为重点，加大研发力度，尽快取得突破。加快钢结构推广应用，提高钢结构应用比例和用钢水平。进一步完善废钢铁回收、分类、加工、配送体系等，加速废钢铁循环利用，在资源循环利用基地建设中鼓励废钢铁循环利用，适度引导发展电炉炼钢，深入推动行业节能环保水平提升。引导煤炭企业加大科技投入，应用现代信息技术和先进适用装备，建设智能高效的大型现代化煤矿，优化开拓布局，简化生产系统，降低生产能耗，减少劳动用工，全面提升煤矿技术水平和经济效益。研究开展

重点产煤地区转型发展试点。进一步推动钢铁煤炭企业瘦身强体，减员增效，降低经营成本，切实提高经济效益，在此基础上逐步降低债务负担。

十、进一步优化产业布局。按照企业主体、政府引导、市场化运作的原则，鼓励有条件的企业实施跨地区、跨所有制的兼并重组，进一步优化产业布局。积极推动钢铁国际产能合作。坚持以北方大型现代化煤矿替代南方中小煤矿的方向，逐步降低生态环境脆弱、水资源短缺、开采条件复杂地区开发强度，重点建设神东、陕北、晋北、晋东和新疆大型煤炭基地。通过开展跨区域指标交易和产能协作等方式，引导有效产能向优势企业和地区集中。

十一、科学把握去产能力度和节奏。有关地区、中央企业要坚持实事求是、因地制宜，综合考虑资源条件、供需实际、在建项目衔接、运力配置等因素，对“十三五”后三年化解过剩产能任务进行认真论证、统筹安排，按照有关任务目标稳步有序推进去产能，避免出现产业链不匹配、供需失衡、价格异常波动等情况。加强市场供需动态监测和研判预判，及时发现和协调解决出现的问题，采取有效措施保障稳定供应，保持市场平稳运行。

十二、构建促进行业健康发展的长效机制。钢铁方面：各有关地区要加快违法违规产能和“地条钢”等举报平台建设，完善举报响应机制；进一步开展对钢铁产能等情况的核实调查，健全产能等数据沟通协调机制。煤炭方面：不断完善中长期合同、产能置换指标交易、应对煤价异常波动、煤炭储备和库存、社会责任企业等制度。煤电方面：完善化解煤电过剩产能工作协调机制，督促地方制定落实工作实施细则。及时发布并实施年度煤电项目规划建设风险预警，指导地方和企业稳妥有序推进煤电项目的规划建设。

十三、深化国企改革和产业融合。尊重市场经济规律和企业发展规律，以企业为主体，充分发挥市场机制作用，把引资本与转机制结合起来，把产权多元化与完善企业法人治理结构结合起来，积极推动钢铁、煤炭、煤电领域国有企业混合所有制改革，不断提升企业市场竞争力。鼓励钢铁企业围绕钢材产品目标市场定位和根据下游企业需求，加强与下游企业的协作，实现钢铁材料制造供应商向材料解决方案综合服务商转变。积极探索多种形式，加快煤电一体化、煤焦一体化、煤化一体化等产业融合发展。

十四、更好发挥奖补资金对去产能

的支持作用。针对内部转岗安置、民营企业资金使用等情况和问题，进一步研究完善相关政策，保障职工分流安置，加大对职工生活保障和欠缴社会保险费等方面的支持。切实加强对奖补资金的监督管理，严肃查处虚报冒领、挤占挪用等违法违规行为。鼓励各地通过市场化产能置换指标交易等方式，多渠道筹措化解过剩产能所需资金。

十五、进一步压实各方责任。各地区、各有关部门要继续把化解过剩产能工作摆在突出位置，完善已有工作机制，加强对相关政策措施落实情况和任务完成情况的督促检查，确保各项工作积极稳妥推进。要严格按照要求做好去产能信息的公示公告工作，建立健全举报制度，强化社会公众监督，坚决防止已经退出的产能死灰复燃。对弄虚作假、违法违规建设生产、未按要求淘汰退出产能、供应保障责任不落实的地方和企业要严肃处理。由主管部门、行业协会牵头，第三方征信机构参与，推动钢铁、煤炭、煤电行业信用体系建设，开展信用信息采集，发挥诚信的激励和约束作用。

十六、加强经验推广和舆论引导。有关地区和部门要认真总结、及时梳理地方和企业化解过剩产能过程中探索形成的好做法好经验，钢铁煤炭行业化

解过剩产能和脱困发展工作部际联席会议将以通报简报、召开现场会等形式及时推广，以点带面推动全国化解过剩产能工作。定期组织宣传化解过剩产能工作进展和取得成效，大力宣传先进典型，及时发布并解读有关政策。加强舆情跟踪监测，积极主动回应社会关切，凝聚推进化解过剩产能工作的强大正能量。

附件：1. 2018 年钢铁化解过剩产能工作要点

2. 2018 年煤炭化解过剩产能工作要点

3. 2018 年煤电化解过剩产能工作要点

国家发展改革委
工业和信息化部
国家能源局
财政部
人力资源社会保障部
国务院国资委
2018 年 4 月 9 日

2018 年钢铁化解过剩产能 工作要点

深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想和党的十九大精神，认真贯彻落实党中央、国务院关于深化供给侧结构性改革的决策部署，按照中央经济工作会议和政府工作报告要求，坚持市场化、法治化原则，坚定不移将化解钢铁过剩产能的各项任务落到实处。为更加科学有效做好 2018 年钢铁去产能工作，促进钢铁行业加快结构调整和转型升级，制定本工作要点。

一、科学确定 2018 年钢铁去产能目标任务。2018 年压减粗钢产能 3000 万吨左右，把处置“僵尸企业”作为去产能的重要抓手，杜绝平均摊派指标，不搞“一刀切”。严禁新增钢铁产能，防范“地条钢”死灰复燃和已化解的过剩产能复产。多方开辟途径，进一步提高职工安置质量。积极推动企业债务和资产处置，力争取得新进展。加快推进兼并重组、转型升级，钢铁供给质量进一步提高，产业结构和生产布局进一步优化。

二、坚决处置“僵尸企业”。把处置“僵尸企业”作为去产能的重要抓手，将钢铁行业“僵尸企业”作为 2018 年去产能的重点，加快实施整体退出、关停出清，妥善安置职工，做好债务处置。

三、依法依规退出落后产能。严格执行环保、质量、能耗、水耗、安全等法律法规和有关产业政策，加大对钢铁行业违法违规行为的执法和达标检查力度。对无排污许可证排放污染物或污染物排放达不到环境保护法要求且情节严重的钢铁产能，对钢材产品质量达不到强制性标准且 6 个月内未达到整改要求的钢铁产能，对能耗达不到《粗钢生产主要工序单位产品能源消耗限额》（GB21256-2013）等强制性标准且逾期未达到整改要求的钢铁产能，对未达到企业安全生产标准化三级、重大生产安全事故隐患未按要求整改到位的钢铁产能，对《产业结构调整指导目录（2011 年本）（修正）》等有关政策规定的落后产能，依法依规关停退出。

四、防范“地条钢”死灰复燃和已化解的过剩产能复产。防范“地条钢”死灰复燃和已化解的过剩产能复产是今后一个时期去产能工作的重点任务之一。要切实落实企业市场主体责任，落实省级政府负总责要求，落实有关部门职责分工，更加注重制度建设，更加注重联合执法，更加注重舆论宣传和监督。一是各省（区、市）要针对防范“地条钢”死灰复燃和已化解的过剩产能复产工作存在的薄弱环节，研究提出进一步的工作重点和具体安排。二是由钢铁煤炭行业化解过剩产能和脱困发展工作部际联席会议（以下简称部际联席会议）

牵头，在 2018 年 5 月至 6 月对“地条钢”易发高发的重点省（区、市），组织开展一次防范“地条钢”死灰复燃和已化解的过剩产能复产专项大检查。部际联席会议将根据举报信息，及时组织开展抽查和专项核查。三是进一步强化责任意识和担当意识，明晰责任分工，切实把有关工作要求落实到位。市场监管、自然资源、生态环境、应急管理、能耗、海关等执法部门，要抓紧研究提出防范“地条钢”死灰复燃的有效办法和政策措施。

五、严禁新增产能。严禁新增产能是巩固去产能成效的关键，是今年的重点工作。要严把钢铁产能置换和项目备案关，防止产能“边减边增”。一是规范项目备案和置换手续。禁止各地以任何名义备案新增冶炼产能项目，对于确有必要建设冶炼设备的项目，备案前须严格执行修订后的产能置换办法，按规定进行公示公告，接受社会监督。二是认真开展自查自纠。各有关地方要对辖区内擅自建设、违规产能置换和备案等情形认真开展自查和排查，对发现的问题要及时予以整改。三是开展专项抽查。由部际联席会议牵头，在地方自查自纠基础上，结合防范“地条钢”死灰复燃和已化解的过剩产能复产专项大检查，开展一次严禁新增产能工作专项抽查。

六、完善举报响应机制。在运用好设立在中国钢铁工业协会的“地条钢”

及违法违规产能举报平台的同时，各有关地区要进一步研究制定防范本地区“地条钢”死灰复燃、已化解的过剩产能复产及违法违规产能举报响应机制的具体措施，并向社会公告。

七、利用卫星遥感技术监测钢铁行业去产能。对已化解过剩产能的企业和已取缔的“地条钢”企业持续开展卫星遥感监测，防止复产和死灰复燃。加强对钢铁企业建设等情况的卫星监测，健全相关部门有效沟通合作的工作机制，及时发现钢铁行业违法违规行为，提高对钢铁行业去产能监测的科学性和有效性。

八、严肃查处各类违法违规行为。要进一步明晰责任分工，建立问责机制，强化联合执法，切实把有关工作要求落实到位；及时组织开展抽查和专项核查，对于“地条钢”死灰复燃、已化解的过剩产能复产及违规新增产能等情况，发现一起、查处一起、通报一起，狠抓负面典型，保持高压态势。

九、把握去产能力度和节奏。各有关地区、企业要科学把握去产能节奏，按照目标责任书做好钢铁去产能工作，列入 2018 年去产能任务的钢铁产能，要倒排停产、拆除相关冶炼设备进度，依法予以拆除，确保完成全年任务。对不能立即拆除的产能，经省级政府同意，企业签订承诺书，承诺不得复产后，对相关冶炼设备予以封存。

十、促进钢材市场平稳运行。加强行业运行监测分析,掌握市场供求状况,及时采取有效措施,力求钢材价格保持在合理区间。结合“2+26”城市钢铁企业分类管理的要求,加强对企业调研,进一步完善错峰生产措施。有关方面要全面解读、及时披露相关政策,中国钢铁工业协会要及时发布市场供求信息,增强透明度。对钢贸、矿贸、期货等方面出现恶意炒作的市场操纵行为严肃处理。

十一、促进铁矿石市场平稳运行。加强与国际铁矿石供应商的有效沟通,积极探讨更加科学合理的进口铁矿石定价机制。发现铁矿石供应商有价格违法和价格垄断行为时,要依法及时查处并公开曝光。积极研究促进国内铁矿山发展的相关政策,增加国内铁矿石有效供给。

十二、促进钢铁企业与下游企业合作共赢。鼓励钢铁企业围绕钢材产品目标市场定位和下游企业需求,加强与下游企业的协作,打造综合效益最佳的价值链,提升产业链整体竞争优势,形成稳定共赢的合作关系,实现钢铁材料制造供应商向材料解决方案综合服务商转变。

十三、大力推进兼并重组。进一步完善有利于企业实施兼并重组的政策环境,按照企业主体、政府引导、市场化运作的原则,结合化解钢铁过剩产能和

优化产业布局,鼓励有条件的企业实施跨地区、跨所有制的兼并重组,处理好兼并重组过程中的资产、债务等问题,依法妥善安置兼并重组后的富余职工。

十四、促进钢铁行业技术进步。坚持创新驱动发展,鼓励钢铁企业、科研院所等单位积极探索,切实释放各类人才的创新潜力,增强创新的主动性和积极性。坚持把钢材质量稳定性、先进高端钢材、节能环保新技术、关键共性技术、基础研究和前沿工艺技术与装备等作为重点,加大研发力度,尽快取得突破。加快钢结构推广应用,提高钢结构应用比例和用钢水平。

十五、引导电炉炼钢工艺发展。鼓励企业建立大型的废钢铁回收加工配送中心,提升对社会废钢铁资源的回收、拆解、加工、配送、利用一体化水平,提高废钢铁资源供给质量。鼓励钢铁企业综合考虑市场需求、原燃料供应、交通运输、环境容量和资源能源支撑条件,在严格落实产能置换的前提下,将部分高炉-转炉工艺转变为电炉炼钢工艺,促进行业整体节能环保水平提升、品种结构优化升级。

十六、提升钢铁行业国际化水平。进一步加强钢铁行业国际交流合作,学习借鉴先进技术和管理经验,推进“一带一路”建设,推动国际产能合作。同时,积极参与钢铁产能过剩全球论坛,客观宣传我国钢铁去产能政策措施和成

效，为解决全球钢铁产能过剩问题提供中国方案。

十七、加大钢铁行业去杠杆力度。深入研究钢铁行业负债率高的成因，积极探索钢铁行业去杠杆的有效途径，大幅降低资产负债率。组织指导钢铁行业企业与债权银行业金融机构，按照市场化、法治化原则，协商优化贷款结构。

十八、做好钢铁行业产能调查等基础性工作。在前两年工作基础上，2018年要进一步开展对有关地方钢铁产能等相关情况的核实调查。继续发挥钢铁产能等相关数据工作协调机制作用，及时依法互通和共享相关信息，客观准确反映钢铁行业现状，提高钢铁行业管理水平。

十九、完善重大问题沟通协调机制。进一步完善部际联席会议工作机制，及时协调解决出现的重大问题；加大执法、监督、检查力度，持续深入开展违法违规建设项目清理、淘汰落后产能、联合执法三个专项行动，营造公平竞争的市场秩序和发展环境；加快推进钢铁行业信用体系建设，对失信企业及相关责任人实施联合惩戒。

2018年煤炭化解过剩产能 工作要点

深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的十九大精神，认真贯彻落实党中央、国务院关于深化供给侧结构性改革的决策部署，按照中央经济工作会议和政府工作报告要求，针对煤炭供需和产业布局新情况、新特点，为更加科学有效做好2018年煤炭去产能工作，促进煤炭行业优化产业结构、转变发展方式、转换增长动力、实现持续健康发展，制定本工作要点。

一、重点在“破”“立”“降”上下功夫。由总量性去产能为主转向系统性去产能、结构性优产能为主，重点处置“僵尸企业”、淘汰落后产能，大力破除无效低效供给，为优质产能更好发挥作用腾出市场空间。坚持破立结合、先立后破，培育发展优质产能，持续提升安全清洁高效稳定的供给能力，通过优质产能有序增加，推动落后产能加快退出，实现煤炭行业新旧发展动能转换和结构调整优化。统筹做好煤炭去产能和保供应等工作，促进供需总体平衡和价格基本稳定。

二、科学安排年度目标任务。坚持把提高供给体系质量作为主攻方向，把处置“僵尸企业”作为重要抓手，进一步优化存量资源配置，扩大优质增量供

给,努力实现供需动态平衡。力争 2018 年煤炭去产能 1.5 亿吨左右,确保 8 亿吨左右煤炭去产能目标实现三年“大头落地”。多方开辟职工安置途径,指导企业依法妥善处理职工劳动关系,预防和妥善化解职工安置中的矛盾和风险,进一步提高职工安置质量。积极推动企业资产和债务处置,加快推进兼并重组、转型升级、优化布局。有关省(区、市)和中央企业要科学把握去产能力度和节奏,结合资源条件、供需实际、在建项目衔接、运力配置等因素,对“十三五”后三年去产能任务进行认真论证、统筹安排,科学确定 2018 年退出煤矿项目,有序组织开展建设煤矿核减规模、生产煤矿核减能力和减量重组工作,不断提高煤炭产能利用率。对 2015 年末在籍煤矿采取降低建设规模、核减生产能力、减量重组方式减少的产能规模,经职能部门履行相关批准手续并予以公告后,允许计入去产能任务完成量,但不得领取中央财政奖补资金。

三、把处置“僵尸企业”作为重要抓手。将长期停产停建、连年亏损、资不抵债,没有生存能力和发展潜力的“僵尸企业”,作为“十三五”后三年煤炭去产能的重点,银行业金融机构坚决压缩、退出相关贷款,安全生产许可证到期后不再延续,进一步简化程序和要求,推进去产能关闭煤矿的采矿许可证注销等相关工作。2018 年原则上不退出高于

发改运行(2017)691 号文件所明确淘汰落后产能规模的在产煤矿,确需退出的应说明理由并报钢铁煤炭行业化解过剩产能和脱困发展工作部际联席会议(以下简称部际联席会议)办公室备案。

四、适当提高南方地区煤矿产能退出标准。在认真执行发改运行(2017)691 号文件规定的基础上,积极推进南方地区煤矿产能退出标准逐步与北方地区相衔接,有序引导退出 30 万吨/年以下(不含 30 万吨/年)煤矿,严格安全、环保、能耗、水耗等方面的执法关闭一批、实施产能置换退出一批、通过改造升级少量提升一批。属于开采范围与国家级自然保护区、风景名胜区、饮用水水源保护区重叠的 30 万吨/年以下(不含 30 万吨/年)煤矿,以及福建、江西、湖北、湖南、广西、重庆、四川、贵州、云南等南方地区 9 万吨/年及以下(含 9 万吨/年)煤矿,纳入 2018 年去产能范围。上述情形中,因保障居民用煤及其他特殊需求确需保留或推迟退出的达到安全生产条件煤矿,由省级人民政府统筹确定。30 万吨/年以下(不含 30 万吨/年)煤矿,没有纳入省级人民政府已审批的资源整合(兼并重组、转型升级、整顿关闭)整体方案的,原则上不再实施新增产能的技术改造,因资源条件好、安全保障程度高、发展潜力大确需实施技术改造,且改造后实现机械化开采、产能规模不低于 30 万吨/年的,由省级

人民政府批准并组织实施。

五、严格治理各种违法违规行为。严格执行土地、矿产、质量、环保、草原、能耗、水耗、安全、技术等法律法规和标准规范，严格治理各种违法违规行为，倒逼落后产能退出，持续营造公平诚信的市场环境，不断提升煤炭行业法治化水平。建立煤炭产能全过程公示公告制度，促进煤矿生产建设行为规范，及时反映产能动态变化，主动接受社会监督。

六、加强煤矿建设项目分类管理。强化产能置换指标交易等市场化手段，督促建设项目认真履行增减挂钩、减量置换措施。鼓励引导相关企业综合考虑项目建设条件和市场前景，主动停建缓建资源条件差、市场竞争力弱的煤矿项目。各地要加快资源整合、兼并重组、转型升级、技术改造项目排查和分类处置，对于长期停建且不具备复工条件的项目，及时纳入去产能范围。对于确有必要继续建设的煤矿项目，督促认真落实产能置换要求，限期办理相关手续，加快煤矿建设进度。

七、规范煤矿关闭退出程序。有关省（区、市）和中央企业要做好煤炭去产能具体项目的沟通协调，列入 2018 年去产能任务的关闭退出煤矿，应及时公示，倒排关闭进度。不能立即关闭的煤矿，必须制定具体实施方案和安全保障措施，签订安全生产承诺书，并报经

省级政府相关部门同意，确保 11 月底前退出。年度去产能目标任务有调整的，应及时报部际联席会议办公室备案。各地要加强监督检查，巩固已有成果，坚决防止已经退出的煤矿死灰复燃。

八、更多发挥北方优质先进产能作用。结合煤炭产业布局新变化，启动煤炭工业发展“十三五”规划中期评估调整和“十四五”规划研究，科学布局优质产能项目，在实施产能置换的前提下，重点在北方大型煤炭基地规划建设一批露天煤矿和大型井工煤矿。对已承担产能置换任务、具备安全条件的优质产能建设项目，加快批复相关手续，推动尽快竣工达产。按照发改运行（2017）763 号、1448 号文件要求，做好符合条件的优质产能煤矿生产能力核定工作。除在安全生产等方面有特殊要求的煤矿外，所有合法生产煤矿按照 330 个工作日公告（设计）产能组织生产。

九、统筹做好去产能和保供应等工作。有关省（区、市）要认真落实主体责任，统筹推进煤炭去产能、保供应、稳价格工作。保障供应难度大的地区，要统筹制定去产能实施方案和可操作、可落实的煤炭保供方案。西南、华中地区要结合资源供给和煤炭运输通道建设投运等情况，合理把握去产能力度和节奏，提前落实接续资源和运力。东北地区去产能任务安排要充分考虑本地区冬季取暖用煤特点和资源供给情况，完善

煤炭保供方案和应急措施，确保重点时段煤炭稳定供应。晋陕蒙等主要产煤省区要加快释放优质产能，做好组织生产，不得集中停产，避免影响煤炭稳定供应。煤炭年产量超过 5000 万吨的产煤省区要建立健全煤矿生产在线监测平台，及时掌握生产供应情况，解决突出问题。

十、加快北煤南运大通道建设。有关部门和企业要根据煤炭生产开发布局调整、主要煤运通道新增需求和能力变化，完善铁路网规划，消除煤炭运输瓶颈。加快推动蒙华铁路建设，确保 2019 年建成通车，解决湖北、湖南、江西等地煤炭调入问题；研究推进神木 - 瓦塘、靖边 - 神木等铁路建设，解决陕北地区煤炭调出问题；加快蒙冀、晋中南（瓦日）、兰渝、张唐铁路配套专用线、联络线、装卸站、堆场等集疏运系统建设，尽快达到设计能力。加快北方主要港口铁路集港能力建设。加快推进新建铁路与已有路网的互联互通，实施既有线路图定调整和扩能改造，加大车皮购置力度，进一步优化车辆调配和运输组织，保障重点区域电煤运输需求。

十一、控制劣质煤进口和使用。优化进口煤结构，严格控制劣质煤进口，统筹国际国内煤炭市场，实现国内供需动态平衡。限制高硫高灰煤项目开发，依法依规引导已核准的项目暂缓建设、正在建设的项目压缩规模、已投产的项目核减产能。认真落实《商品煤质量管

理暂行办法》，加强京津冀及周边地区、长三角、珠三角等重点区域散煤燃烧治理。

十二、深入推进煤电联营和兼并重组。在晋陕蒙新等煤炭资源富集地区，重点推广坑口煤电一体化模式，推动煤矿和电厂由同一个法人控股和经营，暂不具备条件的，鼓励煤电双方大比例交叉持股。在高度依赖省外电煤调入的地区，支持电力企业与主要产煤省区的煤炭企业实施兼并重组，采取出资购买、控股参股等方式发展跨区域煤电联营。结合能源“十三五”规划中期评估调整，优化煤炭和电力发展规划，优先支持煤电联营项目。鼓励大型煤炭企业强强联合，发展和培育一批具有较强国际竞争力的现代化煤炭企业集团。有关产煤省（区、市）要研究制定煤矿减量重组方案、细化减量重组政策并组织实施，进一步推动煤炭产业结构调整优化。

十三、大力推动转型升级。充分利用产能置换等市场化手段，加快形成一批工艺先进、生产效率高、资源利用率高、安全保障能力强、环境保护水平高、单位产品能耗低的优质产能。引导煤炭企业更加注重清洁、高效、安全、绿色发展，不断提升煤矿机械化、自动化、信息化和智能化水平。研究开展重点产煤地区转型发展试点。

十四、持续优化开发布局。坚持以北方大型现代化煤矿替代南方中小煤矿

的方向，统筹资源禀赋、开发强度、市场区位、环境容量、输送通道等因素，深度优化煤炭供给区域结构和生产结构，逐步降低生态环境脆弱、水资源短缺、开采条件复杂地区开发强度，重点建设神东、陕北、晋北、晋东和新疆大型煤炭基地。支持先进产能比重高、市场竞争力强的地区，通过职工安置、资金支持、股权置换、资源互保、煤炭储备等方式，与不具有比较优势的地区开展指标交易和产能协作，实现要素资源跨地区优化配置，引导有效产能向优势企业和地区集中。

十五、切实保障安全生产。认真落实企业主体责任、属地和部门监管监察责任、党委和政府领导责任，对长期停产停建煤矿，地方政府要加强盯守或巡查，严防未经验收擅自复工复产；对改扩建矿井，严防不按设计建设，边生产边建设，只生产不建设；对正常生产建设煤矿，严格执行安全生产许可标准、建设项目“三同时”标准和安全生产标准化标准，严厉打击超能力、超强度、超定员、超层越界和非正规开采等违法违规行，坚决遏制重特大安全事故。

十六、加强行业信用建设。推进煤炭行业信用体系建设，充分发挥信用服务机构、行业协会作用，将煤炭企业产能释放、产能置换落实、中长期合同履行、守法诚信经营等情况纳入市场主体信用记录，并纳入全国公共信用信息平

台，依法依规在“信用中国”网站和国家企业信用信息公示系统公开，健全守信联合激励和失信联合惩戒机制。

十七、完善中长期合同制度。鼓励支持煤炭供需双方多签直供直销合同和中长期合同，铁路、港航企业在运力安排上优先给予保障。强化合同履行情况监管，建立完善第三方信用信息采集机制，对中长期合同执行情况实施守信联合激励和失信联合惩戒。积极推进全国性煤炭交易中心建设，建立公平公正公开的市场化交易平台，促进煤炭稳定供应和价格基本平稳。

十八、完善产能置换指标交易制度。建立煤炭产能置换长效机制，强化产能置换指标交易等市场化手段，鼓励先进企业重组并淘汰落后产能，推动跨地区产能协作和资源优化配置。各地要加强煤炭产能置换指标交易服务，及时发布产能交易指标信息，为产能置换创造有利条件；加大督促检查力度，确保去产能煤矿产能指标交易收入优先用于去产能职工安置。

十九、完善应对煤价异常波动制度。完善政府与市场主体、社会力量共同应对煤炭价格异常波动的运行机制，加强市场监测检查，强化行业自律，开展中长期合同履行监管，严肃查处价格违法行为，保持煤炭市场基本稳定，推动上下游产业协调发展。全面解读、及时披露相关政策和市场信息，妥善引导舆论

导向，稳定市场预期。

二十、建立完善煤炭储备和库存制度。认真落实煤炭最低库存和最高库存制度，进一步规范煤炭生产、流通、消费等环节的存煤要求。主要煤炭调入省（区、市）要强化地方各级政府主体责任，加快建设一批储煤基地，支持企业建设煤炭储运设施，逐步构建煤炭储备体系，提高社会存煤和电厂存煤能力，保障煤炭稳定供应。研究建立调峰和应急储备产能制度。

二十一、建立完善社会责任企业制度。坚持政府引导、企业自愿原则，研究建立迎峰度夏、迎峰度冬保供稳价社会责任企业制度。有关部门加大政策激励，行业协会加强诚信自律，引导符合条件的企业主动履行社会责任，保障用煤旺季煤炭稳定可靠供应，保持煤炭市场平稳运行。

二十二、积极发展清洁能源替代。增加清洁能源发电，加快清

洁能源输送通道建设，促进清洁能源消纳利用，有效减少火电出力，降低电煤消耗。抓好燃煤电厂超低排放和节能改造，不断提升煤电机组能效水平。大力发展煤炭清洁利用与转化技术，推广使用优质无烟煤、型煤等洁净煤。在大气污染防治重点地区有序实施煤炭消费减量替代，进一步优化能源结构，降低煤炭消费比重。

2018年煤电化解过剩产能 工作要点

深入学习贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的十九大精神，认真贯彻落实党中央、国务院关于深化供给侧结构性改革的决策部署，按照中央经济工作会议和政府工作报告要求，为更加积极稳妥做好2018年煤电化解过剩产能工作，促进煤电清洁高效发展，制定本工作要点。

一、2018年目标任务

淘汰关停不达标的30万千瓦以下煤电机组，2018年全国淘汰关停400万千瓦煤电落后产能。根据实际情况，依法依规清理整顿现有违规建设项目；对《关于推进供给侧结构性改革 防范化解煤电产能过剩风险的意见》（发改能源〔2017〕1404号，以下简称《意见》）印发后新出现的违规建设项目，依法依规从严处理。严控新增产能规模，结合煤电规划建设风险预警等级，控制煤电规划建设节奏。加大燃煤电厂超低排放和节能改造力度，中部地区具备条件的机组2018年完成，西部地区于2020年完成。

二、有力有序有效关停煤电落后产能

严格执行环保、能耗、安全、技术等法律法规和产业政策要求，淘汰关停

不达标的 30 万千瓦以下煤电机组（含燃煤自备机组）。各省（区、市）、新疆生产建设兵团可结合实际情况依法依规进一步提高环保标准，完善配套政策措施，及时制定淘汰关停工作方案并组织实施。

2018 年，全国淘汰煤电落后产能 400 万千瓦。列入 2018 年度煤电淘汰落后产能目标任务的机组，除地方政府明确作为应急备用电源的机组外，应在 2018 年 12 月底前完成拆除工作，需至少拆除锅炉、汽轮机、发电机、输煤栈桥、冷却塔、烟囱中的任两项。

三、清理整顿违规建设项目

根据实际情况，做好现有违规煤电项目特别是列入 2017 年停建范围和缓建范围的手续不全煤电项目的分类处理工作。对《意见》印发后新出现的未核先建、批建不符、开工手续不全等违规建设煤电项目，各地、各有关方面要依法从严处理。

对于违规建设的煤电项目，要按照《企业投资项目核准和备案管理条例》等法律法规规定，依法依规停工并予以处罚。电力工程质量监督总站、中心站要停止其质量监督注册和阶段性监督检查工作，国家能源局各派出能源监管机构不得颁发电力业务许可证书，电网企业不予并网。

停建、缓建的手续不全项目，在依法依规取齐开工必要支持性文件，相应

省级发展改革委（能源局）会同派出能源监管机构等部门和单位确认后，由国家发展改革委、国家能源局、国务院国资委根据电力发展“十三五”规划实施情况、电力供需形势等，研究后续建设问题。

四、发布实施年度风险预警

2018 年上半年发布 2021 年煤电规划建设风险预警。按照适度从严的原则，风险预警等级为红色和橙色的省份，要暂缓核准、暂缓新开工建设自用煤电项目（含燃煤自备机组），并在国家指导下，合理安排在建煤电项目的建设投产时序；风险预警等级为绿色的省份，也要充分考虑跨省（区）电力互济等因素，在国家指导下，有序核准、开工建设自用煤电项目。

五、严控各地新增煤电产能

强化煤电项目的总量控制，加强规划指导约束作用，所有煤电项目都要纳入国家依据总量控制制定的电力建设规划（含燃煤自备机组）。

结合分省电力、热力供需形势、风险预警等级、煤电项目规划建设情况、跨省（区）电力互济情况等，并考虑尽量减少对设备制造建设等上下游产业和信贷资产造成不良影响等因素，与各省（区、市）衔接确定 2018 年煤电投产规模。2018 年煤电投产规模要较 2017 年进一步减少。

（一）对未列为 2018 年投产但实

际并网发电的项目，约谈和问责相应省级能源主管部门和项目单位，2019 年不再安排煤电投产规模。国家能源局各派出监管机构不得颁发电力业务许可证书，电网企业予以解网。

（二）对其他项目，工程进度明显加快，存在提前投产特别是有可能提前至 2018 年投产的，约谈相应省级能源主管部门和项目单位，引导项目单位采取措施控制建设工期。

（三）北方地区省份要统筹协调好淘汰落后燃煤锅炉推进北方清洁取暖工作和化解煤电过剩产能工作，淘汰落后燃煤锅炉和清洁供暖替代热源要同步落实，首先依靠清洁取暖方式和现有热电项目作为居民采暖供热热源，热源依旧不足的地区，在衔接确定的 2018 年投产规模内优先安排民生热电项目建成投产，避免出现因热源不落实影响当地居民采暖供热。

各省（区、市）要制定、报送本地区 2018 年煤电有序发展实施细则，进一步明确 2018 年投产、淘汰项目的项目名称、装机构成、项目单位、开工建设时间、拟投（投产）时间、相关手续取齐情况，以及违规项目的处理情况等，并提出落实细则的具体措施。

六、规范自备电厂建设运行

按照与公用电厂同等对待的原则，坚决规范燃煤自备电厂规划、建设、运行。相关部门按照职责分工，督促地方

依法依规从严控制燃煤自备电厂增量、清理整顿违规燃煤自备电厂、严格依规限期完成环保改造、坚决淘汰燃煤自备电厂落后产能，采取切实措施，解决自备电厂违法违规建设、能效环保不达标等问题。

七、合理安排应急备用电源

在做好化解煤电过剩产能工作的同时，为了满足电力负荷高峰时段的用电需求等，提供应急保障，切实维护电力系统安全稳定运行和电力的可靠供应，研究制定煤电应急备用电源管理指导意见。

煤电应急备用电源主要用于解决电网运行安全支撑和民生供热应急保障等问题，从淘汰落后的现役机组（不属于火电项目煤炭等量或减量替代需淘汰的机组）中予以考虑。

认定为应急备用电源的机组，各项指标须符合环保、安全等法律法规标准和产业政策要求，优先考虑对系统支撑作用明显的热电联产和节能环保机组。

煤电应急备用电源机组试点执行两部制电价和 5 年发电权政策。未来将逐步完善电力市场辅助服务机制，通过市场行为弥补应急电源缺口。

八、加大能效环保改造力度

全面实施煤电超低排放改造“提速扩围”工作，中部、西部地区分别要在 2018 年底前、2020 年底前完成。对现役机组运用成熟、先进、适用的技术实

施节能改造，统筹推进超低排放和节能改造，进一步提升煤电高效清洁发展水平。

九、进一步完善协调机制

依托现有的钢铁煤炭行业化解过剩产能和脱困发展工作部际联席会议制度，进一步完善由国家发展改革委、国家能源局牵头，工业和信息化部、财政部、人力资源社会保障部、自然资源部、生态环境部、住房城乡建设部、交通运输部、水利部、应急管理部、人民银行、国资委、市场监督管理总局、统计局、银行保险监督管理委员会以及中国电力企业联合会等相关部门和单位参加的协调机制，加强协调联动，深入分析和研究解决重大问题，共同推进化解煤电过剩产能工作。

每年定期或不定期召开会议。其中全体会议由所有成员单位参加，共同研究化解煤电过剩产能工作的重大事项；专题会议由国家能源局或提出议题的部门召集，研究相关事项。

国务院关税税则委员会关于 降低汽车整车及零部件 进口关税的公告

税委会公告〔2018〕3号

为进一步扩大改革开放，推动供给侧结构性改革，促进汽车产业转型升级，满足人民群众消费需求，自2018年7月1日起，降低汽车整车及零部件进口关税。将汽车整车税率为25%的135个税号和税率为20%的4个税号的税率降至15%，将汽车零部件税率分别为8%、10%、15%、20%、25%的共79个税号的税率降至6%。具体税目及税率调整情况见附件。

特此公告。

附件：进口汽车及零部件最惠国税率调整表

国务院关税税则委员会

2018年5月22日

附件：

进口汽车及零部件最惠国税率调整表

序号	税则号列	商品名称	现行最惠国税率(%)	自2018年7月1日起最惠国税率(%)
1	87021091	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 座≥30的客车	25	15
2	87021092	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 20≤座≤29的客车	25	15
3	87021093	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 10≤座≤19的客车	25	15
4	87022091	同时装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机, 座≥30的客车	25	15
5	87022092	同时装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机, 20≤座≤29的客车	25	15
6	87022093	同时装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机, 10≤座≤19的客车	25	15
7	87023010	同时装有压燃式活瓣内燃发动机及驱动电动机, 座≥30的客车	25	15
8	87023020	同时装有压燃式活瓣内燃发动机及驱动电动机, 20≤座≤29的客车	25	15
9	87023030	同时装有压燃式活瓣内燃发动机及驱动电动机, 10≤座≤19的客车	25	15
10	87024010	装有驱动电动机, 座≥30的客车	25	15
11	87024020	装有驱动电动机, 20≤座≤29的客车	25	15
12	87024030	装有驱动电动机, 10≤座≤19的客车	25	15
13	87029010	座≥30的其他客车(非柴油型)	25	15
14	87029020	20≤座≤29的其他客车(非柴油型)	25	15
15	87029030	10≤座≤19的其他客车(非柴油型)	25	15
16	87031011	全地形车	25	15
17	87031019	其他高尔夫球车和类似车辆	25	15
18	87031090	其他行走专用车	25	15
19	87032130	装有压燃式活瓣内燃发动机, 排气量≤1L的小轿车	25	15
20	87032140	装有压燃式活瓣内燃发动机, 排气量≤1L的越野车(4轮驱动)	25	15
21	87032150	装有压燃式活瓣内燃发动机, 排气量≤1L, 座≤9的小轿车	25	15
22	87032190	装有压燃式活瓣内燃发动机, 排气量≤1L的其他车辆	25	15

序号	税则号列	商品名称	现行最惠国税率(%)	自2018年7月1日起最惠国税率(%)
45	87032423	装有压燃式活瓣内燃发动机, 排气量>4L, 座≤9的小轿车	25	15
46	87032429	装有压燃式活瓣内燃发动机, 排气量>4L的其他车辆	25	15
47	87033111	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 排气量≤1L的小轿车	25	15
48	87033119	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 排气量≤1L的其他车辆	25	15
49	87033121	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 1L<排气量≤1.5L的小轿车	25	15
50	87033122	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 1L<排气量≤1.5L的越野车(4轮驱动)	25	15
51	87033123	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 1L<排气量≤1.5L, 座≤9的小轿车	25	15
52	87033129	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 1L<排气量≤1.5L的其他车辆	25	15
53	87033211	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 1.5L<排气量≤2L的小轿车	25	15
54	87033212	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 1.5L<排气量≤2L的越野车(4轮驱动)	25	15
55	87033213	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 1.5L<排气量≤2L, 座≤9的小轿车	25	15
56	87033219	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 1.5L<排气量≤2L的其他车辆	25	15
57	87033221	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 2L<排气量≤2.5L的小轿车	25	15
58	87033222	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 2L<排气量≤2.5L的越野车(4轮驱动)	25	15
59	87033223	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 2L<排气量≤2.5L, 座≤9的小轿车	25	15
60	87033229	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 2L<排气量≤2.5L的其他车辆	25	15
61	87033311	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 2.5L<排气量≤3L的小轿车	25	15
62	87033312	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 2.5L<排气量≤3L的越野车(4轮驱动)	25	15
63	87033313	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 2.5L<排气量≤3L, 座≤9的小轿车	25	15
64	87033319	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 2.5L<排气量≤3L的其他车辆	25	15
65	87033321	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 3L<排气量≤4L的小轿车	25	15
66	87033322	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 3L<排气量≤4L的越野车(4轮驱动)	25	15

序号	税则号列	商品名称	现行最惠国税率(%)	自2018年7月1日起最惠国税率(%)
23	87032330	装有压燃式活瓣内燃发动机, 1L<排气量≤1.5L的小轿车	25	15
24	87032340	装有压燃式活瓣内燃发动机, 1L<排气量≤1.5L的越野车(4轮驱动)	25	15
25	87032350	装有压燃式活瓣内燃发动机, 1L<排气量≤1.5L, 座≤9的小轿车	25	15
26	87032390	装有压燃式活瓣内燃发动机, 1L<排气量≤1.5L的其他车辆	25	15
27	87032341	装有压燃式活瓣内燃发动机, 1.5L<排气量≤2L的小轿车	25	15
28	87032342	装有压燃式活瓣内燃发动机, 1.5L<排气量≤2L的越野车(4轮驱动)	25	15
29	87032343	装有压燃式活瓣内燃发动机, 1.5L<排气量≤2L, 座≤9的小轿车	25	15
30	87032349	装有压燃式活瓣内燃发动机, 1.5L<排气量≤2L的其他车辆	25	15
31	87032351	装有压燃式活瓣内燃发动机, 2L<排气量≤2.5L的小轿车	25	15
32	87032352	装有压燃式活瓣内燃发动机, 2L<排气量≤2.5L的越野车(4轮驱动)	25	15
33	87032353	装有压燃式活瓣内燃发动机, 2L<排气量≤2.5L, 座≤9的小轿车	25	15
34	87032359	装有压燃式活瓣内燃发动机, 2L<排气量≤2.5L的其他车辆	25	15
35	87032361	装有压燃式活瓣内燃发动机, 2.5L<排气量≤3L的小轿车	25	15
36	87032362	装有压燃式活瓣内燃发动机, 2.5L<排气量≤3L的越野车(4轮驱动)	25	15
37	87032363	装有压燃式活瓣内燃发动机, 2.5L<排气量≤3L, 座≤9的小轿车	25	15
38	87032369	装有压燃式活瓣内燃发动机, 2.5L<排气量≤3L的其他车辆	25	15
39	87032411	装有压燃式活瓣内燃发动机, 2L<排气量≤4L的小轿车	25	15
40	87032412	装有压燃式活瓣内燃发动机, 2L<排气量≤4L的越野车(4轮驱动)	25	15
41	87032413	装有压燃式活瓣内燃发动机, 2L<排气量≤4L, 座≤9的小轿车	25	15
42	87032419	装有压燃式活瓣内燃发动机, 2L<排气量≤4L的其他车辆	25	15
43	87032421	装有压燃式活瓣内燃发动机, 排气量>4L的小轿车	25	15
44	87032422	装有压燃式活瓣内燃发动机, 排气量>4L的越野车(4轮驱动)	25	15

序号	税则号列	商品名称	现行最惠国税率(%)	自2018年7月1日起最惠国税率(%)
67	87033323	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 3L<排气量≤4L, 座≤9的小轿车	25	15
68	87033329	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 3L<排气量≤4L的其他车辆	25	15
69	87033361	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 排气量>4L的小轿车	25	15
70	87033362	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 排气量>4L的越野车(4轮驱动)	25	15
71	87033363	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 排气量>4L, 座≤9的小轿车	25	15
72	87033369	装有压燃式活瓣内燃发动机(柴油或半柴油发动机), 排气量>4L的其他车辆	25	15
73	87034011	同时装有压燃式活瓣内燃发动机及驱动电动机, 可通过接插外部电源进行充电的除外, 排气量≤1L的小轿车	25	15
74	87034012	同时装有压燃式活瓣内燃发动机及驱动电动机, 可通过接插外部电源进行充电的除外, 排气量≤1L的越野车(4轮驱动)	25	15
75	87034013	同时装有压燃式活瓣内燃发动机及驱动电动机, 可通过接插外部电源进行充电的除外, 排气量≤1L, 座≤9的小轿车	25	15
76	87034019	同时装有压燃式活瓣内燃发动机及驱动电动机, 可通过接插外部电源进行充电的除外, 排气量≤1L的其他车辆	25	15
77	87034021	同时装有压燃式活瓣内燃发动机及驱动电动机, 可通过接插外部电源进行充电的除外, 1L<排气量≤1.5L的小轿车	25	15
78	87034022	同时装有压燃式活瓣内燃发动机及驱动电动机, 可通过接插外部电源进行充电的除外, 1L<排气量≤1.5L的越野车(4轮驱动)	25	15
79	87034023	同时装有压燃式活瓣内燃发动机及驱动电动机, 可通过接插外部电源进行充电的除外, 1L<排气量≤1.5L, 座≤9的小轿车	25	15
80	87034029	同时装有压燃式活瓣内燃发动机及驱动电动机, 可通过接插外部电源进行充电的除外, 1L<排气量≤1.5L的其他车辆	25	15
81	87034031	同时装有压燃式活瓣内燃发动机及驱动电动机, 可通过接插外部电源进行充电的除外, 1.5L<排气量≤2L的小轿车	25	15
82	87034032	同时装有压燃式活瓣内燃发动机及驱动电动机, 可通过接插外部电源进行充电的除外, 1.5L<排气量≤2L的越野车(4轮驱动)	25	15
83	87034033	同时装有压燃式活瓣内燃发动机及驱动电动机, 可通过接插外部电源进行充电的除外, 1.5L<排气量≤2L, 座≤9的小轿车	25	15
84	87034039	同时装有压燃式活瓣内燃发动机及驱动电动机, 可通过接插外部电源进行充电的除外, 1.5L<排气量≤2L的其他车辆	25	15

序号	税则号列	商品名称	现行最惠国税率(%)	自2018年7月1日起最惠国税率(%)
85	87034041	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,2L<排气量≤2.5L的小轿车	25	15
86	87034042	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,2L<排气量≤2.5L的越野车(4轮驱动)	25	15
87	87034043	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,2L<排气量≤2.5L,座≤2的小客车	25	15
88	87034049	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,2L<排气量≤2.5L的其他车辆	25	15
89	87034051	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,2.5L<排气量≤3L的小轿车	25	15
90	87034052	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,2.5L<排气量≤3L的越野车(4轮驱动)	25	15
91	87034053	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,2.5L<排气量≤3L,座≤2的小客车	25	15
92	87034059	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,2.5L<排气量≤3L的其他车辆	25	15
93	87034061	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,3L<排气量≤3L的小轿车	25	15
94	87034062	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,3L<排气量≤3L的越野车(4轮驱动)	25	15
95	87034063	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,3L<排气量≤3L,座≤2的小客车	25	15
96	87034069	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,3L<排气量≤3L的其他车辆	25	15
97	87034071	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,排气量>3L的小轿车	25	15
98	87034072	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,排气量>3L的越野车(4轮驱动)	25	15
99	87034073	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,排气量>3L,座≤2的小客车	25	15
100	87034079	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,排气量>3L的其他车辆	25	15
101	87034090	同时装有点燃往复式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,排气量>3L的其他车辆	25	15

序号	税则号列	商品名称	现行最惠国税率(%)	自2018年7月1日起最惠国税率(%)
119	87035059	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,2.5L<排气量≤3L的其他车辆	25	15
120	87035061	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,3L<排气量≤4L的小轿车	25	15
121	87035062	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,3L<排气量≤4L的越野车(4轮驱动)	25	15
122	87035063	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,3L<排气量≤4L,座≤2的小客车	25	15
123	87035069	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,3L<排气量≤4L的其他车辆	25	15
124	87035071	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,排气量>4L的小轿车	25	15
125	87035072	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,排气量>4L的越野车(4轮驱动)	25	15
126	87035073	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,排气量>4L,座≤2的小客车	25	15
127	87035079	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,排气量>4L的其他车辆	25	15
128	87035090	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,排气量>4L的其他车辆	25	15
129	87036000	同时装有压燃式活塞内燃发动机及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的其他车辆	25	15
130	87037000	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的其他车辆	25	15
131	87038000	仅装驱动电动机的其他车辆	25	15
132	87039000	其他车辆	25	15
133	87042100	装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机),车重≤5吨的其他货车	25	15
134	87042200	装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机),5吨<车重≤14吨的其他货车	20	15
135	87042300	装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机),14吨<车重≤30吨的其他货车	20	15
136	87043100	装有压燃式活塞内燃发动机,车重≤5吨的其他货车	25	15
137	87043200	装有压燃式活塞内燃发动机,5吨<车重≤8吨的其他货车	20	15

序号	税则号列	商品名称	现行最惠国税率(%)	自2018年7月1日起最惠国税率(%)
102	87035011	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,排气量≤1L的其他车辆	25	15
103	87035019	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,排气量≤1L的其他车辆	25	15
104	87035021	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,1L<排气量≤1.5L的小轿车	25	15
105	87035022	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,1L<排气量≤1.5L的越野车(4轮驱动)	25	15
106	87035023	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,1L<排气量≤1.5L,座≤2的小客车	25	15
107	87035029	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,1L<排气量≤1.5L的其他车辆	25	15
108	87035031	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,1.5L<排气量≤2L的小轿车	25	15
109	87035032	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,1.5L<排气量≤2L的越野车(4轮驱动)	25	15
110	87035033	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,1.5L<排气量≤2L,座≤2的小客车	25	15
111	87035039	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,1.5L<排气量≤2L的其他车辆	25	15
112	87035041	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,2L<排气量≤2.5L的小轿车	25	15
113	87035042	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,2L<排气量≤2.5L的越野车(4轮驱动)	25	15
114	87035043	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,2L<排气量≤2.5L,座≤2的小客车	25	15
115	87035049	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,2L<排气量≤2.5L的其他车辆	25	15
116	87035051	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,2.5L<排气量≤3L的小轿车	25	15
117	87035052	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,2.5L<排气量≤3L的越野车(4轮驱动)	25	15
118	87035053	同时装有压燃式活塞内燃发动机(柴油或半柴油发动机)及驱动电动机,可通过连接外部电源进行充电的除外,2.5L<排气量≤3L,座≤2的小客车	25	15

序号	税则号列	商品名称	现行最惠国税率(%)	自2018年7月1日起最惠国税率(%)
138	87043200	装有压燃式活塞内燃发动机,车重>8吨的其他货车	20	15
139	87049000	装有压燃式活塞内燃发动机的其他货车	25	15
140	87060010	非公路货运自卸车底盘	8	6
141	87060021	车重≥14吨的货车底盘	10	6
142	87060022	车重<14吨的货车底盘	10	6
143	87060030	大型客车底盘	20	6
144	87060040	汽车起重机底盘	20	6
145	87060090	其他机动车辆底盘	10	6
146	87071000	项目87.03所列车辆车身(含驾驶室)	10	6
147	87079010	项目8702.1002、8702.1003、8702.9020及8702.9030所列车辆车身(含驾驶室)	10	6
148	87079090	其他车辆车身(含驾驶室)	10	6
149	87081000	缓冲器(保险杠)及其零件	10	6
150	87082100	座椅安全带	10	6
151	87082900	车窗玻璃升降器	10	6
152	87082941	汽车电动天窗	10	6
153	87082942	行李手动天窗	10	6
154	87082951	侧围	10	6
155	87082952	车门	10	6
156	87082953	发动机罩盖	10	6
157	87082954	副棚	10	6
158	87082955	行李槽盖(或背门)	10	6
159	87082956	后围	10	6
160	87082957	翼子板(或叶子板)	10	6
161	87082959	车身的其他附件	10	6
162	87082990	车身的未列名零件、附件	10	6
163	87083010	装在轴片上的制动摩擦片	10	6
164	87083029	其他车辆制动系统(ABS)	10	6
165	87083092	大型客车用制动器及其零件	10	6
166	87083094	轻型客车用制动器及其零件	10	6
167	87083095	重型货车用制动器及其零件	10	6
168	87083096	项目87.05特种车辆用制动器及其零件	10	6
169	87083099	其他未列名机动车辆用制动器及其零件	10	6
170	87084020	大型客车用变速箱及其零件	10	6

关于调整进口废物管理目录的公告

序号	税则号列	商品名称	现行最惠国税率(%)	自2018年7月1日起最惠国税率(%)
171	87084040	轻型货车用变速箱及其零件	10	6
172	87084050	重型货车用变速箱及其零件	10	6
173	87084060	税目87.05特种车用变速箱及其零件	10	6
174	87084091	自动换挡变速箱及其零件	10	6
175	87084099	其他未列名机动车辆用变速箱及其零件	10	6
176	87085072	大型客车用驱动桥及其零件	10	6
177	87085074	轻型货车用驱动桥及其零件	10	6
178	87085075	重型货车用驱动桥及其零件	10	6
179	87085076	税目87.05特种车用驱动桥及其零件	10	6
180	87085079	其他未列名机动车辆用驱动桥及其零件	10	6
181	87085082	大型客车用非驱动桥及其零件	15	6
182	87085084	轻型货车用非驱动桥及其零件	10	6
183	87085085	重型货车用非驱动桥及其零件	10	6
184	87085086	税目87.05特种车用非驱动桥及其零件	10	6
185	87085089	其他未列名机动车辆用非驱动桥及其零件	10	6
186	87087020	大型客车用车轮及其零件、附件	10	6
187	87087040	轻型货车用车轮及其零件、附件	10	6
188	87087050	重型货车用车轮及其零件、附件	10	6
189	87087060	税目87.05特种车用车轮及其零件、附件	10	6
190	87087091	合金制动的车轮及其零件、附件	10	6
191	87087099	其他车轮及其零件、附件	10	6
192	87088010	税目87.03所列车辆的悬挂减振器及其零件	10	6
193	87088090	其他机动车辆用的悬挂减振器及其零件	10	6
194	87089110	水箱散热器	10	6
195	87089120	机油冷却器	10	6
196	87089190	其他散热器及其零件	10	6
197	87089200	消声器、排气管及其零件	10	6
198	87089320	大型客车用离合器及其零件	10	6
199	87089340	轻型货车用离合器及其零件	10	6
200	87089350	重型货车用离合器及其零件	10	6
201	87089360	税目87.05特种车用离合器及其零件	10	6
202	87089390	其他未列名机动车辆用离合器及其零件	10	6
203	87089420	大型客车用转向盘、转向柱、转向器及其零件	10	6

序号	税则号列	商品名称	现行最惠国税率(%)	自2018年7月1日起最惠国税率(%)
204	87089440	轻型货车用转向盘、转向柱、转向器及其零件	10	6
205	87089450	重型货车用转向盘、转向柱、转向器及其零件	10	6
206	87089460	税目87.05特种车用转向盘、转向柱、转向器及其零件	10	6
207	87089490	其他未列名机动车辆用转向盘、转向柱、转向器及其零件	10	6
208	87089500	机动车辆的安全气囊装置	10	6
209	87089921	大型客车用车架	25	6
210	87089929	大型客车用其他零件、附件	25	6
211	87089941	轻型货车用车架	25	6
212	87089949	轻型货车用其他零件、附件	25	6
213	87089951	重型货车用车架	10	6
214	87089959	重型货车用其他零件、附件	10	6
215	87089960	税目87.05特种车用其他零件、附件	15	6
216	87089991	其他未列名机动车辆用车架	10	6
217	87089992	其他未列名机动车辆用传动轴	10	6
218	87089999	其他未列名机动车辆用未列名零件、附件	10	6

注：商品名称仅供参考，具体商品范围以《中华人民共和国进出口税则》中的税则号列对应的商品范围为准。

为进一步规范固体废物进口管理，防治进口废物环境污染，根据《固体废物污染环境防治法》《固体废物进口管理办法》，结合《进口废物管理目录》的执行情况，现对《进口废物管理目录》进行如下调整：

将“1703100000 甘蔗糖蜜”
 “1703900000 其他糖蜜”
 “2525300000 云母废料”
 “2804619011 含硅量 > 99.9999999% 的多晶硅废碎料”
 “2804619091 其他含硅量不少于 99.99% 的硅废碎料”
 “4004000090 未硫化橡胶废碎料、下脚料及其粉、粒”
 “4115200090 成品皮革、皮革制品或再生皮革的边角料”等7种固体废物，从《限制进口类可用作原料的固体废物目录》调入《禁止进口固体废物目录》。所附目录与本公告不一致的，以本公告为准。

本公告自发布之日起执行。
 特此公告。

环境保护部
 商务部
 发展改革委
 海关总署
 质检总局
 2017年1月9日

关于对挂车减征车辆 购置税的公告

为促进甩挂运输发展，提高物流效率和降低物流成本，现将减征挂车车辆购置税有关事项公告如下：

一、自 2018 年 7 月 1 日至 2021 年 6 月 30 日，对购置挂车减半征收车辆购置税。购置日期按照《机动车销售统一发票》《海关关税专用缴款书》或者其他有效凭证的开具日期确定。

二、本公告所称挂车，是指由汽车牵引才能正常使用且用于载运货物的无动力车辆。

三、对挂车产品通过标注减征车辆购置税标识进行管理，具体要求如下：

（一）标注减税标识。

1. 国产挂车：企业上传《机动车整车出厂合格证》信息时，在“是否属于减征车辆购置税挂车”字段标注“是”（即减税标识）。

2. 进口挂车：汽车经销商或个人上传《进口机动车车辆电子信息单》时，在“是否属于减征车辆购置税挂车”字段标注“是”（即减税标识）。

（二）工业和信息化部对企业和个人上传的《机动车整车出厂合格证》或者《进口机动车车辆电子信息单》中减税标识进行核实，并将核实的信息传递给国家税务总局。

（三）税务机关依据工业和信息化

部核实后的减税标识以及办理车辆购置税纳税申报需提供的其他资料，办理车辆购置税减征手续。

四、在《机动车整车出厂合格证》或者《进口机动车车辆电子信息单》中标注挂车减税标识的企业和个人，应当保证车辆产品与合格证信息或者车辆电子信息相一致。对提供虚假信息等手段骗取减征车辆购置税的企业和个人，经查实后，依照相关法律法规规定予以处罚。

财政部
税务总局
工业和信息化部
2018 年 5 月 25 日

公开征求对道路机动车辆生产企业及产品准入许可管理办法 （征求意见稿）的意见

为了促进汽车产业健康可持续发展，保障产品安全、环保、节能、防盗性能，规范和完善道路机动车辆生产企业及产品准入许可管理，维护公民生命财产和公共安全，我部起草了《道路机动车辆生产企业及产品准入许可管理办

法（征求意见稿）》。现向社会公开征求意见，请于2018年5月18日前反馈意见。

联系人：工业和信息化部政策法规司

电话：010-68205072

传真：010-68205084

电子邮箱：law@miit.gov.cn

地址：北京市西城区西长安街13号工业和信息化部政策法规司（邮编：100804），请在信封上注明“规章征求意见”。

工业和信息化部
2018年4月18日

附件：1. 道路机动车辆生产企业及产品准入许可管理办法（征求意见稿）

2. 关于《道路机动车辆生产企业及产品准入许可管理办法（征求意见稿）》的起草说明

道路机动车辆生产企业及产品 准入许可管理办法 （征求意见稿）

第一章 总则

第一条 为了促进汽车产业健康可持续发展，保障产品安全、环保、节能、防盗性能，规范和完善道路机动车辆生产企业及产品准入许可管理，维护公民生命财产和公共安全，根据《中华人民共和国行政许可法》《中华人民共和国道路交通安全法》《国务院对确需保留的行政审批项目设定行政许可的决定》等法律法规，制定本办法。

第二条 在中华人民共和国境内从事道路机动车辆生产的企业（以下简称车辆生产企业），及其生产的在境内使用的道路机动车辆产品（以下简称车辆产品）准入许可的申请、受理、审查、决定和监督管理等活动，适用本办法。

第三条 本办法所称车辆产品，是指《汽车和挂车类型的术语和定义》（GB/T 3730.1）《机动车运行安全技术条件》（GB 7258）所定义的汽车、摩托车和挂车，不包括无轨电车、轮式专用机械车、利用轨道行驶的车辆，以及农业、林业、工程等非道路用各种机动机械和拖拉机。

本办法所称车辆生产企业，是指生产前款规定的车辆产品的企业。

第四条 工业和信息化部负责实施车辆

生产企业及产品的准入许可和监督管理。省、自治区、直辖市工业和信息化主管部门配合工业和信息化部实施准入许可审查相关工作。

第二章 申请和受理

第五条 申请车辆生产企业准入许可，应当具备下列条件：

- (一) 具有法人资格；
- (二) 按照国家有关投资管理规定已经完成投资项目核准或者备案手续；
- (三) 有与从事生产活动相适应的场所、资金和专业人员等；
- (四) 有与从事生产活动相适应的产品设计开发能力、生产能力、生产一致性保证能力、售后服务保障能力等；
- (五) 法律、行政法规、规章规定的其他条件。

第六条 申请车辆产品准入许可的，应当具备下列条件：

- (一) 已经取得车辆生产企业准入许可；
- (二) 所生产的车辆产品能够满足安全、环保、节能、防盗等国家标准以及工业和信息化部规定的安全技术条件，并经具备相应资质的检测机构检验合格；
- (三) 法律、行政法规、规章规定的其他条件。

第七条 工业和信息化部对车辆生产企业及产品实施分类准入许可管理。

车辆生产企业及产品分为乘用车类、货

车类、客车类、专用车类、摩托车类、挂车类六种类别。车辆生产企业按照生产方式可以分为整车类和改装类。

各类车辆生产企业及产品准入许可审查要求，由工业和信息化部制定并以公告形式发布。

第八条 申请办理车辆生产企业准入许可，应当向工业和信息化部提交下列材料：

- (一) 企业法定代表人签署的车辆生产企业准入许可书面申请，包括：申请车辆生产企业的类别、企业名称、联系方式等；
- (二) 相关投资项目核准或者备案文件；
- (三) 加盖企业公章的营业执照副本复印件；
- (四) 企业基本情况，包括：企业名称、注册地址、生产地址、法定代表人、注册资本及资产、主要生产设备、研发设备等；
- (五) 企业章程、股权架构及股东的有关情况；
- (六) 法定代表人签署的企业依法开展车辆产品生产的承诺书。

第九条 申请办理车辆产品准入许可的，应当向工业和信息化部提交下列材料：

- (一) 企业法定代表人签署或授权委托人签署的车辆产品准入许可书面申请，包括：申请车辆产品的类别、企业名称、联系方式等（仅在首次申请车辆

产品准入许可时以及企业相关信息变更时提供)；

(二) 车辆产品简介, 包括: 产品特点、技术功能、生产条件及产品生产一致性保证能力的说明材料;

(三) 车辆产品主要技术参数和备案参数, 包括: 表征车辆基本特征的参数及与车辆安全、环保、节能、防盗性能相关的参数和图片等;

(四) 车辆产品技术资料, 包括: 检验项目统计表、样车情况说明、检测机构出具的检验报告等(已列入强制性产品认证目录的车辆产品零部件, 其检验报告可由强制性产品认证证书替代);

(五) 其他资料, 包括: 产品商标注册证明材料(仅在首次申请包含该商标的产品准入许可时提供)等。

第十条 申请人自行选择取得国务院产品质量监督部门认可的, 具备所检车辆产品类别检测能力的检测机构对申请准入许可的车辆产品进行检验。开展整车检验的, 应当选择取得国家级资质认定的检测机构。申请人送检的产品应当由申请人制造, 该产品相关技术参数和配置应当与申请准入许可的产品一致。

第十一条 申请人应当对提交的申请材料的真实性、合法性和完整性负责。

第十二条 工业和信息化部收到车辆生产企业及产品准入许可申请后, 应当根据下列情况分别作出处理: 申请材料

料不齐全或者不符合规定形式的, 当场或者在五个工作日内一次性告知申请人需要补正的全部内容; 申请材料齐全、符合规定形式的, 应当予以受理, 并告知申请人。

第三章 审查和决定

第十三条 工业和信息化部可以委托技术服务机构, 对受理的车辆生产企业及产品准入许可事项进行技术审查, 审查方式包括现场审查、资料审查。根据需要, 企业所在省、自治区、直辖市工业和信息化主管部门配合进行现场审查。

第十四条 技术服务机构对车辆生产企业及产品准入许可事项符合相关许可条件的情况进行审查。

经审查, 发现车辆生产企业及产品符合相关许可条件的, 将审查意见报工业和信息化部。发现车辆生产企业及产品不符合相关许可条件的, 书面告知申请人可以在三个月内进行整改, 并在整改完成后再次提请审查。技术服务机构对整改后的情况进行审查, 并将审查意见报工业和信息化部。

第十五条 工业和信息化部对通过技术审查的车辆生产企业及产品准入许可事项予以公示, 公示期为五个工作日。公示期间对公示内容有异议的, 工业和信息化部可以委托技术服务机构进行复核, 技术服务机构完成复核后, 将复核意见报工业和信息化部。

第十六条 工业和信息化部应当自受理准入许可申请之日起二十个工作日内作出许可或者不予许可的决定，二十个工作日内不能作出决定的，经工业和信息化部负责人批准，可以延长十个工作日，但应当将延长期限的理由告知申请人。

技术服务机构技术审查、复核的时间不计算在前款规定的时间内，但需将所需时间书面告知申请人。

第十七条 工业和信息化部依据技术审查结果和公示复核结果对受理的车辆生产企业及产品准入许可申请作出是否批准的决定。予以批准的，工业和信息化部以公告形式发布，同时发布车辆生产企业基本信息及产品主要技术参数等信息。不予批准的，应当书面通知申请人并说明理由。

第十八条 取得工业和信息化部准入许可后，车辆生产企业方可以生产、销售相应的车辆产品。

第四章 使用和变更

第十九条 车辆生产企业应当按照获得批准的车辆生产企业及产品准入许可所载明的内容进行生产，保持生产一致性，承担车辆产品一致性主体责任，保证实际生产销售的车辆产品与申请准入许可的车辆产品技术参数一致。

第二十条 车辆生产企业发现产品存在安全、环保、节能、防盗等严重问题的，应当立即停止相关产品的生产、

销售，采取措施进行整改，并及时向工业和信息化部及相关省、自治区、直辖市工业和信息化主管部门报告。

第二十一条 已经取得许可的车辆生产企业，出现法定代表人、企业名称、注册地址、产品商标发生变更，或者控股股东发生变更情形的，应当在完成工商变更登记手续之日起30日内向工业和信息化部进行备案。

备案应当提交变更情形的说明、变更前后加盖企业公章的营业执照副本复印件，涉及办理投资项目手续的还应当提交投资主管部门的核准或者备案文件。

第二十二条 已经取得许可的车辆产品需要增加、替换或者减少技术参数，增加或者变更实际生产地址的，车辆生产企业应当按照本办法第三章的规定向工业和信息化部提交有关材料，工业和信息化部以公告形式发布。

变更扩展产品的，应当符合相关国家标准及车辆型号命名技术规范要求。

第二十三条 因疏忽等原因造成的车辆生产企业或者产品许可信息填报错误，企业可以提出勘误申请，并提交相关证明材料，工业和信息化部进行核实后予以更正。

第二十四条 本办法第二十一条、第二十二条所规定的已经取得许可的车辆生产企业变更已经公告的车辆产品的技术参数、注册商标、企业名称、注册及

生产地址等的，车辆生产企业可以在变更公告发布后 12 个月内销售按照原许可中的技术参数等生产的库存车辆产品。

国家政策、标准另有规定的除外。

第二十五条 任何单位和个人不得倒卖、出租、出借或者以其他形式非法转让已经取得的车辆生产企业及产品准入许可。

第五章 特别规定

第二十六条 工业和信息化部鼓励车辆生产企业进行技术创新。

在申请车辆生产企业及产品准入许可时，对因为车辆生产企业及产品采用新技术、新工艺、新材料等原因，导致出现与本办法相关许可条件不完全符合的情形时，工业和信息化部组织专家对该情形是否影响了车辆产品的安全、环保、节能、防盗等性能进行评估。

工业和信息化部根据评估结果和管理需要，作出是否准予车辆生产企业及产品准入许可的决定。对依据前款规定取得的车辆生产企业及产品准入许可，工业和信息化部可以设置许可有效期、实施区域等规定。

车辆生产企业应当提供相关材料证明其符合第一款所述情形。涉及产品安全、环保、节能、防盗等性能的，还应当说明其新技术、新工艺、新材料与现行标准相关要求的等效性。

第二十七条 工业和信息化部鼓励

车辆生产企业实施企业集团化管理，对企业集团内部成员实行统一规划、管理和监督。

对符合规定条件的企业集团，其内部成员之间可以共享研发、生产、销售及售后服务等，在申请车辆生产企业准入许可时，对准入许可审查要求予以简化；其某一成员取得许可的车辆产品，可以委托取得同类别车辆生产企业及产品准入许可的其他成员生产。

经工业和信息化部批准后，企业集团可以试点开展产品自我检验。

第二十八条 工业和信息化部逐步推行车辆产品系族管理，鼓励车辆生产企业对同一系族车型产品按照系族进行车辆生产企业及产品准入许可申请。

第二十九条 工业和信息化部优化普通运输类专用车生产管理。

货车类整车生产企业应当对采用本企业底盘产品进行后续制造的普通运输类专用车产品实施统一管理，承担普通运输类专用车产品准入许可申请工作，负责产品质量。

货车类整车生产企业可以自行完成普通运输类专用车上装生产作业，也可以委托专门的上装生产企业生产。

第三十条 特别规定事项的具体办法由工业和信息化部另行制定。

第六章 监督检查

第三十一条 工业和信息化部对车辆生产企业及产品持续符合准入许可条

件的情况进行监督检查。

监督检查方式包括资料审查、实地核查、在生产现场和（或）销售端抽查产品等。

省、自治区、直辖市工业和信息化主管部门发现本行政区域内车辆生产企业存在不能保持准入许可条件、生产一致性发生重大变化、生产过程存在重大安全隐患或者企业生产经营中有违法违规等行为的，应当及时向工业和信息化部报告。

第三十二条 工业和信息化部在监督检查中，发现取得车辆生产企业准入许可的企业不能持续保持准入许可条件要求的，或者未按本办法第二十二条规定办理变更手续的，工业和信息化部应当责令其限期整改，恢复至符合准入许可条件要求。

第三十三条 工业和信息化部在监督检查中，发现已经取得许可的车辆产品存在影响公共安全、人身健康、生命财产安全等隐患的，应当责令车辆生产企业停止生产、销售相关产品，并责令限期整改。

第三十四条 有下列情形之一的，工业和信息化部可以撤销车辆生产企业及产品准入许可：

（一）工业和信息化部工作人员滥用职权、玩忽职守作出准予准入许可决定的；

（二）超越法定职权或者违反法定

程序作出准予准入许可决定的；

（三）对不具备申请资格或者不符合申请条件的申请人准予准入许可的；

（四）依法可以撤销车辆生产企业及产品准入许可的其他情形。

第三十五条 有下列情形之一的，工业和信息化部应当依法办理准入许可的注销手续：

（一）车辆生产企业依法终止的；

（二）按照本办法第二十六条的规定设置了有效期，但该车辆生产企业及产品准入许可有效期届满未延续的；

（三）车辆生产企业及产品准入许可依法被撤销、吊销的；

（四）车辆生产企业被有关机关依法处罚或者因不可抗力，导致车辆生产企业及产品准入许可事项无法实施的；

（五）法律、法规规定的应当予以注销的其他情形。

第三十六条 工业和信息化部对已经取得车辆生产企业及产品准入许可，但不能维持正常生产经营的车辆生产企业，予以特别公示。

不能维持正常生产经营的企业是指：连续两年年均产量乘用车少于 2000 辆、货车（含普通运输类专用车）少于 1000 辆、轻型客车少于 1000 辆、大中型客车少于 100 辆、摩托车少于 5000 辆、挂车少于 100 辆的车辆生产企业。工业和信息化部可以根据产业发展情况调整有关产量数值。

经特别公示的车辆生产企业，工业和信息化部对其新申报产品不予列入公告，不予办理企业许可变更。车辆生产企业申请移出特别公示的，工业和信息化部对其保持企业准入许可条件的情况进行审查，符合条件的，移出特别公示。

第三十七条 工业和信息化部对承担车辆产品检验工作的相关检测机构信息予以公开，检测机构检验能力发生变化时，应当及时向工业和信息化部报送情况说明。

工业和信息化部对车辆生产企业及产品准入许可涉及的检验工作质量进行检查，检查方式包括留样复查、检测机构间互查、相关检验人员及检验设备现场能力核实、检验原始记录及检验报告专家评估等。检测机构在产品完成检验后三个月内保证检验样品的可追溯性。

第三十八条 工业和信息化部对车辆生产企业、检测机构实施信用信息管理。对车辆生产企业、检测机构违反本办法规定以及受到行政处罚等情况列入信用数据库，向社会公布，并加大监督检查频次。

第七章 法律责任

第三十九条 申请人在申请车辆生产企业及产品准入许可时隐瞒有关情况或者提供虚假材料的，工业和信息化部不予受理，已经受理的不予许可，并对申请人给予警告，申请人在一年内不得再次申请准入许可。

第四十条 申请人以欺骗、贿赂等不正当手段取得车辆生产企业及产品准入许可的，工业和信息化部应当撤销该车辆生产企业及产品准入许可，给予警告，申请人在三年内不得再次申请准入许可；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第四十一条 违反本办法第十八条的规定，未经许可擅自生产、销售车辆产品的，工业和信息化部可以依照《中华人民共和国道路交通安全法》第一百零三条第三款的规定予以处罚。

第四十二条 取得车辆生产企业及产品准入许可的企业在监督检查中隐瞒有关情况、提供虚假资料，或者不接受主管部门监督检查的，工业和信息化部予以警告。

第四十三条 对检测机构超越范围开展车辆产品检验工作、检验结果出现重大失误或者出具虚假检验报告，以及不配合主管部门监督检查等违规行为，工业和信息化部向检测机构认可管理部门进行通报。

第八章 附则

第四十四条 本办法自年 月 日起施行。2002年11月30日公布的《摩托车生产准入管理办法》（原国家经济贸易委员会令第43号）同时废止。

关于道路机动车辆生产企业 及产品准入许可管理办法 (征求意见稿)的起草说明

为了贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想,落实国务院“简政放权、放管结合、优化服务”的改革要求,规范和完善道路机动车辆生产企业及产品准入许可管理,维护公民生命财产和公共安全,推动汽车产业高质量发展,我部对现有车辆生产企业及产品准入许可管理要求、程序进行了研究,起草了《道路机动车辆生产企业及产品准入许可管理办法(征求意见稿)》(以下简称《办法》)。现将有关起草情况说明如下:

一、起草背景

1985年,我国汽车主管部门开始实施车辆生产企业及产品《目录》管理,2001年参照欧盟汽车产品型式批准制度,建立了企业及产品准入许可管理制度,2004年,按照《行政许可法》和《国务院对确需保留的行政审批项目设定行政许可的决定》,车辆生产企业及产品准入许可(以下简称《公告》)管理被设立为行政许可事项,并一直由汽车行业主管部门实施。通过实施《公告》管理,有效保证了准入企业的生产条件和产品一致性,促进了汽车产品持续满足安全、环保、节能、防盗等强制性标准,对落实汽车产业发展政策相关要求,引导产业结构调整、升级转型、创新驱动

起到了重要作用,然而,实践中也存在许可管理文件分散、法律层级较低、许可类型过散过细、企业资源整合利用不足、适应新技术发展不充分等问题。为此,希望制定《办法》推动车辆生产企业及产品准入许可管理改革,缩减审批范围、优化管理流程,促进汽车产业健康持续高质量发展。

二、起草过程

按照简化程序、优化流程、坚持市场在资源配置中发挥决定性作用、更好发挥政府作用的原则,我部开展了《办法》起草工作。在起草中,主要开展了以下工作:一是成立了《办法》立法起草工作组,认真研究了国外相关制度,多次组织专家对《办法》的篇章结构和主要内容进行了研讨。二是多次组织汽车行业组织、企业和专家进行研讨,听取中机中心、中汽中心、汽车工业协会、汽车工程学会、行业内骨干企业和检测机构等的意见和建议。三是赴北京、长沙、广州等地进行调研,并召开地方工业和信息化主管部门、主要汽车企业参加的座谈会,听取各方意见,形成了《办法(征求意见稿)》。

三、主要内容

《办法》共八章四十四条,规定了道路机动车辆生产企业及产品准入许可申请、受理、审查、决定、监督检查、法律责任等内容,主要内容如下:

第一章 总则,主要规定了《办法》

的依据、目的、适用范围、车辆生产企业和车辆产品的定义、实施准入许可事项的部门及其职责等。

第二章 申请和受理,主要规定了申请车辆生产企业及产品准入许可的条件、应当提交的材料以及工业和信息化部受理准入许可申请的程序,明确对车辆生产企业及产品实施分类准入许可管理。

第三章 审查和决定,主要规定了工业和信息化部对受理的车辆生产企业及产品准入许可事项进行审查以及作出予以许可或者不予许可决定的程序。

第四章 使用和变更,主要规定了对车辆生产企业在取得工业和信息化部准入许可后应当遵循的生产一致性保持规则、发现问题报告规则和勘误规则,以及车辆生产企业及产品有关许可事项变更规则。

第五章 特别规定,主要规定了鼓励技术创新、鼓励车辆生产企业实施企业集团化管理,推行车辆产品系族管理,规范货车类改装车管理等内容。

第六章 监督检查,主要规定了对获得许可的道路机动车辆生产企业及产品进行监督管理的要求、内容和方式,以及工业和信息化部、地方工业和信息化主管部门相应的监督管理职责。对不能维持正常生产经营的已许可车辆生产企业予以特别公示管理。对工业和信息化部撤销、注销相关道路机动车辆生产企

业及产品准入许可的情形进行了列举规定,此外,还规定了对技术服务机构开展相关监督管理。

第七章 法律责任,主要规定了对违反本办法相关规定的行为予以处罚的具体措施。

第八章 附则,主要规定了《办法》的施行时间,并同时废止《摩托车生产准入管理办法》。

四、落实“放管服”主要举措

(一) 大幅减少企业准入的类型。

将原来过于细分的生产企业分类(共19类,其中专用车8类、商用车4类、乘用车2类、摩托车4类、低速汽车1类),根据生产方式和基本生产条件,精简调整为乘用车类、货车类、客车类、专用车类、摩托车类、挂车类6个类别(第七条),使得企业获得某一个类别的准入许可之后,在该类别之内依据市场情况生产新产品的时候,不用再次申请企业准入许可,大大减轻企业负担,方便企业根据市场情况随时调整经营。

(二) 大幅减少产品准入的类型。

推行车辆产品系族管理,鼓励企业对同一系族的车型产品按照系族申请产品准入,生产同一系族内的产品,将不需要重新申请公告。据估算,在系族管理全面推广以后,产品准入的类型将降幅约三分之一以上(第二十八条)。

(三) 优化准入许可管理流程。一是优化许可变更的流程,将非涉及技术

性的许可内容的变更改为备案管理，减轻企业负担（第二十一条）。二是优化检测流程，有序开放检测市场，明确对于获得国务院产品质量监督部门认可和国家级资质认定、具备开展车辆产品准入检验所需检验能力的检测单位，均可承担车辆产品准入管理的检验工作（第十条），同时，在企业集团试点开展产品自我检验（第二十七条）。三是优化改装车准入许可流程，要求货车类整车生产企业对采用本企业底盘产品进行后续制造的平板、仓栅、厢式、自卸等普通运输类专用车产品实施统一管理，产品准入许可由整车生产企业申报，产品质量由整车生产企业负完全责任（第二十九条）。四是推行企业集团管理，对符合规定条件的企业集团，其内部成员之间可以共享研发、生产、销售及售后服务等相关能力，在申请车辆生产企业准入许可时，对准入许可审查要求予以简化；其某一成员取得许可的车辆产品，其他成员无需取得该车辆产品的准入许可，只要取得同类别车辆生产企业及产品准入许可，在获得委托的情形下即可生产（第二十七条）。五是对因新技术、新工艺、新材料应用，导致相关准入事项不能满足或不适用现行标准法规、技术规范的，可经评估豁免部分或全部要求，为智能网联汽车、无人驾驶汽车等创新技术产品进入《公告》作好铺垫（第二十六条）。

（四）减少审批时间和要提交的材料。一是不再要求企业先提交检验方案，由中机中心进行审查，并由专门的检测机构进行检测后再将检测报告送我部（时间约半年），允许企业自行选择具备资质的检测机构对申请准入许可的产品进行检验（第十条），在拿到检测报告后将产品资料和相关检验报告一次性报送我部，大大减少了审批时间（第九条）。二是对已经实施3C认证的汽车零部件，直接采用认证结果替代检验报告，减轻企业负担（第九条）。

（五）精简了许可管理文件。将现行的《摩托车生产准入管理办法实施细则》《专用校车生产企业及产品准入管理规则》《乘用车生产企业及产品准入管理规则》《商用车生产企业及产品准入管理规则》等十个许可管理文件进行整合，纳入本《办法》，改变了以往不同类别车辆生产企业准入许可规则分散在不同文件中的情况，同时删除了管理过细的内容，方便企业申请许可。

行业资讯

Industry News

2017年八省市区域汽车市场状况概览

2018 汽车流通行业蓝皮书论坛暨渠道发展分会年会正式召开。在会议上，2018 年第一本对上年度汽车流通全貌进行深入分析的行业蓝皮书——《中国汽车流通行业发展报告(2017-2018)》正式发布。

为展现中国汽车流通行业年度发展全貌，本年度行业蓝皮书不仅组织中国汽车流通协会专家和分支机构，还邀请了其它行业组织以及山东、江苏、武汉、重庆、湖南、贵州、广西、广东等地方商（协）会共同编写。在大家的共同努力下将重要的行业资讯、深刻的行业洞见、系统的行业特征通过蓝皮书更好地呈现了出来。

本文为您分享《中国汽车流通行业发展报告（2017-2018）》中：第五章-区域市场的精选内容，帮助您了解 2017 年区域市场情况及各地方协会领导的独到见解。

山东省

2017 年，山东省累计销售乘用车约 177.03 万辆，同比下降 5.94%，占全国比重 7.16%。受购置税减半政策退坡引发的去年 12 月市场超强增长带来的透支效应以及今年楼市的影响，山东省乘

用车市场 2017 年上半年处于恢复增长的低迷状态，特别是年初出现了增速负增长的开局，经过 1-2 月的盘整，市场逐步恢复，并在 6 月实现了同比正增长。车市淡季 6 月、8 月的表现好于去年同期，主要由于新《汽车销售管理办法》出台后的需求释放、终端市场折扣力度继续加大、楼市逐步降温带来的消费能力的恢复以及旺季前销售商家的订单提前收割等。年末 10 月、11 月，在去年高基数的前提下，仍有接近 1% 的增幅，体现出减税政策即将退出对年末购买力仍具有一定的拉动作用。

分月度来看，山东市场仅在 9 月好于全国市场，同比增速高出 0.24 个百分点，其余月份均低于全国增速。而且从全国数据来看，仅在 1 月份出现过一次负增长，而山东前 5 个月均处于负增长状态，显现出 2017 年上半年山东车市要弱于全国市场的表现，购置税政策的实施及逐年退坡所带来的影响更深、时间更长。



2017年山东省狭义乘用车月度销量与增速

分地市来看，在全省 17 地市中，2017 年狭义乘用车销量超过 10 万的城

市共 7 个，分别是：青岛 23.03 万、济南 21.82 万、临沂 19.55 万、潍坊 15.78 万、济宁 13.47 万、烟台 11.32 万、菏泽 11.31 万，占山东省当期总销量的 65.68%。



2017年山东省乘用车分城市销量

山东省 2018 年汽车市场预测中，在汽车产业政策层面，3 月 5 日总理的政府工作报告中，关于汽车产业提到了“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”、

“下调汽车进口关税”等利好政策，必将进一步赋能 2018 年的山东车市：新能源车作为国家战略性新兴产业，将在免税政策的强势拉动下进入一个快速发展期；二手车消费市场潜力将得到进一步释放，高速增长仍可期待；表现平平的乘用车市场也将为之一振，但受到购置税优惠政策取消的影响，政策拉动效应正逐步淡出，预计乘用车市场仍将低速缓慢“微增长”，轿车市场继续走低，SUV 市场依旧火爆，小型、紧凑型 SUV 进入爆发期。

江苏省

截止 2017 年底，江苏省汽车保有量 1619.46 万辆，全年新增注册汽车 219.36

万辆，较前一年降低 1.6%。二手车转移登记 132.4 万台次，较上一年增长 7.64%，乘用车销售 179.17 万辆。

全省汽车销售由高速增长向高质量服务转变，江苏作为经济较为发达的沿海省份，社会经济发展活跃，连续多年来汽车销售市场持续增长，全省平均千人保有量 205 辆。千人保有量较高的城市为：苏州市 514，南京市 383，常州市 359，无锡市 343；苏南城市平均每户人家超过一辆汽车，汽车保有量处于较高水平。同时，南京、苏州、无锡等苏南城市高铁、地铁交通设施发达，统计数据显示汽车利用率有所下降，2017 年度汽车销售增幅减小。江苏苏北区域经济处于较快发展阶段，居民收入持续增长，城乡道路交通得到极大改善，2017 年度汽车销售增幅明显高于全省。

销售模式不断创新，随着新办法执行和汽车消费市场变化，多品牌汽车超市、试驾式销售、租赁式销售、电商等多种模式在江苏省落地。2017 年 7 月，南京新街口商圈苏宁汽车超市开业；11 月，南京河西商圈金鹰天地购物中心汽车超市开业。金鹰汽车超市位于购物中心四楼，经营面积三万多平方米，引入品牌新车销售、精品二手车交易、金融保险服务、试驾体验消费等多种业态，现场设有机动车登记服务站，为客户提供的汽车试驾、购买登记一站式服务。

湖北省-武汉

2017年,武汉市共办理机动车纳税申报36.2万辆,同比下降12.5%,低于全国3%的汽车销量增速。

在政策的影响下,一方面,购置税减免政策到期,2017年减半政策变为25%,2016年被提前消费,导致2017年的政策刺激疲软,购车需求被提前释放。另一方面,居住证政策影响周边以及外地来汉居民购车行为,单月销量只有9月呈增长态势,而9月是居住证政策放开的时候。

考虑市场因素,2017年销量同比下降有以下几点原因:

(1)全国经济形势进入低速增长,2017年全国汽车增长只有3.0%。

(2)武汉汽车保有量超过270万辆,2018年或会超过300万辆,届时武汉汽车千人保有量将达到367辆。

(3)近10年汽车消费增长过快。5年内汽车新增175.74万辆,接近武汉市保有量半数。(从2013年到2017年,每年增长分别为24.50、33.70、39.95、41.39、36.20万辆,合计175.74万辆)

(4)竞争激烈、主机厂争占市场份额降低经销商门槛抢占市场;更多二级经销商参与市场竞争抢占4S店份额。电商、甚至外地经销商通过网络手段实现本地销售。此销售行为多有低价欺诈行为发生。

(5)库存和资金压力和外部竞争导致经销商利润降低甚至亏损。

(6)省内及周边城市汽车流通体系逐渐完善,省内和周边城市居民大多可以在本地购车,不在到武汉购车(如宜昌、襄阳、荆州、黄冈等地)。

重庆市

作为中国中西部重要的工业制造基地,2017年,重庆市实现地区生产总值19500.27亿元,按可比价格(扣除了价格变动因素的价格)计算,占全国比重2.36%,比上年增长9.30%,经济增速略低于上一年。这与汽车产业的贡献下降有关,2017年,重庆市汽车制造业增加值同比增长6.20%,较上年11.20%的增速,减缓5个百分点,年累计生产汽车338.53万辆;乘用车上牌量49.11万辆;限上企业销售额达1824.00亿元;2017年1至11月,二手车累计交易量21.90万辆,交易额达159.10亿元。重庆市现已成为全国最大的汽车生产基地,拥有长安、福特、现代等14家整车生产企业,形成“1+8+1000”的产业格局(即以长安为龙头,8大汽车品牌商共同发展的格局,同时拥有1000家汽车零配件配套厂商)。

2017年重庆市乘用车上牌量各月总体趋势与上年基本一致。前8个月上牌量同比增幅较低,其中1、2月份和7、8月份出现同比负增长。下半年随着“金九银十”销售旺季的到来,2017年后四个月上牌量均有较大幅度的增长,其中10月份同比增幅全年最大,达到

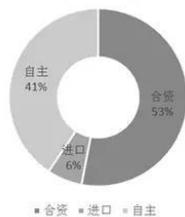
19.65%; 12月份上牌量居各月首位,达到7.24万辆,同比增幅16.39%。



2016-2017年重庆市乘用车上牌量

根据国家信息中心数据显示,重庆市2017年上牌汽车共计49.61万辆,同比增长4.06%,其中合资品牌和自主品牌的汽车分别占比53.00%和40.65%,较2016年的50.28%和38.96%呈增长趋势;进口汽车品牌在2017年上牌量有所下滑,由10.77%降至6.34%(不含平行进口汽车)。

2017年重庆市上牌汽车品牌

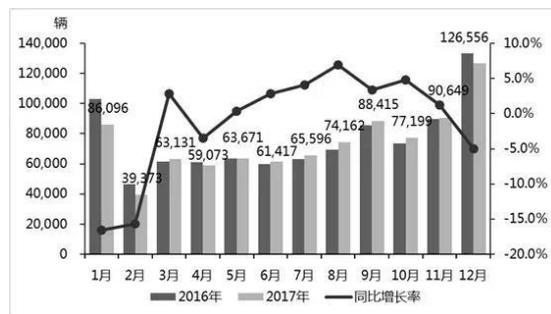


湖南省

作为典型的中部省份,湖南省2017年国民生产总值为34590.56亿元,同比增长8.0%,占全国比重4.18%,人均GDP为50704元,与全国的比值为0.86:1。相较GDP的稳步增长,湖南省2017年汽车销量出现了略微的下滑,2017年湖南省累计销售乘用车近89.5万辆,同比降低1.6%,占全国销量的比

例为3.7%;二手车交易量12.7万辆,占全国比重的1.03%。

从乘用车销售情况看,2017年1月份和2月份的销量同比大幅下降,降幅高达16.6%和15.6%,这主要是由购置税优惠政策逐步退出的影响造成。市场从3月份开始恢复,3月到11月,除4月外其余月份销量相较2016年均出现小幅度增长,12月份受到小排量购置税优惠全面退出的影响,消费潜力迅速释放,销量环比大幅提升,但是销量同比仍然降低,降幅为5.0%。从1月2月以及12月的销量大幅波动可以看出,过去政策红利对市场需求的透支影响较大。



2017年是贵州汽车流通行业的转型之年,就整体来说,无论是新旧车、商用车还是汽车后市场均取得不俗表现。数据显示,2017年我省新入户小型汽车69.96万辆,乘用车上险数609264,全省乘用车保有量已达到419万辆。

据统计,过去三年中,2015年贵州小型汽车新车入户427793辆,2016年贵州小型汽车新车入户604687辆,2017年贵州小型汽车新车入户699634辆,2017年比2016年增加15.7%,其中中

高端汽车占比超过 50%。

随着国家便利二手车交易各项政策的相继出台，从 2017 年国家两会以来，国务院总理李克强明确提出全面取消二手车限迁规定。贵州二手车行业在国家高度重视二手车发展的新形势下积极转型升级，2017 年完成交易量近 40 万辆，交易额突破 200 亿元，其中贵州合朋二手车市场成交量约为 13 万辆，交易额达 70 亿元，约占贵州省二手车交易总额的 35%。

广西壮族自治区

作为我国 5 个少数民族自治区之一，广西在面对复杂的经济环境和持续较大的经济下行压力的情况下，2017 年经济运行稳中向好，实现全区全年生产总值（GDP）20396.25 亿元，比上年增长 7.3%，占全国比重 3.5%。2017 年广西在社会消费品零售方面增速明显，整体增速 11.2%，高于全国平均水平 1.0 个百分点，居全国第 11 位，比 2016 年前进 5 个位次。出行类商品作为消费市场中的“大类”，对拉动消费有显著作用，2017 年限额以上汽车类商品实现零售额 847.5 亿元，增长 10.4%，对限额以上零售额增长的贡献率为 41.3%。

纵观 2017 全年，广西区累计销售国产乘用车 58.69 万辆，同比增长 5.7%。纵向比较，广西区下半年销量整体优于上半年，全年总体呈现稳步增长趋势，全年销量至 17 年 12 月达到顶峰。符合

广西市场历年表现常态。



广东省:赋能中小企业 赋能消费者
通过对行业发展趋势的分析，传统汽车经销服务企业应提前做好战略部署和业务布局。尤其传统的中小型汽车服务企业，在没有主机厂强大品牌力和车型产品力的支持，以及在没有渠道网络布局的可控权的情况下，应主动降低对传统经销业务或售后服务的依赖度，开放合作、积极推动企业的服务升级转型，集中对基盘顾客开展和深挖多元化的衍生业务，以服务产品化和优质服务打造自己的核心竞争力，否则面临被淘汰的结局。以下将从汽车服务业若干板块阐述有关汽车服务升级转型的思路和实践经验：

一、新车销售服务渠道多元化发展。

2017 年《汽车销售管理办法》正式实施，明确了必须打破传统 4S 店的垄断模式，包括了车源、零配件、技术服务、金融衍生业务等方面。以撮合全国车源为切入点的服务平台（如：车行 168、车镇、易捷好车等），既满足了消费者及时购车需求，又打破了全国 4S 店车源的区域价格或供需不平衡的格局，客观上将

大批从事传统炒车业务的中介（二网/三网）或个人（黄牛）进行了规范。

当然，这种跨区销售的配套服务会存在脱节现象，特别是涉及到因汽车质量性能问题所产生退换车的消费纠纷，处理起来比较麻烦，相比本地4S店的服务存在着一定差距。据数据统计，2017年广东省消费者委员会受理了交通工具类投诉案件13299件，同比上升17.34%。其中，大部分为汽车纠纷投诉，投诉主要集中在质量、合同、售后服务等方面。为贯彻《汽车销售管理办法》的相关精神，推动城市管理细则的出台，以及解决上述问题，2018年将在广州试点，由行业协会与相关政府职能部门共同制订《新车销售合同示范文本》，通过合同范本明确买卖双方的责权利，规避消费陷阱，减少过度维权，保障了广大车主的消费权益。

二、二手车行业冰火两重天。随着全国取消限迁的呼声高涨和力度不断加强，2017年二手车交易量保持20%的高速增长，达1200万台，其中广东市场占比约13%。限购城市以低排放的车辆外迁为主，外迁率60~70%（如：广州、深圳）。这些数据增长的背后是业态发展的结构分化，电商大幅增长，中小二手车商却举步维艰。车商们普遍反映2018年的淡季来得特别早，而且车源收购价格也抬高了，利润空间像纸般薄。在二手车行业“互联网+”的大时代浪

潮中，传统车商只有积极拥抱互联网，打造自己的零售服务品牌才能存活下来。不少具有品牌经营理念和创新服务意识的二手车商纷纷与二手车服务平台合作（如：大搜车的弹个车、易鑫金融的淘车等），通过新车导入和二手车并行销售，结合平台提供的消费金融产品，该产品对二手车商的利润贡献率超过10%，可见，这种赋能二手车商的经营模式具有强大的生命力和延展性。

三、平行进口汽车增长迅猛，发展的意义重于规模。全国9个省市有关区域共100家由国家商务部授权的平行进口汽车试点企业，结合一直从事平行进口汽车业务的中小贸易公司的分销网络，在2017年共实现了平行进口汽车销量15.5万台，同比增长40%以上。在扶持政策加码和配套服务逐步完善的作用下，2017年广州南沙自贸区跃升为全国第二大平行进口汽车的进口港，全年平行进口汽车达1万多台，仅次于全国第一位的天津港。

四、汽车维保服务破局的关键是赋能门店。汽车是一种技术含量较高的特殊商品，中国有一大半的车主尚处于第一台车的消费阶段，对于汽车的性能质量和维保技术的把控能力较弱，不具备DIY维修保养的能力和条件。又因中国地域辽阔，区域文化差异明显，汽车服务社区化的便捷服务需求尤为突出。在未来相当长的时间里，无论时代如何改

变，不管出现哪些革命性的技术创新，针对在用燃油车的车主社区化便捷服务仍然存在，这是汽车服务企业的市场机遇。

以上信息及观点来自：山东省汽车流通协会、江苏省汽车流通协会、武汉市汽车流通行业协会、重庆市汽车商业协会、湖南省汽车商会、贵州省汽车流通协会、广西汽车流通协会、广州市汽车服务业协会，感谢！

《中国汽车流通行业发展报告(2017-2018)》内容包括年度报告、市场分析、政策环境与标准建设、行业总览、区域市场、调查研究、热点话题、国际视野、统计数据等 9 个固定栏目。从多维度对 2017 年度汽车流通领域的发展情况进行全面总结，系统展现过去一年流通行业发展的最新状况，帮助行业深入了解中国汽车流通领域的新特征。

(文章来源:产业协调部 中国汽车流通协会)

动力电池回收渠道建设 步入关键期

在新能源汽车产业繁荣发展的同时，动力电池回收利用问题也已成为业内关注的焦点。经过近几年的发展，新能源汽车批量报废期将至，大量退役电池若无法得到妥善回收和利用，不仅导致资源的浪费，还将带来环境污染等问题。

“伴随以整车企业为主体的生产责任延伸制度的建立，动力电池回收利用行业已步入渠道建设的关键时期。”工信部节能与综合利用司原副巡视员、中国电子节能技术协会秘书长黄建忠表示，我国动力电池的设计生产和废旧动力电池的回收处置、综合利用目前都处于亟需扶持、规范发展的初步阶段。

行业痛点：成本高、经济性弱

新能源乘用车的退役期限通常为 5 年，客车和商用车为 3 年。2022 年之前，退役电池都将以磷酸铁锂电池为主，2022 年后三元电池的退役量将与磷酸铁锂持平，并逐步反超。2018 年全年动力电池的理论退役量预计为 5.14GWh，退役来源主要为新能源客车。

记者了解到，目前已布局相关业务的企业主要分为五类：传统回收企业、新兴回收企业、电池 PACK 厂、电池材料企业以及整车厂。

不同类型的企业具备不同的优劣

势。例如传统回收企业在回收渠道、材料再生技术、电池破碎技术和冶炼技术上相对占有优势，但由于本身缺乏动力电池来源，仍需与整车厂、报废厂合作。新兴回收企业的优势主要体现在电池破碎和拆解技术方面。

目前废旧动力电池的处理方法主要有火法冶炼技术和湿法冶炼技术两类。北京矿冶科技集团有限公司冶金研究设计所所长王海北表示，现有技术的冶炼过程都非常复杂，难度系数很大。

“回收体系的顺利运转需以利润为前提，若无利润驱动，就无法充分提高企业积极性。”王海北坦言，“现有回收技术投资和回收网点建设的投入都非常大，尽管不少企业布局试水，但鲜有企业挖到大桶金。”

不容忽视的是，电池回收处理过程中将产生带有毒性的电解液和有害气体，若处理不当将会对环境和人体健康带来巨大危害。“一些企业在处理过程中采用高温加热或者燃烧的方式，把控不严很容易危害工人的身体健康。”哈尔滨巴特瑞资源再生科技有限公司总经理明跃彬指出。

政府企业合力寻求破局

针对以上问题，国家相关部门已出台一系列行业政策，对动力电池回收行业加以引导和规范。

今年2月，工信部等七部委联合印发《新能源汽车动力蓄电池回收利用管

理暂行办法》，明确汽车生产企业承担动力电池回收的主体责任。3月，工信部等七部委联合发布《关于组织开展新能源汽车动力蓄电池回收利用试点工作的通知》，提出在京津冀、长三角、珠三角、中部区域等选择部分地区，开展动力电池回收利用试点，以试点为中心，向周边区域辐射。

目前新能源汽车的电池类型、电池容量和电压平台都存在不小的差异，这是动力电池梯次利用面临的第一道坎，因此如何科学评估退役电池也成为决定电池“去哪儿”的第一关。

“退役电池评估流程主要是将采集到的线上和线下数据，同时上传到监控平台，从而对电池包进行分析处理、评估性能。”北京匠芯电池科技有限公司技术总监李鹏飞指出，从评估结果来看，三元电池的梯次利用价值大于直接拆解。

据介绍，退役电池评估合格后，即可进行梯次利用环节，助力储能系统提高整体经济性，最大化锂电池的循环寿命。目前已有不少企业开展梯次利用的示范项目。

上海熙达新能源科技有限公司营销副总张哺告诉记者：“原来预测电池梯次利用的衰减率在3%-5%，但通过实际运营的项目来看，除去天气寒冷的月份，大部分充放电数据显示并无衰减，甚至低于新电池的衰减率。”

针对毒性气体的处理方式，明跃彬认为可采用流水线机械设备，对电池和模组进行整体破碎处理，将电解液整体回收，采用分离技术对物料、正负极粉料分离，从而得到最终的金属壳体。“由于隔膜是完全回收的，所以不会变成有害气体。”她补充道。

深度合作打磨产业链条

据了解，动力电池回收利用体系涉及车企、电池生产企业、电池回收企业等多个利益相关方，链条较长，实际操作过程中仍存在不少难点。

对此，江西赣锋循环科技有限公司总经理谢绍忠给出建议：“产业链各环节需要磨合，但整体原则应是‘专业的人做专业的事’。比如，由汽车企业设置回收渠道，回收之后交给综合利用企业进行专业处理，产业链各个环节都深度合作。”

据悉，目前已有多家企业布局动力电池回收利用这片蓝海：

2017年底，北汽新能源发布了“擎天柱计划”：到2022年，预计将投资100亿元在全国范围内建成3000座光储换电站，累计投放换电车辆50万台，梯次储能电池利用超过5GWh。

2018年1月，中国铁塔公司与桑德集团等16家企业签订新能源汽车动力电池回收利用战略合作伙伴协议。中国铁塔公司将采用纯电动大巴退役下来的动力电池，经过检测、分选和重组后，

代替铅酸蓄电池用于通信基站备能。

“无论是车企还是动力电池企业，都在努力实践生产者责任延伸的先进理念。希望各个参与方都能从承担企业社会责任的角度出发，探索建立适合产业、企业、产品特点的动力电池回收的模式、机制。”黄建忠指出，“如果说动力电池的点睛之笔是可梯级利用和资源化处理，那么回收模式、机制的建立将是其神来之笔。”

（文章来源：资源强制回收产业创新战略联盟）

近百位行业领导体验大同二手车交易市场智能管理升级

4月20日，中国汽车流通协会会长沈进军、副秘书长罗磊，中国汽车流通协会二手车行业商会会长李振生，全国二手车实体市场的近百位领导，以及大同市政府、工商局、物资国资公司相关领导参观并考察大同旧机动车交易中心。



考察过程中，大同旧机动车交易中心总经理冯强向参观人员详细介绍了大同二手车市场近年来的发展变化，从露天混乱经营到如今的展厅式规范销售，从复杂的人工手动记录到如今的精准 ERP 管理，每一处点滴的变化都离不开国家利好政策的出台，行业协会领导的关爱，以及场内商户与员工的共同努力。

与其他市场不同的是，在大同市场服务大厅内摆放着可供客户快捷查询的车辆信息触摸屏，客户通过触摸屏不仅可以查询到场内车辆的信息和价格以及销售者电话，同时还可以查询到中古车网全国范围内车辆和信息，通过这种方式，客户省去了大量转场找车的时间，场内车商还可以足不出院从外省市收车，向外省市批发车辆。

参观领导及代表就大同市场的智能数据看板进行了详细的考察，智能数据看板共包括场地物业、商户、车辆、过户、信息发布、检测、拍卖、金融服务 8 个管理子系统，通过监测实时数据及历史数据的分析为大同市场的服务运营提供了精准且详细的参考。中古车网副总经理李辉向在场人员讲述了数据看板的车源实时库存信息、店铺经营信息、车辆过户信息、车源流向信息及库存信息等，在实体市场运营过程中发挥的关键作用，通过自主研发的 ERP 系统重塑二手车流通领域的“人、车、场”之间的相

互协同关系。

中国汽车流通协会会长沈进军及其他与会领导对大同市场的智能化的数据管理方法给予了高度的评价和赞扬。



在互联网时代背景下，中古车网始终致力于二手车实体市场的转型升级，自主研发的《二手车市场交易管理系统》免费向加盟市场提供并输出持续的运营解决方案，为广大车商，为众多消费者打造优质的服务平台。

中古车网作为一家以实体市场为支撑、互联网技术为工具、高效便捷的供应链金融为手段、打造高品质跨区域流通体系为目标的综合性、集成化二手车流通服务平台，将始终致力于聚合更多资源，发挥优势，挖掘价值，使实体市场和广大车商共享统一体系带来的效益。（文章来源：中古车网）

商务部培训中心“二手车流通与报废汽车管理暨汽车销售管理办法培训班”在滇圆满结束

3月31日,为深入学习宣传和贯彻实施好《汽车销售管理办法》,推进报废汽车回收拆解行业改革,进一步规范二手车市场流通秩序,促进汽车市场健康、循环的发展。商务部培训中心(商务部国际商务官员研修学院)在昆明举办为期三天的“二手车流通与报废汽车管理暨《汽车销售管理办法》培训班”。中再协报废车分会秘书长张莹应邀出席并作分享。

培训由商务部培训中心章林华主持,商务部培训中心崔承明处长作了开班仪式讲话,他强调汽车是国民经济的主要支柱产业,本次培训针对新车、二手车、平行进口及报废汽车等多个方面学习课程,并对培训中心做了简单介绍,最后预祝本次培训圆满成功。



商务部培训中心处长 崔承明

中国贸促会研究院国际贸易研究部主任赵萍分享《汽车销售政策的新机遇、

新挑战》。她认为《汽车销售管理办法》的出台对今年市场有转折性影响,并且汽车相关政策也会有不少调整。从2009年中国超过美国成为汽车保有量第一大国,而从汽车销售走势来看,2010年至今增长乏力,汽车行业整体形势变化较大。赵主任着重强调了新能源汽车在政策激励和加快自主发展的基础上,将持续保持快速增长的态势;而相对于发达国家汽车金融,中国仍处于成长阶段。赵主任还对《汽车销售管理办法》政策的几大亮点进行了梳理。(CELVE 报废车回收拆解与再利用分会)

高朋律师事务所律师秦一对《汽车销售管理办法》的背景、主要内容等做了讲解。《办法》发布时间:2017年4月5日,生效时间:2017年7月1日。原有涉及汽车销售管理办法法规已不符合法律和市场要求。并对《汽车品牌销售管理实施办法》&《关于汽车业的反垄断指南》做了对比与解读。梳理《汽车销售管理办法》的细则,重点强调本办法适用于新车购买,她指出了几大利好条款:汽车销售可以多渠道、多品牌、跨区域。她逐条介绍了销售行为规范条例、违反处罚及垄断行为中的纵向垄断协议和滥用市场支配地位。

河北唐山市商务局商务执法支队大队长孙立权分享了《唐山市在汽车销售管理和执法经验交流》。他强调,近年来,唐山市商务局注重大力宣传,畅通

诉讼渠道以解决汽车销售过程中出现的纠纷；创新监管方式，规范汽车销售企业经营行为；日常执法检查与专项整治相结合，采取公开曝光措施，对汽车销售行业起到了警示作用。他随后具体介绍了唐山首张违反汽车销售法的罚单，对违法的企业处罚措施和力度。

浙江元通二手车交易市场总经理韩光裕分析了《二手车行业现状与发展趋势》。韩总通过他个人从业经历对整个二手车行业做了分享，梳理了汽车市场的几大现状：新的《汽车销售管理办法》出台，新能源汽车的快速投入，自动驾驶牌照的发放，互联网造车的蓬勃发展等，在激烈的市场竞争下，企业加速淘汰进程，但千亿蛋糕的诱惑，仍前赴后继。市场对于优质车源需求的快速增长和车源相对不足的问题仍是二手车行业现阶段的主要矛盾。在现在政策的影响下，限迁和限牌不仅仅是当地市场问题，而是对整个行业的影响。他表示，在不知不觉间我们所熟悉的领域已经发生了本质的改变，O2O将会成为行业发展的必然趋势，他通过对行业消费习惯、车管政策要求及个性化产品特征等方面分析认为二手车是一个离不开线下的行业，需要有落地的过程。通过完整真实的基础信息、科学规范的量化管理、便捷贴心的客户体验、全面安心的服务承诺，诚信阻碍正在逐步改善。同时他提出，认证为售后服务提供了保障，以解

决客户的核心需求，是目前最为有效的解决途径。

浙江元通二手车交易市场总经理韩光裕分析了《二手车行业现状与发展趋势》。韩总通过他个人从业经历对整个二手车行业做了分享，梳理了汽车市场的几大现状：新的《汽车销售管理办法》出台，新能源汽车的快速投入，自动驾驶牌照的发放，互联网造车的蓬勃发展等，在激烈的市场竞争下，企业加速淘汰进程，但千亿蛋糕的诱惑，仍前赴后继。市场对于优质车源需求的快速增长和车源相对不足的问题仍是二手车行业现阶段的主要矛盾。在现在政策的影响下，限迁和限牌不仅仅是当地市场问题，而是对整个行业的影响。他表示，在不知不觉间我们所熟悉的领域已经发生了本质的改变，O2O将会成为行业发展的必然趋势，他通过对行业消费习惯、车管政策要求及个性化产品特征等方面分析认为二手车是一个离不开线下的行业，需要有落地的过程。通过完整真实的基础信息、科学规范的量化管理、便捷贴心的客户体验、全面安心的服务承诺，诚信阻碍正在逐步改善。同时他提出，认证为售后服务提供了保障，以解决客户的核心需求，是目前最为有效的解决途径。



4月2日，在会务组的安排下，全体培训人员考察了昆明锦大二手车交易市场，并交流座谈二手车管理市场经验。

（文章来源：CELVE 报废车回收拆解与再利用分会）

张秘书长重点介绍了《报废汽车回收管理办法》即307号令修订版做了介绍和说明。着重介绍了报废车回收管理细则（征求意见稿）中拆解资质的申请流程。明确对回收的报废车重点审核内容和流程，以及问题机动车处理，规范企业回收拆解报废机动车的行为，规范《报废机动车回收证明》使用和管理，提出环保和安全生产的要求。作废或重新开具《报废机动车回收证明》管理流程。

《报废汽车回收拆解企业技术规范》是报废汽车回收拆解行业唯一的强制性国家标准，目前由商务部的指导，中汽研牵头开展修订工作。新增新能源汽车的拆解技术规范，废旧动力电池或其他设施的拆卸、收集、贮存、运输及回收利用应当符合国家相关的法律法规和标准。

张秘书长认为建立高效回收体系的是行业发展的核心，通过合理规划回收网点和做好回收服务，并且拆解企业之间合作、创新回收渠道、产业链上下游合作等共建回收管理体系，才能更好的推动行业共同进步。

2018年中国再生资源回收利用协会第三期报废汽车拆解考察活动圆满结束

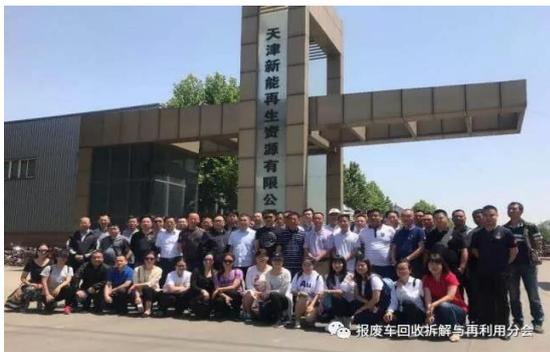
中国再生资源回收利用协会报废车回收拆解与再利用分会（简称：中再协报废车分会“CELVE”）应企业转型升级、产业延伸等需求，于5月22日-24日组织了2018年第三期报废车产业实地考察活动，针对报废车全产业链布局，尤其以资源再生及回用件、再制造产业拓展等方面重点考察。此行由国内各地21家企业共48位代表组成。

第一站：天津新能再生资源有限公司

首站天津新能再生资源有限公司（简称“天津新能”）由新能总经理王海波全程陪同讲解。代表团先后参观了报废车零部件回收仓库、拆解车间、分类库房、废金属破碎分选中心、预处理车间等。

天津新能再生资源有限公司，2015年取

得报废车回收拆解资质，2016 年处理报废汽车超 9 万辆（全国位居第一）；天津新能拥有 7 家子公司。占地面积 1000 亩，集团重点发展废旧机电产品、报废汽车废旧家电为主的再生资源静脉产业。通过废弃物集中拆解加工、集中无害化处理，多元化回收实现绿色发展。年处理废旧机电产品 27 万吨；年产无氧铜杆 12 万吨；年产再生新型环保木塑产品 1 万吨、井盖地砖 4 万吨；年处理废旧家电产品 150 万台；年产贵金属 500 公斤。



稍后的企业考察座谈由王总主持，新能副总经理郑丹丹向考察代表介绍了新能的优势：回收端，报废车回收网点全部自营，以确保回收数量；利用端，报废车拆解产物，除了危险废弃物及拆解垃圾，其他可用资源，在其他子公司全部可以充分利用。独特的管理模式，加上团队配合、优质的服务，新能以此在混乱的行业竞争中脱颖而出。此外，新能致力打造适合报废车企业回收拆解使用的 APP，通过线上线下相结合，收车、拆解、库存等相关作业进度和管理数据均可以在 APP 上查阅；车主使用

APP 也可最短时间内领取到残值款项。在没有报废车及其他补贴政策的支持，新能积极开展再生资源类回收业务，譬如：废钢铁、废有色金属、废纸、废塑料等。

第二站：天津子牙循环经济产业园管委会

随后，考察团一行来到天津子牙循环经济产业园，子牙园区管委会产业政策研究室部长任力接待了考察团，并详细介绍了园区沙盘布局规划及园区企业情况。

天津子牙经济技术开发区是我国北方最大的循环经济专业化园区，是全国唯一以循环经济为主导产业的国家级经济技术开发区，是国家生态工业示范园区、国家“城市矿产”示范基地、国家新型工业化产业示范基地、国家循环经济教育示范基地和国家循环经济标准化试点等。

开发区总体规划面积 135 平方公里，已开发建设面积 50 平方公里。其中：工业区 21 平方公里，科研服务居住区 9 平方公里，林下农业循环经济示范区 20 平方公里，形成了“三区联动”循环互补的经济发展格局。



任部长向代表们介绍子牙产业园的管理及规划方向。他说：园区位置优势明显，位于天津市西南部，具有依托京津冀、辐射环渤海、面向东北亚的独特优势，在“滨海新区”和“雄安新区”之间，具有“一肩两翼”的独特优势，三区联动的发展格局，循环特色突出。重点发展废旧机电产品、废弃电器电子产品、报废汽车、废橡塑再生利用、精深加工再制造和节能环保新能源等产业，构筑了废旧物资回收、拆解、初加工、深加工、再制造等完整的绿色生态产业链。集聚效应显著。入驻企业 400 余家，年处理加工各类再生资源 150 万吨，“城市矿山”初显，实现了绿色发展集聚化、规模化、高端化。

第三站：天津安盛津安报废机动车回收拆解有限公司

在天津安盛津安报废机动车回收拆解有限公司副总经理薛威陪同和讲解下，代表团考察安盛津安公司并座谈沟通。

天津安盛津安报废机动车回收拆解有限公司成立于 2014 年 3 月，是经天津市商务委员会核准成立的的报废机动车回收拆解经营资质企业。公司按照统一规划静海子牙循环经济产业区规划投资 10 亿元建立占地 550 亩的报废机动车拆解产业中心项目，年均可处理废旧机动车 10 万辆。



天津安盛津安报废机动车回收拆解有限公司副总经理薛威介绍，安盛津安是 2014 年成立，年设计处理废旧机动车能力在 3 万辆，受场地限制，目前回收量在 1-1.5 万台之间。在二手车等回收市场和车主服务方面有着丰富经验的安盛津安公司重点以公交和出租这类集团型客户的合作为主，与一汽丰田、欧雅汽车交易市场共同建立了全市唯一一家出租车置换中心，通过举办了 10 余场大型出租车置换团购活动，通过一站式手续办理等优质服务，现累计置换出租车 3000 余辆。安盛津安以“快”为目标，注重前端市场，未来计划加大力度开展再生资源深加工、零部件再制造和汽车配件等相关业务。通过主动出击，寻求合作来构建整个汽车后市场体系服务。

第四站：河间国家再制造产业示范基地

考察团一行来到河间国家再制造产业示范基地，该基地已获国家发改委批准建设，成为全国第四家、京津冀地区唯一一家国家再制造产业示范基地。



手拉手汽配城管理委员会郭主任接待考察团代表，中国汽车工业协会汽车零部件再制造分会副秘书长李志钢向考察代表们讲述了河间再制造基地的情况，河间再制造业目前主要集中在汽车配件和石油钻采两个行业。现有汽车配件再制造企业 150 余家，产品有 10 余个种类、上千种规格，其中启动机、发电机年产量突破 400 万台，占全国市场份额 80% 以上，30% 的产品出口到欧美、日本、中东等国家，已成为世界较大的汽车发电机、启动机再制造基地。李志钢副秘书长引导考察代表参观展厅，展示了再制造生产流水线，并对再制造发展历程做了一一讲解。

而后，座谈会上，河北瑞曼再生资源利用有限公司总经理张宇钢向考察代表讲述了报废车上最有回收再利用价值的零部件有：发动机，车大灯，变速器，启动机，转向助力泵，方向机，底盘半轴等等，除了五大总成，对于河间再制造基地都可以进行回收再制造。就代表们关注的核心问题，张总站站在技术角度详细介绍了旧件回收检测全过程，并建

议拆解企业加大标准及培训的学习，以更好的区分可用旧件，加快回收网络体系的建设。

第五站：河北亚荣汽车配件有限公司

河北亚荣汽车配件有限公司，位于留古寺镇东石相村，占地 3800 平米，租赁用地 8000 平米，是河间市从事变速器的再制造龙头企业。产品涵盖微卡、轻卡、中卡车型的变速器。

亚荣汽车配件有限公司董事长李国兵介绍，亚荣现有工人 35 名，年产量 1.5 万台变速器。年产值 1500 万元。按照河间市建设国家级再制造产业示范基地总体规划及企业自身发展现状，拟迁入河间经济开发区（西区）再制造产业园区。

第六站：河北长立汽车配件有限公司

河北长立汽车配件有限公司，成立于 1997 年，是专业生产再制造汽车启动机和发电机的现代化绿色能源科技型企业，工信部批准的机电产品再制造试点企业。公司设备力量雄厚，拥有先进的双刀伺服精车机，采用日系汽车启动机、发电机的技术和关键部件，聘请天津市汽车工业研究所技术专家作技术指导，在保证性能指标达标的前提下对汽车发电机、启动机进行再制造。



河北长立汽车配件有限公司负责人介绍，长立现年产量已达 60 万台，销售网络遍布全国大中城市，并出口到欧美、中东、东南亚等 30 多个国家和地区。公司不惜重金委托上海华制国际集团做丰田公司的精益生产，达到同质的前提下降低成本、缩短交期、增强内部管控能力。公司外贸业务现在已经走上了比较稳定，成熟的发展阶段。出口份额已经占到全年产值的百分之四十左右。

第七站：河北江轮机电有限公司

河北江轮机电有限公司，2011 年成立，位于河间经济开发区（西区），注册资本 1000 万元，现有员工 100 人，公司拥有专业的技术和销售团队，实力雄厚。年产量 40 万台，产品畅销全国，并远销美国、阿联酋、越南等欧美、中东、东南亚等 20 多个国家和地区，深受客户青睐。



河北江轮机电有限公司负责人介绍，长立公司主营起动机、发电机、马达发电机、减速起动机、减速马达、12V 起动机、12V 发电机、农用车起动机、农用车发电机、农用马达等。年产量 40 万台，产品畅销全国，并远销美国、阿联酋、越南等欧美、中东、东南亚等 20 多个国家和地区，深受客户青睐。

第八站：河北迎辉汽车电器有限公司

河北迎辉汽车电器有限公司，成立于 2005 年，坐落于河间经济开发区（西区），主营起动机、发电机、压缩机再制造的生产销售。现有员工 80 多名，其中专门从事汽车电器产品的研发和技术改进工作的专业技术人员就达 30 余名。



河北迎辉汽车电器有限公司负责人介绍，迎辉介绍公司产品涵盖了各种小型汽车，重型车，农用车，微型车和进口车等车型，部分产品已和多个发动机生产厂家实现配套，年产量已逾 40 万台，销售网络遍布全国大中城市，并出口美国、南非、加拿大、德国等十几个国家和地区。

第九站：京津冀再制造产业技术研究院

京津冀再制造产业技术研究院是由河间市众惠机电产品再制造有限公司建设，占地 60 亩，由行业领军人物、原装甲兵工程学院再制造工程系主任张伟教授牵头，组建中国乃至世界一流的京津冀再制造产业技术研究院、徐滨士再制造产业技术院士工作站，建设再制造产品示范生产线、再制造产品中试基地、再制造行业人才培养基地、再制造产品检验检测中心等。建筑面积为 60578.86 平方米，投资总额 6 亿元人民币，年预计销售额为 5 亿元，6 年收回投资。

至此，为期两天的报废车实地考察结束了，此次考察共计走访了 2 个园区，6 个企业，1 个技术研究院。考察代表，在实地学习中发现自身不足，指出企业在经营过程中存在的难题，现场与走访企业及中再协报废车分会秘书长张莹进行积极的交流和探讨。

（文章来源：CELVE 报废车回收拆解与再利用分会）

2018 年 5 月全国二手车市场行情报告，车源增至 227 万辆

2018 年 1-5 月，车源数量分别是 165 万辆、84 万辆、169 万辆、204 万辆、227 万辆。除了 2 月受春节假期与大雪影响，车源数量有所下降，其他月份均呈增长趋势，本月车源量增至今年新高，环比增长 11.27%。

联合发布媒体：权威媒体联合发布

数据来源：公平价大数据中心

数据覆盖城市：全国 360 多个城市，一线城市覆盖 100%

数据覆盖车商：3 万多家

数据覆盖网络平台：36 家主流电商平台，占比 100%

统计时间：2018 年 5 月 1 日 - 5 月 31 日

数据说明：数据取得是公平价大数据中心通过不间断数据监测而来，遵循第三方客观原则，与协会发布数据、品牌自身市场营销情况，相互匹配和印证。

法律声明：本数据仅供个人和单位作为市场参考资料，杜绝将该数据用于行业恶性竞争及媒体炒作，公平价不承担因使用本数据而产生的法律责任。相关个人或机构采用本数据请注明版权来源。

一、2018 年 5 月二手车车源量省份 TOP10

二手车车源量省市TOP10



本月车源量省市前三排名变化较大，广东跃升第一，取代浙江霸主地位，福建挤入前三，取代江苏。从车源分布情况看，车源主要集中在东部沿海地区。10个省市车源占全国63.35%，车源总量143万。

二、2018年5月二手豪车城市TOP10

二手豪车城市TOP10



我们把二手车价格大于50万元定义为豪车。本月城市豪车数量排名与4月几乎无变化，仅福州取代了沈阳，排名第十位。各地豪车数量排名与当地豪车占比排名差距巨大。杭州豪车数量排

名第五，却是豪车占比最高的城市，高达7.49%。10个城市豪车总数19805，环比下降1.26%。

三、2018年5月主流电商平台车源百分比TOP10



2018年5月公平价统计全网36家主流电商平台去重后车源总数227万辆。排名依次是58同城、赶集网、二手车之家、瓜子二手车、百姓网、优信二手车、淘车、人人车、看车网、273二手车。前三名依然是综合信息服务平台，三家平台车源占比59.19%。四大电商交易平台瓜子二手车车源占比优势明显，其次是优信二手车、淘车、人人车。

四、2018年5月国内主流二手车电商平台车源最多的3款车型

国内主流二手车电商平台车源最多3款车型

58同城	大众捷达	6393 辆	二手车之家	宝马5系	5715 辆
	本田雅阁	6291 辆		奥迪A6L	4424 辆
	别克凯越	5592 辆		奥迪A4L	3689 辆
赶集网	大众迈腾	25928 辆	瓜子二手车	福特福克斯	2193 辆
	本田思域	22138 辆		雪佛兰科鲁兹	1669 辆
	本田雅阁	28967 辆		别克凯越	1371 辆
优信二手车	雪佛兰科鲁兹	2611 辆	人人车	福特福克斯	3204 辆
	福特福克斯	2514 辆		雪佛兰科鲁兹	2321 辆
	本田雅阁	2436 辆		别克凯越	2099 辆
百姓网	大众捷达	3922 辆	淘车	宝马5系	4697 辆
	现代伊兰特	3777 辆		奥迪A6L	3874 辆
	本田雅阁	3629 辆		奥迪A4L	3425 辆
273二手车	宝马5系	1726 辆	看车网	丰田凯美瑞	1583 辆
	丰田凯美瑞	1572 辆		本田雅阁	1511 辆
	福特福克斯	1489 辆		福特福克斯	1465 辆

参考各个平台车源最多的三款车型，想购买这些车型的朋友可以去对应平台选购，车源多，选择空间大，可以尽情挑选优质车况车辆，杀价砍价。综合十大平台最多的3款车型，大众捷达、雅阁、别克凯越车源够多，与这些车的市场保有量大直接的关系。

五、2018年5月二手车热销品牌TOP10

二手车热销品牌TOP10

No.1 大众	No.3 本田	No.2 丰田
车源总数 286029 车源百分比 12.59%	车源总数 243132 车源百分比 10.70%	车源总数 187405 车源百分比 8.25%
04 奥迪	车源总数 124338	车源百分比 5.47%
05 日产	车源总数 118421	车源百分比 5.21%
06 别克	车源总数 106968	车源百分比 4.71%
07 现代	车源总数 101602	车源百分比 4.47%
08 奔驰	车源总数 101029	车源百分比 4.45%
09 宝马	车源总数 100250	车源百分比 4.41%
10 福特	车源总数 81198	车源百分比 3.57%

2018年5月热销品牌TOP10依次是：大众、本田、丰田、奥迪、日产、别克、现代、奔驰、宝马、福特。其中

大众在售车源占比高达12.59%，一直以来以压倒性的优势占领第一宝座。前三名热销品牌优势明显，第四名到第十名，相邻品牌排名优势微弱，说明两田一众市场保有量之大。

六、2018年5月二手车热销车型TOP10



2018年5月热销车型TOP10依次是：雅阁、迈腾、凯美瑞、卡罗拉、思域、奥迪A6L、宝马5系、奔驰C级、日产轩逸、日产天籁。日系车6款、德系车4款。从热销程度上看相邻两款车的优势不明显，整体趋势平稳，没有出现两极分化现象。

七、2018年5月在售二手车热门小型车TOP10



2018年5月热销车型TOP10依次是：雅阁、迈腾、凯美瑞、卡罗拉、思域、奥迪A6L、宝马5系、奔驰C级、

日产轩逸、日产天籁。日系车 6 款、德系车 4 款。从热销程度上看相邻两款车的优势不明显，整体趋势平稳，没有出现两极分化现象。

七、2018 年 5 月在售二手车热门小型车 TOP10



2018 年 5 月二手车热门小型车 TOP10 依次是：本田飞度、大众 Polo、雪佛兰赛欧、现代瑞纳、起亚 K2、丰田威驰、铃木雨燕、福特嘉年华、雪佛兰乐风、宝马 MINI。入榜车型与上月基本一致。十款热门小型车中日系车 3 款、美系车 3 款、德系车 2 款、韩系车 2 款。

八、2018 年 5 月在售二手车热门紧凑型车 TOP10



2018 年 5 月在售二手车热门紧凑型车 TOP10 依次是：丰田卡罗拉、本田思域、日产轩逸、大众朗逸、福特福克斯、雪佛兰科鲁兹、别克凯越、大众捷达、

大众速腾、本田锋范。相邻两款紧凑型车热销程度优势不明显，没有出现极高极低的现象。但是值得注意的是热销紧凑型车中有 3 款是大众品牌，可见大众品牌的紧凑型车受消费者认可度非常高。

九、2018 年 5 月在售二手车热门中型车 TOP10



2018 年 5 月二手车热门中型车 TOP10 依次是：本田雅阁、大众迈腾、丰田凯美瑞、奔驰 C 级、日产天籁、奥迪 A4L、宝马 3 系、福特蒙迪欧、大众帕萨特、现代名图。其中德系车 5 款、日系车 3 款、美系车 1 款、韩系车 1 款。

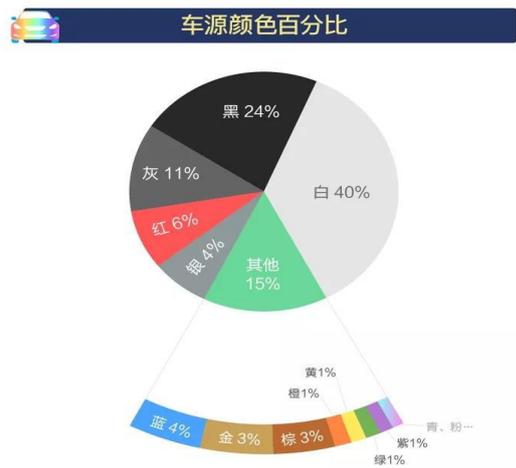
十、2018 年 5 月二手车价位分布



2018 年 5 月在售车型中 10 万元以下车源占比 56.05%，环比下降 5.95%；10-20 万元车源占比 29.89%，环比上升 5.89%；20 万以上车源占比 14.06%，环

比上升 0.06%。10 万以内的二手车连续 4 个月占比下降,10-20 万元二手车连续 4 个月占比上升,可见二手车有趋于中高端车型趋势。

十一、2018 年 5 月在售车源颜色百分比

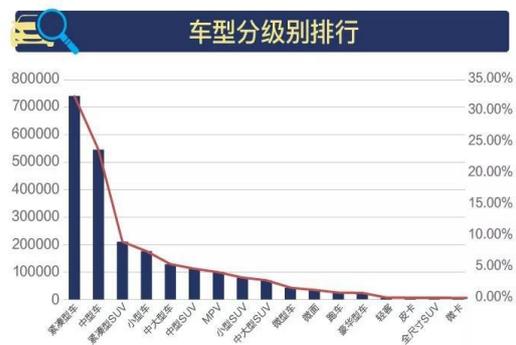


从市场上在售车源车色来看,白色、黑色和灰色依然是主流车色,被称为三大经典颜色。红色与银色各占 6%和 4%。其他小众颜色,如金色、橙色、黄色、绿色等合占 15%。选择什么颜色的车,往往也影响着二手车的残值,同时也会相对卖个高价。

十二、2018 年 5 月二手车车龄分布在二手车市场上有个说法:5 年内,10 万公里以内都可以说是比较优质的二手车车源。从二手车市场在售车源车龄分布情况来看,与以往不同之处在于车龄分水岭出现变化,之前是 3 年、5 年为最高峰值,5 年后随着车龄增加车源呈现较大幅度减少,直至第 10 年,车源增加开始平稳。本月车龄峰值出现在 2 年车龄,2 年后随着车龄增加车源开始

减少。可见,二手车有趋于低龄化的趋势。

十三、2018 年 5 月在售二手车分级别排行



从公平价历来大数据看,紧凑型车一直排名第一位,其次是中型车。这两款车源量明显高于其他车型。从图表中可以看出,轿车和 SUV 是二手车市场主流车型,排名靠前,占比大。

十四、2018 年 5 月二手车国别分布



2018 年 5 月二手车国别分布主要以日系、德系、国产为主,占比 75.88%,美韩欧法占 24.12%。从图表看出,合资占比 72.27%,环比上升 6.27%。国产占比 17.67%,环比下降 4.33%。进口为 10.06%,环比下降 1.94%。

(文章来源:评估汪 公平价二手车)

2018 年一季度二手车市场发展 指数解读

前言

本报告是受中国汽车流通协会和 CUCA 中国二手车大会委托，并在中国汽车流通协会和 CUCA 中国二手车大会的指导下，通过对中国汽车产业及汽车金融行业进行深入研究的基础上编写完成。

今后将在每年 CUCA 中国二手车大会期间，本报告将由中国汽车流通协会与易鑫集团重点联合发布。之后，本报告也将季度性常规发布。

中国汽车流通协会的数据支持及易鑫集团多年大数据积累，为本报告奠定了坚实的数据基础。在报告编写过程中，还广泛参考了互联网上公开发布的数据。

指数编制背景

1. 2017 年，中国乘用车新车销量达 2,423 万辆，二手车交易量也达到 1,240 万辆，汽车日益成为人们出行必备的工具，汽车产业的零售规模已经超过 4 万亿元。不过，汽车产业销售增长乏力，潜在需求得不到释放，已经是不可避免的问题。

2. 中国汽车产业与发达国家相比，最大的差距在二手车交易。在发达市场例如美国和德国，二手车年交易量是新车的 2 倍以上。而在中国，目前二手车

交易量只有新车销量的一半不到，但增长速度已然快于新车交易，未来必将迎来强劲爆发。

3. 中国汽车产业与发达国家相比的另一个巨大差距在于汽车金融。在发达市场，服务环节利润已经占到整个汽车产业链利润的 60% 以上，其中汽车金融占约 1/4。在我国，汽车服务利润在整个产业链中仅占一成多，特别是汽车金融领域，仍在快速成长阶段。发挥金融的杠杆作用促进二手车市场发展，是大势所趋。

4. 在此背景下，编制和发布二手车市场发展指数，以高度浓缩的量化方式反映和监测市场发展水平及方向，特别是汽车金融对二手车市场发展的杠杆作用，对于生产、销售、金融服务提供者，乃至产业管理部门，都有重要意义。

1. 2018 年一季度，二手车市场发展指数增长至 42.9，指数值较去年同期翻番；

2. 延续 2017 年的态势，2018 年一季度，金融成交大大拉动了指数的成长。

3. 受农历新年后新车扎堆上市影响，消费者对二手车的需求度在 2018 年二、三月出现回落。

2018 年伊始，二手车市场发展指数持续快速上升

综合观测了车辆供给量、消费者需求量、成交情况、金融产品供给、金融产品成交等多方面因素的影响，我们构

造了二手车市场发展指数。该指数综合反映二手车市场的发展程度，其上升将与交易量产生联动。

一季度，金融产品成交拉动二手车市场发展指数上升

观察 2016 年至 2017 年的变化趋势发现，2016 年由车源和金融两架马车领跑，2017 年则更多得益于金融的助力。2018 年一季度则延续了 2017 年的态势，金融成交大大拉动了指数的成长。

互联网金融助推二手车市场发展

互联网金融成为整体二手车市场发展重要的先导指数，2018 年一季度继续延续去年三、四季度态势，金融助推表现明显。

随着资本和各大互联网玩家的大举进入，二手车金融产品供给增多，同时提供给消费者的金融产品和服务更是有长足发展，杠杆更高，选择更多，金融的渗透带动了交易。

二手车源供给量激活内生驱动力，用户需求旺盛。

供给侧驱动了前面两年二手车市场内生驱动力的成长，自 17 年年中开始消费者需求呈现加速上升，但 18 年农历新年后新车扎堆上市则影响了二手车需求和成交。

互联网将更多车源信息联动显示出来，刺激了更多消费者选购二手车；新一代消费者换车周期缩短，同样带来更多车源。

金融产品供给先行，刺激成交，而成交又进一步促进供给

单看二手车金融，金融供给侧和成交侧交替驱动。

一季度金融成交指数高度活跃，是众多力量布局二手车金融，服务平台、新产品迅速增多的集中体现；

由于金融的杠杆效应，一季度成交更显活跃。金融产品供给先行，刺激成交，而成交又进一步促进供给。

编制过程中，利用 2015 年以来的可供数据，以 12 期移动平均消除季节变动的影响，推算趋势值。缺失值以方程拟合法进行弥补。

指数值采用功效系数法 (Efficacy Coefficient Method) 编制，各指标下限取 2015 年 1 月以来最低值，上限取发达市场平均值或未来 10 年发展程度的乐观值，视指标可比性而定。理论上，指数达到 100 表示市场高度发育，达到成熟水平。

在经济研究模型中，将一个市场发展的影响因素分为内生变量 (Endogenous Variables) 和外生变量 (Exogenous Variables)，是普遍做法。对一个市场而言，内生变量指纯粹由市场本身机制作用所决定的变量；而外生变量指由市场本身机制以外的力量所决定的变量。在我们的二手车市场发展指数模型中，采取了这种做法，把市场的影响因素分为内生驱动力和助推

器。

具体到内生驱动力，我们又把影响因素分为需求侧指标、供给侧指标和成交情况指标，其中需求侧指标和供给侧指标是市场波动的主要决定因素，而消除季节波动的成交情况指标则代表市场本身的长期发展趋势。考虑到二手车金融近年在我国的迅猛发展以及其在发达市场二手车市场发展中的极大作用，我们把二手车金融相关指标作为助推器（外生变量）。

功效系数法（Efficacy Coefficient Method）是编制发展水平类指数广泛使用的方法，它根据多目标规划原理，对每一项评价指标确定一个上限值和下限值，计算各指标达到的水平，并以此确定各指标的分数，实现无量纲化，在经过算数平均和或几何平均的方法进行综合，对各项功效系数求总功效系数，作为测评对象的综合评价。世界上很多重要指数，例如联合国“人类发展指数”（HDI），都是采用的这一方法。

（文章来源：中国汽车流通协会）

2017年二手车市场分析及展望

2018年4月12日，2018汽车流通行业蓝皮书论坛暨渠道发展分会年会正式召开。在会议上，2018年第一本对上年度汽车流通全貌进行深入分析的行业蓝皮书——《中国汽车流通行业发展报告（2017-2018）》正式发布。

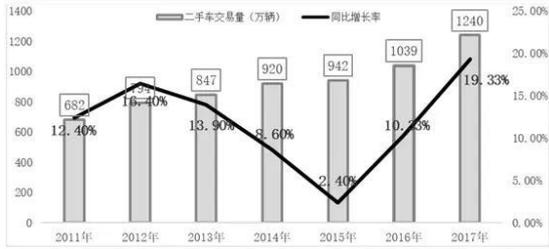
为展现中国汽车流通行业年度发展全貌，本年度行业蓝皮书不仅组织中国汽车流通协会专家和分支机构，还邀请了其它行业组织以及地方商（协）会共同编写。在大家的共同努力下，将重要的行业资讯、深刻的行业洞见、系统的行业特征通过蓝皮书更好地呈现了出来。

本文为您分享《中国汽车流通行业发展报告（2017-2018）》中关于二手车市场分析的精选内容，帮助您了解2017年二手车市场销量、影响因素、行业主体以及未来展望。

二手车市场整体状况

据中国汽车流通协会统计，2017年二手车交易量为1240.09万辆，同比增长率19.33%，二手车交易额为8092.72亿元，同比增长34%。其中，基本型乘用车交易737万辆，同比增长17.3%，低于整体市场；SUV交易86.8万辆，同比增长27.4%；MPV交易72.34万辆，同比增长22.8%。

近年二手车交易量与增长率

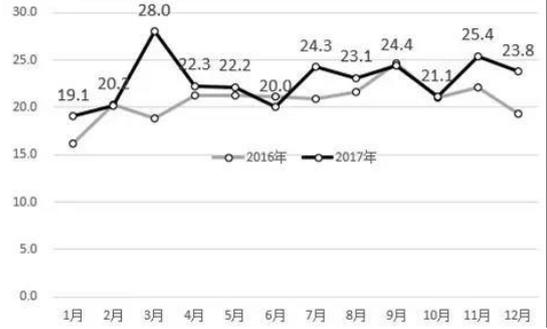


从上图可以看出，2017年二手车市场增长率是2010年以来最高的（2010年二手车市场增长率为15.37%），也预示了二手车市场进入了一波高速增长行情。

限迁取消，助力二手车市场恢复活力

二手车市场的高速增长离不开政策的大力支持，自2016年3月国务院办发布《关于便利二手车交易的若干意见》后，商务部、环保部、公安部等国家相关部门连续3次联合发文，敦促各地政府取消二手车限迁。但遗憾的是各地对取消限迁的执行不一，有的已经取消了，但发现大部分城市并没有执行，后来又封上了口。也有个别城市不但没有取消限迁，反而提高了迁入的门槛。当然这只是个别现象，主流还是国家号令得到积极响应。截止2017年底，除西藏、辽宁、吉林还在执行限迁外，其余各省市均下发了文件，规定二手车迁入的排放标准以机动车年检标准为依据，不得自行规定，我们也看到，随着取消限迁的城市逐渐增多，二手车交易活跃度也在不断提升。

2017年月度异地转移登记比例（单位：%）



上图显示，2017年二手车跨区域流通进入常态阶段，除1月份之外，大部分时间跨地区交易比例在20%以上，这与2016年区别非常明显。我们看到国务院发布《关于促进二手车便利交易的若干意见》是在3月末，开始实施是后半年，二手车跨区域流通比例是在7月以后恢复到了20%以上。由此可见，国家着力推进打破二手车流通封锁成效显著。

龙头区域领衔二手车行业发展

研究分析排名前十位省市的数据，可以发现3个特点：第一个关键词“正增长”。排名前十位的省市区域二手车市场全部是正增长，这一点与前两年出现30%甚至50%的省市有负增长截然不同，印证了全国二手车市场正在进入佳境，只不过有早有晚，有快有慢而已。第二个关键词“含金量”。交易量超过100万辆的省市有两个，实现了百万级区域零的突破。交易量80万至99万的区域有5个，70万级1个，50万级1个，第十名上海不到50万辆。

2017年交易量TOP10位省份的交易量与同比增长率

省市	累计交易(万辆)	同比增长率%
浙江	111.22	23.46
广东	109.46	10.95
山东	93.90	78.68
四川	88.21	17.75
河北	83.85	30.80
河南	83.34	33.43
江苏	82.11	10.72
北京	71.48	11.23
辽宁	54.24	2.85
上海	46.26	2.70

此部分内容节选自 2017-2018 行业蓝皮书中，第二部分 市场分析：《2017 年中国二手车市场分析与展望》。

经销商集团二手车业务

已经在中国汽车市场精耕细作多年的汽车经销商集团，利用原有的新车销售、售后服务，也开始加大力度投入二手车业务，希望通过买车、修车、卖车等消费行为形成一个完整的汽车生态圈。现阶段各汽车集团在二手车业务方面都会呈现以下几个特点：1、独立二手车组织框架。2、深度运用互联网技术。3、扩大零售推出品牌认证二手车。

(1) 独立二手车组织框架

在新车销售高毛利的时代，二手车业务更多是新车业务的辅助业务，其目的更多是促成新车成交，因此很多集团都会将其划分至销售条线进行管理。随着新车销售毛利趋稳，很多集团在寻求新的利润增长点时，二手车就成为了较突出的业务。例如：永达集团一直关注二手车行业发展，在 2013 年成立了二手车管理中心，给予独立资金、独立系统、独立人员进行管理，旗下二手车市场、

4S 店二手车业务、二手车连锁商城等二手车资源进行整合，从而将二手车业务完全从新车业务中脱离出来，优化人员管理及库存管理，从而实现利益最大化。

(2) 深度运用互联网

在过去二手车业务在经销店呈现的管理状态是：基本依靠 EXCEL 实现日常管理，无法实现信息的实时同步与高效沟通，不能保证利润最大化，还会存在财务风险。在互联网时代，汽车经销商集团在日常二手车业务中广泛运用互联网工具，在车源、流通、估价以及日常管理等多方面提高效率。

(3) 扩大零售品牌推出认证二手车

现市场上主要的品牌二手车来自于两方面，一方面是汽车生产厂商，其多年经营具有一定基础保有量，为了提高其汽车的残值率提升用户的忠诚度和增加用户量，同时进一步完善汽车售后服务，推出品牌二手车形成一个完整的汽车生态圈。另一方面是以“车王”为代表的二手车零售商，拥有一定规模的二手车卖场，向客户提供买车、卖车、评估、置换、信贷、保险、装潢、保养、维修等服务的“一站式”二手车整体解决方案，通过推出品牌二手车提升诚信度与其他二手车零售商形成差异。但两者都有一定弊端：汽车生产厂商只出售本品牌二手车，车源有限；二手车零售商租金与人员开支造成了日常经营成本较高。

此部分内容节选自 2017-2018 行业蓝皮书中，第四部分 行业纵览：《经销商集团二手车业务发展与展望》。

二手车交易市场

早期的二手车交易市场大多由具有国有资产背景的原物资系统转型发展的企业出资经营。这种背景下，其固有的运营模式多为依靠收取开票服务费和场地租金生存。随着二手车交易市场准入门槛的放开，民营二手车交易市场也越来越多，竞争格局加大，导致原有单一的盈利模式，不再适应新的市场环境。同时，传统二手车交易市场的服务体系逐渐满足不了行业的发展需求，交易市场的服务体系不能支持大型经销商的发展，交易市场内规模壮大的商家陆续撤出。电商平台的发展也带走了交易市场的客流，使其优势减弱，倒逼交易市场转型升级。

目前，二手车交易市场的价值被低估了，虽然二手车平台风头正劲，但无论 C2B、B2B、B2C 等多种交易模式的电商平台，还是金融、检测、延保等二手车服务机构，都绕不开二手车交易市场的应用场景。放眼二手车交易市场，到处是身着不同颜色工服的各个二手车平台的从业人员在辛勤奔波，这已经成为二手车交易市场里一道亮丽的风景线。尽管如此，二手车交易市场的服务功能却丝毫未能体现，二手车交易市场的价值被严重低估

借助“平台”之势，发挥“平台”价值，这是交易市场的转型方向，二手车交易市场需要做的是借势发力，发挥平台优势，整合包括互联网、金融、配套服务在内的各类资源，赋能于入车商，服务于消费者。解决 B 与 C 之间天生存在且一直无法得到有效解决的信任与服务问题，是二手车交易市场的发展方向，也是时代赋予二手车交易市场的历史使命。

此部分内容节选自 2017-2018 行业蓝皮书中，第四部分 行业纵览：《中国二手车交易市场的发展前景展望》。

以上信息及观点来自：中国汽车流通协会罗磊副秘书长、中国永达汽车服务控股有限公司、中国汽车流通协会二手车战略发展研究会潘磊，感谢！

《中国汽车流通行业发展报告(2017-2018)》内容包括年度报告、市场分析、政策环境与标准建设、行业总览、区域市场、调查研究、热点话题、国际视野、统计数据等 9 个固定栏目。从多维度对 2017 年度汽车流通领域的发展情况进行全面总结，系统展现过去一年流通行业发展的最新状况，帮助行业深入了解中国汽车流通领域的新特征。

(文章来源：产业协调部 中国汽车流通协会)

2018 年中国物资再生行业工作会议暨协会第六届五次理事会（扩大）会议圆满结束

中国物资再生协会在海南省海口市召开的“2018 中国物资再生行业工作会议暨协会第六届五次理事会（扩大）会议”，参会代表 200 余人，于 5 月 26 日圆满结束。大会由协会常务副会长刘强和协会副会长兼秘书长高延莉分别主持，协会会长龙少海为大会致辞并代表协会秘书处作了协会工作报告。龙少海会长在大会致辞中提到：在生态文明建设的大背景下，物资再生行业要实现理念创新、模式创新的转变，加强行业自律，提升行业信誉，更好地适应时代的发展。目前再生资源产业发展已作为我国社会发展的重要组成部分，是生态文明建设的重要内容，是实现绿色发展的重要手段，也是应对气候变化、保障生态安全的重要途径。从中国再生资源回收行业发展年度报告显示，截至 2017 年底，全国废钢铁等十大品种再生资源回收量达 2.86 亿吨，回收总值 7620.9 亿元。近两年来国家对再生资源行业发展利好政策不断出台，正在引领物资再生行业向着健康、规范、有序发展。随着我国“城市矿产”市场开采潜力持续释放，再生资源产业为社会经济发展的贡献度也将逐渐增大，已成为我国国民经济发展不可或缺的朝阳产业。



中国物资再生协会会长龙少海为大会致辞

并代表协会秘书处作了协会工作报告



中国物资再生协会常务副会长刘强主持会议

大会上，清华大学国家战略研究院丁一凡博士就目前围绕中美“贸易战”的国际形势，为大家详细分享了国际经济环境变化及中国的发展机会。丁博士在分析的结论中指出：未来中美冲突的风险加大，对世界经济的影响莫测。中国产业必须有足够的危机感，必须掌握核心的技术，当中美关系危机时，能不受制于人。中美关系也对美国的宏观经济产生重大的影响，美国金融泡沫再度破裂的危险犹存。世界经济再度陷入严

重衰退的可能性无法排除。我们希望通过“一带一路”建设，使中国的周边可以出现了一个稳定区域。即使再次出现全球衰退，也能帮助中国安全度过难关。



清华大学国家战略研究院丁一凡博士讲话

协会第六届五次理事会（扩大）会议，审议通过了《关于修改协会章程的议案》；审议通过了龙少海会长作的协会《2017年工作总结及2018年工作计划》的报告。



中国物资再生协会会长龙少海讲话
协会刘强常务副会长从再生资源行业发展潜力、近期再生资源行业相关政策、发展建议三个方面，为大会详细介绍了我国再生资源行业发展趋势。他建议大家要围绕以下五个方面积极开展工

作：一是创新思路、注重联合、做大做强；二是抓紧国家推行垃圾分类和生产者责任延伸制度的机遇，开拓行业发展新路径；三是加强技术创新，提高产品附加值，延伸产业链；四是化被动为主动，把环境保护作为企业发展的生命线；五是创新模式，加速国内再生资源回收体系建设。



中国物资再生协会常务副会长刘强讲话

协会高延莉副会长作了《我国报废汽车回收拆解情况》的报告，报告中提出：2017年全国报废汽车回收量147万辆，同比降低8.33%。从回收的车辆品种看，除专项作业车、轮式专用机械车和摩托车小幅上涨外，其他机动车回收量均有不同程度下降，下降势头较为明显。但是，从全国情况看，回收量有升有降，例如：北京、浙江、山东、黑龙江、广东等28个省份回收量均呈现上涨，这主要是受政府部门不断加大淘汰黄标车补贴力度，大大鼓励了车主报废的积极性；天津、河南、山西、江苏等省份报废汽车回收量受政府补贴政策结

束，国家实施的老旧汽车更新补贴资金取消，大大影响了载货车主淘汰更新车辆的积极性，因此，回收量大幅度下降，拖累了全国总回收量。目前行业存在的问题包括：相关行业标准急需出台和完善；环保问题突出、危废处置渠道不畅；税收负担过重；企业管理水平落后；非法回收、拆解经营现象严重；拆解产生的垃圾（ASR）无法处理等，目前行业的突出问题亟待相关政策和法律法规的支撑。



中国物资再生协会副会长兼秘书长高延莉讲话

协会副秘书长崔燕介绍了《2018中国再生资源回收行业发展报告》的相关情况；协会副秘书长张艳会作了《再生资源行业排污许可制度政策解读》；中建投资本管理有限公司总经理刘立刚介绍了《循环经济产业基金支持循环经济产业发展实用案例》；中国物资再生协会再制造分会主任罗健夫作了《我国再制造行业发展情况分析》报告；中国物资再生协会认证工作委员会秘书长王永刚作了《中国再生资源行业管理体系标

准和认证方案实用分析》报告；中国物资再生协会电子产品回收利用分会主任于可利作了《我国电子废物回收处理行业发展状况分析》报告；中国物资再生协会在线交易委员会秘书长范世雄作了《加快推进“互联网+再生资源”运营平台的发展报告》；湖北力帝机床股份有限公司副总经理刘江险、江苏华宏科技股份有限公司销售总监闫瑞分别作了《再生资源加工装备的发展与升级》和《优品质 强服务 助力中国物资再生行业新高度》的报告。



中国物资再生协会副秘书长崔燕讲话



中国物资再生协会副秘书长崔燕讲话



中建投资本管理有限公司总经理刘立刚讲话



中国物资再生协会电子产品回收利用分会主任于可利讲话



中国物资再生协会再制造分会主任罗健夫讲话



中国物资再生协会在线交易委员会秘书长范世雄讲话



中国物资再生协会认证工作委员会秘书长王永刚讲话

会上与会代表共同见证，由中国物资再生协会会长龙少海和中建投资本管理有限公司总经理刘立刚共同为“循环经济产业基金”启动仪式揭牌；随后由中国物资再生协会绿色金融委员会组织举办了“绿色金融论坛”。这次大会取得了很好的会议效果，按照会议预期圆满结束。



中国物资再生协会会长龙少海和中建投资本管理有限公司总经理刘立刚共同为“循环经济产业基金”启动仪式揭牌（文章来源：中国物资再生协会）

2018年4月全国报废机动车回收情况

4月份，全国机动车回收数量为15.4万辆，同比增长23.8%，其中汽车12.7万辆，同比增长21.7%，摩托车2.7万辆，同比增长34.6%。

按照车辆类型分，4月份，客车回收数量为9.6万辆，同比增长19.9%。货车2.5万辆，同比增长24.1%。挂车0.3万辆，同比增长60.6%。专项作业车0.2万辆，同比增长10.5%。

1-4月份，全国机动车回收数量为55.1万辆，同比增长18.0%，其中汽车45.3万辆，同比增长15.6%，摩托车9.8万辆，同比增长30.9%。

按照车辆类型分，1-4月份，客车回收数量为34.8万辆，同比增长13.1%。货车8.3万辆，同比增长26.2%。挂车0.8万辆，同比增长39.6%。专项作业车0.8万辆，同比增长2.9%。

（文章来源：全国报废车）

2018年4月二手车市场分析

2018年4月全国31个省1068家二手车交易市场共交易二手车115.12万辆，环比下降4.79%，与去年同期相比增长13%，交易金额为718.84亿元。

4月是传统的销售淡季，加上本月受新车车展的影响，特别是新车中老款车型的降价冲击，二手车交易需求不旺，交易量小幅小滑。另据中国汽车流通协会发布的4月份二手车经理人指数显示，指数为48.1%，比3月份减少1.1个百分点，处于荣枯线之下。

从二手车市场的主要交易车型来看，基本型乘用车共交易67.31万辆，环比下降4.23%，月度同比增长13.42%；客车11.25万辆，环比下降9.27%，月度同比增长1.80%；载货车11.01万辆，环比下降7.89%，月度同比增长18.08%；SUV 9.34万辆，环比下降8.61%，月度同比增长27.05%；MPV是本月唯一出

现环比正增长的车型，共交易 7.31 万辆，环比增长 1.78%，月度同比增长 10.77%。

2018 年 1-4 月累计交易二手车 434.27 万辆，累计同比增长 13.98%，交易金额为 2681.43 亿元。其中，基本型乘用车共交易 255.28 万辆，同比增长 12.87%；客车 46.88 万辆，同比增长 19.65%；载货车 39.51 万辆，同比增长 15.77%；SUV 35.58 万辆，同比增长 31.45%；MPV 26.38 万辆，同比增长 17.84%。从细分市场的交易情况来看，二手客车、SUV 累计同比增速较快。

2018 年、2017 年 1-4 月分车型交易量占比单位：%

车型分类	乘用车				商用车			其它车	低速载货车 三轮汽车	挂车	摩托车
	基本型乘用车	多功 能型 MPV	运动 型多 用途 SUV	交叉 型乘 用车	货车	客车					
2018 年	58.78	6.07	8.19	2.45	9.10	10.80	2.50	0.21	0.54	1.34	
2017 年	59.36	5.87	7.11	3.13	8.96	10.28	3.04	0.20	1.01	1.04	

从各车型交易量占总交易量的比例变化情况来看，2018 年 1-4 月 SUV 所占比例与去年同期相比分别增加了 1.08%；客车市场占有率增长了 0.52%。MPV 与去年同期相比增长了 0.2%，轿车市场的占有率与去年同期相比仍是下降态势，减少了 0.58 个百分点。二手乘用车市场占二手车总体交易的 75.51%，与一季度相比变化不大。

2018 年、2017 年 1-4 月二手车交易

类型占比单位：%

年份	本地交易比例	异地转移登记比例	私家车比例	国产车比例	车龄 3 年以内比例	3-6 年比例	7-10 年比例	10 年以上比例
2018	77.21	22.79	91.66	88.03	24.27	40.38	23.54	11.81
2017	80.24	19.76	91.95	91.76	23.68	47.24	20.56	8.52

从二手车市场的结构特点来看，2018 年 1-4 月二手车转籍总量为 98.95 万辆，转籍比例为 22.79%，与去年同期相比增长了 3.03%。

从车龄分布状况看，2018 年 1-4 月车龄在 3-6 年车型共交易了 175.35 万辆，占总交易量的 40.38%，与去年同期下降了 6.86%。车龄在 3 年以内的车型相比去年占比增长了 0.59%，共实现了 105.41 万辆的交易。可以看到车龄在 6 年以内的车型占了总交易量的 64.65%。另外，车龄在 10 年以上的车型比例与去年同期相比也有所增长，今年共实现交易 51.29 万辆。

(文章来源：中国汽车流通协会)

新能源汽车“暗流涌动”：动力电池的“远东时代”谁最焦虑？

在传统的“欧洲中心”世界观里，中日韩三国因为距离最远，被称为“远东”，在工业革命后的全球化初期，这里因为太“远”一直处于追赶者的地位。

正如传统欧洲工业强国主导了第一次和第二次工业革命，整车企业如今依然在汽车领域保持着强势主导地位，无论从整合产业链的能力，还是对品牌的掌握，这些“老牌帝国主义”企业，都已经享有价值链顶端的红利太多年了。

但进入新世纪，整个欧洲汽车工业界都不安地发现，世界上规模最大、实力最强的电池生产商，都在中日韩三国。如果将整个行业向电动汽车转型视为必然趋势，“远东地区”很有可能将成为新能源时代的主导力量。

“远东势力”崛起的恐慌

这种情绪，在宁德时代 (CATL) IPO 期间达到顶峰。这家估值超过千亿元的电池企业，被认为是通过华晨宝马的订单迅速崛起。宝马在 2014 年将宁德时代选为大中华地区唯一的电池供应商，此后上汽、长安、北汽、长城等客户纷至沓来。

到 2017 年底，全球动力电池厂商的排名发生了变化。宁德时代以 12GWh 的销量登上榜首，松下则因其与特斯拉

的紧密供应关系而紧随其后 (10GWh)，此前优势明显的比亚迪则滑落至第三位 (7.2GWh)。前十大电池供应商中，中国占据 7 家，韩国两家 (LG 化学、三星 SDI)，日本 1 家。中日韩在电池领域的制霸局面得到进一步巩固。

尽管电池厂家加入汽车行业供应链的时间只有短短数年，但它们很快成为核心且强势的供应商，因为严重的产能缺口导致其产能被抢订一空，甚至有人开玩笑说可以建立动力电池期货市场。

宁德曾表态要在 2020 年前建立 50GWh 的产能，到 2017 年为止，其全国产能不过 45GWh。不过欧洲整车厂商已经对此相当不淡定。大众新上任的 CEO 赫伯特·迪斯称，鉴于大众决心建立“全球规模最大的电动车队”，他支持建立欧洲电池生产联盟，避免输给亚洲对手。

欧洲汽车供应商协会 (CLEPA) 总裁罗伯托·瓦瓦苏里甚至呼吁放慢电动化转型，避免将商业机遇让给中日韩。问题是，假设电动化确实是大势所趋，如果不积极转型，过几年恐怕连整车优势也会丢光。

罗伯托的逻辑不免让人想起那幅臭名昭著的油画，圣米迦勒拿着大天使之剑面对来自东方的龙，德意志第二帝国皇帝威廉二世为其题词命名，“欧洲各民族，保卫你们的信仰和家园”。

为什么博世、大陆、采埃孚掌握了汽车关键技术就无所谓，而换成中日韩厂商就像世界末日一样呢？

讽刺的是，博世刚刚放弃了自制动力电池单元——也就是电芯，集中力量做 BMS (电池管理技术) 和 PACK (电池包技术)。博世认为采购电芯更划算一些，如果坚持自制，竞争不过亚洲的大电芯公司。而且眼下的锂电池技术因为能量密度依旧很低，很可能被固态电池、锂空气电池、石墨烯电池等新技术取代，博世的思路可以换句话叫做“先等等看”。

在商言商，博世的算盘并无没问题，就算在欧洲，市场占有率达到 20%，就需要投入 200 亿欧元。如果技术更迭，前期投资将被归零。博世可能今年就会卖掉收购来的电芯和电池新技术公司。大陆公司也是这么干的。对于固态电池的前景，大陆正狐疑不定，生产计划已经被搁置。

欧洲的一级供应商都回避了和亚洲对手争夺电芯业务，迪斯呼吁的整车厂和供应商的联盟会是什么结果？

如果欧洲整车厂商的需求提升到一定量级，亚洲的电芯公司恐怕会就近部署产能，就像博世、大陆等供应商对亚洲整车厂商所做的事情一样。对于迪斯来说，似乎更应该说“汽车产业链全球分工了解一下”？

要不要“亲自下场”

如果将电动化视为汽车产业进化的必然方向，整车企业面临另一个终极问题是，要不要像美的一样掌握核心技术？

其实过往上百年的汽车产业分工链条已经回答了这个问题，整车厂作为系统集成商，关注的是集成效果，而不是掌握某个子系统的技术。

原因也很简单，多数情况下，供应商供货比整车厂独立开发某个子系统更高效、更便宜。

主机厂过去数十年间都不介意使用“黑盒子”方案——供应商的源代码或者设计秘密可以不告诉整车厂。

这是全世界都行之有效的产业链规律。整车厂不是必须要上马自己的发动机或者变速箱生产线。如果能保障供货，各路供货商的产品照样用的兴高采烈。至于来自采埃孚还是电装，整车厂并不在乎。

整车厂必须亲自干的事无非四大工艺：冲压、焊装、涂装、总装。这几样别人实在替不了。当然，在电动车时代，有人提出 PACK 工艺也是整车厂必备。

这其中的关键在于，电池包对电动汽车的性能有无与伦比的影响力，甚至直接影响整车设计方案。作为电动汽车重量最大的部分，电池包一般都铺在底盘上，电池包和底盘的一体化设计已成趋势，并逐渐成为整车设计一部分，特斯拉引领了这一潮流。

也正因为如此，国家规定的新能源

汽车制造准入条件之一，就有电池包的设计组装能力。

对欧洲汽车厂商来说，与其期望在电芯上自给自足，不如在 PACK 上下点功夫。事实上，大多数欧洲整车厂也是这样做的。去年 5 月，戴姆勒建立欧洲最大 Pack 工厂，同时与北汽合资建设北京 Pack 工厂；去年 10 月，华晨宝马在沈阳建设 Pack 工厂；再早一点，2016 年 8 月，上汽通用在上海建设 Pack 工厂；2016 年 7 月，特斯拉与松下合资建设全球最大电芯及 Pack 工厂。

特斯拉与松下的密切程度已经超出了整车厂和供应商的关系。前者是后者的唯一客户，双方共同成立合资公司、共同投资生产线。松下在动力电池领域的开拓，与特斯拉密不可分。一直以“供应商”定义产业链下游的老牌汽车厂商们，是否想好了与电芯厂商建立如此紧密的关系？

另一个特殊案例是比亚迪，先有电池，后有整车厂。其电芯也一直只供应自家整车产品，直到在 2017 年失去了霸主地位。比亚迪也意识到只有内部捆绑的弊端，宣布电芯开始对外供应。

据可靠消息，比亚迪将拆分电池公司。期待后者独立后爆发出新的活力，成长为不亚于宁德时代的独角兽公司。

严格来讲，PACK 也非整车厂专属。目前我国 60-70%的 PACK 是由电芯企业完成（客车领域应该几乎达到 100%），

10-20%是由整车企业完成，20%是由第三方完成的。

只不过在乘用车领域，电芯企业做 PACK 让整车厂不够满意，整车厂亲自“动手”的结果，是让专门做 PACK 的第三方供应商像三明治一样受到夹击。就像当年自主品牌将整车外观设计从外包转向自己设计一样，第三方外包商日子会愈发艰难。

因为 PACK 技术有一定门槛，整车厂不可能全部“自力更生”，但一线车企依旧试图抓住这个新时代的核心领域。

定制化程度太高导致外包没有成本优势、保障关键技术的核心竞争力、担心强势供应商的垄断地位，都有可能成为整车厂选择亲自“动手”关键零部件的重要原因。

但从任何一个角度看，电芯显然都不具备让整车厂“亲自下场”的理由，产能紧张导致的卖方市场很快就能缓解，如果因为电芯“卡脖子”而投资电芯制造，也许自家产品出来的时候整个市场产能已经转为过剩，该如何是好？

总之，基于门户之见的恐惧，不应该成为整车厂掏钱的理由。大众支持联盟，却没说要自己掏钱上马电芯，颇有点“不可说”的门道。

（文章来源：资源强制回收产业创新战略联盟）

特别关注

Special Focus

报废汽车回收拆解场发生火灾， 安全生产敲响警钟

5月2日早晨7时10分许，巴中市物资再生利用有限责任公司报废汽车回收中心突发大面积火灾。现场堆码的上百辆报废汽车被串连引燃，不时传来爆炸声，滚滚黑烟弥漫城市上空。

现场一位居民告诉记者，他是紧挨火灾现场不足10米的一小区住户，7点10分左右，他们听到一阵爆炸声，从自家窗外看到楼下汽车回收中心燃起了大火，就赶紧喊上家人从家中撤离。周围邻居听到爆炸声也开始紧急撤离。



记者早上8时许抵达现场，远远望去一股黑色的浓烟冲天而起，天空一片阴霾。另一路记者从红十字医院岔路口进去抵达离火灾现场约50米的一废弃工地，一股股热浪扑面而来。巴中消防部门已有多辆消防车抵达现场开始扑救，巴中市和巴州区警方已开始对现场人员以及周边住户进行紧急疏散，当地安监部门和事发地街道办事处已到达现场参与救援。

据了解，该汽车回收中心占地面积约1000平方米，场内上百辆废旧汽车燃烧。

巴中市物资再生利用有限责任公司储存和拆解场地较小，拆解作业区与回收未拆解报废车堆放区未严格分隔，其现场堆码的未拆解报废车较多，消防通道不畅以及消防设施不完善。

在此，中国物资再生协会提示各报废汽车回收拆解企业，要引以为鉴，要针对报废汽车回收数量的急增，及时预处理，加快拆解。在夏季高温和雨季来临之季，作好消防和防汛工作，严格按照报废汽车回收拆解技术规范、组织好安全生产，做好安全隐患的排查，及时整改，防止类似

（文章来源：CRRA 报废汽车专业委员会）

中国物资再生协会公布报废汽车回用件的五个团体标准

2018年4月9日，中国物资再生协会遵循开放、公平、透明、协商一致，促进贸易和交流的原则，按照全国团体标准信息平台的《标准制定程序文件—CRRA》制定并公布了，由武汉理工大学/现代汽车零部件技术湖北省重点实

验室、无锡新三洲再生资源有限公司、北京中物博汽车解体有限公司参与起草的报废汽车回用件分类分级的五个团体标准。

五项标准规定了报废汽车回用件的分类分级以及其标识、包装、存储要求。同时，该标准适用于零配件再制造，维修，回收利用等企业。

《报废汽车回用件分类分级标准 起动机》

主要技术内容：

起动机回用件分类分级工作的对象是从回收的报废汽车发动机上拆解得到的完整起动机总成。按照 T/CRRA 0202、T/CRRA 0203 要求，起动机回用件通过分类分级得到起动机一级回用件、起动机二级回用件、起动机三级回用件。起动机回用件分类分级工作包括回收、拆解清洁、拆解清洁后检测和评估，以及标识和贴标签等阶段。回收阶段：应确保报废汽车的起动机安装在发动机上，外观无明显损伤，真实记录起动机铭牌上的相关信息。拆解清洁阶段：起动机与报废汽车发动机分离的过程应按照 T/CRRA 0203 中 5.2 和 5.3 的要求执行，并可参照 GB/T 28673 中 4.2 拆解清洁过程中应保持起动机部件的完整性，并不能对其内部结构及器件造成损伤。检测和评估阶段：按照 T/CRRA 0203 中 5.4、5.5 及本标准 5.1、5.2、5.3 执行。标识和贴标签阶段：起动机的标

识和标签制作及使用应按照 T/CRRA 0204 及本标准的 8 执行。

《报废汽车回用件分类分级标准 行李箱盖》

主要技术内容：

行李箱盖回用件分类分级工作的对象是从回收的报废车辆上拆解得到的带有附件的完整行李箱盖。其中，带电子元器件的为 A 类行李箱盖，不带电子元器件的为 B 类行李箱盖。按照 T/CRRA 0202、T/CRRA 0203 要求，行李箱盖回用件通过分类分级得到行李箱盖一级回用件、行李箱盖二级回用件、行李箱盖三级回用件。一级回用件指正常直接使用的回用件，二级回用件是指可做短期直接使用的回用件，三级回用件是指用作再循环的回用件。行李箱盖回用件分类分级工作包括回收、拆解前检测、拆解清洁、拆解清洁后评估，以及标识和贴标签等阶段。回收阶段：准确记录报废汽车报废类型和行李箱盖类型。拆解前检测阶段：检查行李箱盖密封性、开启灵活性。拆解清洁阶段：用专用工具解除行李箱盖铰链约束，不能改变盖体涂层的表面状态，具体按照 T/CRRA 0203 中 5.2 和 5.3 的要求执行。拆解清洁后评估阶段：通过人工目视、敲击等方法判断行李箱盖质量状况，具体按照 T/CRRA 0203 中 5.4、5.5 及本标准执行。标识和贴标签阶段：行李箱盖回用件的标识和标签制作及使用应按照 T/CRRA

0204 及本标准 8 执行。

《报废汽车回用件分类分级标准 发动机罩》

主要技术内容:

发动机罩回用件分类分级工作的对象是从回收的报废车辆上拆解得到的带有附件的完整发动机罩。按照 T/CRRA 0202、T/CRRA 0203 要求,发动机罩回用件通过分类分级得到发动机罩一级回用件、发动机罩二级回用件、发动机罩三级回用件。一级回用件指正常直接使用的回用件,二级回用件是指可做短期直接使用的回用件,三级回用件是指用作再循环的回用件。发动机罩回用件分类分级工作包括回收、拆解前检测、拆解清洁、拆解清洁后评估,以及标识和贴标签等阶段。回收阶段:准确记录报废汽车的报废类型和发动机罩的类型。拆解前检测阶段:检查发动机罩密封性、开启灵活性。拆解清洁阶段:用专用工具解除发动机罩铰链约束,不能改变盖体涂层的表面状态,具体按照 T/CRRA 0203 中 5.2 和 5.3 的要求执行。拆解清洁后评估阶段:通过人工目视、敲击等方法判断发动机罩质量状况,具体按照 T/CRRA 0203 中 5.4、5.5 及本标准 5.1、5.2 执行。标识和贴标签阶段:发动机罩回用件的标识和标签制作及使用应按照 T/CRRA 0204 及本标准 8 执行。记录保存:按照 T/CRRA 0202 中 6.8、6.9 执行。存储及运输:存储及运输不能破

坏盖体涂层、内饰件表面状态及相关附件,具体参照 GB/T 9174 执行。

《报废汽车回用件分类分级标准 发电机》

主要技术内容:

发电机回用件分类分级工作的对象是从回收的报废汽车发动机上拆解得到的完整发电机总成。按照 T/CRRA 0202、T/CRRA 0203 要求,发电机回用件通过分类分级可得到发电机一级回用件、发电机二级回用件、发电机三级回用件。发电机回用件分类分级工作包括回收、拆解清洁、拆解清洁后的检测和评估,以及标识和贴标签等阶段。回收阶段:确保报废汽车的发电机在发动机上,外观无明显损伤,真实记录发电机回用件铭牌上相关信息。拆解清洁阶段:应按照 T/CRRA 0203 中 5.2 和 5.3 的要求执行,并可参照 GB/T 28672 中 4.3。拆解清洁过程中应保持发电机部件的完整性,并不能对其内部结构及器件造成损伤。检测和评估阶段:按照 T/CRRA 0203 中 5.4、5.5 及本标准 5.1、5.2 执行。标识和贴标签阶段:发电机回用件的标识和标签制作及使用应按照 T/CRRA 0204 及本标准 8 执行。

《报废汽车回用件分类分级标准 车门系统》

主要技术内容:

车门系统 door system 前左车门系统、前右车门系统、后左车门系统、后

右车门系统，具体包括门体、车门附件、车门内饰、车门电子元器件等。门体 door body 车门内外板、加强横梁、加强板和窗框等零件的焊装总成。车门附件 door accessories 车门铰链、车门开度限位器、门锁机构及内外手柄、车门玻璃、玻璃升降系统、密封条等。车门电子元器件 door electronic components 安装在车门内部的音响、车门控制机构等。车门内饰 door interior 用以装饰车身内部并起隔声、吸声、防止车外飞尘进入和水浸入的芯材、衬垫、蒙皮、内饰固定板及其附件等。总则 General Principles 回用件分类分级工作的对象是从回收的报废车辆上拆解得到的带有附件等的完整车门系统。其中，带音响设备的为 A 类车门系统，不带音响设备的为 B 类车门系统。按照 T/CRRA 0202、T/CRRA 0203 要求，车门系统回用件通过分类分级得到一级回用件、二级回用件、三级回用件。一级回用件指正常直接使用的回用件，二级回用件是指可做短期直接使用的回用件，三级回用件是指用作再循环的回用件。车门系统回用件分类分级工作包括回收、拆解前检测、拆解清洁、拆解清洁后评估，以及标识和贴标签等阶段。回收阶段：准确记录报废汽车的型号和车门的类型。拆解前检测阶段：检查车门密封性、开启灵活性；在条件允许情况下，启动电源、开启玻璃升降器。A 类车门系统

还需检查音响系统。拆解清洁阶段：用专用工具解除车门铰链约束，不能改变车门涂层和内饰件的表面状态，按照 T/CRRA 0203 中 5.2 和 5.3 的要求执行。拆解清洁后评估阶段：通过人工目视、敲击等方法判断车门质量状况，按照 T/CRRA 0203 中 5.4、5.5 及本标准 5.1、5.2 执行。标识和贴标签阶段：标识和标签制作使用应按照 T/CRRA 0204 及本标准 8 执行。记录保存：按照 T/CRRA 0202 中 6.8、6.9 执行。存储及运输：存储运输不能破坏车门涂层、内饰件表面状态及相关附件，可参照 GB/T 9174 执行。（文章来源：CRRA 报废汽车专业委员会）

青海报废汽车回收拆解实现 规范化管理 主要再生资源品种 回收率达 60%

报废汽车的最后归宿在哪儿？答案是报废汽车拆解厂。近年来，我省加快经济结构调整和产业转型升级，大力发展循环经济、再生资源产业，科学规划并建立先进完善的回收、运输、处理、利用再生资源回收体系，实现了资源的永续利用，目前，全省主要再生资源品种回收率达到 60%。

5月8日，记者来到位于西宁市城北二十里铺镇一家回收拆解报废车辆的公司，大门口两个高约三米、形象逼真的变形金刚模型十分引人注目，仔细一看，这些变形金刚都是由废铁拼凑而成。“通过对报废汽车可用件的再利用，不仅可以实现资源的再利用，还可以增加产品附加值带来经济效益。”青海省生源报废汽车拆解有限责任公司工作人员杨士玉告诉记者，除了废旧钢铁可以再利用，汽车的其他零部件也可以实现资源的循环利用。

在汽车待检区，有上千辆报废汽车正在等待分解。“一辆报废汽车进厂后，需要经过‘验车—车辆暂存—五大总成拆解—再生资源分类—可利用部件入库—开具回收证明’等工序，验车环节需要车管部门验车，公安和商务联合监督，切割车架、大梁以及拆解发动机等重要环节需要拍照留存。”杨士玉说，一辆汽车的零部件有几千种，其中又包括电瓶、氟利昂、废油等危险废弃物，所以要分门别类妥善处置。

有拆解资质的报废汽车拆解厂会严格按照报废汽车操作规范，把拆解出的危险废弃物交给有处置资质的企业处理，尽量减少危险废弃物对环境的影响，而废旧钢材、废旧塑料等回收零部件则分门别类打包销售给资源回收公司，实现废物再利用。

“这些新技术的应用，不仅提升了

资源回收利用率，提高了产业附加值，还将上下游企业紧密相连，形成一条循环再利用产业链，进一步推动了上下游产业的融合发展。”杨士玉说，我省率先在报废机动车回收拆解行业创新研发“报废机动车回收拆解信息管理平台”和“报废机动车回收拆解监控管理平台”，真正实现了报废汽车回收拆解全过程的无缝隙、规范化管理。

近年来，我省加快经济结构调整和产业转型升级，大力发展循环经济，努力打造循环经济发展先行区，从2009年起，开展再生资源回收体系建设工作。截至目前，全省共建成再生资源回收集散交易市场2个、分拣加工中心10个、回收网点626个(包括智能回收机、分类回收箱等终端设备)。西宁市也相继建成、改造再生资源回收站点320个、分拣加工中心7个、集散交易市场1个、信息培训中心1个，构建了西宁市的再生资源回收网络。

今后，我省将以现有再生资源回收体系建设发展为基础，规范整合体制、机制、技术及模式创新，培育一批再生资源回收利用规模企业，打造回收利用示范先进地区，促进再生资源回收率与综合利用水平达到国家标准。

(文章来源：报废车回收拆解与再利用分会)

中央环保督查“回头看” 一日人驻三省

6月5日，中央第四、第五、第六环境保护督察组分别进驻江苏省、广东省和云南省开展环境保护督察“回头看”。各督察组组长在工作动员会上指出，将重点盯住督察整改不力，甚至“表面整改”“假装整改”“敷衍整改”等生态环保领域形式主义、官僚主义问题；重点检查列入督察整改方案的重大生态环境问题及其查处、整治情况；重点督察地方落实生态环境保护党政同责、一岗双责、严肃责任追究情况。

同时，三省省委书记分别在工作动员会上表态指出，将严格按照要求配合好“回头看”。广东省委书记李希说，开展环保督察整改情况“回头看”工作，是对广东省加强生态文明建设和生态环境保护工作的一次“全面复查”和“再次会诊”。江苏省委书记娄勤俭表示，要以“回头看”为新的起点，着力解决环保突出问题，持续推进生态环境保护长效机制建设，努力推动江苏省生态文明建设和环境保护工作走在前列。云南省委书记陈豪说，要以“回头看”为契机，进一步夯实生态文明建设和生态环境保护责任，坚持生态优先、绿色发展，加快争当全国生态文明建设排头兵步伐，推动云南实现高质量跨越式发展。

据生态环境部此前通报，中央环境

保护督察组2016年11月15日向江苏省反馈督察意见时指出，一些结构性、区域性环境问题未得到根本解决，环境风险较大。同月，中央环境保护督察组向云南省反馈督察意见指出，违规开发现象突出，存在“边治理、边破坏”“居民退、房产进”现象，洱海流域和滇池流域治理进展缓慢的问题也被督察组点出。另外，广东省2017年4月收到的中央环境保护督察反馈意见包括部分地区水污染情况突出、部分河流污染严重等问题。

除以上三省外，截至目前，第一批中央环境保护督察“回头看”已经入驻黑龙江、河北、江西、宁夏、河南等省份。（文章来源：危险废物处置平台）

汽车报废行业站在风口 万亿级汽车后市场如何“拆解”？

“车辆使用达到规定年限和行驶里程后，一个电话就能轻松实现上门检查、收车、付款、销户等服务。”这是记者近日在重庆报废汽车绿色回收中心看到的情形。中心负责人称，这里对报废汽车采取分散回收、统一拆解、分类整理、集中破碎、循环利用的“五位一体”方式，不仅有效地提升了回收率，而且也推动

了全市报废汽车产业良性发展。

然而，根据重庆市再生资源行业协会的调查，目前，重庆汽车保有量约为370万辆，正常每年应报废7万辆左右，但经正规程序处置的报废汽车每年在3万辆左右，很多报废车辆流入没有资质的黑网点，流失的订单高达50%~60%。由于订单有限，17家有资质的报废汽车回收企业经常“吃不饱”。

作为世界上汽车产销量第一大国和社会保有量第二大国，截至2017年底，全国汽车保有量已达2.17亿辆。市场调查机构智研咨询测算，2018年我国报废汽车数量预计达907万辆。报废汽车作为主要的“城市矿产”，内含可循环利用的钢铁、有色金属、贵金属、塑料、橡胶等多种可利用资源。如果没有收回报废汽车中可回收利用的材料，无疑是资源的极大浪费。

“政策送来东风，汽车报废行业终于站在了风口。”随着国务院关于修改《报废汽车回收管理办法》的决定出台，记者在采访过程中，不少业内人士对未来机会看好。

新办法触及行业“痛点”

“我咨询了正规报废回收企业，他们给的价格着实吓了我一跳。”家住重庆上清寺的王先生说，他有一辆接近报废的桑塔纳，回收中心给出的价格竟然只有500元。“难道十几万元的车现在就值这些钱吗？”王先生觉得很划算，“找人

卖了能有3000元，我正在考虑中。”

记者在调查中了解到，王先生所说的情况并非个例，汽车当废铁论斤卖，自然没有卖配件甚至利用报废车配件组装整车的利润大，这就吸引了不少个人作坊偷偷回收报废车。于是，大多数达到报废标准的汽车，有的继续上路，有的进入黑作坊拆解。据统计，全国每年报废汽车资质企业回收率仅有30%，有近70%的报废汽车游离于相关部门的监管之外。因此，除了严厉打击相关违法经营活动之外，政策的支持和引导，使车主能够得到公平合理的补偿，应是解决问题的一个思路。

有业内人士表示，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。

《报废汽车回收管理办法》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。

据重庆报废车协会相关人士介绍，随着新管理办法的实施，未来报废汽车有望不再按吨计价、一称了之，而是“一车一价”，由市场自主协商定价。“今后车主有望得到更多实惠，更多报废汽车将回归正规拆解渠道，也有利于推动汽车后市场精细化、规范化发展。”该人士

说。

新修订的管理办法，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；允许拆解回用件进入市场流通，开展绿色汽车消费；鼓励“五大总成”交给有资质的再制造企业进行再制造。“管理办法将会遏制非法拆解产业链，对消费者走正规渠道和流程报废汽车起到积极引导作用。”重庆报废车协会的工作人员说。

资本积极布局报废车产业

据悉，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，初期有望撬动千亿市场。有机构预计，我国废旧汽车报废量，2019年有望超过1300万辆，增速将保持在10%以上，我国汽车报废高峰正在临近。

目前，我国报废汽车回收拆解率为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，沉沦已久的汽车报废行业有望就势崛起，成为整个汽车生命周期全产业链条中的“超级明星”，甚至有机构估计：2020年我国报废车辆回收行业规模可望超过2000亿元。

在国内市场上，翻新件和二手零部件拥有很大交易量，对其经营正规化的要求越来越高。中国再生资源回收利用协会报废车分会秘书长张莹认为：“事故

件、拆解回用件和再制造件经营实现合法化、规范化、市场化和自律化，既能够体现循环再利用的社会价值，又能够满足广大车主对汽车零部件的不同需求，同时还能够保护报废汽车拆解企业的利益与市场动力。”

事实上，报废车是一种非常重要的材料资源，有着较高的“剩余价值”。发达国家报废汽车拆解处理行业更是已成为循环经济产业的重要支柱之一，其重要地位在行业规模和废弃物质利用量上得到了充分的体现。

记者采访中了解到，在政府引导和市场调节下，一些报废汽车回收拆解企业，通过资本运作进行整合，产生规模效益做大做强。同时，一些具有资本和技术实力的企业采取兼并、控股、参股和设备投入等方式，与现有报废汽车回收拆解企业优化重组，加强合作，为汽车零部件再制造行业注入新活力。

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；梅赛德斯-奔驰亚洲再制造项目已进行到环境影响评价阶段；中钢投资目前已在多个省市建立了31个再生资源加工配送中心，成为当地大型钢铁企业指定的独家废钢供应商。

万亿级汽车后市场如何起飞

中国物资再生协会秘书长高延莉表示，目前不少发达国家已做到精细化拆解、资源循环利用，我国报废汽车处置领域蕴藏万亿级市场潜力，亟待建立相关产业标准体系，破解政策门槛高、有资质企业少、远离金融市场、技术水平低、创新能力不足等老问题。

全国人大代表、重庆市工商联主席涂建华告诉记者，报废汽车回收管理的相关法规政策需要尽快完善，目前一些有资质的报废汽车回收企业亏损严重。他建议建立长效机制，加强对交通运营和拆解场地的联合执法，对黑车、拼装车、超标车和非法拆解行为坚决依法处理，严格规范回收网点经营行为。与此同时，大力扶持正规的报废车回收企业转型升级，在报废汽车回收企业总量宏观调控的基础上，扶持打造一批具有高技术含量的报废车定点回收企业。对在正规企业报废的汽车进行政策补贴，引导更多车主关注再生资源的利用。

近年来，席卷全球的信息技术革命催生出以互联网+为线索的新经济形态。传统行业都在互联网+驱动下进行产业、服务以及技术升级的大环境背景下，报废汽车回收拆解行业该如何拥抱互联网+，值得深思。

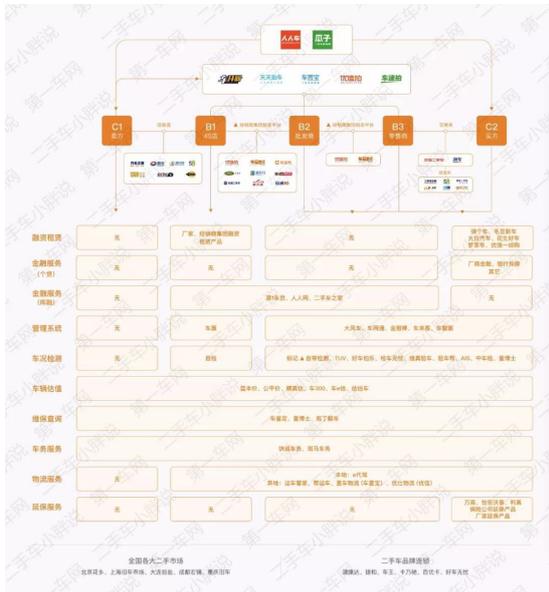
重庆大学法学院副教授杜辉建议，布局环保设施共享网络，引导行业向环保拆解和废弃物资源化再利用方向发展。“在循环经济产业园区内，相关企业

共享环保设备，强化与环保企业合作，既降低环评成本，纾解企业经营之困，也有利于废弃物规范处置，便于国家统一监管。”

汽车行业资深投资人、“报废专家”创始人赖晓凌认为，通过政企合作、打造全国联网的统一平台，以提高行业网络化和技术化水平。在报废汽车回收环节，建立报废车在线回收平台，为车主提供简单、便捷、高效、全程可视化的一站式服务，通过优质的服务体验吸引车主“用脚投票”，从而获得报废汽车车源，彻底改写过去车主“报废无门”或因手续繁冗不愿寻求正规渠道报废的窘境。在零部件流通环节，可利用现有电子商务平台或建立专门的二手零部件垂直电商平台连接供需方，促进汽车零部件资源的高效流通。不仅让产业链上下游参与者均从中受益，报废汽车零部件价值也能得到更大的释放。下游零部件价值增长将逆向抬高上游车辆回收价格，进一步惠及整条产业链。

（来源：资源再生杂志社）

中国二手车产业布局图 (18年最新解析第1版)



中国二手车交易量 2017 年超过 1200 万辆，成为万亿级市场，2020 年即将突破 2000 万辆成为全球最活跃的二手车市场。随着汽车保有量的持续增长，中国二手车全球第一指日可待，今天我们用一张图带你了解这个行业现状，并进行解析（如有不足欢迎交流沟通，下一版本更新）

C1: 车辆出售客户

B1: 4S 店以及前端获客渠道

B2: 二手车批发和品牌规模车商

B3: 二手车零售商和小规模车商

C2: 车辆购买客户

C1 to C2:

没有中间商，自己赚差价（以服务费用方式混淆概念），在理论上这个路径是最短和最快的，买卖双方直接面对面交易，节省了大量的中间环节，只不过

由于二手车的各种特殊性和专业性，所以较长时间内这种模式的理论市场份额不超过 10%，而实际上更是低的可怜，再加上实际的很多 B3“冒充”C2，所以真实的情况下这个市场的份额远比“PPT”数据要缩水不少。

美国的 Beepi 的模式在成熟规范诚信专业的环境下都很难生存，在中国更加艰辛，而且更为重要的是，二手车行业这种高价值低频率的行业特点再加上这类企业本身的决策层缺少业内匠心高手，因此知易行难，不断的试错和高成本运营，所以现在这类 C2C 模式的平台基本上都是“挂羊头卖狗肉”“融资讲故事，实际通过金融和 C2B 拍卖，B2C 网销赚传统产业的钱而已。

C1 卖车的信息渠道:

目前超过 50% 以上的客户出售二手车的时候都会在网络上去了解基本情况，掌握价格范围和有关知识，常用的有汽车之家旗下的二手车之家，易车旗下的淘车以及门户网站、广播、电视广告引流到各类平台的客户“先期寻价”。

C1 to B1、B2、B3:

个人客户帮卖、拍卖的服务模式是最早起家于上海的开新帮卖，目前整合后的车开新依旧采取这类 C2B 的帮卖拍卖模式，通过线下店和线上系统相结合，这种方式从客户的源头需求出发，在理论的规模上最大，在实际过程中对于门店布局、检测质量、服务承诺、员

工效率等有较高的要求，尤其是目前互联网流量成本居高不下的情况下如何规模化发展是问题。目前车开新精耕上海、天天拍车、车置宝各有区域，车易拍在大搜车并购后转型 C2B 先做北京，优信拍个人车源也表明了其暗度陈仓的 C2B 业务。

C1 to B1 (4S 店) :

厂家置换补贴、时间成本、服务安心、合理价格、新车优先接触，这几大特点下促进了目前超过 50% 的出售车辆客户首次接触二手车服务都是 4S 店的二手车业务，所以 B1 端是目前最具潜力和品牌优势的渠道。

限购城市 30-50% 置换率，非限购 10-20% 的置换率在未来还将继续提升，中国汽车保有量新增阶段正在进入到置换阶段。

目前由于 4S 店本身的业务特点、绩效机制、人才结构等问题，4S 店目前置换下来的二手车大部分均价不超过 5 万元，BBA 级别超过 10 万元的也不多，其中原委可留言与小胖哥私聊。

B1 to B2

4S 店置换下来的二手车大部分采取批发的方式进行处置，目前看 80% 以上批发，余下的进行快速零售或者认证零售。而在批发的方式上，高效公正专业透明的方式就是拍卖的模式，目前优信拍、汽车街等服务平台形成了两种拍卖模式。

优信拍以网络拍卖模式为主，线下交付和线下拍卖中心结合，相对符合 B 端的实际需求和效率，规模成长快，只不过在成交率等细分数据要逐步提升。

汽车街以线下集中拍卖模式为主，线上拍卖为辅，买方直接看车减少了检测的相关问题，成交率相对高，但是规模增长成本高，对于场地、拍卖师等硬件设备要求略高。

B2 to B3

二手车商之间“串货”实际上比很多理论上了解的比例还要高，尤其是北上广深等一线城市，江浙沪一个区域的二手车批发比例就占到全国 30%。在目前的二手车流通诸多不利因素下，车商之间的交易在某些局域市场成为主流，如台州等。

而二手车商之间的交易目前比较流行的是微信群、熟悉车商之间采购，也有一些厂商通过优信拍的模式“二次拍卖”，早期的车商“串货”平台如华夏二手车网站近几年也在转型，车商间串货“拼缝”越来越难。

B3 to C2

消费者实际购买二手车目前的车源供应 80% 甚至更高还是传统渠道的二手车商家，其中包括独立品牌和二手车市场内的车商，因此 B2C 模式依旧是主流方向，是行业本身特点所决定的。

B2C 的模式中，纯信息类的服务商比较知名的有二手车之家、58 二手车、

淘车等，信息展示为主，买家直接联系中间商进行交易洽谈，而过程中的检测、金融、保险等服务则由双方自主，部分提供推荐而不是一体化服务。

而目前比较符合客户需求的另一类就是全流程“帮买”服务，不仅需要信息服务，还需要检测、质保、延保、金融、保险、运输等，这一领域目前优信二手车体系搭建比较完整，能够覆盖客户大部分需求。

二手车领域融资租赁

汽车融资租赁产品其实在厂家和经销商集团层面经营时间较长，只不过并没有互联网公司“高调”而已，而闷声发大财的“大户”大有人在。

大搜车的“弹个车”通过二手车商渠道销售是近几年比较创新的玩法，并且被证明目前是比较成功的，目前优信一成购、瓜子的毛豆新车等融资租赁产品各有特色，未来这一市场如果按照国外的经验看，有一定的发展潜力。

二手车领域金融服务：

经营者库存融资方面，除了很少部分的厂家金融支持以外，目前第1车贷作为较早的专业服务公司发展较快，此外人人网、平安通过二手车之家的产品等均有一定优势。

个人贷款方面，以平安银行为代表的银行产品，以代理模式存在的其他银行产品和P2P相关产品，目前竞争激烈，近期问题较多。

二手车管理系统：

4S店二手车业务系统目前车赢作为专业系统发展较快，而传统二手车商则采用大搜车旗下的大风车系统较多，此外还有车来客等成熟系统在全国应用，部分大品牌和新车经销商集团二手车业务采取相对独立系统管理，而二手车之家的车智赢系统整合功能新方式也获得了一定的空间。

二手车第三方检测：

目前二手车第三方独立检测的刚性需求增长较多，普遍理解的是普通消费者的需求，而实际过程中二手车市场的质量检测、电商平台的异地委托、拍卖平台的监督、车商之间交易的委托服务、金融公司的风险控制等。

目前TUV火眼金睛、检车无忧、好车伯乐、维真验车等公司在市场有一定的知名度，但是比较分散，同时由于用户认知和竞争关系，目前收费和规模并没有实现几何级的差距，仍有较大发展空间。

二手车估值产品：

二手车估值产品在市场上目前主要是蓝本价、精真估、公平价、车300等产品，目前这类基于大数据产品的估值实现不了实际交易中的一车一况一城一时的承诺和高度精准，而服务于金融产品和交易参考相对靠谱，未来产品的差异化竞争和专业化升级是关键。

二手车维修保养记录：

二手车维修保养记录目前主要是4S店维修保养记录和保险记录，由于各种原因只能提供部分品牌和数据，而目前这块市场主要是查博士、车鉴定以及一些区域公司，仅作为参考而实际还得通过专业评估师进行核查校准。

二手车车务服务：

二手车相关的车务服务比较复杂，并且繁琐，尤其涉及到异地交易和限购城市指标等问题，目前快诚车务、斑马车务等公司都是以局部市场为主，发挥一定的资源和渠道优势，而最大的需求方是电商平台。

二手车物流服务：

二手车物流需求以及融资租赁车辆运输目前市场规模逐渐增加，在城市内的短途运输主要是e代驾这类的三方公司，而异地规模化的则由大搜车控股的运车管家、优信投资的优仕物流、传统物流升级的帮运车等公司。

二手车延保服务：

二手车产品的延保产品在消费者的概念中尚未形成规模化，目前市场三类产品，厂家品牌二手车延保、保险公司的衍生产品以及专业延保公司产品，市场有奥迪品牌认证延保、万高延保等。

写在最后：

中国二手车是发展潜力巨大，想象空间巨大的全球第一的市场，而国外成熟市场的经验看，行业充分且合理的竞争，规范并专业的环境，细分和匠心的

服务，线上线下相结合，谁能真正解决客户的痛点谁才能获得持续的发展，广告做得好，更要服务做得好。

（文章来源：第一车网&王萌）

2017年度中国主要城市 二手车发展报告发布， 聚焦行业十大趋势

近日，交通运输部科学研究院、城市智行信息技术研究院联合瓜子二手车直卖网对外发布了《2017年度中国主要城市二手车发展报告》。此份报告以瓜子二手车直卖网海量数据为基础并结合其他平台公开数据对二手车行业的现状进行分析，聚焦十大趋势和各城市发展情况。

交通运输部科学研究院城市交通研究中心副主任吴洪洋指出，“2017年度二手车市场是高速发展的一年。二手车电商迅速教育市场，使得消费者对二手车消费越来越认可，以创新的商业模式和人工智能、大数据等互联网手段，帮助二手车市场发展越来越透明化、规模化，健康化。

瓜子二手车副总裁王晓宇表示，“随着消费升级时代的到来，消费者购车需求与习惯正在发生改变。瓜子二手

车凭借两年多探索和沉淀的大量用户及车辆数据资源,以大数据+智能算法为驱动,重构人、车、店,推出新零售模式的保卖服务,旨在为消费者提供全新的服务体验,助力行业提升效率,向高价值链发展。”

报告对于新零售在二手车行业的创新发展给与了高度关注,并洞悉与总结了2017年整个行业、地区、热销车型与消费人群等变化,以下是此报告中十大趋势的解读。



趋势一:利好政策叠加助力二手车稳健发展,全国大流通将成常态

随着二手车产业发展加速,政府更加关注二手车行业,全年各种利好政策叠加。从2017年3月,三部委联合发函督促各省市加快取消限迁政策,大大活跃二手车市场。7月,9月,11月,12月,商务部、中国银行业监督管理委员会、国家税务总局、中国汽车流通协会等国家各个相关部门分别出台利好政策为规范二手车交易程序、降低购车门槛、提高信息透明度、推动建立行业诚信体系,为消费者购买放心二手车提供了坚实的保障,为行业健康发展创造了良好的政策环境。

特别是,今年3月李克强总理在政府工作报告中再次明确指出要全面取消二手车限迁政策,加之2017年度的政策红利叠加与释放必将激发二手车市场活力,市场将迈入稳步增长期,二手车全国大流通或将成常态。据瓜子大数据显示,2017年二手车的跨区域成交量相比2016年增加109.9%。



趋势二:2017年度二手车交易量、交易额均再创新高

2017年全年全国二手车交易量同比增长19.33%,交易额8092.72亿元,同比增长34%。2017年,中国的二手车市场均出现一个非常好的发展态势,这主要源于三方面:第一,政策利好从顶层设计改善了全国二手车市场环境;第二,新车保有量逐年增加,据统计,2017年汽车保有量已经达到2.17亿,与之相伴的是适龄换购车辆的持续增加,为二手车市场发展提供内源动力;第三,近两年二手车电商大量广告进行了快速市场教育,二手车消费理念的转变加速需求释放。



趋势三：二手车月销量年底翘尾，月均销量破百万成常态

具体到每个月份，二手车市场整体较为平稳，1、2月份销量较低，这两个月也是传统二手车市场的淡季，同时1、2月份也通常是春节假期前后，一定程度上导致市场总需求减少。每年的年初和年末是二手车销售的黄金季节，一般在经历6、7、8月份的低谷后，9月份又会迎来销售的第二次小高潮，一直可以保持到年底。但2017年二手车行业迎来快速发展，即使在淡季二手车的月销量也能保持在百万级，在12月更是迎来新高。

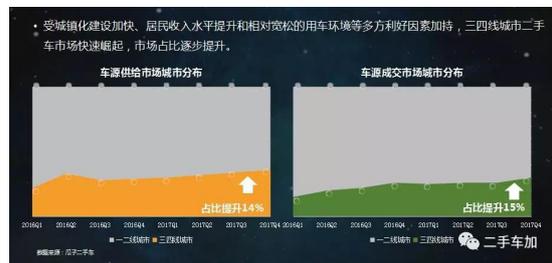


趋势四：新零售模式崛起，大幅提高行业效率

报告指出，随着新零售概念的落地，二手车行业在大数据助推下，也呈现出二手车市场零售模式的变革，特别是具有互联网基因的二手车电商。以瓜子二手车为例，以线上服务结合线下体验，

线上精准预测+线下完整服务的方式，在2017年3月率先推出二手车新零售模式——保卖服务。该项服务以大数据+人工智能的技术创新驱动为二手车提供完整的服务，助推行业交易效率和用户体验提升。

据了解，目前瓜子二手车已在87个城市通过场地模式开通了保卖业务，27家保卖店已正式营业，年内将逐步在全国开设上百家瓜子保卖店。



趋势五：三四线城市发展快，整体市场下沉趋势明显

受城镇化建设加快、居民收入水平提升和相对宽松的用车环境等多方利好因素加持，三四线城市二手车市场快速崛起，市场占比逐步提升。根据数据显示，三四线城市在二手车供给市场占比从2016年的21.6%提升至2017年的36%；成交市场占比从2016年的12.8%提升到2017年的近30%。汽车消费城市下沉明显，三四线城市消费者对二手车消费需求旺盛，伴随着取消二手车限迁政策的全面执行，三线以下城市必将发展飞速。



趋势六：一二线城市依然是交易主体，京津和东部省份为交易活跃地区

虽然整体市场下沉趋势明显，但目前二手车交易的主体地区仍在一二线城市和经济发达地区，车辆更新快、汽车消费需求高让京津江浙沪成为二手车车源的集中地，也是主要净流出地，山东则是净流入地区交易量最大的省份。



趋势七：90后进阶消费新势力，将成为市场的主力消费人群

数据显示，中国二手车电商消费人群更趋向年轻化，80、90后是二手车市场交易的主力军，占比近80%；90后群体2017年比2016年占比增加4.4%，一直处于稳定增长，国内二手车消费“年轻化”趋势进一步凸显。



趋势八：3-8万元二手车占交易主流国产车交易量排第一

在交易量车系占比方面，国产车第一为32.9%，德系第二为18.8%，日系第三为18.4%，国产车占比最高超过三成。据分析，这是得益于国产品牌强大的保有量，伴随二手车消费市场下沉，国产品牌和3-8万元的高性价比车成为市场主流。



趋势九：二手车平均车龄缩短，车主换车周期加快

同时，在交易的车龄方面，2017年上半年与下半年对比，平均交易车龄下降9个半月，车主换车频率明显加快，3年以下车龄的市场份额交易比例大幅提升。据业内分析，随着人民生活水平的提高、消费升级时代的到来，加之二手车电商对整个市场的推力，使得二手车消费热情高涨，市场活跃度大增，车主的换车频率也明显加快。



趋势十：新能源车市场快速增长，

二手车新能源成新宠

报告显示，二手新能源车市场成长加快受到关注。瓜子大数据显示，二手新能源车市场供给量和交易量在2017年均呈快速增长态势，逐渐初现规模；但是，新能源汽车产业尚处于初期，新车价格高，导致新能源二手车成交价也较高，其均价比燃油车高66.8%。

（文章来源：二手车加）

未来5年中国废弃资源综合利用的预测分析

影响因素分析

一、有利因素

（一）政策利好

2016年11月，住房城乡建设部、国家发展改革委、国土资源部和环境保护部联合发布《关于进一步加强城市生活垃圾焚烧处理工作的意见》，要求加强城市生活垃圾焚烧处理，提出构建邻利型服务设施，实现共享发展

2016年12月，为推进“十三五”城镇生活垃圾处理设施建设，发改委和住建部编发布了《“十三五”全国城镇生活垃圾无害化处理设施建设规划》，“十三五”期间，全国城镇生活垃圾无害化处理设施建设总投资约1，

924亿元。到2020年底，全国城镇生活垃圾焚烧处理设施能力占无害化处理总能力的50%以上，这意味着垃圾焚烧处理量在不考虑市场增量的情况下，比2015年34.28%垃圾焚烧处理率的基础上再增加一半。由此可见，未来垃圾焚烧发电将迎来快速发展期。

2017年5月，国家发改委印发《循环发展引领行动》。《行动》指出，到2020年，主要资源产出率比2015年提高15%，主要废弃物循环利用率达到54.6%左右。一般工业固体废物综合利用率达到73%，农作物秸秆综合利用率达到85%，资源循环利用产业产值达到3万亿元。75%的国家级园区和50%的省级园区开展循环化改造。

2017年7月，财政部、住建部、农业部、环境保护部印发《关于政府参与的污水、垃圾处理项目全面实施PPP模式的通知》，进一步规范污水、垃圾处理行业市场运行，提高政府参与效率，充分吸引社会资本参与，促进污水、垃圾处理行业健康发展。

（二）创新型回收模式不断涌现

近年来，随着再生资源回收行业的快速发展，企业着力创新回收模式，提高回收水平。如杭州富伦生态科技有限公司通过与火车站合作回收废弃物中复合纸包装减排垃圾，实现了回收人员、火车站、利用企业多方共赢的创新回收模式；深圳泰力废旧电池回收技术有限

公司与笔记本电脑、手机制造商合作，通过快递公司上门回收，执行废旧电池回收认证方案模式；上海燕龙基再生资源利用有限公司三级回收网络回收废玻璃模式；武汉格林美资源循环有限公司采用回收箱、回收超市相结合的废旧电池多渠道回收模式；上海森蓝环境资源有限公司废弃电器电子产品“5H”回收模式；北京盈创再生资源回收有限公司将物联网技术与再生资源回收体系相结合，通过自主研发的饮料瓶智能回收机，开创了我国首例将物联网技术与再生资源回收体系结合的先例。

（三）“互联网”思维日益渗透

近年来，“互联网”思维成为公众讨论热点。传统再生资源回收产业，通过嫁接互联网进行升级改造，不仅可有效减少行业中间环节，使信息更加透明化，还有助于降低企业经营成本，提高资金使用效率。随着再生资源产业的不断发展，产业转型升级迫在眉睫，在各种回收和交易模式的演变过程中，涌现了一批并走在时代前端的互联网企业。如深圳淘绿信息科技有限公司将互联网思维融入传统回收行业，构建了专注于再生资源行业（废旧手机）的回收服务第一平台，集线上回收交易平台、二手商城平台、拆解物交易平台、积分系统为一体的三大平台一个系统。

二、不利因素

目前废物处理产业化程度和市场集

中度较低，近两年以来大量的大型央企、地方国有企业和民间资本进军废物处理领域，该细分领域业务将进入品牌和资本的竞争时代，核心竞争力将体现在资本、技术和市场拓展能力等方面。在国家对工业废物处理环保行业大力扶持的政策驱动下，环保产业正在步入快速发展期，将会有大量的潜在竞争者通过项目投资、兼并收购、寻求合作联营等途径进入此领域，从而进一步加剧行业竞争。

（二）再生资源价格普遍下跌

受国内外经济环境和市场需求持续低迷的影响，主要品种再生资源价格一直呈下行走势。此外，受经济下行压力影响，生产企业减少再生资源消耗，造成前期投资几千万或几个亿建设的再生资源回收加工企业经营规模缩减，产能无法全部释放，经济效益下滑，再生资源回收加工量减少。大批中小型企业处于停产或半停产的状态，一些大型企业的开工率也不足60%。

废弃资源综合利用行业销售收入预测

2016年1-12月，废弃资源综合利用业销售收入总额达到（规模以上工业企业销售收入之和）3,967.300亿元，同比增长7.05%；2017年1-12月，废弃资源综合利用业销售收入总额达到4,061.300亿元，同比增长2.37%。

我们预计，2018 年中国废弃资源综合利用行业销售收入将达到 4,224 亿元，未来五年（2018-2022）年均复合增长率约为 4.12%，2022 年将达到 4,963 亿元。

图表中投顾问对 2018-2022 年中国废弃资源综合利用行业销售收入预测



数据来源：中投顾问产业研究中心
废弃资源综合利用行业利润预测

2016 年 1-12 月，废弃资源综合利用行业利润总额达到 203.100 亿元，同比下滑 0.10%；2017 年 1-12 月，废弃资源综合利用行业利润总额达到 228.900 亿元，同比增长 12.70%。

我们预计，2018 年中国废弃资源综合利用行业利润总额将达到 259 亿元，未来五年（2018-2022）年均复合增长率约为 10.24%，2022 年将达到 382 亿元。

图表中投顾问对 2018-2022 年中国废弃资源综合利用行业利润总额预测



（文章来源：资源再生杂志社）

中国动力电池回收处理行业 2017 年白皮书正式发布

党的十八大以来，国家高度重视新能源汽车产业发展，国务院发布的《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020 年）》指出，到 2020 年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量超过 500 万辆。新能源汽车产业进入黄金发展期，产量和销售量快速增长，截至 2017 年底，我国累计推广新能源汽车 180 多万辆，装配动力蓄电池约 86.9GWh。预计未来三年锂电池回收市场将呈现快速增长态势，至 2020 年市场规模有望超过 156 亿元，年复合增长率 41%。

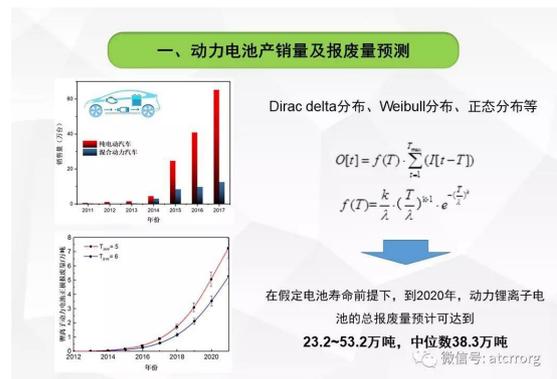
党中央、国务院高度重视新能源汽车动力蓄电池回收利用，国务院召开专题会议进行研究部署，先后发布了《生产者责任延伸制度推行方案》和《新能

源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》。推动新能源汽车动力蓄电池回收利用，有利于保护环境和社会安全，推进资源循环利用，有利于促进我国新能源汽车产业健康持续发展，对于加快绿色发展、建设生态文明和美丽中国具有重要意义。基于此，资源强制回收产业技术创新战略联盟整合资源，组织产、学、研相关领域专家，共同编写《中国废动力电池回收处理行业 2017 年白皮书》，对目前该产业现状、发展趋势、关键技术、政策标准等方面进行概括总结，以期为产业良性发展、技术进步、风险管理等提供咨询和建议。

目录

- 01 动力电池产销量及报废量预测
- 02 动力电池回收处理行业问题分析
- 03 动力电池回收处理技术进展
- 04 宏观政策与标准

微信号: atcrrorg



六、产业发展趋势

本报告从政策完善、生产者责任延伸、科技创新等角度探讨了产业政策发展趋势，评估了废动力电池蕴含资源潜在价值，分析了投资市场需求、产业上下游发展趋势及影响，并预测了2018年市场行情，具体内容详见报告。

微信号: atcrrorg

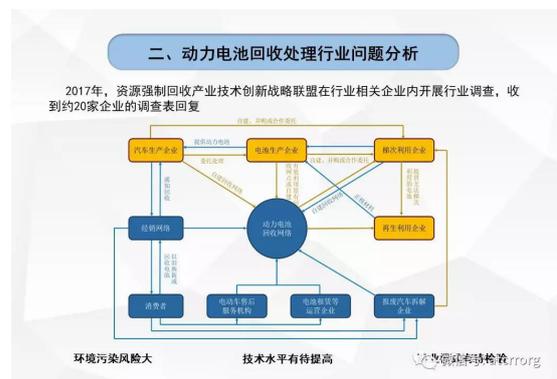


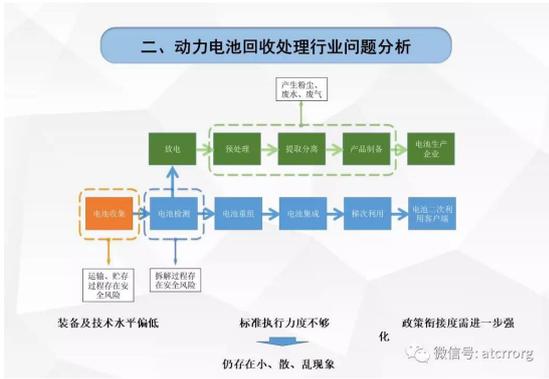
中国动力电池回收处理行业白皮书
—2016~2017年

资源强制回收产业技术创新战略联盟
中国科学院过程工程研究所

2018年4月·惠州

微信号: atcrrorg





五、宏观政策与标准

宏观政策 截至到2018年初，国家有关部门已发布近10项动力电池回收处理相关政策

行业标准 据不完全统计，截至到2017年11月底，已发布涉及动力电池的国家标准4项、行业标准2项

年份	发布单位	标准名称	主要内容
2016	工业和信息化部	《电动汽车动力电池回收利用技术条件》	规定了动力电池回收利用术语、术语、术语及动力电池生产企业应具备的条件
2016	工业和信息化部	《电动汽车动力电池回收利用技术规范》	规定了动力电池回收利用术语、术语、术语及动力电池回收利用技术规范
2016	工业和信息化部	《电动汽车动力电池回收利用技术规范》	规定了动力电池回收利用术语、术语、术语及动力电池回收利用技术规范
2016	工业和信息化部	《电动汽车动力电池回收利用技术规范》	规定了动力电池回收利用术语、术语、术语及动力电池回收利用技术规范

三、动力电池回收利用技术进展

国家	发布机构	发布时间	主要内容
日本	产业技术综合研究所	2010年	电动汽车动力电池回收技术
美国	Energy 1	2011年	电动汽车动力电池回收技术
中国	工信部	2016年	电动汽车动力电池回收技术规范
中国	工信部	2016年	电动汽车动力电池回收技术规范
中国	工信部	2016年	电动汽车动力电池回收技术规范

微信号: atcrrorg

三、动力电池回收利用技术进展

正极材料

- LiFePO₄: 白色粉末或正片状，窄带解，在400℃时分解为氧化锂和磷酸，遇水、酸、碱、有机溶剂，易产生有毒气体。
- LiCoO₂: 白色粉末或正片状，窄带解，在400℃时分解为氧化锂和氧化钴，遇水、酸、碱、有机溶剂，易产生有毒气体。
- LiMnPO₄: 白色粉末，窄带解，遇水、酸、碱、有机溶剂，易产生有毒气体。
- LiNiPO₄: 白色粉末，窄带解，遇水、酸、碱、有机溶剂，易产生有毒气体。

负极材料

- 石墨: 黑色片状，遇水、酸、碱、有机溶剂，易产生有毒气体。
- 硬碳: 黑色片状，遇水、酸、碱、有机溶剂，易产生有毒气体。
- 软碳: 黑色片状，遇水、酸、碱、有机溶剂，易产生有毒气体。
- 钛酸锂: 白色粉末，窄带解，遇水、酸、碱、有机溶剂，易产生有毒气体。

微信号: atcrrorg

四、动力电池回收利用特征分析

序号	企业名称	业务领域	回收流程
1	中德锂电资源回收有限公司	锂离子电池回收	梯次利用
2	宁德时代	锂离子电池回收	梯次利用
3	中航锂电	锂离子电池回收	梯次利用
4	中伟锂电	锂离子电池回收	梯次利用
5	华友锂电	锂离子电池回收	梯次利用
6	比亚迪	锂离子电池回收	梯次利用
7	杉杉股份	锂离子电池回收	梯次利用
8	德方纳米	锂离子电池回收	梯次利用
9	璞泰来	锂离子电池回收	梯次利用
10	容百科技	锂离子电池回收	梯次利用
11	北新锂源	锂离子电池回收	梯次利用
12	格林美	锂离子电池回收	梯次利用
13	赣锋锂业	锂离子电池回收	梯次利用
14	天齐锂业	锂离子电池回收	梯次利用
15	赣锋锂业	锂离子电池回收	梯次利用
16	赣锋锂业	锂离子电池回收	梯次利用

微信号: atcrrorg

(文章来源: 资源强制回收产业创新战略联盟)

财经资讯

Financial information

2017年11月中国汽车保值率报告

2018年6月1日，中国汽车流通协会与精真估与联合发布了《2018年5月中国汽车保值率报告》。基于精真估超过2000万的汽车行情数据和业内领先的二手车估值模型，双方就政策导向和市场动向联手为行业伙伴和消费者提供具有参考价值的行情信息。

保值率，汽车行情交易的重要参考指标

何为汽车保值率？“汽车保值率”代表了汽车从购买之日起，一段时间内的剩余价值，是衡量车辆价值衰减快慢的重要指标。保值率的研究与善用，不

仅为汽车厂商和金融机构提升车辆残值的管理、提供金融服务创造了更多的决策支持和商业价值，同时还能成为广大消费者在购车时的重要参考，堪称一份购车宝典。

在于明星车型上涨较快，对总体影响较大。

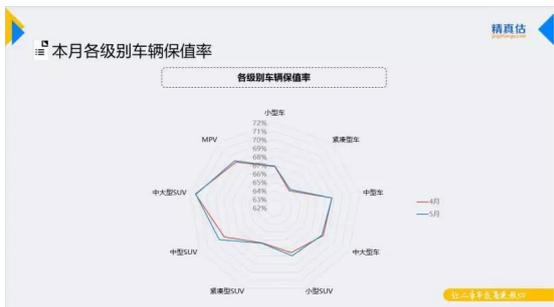


从发布的《2018年5月中国汽车保值率报告》中可以看到，受增值税调整及进口车关税下调等国家政策变化，新车交易热度降低，车市开始步入淡季，故而二手车市场观望气氛浓厚，互联网端车源总量环比4月下降30.9%。从保值率排名来看，以北京、上海为主的一线城市受二手车外迁因素影响略有上升，其余二到四线城市均有不同程度下降。

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
飞度	杰德	雅阁	皇冠	本田XR-V	本田CR-V	保时捷Macan	保时捷Cayenne
Mini	凌派	锐志	雷克萨斯ES	缤智	奇骏	沃尔沃XC90	路虎发现4
威驰	雷凌	奔驰C级	宝马5系	吉利缤越	奔驰GLA级	沃尔沃XC60	路虎揽胜
荣威	思域	天籁	奔驰E级	本田XR-V	本田CR-V	保时捷Macan	保时捷Cayenne
YARIS L	凌渡	马自达3	奔驰GLS级	本田XR-V	本田CR-V	保时捷Macan	保时捷Cayenne
POLO	别克英朗	本田雅阁	宝马7系	本田XR-V	本田CR-V	保时捷Macan	保时捷Cayenne
悦翔V3	福特福克斯	本田雅阁	宝马7系	本田XR-V	本田CR-V	保时捷Macan	保时捷Cayenne
嘉年华	本田雅阁	本田雅阁	宝马7系	本田XR-V	本田CR-V	保时捷Macan	保时捷Cayenne
两厢	本田雅阁	本田雅阁	宝马7系	本田XR-V	本田CR-V	保时捷Macan	保时捷Cayenne
名爵3	本田雅阁	本田雅阁	宝马7系	本田XR-V	本田CR-V	保时捷Macan	保时捷Cayenne

在保值率排名上，无论轿车还是SUV，日系车型保值率排名遥遥领先。在中国，日系车凭借较高的性价比，保持着较高的关注度和交易活跃度。

以诚信为准则，打造行业标杆地位。由于互联网模式的冲击，国内二手车市场发生了翻天覆地的变化。过去散乱的线下交易环境正在向品牌化管理的二手车市场、经销商集团、电商平台演变；交易环境也在从不透明逐渐向诚信化转变，整个市场环境的巨变带来了新的机遇。“二手车检测评估”备受重视，它能够成为二手车的安全可靠性提供有力保障，也能针对二手车“一车一况、一车一价”的非标属性，给出符合当地市场环境的估值建议。



在不同车辆级别的比较中，中大型SUV保值率最高，而紧凑型车和紧凑型SUV保值率最低；从变动趋势来讲，环比上升最明显的是中型SUV，主要因素

本次报告数据内容综合精真估及400多位行业合作伙伴的车辆车况记录、交易记录、关注度等线上数据，结合精真估线下评估师对车况的检测形成的真实数据内容，以及中国汽车流通协会的数据和内容支持，形成的二手车行业数据结果。在行业协会的大力支持、

合作伙伴的数据共享和精真估二手车估值模型的整合作用下，通过智能化、网络化的运作模式为二手车交易赋能，用更专业、透明的方式将市场动态的统计结果展现在消费者面前。

（文章来源：精真估）

2018年6月11日废旧金属 现货市场综述

铜：今日佛山市场铜价小涨，但自进入6月铜价连续大涨以来，铜市需求明显降温。当然这一部分是源自进入传统季节性担心，需求减弱，但另一方面则是因为铜价连续大涨令购货成本大增，风险也随之徒然增长，令下游用铜厂家不得不谨慎，他们普遍压价购货，使得近日再生铜与电解铜价差拉至合理水平，只是因为再生铜价已涨超市场心理接受范围，因而交易量偏少。江西市场方面，受环保回头看影响，活跃了一段时间的再生铜交易明显降温，部分小型铜企停产，但中大型企业暂未受影响，铜杆整体产出减少。

铝：今日佛山市场铝价变化不大，贸易商保持积极出货，但交易量仍然偏少。近期铝价上涨主要是受库存下滑支撑，因二季度新增产能投产不及预期以

及铝水直接转化铝棒增多的原因，近期国内铝锭去库存速度远超预期，广东市场铝锭库存量已经降至26万吨。

锌：今日佛山市场锌价短暂回调后重现涨势，但市场谨慎气氛仍然浓厚，冶炼厂及持货商保持积极出货，但下游用锌厂家购货谨慎，观望情绪浓厚。因当前锌价高位震荡，业者普遍担心短期锌价回调，暂不急于购货。短期关注环保政策的影响，镀锌需求或减弱

不锈钢：镍价高位震荡，不锈钢价格上涨乏力。受成品材市场需求疲软拖累，废不锈钢交易平淡，钢厂采购不积极，回收商也明显放缓采购步伐，且压价现象较为普遍。随着淡季的深入，废不锈钢需求明显减弱，加上钢厂检修增多，需求更显平淡。

（文章来源：有色金属网）