

政策法规

Policies&Regulations

国务院办公厅关于印发完善促进消费体制机制实施方案（2018—2020年）的通知

国办发〔2018〕93号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

《完善促进消费体制机制实施方案（2018—2020年）》已经国务院同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

国务院办公厅

2018年9月24日

（此件公开发布）

完善促进消费体制机制实施方案 （2018—2020年）

消费是最终需求，促进消费对释放内需潜力、推动经济转型升级、保障和改善民生具有重要意义。为加快破解制约居民消费最直接、最突出、最迫切的体制机制障碍，增强消费对经济发展的基础性作用，根据《中共中央 国务院关于完善促进消费体制机制进一步激发居民消费潜力的若干意见》，制定本实施方案。

一、进一步放宽服务消费领域市场准入

（一）旅游领域。制定出台海南建设国际旅游消费中心实施方案。及时总结59国外国人海南入境旅游免签政策实施效果，加强出入境安全措施建设，为进一步扩大免签范围创造条件。制定出台自驾车、旅居车营地建设相关规范。逐步放开中外合资旅行社从事旅游业务范围，加强与国际旅游组织的合作。制定出台邮轮旅游发展规划、游艇旅游发展指导意见。出台实施进一步促进乡村旅游提质升级的政策措施。推进生态航道建设，研究开发京杭运河具备条件航段的航运旅游功能，促进交通与旅游融合发展。理顺出租汽车、汽车租赁等个性化、差异化出行价格机制。鼓励发展租赁式公寓、民宿客栈等旅游短租服务。落实带薪休假制度，鼓励错峰休假和弹性作息。（国家发展改革委、文化和旅游部、外交部、海关总署、公安部、农业农村部、商务部、人力资源社会保障部、交通运输部按职责分工负责）

（二）文化领域。在文化服务领域开展行政审批标准化试点。推进经营性文化事业单位转企改制、公益性文化事业单位改革和国有文化企业公司制股份制改造。制定实施深化电影院线制改革方案，推动“互联网+电影”业务创新，完善规范电影票网络销售及服务相关政策，促进点播影院业务规范发展。拓展

数字影音、动漫游戏、网络文学等数字文化内容。完善游戏游艺设备分类，严格设备类型与内容准入。总结推广引导城乡居民扩大文化消费试点工作经验和有效模式。扩大文化文物单位文化创意产品开发试点范围。清晰界定文物的所有权、保管权和收藏权，完善文物合法流通交易体制机制。（中央宣传部、文化和旅游部、国家文物局、广电总局、国家发展改革委、财政部按职责分工负责）

（三）体育领域。加快制定赛事审批取消后的服务管理办法，建立体育、公安、卫生等多部门对商业性和群众性大型赛事活动联合“一站式”服务机制。修订彩票公益金资助开展全民健身赛事和活动有关办法，研究制定向社会力量购买全民健身赛事活动服务的办法。推进体育赛事制播分离，积极打造国家体育传播平台，引导有条件的地方电视台创办体育频道。打破大型国际体育赛事转播垄断，引入体育赛事转播竞争机制，按市场化原则建立体育赛事转播收益分配机制。积极培育冰雪运动、山地户外运动、水上运动、航空运动、汽车摩托车运动、电竞运动等体育消费新业态。支持海南打造国家体育旅游示范区，引入一批国际一流赛事。开展全民运动健身模范市（县）创建。（体育总局、财政部、国家发展改革委、广电总局按职责分工负责）

（四）健康领域。落实医疗卫生服务体系规划、医疗机构设置规划、大型医用设备配置规划，凡符合规划条件和准入资质的，不得以任何理由限制。合理放宽社会办医疗机构配置大型医用设备规划预留空间。实施社会办医疗机构跨部门联合审批。制定新型健康服务机构准入标准和监管办法。加快推动贫困县县医院远程医疗全覆盖，并推动向乡村延伸。适应“互联网+医疗健康”发展，健全互联网诊疗收费政策，逐步将符合条件的互联网诊疗服务纳入医保支付范围。（国家卫生健康委、国家发展改革委、人力资源社会保障部、财政部、国家医保局、商务部按职责分工负责）

（五）养老领域。取消养老机构设立许可。建立养老机构分类管理制度，加快推进公办养老机构转制为企业或开展公建民营，建立健全养老领域公建民营相关规范，着力解决托底保障职能与公建民营不协调问题。编制实施国家积极应对人口老龄化中长期规划，支持各类市场主体增加养老服务供给。推动医养结合，研究出台医养结合机构服务和管理指南，深入开展长期护理保险试点。开展养老机构服务标准体系建设和养老机构服务质量专项行动。推动社区养老服务设施全覆盖。（民政部、国家卫生健康委、人力资源社会保障部、国家医保局、银保监会、国家发展改革委、商务部、市场监管总局按职责分工负责）

(六) 家政领域。健全家政服务标准和服务规范, 研究制定家政电商等新业态的服务标准和规范, 开展家政服务标准化试点示范建设。强化家政服务人员岗前培训, 育婴员、养老护理员等职业实行在岗继续培训制度。实行上岗前健康体检制度, 家政服务人员上岗前按所从事家政服务类别进行体检。探索建立家政服务保险制度, 鼓励家政服务人员投保人身意外伤害保险, 支持商业保险机构开发家政服务雇主责任保险、职业责任保险、意外险等保险产品。支持家政服务知名品牌建设, 引导家政企业做大做强。建立健全大中型城市与中西部地区国家级贫困县之间的家政服务劳务对接机制。(国家发展改革委、商务部、人力资源社会保障部、银保监会、市场监管总局按职责分工负责)

(七) 教育培训领域。抓紧修订民办教育促进法实施条例。开展产教融合建设试点工作, 鼓励有条件的地区探索职业学校股份制改革试点。大力发展普惠性学前教育, 鼓励地方政府通过购买服务、减免租金、派驻公办教师等方式引导和支持民办幼儿园提供普惠性服务。制定实施大力发展3岁以下婴幼儿照护服务的政策措施。实施好关于规范校外培训机构发展的意见。鼓励有条件的地区引进境外优质高等教育、职业教育资源, 举办高水平中外合作办学机构

和项目, 探索建立本科以上层次中外合作办学项目部省联合审批机制。(教育部、商务部、国家发展改革委按职责分工负责)

二、完善促进实物消费结构升级的政策体系

(八) 大力发展住房租赁市场。总结推广住房租赁试点经验, 加快研究建立住房租赁市场建设评估指标体系。发挥国有租赁企业对市场的引领、规范、激活和调控作用, 支持专业化、机构化住房租赁企业发展。加快建设政府主导的住房租赁管理服务平台。鼓励有条件的城市结合实际探索发展共有产权住房, 多渠道解决群众住房问题。加快出台城镇住房保障条例、住房租赁条例和住房销售管理条例。建立健全房地产信息发布机制, 加强舆论引导, 稳定市场预期。(住房城乡建设部、国家发展改革委按职责分工负责)

(九) 促进汽车消费优化升级。继续实施新能源汽车车辆购置税优惠政策, 完善新能源汽车积分管理制度, 落实好乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法, 研究建立碳配额交易制度。完善新能源汽车充电设施标准规范, 大力推动“互联网+充电基础设施”, 提高充电服务智能化水平。研究制定促进智能汽车创新发展的政策措施。实施汽车销售管理办法, 打破品牌授权单一模式, 鼓励发展共享型、节

约型、社会化的汽车流通体系。深入推进汽车平行进口试点。全面取消二手车限迁政策，便利二手车交易。修订报废汽车回收管理办法。积极发展汽车赛事、旅游、文化、改装等相关产业，深挖汽车后市场潜力。综合运用发行城市停车场建设专项债券、调整完善车辆购置税分配政策等措施，加大停车设施建设资金支持力度。（商务部、工业和信息化部、国家发展改革委、交通运输部、财政部、税务总局、自然资源部、住房城乡建设部、海关总署、生态环境部按职责分工负责）

（十）发展壮大绿色消费。加大相关标准标识认证制度实施力度，完善政府采购制度，创新领跑者指标和相关技术标准的衔接机制。统一常用电子产品的电池、充电器标准。研究建立绿色产品消费积分制度。推动绿色流通发展，倡导流通环节减量包装、使用可降解包装。创建一批绿色商场，在继续做好绿色购物中心创建基础上，逐步向超市、专业店等业态延伸，引导流通企业增设绿色产品专区，扩大绿色产品销售，积极发挥绿色商场在促进绿色循环消费方面的示范作用。（国家发展改革委、生态环境部、商务部、市场监管总局按职责分工负责）

（十一）进一步扩大和升级信息消费。加大网络提速降费力度。加快推进第五代移动通信（5G）技术商用。支持

企业加大技术研发投入，突破核心技术，带动产品创新，提升智能手机、计算机等产品中高端供给体系质量。支持可穿戴设备、消费级无人机、智能服务机器人等产品创新和产业化升级。利用物联网、大数据、云计算、人工智能等技术推动各类应用电子产品智能化升级。创新发展生活类信息消费，重点发展面向社区生活的线上线下融合服务、面向文化娱乐的数字创意内容和服务、面向便捷出行的交通旅游服务。推进网络游戏转型升级，规范网络游戏研发出版运营。培育形成一批拥有较强实力的数字创新企业。建立健全公共数据资源开放共享体系。（中央网信办、中央宣传部、工业和信息化部、国家发展改革委、科技部、文化和旅游部、广电总局按职责分工负责）

（十二）推动传统商贸创新发展。高标准布局建设具有国际影响力的大型消费商圈，完善“互联网+”消费生态体系，鼓励建设“智慧商店”、“智慧商圈”。支持具备条件的城市重点培育一批具有国际国内领先水平的高品位步行街，促进线上线下互动、服务体验融合、商旅文体协同、购物体验结合。提升城市配送车辆通行管理水平。优化商贸物流设施空间布局，大力发展便利店、社区菜店等社区商业。建设培育特色商贸小镇。推进经济型酒店连锁经营，鼓励发展各类生态、文化主题酒店和特色化、

中小型家庭旅馆。（商务部、国家发展改革委按职责分工负责）

三、加快推进重点领域产品和服务标准建设

（十三）深入实施“同线同标同质”工程。将内外销产品“同线同标同质”工程实施范围逐步由食品农产品领域向消费品等其他领域拓展。（市场监管总局负责）

（十四）加强消费产品和服务标准制定。积极开展质量提升行动，加强质量基础设施建设与应用，开展国家质量基础设施协同服务及应用。开展新业态、新消费以及服务消费质量监测专项行动，瞄准智能产品、重点服务消费等领域，综合采取风险监测、质量分析、标准领航等措施提升质量水平。修订提高生鲜乳、灭菌乳等国家标准，建立全过程质量追溯体系。积极开展体育、旅游、家政、养老等服务消费领域和以信息技术为支撑的消费新业态新模式的国家标准制订工作，选择部分服务业探索开展服务标准准入制试点。开展健康、教育、体育、金融、电商等领域服务认证。完善绿色产品标准体系，重点加快制修订能源、涉挥发性有机物等产品相关标准，抓好标准实施。有序推动强制性国家标准立项工作，整合精简现行强制性国家标准、行业标准和地方标准。（市场监管总局、工业和信息化部、国家发展改革委、商务部、国家卫生健康委、生态

环境部按职责分工负责）

（十五）打造有影响力的中国品牌。选择部分重点行业 and 重点产品，推动制定国内领先、国际一流的企业标准和行业标准，创建一批有世界影响力的中国品牌。（市场监管总局、工业和信息化部、国家发展改革委、住房城乡建设部、商务部按职责分工负责）

四、建立健全消费领域信用体系

（十六）完善消费领域信用信息共享共用机制。依托全国信用信息共享平台，聚焦重点消费品和旅游、家政、养老、健康等服务消费，进一步归集市场监管、税务、海关等领域信用信息，建立健全企业信用档案和人员档案数据库。落实企业的信息共享共用主体责任，督促企业加大基本信息数据收集力度，实现产品生产信息和质量追溯信息互联互通，方便消费者集中查询。出台实施商务领域诚信体系建设指导意见。（国家发展改革委、商务部、人民银行、海关总署、税务总局、市场监管总局按职责分工负责）

（十七）加强信用信息公开。强化“信用中国”网站公开功能，逐步实现行政许可、行政处罚、产品抽检结果等不涉及个人隐私、企业和国家秘密的信息向社会全部公开，为公众提供信用信息“一站式”查询和消费预警提示服务。建立重大信息公告和违法违规记录公示制度。（国家发展改革委、市场监管总

局、商务部按职责分工负责)

(十八)健全守信激励和失信惩戒机制。加快建立守信“红名单”和失信“黑名单”及管理办法,实施守信联合激励和失信联合惩戒措施。在部分地区试点建立失信企业惩罚性赔偿制度,在总结评估的基础上逐步扩大试点范围。建立完善信用分级分类监管机制,根据企业信用风险等级合理配置和调度监管资源。(国家发展改革委、市场监管总局、商务部按职责分工负责)

(十九)推进消费者维权机制改革。开展放心消费创建工作。加强金融消费维权,强化监督管理和社会监督,约束引导银行业和保险业金融机构诚信服务、规范经营,不断提升金融消费满意度。加强电商消费维权,针对电商销售重要时间节点,加强与电商平台、消费者协会等的协作,实现维权、处罚等信息互联互通。严厉打击假冒伪劣和虚假广告宣传。推动加快个人信息保护法立法进程,完善消费者个人隐私、消费数据保护法律法规,强化零售商、服务提供商、电信运营商、互联网平台经营者的主体责任,加大对侵犯消费者隐私权行为的打击惩戒力度。(市场监管总局、人民银行、银保监会按职责分工负责)

(二十)加强重要产品质量追溯体系建设。统筹规划全国重要产品追溯体系建设,提高重要产品生产管理信息化、

标准化、集约化水平,健全追溯大数据应用机制,逐步形成全国追溯数据统一共享交换机制,初步实现部门、地区和企业追溯体系互通共享。完善食品药品等重要消费品召回制度。扩大产品国家监督抽查覆盖面,增加抽查频次,加强联合监督执法。(商务部、市场监管总局、工业和信息化部、农业农村部按职责分工负责)

五、优化促进居民消费的配套保障

(二十一)完善有利于促进居民消费的财税支持措施。推动消费税立法。制定出台新个人所得税法相关配套制度和措施,明确专项附加扣除的具体范围、标准和操作办法。积极开展个人税收递延型商业养老保险试点工作。充分利用现有资金渠道对服务消费予以支持。(财政部、税务总局、银保监会、国家发展改革委、商务部按职责分工负责)

(二十二)进一步提升金融服务质效。在风险可控、商业可持续、保持居民合理杠杆水平的前提下,加快消费信贷管理模式和产品创新,加大对重点消费领域的支持力度,不断提升消费金融服务的质量和效率。引导商业保险机构加大产品创新力度,开发有针对性的保险产品。(人民银行、银保监会按职责分工负责)

(二十三)深化收入分配制度改革。进一步深化城乡居民增收综合配套政策试点、专项激励计划和收入监测试

点。加快建立全国统一规范的企业薪酬调查和信息发布制度。加强和改进对企业工资分配的宏观指导。推进国有企业工资决定机制改革。完善机关事业单位工资和津补贴制度。合理确定社会救助、抚恤优待等标准。探索开展支出型贫困家庭救助工作。（人力资源社会保障部、财政部、民政部、国家发展改革委按职责分工负责）

六、加强消费宣传推介和信息引导

（二十四）加强消费领域统计监测。研究制定服务消费和消费新业态新模式的统计分类，完善旅游、文化、体育、健康、养老、家政、教育培训、广播电视等重点领域服务消费统计监测，研究建立较为全面反映服务消费发展水平的统计指标体系。建立并推行绿色产品市场占有率统计报表制度。健全消费政策评估机制，委托第三方机构开展重大消费政策评估。（国家统计局、商务部、生态环境部、市场监管总局、国家发展改革委按职责分工负责）

（二十五）加强消费领域大数据应用。依托国家数据共享交换平台体系等基础设施资源，加快推动各部门、各地区消费领域大数据应用并实现互联互通。推动社会组织、电商企业等建设相关领域大数据库，支持专业化大数据服务企业发展。加强政府与社会合作，建立消费领域大数据分析常态化机制，提升大数据运用能力。（国家发展改革委、

工业和信息化部按职责分工负责）

（二十六）认真做好消费宣传引导工作。在重大消费政策出台前后，通过组织召开专题发布会、专家解读等方式，正确引导社会预期。定期组织召开消费形势或相关消费领域专题信息发布会，及时发布消费发展信息、增强社会信心。加强和改进新闻媒体关于消费文化的宣传报道。组织编制年度居民消费发展报告。倡导绿色消费理念，纳入全国节能宣传周、全国科普活动周、全国低碳日、世界环境日等主题宣传教育活动，通过新闻媒体、网络媒体开展公益宣传，营造绿色消费良好社会氛围。（中央宣传部、市场监管总局、广电总局、生态环境部、国家发展改革委、人民银行按职责分工负责）

（文章来源：国务院办公厅）

国务院办公厅关于印发推进运输结构调整三年行动计划

国办发〔2018〕91号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

《推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020年）》已经国务院同意，

现印发给你们，请结合实际，认真组织
实施。

国务院办公厅
018年9月17日
(此件公开发布)

推进运输结构调整三年行动计划 (2018—2020年)

为贯彻落实党中央、国务院关于推
进运输结构调整的决策部署，打赢蓝天
保卫战、打好污染防治攻坚战，提高综
合运输效率、降低物流成本，制定本行
动计划。

一、总体要求

(一) 指导思想。

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九
届二中、三中全会精神，牢固树立和贯
彻落实新发展理念，按照高质量发展
要求，标本兼治、综合施策，政策引导、
市场驱动，重点突破、系统推进，以深
化交通运输供给侧结构性改革为主线，
以京津冀及周边地区、长三角地区、汾
渭平原等区域(以下称重点区域)为主
战场，以推进大宗货物运输“公转铁、
公转水”为主攻方向，不断完善综合运
输网络，切实提高运输组织水平，减少
公路运输量，增加铁路运输量，加快建
设现代综合交通运输体系，有力支撑打

赢蓝天保卫战、打好污染防治攻坚战，
更好服务建设交通强国和决胜全面建成
小康社会。

(二) 工作目标。

到2020年，全国货物运输结构明显
优化，铁路、水路承担的大宗货物运输
量显著提高，港口铁路集疏运量和集装
箱多式联运量大幅增长，重点区域运输
结构调整取得突破性进展，将京津冀及
周边地区打造成为全国运输结构调整示
范区。与2017年相比，全国铁路货运量
增加11亿吨、增长30%，其中京津冀及
周边地区增长40%、长三角地区增长
10%、汾渭平原增长25%；全国水路货
运量增加5亿吨、增长7.5%；沿海港口大
宗货物公路运输量减少4.4亿吨。全国
多式联运货运量年均增长20%，重点港
口集装箱铁水联运量年均增长10%以
上。

(三) 重点区域范围。

京津冀及周边地区包括北京、天津、
河北、河南、山东、山西、辽宁、内蒙
古8省(区、市)，长三角地区包括上
海、江苏、浙江、安徽4省(市)，汾
渭平原包括山西、河南、陕西3省。

二、铁路运能提升行动

(四) 提升主要物流通道干线铁路
运输能力。加快实施《“十三五”现代
综合交通运输体系发展规划》、《铁路
“十三五”发展规划》和《中长期铁路
网规划》，加快重点干线铁路项目建设

进度，加快蒙华、京原、黄大等连接西部与华中、华北地区干线铁路建设和改造，提升瓦日、邯黄等既有铁路综合利用效率，实施铁路干线主要编组站设备设施改造扩能，缓解部分区段货运能力紧张，提升路网运输能力。（中国铁路总公司牵头，发展改革委、交通运输部、财政部、铁路局参与，地方各级人民政府负责落实。以下均需地方各级人民政府落实，不再列出）

（五）加快大型工矿企业和物流园区铁路专用线建设。支持煤炭、钢铁、电解铝、电力、焦化、汽车制造等大型工矿企业以及大型物流园区新建或改扩建铁路专用线。简化铁路专用线接轨审核程序，压缩接轨协议办理时间，完善铁路专用线共建共用机制，创新投融资模式，吸引社会资本投入。合理确定新建及改扩建铁路专用线建设等级和技术标准，鼓励新建货运干线铁路同步规划、设计、建设、开通配套铁路专用线。到2020年，全国大宗货物年货运量150万吨以上的大型工矿企业和新建物流园区，铁路专用线接入比例达到80%以上；重点区域具有铁路专用线的大型工矿企业和新建物流园区，大宗货物铁路运输比例达到80%以上。（交通运输部、发展改革委、自然资源部、生态环境部、铁路局、中国铁路总公司按职责分工负责）

（六）优化铁路运输组织模式。优先保障煤炭、焦炭、矿石、粮食等大宗货物运力供给。优化列车运行图，丰富列车编组形式，加强铁路系统内跨局组织协调，开发当日达、次日达等多种运输产品，实现车船班期稳定衔接。在运输总量达到一定规模的通道，开发铁路货运班列、点到点货运列车、大宗货物直达列车等多频次多样化班列产品，构建快捷货运班列网络。研究推进铁路双层集装箱、驮背运输产品开发，提升通道配套设施设备能力。充分发挥高铁运能，在有条件的通道实现客货分线运输。（中国铁路总公司牵头，交通运输部、发展改革委参与）

（七）提升铁路货运服务水平。深化铁路运输价格市场化改革，建立健全灵活的运价调整机制，发挥市场配置资源的决定性作用。完善短距离大宗货物运价浮动机制。规范铁路专用线代维收费行为，推动降低专用线共用收费水平。减少和取消铁路两端短驳环节，规范短驳服务收费行为，降低短驳成本。推动铁路运输企业与煤炭、矿石、钢铁等大客户签订运量运能互保协议，实现互惠共赢。推动铁路运输企业与港口、物流园区、大型工矿企业、物流企业等开展合作，构建门到门接取送达网络，提供全程物流服务。（中国铁路总公司牵头，发展改革委、市场监管总局、交通运输部、铁路局参与）

三、水运系统升级行动

(八) 完善内河水运网络。统筹优化沿海和内河集装箱、煤炭、矿石、原油、液化天然气、商品汽车等专业运输系统布局,提升水运设施专业化水平。坚持生态优先、绿色发展理念,以流域生态系统性保护为前提,增强长江干线航运能力,推进西江干线和京杭运河山东段、江苏段、浙江段航道扩能改造,加快推进长三角高等级航道整治工程。加强长江、西江、京杭运河、淮河重要支流航道建设。加快推进三峡水运新通道等重大水运基础设施工程前期论证工作。(交通运输部牵头,发展改革委、生态环境部、水利部参与)

(九) 推进集疏港铁路建设。加快实施《“十三五”港口集疏运系统建设方案》、《“十三五”长江经济带港口多式联运建设实施方案》、《推动长江干线港口铁水联运设施联通的行动计划》,着力推进集疏港铁路建设。加强港区集疏港铁路与干线铁路和码头堆场的衔接,优化铁路港前站布局,鼓励集疏港铁路向堆场、码头前沿延伸,加快港区铁路装卸场站及配套设施建设,打通铁路进港最后一公里。2020年全国沿海重要港区铁路进港率大幅提高,长江干线主要港口全面接入集疏港铁路。(交通运输部、发展改革委、自然资源部、财政部、生态环境部、铁路局、中国铁路总公司按职责分工负责)

(十) 推动大宗货物集疏港运输向铁路和水路转移。进一步规范港口经营服务性收费,对实行政府定价的,严格执行规定的收费标准;对实行市场调节价的,督促落实价格法律法规和相关规定,不得违规加收任何价外费用。进一步加强煤炭集港运输管理,2018年底,环渤海地区、山东省、长三角地区沿海主要港口和唐山港、黄骅港的煤炭集港改由铁路或水路运输;2020年采暖季前,沿海主要港口和唐山港、黄骅港的矿石、焦炭等大宗货物原则上主要改由铁路或水路运输。(交通运输部、中国铁路总公司、发展改革委牵头,生态环境部、市场监管总局、铁路局参与)

(十一) 大力发展江海直达和江海联运。积极推动宁波舟山港、上海港、深圳港、广州港、连云港港以及长江干线港口等江海直达和江海联运配套码头、锚地等设施技术改造。统筹江海直达和江海联运发展,积极推进干散货、集装箱江海直达运输,实现集装箱直达运输班轮化发展。制定完善以江船出海为主的江海直达船舶规范,重点推进江海直达散货船和集装箱船等船型研发及应用。(交通运输部牵头,工业和信息化部参与)

四、公路货运治理行动

(十二) 强化公路货运车辆超限超载治理。健全货运车辆非法改装联合监管工作机制,杜绝非法改装货运车辆出

厂上路。加大货物装载源头监管力度，重点加强矿山、水泥厂、港口、物流园区等重点源头单位货车出场（站）装载情况检查，禁止超限超载车辆出场（站）上路行驶。严格落实治理车辆超限超载联合执法常态化制度化工作要求，统一公路货运车辆超限超载认定标准，加大对大宗货物运输车辆超限超载的执法力度。进一步优化完善公路治超网络，推广高速公路收费站入口称重检测，优化国省干线公路超限检测站点布局，完善农村公路限宽限高保护设施。加强科技治超，利用信息化手段加强车辆超限超载检测，实现跨区域、跨部门治超信息资源交换共享，落实“一超四罚”。继续加强信用治超，严格落实公路治超“黑名单”制度，对严重违法超限超载运输当事人实施联合惩戒。到2020年底，全国高速公路全面实施收费站入口称重检测，各省（区、市）高速公路货运车辆平均违法超限超载率不超过0.5%，普通公路货运车辆超限超载得到有效遏制。（交通运输部牵头，工业和信息化部、公安部、市场监管总局参与）

（十三）大力推进货运车型标准化。巩固车辆运输车治理工作成果，稳步开展危险货物运输罐车、超长平板半挂车、超长集装箱半挂车治理工作。做好既有营运车辆情况排查，建立不合规车辆数据库，制定车辆退出计划，按照标准引导、疏堵结合、更新替代、循序渐进的

原则强化执法监管，引导督促行业、企业加快更新淘汰不合规车辆，促进标准化车型更新替代。开展中置轴汽车列车示范运行，加快轻量化挂车推广应用。（交通运输部牵头，工业和信息化部、公安部、市场监管总局参与）

（十四）推动道路货运行业集约高效发展。促进“互联网+货运物流”新业态、新模式发展，深入推进无车承运人试点工作，健全完善无车承运人法规制度，推动货运物流平台健康有序发展。到2020年，重点培育50家左右创新能力强、运营管理规范、资源综合利用效率高的无车承运人品牌企业。支持引导货运大车队、挂车共享租赁、甩挂运输、企业联盟、品牌连锁等集约高效的运输组织模式发展，发挥规模化、网络化运营优势，降低运输成本，有效整合分散经营的中小货运企业和个体运输业户。支持大型道路货运企业以资产为纽带，通过兼并、重组、收购、控股、加盟连锁等方式，拓展服务网络，延伸服务链条，实现资源高效配置，加快向现代物流企业转型升级。（交通运输部负责）

五、多式联运提速行动

（十五）加快联运枢纽建设和装备升级。推进具有多式联运功能的物流园区建设，加快铁路物流基地、铁路集装箱办理站、港口物流枢纽、航空转运中心、快递物流园区等规划建设和升级改造，加强不同运输方式间的有效衔接。

进一步拓展高铁站场货运服务功能，完善货运配套设施。有序推进货运机场建设，拓展完善机场货运服务功能。大力推广集装化运输，支持企业加快多式联运运载单元、快速转运设备、专用载运机具等升级改造，完善内陆集装箱配套技术标准，推广应用 45 英尺集装箱和 35 吨敞顶集装箱，促进集装化、厢式化、标准化装备应用。（交通运输部、发展改革委、铁路局、民航局、邮政局、中国铁路总公司按职责分工负责）

（十六）加快发展集装箱铁水联运。鼓励铁路、港口、航运等企业加强合作，促进海运集装箱通过铁路集疏港。在环渤海、长三角、珠三角、北部湾和海峡西岸经济区等重点沿海区域和长江干线，打造“长途重点货类精品班列+短途城际小运转班列”铁水联运产品体系。鼓励铁路运输企业增加铁路集装箱和集装箱平车保有量，提高集装箱共享共用和流转交换能力，利用物联网等技术手段提升集装箱箱管和综合信息服务水平。（交通运输部、中国铁路总公司牵头，发展改革委、铁路局参与）

（十七）深入实施多式联运示范工程。加大对多式联运示范工程项目建设的支持力度，加强示范工程运行监测，推动运输组织模式创新。深入推进天津至华北、西北地区等六条集装箱铁水联运示范线路建设。鼓励骨干龙头企业在运输装备研发、多式联运单证统一、数

据信息交换共享等方面先行先试，充分发挥引领示范作用。支持各地开展集装箱运输、商品车滚装运输、全程冷链运输、电商快递班列等多式联运试点示范创建。（交通运输部、发展改革委牵头，铁路局、民航局、邮政局、中国铁路总公司参与）

六、城市绿色配送行动

（十八）推进城市绿色货运配送示范工程。引导特大城市群和区域中心城市规划建设绿色货运配送网络，完善干支衔接型物流园区（货运枢纽）和城市配送网络节点及配送车辆停靠装卸配套设施建设。鼓励邮政快递企业、城市配送企业创新统一配送、集中配送、共同配送、夜间配送等集约化运输组织模式。到 2020 年，在全国建成 100 个左右的城市绿色货运配送示范项目。加大对示范项目物流园区（货运枢纽）建设、新能源车辆推广应用、绿色物流智慧服务平台建设等支持力度。（交通运输部牵头，公安部、商务部、财政部参与）

（十九）加大新能源城市配送车辆推广应用力度。加快新能源和清洁能源车辆推广应用，到 2020 年，城市建成区新增和更新轻型物流配送车辆中，新能源车辆和达到国六排放标准清洁能源车辆的比例超过 50%，重点区域达到 80%。各地将公共充电桩建设纳入城市基础设施规划建设范围，加大用地、资金等支持力度，在物流园区、工业园区、大型

商业购物中心、农贸批发市场等货流密集区域，集中规划建设专用充电站和快速充电桩。结合城市配送需求，制定新能源城市配送车辆便利通行政策，改善车辆通行条件。在有条件的地区建立新能源城市配送车辆运营补贴机制，降低使用成本。在重点物流园区、铁路物流中心、机场、港口等推广使用电动化、清洁化作业车辆。（交通运输部、工业和信息化部牵头，公安部、财政部、自然资源部、生态环境部、铁路局、民航局参与）

（二十）推进城市生产生活物资公铁联运。充分发挥铁路既有站场资源优势，完善干支衔接的基础设施网络，创新运营组织模式，打造“轨道+仓储配送”的铁路城市物流配送新模式，提高城市生产生活物资运输中公铁联运的比例。在北京等大城市组织开展城市生产生活物资公铁接驳配送试点，加快城市周边地区铁路外围集结转运中心和市内铁路站场设施改造，构建“外集内配、绿色联运”的公铁联运城市配送新体系，及时总结经验并推广应用。（中国铁路总公司、交通运输部按职责分工负责）

七、信息资源整合行动

（二十一）加强多式联运公共信息交换共享。加快建设多式联运公共信息平台，实现部门之间、运输方式之间信息交换共享。加强交通运输、海关、市场监管等部门间信息开放共享，为企业

提供资质资格、认证认可、检验检疫、通关查验、违法违章、信用评价、政策动态等一站式综合信息服务。加快完善铁水联运信息交换接口标准体系，推进业务单证电子化，促进铁路、港口信息共享，实现铁路现车、装卸车、货物在途、到达预确报以及港口装卸、货物堆存、船舶进出港、船期舱位预定等铁水联运信息互联共享。到2019年底，沿海及长江干线主要港口实现铁水联运信息交换共享。到2020年底，基本建成全国多式联运公共信息平台。（交通运输部、发展改革委、中国铁路总公司牵头，海关总署、市场监管总局、铁路局、民航局、邮政局参与）

（二十二）提升物流信息服务水平。升级国家交通运输物流公共信息平台，促进铁路、港口、航运和第三方物流等龙头企业加强合作，强化货物在途状态查询、运输价格查询、车货动态匹配、集装箱定位跟踪等综合信息服务，提高物流服务智能化、透明化水平。（交通运输部、发展改革委牵头，铁路局、民航局、邮政局、中国铁路总公司参与）

（二十三）加强运输结构调整信息报送和监测分析。研究建立运输结构调整指标体系，探索相关分析方法。建立货物运输“公转铁、公转水”运行动态、多式联运发展状态、新能源车辆推广应用等信息运行监测和报送机制。（交通

运输部牵头，工业和信息化部、生态环境部、铁路局、中国铁路总公司参与）

八、加大政策保障力度

（二十四）积极落实财政等支持政策。利用车购税资金、中央基建投资等现有资金，统筹推进公铁联运、海铁联运等多式联运发展，提升港口集疏运能力，加强物流园区、工矿企业等铁路专用线建设，为煤炭、矿石等大宗货物运输方式调整创造有利环境。鼓励社会资本设立多式联运产业基金，拓宽投融资渠道，加快运输结构调整和多式联运发展。鼓励各地对运输结构调整工作成效显著的工矿企业，在分解错峰生产任务时适当减少限产比例。贯彻落实《国务院关于印发打赢蓝天保卫战三年行动计划的通知》（国发〔2018〕22号）有关要求，对大力淘汰老旧车辆、推广应用新能源汽车的有关企业和人员依照有关政策及时给予经济补偿。（财政部、发展改革委、交通运输部、生态环境部牵头，铁路局、中国铁路总公司参与）

（二十五）完善用地用海支持政策。加大铁路专用线用地支持力度，将本行动计划支持的铁路专用线项目（不含物流园区），纳入占用永久基本农田的重大建设项目用地预审受理范围，按照相关规定办理用地手续。各省（区、市）要在国土空间规划指导下组织编制港口集疏运铁路、物流园区和工矿企业铁路专用线建设方案，保障用地指标。对急

需开工的铁路专用线控制性工程，属于国家重点建设项目的，按照相关规定向自然资源部申请办理先行用地。加大对“公转水”码头及配建工程的用海支持力度，对纳入港口总体规划和运输结构调整计划的铁水联运、水水中转码头及配建的防波堤、航道、锚地等项目，列入国家重大战略的，在符合海域管理法律法规及围填海管理政策的情况下，重点保障用海需求。（自然资源部、交通运输部牵头，发展改革委、铁路局、中国铁路总公司参与）

九、加大督导考核力度

（二十六）加强组织领导。地方各级政府要切实加强组织领导，按照“一市一策、一港一策、一企一策”要求，组织编制本地区运输结构调整工作实施方案，细化分解目标任务，制定责任清单，健全责任体系，科学安排工作进度，出台配套政策，确保按时保质完成各项任务。交通运输部、发展改革委要加强统筹协调和组织调度，完善运输结构调整工作协调机制，及时研究解决运输结构调整中的重大问题。（交通运输部、发展改革委牵头，各有关部门参与）

（二十七）强化督导考评。加强对地方政府和有关部门运输结构调整工作推进落实情况的督查考核，结果向社会公布。地方各级政府要建立健全动态评估机制，加强对铁路、港口、工矿等企业的督导考核，确保责任落实到位。（交

通运输部、发展改革委牵头，各有关部门参与)

十、营造良好发展环境

(二十八)保障行业健康稳定发展。加强部门协同联动，强化货运市场和重点企业监测，及时掌握行业动态，加大政策支持力度，完善从业人员社会保障、职业培训等服务，积极培育拓展新兴市场，推动货运行业创新稳定发展和转型升级。(交通运输部牵头，各有关部门参与)

(二十九)做好政策宣传和舆论引导。加大对运输结构调整工作的宣传报道力度，加强正面引导，及时回应社会关切，为运输结构调整工作营造良好舆论氛围。(交通运输部、发展改革委牵头，各有关部门参与)

(文章来源：资源强制回收产业创新战略联盟)

国家发展改革委办公厅 住房城乡建设部办公厅关于成都市长安静脉产业园等 50 家单位资源循环利用基地实施方案的复函

发改办环资〔2018〕1249号

根据《关于推进资源循环利用基地建设的指导意见》(发改办环资〔2017〕

1778号)和《关于推进资源循环利用基地建设的通知》(发改办环资〔2018〕0502号)文件要求，国家发展改革委、住房城乡建设部共同委托第三方机构组织专家对报来的资源循环利用基地备选单位建设方案进行了评估。经评估及公示，原则同意成都市长安静脉产业园等50家单位的资源循环利用基地实施方案，现就有关事项通知如下：

一、及时转发至建设单位。各省级循环经济综合管理部门、住房城乡建设(环境卫生)部门应迅速将本复函转发至资源循环利用基地建设单位；结合建设单位实际情况对推进实施方案提出具体要求，明确建设进度的时间节点，并抄报国家发展改革委、住房城乡建设部。

二、强化建设项目管理。各基地建设单位应按照实施方案统筹梳理建设项目，报省级发展改革部门。各省级发展改革部门应在与循环经济综合管理部门、住房城乡建设(环境卫生)部门充分沟通的基础上，将在建和拟建的公共基础设施项目、公共平台项目等纳入项目库管理。

三、加强基地建设组织协调。基地建设期内，省级循环经济综合管理部门、住房城乡建设(环境卫生)部门应定期组织对基地建设情况的跟踪督导，发现建设过程中存在的问题，及时予以协调解决；按期将基地建设情况和给予的支持政策报送国家发展改革委、住房城乡

建设部。

联系人：

国家发展和改革委员会环资司吕峥

电话：010-68505549

住房城乡建设部城市建设司 王开

电话：010-58934756

附件：资源循环利用基地建设单位名称

国家发展改革委办公厅

住房城乡建设部办公厅

2018年10月10日

序号	省/市	基地名称	所属城市	
			市级	县级
1	北京	朝阳区资源循环利用基地	朝阳区	
2	河北	邯郸市资源循环利用基地	邯郸市	
3	河北	北方(定州)再生资源循环利用基地	保定市	定州市
4	山西	大同富乔驰奈资源循环利用基地	大同市	
5	山西	长治市资源循环利用基地	长治市	
6	吉林	长春宽城资源循环利用基地	长春市	
7	江苏	徐州市资源循环利用基地	徐州市	
8	江苏	新沂市资源循环利用基地	徐州市	新沂市
9	江苏	扬州市资源循环利用基地	扬州市	
10	江苏	常州市新北资源循环利用基地	常州市	
11	江苏	连云港市东海县资源循环利用基地	连云港市	东海县
12	江苏	江阴市泰望山产业园资源循环利用基地	无锡市	江阴市
13	江苏	无锡市惠山资源循环利用基地	无锡市	
14	浙江	衢州市资源循环利用基地	衢州市	
15	浙江	台州市资源循环利用基地	台州市	
16	浙江	金华市资源循环利用基地	金华市	
17	浙江	浦江县资源循环利用基地	金华市	浦江县
18	宁波	宁波市资源循环利用基地	宁波市	
19	安徽	黄山市资源循环利用基地	黄山市	
20	福建	漳州市陆海环保产业资源循环利用基地	漳州市	
21	江西	南丰县资源循环利用基地	抚州市	南丰县
22	山东	聊城市国环资源循环利用基地	聊城市	
23	山东	滨州市资源循环利用基地	滨州市	
24	山东	临沂市资源循环利用基地	临沂市	
25	山东	诸城市资源循环利用基地	潍坊市	诸城市
26	山东	肥城市资源循环利用基地	泰安市	肥城市
27	青岛	青岛西海岸新区静脉产业园	青岛市	
28	河南	濮阳市资源循环利用基地	濮阳市	
29	河南	周口市资源循环利用基地	周口市	
30	河南	济源市资源循环利用基地	焦作市	济源市
31	河南	兰考县资源循环利用基地	开封市	兰考县
32	河南	镇平县资源循环利用基地	南阳市	镇平县
33	河南	光山县资源循环利用基地	信阳市	光山县
34	湖北	襄阳市老河口资源循环利用基地	襄阳市	
35	湖北	松滋市资源循环利用基地	荆州市	松滋市
36	广东	东莞市海心沙资源循环利用基地	东莞市	
37	广西	南宁市资源循环利用基地	南宁市	
38	广西	贵港市资源循环利用基地	贵港市	
39	广西	钦州市资源循环利用基地	钦州市	
40	重庆	洛碛资源循环利用基地	渝北区	
41	四川	成都市长安静脉产业园资源循环利用基地	成都市	
42	四川	绵阳中科绵投资源循环利用基地	绵阳市	
43	四川	南充市嘉陵区资源循环利用基地	南充市	
44	四川	四川宜宾资源循环利用基地	宜宾市	
45	云南	大理市资源循环利用基地	大理市	大理市
46	陕西	韩城经济技术开发区资源循环利用基地	渭南市	韩城市
47	陕西	神木市资源循环利用基地	榆林市	神木市
48	甘肃	兰州市资源循环利用基地	兰州市	
49	甘肃	平凉市崆峒区资源循环利用基地	平凉市	
50	青海	青海云海循环经济绿色产业园区	西宁市	

(文章来源：国家发改委 报废车回收拆解与再利用分会)

工信部：拟公告的符合《铅蓄电池行业规范条件（2015年本）》企业名单（第六批）

为推动铅蓄电池行业可持续发展，依据《铅蓄电池行业规范条件（2015年本）》（下称《规范条件》），工业和信息化部组织专家组开展了铅蓄电池企业规范审核工作。现公示拟公告的符合《规范条件》企业名单（第六批），公示期10个工作日。

如有意见或建议，请于2018年12月21日前以书面或电子邮件形式反馈我们。

联系方式：

工业和信息化部消费品工业司
地址：北京市西城区西长安街13号

邮编：100804

电话：010-68205680

传真：010-66017178

电子邮箱：XFPSQGYC@miit.gov.cn

工业和信息化部消费品工业司

2018年12月7日

拟公告的符合《铅蓄电池行业规范条件（2015年本）》企业名单（第六批）

（排名不分先后）

序号	企业名称	省份	地址	邮编
1	安徽力普拉斯电源技术有限公司	安徽省	安徽省淮北市濉溪县经济开发区女贞路1号	235100
2	安徽理士电源技术有限公司	安徽省	安徽省淮北市濉溪县经济开发区	238000
3	肇庆理士电源技术有限公司	广东省	肇庆高新技术产业开发区工业园	526238

（来源：国家发改委）

云南省工业和信息化厅关于加强报废汽车回收拆解行业安全生产监督管理工作的通知

云工信交通〔2018〕55

各州、市工业和信息化委，各报废汽车回收拆解企业：

7月份以来，全省工信部门和报废汽车回收拆解企业严格按照省政府黄标车治理淘汰工作要求，克服困难，切实履行黄标车淘汰报废回收工作职责，为全省黄标车治理淘汰工作顺利进行作出了应有的努力和贡献。目前，黄标车治理淘汰工作进入收尾阶段，各报废汽车回收拆解企业回收了大量的黄标车和其他社会车辆，车辆堆放、拆解压力较大，行业安全生产形势严峻，为确保已回收车辆的安全堆放和有序拆解，保证全省报废汽车回收拆解行业健康稳定发展，现就有关事项通知如下：

一、高度重视安全和环保工作

各地工信部门和报废汽车回收拆解企业要提高安全生产工作意识，按照“管行业必须管安全，管业务必须管安全”和中央环保督察的工作要求，认真抓好行业、企业的安全生产和环境保护工作。工信部门要指导和督促辖区企业落实安全生产主体责任，建立安全生产和环境保护方面的管理、应急制度并切实执行。企业要严格落实主体责任，加强内部管

理，制定完善安全生产和环境保护的各项规章制度，严格按照制度和生产作业流程进行拆解，确保行业生产形势安全稳定。

二、强化生产安全管理

要严格按照国家和我省相关法律法规及标准规范，认真做好报废汽车回收拆解各生产环节管理，确保对回收车辆的合法有效处理。要严格按照规定和作业流程对回收车辆进行登记并加快拆解进度，确保回收车辆信息核实准确并及时拆解。要规范回收车辆堆放，做到先预处理再存放、不乱堆乱放、不超高堆放等。要保证回收拆解设施设备正常运转，不带病、不带伤进行作业，专用设备要严格按照操作规程进行操作。要完善安全防护措施和配备必要的安全防护装备，确保生产安全。

三、强化消防安全管理

要加强消防投入，在车辆堆放和拆解作业场地配备灭火器、消防沙池等必要的消防设施设备，并对消防设施设备进行检查，确保其能正常使用。要保持车辆堆放场地和拆解作业场地通道畅通，加强员工消防安全知识培训及应急演练，提高消防应急处置能力。要强化车辆切割作业流程管理，氧焊切割等带火作业必须远离带有油污的易燃区和物品。

四、强化治安安全管理

报废车辆堆放场地（含临时堆放场

地）和拆解作业场地的监控设备必须保证正常运转，必须有人 24 小时进行值班值守，并严格进行报废车辆进出场登记管理，禁止闲杂人员进出车辆堆放和拆解作业场地，防止报废车辆及零部件丢失和非正常离场。要特别加强对临时堆放场地存放车辆的管理，通过增加值班值守人员、加装隔离设施等，确保存放车辆安全。

五、强化环保安全管理

要按照中央环保督查组“回头看”工作中行业环保排查整治工作要求，尽快完善环保设施设备和建立环保管理制度，并保持环保设施设备正常运转，切实提高企业环境保护能力和水平。要按照规定进行环评和验收，要进行场地防渗漏处理，要建设完善雨污、油污分离系统和危废物存储设施设备，要严格按照规定进行危废物存储登记和转移等，防止环保安全事故发生。

六、认真开展检查排查

各地工信部门要加大检查力度和频次，不走过场、不留死角，切实检查安全生产和环境保护方面存在的隐患和问题，及时督促企业进行整改完善。要对整改的问题进行“回头看”，强化和巩固检查整改效果。对逾期不进行整改的，要按照相关法律法规进行严肃处理。报废汽车回收拆解企业要主动并经常性开展自查排查，特别是对下属回收网点的检查，对查找出的问题及隐患，要及时

整改，杜绝安全及环保事故发生。在监督检查和自查排查中，要重点检查是否建立安全生产和环境保护的管理制度和应急预案并有效落实，营业场所和车辆存放场地是否配备足够的消防、环保设施设备并能正常运行和使用，人员和车辆的通行通道是否畅通，车辆堆放是否规范和安全，拆解处理是否符合技术规范 and 造成环境污染，值班值守人员是否落实和在岗，是否有闲杂人员随意进入车辆堆放和拆解作业场地，回收进场的报废车辆及“五大总成”是否有被盗和非正常出场的情况等。

各地工信部门在对企业检查中发现的安全、环保等重大违法违规问题，要及时向上级主管部门和相关职能部门反馈，并配合做好后续处理工作。

省工业和信息化厅
2018年11月30日

（文章来源：省工业和信息化厅）

关于印发陕西省促进高排放 老旧机动车淘汰更新补助暂 行办法的通知

各社区市人民政府、韩城市人民政府、
杨凌示范区、西咸新区管委会：

《陕西省促进高排放老旧机动车淘

汰更新补助暂行办法》已经省政府同意，
现印发给你们，请认真贯彻执行。

陕西省促进高排放老旧机动车淘汰更 新补助暂行办法

第一章 总则

第一条 为贯彻落实《陕西省铁腕
治霾打赢蓝天保卫战三年行动方案
（2018-2020年）（修订版）》要求，
加快推进全省高排放老旧机动车淘汰更
新工作，进一步减少机动车污染物排放，
持续改善全省空气质量，制定本办法。

第二条 鼓励营运类高排放老旧机
动车提前淘汰，按照车型、年限对提前
淘汰车主给予经济补助，对淘汰更新为
节能、新能源汽车的车主依法给予税收
减免。同时，鼓励汽车生产、销售企业
等第三方社会力量对淘汰并更新为国六
排放标准或新能源汽车车主，给予购车
优惠。

第三条 本办法所称营运类高排放
老旧机动车（以下简称老旧车）是指在
我省注册登记，经市级以上环保部门核
准、公示，达到现行排放标准限值标准，
且低于引导淘汰排放限值标准的营运柴
油货车、油改气车辆（含三轮汽车及低
速货车）。具体车辆以环保部门公示数
据为准。

第四条 提前淘汰补助资金，是指
由省、市级人民政府设立，财政预算安
排，用于对纳入补助范围提前淘汰老旧

车的专项补助资金。补助资金的申领发放应遵循“只要淘汰报废，就可享受补助”的基本原则。补助所需资金的投入由省级与市县按照4:6的比例分级负担，资金兑付按照年终公示的实际拆解车型及数量，省级补助资金在下年初据实下达。为加快推进车辆淘汰更新，各地应先行垫付补助资金，保障政府补助及时兑付。

第五条 提前淘汰是指低于《机动车强制报废标准规定》（商务部、发展改革委、公安部、原环境保护部令【2012】第12号）中规定的使用年限1年以上（含一年）。注册登记时间及使用性质以公安交管部门登记信息为准。淘汰时间以《报废汽车回收证明》标注时间为准。

第六条 提前淘汰老旧车车主是指环保部门公示老旧车的注册登记所有人或经公安交管部门核准的实际所有人（以下简称车主）。

第七条 各级环保、商务、交通运输、公安、财政部门工作分工如下：

（一）环保部门负责老旧车的核定、公示及削减氮氧化物和颗粒物总量的核查核算工作；

（二）商务部门负责提前淘汰老旧车的上门回收、拖移拆解、补助申领及监管工作；

（三）交通运输部门负责组织营运老旧车的提前淘汰工作；

（四）公安部门负责办理提前淘汰

老旧车的注销登记和淘汰数据核准工作；

（五）财政部门负责提前淘汰老旧车补助的核拨工作；

（六）上述部门按照公平、公正、择优原则会商确定第三方社会力量参与老旧车治理工作。

第二章 补助范围和标准

第八条 申请提前淘汰老旧车补助，须同时具备下列条件：

（一）在我省注册登记或转入登记5年以上的营运柴油货车、油改气车辆（经质监部门备案）；

（二）经市级以上环保部门核准、公示；

（三）具备提前淘汰条件，且非因自然报废或交通事故等导致直接报废；

（四）车辆不缺失机动车五大总成；

（五）经省级商务部门认可有合法资质报废汽车回收企业回收拆解，并取得《报废汽车回收证明》；

（六）取得登记地公安交管部门出具的《机动车注销证明》。

申领补助资金时，因机动车相关牌证缺失，经由管辖地公安交管部门核查后，凭出具的机动车相关注册登记信息证明，即可办理补助申报。

第九条 补助限额标准、补助比例和补助期限

（一）补助限额标准

车型	补助限额标准 (单位: 元)		
	2018 年度	2019 年度	2020 年度
重型营运载货车	33000	30000	26000
中型营运载货车	20000	18000	15000
轻型营运载货车	9000	8000	7000
三轮汽车及低速货车	7000	6000	5000
“油改气”的老旧燃气车	8000	7000	6000

注: 以上补助均为一次性补助。车辆类型以公安交管部门登记数据为准, 并参照附表《老旧车提前淘汰奖励补助车型与机动车注册登记类型对应表》执行。

(二) 补助比例

1. 载货汽车: 排放标准为国三及以上, 提前淘汰的按照补助限额全额补助。排放标准低于国三, 距离国家强制报废年限 5 年 (含 5 年) 以上 (三轮汽车及低速货车距离国家强制报废年限 1 年以上, 危险品运输性质车辆距离国家报废年限 2 年以上), 提前淘汰的按补助限额标准全额补助; 距离国家强制报废年限 1 年以上不满 5 年 (危险品运输性质车辆距离国家强制报废年限 1 年以上不满 2 年), 提前淘汰的按补助限额标准 60% 给予补助。

2. 对于牵引、非载货专项作业车或专用类等残值较高车辆, 各市 (区) 可结合当地实际, 在本办法的补助标准基础上适当提高淘汰奖励补助, 具体的补助范围、标准等分别由市级交通运输主管部门和公安交通管理部门会同市级财政部门另行制定。

3. 对于《陕西省高排放老旧机动车淘汰更新实施计划 (2018-2020 年)》要求纳入淘汰任务的其他车辆 (冒黑烟及 1 个检验周期内连续三次抽测不合格车辆), 可参照补助限额标准中的对应

车型, 按标准的 60% 给予补助。

4. 对其他需要淘汰的高排放车辆, 各市 (区) 可根据当地机动车污染治理实际需要制定淘汰补助办法, 具体办法由市级环保部门会同财政部门另行制定。

补贴期限为本办法生效之日起至 2020 年 12 月 31 日。

第十条 具有以下条件之一的车辆, 不享受补助:

- (一) 党政机关、事业单位、国有控股及参股企业的老旧车;
- (二) 达到强制报废标准车辆;
- (三) 经维修或采用污染控制技术仍无法达标排放的车辆。

第三章 补助资金的申请与发放

第十一条 申报程序

(一) 提出申请。凡申请高排放老旧机动车淘汰更新补助的单位和个人, 须通过省老旧机动车淘汰更新管理信息系统 (以下简称管理信息系统) 申请办理或委托机动车注册地具有相应资质的报废机动车回收拆解企业代办。申请时应填写《陕西省高排放老旧机动车淘汰更新补助资金申请表》, 并提交车主有效身份证明, (单位的提交组织机构代码证, 如需委托他人代办, 还应提交车主委托书及代办人的有效身份证明), 车辆所在地市级环保、公安、商务、财政部门通过管理信息系统核验并认定补助标准。

(二) (二) 回收拆解。申请后, 车主将报废车辆交售给具有相应资质的报废机动车回收拆解企业, 拆解企业出具《报废汽车回收证明》并上传管理信息系统。

(三) 注销登记。车主在机动车所在地公安交管部门办理注销登记, 领取《机动车注销证明》。公安交管部门负责上传注销登记信息。

(四) 领取补助。车主通过管理信息系统录入转账账户信息, 经市级环保、公安、商务、财政部门核准后, 发放领取补助资金。车主信息与注册登记所有人不符的, 按照本办法第六条、第十三条规定办理。车主提交的资料符合第十二条要求的, 补助资金应在 10 个工作日内到账。

第十二条 申领补助资金需填写或上传提交以下资料。

(一) 《陕西省高排放老旧机动车淘汰更新补助资金申请表》。

(二) 《报废汽车回收证明》及《机动车注销证明》;

(三) 有效身份证明原件;

(四) 与车主同名的个人银行账户或单位基本账户开户证明。

第十三条 机动车实际所有权转移, 未能及时办理机动车转移登记, 机动车所有人原身份证明(组织机构代码证)发生变化无法及时变更或确因原机动车所有人已故、出国、单位消失等其

他特定原因, 在申请办理淘汰补助时, 需经机动车管辖地公安交管部门查询无盗抢、查封记录, 申请人提供相应变更证明文件, 填写承担法律责任承诺书后, 按申报程序申领补助资金(具体办理流程、需提交的相关证明由各市区自行规定)。

第四章 监督管理

第十四条 省公安厅、省财政厅、省环境保护厅、省交通运输厅、省商务厅等部门在各自职责范围内加强对促进高排放老旧机动车补助政策实施、汽车报废、资金发放等情况进行跟踪检查和监督管理, 确保资金安全、及时发放。

第十五条 对买卖、伪造、变造《报废汽车回收证明》及《机动车注销证明》, 拼装车及回收的报废车辆上路行驶或流向社会的, 有关部门依据《报废汽车回收管理办法》进行处理。

第十六条 对挪用、骗取补助资金的单位和个人, 有关部门依据《财政违法行为处罚处分条例》(国务院令 427 号) 及其他有关法规进行处理。

第十七条 报废汽车回收拆解企业应当落实主动上门回收制度, 并为提前淘汰车主提供上门拖移、补助申领等便捷服务。对落实服务保障措施的企业, 经市级高排放机动车污染治理专项工作办公室同意, 省市财政按照实际拆解的车型、数量, 在车辆吊装、拖移和影像化管理系统建设方面给予一定的补助。

具体补助标准为重型、中型载货车每辆600元、其他车型每辆200元。

第五章 附则

第十八条 各市(区)可根据本办法制定实施细则,并及时报省公安厅、省财政厅、省环境保护厅、省交通运输厅、省商务厅备案。

第十九条 本办法自发布之日起执行。

附表:

老旧车提前淘汰奖励补助车型与机动车注册登记车辆类型对比表

序号	补助车型	机动车车辆类型
1	重型载货车	重型普通货车; 重型厢式货车; 重型封闭货车; 重型罐式货车; 重型平板货车; 重型集装箱车; 重型自卸货车; 重型特殊结构货车; 重型仓栅式货车; 重型平板自卸货车; 重型半挂牵引车; 重型全挂牵引车; 重型非载货专项作业车; 重型载货专项作业车; 大型非载货专项作业车; 大型载货专项作业车。
2	中型载货车	中型普通货车; 中型厢式货车; 中型封闭货车; 中型罐式货车; 中型平板货车; 中型集装箱车; 中型自卸货车; 中型特殊结构货车; 中型仓栅式货车; 中型特殊结构自卸货车; 中型半挂牵引车; 中型全挂牵引车; 中型非载货专项作业车; 中型载货专项作业车。
3	轻型载货车	轻型普通货车; 轻型厢式货车; 轻型封闭货车; 轻型罐式货车; 轻型平板货车; 轻型自卸货车; 轻型特殊结构货车; 轻型仓栅式货车; 轻型半挂牵引车; 轻型全挂牵引车; 小型非载货专项作业车; 小型载货专项作业车; 轻型非载货专项作业车; 轻型载货专项作业车。
4	微型载货车	微型普通货车; 微型厢式货车; 微型封闭货车; 微型罐式货车; 微型自卸货车; 微型特殊结构货车; 微型仓栅式货车; 微型非载货专项作业车; 微型载货专项作业车。

(文章来源: 陕西省商务厅 报废车回收拆解与再利用分会)

行业资讯

Industry News

云南省强势推进黄标车治理淘汰工作

淘汰黄标车是中央环境保护督察“回头看”的重点整改任务之一,是强化环境硬约束、促进供给侧结构性改革、打赢蓝天保卫战三年行动计划和把云南建成中国最美丽省份的重要举措。



自今年7月20日全省黄标车治理淘汰工作动员部署电视电话会议召开以来,全省各地、有关部门迅速行动,通过强化组织保障、宣传引导、分类推进、跟踪问效、确保稳定等措施,全面推进黄标车治理淘汰工作并取得初步成效。

高位推动 成效显著

全省黄标车治理淘汰工作实施以来,在省委、省政府高度重视下,云南省强化组织发动,各地、有关部门先后召开会议、研究出台实施方案和补贴办法、积极筹措补贴资金,迅速启动治理淘汰工作。16个州(市)均成立由州(市)长任组长的治理淘汰工作领导小组。7月底前,省级承担的补贴资金预拨到各州(市),为各项工作顺利开展提供了

保障。

为营造推进黄标车治理淘汰工作的良好舆论氛围，各地、有关部门多形式、多渠道、全方位宣传黄标车的危害性和治理淘汰黄标车的政策措施。省公安厅、原省环保厅还通过《金色热线》等栏目，现场解答听众、网友关注的热点、焦点问题，积极争取社会各界的理解、支持和配合。

在强化执法管控方面，各地按期制定出台黄标车限行、禁行方案，严格落实禁行限行措施；公安、工信、交通、环保、质监等部门认真履职，严格车辆登记、检验、营运、报废等环节的监管，初步形成协同共治的工作态势。

各地、有关部门把治理淘汰黄标车作为重点工作开展督查督办，有的挂钩联系包干、有的现场办公推进、有的轮流蹲点督导。省政府督查室实行半月一通报制度，省治理淘汰黄标车工作办公室每日通报情况，持续跟踪问效、强化工作落实。

截至 10 月 28 日，全省累计治理淘汰黄标车 105454 辆，剩余 28904 辆，完成率为 79.44%。其中，2005 年底前注册营运的黄标车淘汰 6611 辆，剩余 1 辆，完成率为 99.99%。

超标排放 潜藏威胁

环境保护部、国家发展改革委、公安部、财政部、交通运输部、商务部 6 部委于 2014 年 9 月 15 日联合印发的

《2014 年黄标车及老旧车淘汰工作实施方案》（环发〔2014〕130 号）明确给出黄标车定义：“黄标车指排放水平低于国一排放标准的汽油车和国三排放标准的柴油车”。

百度百科”定义：黄标车，是新车定型时排放水平低于国一排放标准的汽油车和国三排放标准的柴油车的统称。通常是尾气排放污染量大、浓度高、排放稳定性差的车辆。按排放限值比较，一辆黄标车的排放量分别相当于 5 辆国一、7 辆国二、14 辆国三、20 辆国四、25 辆国五汽油车。

据了解，汽车排放的污染物主要有氮氧化物、碳氢化合物、一氧化碳和颗粒物，达到一定浓度时，就会危害人体健康。原省环保厅相关负责人介绍，按照《环境空气质量标准》(GB 3095-2012)规定的监测评价方法，国家对城市可吸入颗粒物(PM10)浓度、细颗粒物(PM2.5)浓度、空气质量优良天数比率等大气环境质量约束性指标进行考核，评价指标包含了目前开展常规监测的二氧化硫、二氧化氮、可吸入颗粒物、一氧化碳、臭氧、细颗粒物 6 项监测指标。机动车尾气排放物中：氮氧化物直接影响环境空气中的二氧化氮，间接影响细颗粒物和臭氧；碳氢化合物则与环境空气中的臭氧密切相关（臭氧是大气层中的抗氧化剂和碳氢化合物等被太阳照射，发生光化学反应而形成的）；一氧化碳直接

影响环境空气中的一氧化碳；颗粒物直接影响环境空气中的可吸入颗粒物、细颗粒物。

由于出厂技术性能低、使用年限长、维修保养差等原因，黄标车污染物排放值相对较高，并且污染物都是近地面排放，处于人群的呼吸地带位置，因而对人体健康，特别是呼吸道有较大危害。据统计，仅占汽车总量 2% 的黄标车的氮氧化物排放量占到了机动车氮氧化物排放总量的 60% 以上。由于机动车排放的污染物多集中在低空层面，且污染物中的氮氧化物是诱发光化学烟雾和“阴霾”天气的主要污染物，因此，控制机动车排气污染，是改善环境空气质量，保障广大群众身体健康的重要民生举措。

淘汰治理 刻不容缓

环保专家分析认为，作为机动车中的污染大户，黄标车排放量大、浓度高、污染危害大，因此，加快淘汰黄标车已经到了刻不容缓的地步，对于改善空气质量、保障群众健康具有重要的示范带动作用。

淘汰黄标车是主要污染物总量减排的需要。经国家核算认定，2017 年，全省二氧化硫排放总量为 57.13 万吨，与 2015 年的 58.37 万吨相比下降 2.1%；氮氧化物排放总量为 44.47 万吨，与 2015 年的 44.93 万吨相比下降 1.0%。完成二氧化硫、氮氧化物排放总量均下降 0.6% 的目标任务。然而，虽然云南省 2017

年总量减排目标完成了国家下达任务，但是，下一步，全省工业源削减氮氧化物空间较小，云南省削减氮氧化物主要依靠机动车尾气污染防治实现。随着机动车保有量的不断增长，机动车氮氧化物排放量连续两年“不降反升”，呈现逐年上升趋势，因此，要削减氮氧化物排放量，淘汰黄标车至关重要。

淘汰黄标车也是改善大气环境质量的需要。2017 年，云南省环境空气质量总体继续保持优良。全省 16 个州（市）政府所在地（以下简称 16 个城市）可吸入颗粒物（PM10）年平均浓度均达到二级标准，较 2013 年下降 14.2%，完成持续改善的目标任务。16 个城市细颗粒物（PM2.5）年平均浓度均达到二级标准，较 2015 年下降 14.3%。16 个城市空气质量优良天数比率为 98.2%，较 2015 年（考核基准年，空气质量优良天数比率 97.2%）上升 1 个百分点，完成 97.2% 的目标任务。但是，2017 年，大气环境质量主要指标二氧化氮浓度“不降反升”，较 2015 年、2016 年的 17 微克/立方米均上升 2 微克/立方米。所以，要降低二氧化氮浓度，持续改善大气环境质量，就必须以问题为导向，有针对性地采取措施。

淘汰黄标车更是保障人民群众身体健康的需要。机动车排放尾气具有一种很难闻的气味，让人产生头晕、恶心、呕吐等反应，对人体造成伤害。

省黄标车治理淘汰工作领导小组相关负责人介绍,2018年,全省淘汰黄标车年度任务完成后,依据国家《“十三五”主要污染物控制规划编制技术指南》中的机动车氮氧化物排放系数,测算可实现氮氧化物减排0.798万吨,扣除年度平均新增排放量0.25万吨,预计可新增净削减量0.548万吨,这将改变云南省机动车氮氧化物排放量连续两年上升的局面。与此同时,依据2015年环境统计相关系数预测,还将减少碳氢化合物0.80万吨、一氧化碳5.65万吨、颗粒物0.98万吨。由此,将对云南省持续保持环境空气质量优良作出积极贡献。

细化措施 全面推进

在黄标车治理淘汰工作推进过程中,云南省按照国家相关部门要求和规定,细化措施,确保工作全面推进。

按照商务部、国家发展改革委、公安部、环境保护部联合签发的《机动车强制报废标准规定》(2012年第12号令),达到下列使用年限的已注册机动车应当强制报废。即:小、微型出租客运汽车使用8年,中型出租客运汽车使用10年,大型出租客运汽车使用12年;租赁载客汽车使用15年;小型教练载客汽车使用10年,中型教练载客汽车使用12年,大型教练载客汽车使用15年;公交客运汽车使用13年;其他小、微型营运载客汽车使用10年,大、中型营运载客汽车使用15年;专用校车使用15

年;大、中型非营运载客汽车(大型轿车除外)使用20年;三轮汽车、装用单缸发动机的低速货车使用9年,装用多缸发动机的低速货车以及微型载货汽车使用12年,危险品运输载货汽车使用10年,其他载货汽车(包括半挂牵引车和全挂牵引车)使用15年;有载货功能的专项作业车使用15年,无载货功能的专项作业车使用30年;全挂车、危险品运输半挂车使用10年,集装箱半挂车20年,其他半挂车使用15年;正三轮摩托车使用12年,其他摩托车使用13年。

根据省人民政府办公厅于2018年7月17日印发《云南省治理淘汰黄标车工作方案》(云政办〔2018〕57号)要求,各州(市)人民政府结合本地实际,于2018年8月31日前制定出黄标车限行、禁行方案,依法划定限行、禁行区域,完善交通标志,并向社会发布限行、禁行通告。公安部门加强路面执法和非现场执法力度,从严查处黄标车违反交通限行、禁行标志通行等违法行为。

以鼓励黄标车所有人提前淘汰为目的,省公安厅、原省工业和信息化委、省财政厅、原省环保厅于2018年7月18日联合印发《云南省提前淘汰黄标车补贴办法》,省财政厅于2018年7月27日印发《关于下达提前淘汰黄标车补贴省级补助经费的通知》,明确提出云南省投入12.2亿元财政资金,积极鼓励

和引导黄标车所有人主动淘汰黄标车，补贴资金由省财政和州市财政各承担50%，根据车辆类型、提前报废时间的不同，实行差异化补贴，对符合提前淘汰有关政策要求的黄标车所有人给予适当资金补贴。

其中，补贴范围包括：申请补贴的黄标车须同时符合3个条件。一是登记地为云南省；二是距国家强制报废年限3个月（不含）以上；三是交售给有资质的报废汽车回收拆解企业进行回收拆解。补贴限额标准为：重、大型车辆，每辆补贴15000元；中型车辆，每辆补贴10000元；轻、小型车辆，每辆补贴8000元；微型车辆，每辆补贴5000元。补贴比例为：距国家强制报废年限3年（不含）以上且提前报废的，按补贴限额标准全额给予补贴；距国家强制报废年限3个月（不含）至3年（含）且提前报废的，按补贴限额标准的80%给予补贴。补贴期限：在2018年7月1日—2018年12月31日期间办理提前报废，并于2019年1月15日前提交申请的可享受补贴，逾期不予补贴。

“实施打赢蓝天保卫战三年行动计划，坚决打好柴油货车污染治理攻坚战，开展优化调整交通运输结构等一系列大气污染防治工作，最终实现全省氮氧化物、碳氢化合物、一氧化碳、颗粒物排放量大幅减少的目标，云南省大气环境质量主要指标二氧化氮预计可出现‘稳

中趋降’的趋势，空气环境质量将持续改善。”省黄标车治理淘汰工作领导小组相关负责人说。

“黄标车”鉴别方法

如何知道自己的车辆是否属于黄标车？直接的方法是免费登陆国家机动车环保网“黄标车查询系统”。

步骤一：输入网址

“<http://www.vecc.org.cn/>”，打开机动车环保网。

步骤二：下滑鼠标，找到“公众查询平台”，点击进入查询界面。

步骤三：按照时间年限（以2017年1月1日为时间间隔），通常选择左侧小窗口。

步骤四：在进入查询界面后，根据提供车辆型号和发动机型号来查询车辆的排放标准信息。

若上述系统无法查询到相关信息，通过查询车辆铭牌、出厂合格证、一致性证书、货物进口证明书（进口车）等方式，则可判定车辆排放水平。

在上述“证书”出现遗失的情况下，可到车辆登记管理部门出具车辆登记档案号，即可查询到车辆排放水平，车辆登记管理部门在新车落户《合格证》和《车辆进口检验单》均有存档。（云南省生态环境厅 供稿）

（文章来源：云南日报 报废车回收拆解与再利用分会）

云南省：黄标车退市大提速

近期，我省交警部门综合施策、攻坚克难，对辖区黄标车开展排查清理，逐车督促整改，并开展交通安全教育，向车主讲明不及时办理报废或注销黄标车存在的安全隐患，助力黄标车治理淘汰工作“提档加速”。

保山：紧盯“全部淘汰”目标不放松

近期，保山市公安局交警支队召开黄标车淘汰工作推进会，分析研究工作推进中存在的问题和困难，对下一步加快治理淘汰工作进行部署。

保山市公安局副局长、交警支队支队长丁自生要求各大队要创新工作思路和方法，组织民警、报废汽车回收拆解企业上门服务，简化审批程序，优化办事流程，切实提高治理淘汰工作效率。

随后，丁自生一行组成督导组，深入保龙二大队、高黎贡山大队等地督导检查黄标车淘汰治理工作，分析存在问题，并提出改进措施。

10月3日至4日，该支队车管所所长潘从斌深入各车管所、施甸县公安局交警大队，督导黄标车治理淘汰工作，与各县市公安局交警大队大队长共同探讨研究，分析当前工作存在的短板，有针对性提出对策，要求各部门不断创新工作思路和方法，强化协调配合，把握好淘汰进度和时间节点，紧盯“全部淘汰”目标不放松，确保如期完成任务。

截至10月3日，保山市治理淘汰黄标

车工作完成2665辆，完成率为45.58%，在全省排第9名，其中，淘汰2005年底前注册登记的营运黄标车292辆，完成率71.39%，在全省排第8名。

普洱：快速办理黄标车拆解业务

近日，普洱市治理淘汰黄标车领导小组成员、办公室主任、市公安局党委专职副书记雷启勇一行组成工作组，深入普洱市恒源再生产业有限公司、普洱天铸废旧回收拆解有限公司等，就黄标车报废拆解工作相关事宜进行督导协调。

期间，工作组通过实地走访调研，对黄标车报废拆解工作环节进行逐一了解，就如何强力推进此项工作提出要求。

工作组指出，各报废回收网点要取消双休日，畅通绿色通道为黄标车服务，合理安排值守人员，加班加点快速办理黄标车拆解业务，确保如期完成拆解工作任务。要严格按照机动车拆解规范要求，全面破坏黄标车发动机、转向机、前桥、后桥及车架，禁止黄标车“五大件”回流市场进行改装或拼装，全面消除安全隐患。

工作组要求，要加强工作对接，报废拆解工作中存在的问题要及时报普洱市治理淘汰黄标车领导小组办公室给予协调解决。同时，报废回收企业要备足工作人员及停车场地，为即将到来的黄标车拆解高峰期做足准备工作。要加强对各县（区）服务网点的拆解工作业务指导，确保各网点能够及时、快速办理黄标车拆解业务，避免工作量堆积的情况发生。

龙陵：积极兑现淘汰车辆补助

近日，龙陵县龙山镇河头社区居民杨师傅将刚买的一辆排放不合格的宝马车送到车辆报废点报废。办完手续后，杨师傅领取了政府补助的5000元奖励。

据了解，龙陵县共有342辆黄标车，这些黄标车有的属于营运小客车，有的是货运车辆，有的是自用轿车。为确保淘汰黄标车工作顺利进行，该大队成立工作小组，下设办公室，由该大队大队长担任办公室主任，负责组织黄标车淘汰工作。同时，将龙陵县淘汰黄标车任务分解到相关部门，规定完成任务期限。对龙陵县黄标车信息进行清理统计，将黄标车信息下放到基层乡镇、机关单位和各工作部门，要求责任人将淘汰《方案》及时通知到车主，要求车主限期将淘汰车辆送至车辆报废地点，办理车辆报废手续。

此外，该大队积极兑现淘汰车辆补助，划拨黄标车治理经费对按规定时间报废的黄标车车主进行奖励补助，并要求保险公司按照车辆报废时间，按比例退回保险金额。

目前，龙陵县办理黄标车淘汰报废手续224次，完成淘汰率65.5%，全县黄标车淘汰治理任务数已过半。

思茅：齐抓共管治理淘汰黄标车

自开展治理淘汰黄标车工作以来，普洱市公安局思茅分局交警大队以“高度重视，压实责任，首当其冲，敢于担当，敢于作为”的工作原则，发挥治理淘汰黄标车攻坚克难主力军作用。

强化组织领导

为确保治理淘汰黄标车工作有序推进，该大队主要领导为第一责任人，成立治理淘汰黄标车领导工作小组，并在车管所设立办公室。针对时间紧、任务重、困难多等问题，该大队多次召开治理淘汰黄标车工作推进落实会议，分析研判工作中存在的困难及问题，要求全体民警要提高政治站位，迎难而上、压实责任。指派民警、辅警深入各乡镇，按照包保责任制、工作目标和认领清单，与社区（村）主任、社区警务室警长形成合力，落实抓好淘汰每一辆黄标车具体宣传、引导、发动和治理淘汰工作。通过采取实地查找车辆、面对面劝导车主、电话联系劝导车主等方式，督促车主尽快到相关部门办理报废手续。

截至10月8日，共淘汰67辆次，完成认领数80.72%。

加强路面管控

大队全面启动黄标车限行、禁行工作，严查黄标车违反限行、禁行标志通行违法行为，严查黄标车其他交通违法行为，并向黄标车驾驶人发放淘汰黄标车“催办通知书”。在路面执勤执法期间适时对过往车辆确认为黄标车后，采取逐车宣传告知黄标车车主相关淘汰治理黄标车政策方式，督促黄标车车主签订报废车辆承诺书。

同时，充分利用“茶城交警”微信公众平台、LED显示屏等多种方式，多角度、全方位广泛宣传黄标车高污染、高排放等危害性及国家淘汰黄标车惠民政策。制作淘汰黄标车办理流程展板6块、宣传材料5万余份、

悬挂宣传布标 20 条、在城区道路中心隔离栏安装公益广告 60 块。

服务淘汰并重

期间，该大队在车管所设立治理淘汰黄标车专门咨询电话，每天由专门工作人员负责向群众解答办理黄标车相关政策和治理淘汰流程。在车管所专门设立黄标车车辆注销手续办理窗口，节假日继续办公，以此保障报废车辆注销手续能够有序、高效办理。积极收集相关淘汰黄标车工作建议，针对存在的问题和困难，积极向上级部门反映，并提出切实可行的建议。

照思茅区治理淘汰黄标车工作领导小组办公室要求，该大队派出包片责任人深入 7 个乡镇参与治理淘汰黄标车工作，指导业务工作，确保各项治理淘汰黄标车工作措施落到实处，明确职责和任务，与各相关部门形成合力，严格监督检查，根据各乡镇、社区（村）汇总的相关数据适时发布通报，齐抓共管开展治理淘汰黄标车工作。

曲靖：约谈未完成淘汰工作的单位

10 月 10 日，曲靖市召开约谈会，对未完成黄标车淘汰工作的党政机关、事业单位、国有企业进行约谈。

会上，曲靖市治理淘汰黄标车领导小组办公室、市公安局副局长胡建东通报了全市黄标车淘汰进展情况以及全市党政机关、事业单位、国有企业黄标车淘汰完成情况。

议提出，目前，省、市、县（市、区）主要领导已层层签订了责任状，请各单位高

度重视。治理淘汰黄标车任务重、要求高，难度大，涉及面广，时间跨度长，各党政机关、事业单位、国有企业要勇于担当，率先淘汰，作出表率，不折不扣完成淘汰任务。要克服困难，妥善处理好淘汰黄标车带来的问题，做好相关人员思想工作。

文山：10 月底前淘汰 80%黄标车

近日，文山州召开全州推进黄标车治理淘汰工作电视电话会议，全面总结前阶段文山州黄标车治理淘汰工作情况，查找工作中存在的问题和不足，安排部署下步工作。

议指出，当前正是黄标车治理淘汰工作的关键时期，时间紧、任务重、要求高，全州各级各部门要齐心协力、履职尽责，采取过硬措施，把黄标车治理淘汰工作抓实、抓细、抓好，坚决打赢这场硬战。

会议要求，要认清形势，明确任务，进一步增强决战决胜治理淘汰黄标车的向心力。文山州各级各部门要充分认识治理淘汰黄标车的重要性和紧迫性，以高度负责的态度，进一步强化工作措施，全力推进治理淘汰黄标车工作，力争到 10 月底前淘汰全部黄标车 80%的任务量，到 12 月底圆满完成黄标车治理淘汰任务。

会议通报了文山州治理淘汰黄标车工作进展情况及工作中存在的问题和不足。麻栗坡县、丘北县、富宁县参会人员分别进行表态和交流发言。

沾益：集中销毁 31 辆黄标车

近日，曲靖市公安局沾益分局交警大队对辖区 31 辆黄标车进行现场监督销毁。

期间,该大队指派民警多次检查督促曲靖市物资再生利用有限公司沾益分公司,将涉及报废回收的80余辆黄标车进行集中停放,由该大队进行集中监督销毁。

当日上午,该大队民警到黄标车集中销毁现场进行监督,对其中31辆黄标车逐一进行比对,对车辆发动机号、车架号与该车机动车登记信息进行比对核实。随后,现场对车辆进行销毁,监督报废公司对车辆发动机、变速箱、前后桥、车架等进行切割,确保车辆彻底销毁,防止流入市场出现拼组危害市场安全行为。

下一步,该大队将继续对回收公司回收到的黄标车进行监督销毁,并积极联系车主办理相关报废注销手续。

景东:不按要求完成严格追责

10月13日,景东县召开治理淘汰黄标车约谈暨推进会。

会上,景东县治理淘汰黄标车领导小组办公室主任卢江通报了全县13个乡镇治理淘汰黄标车工作进展情况及排名情况,分析了当前工作中存在的问题和困难。安定镇、林街乡等乡镇负责人进行交流发言,并对淘汰黄标车工作中存在的问题及整改措施提出整改意见。

会议要求,要坚持疏堵结合、刚柔相济原则,一手抓管理、一手抓服务,切实履行监管职责,深化路面执法管控,多措并举推进治理淘汰工作。要对照市、县通报和部署要求,深入分析存在的问题和短板,研究制定为期3个月的淘汰黄标车“集中大会战”

工作方案,先易后难、先急后缓、先攻重点、后攻难点,采取“一追、二压、三查、四导”的工作措施,着力推进各项工作。

会议明确,各乡(镇)、相关部门主要领导要与扶贫攻坚任务同步推进,加大对治理淘汰工作的督导检查力度,建立考核问责机制和定期通报制度,将目标任务完成情况纳入各级政府领导班子和领导干部政绩考核,对问题突出、整改不力、造成严重后果以及工作滞后,不能按阶段性完成任务的乡(镇)、部门,严格问责追责。

会议提出,要熟悉掌握治理淘汰黄标车相关政策、适用法律法规,依托职能部门服务窗口、路面执勤执法点、保险部门等阵地,充分利用电视、广播、报刊等媒体,对黄标车车主及群众进行广泛宣传讲解,增强车主主动提前淘汰黄标车车主的自觉性,积极争取社会各界对淘汰黄标车工作的支持和理解。

西畴:从源头杜绝不达标车上路

近段时间,西畴县公安局交警大队通过细化工作措施,扎实开展黄标车治理淘汰工作。

期间,该大队召开西畴县治理淘汰黄标车工作会议,将工作任务细化到各乡镇,并与各乡镇长签订责任书,明确各乡镇长为工作第一责任人。

该大队民警对黄标车进行逐一排查、整改、淘汰,通过辖区黄标车所有人逐人逐车见面等方式,核实黄标车去向,建立黄标车管理台账,严格按照要求,引导、督促黄标

车所有人在规定时限内到西畴县公安局交警大队车辆管理所办理注销登记业务。严把新车及外地转入车辆注册登记关,严格对标检验尾气排放,从源头上杜绝环保不达标车上路行驶。

同时,该大队分析研判辖区黄标车运行规律,及时调整警力和勤务部署,科学设置执勤卡点,强化对车辆的检查力度。

此外,该大队组织警力,根据黄标车登记地址和联系方式,积极开展面对面沟通交流及上门告知工作,宣讲黄标车淘汰治理的重要意义、淘汰补助规定及申请补贴流程等。通过电话告知、下发督办通知书的方式,督促车主办理相关业务,充分利用微博、微信等媒体,广泛宣传集中开展黄标车整治淘汰工作的相关政策措施,进一步提高黄标车治理淘汰工作的知晓率,争取得到广大黄标车车主的理解和配合。

(文章来源:交通安全周刊 报废车回收拆解与再利用分会)

明年元旦起云南省昆明市拟全市 禁行黄标车



11月6日,昆明市公安局、环保局召开《关于对高污染排放机动车实施第二阶段交通限制通行措施的通告(征求意见稿)》听证会。

听证会上,包括人大代表、政协委员、交运企业代表、环境监测中心代表、普通市民在内的19名听证代表,发表了相关意见和建议。

据悉,根据昆明市环保局《关于昆明主城空气质量相关情况的报告》分析,目前影响昆明市主城区空气质量要素主要涉及城市建设、工业生产、交通运行、市民生活等方面。机动车尾气排放产生的PM_{2.5}、NO₂(二氧化氮)等物质,已成为影响昆明市主城区空气质量的主要因素之一,特别是高污染机动车(“黄标车”)在运行过程中排放的汽车尾气中PM_{2.5}、NO₂等物质的含量,已超出了国家允许的排放标准,对空气质量造成了严重影响。

目前,昆明市已经分阶段、分区域,自今年9月1日至12月31日实施高污染排放机动车第一阶段交通限制通行措施,禁止高污染排放机动车进入主城区二环路(含)以内的道路行驶。

为巩固高污染机动车淘汰治理成果,提升昆明市人居环境,昆明市环保局、公安局根据相关法律法规,起草了《关于对高污染排放机动车实施第二阶段交通限制通行措施的通告(征求意见稿)》,拟自2019年1月1日起,禁止

以汽油为燃料、未达国 I 排放标准的机动车和以柴油为燃料、未达国 III 排放标准的机动车，在昆明市行政区域内的道路行驶。

当天的听证会上，与会代表纷纷表示，“黄标车”使用年限已久，制造工艺陈旧，车况老化，排放难以达到现今的标准。对这批车辆采取限行措施，符合环保要求，希望相关部门能进一步完善实施方案细节，确保实施力度，让广大市民充分知晓。

来自交通运输企业的与会代表表示，企业全力支持配合相关举措，将会根据限行标准，调整运营车型。

昆明市环保局、公安局方面表示，下一步，相关部门将会认真梳理总结听证代表们提出的意见和建议，依法依规对限行举措进行修改完善。

据统计，截至 11 月 6 日，昆明市目前还剩下 3460 辆“黄标车”。

（文章来源：全国报废车）

协会会长李加喜赴德宏 保山等地开展黄标车治理淘汰工作进展情况调研

为进一步贯彻落实好全省黄标车治理淘汰工作，加强与行业企业的沟通与交流，确保黄标车治理淘汰工作顺利开展和圆满完成。按照全省报废汽车回收

拆解行业黄标车治理淘汰和环保专项排查整治工作会议有关要求，2018 年 10 月 30 日至 11 月 1 日，协会会长李加喜、秘书长顾亚涛；昆明嘉誉物资有限公司总经理罗沧清一行 3 人先后到德宏宏宇实业集团升盈物资有限公司、保山交通废旧物资回收有限责任公司和保山物资再生利用有限责任公司开展黄标车治理淘汰工作进展情况调研。



德宏宏宇实业集团升盈物资有限公司
报废汽车拆解场地

自今年 7 月 1 日以来，随着全省黄标车治理淘汰力度加大，我省报废机动车回收拆解企业回收的报废机动车也呈现迅猛增长。为做好全省黄标车报废回收及车辆拆解工作，积极推进黄标车治理淘汰工作进程，会长李加喜多次到州市报废机动车回收拆解企业实地了解企业黄标车治理淘汰工作进展情况，重点对报废车辆、零部件以及危废物堆放、贮存是否规范合理，是否存在安全隐患等方面与企业负责人进行交流。同时，针对中央环保督察“回头看”工作中发现的报废汽车回收拆解企业及回收网点存在的环保等问题积极与企业进行沟通，广泛了解报废企业、回收网点在黄标车治理淘汰期间开展黄标车报废回收、场地堆放以及车辆拆解等工作中存在的困难与问题。

昆明市二手车交易市场座谈会 圆满召开



保山交通废旧物资回收有限责任公司
报废汽车拆解场地

通过开展行业调研，广泛了解全省报废机动车回收拆解企业、网点（分公司）黄标车治理淘汰工作进展情况以及行业普遍存在的困难与问题，并将调研情况及时向政府有关职能部门进行反映，以促进和确保全省报废机动车回收拆解行业健康有序发展和黄标车治理淘汰工作圆满完成。



保山物资再生利用有限责任公司
报废汽车拆解场地

（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会秘书处）

为进一步提升昆明市二手车交易市场服务和管理水平，规范二手车交易流程，推进二手车交易标准化、网络化、规范化运行体系。2018年12月4日，协会组织云南世博虹桥二手车交易市场、云南鑫安达二手车交易市场、云南车行天下二手车交易市场、昆明凯旋利车博汇、昆明锦大二手车交易市场、云南马呈二手车交易市场等6家市场负责人及业务经办人在世博虹桥二手车市场会议室召开“昆明市二手车交易市场座谈会”。同时，会议还邀请上海二手车交易中心副总经理朱辉参加会议。

首先，协会秘书长顾亚涛就云南省商务厅构建的“云南二手车流通业务数据平台”推进情况以及主要功能作简要介绍。同时，针对近几年来昆明市二手车交易市场发展存在的困难与问题进行总结，并积极呼吁行业企业要进一步加强企业内部管理，强化和树立行业自律意识，积极创新市场服务和管理水平，共同推进昆明市二手车交易市场持续健康发展。



其次，上海二手车交易中心副总经理朱辉就“云南二手车流通业务数据平台”建设情况以及使用说明作具体介绍，并将上海市二手车交易服务管理平台应用情况以及企业管理先进经验与参会人员分享。会上，朱辉副总经理还将“云南二手车流通业务数据平台”具体应用流程进行现场模拟演示，使昆明市各二手车交易市场深入了解了平台的功能及作用。



最后，各二手车交易市场结合其市场内二手车交易具体业务办理流程对“云南二手车流通业务数据平台”具体填报内容提出了相关建议和意见，并纷纷表示，今后“云南二手车流通业务数据平台”的应用，将会进一步规范二手车交易行为，维护和保障消费者合法权益。同时，很大程度上提高市场办理二手车交易业务的工作效率，对规范二手车市场经营行为和加强市场管理具体积极作用。

目前，“云南二手车流通业务数据平台”已在昆明市部分二手车市场进行测试，待平台测试及完善后，将按照有

关职能部门要求逐步向全省行业企业推广应用。

（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会秘书处）

上海市二手车流通协会来昆 学习交流二手车交易市场经营 管理经验

为进一步加强沪滇两地二手车交易市场沟通与交流，规范和完善二手车交易流程及二手车交易市场经营管理。2018年10月25日，上海市二手车行业协会秘书长陆中毅、上海二手车交易中心副总经理朱辉一行2人到昆明市凯旋利车博汇二手车交易市场实地参观学习交流。



在省协会秘书长顾亚涛、凯旋利车博汇副总经理宋典、凯旋利车博汇便民服务点经理赵丽等人的陪同下，陆秘书长等人先后参观了市场内机动车查验区、车辆展示区、便民服务点以及二手车交易大厅等区域。同时，上海二手车交易中心副总经理朱辉对市场内二手车

交易过程中车辆查验、信息比对及采集、交易档案管理、发票使用等具体环节进行了详细学习和了解。同时，他们将上海市二手车交易市场及二手车交易流程先进管理经验进行了分享。



上海二手车交易中心于 2000 年 10 月成立，为国家级二手车交易中心（市场），市场坚持创新进步，以信息化引领二手车交易规范健康发展，自主开发并运用上海二手车交易服务管理网络系统，形成覆盖各交易市场和查验、办证全过程的标准化、网络化、规范化运行体系。该中心率先进行二手车交易专项政策试点和网络平台应用，自 2004 年起，历经 15 年，通过打造《上海二手车交易登记服务监管平台》，探索网络化、标准化、规范化建设，积极推广先进计算机和智能手机应用技术。目前，中心已建立了一套成熟的、完善的行业应用系统，积累了大量行业及企业管理先进经验，行业标准化、信息化、规范化管理已走在了全国行业应用的前列，形成在上海、乃至全国二手车流通领域的示范、引领作用。

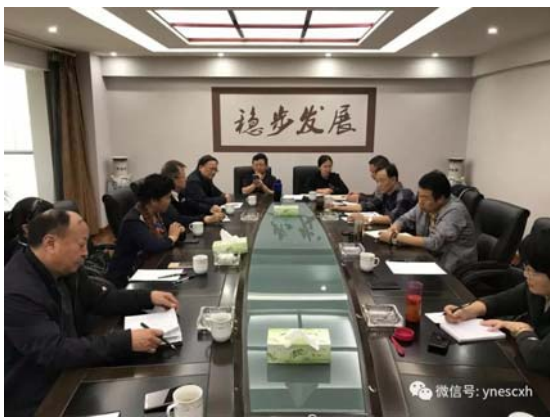


目前，我省二手车流通行业仍普遍存在二手车交易集中度不高，市场经营管理落后，交易流程及管理不规范以及皮包市场严重扰乱行业秩序等问题。对此，为进一步加强我省二手车流通行业服务和管理，提升二手车交易信息化服务水平。省商务厅自去年以来多次与相关省政府职能部门、行业协会沟通，并赴省外相关政府职能部门及企业学习先进管理经验，积极开发建设云南省二手车流通公共信息服务平台，以构建云南省二手车交易市场和二手车交易流程的标准化、网络化、规范化运行体系。通过与工商、税务、公安等部门的监管系统进行信息联网，数据共享交换，形成多部门联动的二手车流通行业信息化监督管理模式。同时服务平台将与商务部的“全国汽车流通信息管理系统”信息联网，加强对二手车交易市场和二手车经营主体备案管理工作。

（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会秘书处）

贵州省二手车流通协会来滇 学习交流二手车交易市场管理 经验

为进一步加强滇黔两省二手车流通行业沟通与交流，共同加强和推进二手车交易市场服务和管理。2018年10月31日，贵州省二手车流通协会秘书长刘兰芬、顾问席卫普组织贵州省政府参事一行7人赴我省德宏州芒市学习交流二手车交易市场管理经验。协会会长李加喜、秘书长顾亚涛、昆明嘉誉物资有限公司总经理罗沧清、德宏宏宇实业集团董事长段贵文、总经理侯建荣等人共同参加此次座谈会，会议由会长李加喜主持。



座谈会上，首先贵州省二手车流通协会秘书长刘兰芬介绍了贵州省目前二手车流通行业基本情况。近几年来，贵州省二手车交易市场存在市场设立不符合当地规划或不具备市场服务功能以及二手车交易市场分公司扰乱当地行业秩序等情况，当地政府职能部门在二手车流通行业监管过程中遇到了诸多矛盾和

困难，二手车交易市场发展也遇到了诸多瓶颈与困难。

其次，德宏宏宇实业集团董事长段贵文就德宏州二手车交易市场基本情况作简要介绍。他说，贵州省与我省二手车流通行业发展情况基本一致，由于州市级市场发展水平、汽车保有量、二手车交易量等情况与发达地区差距较大。因此，政府职能部门对二手车交易市场的管理应当因地制宜，依法依规指导和监督好当地二手车流通企业发展，市场设立不符合规划、不具备市场服务功能的“皮包市场”对当地行业发展必将带来不利影响，其经营严重扰乱了当地二手车交易市场经营秩序。目前，德宏州政府在全州范围内正在开展二手车流通企业清理整顿，进一步加强二手车交易市场、二手车经营主体合规经营及事中事后监管，维护行业经营秩序，杜绝虚开发票、超范围经营等行为。

随后，协会秘书长顾亚涛就近期协会开展的二手车行业服务工作作简要介绍。针对我省二手车流通行业普遍存在的问题，协会一是广泛收集全省二手车交易市场具体发展情况，积极向有关政府职能部门进行反映与沟通；二是制定出台二手车交易行业自律，进一步规范二手车交易市场经营行为和交易流程，营造公平、公开、透明的市场环境，保障二手车交易双方的合法权益；三是积极配合政府职能部门推进行业网络化、

信息化水平，建立健全行业数据共享和信息公开体系，构建云南省二手车交易市场和二手车交易流程的标准化、网络化、规范化运行体系，形成多部门联动的二手车流通行业信息化监督管理模式。



通过此次座谈交流，两省协会对双方政府职能部门以及行业协会为二手车流通行业发展所做出的努力和贡献纷纷表示高度赞同，会后将认真总结经验，进一步加强滇黔两省的沟通与交流，并将其二手车交易市场好的经营管理经验及时分享给行业企业，以共同促进二手车流通行业健康有序发展。

最后，协会在此感谢呈贡永益物资有限责任公司、德宏宏宇实业集团以及黔西南州旧机动车交易中心有限公司对贵州省二手车流通协会赴滇交流学习活动的支持与配合，同时，也感谢长期以来对协会工作的大力支持与帮助。

（文章来源：云南省资源再生二手车行业协会秘书处）

发改委：钢铁行业 1-10 月经济运行情况

一、行业生产略有增长。根据国家统计局数据，10 月份全国生铁、粗钢和钢材产量分别为 6774 万吨、8255 万吨和 9802 万吨，分别同比增长 7.3%、9.1% 和 11.5%。1-10 月，全国生铁、粗钢和钢材产量分别为 64506 万吨、78246 万吨和 91844 万吨，分别同比增长 1.7%、6.4% 和 7.8%。

二、产品价格总体平稳。根据中国钢铁工业协会数据，10 月末 CSPI 中国钢材价格指数为 121.72 点，环比上升 0.08 点，升幅为 0.07%；同比上升 576 点，升幅为 4.97%；与年初相比下降 0.08 点，降幅为 0.07%

三、经济效益持续好转。1-9 月，中国钢铁工业协会会员企业实现工业总产值 2.58 万亿元，同比增长 16.47%；实现销售收入 3.06 万亿元，同比增长 14.47%；累计盈利 2299.63 亿元，同比大幅增长 86.01%；亏损企业亏损额为 27.82 亿元，同比下降 25.52%。

（文章来源：产业协调司 资源再生杂志社）

沈进军：汽车流通行业结构性调整迫在眉睫



11月17日，由21世纪经济报道、《中国汽车金融》主办的2018（第九届）中国汽车金融年会在广州举行。在汽车市场增速放缓的新市场形势下，中国汽车流通协会会长沈进军分析了汽车零售的变革趋势。

进入2018年，中国汽车市场陷入至暗时刻，销量持续低迷。乘联会数据显示，今年6月-10月，乘用车销量连续5个月出现同比负增长，其中10月份乘用车销量同比下滑达13%，1-10月累计销量同比负增长2.2%。中国车市，正在走向新的拐点。不过，在沈进军看来，从2012年开始中国汽车市场就开始进入转型期。

“2012年以前，我们把中国汽车市场定义为产品为导向的卖方市场。尤其是改革开放30年来，供不应求一直是中国汽车市场的主要矛盾，扩大产能以满足市场需求是前30年中国汽车人共同奋斗的事情。2012年开始，中国汽车市

场开始进入以消费为导向的买方市场，产能释放过度和需求相对不足成为中国汽车市场主要矛盾。”沈进军表示。

在汽车流通领域，结构性调整迫在眉睫，模式转型箭在弦上。

结构性调整迫在眉睫

“2018年汽车市场的下行，已经成为一个不争的事实，至于是微增长还是零增长，还是负增长，其实都不重要了。更重要的是，我们要找出这次下行的问题所在，寻找解决问题的好办法。”沈进军表示。尽管多重因素造成消费者信心降低，以及对未来收入的预期不确定，消费脚步有所放缓，但是，中国汽车消费基本面的格局没有改变，巨大的现实需求依然存在。

当前，我国汽车保有量达3.5亿辆，但二手车交易量仅为1200万辆，新车销售量近3000万辆。而美国新车最高销量是1750万辆，二手车交易量是4000万辆，美国每年汽车消费量接近6000万辆。中国市场3000万辆新车加上1200万辆二手车，其实每年汽车消费量仅为4200万辆。换句话说，中国市场还有巨大的市场需求，但是出现了结构性问题。

“二手车交易量很小，新车交易量过大，结构出现了问题。如何去盘活存量拉动增量，保持汽车市场可持续的发展，结构性的调整迫在眉睫。”沈进军表示。

针对汽车流通领域的供给侧结构性

改革，沈进军重申了此前流通协会向有关部门提出的三点建议：第一，要活跃二手车交易，通过活跃二手车提升置换率。通过盘活存量来拉动增量，保持汽车市场可持续发展。第二，大力发展汽车金融，提升消费金融的渗透率来扩大消费。第三，要开拓农村市场。

4S 商业模式寻求变革

从 2014 年开始，汽车行业涌入了一批带有互联网基因的新创企业，它们标榜的新零售要颠覆传统 4S 店模式。沈进军认为，到目前为止，这些新创企业并没有建立起来一个让消费者认可的商业模式，也没有一个可持续发展的盈利模式。

随着汽车行业下行压力愈来愈大，经销商竞争也进入优胜劣汰的阶段。4S 店模式从 1998 年进入中国，至今整整 20 年，但是在国外的百年发展历程中，4S 店不断完善。中国汽车的经销商也在积极寻求变革。

提升效率是 4S 商业模式变革的首要任务。

据沈进军介绍，今年 3 月份，在汽车流通协会率领下，30 多家汽车百强经销商和以马化腾为首的腾讯高层做了一次深度的交流。同时，还签署了战略协议，来提升行业效率。未来两三个月，腾讯智慧 4S 店将在全国开花落地。

此外，4S 模式也将迎来转型。上端汽车产品在变，下端消费习惯和行为也

在变，流通环节就要相应进行改变。

“今年流通协会和传统汽车厂、新势力共同探索，未来的市场形势下能建立起一个怎样的新兴的流通模式，例如销售和服务分离等。我们都在探索这些事情，我们过去有成功的经验，我相信未来也一定是我们的。”沈进军表示。

（文章来源：21 世纪经济报道 中国汽车流通协会）

深挖洞 广积粮 二手车企业应 做哪些准备迎接“寒冬”

时令已接近立冬，寒冬将至，二手车企业也正在经历着一场漫长且难熬的“冬天”。

受整体经济环境的影响，当前我国汽车市场整体增速放缓，存量竞争正在慢慢变成汽车市场竞争中的重头戏。在二手车市场低迷的情况下，2018 年 1-8 月，全国二手车累积交易 829.66 万辆，累计同比增长 13.12%。

随着众多“新玩家”的进入，带来巨大用户流量及关注度的同时，也逐步改变着整个行业发展的格局。行业竞争的加剧，新旧体系的对决与碰撞，经营模式的探索与迭代……在经历了最初的拓荒之后，二手车行业正不断谋求新的发展道路。

2018 年，是中国二手车企业发展的关键的一年。机遇与挑战并存——

如何精耕细作，变革管理，修炼二手车企业的品牌“内功”？如何整合资源，抱团取暖，建立市场命运共同体？如何拓展渠道，稳定车源，提升经营质量与效率？

11月1日-3日，2018中国汽车流通行业年会暨博览会将于海口市海南国际会展中心举行，来自全国的二手车人将针对行业热点、难点问题共同探讨。届时将召开“2018年中国二手车经销商发展论坛”、“2018中国二手车交易市场发展论坛”、“2018中国二手车行业发展论坛”、“经销商集团二手车业务讨论会”等四个行业相关分论坛，共同聚焦二手车行业四大课题。

课题一：二手车经销商“抱团过冬 迈向春天”

在我国，二手车经销商是二手车行业的重要主体之一，但普遍存在着规模小、渠道散、服务不规范等问题。近年来，随时互联网电商平台的大量涌入，二手车行业竞争空间加剧，众多经销商更面临着资金不足、利润率降低等生存挑战。

11月2日下午，年会现场将召开2018年中国二手车经销商发展论坛，会议以“抱团过冬迈向春天”为主题。中国汽车流通协会副会长、二手车经销商商会会长陈祥达，副会长董兵将与行业代表共同探讨二手车经销商

面临的困境与机会。值得关注的是，本次分论坛上，厂商、经销商与车商等三个方面的代表将展开交流会，求同存异，实现零距离沟通与合作



2018年11月2日
地点：海南国际会展中心 多功能C厅

抱团过冬 迈向春天
2018年中国二手车经销商发展论坛

时间	内容	演讲嘉宾
14:00-14:05	主持人开场白	中国汽车流通协会 副主任 李娜
14:05-14:15	【致辞】协会/商会领导致辞	中国汽车流通协会副会长、二手车经销商商会会长 陈祥达
14:15-14:30	【主题演讲】非常时期的非常心态与自身定位	杭州帅车网络科技有限公司 CEO 陶小波
14:30-14:45	【主题演讲】开启用户增长大门的三把钥匙	北京联通文化传媒有限公司 创始人 老鼠说车CEO 李乐陆
14:45-15:00	【主题演讲】建立稳定的车源渠道	车易拍
15:00-15:15	【主题演讲】车商们如何实现转型	佛山市骏威龙艾普汽车贸易有限公司 董事长 潘国光
15:15-15:45	【互动环节】提升经营质量与效率	主持人： 中国汽车流通协会二手车经销商商会 副会长 董兵 嘉宾： 佛山市迈卡易汽车销售服务有限公司 CEO 霍展鹏 上海车耀资产管理有限公司 总裁 孙照伟 厦门动力源汽车服务有限公司总经理 叶高翔 常熟市大龙旧机动车经销有限公司 总经理 王海龙
15:45-16:00	【主题演讲】加强团队凝聚力，提高服务力	宁波五生升汽车经纪有限公司 总经理 俞洪波
16:00-16:20	【主题演讲】如何赋能二手车经销商利用汽车新零售做好新车的盈利模式	北京尚车汽车销售有限公司 董事长 赵翔
16:20-17:40	【交流会】厂商、经销商与车商交流会	主持人：中国汽车流通协会二手车战略发展研究会理事 宁波中基汽车城CEO 陈强

课题二：二手车交易市场“风物长宜放眼量”

据《2018中国二手车交易市场百强排行榜》显示，2017年中国二手车百强市场总交易量为529.51万辆，同比增长14.61%；规模占比占全国二手车市场总交易量的42.70%，交易额为4513.21亿元，同比增长41.88%。

面对互联网平台带来的便利交易与信息渠道多元化趋势，传统市场有必须要改变以收取租金、过户服务费为主的盈利模式，通过聚合全国二手车交易市场资源，以交易市场为真实交易场景，整合金融、保险、检测、售后等增值业务，利用互联网技术和

大数据分析，打造线下线上无缝对接的汽车新零售平台，赋能于车商，服务于消费者。11月2日下午，2018中国二手车交易市场发展论坛同期举办，二手车有形市场的代表们将共同研讨传统市场的转型升级问题。

（文章来源：中国汽车流通协会 二手车加）

新时代 新发展 新未来 为再生金属产业绿色发展提质增效 ——第十八届再生金属国际论坛及展览交易会采访小记

11月7-9日，一年一度的再生金属行业盛会——第十八届再生金属国际论坛及展览交易会在广州顺利召开，本届会议由中国有色金属工业协会主办、中国有色金属工业协会再生金属分会承办。活动紧紧围绕“新时代 新发展 新未来”这一主题，吸引了来自全球39个国家和地区近1200名代表齐聚一堂，共商再生金属产业高质量发展大计。

在展览区，共有国内外64家企业参加展示。为全面了解行业企业现状及创新模式，展览期间本刊记者采访了部分参展商，针对他们对产业的想法以及企业发展方向展开深入交流。让我们一起来看看，当谈论到再生金属产业及企业发展战略时，企业家怎么说。



扩大海外市场 提升综合竞争力 缔造行业传奇

齐合环保集团有限公司董事会主席、行政总裁兼执行董事长秦永明在谈到提高企业的核心竞争力时说，齐合环保在2016年收购了全球领先的废旧金属处理商——顺尔茨集团的全部股权。顺尔茨是一家拥有超过百年历史的废金属再生加工企业，总部位于德国，在欧洲拥有超过200个料厂。齐合环保通过收购顺尔茨间接地收购了北美领先的废金属再生企业 Liberty, Liberty 在北美洲有超过20个料厂。自此，齐合环保不仅获得欧美市场的上游材料供应，还掌握了全球领先的废旧汽车拆解及加工技术，同时能够直接拥有顺尔茨集团在欧美的供应商和客户网络，在地域及供应链方面均实现了跨越式突破。

齐合环保拥有先进的技术和强大的跨区域服务能力，其业务可以分为金属废料、报废汽车以及电子废料三个核心板块。金属废料是齐合环保的传统业务，该板块包括金属废料回收、铝锭生产以及第三方贸易。其中，位于台州的齐合环保工厂是中国最大的废旧电机处理基地，年处理能力50万吨，废旧电机资源

回收率超过 99%。此外，凭借着顺尔茨先进的报废汽车处理技术及流程，齐合环保跻身于废旧汽车拆解行业的领导者。电子废料方面，除了能够开展电子废料的回收处理，齐合环保也提供电子机密数据的销毁。在香港元朗的厂房于 2016 年底升级改造后，齐合环保成为香港最大及最多元化的综合电子废料回收处理中心，亦是香港三家可处置废弃“四电一脑”的处理商之一。



在谈到国外业务的发展和扩展战略时，秦永明介绍，齐合环保将持续专注重点客户管理，提升重要业务营收能力，尤其是提高资产利用率。在改善物流管理以降低运费问题上，集团通过利用 GPS 和大数据分析，对旗下运输车队进行实时监控和有效调度。业务拓展方面，在报废汽车业务的基础上，集团也将发展回收处理报废汽车拆解过程中回收的汽车电子零部件来满足汽车后市场的发展需要。同时，齐合环保会有选择性考

虑并购目标，成为重点发展市场或地区的行业主导参与者

记者问起齐合环保未来的发展战略和定位时，秦永明表示，他们正在布局东南亚市场，并且不会因为国内的政策就此放弃废旧电机马达的拆解业务。目前齐合环保已经在旗下欧美地区现有的料厂安装先进设备进行废旧电机马达的机械化破碎处理以回收再生金属。集团也在欧美以外的其他地区增设据点，进行废旧电机马达的人工处理。此外，集团在国内还新增了废油业务，目前已经投产。废油属于危废，国内危废的规范处理是中国政府重点关注的环保治理工作的一部分，集团认为此业务大有可为。齐合环保的目标是成为一家“废料解决方案综合服务提供商”。

创新经营 绿色发展 打造再生资源百年品牌

在讲究复合型多元化的当今时代，作为再生金属行业代表企业——宇成集团在经过多年的深耕后，已经拓展了宽阔的事业版图，涉及的业务范围多样，业务体系发生了很大的变化。展会期间，宇成集团副总裁陈信枝在接受采访时表示：近几年虽然经济与政策不稳定，但是宇成集团仍然保持着稳健的经营理念，以实体经济贸易和加工为主，做“看得见”和“摸得着”的现货业务，结合成熟的期货套期保值操作稳健经营。目前的运营业务体系以有色金属为主，主

要分为国内贸易、国内回收、国内的拆解与加工和国际贸易四大板块。另外，集团还涉及到房地产投资，以及集团旗下金融板块，坚持以有色金属为主，地产和金融为辅的多元化发展思路，不断增强企业可持续性发展的动力。



在谈到宇成集团战略规划的设想时，陈信枝表示，他坚信再生资源行业是一个可持续性发展的行业，无论社会如何变化、时代如何发展，再生金属资源永远都是一个刚需的产业。自去年国家开始取消进口7类再生原料，宇成集团收购的6类(纯金属含量在97%以上)再生原料干净、无尘埃。目前，宇成集团积极响应国家“一带一路”号召，已经开始布局，在境外寻找合适的地方布点，如新加坡、马来西亚、泰国、越南、澳洲和非洲等地都去考察过；同时，宇成集团也在健全和完善国内的回收体系，从贸易到加工、冶炼、生产，从源

头到终端，不断地巩固目前的业务板块，加强有色金属和黑色金属上下游的产业链延伸，朝着更规范、更高端的实体加工转型升级，以实现企业利润最大化，这样才能使集团在行业发展中保持活力与竞争力，力争做到“厂贸融”一体化的发展经营。

陈信枝表示，无论在企业经营上、技术上，还是在管理上和市场营销上，都要保持一种积极创新的心态与精神，希望能借助宇成这个平台把再生资源回收利用的绿色发展理念世代地传承下去，为国家出一份微薄之力，打造出国内再生金属资源的百年企业、百年品牌。



新技术 新材料 为企业发展提供价值

记者来到了苏州诺瑞达新材料科技有限公司的展位前，总经理罗文刚正在与前来洽谈咨询的同仁交流。在每次的行业会议上，我们都能看到这位年轻企业家的身影。



罗文刚介绍,诺瑞达公司主要从事有色金属用耐材全套方案的设计与研发,主要产品系列包括浇注料、预制件、涂抹料、喷涂料、可塑料和火泥。产品广泛用于铝及轻合金冶炼、汽车、飞机、舰船、电力传输等国家重点发展行业。当记者好奇问起他缘何投入这一领域时,他讲到自己大学时候学的是无机非金属材料工程(高温冶金方向)专业,对中间合金所使用的配套设备早有了了解,最初是因为和西南铝有过深入接触和交流,因为西南铝的铝合金对设备的要求很高,为解决这一问题,公司投入了大量的人力、物力、财力进行研发,经过一段时间的尝试,认为在有色金属加工行业,耐材的品质及技术保障非常关键,所以开始进军这一领域。公司创始团队具有耐材专业的基础,在技术研发方面与浙江大学材料学院有深入的交流与合作。在谈到技术创新突破与发展时,罗文刚表示,目前公司技术人员具

有科班背景,在行业内积累了 10 余年的现场管理和服务经验,能准确掌握产品和技术的提升方向;通过加强 5S 的管理、自配检测设备、聘请专业具有 MA 资质的检测机构,对产品进行检测,提升产品质量的把控。

绿色处理 有效利用 易拉罐脱漆处理技术进入新阶段

在与昆山中能工业设备有限公司总经理王省身交流中得知,公司研发的易拉罐脱漆处理技术已经投入使用。随着环保压力增大,加之对二噁英排放的重视,易拉罐等含有油漆的材料需要经过脱漆处理以后才能再利用。王省身带领的研发团队攻克了技术难题,成功研制出第一台易拉罐脱漆处理设备,经过不断地技术改进,投产一年以来,目前该设备的处理量已达到 10 吨/小时,每天一条生产线处理能力为 220~240 吨,易拉罐处理量 6000 吨/月左右,处理效果非常好,烟气处理效果已经达到预期,烧损率下降,回收率和利润率提高,物料传送过程简单,设备运行稳定,自动化控制程度高。



王省身强调，由于每家企业生产的产品、工艺流程、原材料都有所不同，昆山中能是根据客户的需求来定制生产模式。售后服务方面，他说，第一台设备卖出去是靠销售，第二台设备的销售就要靠售后服务，设备卖出去，服务才刚刚开始。王省身在关于企业文化建设方面提到，公司的发展理念是为客户创造价值，产品和方案要帮助客户解决问题，其次要为员工创造价值，这是企业生产经营的两个立足点；只有内外合力，每个人都发挥自己的长处和独特性，才能实现在工作中的价值。



科学分选 价值共创 构建固废分选领域新高地

2018年，针对固废非法处置，生态环境部启动打击固体废物环境违法行为专项行动(“清废行动2018”)，组成150个督查组进驻长江经济带11省(市)，对固体废物倾倒情况进行全面摸排核实。生态环境部深入开展“清废行动2018”，坚决遏制固体废物非法转移倾倒案件多发态势。本届展览交易会中固废处理设备企业之一——江苏科选环境科技有限

公司的总经理徐锡锋与记者展开了交流。



据悉，江苏科选环境科技有限公司是一家致力于固废资源化综合处理的高新技术企业，主要专注于：建筑装修垃圾、生活垃圾、废旧金属、电子废弃物、焚烧炉渣、餐厨垃圾、工业废弃物、危险废弃物等固体废弃物分选和资源化利用。公司具备特级建造施工资质、一级机电工程安装工程资质、一级钢结构施工资质、市政公用工程专业总承包二级资质，并拥有几十余项发明专利和自主研发的设备；在全球拥有众多成功运行案例，为固体废弃物处理及循环利用提供更大的资源化增值空间。

谈到技术研发，徐锡锋说技术是对物料的理解，一是物料成分的分析，如果不知道物料成分，就不知道用什么工艺去处理；二是对制造精度要求，产品质量寿命、材料材质进行分析。他认为，目前固废处理技术参差不齐，陆续引进

国外处理技术和工艺的同时，国内企业的处理技术和工艺也在提高，基本回收方面达到不相上下的趋势，未来还有很大空间，减少和国外差距。

徐锡锋介绍，在同质化竞争的大环境下，提供额外附加值至关重要。他表示，公司自成立以来，非常重视客户服务，主要体现在为客户提供完整的售前技术咨询、售中支持、和售后服务以及为客户提供终身维护等方面。



技术服务创新突破 开启装备共享新模式

东方宾馆大门外，宁波回珑再生资源科技股份有限公司的展位前人头攒动，备受参会代表关注。记者走近一看，多功能提纯设备就摆在那里，据现场工作人员介绍，这款设备可以直接处理电路板、电线头、铝塑分离、易拉罐除漆等。

宁波回珑再生资源科技股份有限公司于2010年5月成立，致力于大中型破碎机、生铝、熟铝、黄铜、紫铜、废电机、铜铝水箱、易拉罐、电路板破碎机的制造销售、再生资源代理加工处理业

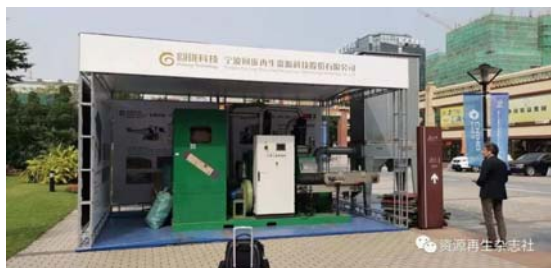
务及再生资源一揽子解决方案。公司在意大利有自己的设计研发团队，核心部件100%原装进口，同时启动回珑共享模式，服务行业客户。



董事长陈戍寅表示，公司之所以选择意大利工艺，是考虑到在熔炼领域德国和意大利一直走在前面，在处理有色金属方面意大利更有优势，黑色金属冶炼德国更强一些。德意在二次世界大战期间是同盟国，技术路线相同，但意大利定价比德国实在。陈戍寅说，在再生资源行业，欧美日澳用的意大利技术多一些，我比较有幸遇到意大利再生资源产业鼻祖，他的经验很丰富，对很多大公司的技术都比较熟悉，合作也比较简单，进入的较快一些。因为回珑科技在国外有自己的拆解公司，所研发的设备经过自己公司使用具备很好的性能，可以帮助客户减少维修和运营成本、且耐用性很强、运行稳定。

在谈到回珑共享模式时候，陈戍寅表示，传统的商业模式是博弈模式，回收商卖给拆解企业、拆解企业卖给贸易商、贸易商卖给熔炼厂，中间环节繁多，

每个环节都要交易，交易的筹码就是资金，即每个环节都要有成本投入，甚至包括税收成本和利息成本；回珑科技推出的共享模式恰恰打破了这一链条，将产业链打通共享利润；回珑科技提出共享的非销售模式，能够减少投入，同时公司会有技术人员支持和对设备零部件更换，对于合作企业来说，成本锁定；未来的共享会渗透到前端收购、加工、贸易和利用环节。



提高精度 提升质量 助力再生金属材料检测

美国 TSI 公司 ChemLogix 化学分析事业部全球业务总监 Patrick Allen 接收记者采访时表示，TSI 总部在美国，已经有 60 年的实践经验，在欧洲和亚洲设有代表处，在其服务的全球各个市场建立了分支机构，主要提供手持检测设备和在线检测设备的专业服务。TSI 与世界各地的科研机构和客户合作，确立与气溶胶科学、气流、健康和安、室内空气质量、流体力学及生物危害检测有关的测量标准。TSI 的激光诱导击穿光谱技术 (LIBS) 可提供快速可靠的固体材料和化学成分的鉴定，即使是微量样品也能分析。应用范围包括：金属质

量控制和煤质分析；固体材料分析和宝石鉴定；以及固体样品如药物片剂包衣的深度剖析。拉曼光谱技术拥有完整的实验室级性能的产品线，包括手持式、便携式、台式和过程控制仪器。卓越的光谱分辨率、灵敏度和稳定性为快速材料识别提供了更好的解决方案。



在为期一天半的展会中，组委会专业的服务和完善的平台让各方参与者收获颇丰，全球化的视野为我国再生有色金属产业的发展注入鲜活的动力，以宏观政策、税链完善、国际市场动态、海外布局、产业链延伸、先进适用技术装备对接、产品扩大应用、期货市场创新、金融资本融合等多元化角度，与时俱进、多方位展示，全面梳理了新时代产业发展方向、路径和目标，推动了再生金属产业绿色发展。

(文章来源：资源再生杂志社)

新能源汽车回收利用迎来蓝海

近年来,我国新能源汽车产业迅速发展之际,也引发市场对报废蓄电池回收利用的关注。10月31日,新能源汽车动力电池回收利用体系建设论坛在北京召开。与会人员共同围绕回收利用管理政策、回收利用体系构建、梯次利用场景应用以及技术发展等方面进行了交流研讨。随着国家一系列推动政策密集出台,蓝海市场已经逐渐呈现。

构建回收利用体系

在此次论坛上,工信部节能与综合利用司巡视员李力表示,加快构建废旧动力蓄电池回收利用体系是当前紧迫而艰巨的任务,各地要切实抓好已出台政策的落实,加快推动试点工作,促进跨区域、跨行业合作,积极探索形成技术经济性强、资源环境友好的市场化回收利用模式。同时汽车生产企业要严格落实生产者责任,强化主体意识,切实履行回收利用责任,实施全生命周期溯源管理。

据了解,废旧动力蓄电池不仅存在造成重金属污染的可能,电解质也有很强的腐蚀性和毒性,容易产生有毒的化学气体,危害人体健康。根据中国汽车技术研究中心的预测,动力蓄电池的使用年限一般为5-8年,这意味着前期投入市场的新能源电池已基本处于淘汰临界点。2018-2020年,全国累计报废动

力蓄电池将达12万-20万吨;到2025年,动力蓄电池年报废量或达到35万吨的规模。

公安部交通管理局发布的数据显示,截至2018年9月,我国新能源汽车保有量达221万辆,其中纯电动汽车178万辆,占新能源汽车总量的80.53%。值得注意的是,2017年底,国内的新能源车保有量为153万辆,9个月时间增加了44%左右。此外,今年前9个月,我国新能源汽车产销分别为73.5万辆和72.1万辆,同比累计增长分别为73%和81.1%。在政策扶持、技术进步、成本下降等多重因素作用下,我国新能源汽车产业正在高速发展。

这一背景下,新能源动力蓄电池的回收利用将出现巨大市场。事实上,从新能源汽车上退役的动力蓄电池,能量残余仍在70%以上,经挑选、测试等环节之后,可进一步应用在储能、分布式光伏发电、家庭用电、低速电动车等诸多领域,体现出巨大的再利用价值。

政策密集落地

为了让“退役”的动力蓄电池继续发挥余热,在动力蓄电池回收利用方面,我国不断完善相关体系建设。今年2月,工信部等7部委发布了《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》,要求汽车生产企业应建立动力蓄电池回收渠道,负责回收新能源汽车使用及报废后产生的废旧动力蓄电池。鼓励汽车生

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

7月3日，工信部出台了《新能源汽车动力蓄电池回收利用溯源管理暂行规定》，自今年8月1日起，对动力蓄电池生产、销售、使用、报废、回收、利用等全过程进行信息采集，对各环节主体履行回收利用责任情况实施监测。同时要求建立溯源管理平台，目前动力电池溯源管理平台已正式运行。

厦门大学中国能源政策研究院院长林伯强表示，目前我国许多新能源车报废电池并未进入正规渠道，由于回收网点少、异地回收难等原因，一部分企业处理十分粗放，动力蓄电池回收市场缺乏规范化的管理。而溯源管理平台将对动力蓄电池回收利用全过程实施信息化管控，相应的也明确了具体责任人，对动力蓄电池的回收利用起到促进作用。

随后，工信部、科技部等七部委又联合印发了《关于做好新能源汽车动力蓄电池回收利用试点工作的通知》。确定京津冀地区、山西省、上海市等17个省市和地区，以及中国铁塔股份有限公司为试点，做好新能源汽车动力蓄电池回收利用试点工作。

据了解，新能源车电池回收，并非是“无解”的难题，目前发达国家的新能源车电池的材料回收率已经达到90%

以上。分析认为，只要政府在做好引导和监管的基础上，引入市场化机制，鼓励企业建立价值交易闭环，通过政府和企业的共同努力，打造适应中国国情的新能源车电池回收体系，实现新能源车电池回收行业的规模化、集约化运营并非遥不可及。

电动汽车动力蓄电池循环利用战略联盟秘书长黎宇科表示，尽管从时间节点上看，动力蓄电池报废回收潮还没有到来，但相关工作一定要提前做好准备，否则，一旦高峰期到来，将会面临较大障碍和问题。

产业链条渐完善

在国家政策的引导下，动力电池梯次利用领域已经成为一个蓝海市场。据相关机构预测，锂电回收市场将在2020年迎来较大规模爆发，届时车用动力锂电池退役量将达到24G瓦时；到2025年，动力电池回收市场规模将达到370亿元。

在巨大的市场增量面前，业内外企业纷纷加速在这一领域的布局，并逐渐构起产业链。从动力电池回收环节看，上下游产业链延伸到新能源汽车产业链和储能领域。

据了解，动力电池的回收利用主要包括梯次利用和资源再生两种方法。梯次利用是指通过对动力电池进行拆解分拣重新组合，应用到光伏电站、微电网等大型用电领域。

在梯次利用方面，10月31日，中国铁塔与一汽、东风、比亚迪等11家新能源汽车生产企业签订了动力蓄电池回收利用体系建设合作意向书。

中国铁塔副总经理高步文介绍称，截至目前，中国铁塔已使用新能源汽车梯次电池800M瓦时，合计1万吨，在8万基站安装30万组电池，减少碳排放8万余吨。预计到2020年，中国铁塔将消纳全国电动车的退役动力电池。

林伯强也强调，梯次回收主要用于储能项目，不过要根据电池的用电程度，以及项目的大小选择具有更经济性组合。

事实上，国内之前已经有此类成功的先例。今年7月，国内规模最大的电池储能电站在镇江北山成功并网投运。镇江储能电站选取磷酸铁锂电池作为储能元件，利用8处退役变电站场地建设完成，电站总功率10.1万千瓦，总容量20.2万千瓦时，可满足17万居民生活用电。

林伯强表示，“储能电站对电池的要求远远低于电动车对电池的要求。”除了应用于大型的储能项目，回收的动力电池还可以用于分布式光伏发电、低速电动车、太阳能路灯/庭院灯储能以及部分家庭用电等领域。

不过，因为动力电池性能、规格等方面存在的差异，退役后的动力电池需要经过多重检测等工序才能进行梯次利

用，这成为困扰退役动力电池梯次利用的最大障碍。

因此，也有不少企业入局并采取资源再生的方式处理废旧动力电池。今年9月，工信部公布符合《新能源汽车废旧动力蓄电池综合利用行业规范条件》企业名单(第一批)，名单包括衢州华友钴新材料有限公司、赣州市豪鹏科技有限公司、荆门市格林美新材料有限公司等五家企业。

以荆门市格林美新材料有限公司为例，该公司会将回收金属后的残渣与煤矸石、页岩等进行混合、焙烧、压型成环保砖，从而实现对相关资源循环利用。

(文章来源：北京商报 资源强制回收产业创新战略联盟)

特别关注

Spacial Focus

国家信息中心徐长明：中国宏观经济平稳，而汽车市场下滑的现状 & 分析

【导读】汽车销量的下滑，实际上是去产能化、去杠杆化的结果，也是各个城市的需求导致，但汽车行业仍然是全国、乃至全球，最好的实体经济。



1月2日，2018中国汽车流通行业发展论坛主论坛正式召开，出席嘉宾包括商务部市场体系建设司胡剑萍副巡视员、国家市场监督管理总局反垄断局陆万里副局长、国家统计局服务业统计司邢明发调研员、海关总署刘渺、海关总署统计分析司吴溶溶、公安部交通管理局专家尚剑、国务院发展研究中心资源与环境政策研究所李佐军副所长、国家信息中心徐长明副主任、清华大学公益慈善研究院王名院长、腾讯公司郑香霖副总裁参与了本次论坛。

国家信息中心副主任徐长明就中国汽车市场现状，为大家作出了分析和展望，并发表演讲，主要有以下几个观点：

1、今年的车市打破了以往的规律，尽管宏观经济平稳运行，但车市销量出现罕见下滑；

2、上游的石油、天然气开采、钢铁等行业，数据都比较良好；而下游的铁路、航空、木材加工等行业利润呈负增长。汽车零部件采购中利润不对等的情况，导致成本的增加；

3、一二三线城市房地产价格也是影响车市购买力的因素之一；

4、国家对于中小型企业贡献表示认可，并积极推动多形态企业发展；

5、明年的情况不能以今年的下滑为基准，但也不容乐观，总的来说，短期有苦难，长期是利好。

以下为演讲实录：



大家都认为我判断市场比较乐观，其实我很客观，今天我就来跟大家作一下分享。

从图中的数据可以看到，今年的宏观经济是平稳运行，中央的趋势也是一样。从年度数据来看，今年前三季度GDP增长了6.7%，去年同期是6.9%，基本上处于平稳；从季度数据看，也基本上是平稳，一季度增长6.8%，二季度6.7%，三季度6.5%，也就是微降，所以宏观经济是平稳运行，但是汽车市场出现了比较大的变化，或者说，这个变化太大了。





红色的曲线是保险数据，是每个月比上年同月的增长率。一季度前两个月还不错，三、四、五3个月零增长，六月份开始负增长，而且负增长程度一个月比一个月加深，这是保险数据。批发数据负增长的时间来的晚一点，也就是库存的增长，看这个图三、四、五还在以10%的批发数据增长，九月份负10.8%，这是批发的数据。

我们发现车市打破了以往的规律，以往规律是宏观经济往上走，车市往上走，宏观经济下行，汽车就下行，今年却是宏观经济平稳增长，车市出现这么大变化，一至九月份零增长，这个还是批发数据，如果按保险数据肯定已经是负数了。而且根据我的观察，今年下降是20年以来最严重的。

我们从1998年汽车在北京率先批量进入家庭，到目前为止有几次市场不

太好：一次是2004年，一次是2008年，还有一次是2015年，这几次时间都比较短就过去了，包括2008年也就是4、5个月，一旦刺激内需就过去了。最近一次就是2015年，和今年很像，二季度零增长，三季度负增长，2015年的四季度就推出了购车税减半，一下子又拉起来了。这次比较严重，时间可能会长，大家也在传购车税将减半，但就算真出台政策，也没有2015、2016年那样的情况，市场已经变了。

关键原因在什么地方？为什么说宏观经济还在平稳运行，而车市出现了这么大的拐点变化？

我认为可以用经济解释，刚才讲了很多宏观经济的情况，我来讲讲有关车市在经济上发生了什么变化。前两个结构都是从区域角度说的，最后一个结构变化是从不同经济类型的企业来说。



第一个结构变化就是一、二、三线经济发展速度的对比发生了变化。这三根曲线，一线城市蓝色的，二线城市绿色，三线城市红色。大家可以看到2016年的时候基本上是持续以往的趋势，三线地区经济发展速度快，其次是二线。

去年发生变化，二线比较好，一线也不错，三线已经掉下来了，去年的汽车发展速度影响没有这么大，就只有三线城市下降了。但是今年不一样，今年三线城市的速度是大降，红色曲线，这是工业增加值的速度，二线也掉下来了，只有一线是比较坚强的。这种情况下只有一线城市汽车的发展还在正常状态，二、三线这两个高增长地区的汽车，出现了比较大的变化，这是经济变化下，导致的购买力不同。

另外一个指标看房地产价格，今年一个重要的特征是三线城市房地产的价格涨的比較快，二线也比较快，环比数字每个月都是增长1%左右，一年就要大概涨15%左右，12%、13%是一个基本水平。后面几个月涨的很高，一个月环比接近2%，这个增长很高。

这带来什么变化呢？三线地区房价不会那么贵，一套房子也就几十万到百万，这种房地产价格跟大城市不一样，北京房地产价格涨，对车没有影响，一套房子几百万、上千万，而那些地方房价跟车价关联度如果比较高，就会吸纳资金，这部分资金吸走之后就会影响车市，购买力下降，房价又涨，这块受影响就比较大。三线地区正常发展应该比較快，今年由于经济结构性变化，对他们带来比较大的影响，导致二线、三线都是负增长，二线负4%，三线负2%，只有一线城市还不错，保持在5%的增长，

这是结构性变化导致的。



第二个是结构性的变化。南方和北方城市出现一个特点，也是由于经济变化带来的，这条粗的蓝色曲线是今年1至9月份各省市GDP的增长率，上面这个黑线是2016和2017年两年年均的各地GDP增长率，中间这根红线左边是南方的省份，右边是北方的省份。我们看南方省份GDP增长率今年跟去年的变化不大；但是北方地区的蓝色曲线变化明显，特别是后几个省市，吉林、天津、内蒙、黑龙江、新疆这几个地方，它们的下降跟去年差是比较大的。这就是经济的变化。说完GDP，再来看投资，投资的变化就更大了。新疆投资增长率跟上面比，下降程度很大，也就是负增长。还有内蒙、宁夏、天津、北京、甘肃这些地方，影响都比较大。这些影响直接带来了汽车的变化。南方和北方相比，北京下降幅度最大，吉林下降18.5%，宁夏下降16%，内蒙古下降15.8%，甘肃下降14.3%，黑龙江11%、辽宁-7%，青海-6%。汽车普及是从长三角开始的。正常情况下，北方增长比較快，这恰恰是结构性变化带来的，而今年，以往增长

快的、保有率低的这些地区发展速度却降下来了。

其实从各地区来讲，经济跟车市的相关度还是比较正常、符合规律的。对角线横向是 GDP 增长率，纵向是乘用车增长率，GDP 高它就高，GDP 低它就低。只不过北方省份大部分在左下角 GDP 比较低，这是符合规律的。



第三个结构变化是从经济类型来看，有区别。蓝色的曲线是私营经济的工业增加值的变化，红色的曲线是国有经济的工业增加值的变化。从 2017 年去产能力度变大之后，国有企业的工业增加值比较快，民营部分就慢了。这两个曲线形成一个交叉变化，现在是国有略快，民营略低，从工业增加值来看，这是比较大的变化。利润的变化刚才我们叫做累计统比，工业统计是营业收入在两千万以上的企业列入总计，这个值是用两年的累计值做的。



大家看一看，从 2017 年开始，上面的国有企业利润状况非常好，民营企业利润状况就在下降，8 月份是 -20.7%。为什么会出现这样一个情况呢？对比一下行业利润的增长率，上面橙色的几大行业就是能源、钢铁，都在上游，数据都比较好。特别好的就是石油、天然气的开采，利润同比增长 400%。大家感觉到没，加油的时候，97 号汽油已经 8.5 元了。每隔两周涨一次，效应特别好。中间越往下走，越下游行业越不行。负增长利润的是铁路、航空、木材加工等等。从整个行业来讲，上游利润增长，下游利润下降。上游都是大的行业，比如汽车零部件采购钢，钢厂与厂家的利润根本不对等，下游也不行，利润不上去，汽车厂商还要要求降价 3% 左右。



前几天，李副总理讲了整个中小企业对市场的贡献：税收贡献 50% 以上，GDP 贡献 60% 以上，技术创新在 70% 以上，城镇劳动就业 80% 以上，企业数量和新增就业在 90% 以上的企业，都是中小企业。中小企业差不多都是民营企业，交叉的概率也很大。这就说明，在 80% 的就业人群里面，这些企业的经济效益受

到了影响,这一定会影响到员工的收入,这是毫无疑问的。我们再看看现在买车人是一个什么状态。这是连续四年,每年一万多个样本做的调查。现在一百个买车人里面,72%是在民营企业上班的,体制内的叫政府机关,事业单位和国企加起来大概能占买车比例的20%,差不多是这样一个水平。合资企业的人大概在7%、8%,民营的部分出现这个情况,一定会对购车出现影响。

月度销量与同比增速 (内需口径)									
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
进口	4.4%	6.8%	5.7%	-7.7%	-21.1%	-27.5%	22.8%	15.5%	-7.8%
合资	11.7%	-9.0%	1.9%	10.7%	7.3%	2.8%	-6.2%	-2.0%	-10.3%
自主	19.0%	-4.7%	16.4%	20.2%	15.9%	6.2%	-2.2%	-7.1%	-12.2%
合计	14.1%	-4.5%	7.6%	13.0%	7.8%	-1.9%	0.4%	-2.8%	-10.8%

月度销量与同比增速 (保险口径)									
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
进口	11.2%	8.9%	-0.3%	1.0%	-12.2%	-16.7%	1.0%	7.1%	-8.6%
合资	20.4%	31.0%	-2.0%	-0.5%	-8.9%	-11.7%	-8.5%	-8.2%	-13.8%
自主	9.3%	75.7%	1.7%	1.7%	8.8%	-2.9%	-7.5%	-14.5%	-20.3%
合计	15.5%	44.9%	-0.7%	0.3%	-0.2%	-9.2%	-4.6%	-9.0%	-15.0%

三个变化,大家就能感受到为什么今年GDP是平稳的,但车市是下降的。普及率低的,传统增长率高的那几个领域,它的运行经济状况受到了影响,就打击到了汽车市场。再看一下结构性数据,也跟它非常匹配。9月份的数据如果按照进口、合资和自主品牌来看,自主品牌下降了12.2%,合资下降10.3%,进口是7.8%。我们再看保险数据,进口车同比下降8.6%,合资下降13.8%,自主品牌下降20.3%。再看看价格,8万块钱以下的车9月份同比下降30%,8-12万的下降12%,价格越低的车在这个曲线下面下降越快。民营企业高端行业很多,但是附加值低的行业更低一点。他们买车主要是买比较便宜的,这是结构

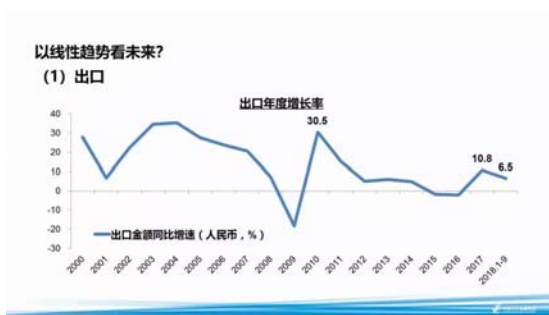
上的数据。

为什么面临的是同样的环境、政策,结果都是要去产能,还有环保攻坚战和金融高风险去杠杆、国际上的中美贸易,大家面临的环境一样。几个主体就会受到影响,比如说北方和南方,北方比较大,拉动GDP的方式是投资、消费和出口三组,北方大部分地区出口不多,主要靠国内需求,国内需求又靠投资拉动。今年金融高风险的去风险化使其受到了影响,好几个北方投资都是这样下降的,这是要面临的其中一个问题。还有金融高风险的去杠杆化。现在国有企业的资金还是比较宽裕的,有几个机构给一汽集团授信一万亿,我真不清楚是什么原因。国有企业总体上来讲资金是比较充足的,而民营企业是比较困难的,个别已经有了筹贷的情况。

另外,环保攻坚战方面,大型国有企业、合资公司历来在环保方面都是比较不错的,环保攻坚战对这些企业影响不太大。广大民营企业、中小企业可能比以前差一点,现在一执行起来,影响就大了。企业之间面临的情况一样,由于自身结构不一样,受影响就不同了,这是今年基本的情况。

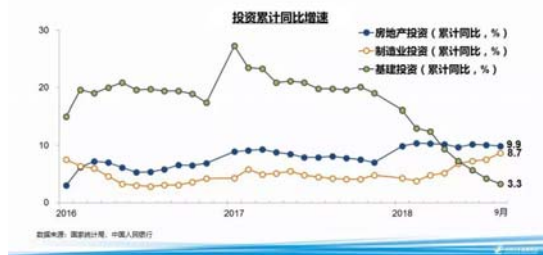


现在豪华车也开始受到影响，9月份增长率下降1.9%，10月份应该也不会太好，这个数据还没出来，整个经济下滑，豪华车必定互收到影响。再看收入，人均可支配收入去年大概是6.6%这个水平，今年降了一个百分点，降到5.7%，这就直接影响到购买力。另外资本市场上的反应比这个更大一点，现在已经降到2600点。这么大幅度的下降，企业的高管期权收益就会受到影响。大家都了解，汽车行业的股票今年也是走低，这些既影响低端车也会影响高端车。到此为止，就把今年的情况解释清楚了，为什么宏观经济平稳，而车市不行。接下来的两年，也来简单说一下。



如果以线性趋势外推，未来几个月不会太好，包括明年。三大需求，一个出口，现在变成增长6.5%，实际上从月度角度看，9月份出口涨得非常快，大家都在抢着做出口。抢在美国两千亿给我们施压之前赶紧做出口，出口量没受影响，但是企业效益受影响了，不得不把价格降一降。昨天总书记和美国总统已经电话沟通了，如果美国真的把关税10%提到25%，下一步的出口一定会受影

响。



按这种趋势下去，投资也不乐观。截止到现在，今年是5.4%的固定资产投资增速。投资有三大类型板块：一个是制造业投资，现在比较好，往上走，8.7%了，还有一个房地产是9.9%，比较平稳。下降最大的就是高速公路、高铁、机场、客货站场、农田，从年初4.5%，现在下降到3.3%了，原因是地方政府没有钱去做。一个是国投，一个是靠卖地赚钱，这两个都受到了影响，导致目前这个情况下，中小企业家的信心受到一些影响，这是渣打银行的数据，前几个月还在59%。传统汽车产业没人扩产能，制造业投资就会受影响在这样的趋势下，消费是9.3%，还是不错的。但是这样的趋势下去，收入一定会受到影响。

但是正在采取积极措施，特别是支持民营经济发展的措施

在辽宁考察期间，习近平总书记再次重申“我们毫不动摇地发展公有制经济，毫不动摇地鼓励、支持、引导、保护民营经济发展”。

在2018年天津夏季达沃斯论坛上，李克强总理重申，中国将坚定不移坚持“两个毫不动摇”，进一步落实和完善支持民营经济发展的政策措施，坚决消除阻碍民营经济发展的各种不合理障碍，对政府承诺的放宽民营企业准入领域，要加大力度督促推进。

在2018年10月19日，刘鹤副总理就当前经济金融热点问题接受采访时表示，民营经济在整个经济体系中具有重要地位，如果没有民营企业的发展，就没有整个经济的稳定发展，支持民营企业发展，就是支持整个国民经济的发展。

近期，国家发展改革委举行“加大基础设施等领域补短板力度 稳定有效投资”专题新闻发布会，介绍基础设施、民生、环保等领域补短板工作情况，旨在通过提高投资针对性精准性，加大交通重大项目储备，加大水利补短板力度、发展城市轨道交通等补短板投资。

昨天我看了最近互联网上招聘的就业情况，企业的招聘意愿在往下走。按

照市场的预测，我们不能完全按趋势去做。但是现在国家已经在采取措施了，在辽宁考察的时候，总书记说了要做到两个“毫不动摇”。毫不动摇地发展公有制经济，毫不动摇地鼓励支持引导保护民营经济。总理也讲了这个话，我就不念了。毫不动摇下面有很多措施，消除各种壁垒，说了这么多，就是要重视。最近发改委也在出一些东西，比如加大汽车领域补短板的力度，稳定投资；精准交通重大项目、水利设施、城市轨道交通等等都会采取措施。刚才看了一个材料，总书记昨天上午叫了十个民营企业企业家座谈，研究民营经济问题。我觉得大家也不能认为明年的车市会按目前的趋势发展下去。如果明年真是负增长的，那这个影响就比较大了。



有利的情况还是很多，我建议各厂家明年全国总乘用车用零规划来做，跟今年差不多，即使好也不会好到哪里去，更不会好到2016年那个情况，究竟企业能排名多少，就要看竞争力了，我对长期发展还是非常看好的。

如果按国际的均值水平测算，14.5亿人口，发达国家的平均水平是每年每

人0.6辆，那就是8.7亿，这个有难度。国家信息中心的研究结论是“千人400辆”是可以达到的。一辆汽车用15年报废是平均水平，6亿辆除以15就是4000万。宁波302辆，苏州293辆。这些地区都已经达到这个水平。而且他们的千人保有量过去几年都在快速增长。长沙2013年才160台左右，现在正在快速增长。如果没有限购，很快就会达到千人400辆，所以我对远期还是比较看好的。

大的结论，短期有困难，长期是利好。汽车行业还是值得大家来做的，汽车是最好的实体经济。要么就去做互联网，做金融，没这个本事就做汽车，只不过赚钱难了，以前太容易了。但是，说到底，这个行业非常值得大家在里面生根，谢谢大家！

注：文中图片来源于国家信息中心副主任徐长明演讲ppt

（文章来源：中国汽车流通协会新能源汽车分会）

商务部胡剑萍：深化流通体制改革 推动汽车市场高质量发展

11月3日，由中国汽车流通协会主办的2018中国汽车流通行业年会暨博览会在海口圆满闭幕。其中，在2018中国汽车流通行业发展论坛上，

商务部市场体系建设司副巡视员胡剑萍以“深化流通体制改革，推动汽车市场高质量发展”为题做了主题发言。



商务部市场体系建设司副巡视员 胡剑萍

以下为发言实录：

各位嘉宾，各位会员代表：

大家上午好！非常高兴参加

“2018年中国汽车流通行业年会暨博览会”，与大家共同交流如何促进汽车流通行业健康发展。

汽车产业是国民经济重要的支柱产业型产业，是稳增长、扩消费的关键领域。汽车类产品销售额占限上消费品零售总额的比例超过1/4，汽车在扩消费中发挥了顶梁柱的作用。加快汽车流通体制改革，促进市场持续健康发展，对于扩大消费、实现高质量发展具有十分重要的意义。商务部等部门认真贯彻落实党中央和国务院的部署，积极推进汽车流通全链条的体制改革，并取得了重要的突破。

一、改革新车销售体制，发布实施《汽车销售管理办法》。打破品牌授权单一销售模式，允许授权与非授权销售并行，建设共享型、节约型、社会化的汽车流通体系；促进建立新型市场主体关系，平衡经销商和供应商之间关系，坚持公平公正原则，充分发挥零供双方积极性；突出加强消费者权益保护，把供应商、经销商作为承担售后服务责任的双主体，要求经销商明示服务内容，使消费者在购买汽车及售后服务中能够明白选择、自由消费；转变政府管理方式，取消经销商备案的管理制度，强化事中事后的监管，明确对违规行为的处罚措施。

办法实施一年以来，取得明显成效。一是汽车市场保持平稳增长。2017年中国汽车销售2888万辆，同比增长了3%，连续9年位于全球第一。2018年1-9月销售2014.9万辆，同比增长1.5%。二是助推汽车市场向高质量发展。市场秩序得到进一步规范，消费者权益得到有效保护，供应商和经销商的关系更加和谐，共享销售及售后服务体系的发展趋势更加明显，已经出现了包含十几个汽车品牌，几十个车型的汽车卖场，特别是新兴新能源汽车企业，借助社会化的汽车销售和售后服务体系，发展势头迅猛。

二、满足多层次消费需求，推进汽车平行进口试点。自2014年10月起，商务部会同有关部门陆续支持上海等17个省市开展汽车平行进口试点工作。2016年2月商务部等8部门印发了《关于促进汽车平行进口试点的若干意见》，提出了简化许可证申领程序、允许保税仓储等七方面的重要措施。试点地区积极探索，形成“一平台四体系”可复制推广经验，即建立一站式公共服务平台，国际市场采购、贸易便利通关、售后服务保障、政府监管信息四大体系。推动了贸易方式创新，对建立授权与非授权销售并行的汽车流通体系，提供了宝贵的经验。打破进口汽车市场的垄断，中高端进口汽车降价明显，大部分达到了15%以上，部分甚至超过了30%。2017年试点企业平行进口汽车13.6万辆，同比增长1.1倍；2018年1-9月，试点企业平行进口汽车9.6万辆，同比增长5.9%；车型超过180个，有效满足多样化消费需求。

三、活跃二手车汽车市场，国办印发《关于促进二手车便利交易的若干意见》。针对近年来二手车交易不便利、信息不透明，特别是各地普遍实施限迁政策等问题，该《意见》提出8个方面重要政策措施，明确要求各地取消二手车限迁政策。商务部等11部门联合发文部署加快活跃二手

车市场，促进二手车便利交易的多项措施更加具体。公安部门优化了二手车交易登记程序，原银监会调低二手车贷款最低首付款比例至30%，原保监会鼓励开发符合二手车交易特点的专属保险产品。2017年中央经济工作会议和2018年政府工作报告强调要全面取消二手车限迁政策。国务院将取消二手车限迁政策列入2018年大督查项目。截至目前，除大气污染防治重点区域外的25个省份均已发文取消了二手车限迁政策，二手车市场潜力得以释放。2017年交易量达到1240万辆，同比增长19.3%；2018年1-9月1014.7万辆，同比增长12.91%。

四、促进行业规范发展，修订《二手车流通管理办法》。2005年商务部等四部门联合发布《二手车流通管理办法》，对于促进当时的中国二手车市场发展发挥了积极作用。但经过10多年发展，很多条款规定已不合时宜，迫切需要修订。商务部将办法修订列入了2018年商务部的立法计划，正在会同公安、税务、市场监管部门开展相关调研，采取多种形式听取行业意见，借鉴发达国家的先进经验，建设符合中国国情的二手车市场流通体系。将充分发挥现有二手车交易市场的服务功能，培育二手车经销企业做大做强，推动信息公开透明，使

消费者放心消费，权益得到有效保护。办法修订案将会向全社会公开征求意见。我们力争使办法修订案得到各方认可，并得到有效实施，进而促进行业规范健康发展。

五、改进行业管理模式，修订《报废汽车回收管理办法》。该《办法》修订已列入国务院2018年立法计划，目前修订工作已进入最后阶段。主要有三大改革：一是取消规划布局、企业总量控制的要求，实行先照后证；二是允许将拆解下来的五大总成再制造再利用；三是废除报废机动车收购价格参照废旧金属市场价格计价的规定，由市场主体自主协商定价。2017年全国机动车回收总量170.1万辆。2018年1-9月全国机动车回收数量136.2万辆，同比增长15.3%；其中汽车119.9万辆，同比增长13.6%。

六、推进建立全行业治理的支撑体系。一是加快汽车全生命周期体系建设。加强大数据、云计算等技术应用，完善全国汽车流通信息管理系统。积极整合现有资源，加强互联互通，信息共享，建设覆盖汽车全生命周期的信息体系，方便消费者获取信息，便利企业经营管理，同时为政府加强监管提供技术支撑。二是加强诚信体系建设。依法采集汽车市场主体的信用信息，建立企业信用记录，纳入全国统一的信用信息共享交换平

台，方便社会查询和应用，使违法者寸步难行，使消费者能明白选择、放心消费。三是充分发挥行业组织的沟通桥梁纽带作用，加强行业自律，形成多方参与的治理格局。

我们还将按照国务院部署，积极发展汽车赛事、旅游、文化、改装等相关产业，深挖汽车后市场潜力。加强国际合作和交流，进一步完善中国汽车流通体制，构建统一开放、竞争有序的市场，推动汽车市场实现高质量发展。最后预祝大会取得圆满成功。谢谢大家！

（文章来源：中国汽车流通协会）

二手车行业进入低谷，经营者如何自我救赎？

随着今年经济形势下滑以及关税政策的影响，加上新车经销商不断降价促销去库存，二手车商经历了一场前所未有的打击，不少二手车商表示，当前生意越来越难做，甚至有车商表示被这场突如其来的“秋风”扫地透不过起来，萌生退意。

面对这样的环境和形势，全国工商联汽车经销商商会二手车专业委员会在广州举办了二手车行业发展论坛，该论坛也是第五届全国二手车

行业发展论坛。与以往不同的是，今年的论坛上，更多的是二手车经销商们对当前形势进行的思考和讨论。



通过众多二手车经销商的发言，我们得出以下几个主要观点。

一、主动进行车况检测，提升抗风险能力

如今二手车行业越来越规范，诚信问题越来越得到重视。现如今二手车商的生意越来越艰难，但是像过去拼缝、卖事故车的现象却越来越少，二手车经销商更加重视自家车辆的车况和品牌口碑。二手车经销商表示，现如今迫切地希望行业协会能够号召和带领全国的二手车企业加快完善二手车的检测业务。

在当前的形势下，二手车经销商的经营风险急剧上升。一方面受限于收购人员的技术能力，不能完全判断收来的车是否带有车况和法律手续的隐患。

在二手车经营过程当中，车商只是买卖二手车，而不是制造、设计、维修二手车的。在车商销售或者是服

务的过程中，如果车商隐瞒了服务的瑕疵，隐瞒商品的价值，那么就要接受法律的惩罚。与第三方检测合作，可以将传统的人工经验转化为专业的评估标准，向消费者提供完整的检测报告，如实地告知消费者该车的车况。向消费者表示：“我主观上没有欺骗你的意识，客观上也没有欺骗你的目的。”



二、加速库存周转率，及时止损，盘活资金

举个例子，一个车商批发一台 30 万的车亏了 2 万。有的车商往往会将车辆继续搁置，期待卖出更高价格赚取差价。然而事实却是，库存周期越长，越容易亏损。如果及时将车辆出售，用 30 万再买一台车，只要操作得当，极有可能将亏损的 2 万元赚回来。这就像买股票一样，要知道在什么阶段补仓，在什么阶段止损。

因此，在当前的“寒冬”期，车商应尽量在三个月内把库存消化，对于中低端车应该速度更快，回笼资金，用同样的价钱再收一款跟它相应

价位的车，盈利比它高。但实际上很多人都不愿意这样做，因为要割肉。但这个痛，你得接受，否则就要面临更痛。



三、强化管理，向企业化经营转型

二手车行业到了一定的发展阶段，从量的增长会转变成质的增长，这是一个必经的过程。在这个过程中，二手车经营者的思维也要跟着转变，现阶段一人吃饱全家不饿的老板伙计模式已经被时代所抛弃，二手车经销商要怀着一颗做企业的心来发展。

现在二手车商在互联网平台和主机厂的冲击之下，竞争力不断下降，这已成为不争的事实。当前的传统二手车商里，绝大多数是做业务出身，经历了一二十年的锤炼，成为各地举足轻重的车商大佬。但是随着近几年行业环境的改变，很多传统二手车商开始反思：我们是一辈子做业务，还是在做业务中培养优秀的管理者，让年轻的 80、90 后成为能力担

当？

事实证明，很多二手车经销商已经摒弃原有的经营模式，开始提升自我管理水平。企业化管理做起来并不简单，二手车商企业化管理并无先例可寻，有的车商模仿 4S 店来对自己的门店进行管理。模仿是发展的必由之路，但是二手车从收车到出售的整个过程与 4S 店完全不同，一味地模仿肯定走不通。二手车商企业化转型最好是有自己的方向，要拥有自己的企业文化，因为做二手车的人每个人都有独特的职业魅力。车商要把自己的品牌做得阳光化，管理层面要股权透明，经营层面要车况透明、盈利透明。

老板是什么样的人，他就能吸引什么样的管理人才，他的企业就会往什么方向发展。一个老板可以不管业务，但他手底下必须志同道合、独当一面的精兵强将。



由于当前经济环境不理想，导致消费者购买力下降，再加上国家对金融行业加强监管，导致二手车商库融

压力增大，资金来源减少。因此，二手车商在经营的上下游都处于艰难时期。毫不夸张的说，二手车商正在面临着生死存亡的考验。

坚持还是离开，固守还是转型，防守还是冒进，每一步决策都决定着二手车商未来的发展走向。业内人士分析认为，目前二手车行业短期内很难走出低谷，也就意味着“寒冬”暂时不会过去。

大多数二手车商历经了一二十年的风风雨雨才走到今天，从这次论坛上众多车商的分享来看，大多数人还是不愿放弃多年来奋斗的成果，不甘心离开辛苦打开的局面，原意以自身的实力和积累来拼一把。他们不再固步自封，以一个二手车企业家的心态来面对“寒冬”，只要挨过这段困难时期，未来将属于他们。

总有一些重要的事情，赋予他们打败困难的勇气，这便是新时代的二手车商的企业家精神。

（文章来源：小黄人 二手车加）

精彩回顾：一句话纵览 2018 中国汽车流通行业年会

由中国汽车流通协会主办的 2018 中国汽车流通行业年会暨博览

会已经落下帷幕。“改革新征程流通新时代”已经不止于一个口号，我们重新审视本届年会，就会发现这句话贯穿在汽车流通行业从业者们的实际行动中。从参会代表的精彩演讲中，我们深切感受到行业从业者对于市场转变所产生的积极思考，感受到他们对于未来的热情和自我革新的殷切期望。



【关于汽车流通市场】

尽管今年的压库现象仍然存在，但是可以明显看到生产企业的排产比过去相对要冷静的多，因此厂商关系并没有因为市场不好而剑拔弩张。那么消费端和生产端都没有大的问题，问题出在哪里了？最后我们发现，问题的核心在于流通的供给结构出现了问题。——中国汽车流通协会会长 沈进军

在增长疲软的大环境下，今年整体车市还是出现了新的特点。首先是整体消费的升级极其明显。其次，自主品牌的表现也出现新的亮点。第三，2018 车市特点变化还体现在 SUV

与MPV车型的下滑。第四，新能源领域，乘用车在汽车市场的新能源地位不断提升。2019年预计乘用车微增长，商用车大幅度下滑，整个汽车市场是零增长，实现均衡增长态势。——中国汽车流通协会市场研究分会秘书长 崔东树

【关于汽车经销商发展】

汽车新流通时代，经销商要实现“智慧化”。所谓智慧化，从经销商的角度看可以分四个方向：数字化营销、客户经营、门店运营以及行业大数据。——CDK Global 产品战略总监 闵宥成

拥有一定量高忠诚度的粉丝用户是汽车经销商未来发展的王道。自身用户、版主这样的群体是经销商应该发觉和重视的“老司机”，经销商在做活动营销传播当中，要利用这些“老司机”所影响的圈层，快速将信息精准的传递到最需要吸引的群体，利用圈层营销挖掘用户全生命周期价值。——爱卡汽车经销商事业部总经理 易丹



【关于二手车行业发展】

经销商集团的二手车业务不太可能独立强大，要因地因势因时按需转变，根据市场行情和时代变化进行调整。但是集团二手车业务要有适当的业务体系，不能只限于4S店的业务置换范围，要在二手车经营范围内培育二手车经营业务，包括拍卖能力、二手车有形市场平台建设能力、独立零售能力等，做双品牌输出。——无锡东方集团运营总监 林经纬

二手车经销商要提升自身的适应力，苦练好内功，不断进行自我革新，才能跟上市场的步伐。坚持是正道，价格是核心，质量是根本，这些主要是针对企业自身的长线战略思维。——中国汽车流通协会副会长、二手车经销商商会会长 陈祥达

【关于汽车金融】

中国汽车金融市场的发展速度已经超过了美国和欧洲，未来5-6年会达到万亿级的规模。——中国汽车流通协会副秘书长 宋涛

未来的汽车金融的创新主要体现在四个方面：一，线上化替代人工；二，大数据助力差异化授信；三，专业高效是服务的关键；四，整合公私营销产品体系。——中信银行总行公司银行部总经理助理 张凯



【关于新能源汽车】

我们不回避电动汽车出现的各种问题，但是从整体上来说电动汽车的安全性还是非常高的。现在需要解决的问题其实更多的是电池相关的技术。——星星充电高级副总裁 王磊

传统车行业大部分利润在后市场，但到了电动车时代，特别是智能电动车进来之后，整个的价值链条会发生大的转移，因为后市场几乎不需要维保。那么怎么盈利？我们认为要打通全流程，和合作伙伴一起来分享利润。——零跑汽车副总裁 赵刚

【关于后市场】

未来三五年新车很难盈利，我们怎么办？我们需要把售后服务的竞争力去提升，我们需要将常规保养、换油等服务对标快修连锁企业，把价格降下来，服务质量提上去，真正地通过售后将现有的人员、设备、厂房养活，这样我们才能够活下去。——中国汽车流通协会副秘书长 郎学红

我们现在要做的是要开放心态、

拥抱互联网，借助“ABCD”整合产业链，搭建后市场精品平台。A是AI(人工智能)，B是区块链，C是云计算，D是大数据。”——河南汉威汽车销售服务有限公司董事长 宋明

在产能过剩的背景下，品牌与服务的影响力不容忽视，同时服务标准的制定以及无烦恼的售后也是目前商业社会所需要的。在未来，4S店集团产品和服务的分离势在必行。

——威固中国董事长 潘丽华

(文章来源：中国汽车流通协会)

俞洪波：二手车商如何凝聚团队，提升客户服务能力！



导读：

由中国汽车流通协会主办的 2018 中国汽车流通行业年会暨博览会，在海南国际会展中心隆重举行。在抱团过冬，迈向春天——2018 中国二手车经销商论坛中，宁波互生升发表了“二手车商

如何凝聚团队，提升客户服务能力！”
的主题演讲！

开说前，阿亮先表达下个人对这篇分享的观点：

以往车商参加的各种大会上，都会说听到很多的转型、业务、模式的想法，当时听的都很激动，也觉得很有道理，但是一到会议结束，回到公司还是跟以往一样，没法改变，因为很难落地，更不知道如何落地，而下面要分享的这篇，将会让你眼前一亮，回去立即可以落地！

俞总演讲时，我在会场听到一车商这样评价——“这是我今天在会场听到的最有可落地性的演讲！”！

不信你往下看！

分享人：俞洪波，下面是整理后内容：

二手车行业进入严冬期，很多车商想到的是如何多收几台车、多卖几台车，而我们为什么要提出以凝聚团队，来提升客户服务能力的主题呢，对于二手车行业来说，已经进入了下半场，做好这些，能起到关键的作用吗？

今年，我们陆续的看到了很多车商经营进入了困难阶段，甚至部分慢慢的淡出二手车行业，那么，对于我们二手车商来说，一个企业真正能传承下来的是什么？

是公司创造的财富呢？还是公司的影响力？



个人认为，一个企业能真正传承下来的只有文化！而很多车商老板现在会感觉，文化这个东西很空、很泛，一直想打造自己的企业文化，但苦于不知道从哪开始，那么二手车商的企业文化来自于哪呢？

“企业文化来自于企业日常的点点滴滴！”



下面给大家举个互生升的几个文化关键词：真诚、关爱、团结、善心、精进分享！

以真诚来讲，公司每年都会到宁波的广德寺召开静心会议，对于有些同行来说，会认为这是在“做秀”，没什么实际意义，而对于互生升来说，这些都是自己每年的日常，在公司已经形成了一种习惯，公司全员也不需要去听别人

的评论，去广德寺，就是想在一年中找几天时间，清静下自己，思考下今年，展望下来年！

这就是真诚，诚于自己！



再从关爱来讲，公司会在特别的节日组织公司员工，关爱需要帮助的人群，贡献出自己的一点力量！

团结，那就不用多谈了，对于任何一个公司，都会要求团队，团结友爱，互相协助，团结友爱的文化可能小到帮助接待一个客户，大到工作中，一直给与工作上的指导与生活上的帮助！

同时每天，公司员工都会日行一善，捐献出自己的一点点力量，聚集起来，捐给需要帮助的人，虽然不多，但只是想每个公司的家人心存善良！

最后，一个团队的进步少不了能力的提升与心性的提高，所以公司的员工会分成几个小组，每天分享自己的心得、工作过程、生活感想！让更多的同事了解自己、精进自己！

有凝聚力的团队，才能为客户提供最真诚的服务！

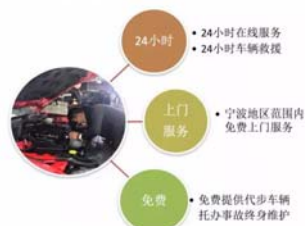
刚才讲了这么多，大家可能会觉得讲的这些好像有些跑题了！

但实际上没有，因为我们要明白一个道理，想要真正的让团队凝聚在一起，光靠权力、金钱是做不到的！只有文化，才能真正的凝聚好团队！因此文化才是凝聚团队的核心！

而要想提升客户服务能力，公司必须要有一支凝聚力超强的团队才行，这样才能给客户提供最真诚的服务！

从我们互生升的企业价值观——“换车就是换生活！”来看，客户每换一台车，他的工作、生活都会随之发生改变，我们做为二手车经销商，想做到的就是真诚的让客户感知到，在互生升换车的美好与舒心！

为客户的爱车提供终身保姆式的服务



那么，互生升又是如何提升客户服务能力的呢？

首先，我们为客户的爱车提供终身保姆式的服务，并且公司专门成立了多人的车保姆团队，目的就是解决客户买

车、用车问题，为客户提供 24 小时在线服务、在线救援、宁波区域范围内免费上门服务，并为客户提供免费的代步车辆，以及托办事故终身维护服务！

其次，我们互生升全员还明确了四大客户服务态度：真诚、用心、极致、事业！

真诚

首先，公司全员都会以真诚的服务态度对待客户，业务人员接触客户是真心的想为客户找到一台最适合自己的车，而不是盲目的为了把车卖掉而卖车，也不是为了挣更多的钱而忽悠客户！

举个实际例子，在我们宁波，二手车金融产品被很多没有底线的车商利用，他们有些车商甚至可以把车价让利 1 万多，通过金融再来把钱挣回来，而这样，就需要耍各种手段，把返点做好，把利息做高，我曾记得有一次，一客户贷款 15 万，却需要 7 万多的利息！

而所有贷款买车的客户并不是傻子，他迟早会通过身边的朋友而了解到自己的这次买车是否被忽悠了，客户也许不是跑回来跟你理论，而是最简单的跟身边所有的朋友、同学、家人、甚至同事说“这家公司是个骗子，不靠谱，千万别去买车！”

你的确多挣了钱，但损失的不是一个客户，而是一群客户！这就是不真诚的情况，久之必然会让你的店生意越来越差！因为你做一单，少一批客户！

全员明确客户服务的态度



互生升 车客部

用心

同样，不管是对待同事、家人，还是对待客户，我们都会让员工以用心的态度去服务客户，而不是草草了事！

极致

极致呢，我们想的也比较简单实际，因为服务是没有上限的，因此我们需要不断的提升，不断的打磨我们的服务，把事情做到极致，让客户体验到超出想象的服务！

事业

而对所有人来讲，要想真正的做到以上几点服务态度，是很难的，因为经常会在服务的过程中，受到客户的误解、受到委屈，所以，我们都让大家在每年的总结会议中，深入的去思考，我们为什么要付出这些？为什么要做到极致？因为我们已经把二手车当成了自己的终身事业！

你这样去想这件事，你遇到再多的困难和不理解，你都会觉得很平常！

最后，想再提及一下，我们除了为客服提供各种优秀的服务以外，还需要给团队以最大的鼓励和信心，要充分相信你的团队！

记得有一次，已经是月底 28 号了，而我们离年目标还差 31 台，本以为 3 天实现 31 台的销量是不可能实现的，因为并没有搞活动，但团队主管人员，主动召开会议，为了达成目标，花一晚上的时间讨论各种有效的方式，在 31 号晚上，团队超额完成年度目标！这一个细节，让我深深的相信团队，相信公司的企业文化能带来的力量！

（文章来源：车客阿亮 中国汽车流通协会）

今年二手车消费需求持续强劲

中国汽车流通协会发布的《互联网用户二手车消费者研究报告》显示，在整体汽车市场负增长的背景下，二手车交易量却反其道而行之，保持较高增长。今年前三季度，我国二手车交易量达 1029 万辆，累计同比增长达 12.9%。报告显示，互联网二手车交易平台由于车源多、车辆价格合理、流程简单等因素，正获得越来越多消费者的认可。在买卖二手车渠道选择中，分别有 75% 和 76% 的用户在购买和出售二手车时会考虑使用互联网二手车交易平台。



随着二手车交易平台吸引力的提升，网民通过互联网二手车交易平台买卖二手车的渗透率已达 75%。其中，男性用户以 95.3% 的占比成为二手车交易中绝对的“主流用户”。从二手车交易用户的年龄构成看，用户年轻化正在成为显著趋势：35 岁以下用户占比达 81.87%，其中 90 后用户占比达 20%。这表示，新生代用户正在成为中国二手车市场消费的主力军。此外，越来越多的汽车消费新生力量在购车时也正在趋向于选择二手车。分析显示，超六成用户为首次购车，其中半数用户是驾龄 3 年以下的“新手司机”。毫无疑问，互联网二手车交易平台在新一代汽车消费群体中已形成了较大影响力。

在对车系的选择中，国产车依旧是二手车消费的主流，买卖双方的选择占比分别达 34% 和 33%，均位居交易量排行榜第一，德系与日系车分别占据两成左右的市场份额。前三季度，二手车车型销量榜前 10 名车型分别为：大众捷达、五菱之光、奥迪

A6L、本田雅阁、别克凯越、大众宝来、五菱宏光、五菱荣光、大众速腾、大众朗逸，占据了二手车交易总量的14.38%；前3名大众捷达、五菱之光、奥迪A6L，二手车交易占比分别为2.21%、1.74%和1.52%。



报告显示，在对二手车不同价格段用户比例的分析中，售价为3万~5万元的过渡型二手车和10万元以上的品质型二手车最受用户欢迎，均获得20%以上的用户选择；其中一线城市中10万元以上的品质型二手车占比达28%，二三线城市则更加偏好5万元以下的过渡型二手车，占比分别达到45%和47%。此外，互联网二手车用户在对里程和车龄的选择中，更偏爱“年轻化”二手车。数据显示，消费者购买的二手车平均里程为5.5万公里，平均年限则不到4年。

（文章来源：工人日报 中国汽车流通协会）

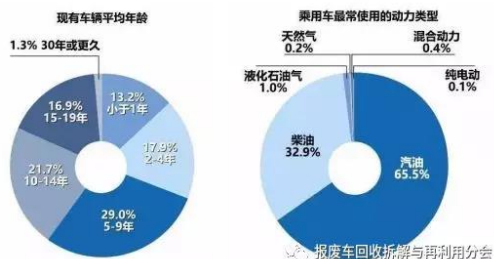
2018 年报废车分会考察欧洲报 废车拆解行业总结

作为世界汽车大国德国，截至到2017年的德国机动车保有量有4580万辆，德国常住人口有8267万人，18岁以上人群约6800万，每1000名居民拥有684辆汽车，平均不到每两个人就拥有一辆汽车，德国本土汽车品牌占比率在64.8%，2016年年检车辆为2770万辆，新车头3年年检一次，之后每两年年检一次，二手车每两年年检一次。

德国是作为较早实行报废汽车回收利用国家之一，2005年就有报废汽车拆解企业4000多家，已经建立了比较完整法律法规、拆解回用技术管理体系。这些企业都有联邦议会发执照，其中有1400家由汽车工业协会 ARGE 发执照，还有一些报废汽车回收网点由汽车生产企业委托的方式，如一家回收网点可与三个不同品牌的汽车主机厂签约委托回收服务后，由主机厂发相关证明，便可进行汽车的回收业务，但仅限被委托的品牌车辆。在德国近两年每年注销机动车350万辆，其中，在德国报废拆解的不到100万辆，其余200余万辆会通过不同途径卖到俄罗斯、波兰等东欧国家以及西班牙等欧盟国家。

目前在德国公路上开的车，小于1年的新车占比13.2%，2-4年车龄汽车占比17.9%，5-9年29%，10-14年21.7%，

15-19 年 16.9%，30 年以上的汽车占比 1.3%，汽油车和柴油车仍然是目前德国公路上跑的最多的汽车，其他电动和混合动力等车辆占比不到 2%。平均汽车年龄为 9.3 岁。



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”）为响应企业转型升级、产业延伸等需要，于10月14日-23日组织企业前往德国、法国，开展了2018年第四期实地考察活动。针对汽车全生命周期，尤其以汽车生产制造、报废拆解、资源再生及回用件、再制造产业拓展等方面重点学习调研。此行共有国内汽车拆解企业代表21人。

第一站：宝马工厂

10月15日上午，CELVE考察团参观了位于德国慕尼黑的宝马工厂，从汽车选材、设计、冲压、核心零部件生产、整车组装，再到内饰的设计生产、喷漆、检测，最后到出厂，全程经历了汽车生产全产业链近2.5个小时的参观学习。

首先来到的车身零部件冲压车间，通过从原始板材的选择、冲压、裁剪、修边、细节处理后制成成品，压模机每天使用金属材料200多吨，其中铝合金

占多数。宝马汽车的焊接车间，所有的焊接工作全部是有ABB的焊接机器人来完成点焊、无缝焊接等，机器人之间都是协同工作，相互配合，井然有序。



随后参观了车身装配线、全封闭喷涂线及发动机组装车间，且颜色可以3秒内自由变转。整个车间没有任何异味，且一尘不染，中再生报废车分会考察代表无一不为如此现代化的生产线而感到惊叹与感慨。讲解员介绍到，目前慕尼黑工厂生产线共有八十多位员工，其中接近五十位工人专注发动机的生产，如12人一组平均每天手工组装三缸发动机30余台。50个工人可组装300余台。目前宝马的发动机生产基地共四处，分别在中国沈阳、慕尼黑、英国、奥地利。

第二站：Man 曼恩重卡

当天下午，CELVE考察团前往位于慕尼黑的曼恩集团（MAN）总部。

德国曼恩集团是世界500强企业，是世界主要卡车、客车和柴油发动机制造商之一，其卡车品牌“斯太尔”和客车品牌“尼奥普兰”在中国已取得相当的成功。MAN是一个欧洲领先的工程集

团,在世界 120 个国家有约 62,000 名员工在商用车辆、工业服务、印刷系统、柴油发动机和涡轮机五大核心领域工作,能力全面,提供系统解决方案。

考察团在曼恩讲解员进行完企业介绍后,出发参观曼恩工厂,全面了解了曼恩重卡的全流程管理,与整车组装。曼恩重卡的零部件由全球各地生产,统一由慕尼黑工厂进行组装。



随着反转带的循环往返,车架进入喷涂阶段,每喷一个车架大约 20 分钟的时间,再到驾驶室线束装配环节,生产线长达 400 多米,有 400 个工人操作,长达 3 公里/辆的线束安装仅需 21 分钟/辆,挡风玻璃只要 70 秒。最后,通过对刹车、前后轴等 4 个基本测试,5-6 个小时之后,一辆重卡汽车即可出厂。在厂外全球各地的物流公司负责分流运输。

第三站:舒尔茨集团

10 月 16 日,考察团朝发夕至,抵达位于埃辛根的舒尔茨集团 (Scholz Holding GmbH)。

考察团首先参观了货场与废料加工

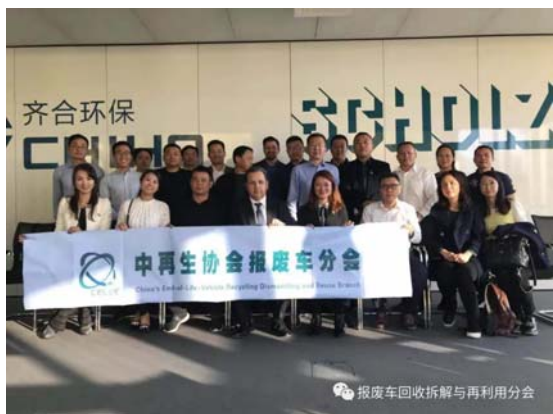
车间,全面了解了工厂的基本情况及其管理模式。随后由舒尔茨集团 CFO Jochen Fischer,接待了大家并作欢迎致辞及公司介绍。总裁助理陈扬全程翻译并参与互动交流,舒尔茨集团已经有 140 年以上的废旧金属材料回收处理经验,是世界最大的再生资源回收公司之一,回收率能达到 97% 以上,毛利率可达 4.4 亿欧元。年产量 30-40 万吨,其中有色金属回收产量在 7000 吨/月,废钢约 15000 吨/月。

据该公司介绍,回收的资源多为社会回收的废金属,其中也涉及到报废汽车回收拆解,在德国汽车拆解基本上都是在可再利用的零部件拆解后,再对汽车进行破碎处理,破碎通过技术的分选后回收比例可达到 97%-99%,汽车垃圾进行焚烧处理。

总裁助理陈扬作为齐合天地的代表为考察团介绍了公司概况,齐合天地在港交所上市,着力发展废金属、废油、废电子及报废汽车等项目,在烟台、台州、香港、重庆、上海、大连都有布局,共有 2000 多名员工。台州作为齐合的核心,处理了全球接近一半的废电机,并设有铝锭厂等相关衍生产业布局。重庆渝商集团 2015 年入主齐合天地,2016 年 12 月完成了对 Scholz Holding GmbH (中文名:舒尔茨公司)的收购。

在交流环节,CFO 和公关经理就代表们感兴趣的德国报废汽车相关问题给

与了细致回答与讲解。在德国从事汽车拆解行业仅需金属加工资质即可。车辆注销报废后会交由物料厂或中间商，通过初拆、零部件再制造的筛选再循环一系列的过程。从近几年的发展数据来看，德国报废汽车回收量呈现出明显下滑，主因是德国鼓励二手车出口业务，有近70%左右的老旧汽车作为二手车出口。



在报废汽车回收价格来看，具有一定的灵活性，根据车况在 200-500 欧/台，残值的盈亏归回收商所有。当然，作为当地的龙头企业也在呼吁德国政府提高敏感度，加大政策的扶持力度，控制报废车外流，实现汽车再生资源的循环发展。

第四站：博世公司

10月17日考察团一行来到位于斯图加特的博世集团（BOSCH）大本营 Feuerbach 工厂。博世是德国的最大的工业企业之一，从事汽车与智能交通技术、工业技术、消费品和能源及建筑技术的产业。总部设在德国南部斯图加特市的博世公司员工人数超过 23 万，遍布 50 多个国家。博世以其创新尖端的

产品及系统解决方案闻名于世。2018年，博世集团位于世界 500 强第 76 名。博世集团是全球第一大汽车技术供应商，2012 年销售额达到 674 亿美元，其中在中国销售额达到 274 亿人民币。

斯托里奇先生作为本次的讲解为考察团着重介绍了博世工业 4.0 的技术并参观了生产车间及产品样本。

Feuerbach 工厂是博世最古老的工厂，1927 年在这里最早生产柴油喷射器、1997 年精进喷油嘴到 2017 年增加尾气处理生产线，工厂不断扩容。博世不但是外部供应商，同时也为内部生产给与供给，随着技术的不断更新，新的技术也会使用在老产品生产上。目前博世集团有 15 万名员工，其中 Feuerbach 工厂有 3500 名生产工人，产品以柴油机系统、能源节能系统测试、尾气处理系统及阀门为主。



随后，代表们先后参观了博世柴油发动机尾气处理生产线、阀门生产线及其监管体系。值得一提的是，博世全方位 24 小时监督管理控制系统达到可视化、实时监测，提高生产效率的 2.5%。

同时，通过软件结合，能源使用量系统预算，真正意义上达到了节能减排的效果。通过零部件生产过程中的每一个环节的检测，在用电、水、能源、时间、人工等各方面的核算，可以更好的控制管理在生产过程产生的浪费与不科学碳排放。

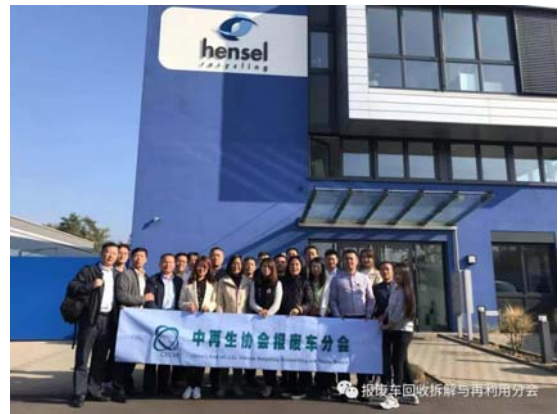
参观的最后，斯托里奇先生展示了工业 4.0 博世最新研发机械臂，Aps 机器人辅助系统，以生物电流传感来作为防护，增加区域雷达扫描，大大增加了机器人使用的安全性，让工业生产更加科学化、效率化、人性化发展。

第五站：Hensel Recycling Group

10 月 18 日拂晓，考察团再出发，前往阿尔滕巴奇穆勒的 Hensel Recycling Group（亨塞尔再生集团）。

Hensel Recycling Group 成立于 1998 年，是专注于贵金属精炼生产、买卖、期货交易的集团公司，现有员工 220 人，主营汽车三元催化器精炼、电子废弃物回收处理等。三元催化在欧洲只是归属普通废弃物，个人只要具备再生资质也可收集，因此很大部分的社会回收来自个体户。回收处理三元催化流程主要有回收、剪切、混料、检测、熔炉到精炼几个步骤。而三元催化又分为陶瓷载体、柴油车金属载体（SIC）和金属载体，因此该公司从 2017 年起开始投入回收贵金属的设备研发。除了从三元的氧传感器中提取外，Hensel Recycling

Group 还涉及新能源电池、电路板、电缆线及铝轮毂的回收处理，并与大众、宝马等公司达成长期合作，为其提供原料。负责中国业务的相关负责人还为大家着重介绍了 Hensel Recycling Group 与贵研在中国成立分公司的基本情况。她坦言铂族金属在中国的需求量很大，在 2-3 万辆车中能够提取贵金属 500-600 吨，提取后的贵金属将在国际市场上销售。



简单的介绍和交流之后，负责人带领代表团参观考察了工厂，从库房开始，再到剪切、混料车间，最后到检测半成品出炉，全面展示了三元催化剂回收初加工的基本环节。据了解，每个三元的贵金属含量在 400-1000g，该厂一个人一天可以处理 800 个三元催化剂，厂内 4 条线可以同时生产。

第六站：巴斯夫

CELVE 欧洲行第六站是位于路德维希港的巴斯夫集团总部。

巴斯夫股份公司（BASF SE），缩写 BASF 是由以前的全名「Badische Anilin-und-Soda-Fabrik」（巴登苯胺

苏打厂) 而来。考察团一行首先来到总部展厅, 负责人全方位概述了集团的基本情况。巴斯夫集团在欧洲、亚洲、南北美洲的 41 个国家拥有超过 160 家全资子公司或者合资公司。公司总部位于莱茵河畔的路德维希港, 它是世界上工厂面积最大的化学产品基地。2018 年 7 月 19 日,《财富》世界 500 强排行榜发布, 巴斯夫位列 112 位。

展厅结束后, 考察团乘车参观了整个巴斯夫工厂。巴斯夫在 39 个国家设有 350 多个分厂和公司。其中在德国国内的生产厂家共有 60 多个, 分别位于路德维希港、明斯特、汉堡、斯图加特、曼海姆、维尔茨堡、科隆等城市。在路德维希港工作的职工共有 3.9 万人。巴斯夫欧洲公司 (BASF SE) 为巴斯夫集团中最大的企业。



稍事休息后, 由巴斯夫亚太区贸易商务总监、巴斯夫金属 (上海) 有限公司总经理库马尔·波莱为大家介绍了即将中国的市场、定位及中国开展的相关业务。巴斯夫中国分公司属于集团的基础材料催化剂部门, 负责以贵金属回收

为主要业务范畴。巴斯夫在国内布局的业务版块汽车内外饰、工程塑料、聚氨酯及汽车尾气三元催化的回收处理。目前贵金属的回收、提炼及交易和电池回收处理部门都设在中国上海。随后, 负责人总结了目前三元回收市场面临的问题, 包括法律瓶颈、环保规范、市场渠道等, 但巴斯夫都积极推进, 伴随世界各国对尾气排放要求越来越严格, 尾气处理中的贵金属含量会越来越大, 未来市场广阔。

第七站: Frohlich Autoverwertung

10 月 20 日, 考察团一行来到了法兰克福附近的奥芬巴赫, 重点考察了 Frohlich Autoverwertung, 一家比较典型的德国报废汽车拆解厂。

Frohlich Autoverwertung 的负责人接待, 逐一展示了车辆堆场、预处理车间及拆解车间、零配件仓库等。该公司专注于二手车回收、报废车拆解、回用件出口、拖车服务, 是大众、奥迪、丰田、斯柯达等品牌授权合作方, 具有专业的废金属、废油液、废塑料、废轮胎、废玻璃等回收渠道。



与中国不同，德国汽车拆解没有专门的资质要求，也不存在场地要求、拆解设备技术规范，但是有较高的环保要求，尤其是在预前处理环节，尽可能保证废油液的排放与回收。所有的旧车来到这里，都要先进过第三方认证鉴定，决定报废与否。质检鉴定合格，可以再上路则被作为二手车回收处理；相反，不合格的车辆会被注销报废、拆解。二手车、报废车及回用件均以出口为主，部分当地消化。考察中发现，厂区大部分场地用于车辆、零部件存放，而拆解车间却并不大，大型拆解件露天堆放，小部件及高附加值的零部件则有单独的零部件存储仓库，虽然并未形成电脑系统的管理，但归类存放依旧井然有序。厂区内存放着几辆车况较好的名牌二手车，报价在1000-2000欧元不等。

第八站：法国循环经济研究院

在法国的第一站也是全程考察的最后一站，10月22日，考察团来到巴黎，拜访参加了法国循环经济研究院座谈会。

会长贝鲁先生欢迎 CELVE 考察团一行的到来，他首先简介了法国循环经济研究院的基本情况 2013年2月6日，法国循环经济研究院在国民议会上成立。该研究院由近230人组成，包括绿色经济的参与者、可持续发展领域的代表、民选代表、法学家等等，其目标是：协调包括企业、大学、国家机关和协会在

内的不同经济活动参与者之间的关系。主要工作：衔接平衡政企之间的关系，研究、制定国家及欧盟循环经济环保行业的相关政策法规，促进中小企业的相互交流，推进项目对接及落地。法国循环经济研究院的成立受到了欧盟委员会的热烈欢迎。



法国报废车回收的基本情况，贝鲁先生也给与了一些介绍。目前法国的报废汽车回收与欧洲其他国家基本相同，都是由制造者、汽车分销商或个人回收。法国政府通过税收控制，凭借以旧换新促进了汽车回收，原则上任何人都可以参与到回收环节中去，但国家补贴需要行政流程补充。回收后的报废汽车以出口为主运往非洲、东欧等地，本土拆解后的旧件回用、再制造进入维修市场，然而拆解后的废弃物在法国也是分为废油液、废塑料、废轮胎等进行回收处理。

本次座谈交流热烈，法方欢迎中方投资建厂合作，中国国际广播电台法国站对本次交流座谈全程参与及报道。

小结：

本次考察历时9天，重点考察德国、

法国工业的 500 强企业四家，在学习参观了汽车产业和工业生产的同时，参观了宝马展览馆和奔驰博物馆。异国他乡的学习并不单单了解了他国的先进，更是一种心灵的旅程，让人沉下心来，回归到汽车拆解的本质中去，不忘初心、恪尽职守、环保责任的完成汽车全生命周期最后的一道工艺。在健全汽车循环产业链的健康有序发展的前提下，加大多方合作，互利共赢，开创更好未来！

最后报废车分会 (CELVE) 总结一下德国汽车拆解管理流程，以供汽车拆解领域的各位同仁参考，德国对报废汽车拆解、回收利用等先后制定了相关法律、法规、技术标准等，对其行为进行了规范，并创造出了巨大社会经济效益。

从汽车拆解步骤上，首先会对报废汽车主要状况及性能检测、“脱干”处理（预处理）、拆解、无害化处置、分类管理、压扁等步骤。

一、拆解流程

1、状况及性能检测

报废汽车在拆解前经过专业检测设备检测，包括发动机性能，变速器、车轴，传动轴、起动机、发电机、动力转向泵、轮胎、轮毂、电子器件内饰等，检测部件共达 100 多个以上。对汽车同步性离合器性能也进行检测诊断，还有技术部件如车窗玻璃升降器、天窗、车灯、燃料泵 座位调节装置等。



2、“脱干”处理（预处理）

报废汽车被检测完毕，进入“脱干”处理，即抽走车内动力油、冷却液、机油、制冷剂液体及各类油脂。在这之前首先拆除轮胎，这个过程始终保持在一个密闭系统内，防止对周围环境造成污染。



3、拆解

被拆解汽车分为报废汽车、发生过车祸汽车，用于测试本品牌新车型、新流水线产品两类。

第一类（A 类）汽车，将需要部件拆除用于销售，其它部件拆除后进行处理或者回收再利用



第二类（B类）汽车将所有部件全部拆除。报废汽车根据检测提供拆解方案，按发动机、底盘、车身、电气系统等利用电动手动工具进行拆解。



4、无害化处置

鉴于报废汽车有蓄电池、废机油、化工产品等危险废物以及可分解塑料件等，若经处置任意外排，将会对环境造成极大污染。因此对可用作原材料利用部件可修复或再制造对外销售零部件中含毒部件、催化剂等进行无害化处置。比如尾气处理器，蓄电池轮胎，这些配件虽然可以直接使用，但必须进行无害化处置方可销售；对于车载电器等部件按照电子产品安全相关法律，送由专业人员来处理；对一些只存在物理反应部件，如安全带拉紧器安全气囊可送交事

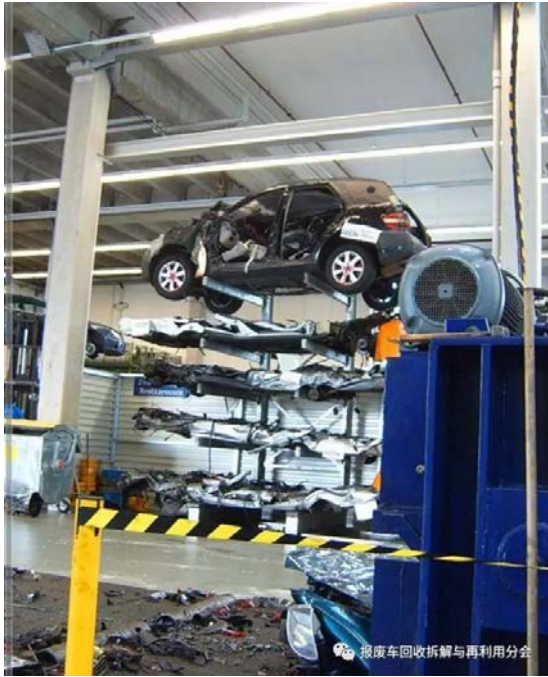
先签约生产企业进行无害化处理。

各类危险废物处置必须送由签约废物回收利用企业进行无害化处理再利用。如被分类收集液体油类必须进行特殊无害化处理，将它直接送到签约专业废油处理公司。该类物质回用是基本上通过蒸馏，酯化，分离等步骤进行处理。



5、分类管理

可作为原材料废物回用危险废物无害化处理必须进行分类管理，如储藏危险废物储藏箱大小是否带储藏盖、储存湿度、签约方回收周期等。所有部件首先本着回收利用项目，对其进行分类收集，同时进行必要测试，检测合格或经修理合格零部件直接注册登记，相关信息录入零部件销售管理系统后存入仓库。报废汽车数据信息零部件信息都分别被输入两个管理系统程序，经过授权以后都可以通过管理程序软件对报废汽车拆解各个环节进行监督观测，对零部件库存 销售情况进行查询统计。



6、压扁

报废汽车拆解的最后一步就是将废旧车身机械压扁成压件，作废铁、废钢回收利用。钢铁等金属在汽车制造材料中所占比例达 80% 左右，主要包括钢板、结构钢、铸铁、铝及其合金、铜及其合金、锌、铅等。



二、存在的不足

虽然德国的报废汽车回收利用行业有着 30 多年经验,但实际操作过程中也存在一些问题。如每年注销的小轿车数量少,但是绝大部分作为二手车被出口

至东欧和非洲国家,每年实际报废汽车回收利用不能满足拆解企业的需求,也大大降低了零部件的回用效率。

(报废车分会 CELVE 整理报道,部分内容来自互联网,转载请注明出处,作者:张莹、由红霞、许青)

(文章来源:中再协报废车分会报废车回收拆解与再利用分会)

合作共赢 促进再生金属产业全球化高质量发展



一、2018 年中国有色金属工业总体情况

(一) 行业保持平稳运行

产品产量稳步增长。2018 年 1-8 月份,中国十种有色金属产量 3571.05 万吨,同比增长 3.82%。其中,精炼铜产量 584.29 万吨,同比增长 11.35%;原铝产量 2221.16 万吨,同比增长 3.45%;铅产量 309.48 万吨,同比增长 6.21%;锌产量 369.52 万吨,

同比下降 1.42%。铜材产量 1091.64 万吨,同比增长 12.70%;铝材 3097.33 万吨,同比下降 0.43%。

实现利润持续下降。根据国家统计局统计,1-7 月份,7751 家规上企业实现利润 910.1 亿元,同比下降 3.4%。

(二)再生金属产业发展势头良好

产量稳定增长。初步测算,2018 年前三季度再生有色金属产量约 1091 万吨,其中再生铜 245 万吨、再生铝 550 万吨、再生铅 170 万吨、再生锌 126 万吨。预计全年产量约 1450 万吨,同比增长 5%。

原料进口量大幅下降。据海关统计数据,2018 年前三季度,再生铜原料、再生铝原料进口量(实物量)分别为 178 万吨、119 万吨,同比分别下降 35.9%、25.3%。再生铜铝原料进口金额总计为 91.13 亿美元,同比增长 6.05%。这说明进口货物数量减少,但品质提升。

国内回收量稳步提高。2018 年前三季度国内再生金属原料回收量同比稳步增长,其中再生铜原料和再生铝原料分别约为 165 万吨和 330 万吨(金属量)、废铅蓄电池回收量达到 260 万吨左右。

企业投资意愿进一步增强。德国欧绿保集团加快在中国布局,与广东、四川、香港等地合作推动金属再生利用项目;四川广元、广西百色、江苏连云港、内蒙古通辽等地都在加快规划建设再生金属基地。

(三)政策环境发生重大变化

1. 进口政策变化及影响

从《进口可用作原料的固体废物环境保护控制标准》到《中华人民共和国固体废物污染环境防治法(修订草案)(征求意见稿)》发布,对产业发展产生一定影响。再生金属分会与各方多次沟通,多次向国家有关部门反映环保标准和进口政策调整对产业造成的影响;组织骨干企业共同商讨固废法修订稿修改意见,力争为下一步原料保障和行业监管提供更有针对性的标准依据。同时,针对国内回收利用企业税链不完整、税负重问题,邀请财税专家进行调研,以形成分析报告及政策建议,为困扰行业发展的税收政策调整提供支撑。

2、产业总体政策形势

一是再生金属产业提质增效转型升级。以再生铝为例,目前通过行业规范条件的 29 家企业产能合计达到 362.5 万吨,占总量的 50%以上。

二是有色金属工业供给侧结构性改革和绿色发展,推动再生金属比例不断提高。一些企业培育再生业务,加快建设回收利用生产线。一些央企、国企等大型企业也在研究再生金属的产业布局,“原生+再生”的企业越来越多,供应格局正在由量变到质变的转化中。

三是污染防治攻坚战和蓝天保卫战为发展循环经济、促进资源循环利用提供了难得的机遇,同时,对再生金属企业的环保能力提出更高要求。

四是产业绿色化协同化日益加强。再生金属企业已进入国家级绿色

工厂、绿色园区名单，产业链上下游协同发展正在重构产业生态圈。

五是区域协调发展不断推进。对构建空间布局合理、区域分工协作、优势互补的再生金属产业发展新格局产生重要影响。

六是贸易摩擦对再生金属产业造成负面影响。再生金属分会已经多次向有关部门汇报贸易摩擦对产业的影响以及企业的损失。希望有关企业通过沟通和协商的方式解决由此引起的纠纷，争取把各自损失降到最低。

二、对国际再生金属产业格局变化的基本判断

（一）中国企业更深融入国际市场

1、原料需求未变，但是对原料有新要求。

根据高质量发展的要求，调整相应的规则和标准。再生金属分会支持国家为保护生态环境和维护正常的国际贸易秩序采取的应对措施，也希望国内外同仁充分认识到中国以行动力挺经济全球化以及“绿水青山就是金山银山”，与时俱进、协同联动。越来越多的中国企业正从传统的“原料进口+产品输出”转向“投资+贸易”方式。

2、产业转型升级，先进设备需求大

不断提高的环保要求，衍生出对先进技术装备的巨大需求，催生了国内第一家再生金属设计研究院以及众多的环保管家服务机构。但国内再生金属环保技术设备企业普遍还比

较弱小，难以满足需求。目前一些双边和多边合作机制已经搭建起来。

（二）国外企业加快进入中国市场

再生金属分会今年接到了大量咨询请求，大多数是发达国家再生金属企业和设备企业对中国市场普遍看好，希望通过协会广泛的行业资源优势更全面深入地了解中国的政策、潜在合作伙伴以及项目落地方向。

（三）东南亚和南亚市场增长迅速

今年以来，转移到东南亚国家的废金属快速增长，但这些国家的处理能力有限，马来西亚、泰国、越南等国家的管理部门一时陷入纠结，各国正在制定或修订进口管理政策，使其更加适应本国的发展阶段。印度市场对中国预处理设备需求也十分旺盛。预计随着相关经验成果逐步转移转化，东南亚和南亚市场再生金属产业发展水平将迎来快速发展期。我们希望中国企业在东南亚布局能抱团出海，按照集群化、专业化、园区化方式发展，既形成产业链服务于当地市场需求，也有利于环境保护和投资权益保障。

三、当前的机遇和挑战

（一）机遇

全球范围内再生金属比例上升是巨大利好。中国市场需求还在持续释放。需要引进更好的企业、更好的技术，再生金属分会受生态环境部委托，正在牵头组织开展铝行业（电解铝、再生铝、铝加工）固废和危废管理解决方案及污染控制技术规范研

究工作，也需要各国有经验有技术的企业加入。

（二）挑战

国际贸易形势负面影响突出。贸易摩擦导致全球的产业链、价值链、供应链完整性受到破坏，跨国企业生产布局面临更大不确定性。

国际产能合作存在短板。例如合作机制、沟通渠道有待加强，东南亚国家在产业环境、劳工、港口验放、装备等方面基础保障不足，合作落地并取得成效需各方助力。

环保压力持续增加。按照蓝天保卫战三年行动计划，重点区域2019年底前要完成“散乱污”企业及集群全面整治，预计执行特别排放限值的区域会进一步扩大，对再生金属企业生产经营产生影响。

四、展望

再生金属分会预测，2019年中国再生金属产业将呈现以下特点：

一是总体保持稳定。随着新建项目产能逐步释放，预计2019年再生金属主要品种产量与2018年相比会有稳定增长。

二是原料进口政策有望明朗。明年开始废五金、废电机、废电线电缆等将禁止进口，可直接利用的再生铜铝及其合金原料能否进口，包括进口标准及海关商检的配套措施有望在明年制定发布。协会牵头推动的原料标准等各项工作也会积极争取达成应有的效果。

三是国内回收局部改善。随着大型企业参与国内废五金、废电线电缆、废电机的回收，同时废铅蓄电池

和动力电池回收体系建设提速，预计将对特定区域特定品种的回收格局产生积极影响。

四是科技成为国际合作新亮点。国内外企业依托铝灰渣综合利用项目正在探索科技合作机制和商业模式，预计2019年落地。我国再生金属企业与国外科技企业、科研机构的对接合作有望成为新的亮点。

过去的18年，CMRA、再生金属国际论坛与在座各位一起推动了再生金属产业的全球化，一同见证了你有我我中有你的繁荣发展。不管世界风云如何变幻，再生金属产业始终是不折不扣的节能环保产业，从事再生事业值得骄傲自豪。让我们携手共谋绿色发展，为全球资源节约、环境保护作出新的更大贡献！

（文章来源：再生金属分会 资源再生杂志社）

欧阳明高：电动车革命之后 新能源革命，2025年将成关键 转折点

完成能源转型、实现绿色低碳发展，已成为中国乃至全世界的共识。氢能以其来源多样、清洁无污染、能量密度大、可再生、易存储、用途广泛等优点，被视为全球能源向可持续发展转型的主要路径之一，在大规模可再生能源整合和终端应用脱碳方面潜力巨大。

中国电动汽车百人会执行副理事长、中国科学院院士欧阳明高近日在第

一届中国。张家口氢能与可再生能源论坛上阐述了对氢能与再生能源发展前景的展望,他提出,新能源汽车需要清洁能源,也可以推动能源变革,在电动车革命之后,下一步最重要的是新能源革命,2025年将成为全方位突破的关键转折点,届时中国将迎来新能源智能化电动汽车时代。



欧阳明高: 电动车革命之后新能源革命, 2025年将成关键转折点

中国电动汽车百人会执行副理事长、中国科学院院士欧阳明高

对“三场革命”的基本看法

“现在的电动车革命应该说是一场真正的革命,并不是一个泡沫,电动汽车已经实现了产业化,与现在特别时髦的无人驾驶汽车完全不一样,后者还处在很早期的阶段,还很不确定,还有很多泡沫,但是电动汽车发展不是这样的,已经不可逆转。”欧阳明高认为,在电动汽车之后,下一步最重要的是新能源革命,可能比人工智能革命来的要更加早一点。

一般意义的车联网和辅助驾驶技术不算革命,那是传统汽车电子的发展,无

人驾驶汽车是基于人工智能的革命,但人工智能革命现在还处于初期,而无人驾驶汽车是人工智能革命中最难的一个领域,所以在电动汽车革命之后,马上就要带动的是新能源革命,就是可再生能源革命。



欧阳明高: 电动车革命之后新能源革命, 2025年将成关键转折点

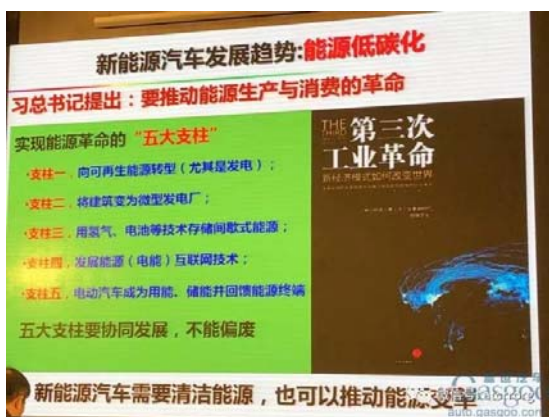
对于中国而言,太需要能源革命,转型为以可再生能源为主体的多元化能源体系,不能以煤为主转向以油气为主,这对中国的发展不利,因为需要依赖国外,风险非常高。中国最有可能转向以可再生能源为主的煤、油、气多元并举的局面。

欧阳明高解释道,电动汽车革命可以促进能源革命,能源革命也可以使电动汽车真正做到零污染,所以又是相互促进的过程。能源革命中间有智慧能源,这是人工智能革命的一个组成部分。制造的智能化也是人工智能革命的一个组成部分,最后才有可能是无人驾驶。

储能会带来真正的能源革命

实现能源革命有五大支柱,第一是

向可再生能源转型(尤其是发电),要全面实现可再生能源发电,这在中国实现的时间不会太晚,应该说推进起来速度会很快。第二是把建筑转化为微型发电厂,即分布式可再生能源。第三是用氢气、电池等技术来存储间歇式能源。第四是发展能源(电能)互联网技术。第五是电动汽车成为用能、储能并回馈能源终端。



欧阳明高: 电动车革命之后新能源革命, 2025 年将成关键转折点

可再生能源大规模使用的瓶颈就是储能,储能会带来真正的能源革命。

不仅可再生能源需要储能,大电网也需要储能,就像燃料电池系统加上储能电池的混合动力一样。如果有了储能,燃料电池汽车能够发电,相当于发电厂,车的工况相当于电网的一个终端负荷,这个负荷是经常变化的,但是传统上由于没有储能,必须按照最大的负荷来设计它的容量,就像城里的公交车,最大功率 200 千瓦,发动机就得选 200 千瓦,电网也是如此。而且,为了防止电网出现问题,还得有保险的容量,所有电厂都需要

储备发电机组,随时应对可能出现的波峰。

但是如果有了储能,就像燃料电池系统里加上储能电池之后,发电机就不需要按照最大负荷来设定,只需要设定平均负荷,也就是说发电主要是提供能量,不是提供功率,就是对发电机来讲是提供能量平衡,而功率平衡主要是靠储能。因为储能的功率可以很大,电池的峰值功率很大,可以 1C、2C、4C 放电。因此,有储能就不需要搞那么多电网,也不需要搞那么多的配电网,从而大大降低成本,就像燃料电池最大功率是 200 千瓦,但是平均功率 50 千瓦就够了,电网也是一样的道理。

如果说储能是能源革命的核心,而氢能就是集中式储能的最佳载体,电池和电动汽车是分布式储能的最佳选择。把这些分布式的能源通过智慧能源的方式连起来,形成能源互联网。电动汽车既是终端用能的负荷,又可以往电网回馈能源,形成互动。这是未来能源体系的一个基本理念,新能源汽车需要清洁能源,也可以推动能源变革。

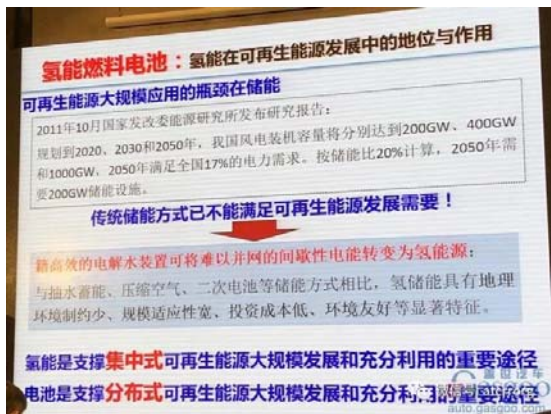
氢能是能源革命的前沿技术

氢能可以有各种各样的方式制氢,但是欧阳明高认为,对中国而言,氢能的来源主体应该是可再生能源。

“各个国家的国情是不一样的。日本氢能的主要来源是进口,因为没有地方搞分布式能源。而进口能源对日本来

讲是最好的方式,是无碳的精品能源,所以日本要搞氢能社会。中国要因地制宜制氢,氢能是依靠我们自身的可再生能源,这是不一样的。”

可再生能源大规模应用的瓶颈在储能,传统的储能方式已经不能满足可再生能源发展的需要。现在有各种各样的储能方式,例如压缩空气、抽水蓄能等。欧阳明高个人认为最终的集中储能就是氢能,氢能制取之后也可以直接进入天然气管道,这是集中式、大规模、长时间可再生能源储存的最佳方式。而电池是支撑分布式可再生能源大规模发展的一个重要途径。



欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025年将成关键转折点

中国现在已经有2000多辆燃料电池车和12座加氢站。未来几年预计会大力发展，张家口在冬奥会之前就会建几十座，未来氢能燃料电池车主要是商用车，出租、公交、物流、长途卡车是主要的应用方式。

欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025年将成关键转折点

欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025年将成关键转折点

氢能是整个能源技术的前沿领域，而不仅仅是汽车技术前沿领域。如果仅仅把氢能理解为汽车技术，就比较狭窄了，我们必须把它理解为整个能源技术革命的一个前沿技术，这也是国家发改委在能源技术革命行动计划中对氢能的规划。

欧阳明高认为必须从能源革命的层次来看氢能，而不是从电动车革命的角度，那只是它的一个分支和一个突破口。

新一代光伏技术

太阳能光伏电池的成本在快速下降，

平价已经不远了,其实电网侧已经可以平价了,只是在用户侧还不能实现平价,这也主要是中国煤电规模太大了,新旧动能转化的时候遇到的阻力,欧阳明高认为这是非技术原因造成的。

在太阳能方面,中国制造是其中最大的优势,现在国外没办法在光伏方面跟中国竞争,70%以上份额属于中国。这是优势,必须要发挥。



合是最好的一种方式。现在分布式光伏发电很快,因为分布式光伏是直接跟用户打交道,是市场化的,跟集中式光伏不一样。集中式光伏上网必须通过国家电网,而分布式光伏是用户侧,很多是市场因素,可以走进千家万户,而不是一个企业所能垄断的。只要有垄断,成本一定会高,而且应用的规模就一定不大。如果面对的是千家万户,是市场化、国际化、竞争性的,那么成本一定快速下降,而且应用规模就像车一样迅速扩大。



欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025年将成关键转折点

欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025年将成关键转折点

近两年,分布式光伏又成为一股新的力量。欧阳明高认为光伏最好是分布式的,而且分布式光伏和分布式储能结

欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025年将成关键转折点

欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025年将成关键转折点

光伏还会进一步发展。从理论上讲,

下一步是 30%的效率, 以前都是 10%, 现在已经都是 20%了, 理论是 33%。现在我们要把这两种比较高的, 单晶 25%和钙钛矿 22%, 结合起来往 30%走。下一步即将进入光伏研究的目标, 就是要做到 30%。如果能够达到 30%的效率, 那么车上也可以用光伏, 这个用量是非常大的, 这就是下一步的新一代光伏技术。

电池成本会到降到 100 美元/千瓦时

锂离子电池跟光伏电池一样, 也是中国的优势。从“十五”、“十一五”、“十二五”到“十三五”, 比能量不断提升, 成本在不断降低, 只要是汽车用成本就不可能高, 所以下降的速度超出想象, 同时中国已经在这方面处于国际的前列。



欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025 年将成关键转折点

2017 年全球动力电池装机前 10 名有 7 名在中国, 中国优势已经凸显。动力电池方面, 现在中、日、韩是第一的, 美国和欧洲基本上没有电池产业, 现在光伏也没有, 锂离子电池产业也没有, 这是

中国的优势。



欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025 年将成关键转折点

同时, 电池成本下降是趋势, 最终会到 100 美元/千瓦时。100 美元/千瓦时也就是三五年的时间, 100 美元/千瓦时只是指高性能电池, 现在经济性电池已经达到这个目标, 而电池的应用规模还有十几倍、几十倍的潜力, 大家想象一下这是多大一个空间。这是电池成本下降的速度, 这是它达到这个成本的一个时间, 2025 年之前将会全面的达到这个目标, 这将不仅在车上使用得到迅速的发展, 而且在储能方面将会全面的取代其他储能方式, 因为成本方面其他储能方式没法跟化学电池竞争。由于车的应用, 使这种电池的成本大幅度下降, 这是其他的储能方式无法比拟的。

欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025 年将成关键转折点

欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025 年将成关键转折点

现在美国和澳大利亚的大型储能电站也都是锂离子电池, 主要是特斯拉在

做储能电池。现在最便宜的电池是磷酸铁锂电池，磷酸铁锂也是中国特色。三元电池因为钴要进口，而磷酸铁锂全都是中国资源，现在的成本已经是7毛/瓦时，也就是说已经接近100美元/千瓦时，就算是三元电池由于材料涨价进口会有些问题，但是磷酸铁锂电池一定可以保底。

车和能源是一个大系统



展望2030年，中国的分布式光伏、储能电池、氢燃料电池、电动汽车将会相互需要、四位一体。

欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025年将成关键转折点

简单就储能电池来看，2030年车上的储能电池会达到50亿瓦时以上。因为大概是1亿辆车，再加上充电也要储能电池等等，100亿瓦时没有问题。

现在全国一天电消费量是140亿瓦时，就是说电池储能的容量相当于接近一天全国的用电量。如果从功率的角度来讲就更不得了。100亿瓦时，就算1C放电也是100亿千瓦，而现在中国的装机容量只有17亿千瓦，所以大家想想这是什么概念。我们很快在10年之内就会

看到这样的景象，所以必须从源头来抓。

欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025年将成关键转折点

正是基于这样的理念，我们才建设了清华汽车楼的光、电、氢一体化微网试验系统。因为车下的微网系统跟车上燃料电池系统是一样的，都是直流微网；因为车和电池都是直流的，所以电网可以极大地简化。同时车网可以互通，车既可以充电也可以放电。因为燃料电池可以作为发电站，燃料电池车可以作为移动发电站，所以交通能源跟固定能源已经一体化了，所以不再区分是车还是能源，车和能源是一个大系统。



欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025年将成关键转折点

与此同时，智能化方面还会有智能制造和工业互联网等，现在也是风起云涌，这方面的人工智能比无人驾驶会简单得多，因此会首先展开。我想首先可能是智慧能源，比如现在区块链都已经在智慧能源中使用，然后是工业互联网。生产过程比无人驾驶简单一个数量级以上，肯定会率先获得突破。

欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025年将成关键转折点



将来的车由于工业互联网和智能制造会彻底的改变。燃料电池汽车和电动汽车就是这样一个平台，材料会越来越轻量化，使车身可以有五花八门的变化，同样一辆车可以有五个车身，可以随意在家里更换，能够带来一场车的革命。所以将来人人开的车可能都不一样，不是批量生产而都是个性化的，根据不同的场合可能会换不同的车身。

欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025年将成关键转折点



接下来是自动驾驶与车辆互联网，初期可能还是辅助驾驶、自动泊车、紧急制动以及自动避撞这样的功能。相比

欧美，无人驾驶汽车在中国的场景是最复杂、最难的。无人驾驶汽车在人工智能革命中又是最难的，无人驾驶汽车在中国，短途会遇到城市交通复杂问题，长途会遇到高铁的竞争。因为长途无人驾驶不就像坐高铁一样嘛，所以会遇到这样的问题。

欧阳明高：电动车革命之后新能源革命，2025年将成关键转折点

欧阳明高总结道，现在电动化在持续地进步，下一步要盯的是新能源，就算智能化也盯的是智慧能源，最后才是真正的自动驾驶。时间节点会在哪里呢？欧阳明高认为全球在2030年、中国在2025年会是一个关键节点。现在的新能源汽车是1.0版(2015-2025)，新能源汽车结合可再生能源是2.0版(2020-2030)，再结合人工智能革命是3.0版(2025-2035)，估计在2035年左右这些都将会实现。

(文章来源：资源强制回收产业创新战略联盟)

财经资讯

Financial information

2018年10月全国报废机动车回收情况

10月份，全国机动车回收数量为19万辆，同比增长32.3%，其中汽车16.5万辆，同比增长37%，摩托车2.6万辆，同比增长8.3%。

按照车辆类型分，10月份，客车回收数量为10.8万辆，同比增长26%。货车4.8万辆，同比增长67.2%。挂车0.3万辆，同比增长24.9%。专项作业车0.2万辆，同比增长10.3%。

1-10月份，全国机动车回收数量为155.2万辆，同比增长17.1%，其中汽车128.4万辆，同比增长16.2%，摩托车26.8万辆，同比增长21.9%。

按照车辆类型分，1-10月份，客车回收数量为93万辆，同比增长12.8%。货车28.1万辆，同比增长24.1%。挂车2.9万辆，同比增长43.3%。专项作业车2.3万辆，同比增长3.4%。

（文章来源：商务部市场体系建设司）

11月中国汽车保值率：国六新车发布 二手车源猛降

11月汽车市场关键词：车展、国六、过寒冬。

车展：恰逢11月广州车展刚刚结束，很多二手车市场上的明星车型都迎来了更新换代。本月上市的换代新车，价格都在老款基础上做了修正，例如福克斯、途胜等这些热门车型。而新车的上市，也加速推动了老款车型和二手车的降价，促使车辆保值率下降。

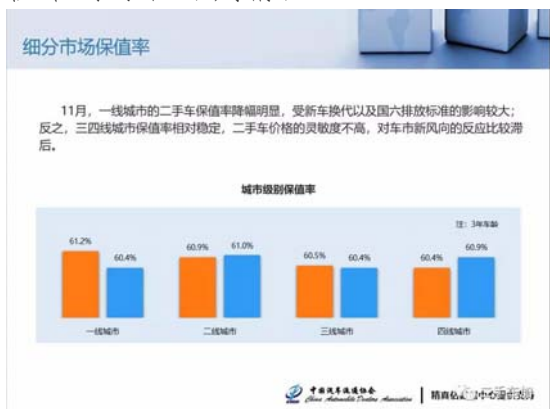


国六：自从国六标准颁布以来，一方面推动汽车厂商加速生产符合国六标准的新车，一方面计划购车的消费者也在等待国六新车上市，这也导致车辆置换需求减弱，二手车的库存量也受到一定影响。同时，国六的颁布和部分城市的提前实施也让二手车商收车更加谨慎，因为像深圳、广州以及北京、天津、河北、山东、河南等城市，将限制不符合标准的二手车迁入，这也进一步导致车商在收

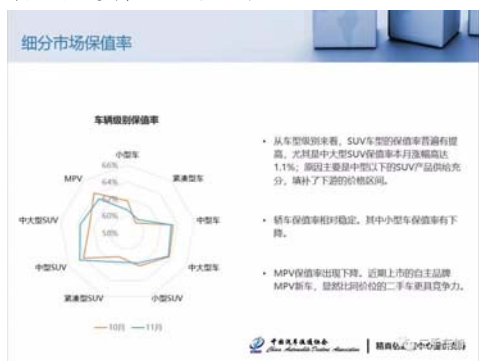
车时的谨慎态度，促使二手车源库存下降。

过寒冬：经济形势的低迷、新车交易量的走低、国六实施对二手车放宽限迁带来的反作用，让新车和二手车市场整体趋于冷淡。进入11月后，受形势、政策影响较大的一线城市汽车保值率降幅明显，三四线城市保值率相对稳定，这也与二手车价格的灵敏度不高，对车市新风向的反应滞后有一定关系。

下面我们来看一下11月汽车保值率的综合评判情况。



二手车源：2018年11月，互联网端二手车源持续下降，环比降幅达6.1%，整体规模约为62.6万台。在市场供需双降的形势下，二手车经销商普遍选择回避风险。



车辆级别保值率：SUV车型的保值率普遍有提高，尤其是中大型SUV保值率本月涨幅高达1.1%，原因主要是中型以下的SUV产品供给充分，填补了下游的价格区间。轿车保值率相对稳定，其中小型车保值率有所下降。MPV保值率出现下降，近期上市的自主品牌MPV新车，显然比同价位的二手车更具竞争力。

小型车中威驰排名上升两位；上海、东莞这两个地区的小型车交易活跃度明显提高。



新车定价和保值率：小型车和微型车市场，11月几乎没有新车发布。只有新能源的电咖EV10发布了升级版车型，另外smart发布了新车型。几个月前我们还在说小型车“电动化”，那么如今电动车的尺寸也在加大，广州车展上发布的电动车也是紧凑级以上，或SUV为主。小型车和微型车只有走“个性化”路线，才有存在的价值。

小型车&微型车市场 - 新车定价及保值率

新车上市	指导价 MSRP	三年后保值预测 3 years B2C price
smart精灵及特别版	17.5888 - 20.3888 万元	8.92 - 11.05 万元

小型车在微型车主打个性，其中定价偏高的保值车型，更要把“个性化”做到了极致。

二手车行情	指导价 MSRP	三年保值率 RV %	保值率环比变化 RV Growth Rate
广汽本田 飞度	7.38 - 10.28 万元	78.3%	+0.3%
进口MINI MINI	18.88 - 36.18 万元	68.4%	-0.3%
smart fortwo	11.68 - 21.79 万元	59.4%	-0.3%

新车市场需求降低，二手车需求同样降低。受供需关系影响，小型车主要车系的保值率环比上月降幅在1%左右。消费者更愿意选购一台尺寸更大的二手车满足全家使用需求。即便是飞度这样的保值神器，今后也将面临减产，逐渐退出主流二手车的行列。

紧凑型车市场：凯越二手交易活跃度大幅下降；西安、上海表现抢眼。

紧凑型车市场 - 二手车活跃度



我们知道新车市场投放的产品，有相当一部分没有流入到二手车市场。所以今天主要分析那些在二手市场广泛流通的换代车型。紧凑型车中，本月福克斯的二手车源明显增多，保值率环比下降。这次大换代，为福克斯整体的口碑和销量提供了

翻身的机会。指导价比老款略有下调，也是充分考虑市场反馈之后的合理选择。当二手车保值率较低时，理应在换代时调整定价。

紧凑型车市场 - 新车定价及保值率

新车上市	指导价 MSRP	三年后保值预测 3 years B2C price
长安福特 福克斯	10.88 - 15.08 万元	6.73 - 9.38 万元

福克斯的换代能否重新带动销量？

二手车行情	指导价 MSRP	三年保值率 RV %	保值率环比变化 RV Growth Rate
一汽大众 高尔夫	12.19 - 23.99 万元	66.0%	+0.9%
长安福特 福克斯	11.38 - 16.58 万元	62.1%	-0.1%
东风日产 轩逸	11.90 - 16.15 万元	61.7%	+1.5%

中型车市场，几款常见车型的位次基本固定；上海活跃度超过北京

全新换代的帕萨特在10月31日上市，一线合资品牌的中型车都在11月前完成了布局。紧随其后的起亚K5 Pro发布于广州车展，我们发现K5的保值率没有受到显著影响。通常来说，若是产品没有明显提升的“小改款”，会造成保值率小幅下滑。反之，新款K5 Pro的产品力大幅提升则会促进保值率的稳定。

中大型车市场：5系与A6L交替领跑，丰田皇冠活跃度小幅提升；合肥、广州本月活跃度下降，武汉则挤进了前十名。



中大型轿车市场，二手车流通受国六排放标准的影响比较明显，2019款凯迪拉克CT6刚刚上市，重点对动力系统做了优化。同期上市的2019款英菲尼迪Q70L率先取消了大排量车型，以满足国六排放标准。2019年开始，二手车流通在一些实施国六的省市必将受到限制，届时保值率也将下降，11月的数字虽然暂时没有体现，但节能减排的趋势不可逆转。

小型SUV市场，丰田可以说是姗姗来迟，直到2018年中旬才有产品上市。因此二手车市场上保有量较大的是本田XR-V等车型。由于保有量的劣势以及个性化的外观，我们可以预测，在这一细分市场，丰田的保值率不会像其他级别一样有明显优势。从这次改款来看，奕泽主要增加了“天窗”这一配置，迎合了更多消费者的需求，有助于逐步提高保有量。有“天窗”的车型在二手车市场也更受欢迎。

中型车市场 - 新车定价及保值率

新车上市	指导价 MSRP	三年后残值预测 3 years B2C price
起亚K5 Pro	16.48 - 17.38 万元	9.84 - 10.38 万元

待购者“智能提升”的时代，才是有效的时代。

二手车行情	指导价 MSRP	三年保值率 RV %	保值率环比变化 RV Growth Rate
上汽大众 帕萨特	18.99 - 28.89 万元	63.9%	-0.5%
东风悦达起亚 起亚K5	16.48 - 23.98 万元	59.7%	0%
上汽通用雪佛兰 迈锐宝	16.49 - 18.99 万元	59.3%	-0.1%

中大型车市场 - 新车定价及保值率

新车上市	指导价 MSRP	三年后残值预测 3 years B2C price
凯迪拉克CT6	37.97 - 53.97 万元	23.16 - 35.85 万元

国六排放标准影响豪华品牌保值率。

二手车行情	指导价 MSRP	三年保值率 RV %	保值率环比变化 RV Growth Rate
一汽大众奥迪 奥迪A6L	40.28 - 69.48 万元	65.0%	+0.6%
上汽通用 凯迪拉克CT6	43.99 - 61.88 万元	60.2%	+0.1%
进口英菲尼迪 Q70L	37.98 - 52.38 万元	53.5%	0%

小型SUV活跃度：哈弗让出榜首，排名大幅下降；重庆地区偏爱小型SUV，活跃度涨幅明显。

紧凑型SUV：二手途观活跃度超过哈弗H6，现代ix35降幅明显；上海份额大幅提升，成都原地踏步。



第四代途胜上市，相比老款降低了入门价格。韩系品牌曾经因为大幅优惠而导致保值率低，在新车价格体系重新调整之后，部分车型官降，收到了显著的效果，无论销量还是保值率都有回升。具体到紧凑型SUV这一级别，现代ix35和途胜两款产品定价拉开了差距，覆盖了更广的区间，这也使得途胜不必为走量而大幅降价。由此可见，北京现代降低指导价，提升产品力，是维护价格体系稳定的典型案例。

中型SUV市场，大众途观L的2019款车型于11月上市。近期上市的大众品牌SUV还包括：一汽大众探岳、上汽大众途岳，以及途观L插电混动版。这些车型构成密集的产品矩阵，覆盖了每一个价格区间、每一个细分市场。如果我们说老途观的保值率偏低，那么如此丰富的产品线密集上市之后，大众品牌SUV的保值率将趋于稳固。丰富产品线，是其他厂商可以借鉴的有效措施。

小型SUV市场 - 新车定价及保值率

新车上市	指导价 MSRP	三年后残值预测 3 years B2C price
一汽丰田 奕泽IZOA新增车型	14.98 - 17.98 万元	11.05 - 13.89 万元

并非所有丰田车都保值。

二手车行情	指导价 MSRP	三年保值率 RV %	保值率环比变化 RV Growth Rate
东风本田 XR-V	7.38 - 10.28 万元	79.5%	+0.2%
北京现代 ix25	10.98 - 15.28 万元	64.2%	-0.2%
一汽丰田 奕泽IZOA	14.98 - 17.98 万元	—	—

紧凑型SUV市场 - 新车定价及保值率

新车上市	指导价 MSRP	三年后残值预测 3 years B2C price
第四代途观	15.59 - 23.99 万元	9.82 - 14.55 万元

保值率已经给出信号，新车定价该降了。

二手车行情	指导价 MSRP	三年保值率 RV %	保值率环比变化 RV Growth Rate
东风本田 CR-V	16.98 - 27.68 万元	76.0%	-0.6%
东风日产 奇骏	18.88 - 27.13 万元	73.2%	-0.2%
北京现代 途观	16.99 - 23.99 万元	62.2%	+1.2%

中型SUV很多是进口车，保时捷和路虎神行者2大量流入市场；东莞成为中型SUV又一重点区域。

中大型SUV：奥迪Q7活跃度明显下降，路虎揽胜本月成交量大；上海、大连豪华车交易集中。



中大型 SUV 市场，豪华品牌进口车份额很高。目标消费者所处的一线城市，大部分与国六标准率先实施的城市重合。以路虎为例，这次换代的路虎家族均推出国六标准的车型。老款路虎发现四虽然在特定的越野用户群中有较好的口碑，但保值率下降，反映出新车仍然是消费者的首选。新车无论在能耗标准和日常使用便利性上都有很大提升。这一级别中另一款比较有话题性的是奔驰 G 级，它的保值率和新车定价同步提高，是二手车市场非常抢手的产品。



MPV：在市场活跃度方面，宝骏逐步取代五菱宏光，艾力绅活跃度提高；MPV 集中在北京上海，其他城市二手车活跃度的差距扩大。



MPV 市场中别克 GL8 长期领先，11 月上市的新车型符合国六标准。上汽通用在应对政策变化方面快人一步，再次稳固了领先地位。上汽大通作为表现活跃的挑战者之一，从保值率上反映出大通 G10 落后领先者还有一定距离。



在今年发布的新车品牌中，越来越多的厂商开始参考保值率进行产品定价。汽车保值率不仅能够侧面反应出在售车辆的市场表现，为产品迭代提供一定参考价值，对于新车的定价也有积极的参考意义。毕竟当车辆经过使用，作为二手车再流通时，产品的性能、质量等情况已经得到了消费者的检验，此时二手车的价格，可以看作用户对产品价值的一种反馈。

在传统定价策略中，新车定价方式是厂商单方面输出的，未来会将保值率看作消费者的反馈声音，主机厂商可基于保值率数据来优化新车定价。所以，汽车保值率对于主机厂商的参考价值将会越来越高。

(文章来源：二手车加)

2018年11月份全国乘用车市场分析



第一部分 产量分析表(11月份)

	轿车	MPV	SUV	狭义乘用车合计	客车	广义乘用车合计
11月份产量	1,053,473	141,337	899,313	2,094,123	28,910	2,123,033
10月份产量	989,788	123,754	880,422	1,993,964	30,819	2,024,783
同期产量	1,269,375	213,115	1,137,419	2,619,909	34,457	2,654,366
环比	6.4%	14.2%	2.1%	5.0%	-6.2%	4.9%
同比	-17.0%	-33.7%	-20.9%	-20.1%	-16.1%	-20.0%
累计产量	10,453,801	1,446,965	9,156,156	21,056,922	351,164	21,408,086
同期累计产量	10,719,179	1,817,682	9,197,757	21,734,618	435,567	22,170,185
同比	-2.5%	-20.4%	-0.5%	-3.1%	-19.4%	-3.4%

第一部分 综合销量分析表(11月份)

	轿车	MPV	SUV	狭义乘用车合计	客车	广义乘用车合计
11月份销量	1,024,265	141,379	854,289	2,019,933	32,348	2,052,281
10月份销量	958,537	135,917	858,214	1,952,668	31,383	1,984,051
同期销量	1,185,974	202,696	1,075,837	2,464,507	38,076	2,502,583
环比	6.9%	4.0%	-0.5%	3.4%	3.1%	3.4%
同比	-13.6%	-30.3%	-20.6%	-18.0%	-15.0%	-18.0%
累计销量	10,084,261	1,509,053	8,558,257	20,151,571	334,934	20,486,505
同期累计销量	10,324,315	1,781,686	8,884,369	20,990,370	424,429	21,414,799
同比	-2.3%	-15.3%	-3.7%	-4.0%	-21.1%	-4.3%

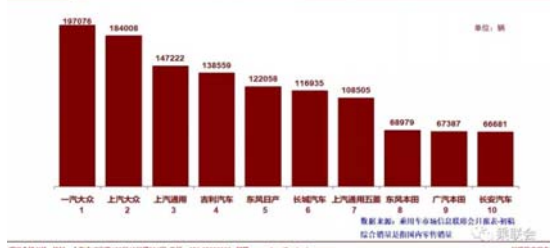
第一部分 批发销量分析表(11月份)

	轿车	MPV	SUV	狭义乘用车合计	客车	广义乘用车合计
11月份销量	1,079,137	148,835	913,072	2,141,044	37,373	2,178,417
10月份销量	1,004,396	143,856	873,767	2,021,819	33,013	2,054,832
同期销量	1,228,843	213,089	1,116,129	2,558,061	27,922	2,585,983
环比	7.4%	3.6%	4.5%	5.9%	13.2%	6.0%
同比	-12.2%	-30.2%	-18.2%	-16.3%	33.8%	-15.8%
累计销量	10,511,563	1,519,071	9,046,724	21,077,358	379,161	21,456,519
同期累计销量	10,672,670	1,812,369	9,132,704	21,617,743	446,378	22,064,121
同比	-1.5%	-16.2%	-0.9%	-2.5%	-15.1%	-2.8%

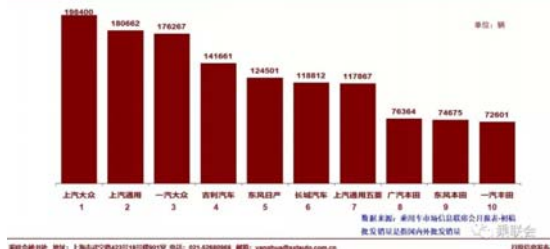
第一部分 2015—2018年狭义乘用车综合销量走势图



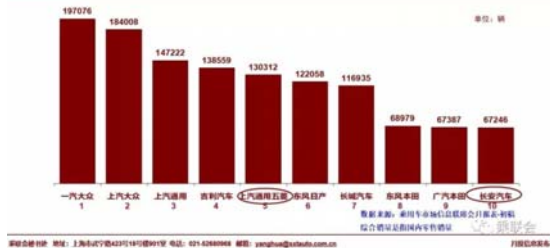
第一部分 狭义乘用车厂商销量排行榜(11月份综合销量)

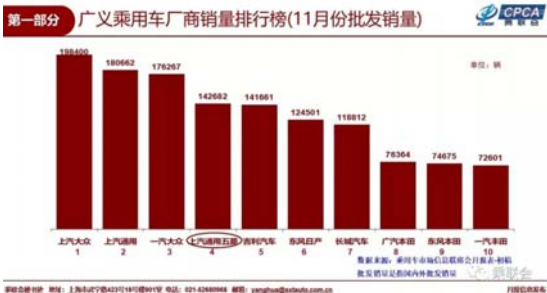


第一部分 狭义乘用车厂商销量排行榜(11月份批发销量)



第一部分 广义乘用车厂商销量排行榜(11月份综合销量)





1、11月全国乘用车市场回顾

18年11月狭义乘用车零售

202.0万台，同比2017年11月下降18.0%，环比10月增长3.4%。过去三年的消费高点前移到12月，因此11月环比增长在10%以上。今年11月环比增长的走势回归到正常周期，11月的消费节奏回归过程有阵痛。1-11月的零售同比增速-4.0%，较1-10月增速减缓1.9个百分点。

11月的轿车零售同比增速

-13.6%，轿车连续7月保持乘用车增速龙头；11月SUV零售同比增速-20.6%，中西部下滑和楼市火爆挤压可选消费的问题导致SUV的增长动力衰退，对自主品牌的增长带来巨大压力。

在前期进口整车和零件降税政策推动下的消费升级趋势明显。豪华车零售同比增长4.6%，主流合资品牌零售下降17.6%，自主品牌零售下降22%（自主品牌新能源增长53.0%，传统燃油车同比增长-28.0%）。年末自主的市场环境压力较大，但主力自主品牌表现顽强。

11月狭义乘用车市场批发214.1万，同比增长-16.3%，呈现结构性分化特征，部分品牌走势相对顽强。11月的传统燃油车批发同比增长-19.0%，11月新能源乘用车批发增速高达53.2%，表现超强。

2018年1-11月的批发累计增长-2.5%，零售累计增长-4.0%，全年产销负增长定局。

11月的厂家库存较10月下降4.8万台，渠道库存增长8.7万台，渠道库存压力增大。由于相对历年的年末火爆，今年产销节奏变化，今年8-11月的渠道库存需求没有往年迫切。经销商市场信心严重不足，尤其是部分经销商担心年末国六标准实施，改变了历年的4季度库存较高的渠道规律。

11月的新能源车批发销量达到13.6万台，环比增长10.4%，同比增长55.9%，其中插混同比增87.0%，纯电动增长65.0%。1-11月新能源乘用车批发88.6万台，乘联会11月新调高的新能源乘用车99万的年度预测看来还是要更乐观些。

2、12月全国乘用车市场展望

今年12月有21个工作日，相对2017年12月工作日数相同，但今年消费心态有巨大的差异。2017年12月是政策优惠末班车的抢购效应，今年是年末的平稳消费的心态，因此超

高基数下的12月零售增长压力巨大，4季度持续出现较大幅度的回调是正常的。但展望2019年的车市至暗时刻已经逐步走过。

今年经销商盈利情况普遍严重下滑，相对去年12月的火爆盈利，今年年末尤为艰难。经销商12月背负着年底公司运营指标和单店销量双重指标压力倍感艰难。由于广州等地明确国六标准的实施在2019年1月1日之后延后数月实施，这是极其明智的理性减压举措。

虽然2018年4季度的经销商库存增长较快，但历年春节前的火爆销售是铁定的规律，因此12月到1月初的经销商库存增长是相对安全的，但1月末建库存就有压力了。

随着中美贸易谈判的逐步趋稳，经济逐步转向外需与内需的均衡发展，因此春节前后返乡购车需求应该相对较好。目前车市终端市场优惠并未减少，12月价格是春节前的价格谷底，一定程度上会促进销售。

由于行业对2019年新能源补贴的调整有了预期，预计将形成年末的新能源乘用车增量热潮，12月新能源汽车的生产厂家数量和车型增量拉动年末增量突出。

3、车企和产品资质管理新政有利于创新和产能控制

近日工业和信息化部公布了《道

路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》，这是与时俱进的行业政策管理的调整，有利于造车新势力发展，有利于充分利用现有产能，有利于后合资时代的行业稳定，有利于企业降低管理成本，这对行业发展是很好的事情。

整车企业和产品新政有利于新势力造车企业的更快发展。通过制定《办法》，打通采用新技术、新工艺、新材料以及新生产方式的企业及产品准入通道，鼓励、促进技术创新和新型产业生态形成，其深远影响逐步体现。

整车企业和产品新政策让各方资源得到有效的整合利用，对传统车企的转型升级给予很好的线路机会，是很好的事情。

汽车大集团是行业的重要技术和产业基础，稳定促进大集团的发展有利于汽车行业的可持续发展和国有资本的更好发展。国有大集团未来代工模式给行业产能集中很好的导向促进。

4、传统车节油需自强

由于乘用车比商用车油耗降低压力大数倍，目前的传统车油耗年降速度缓慢问题较严重。我们测算目前销售的传统车的油耗与目标的对比表现，发现这几年的油耗降低速度明显放缓，大约也就是每年3个点的速

度。尤其是 2018 年年中几个月的油耗表现较 2017 年改善不大。因此需要大量的新能源车充数，这对企业的盈利带来一定的压力。

根据测算的纯传统乘用车的油耗降低进度相对稳定，近几年的油耗改善速度是每年 3 个点，目前 2018 年的油耗改善速度并未加速。这样就难以适应 2018 年降低 10 个点油耗的任务。近几年油耗降低压力持续加大，2016 年是 4 个点、2017 年是 6 个点、2018 年是 8 个点、2019 年是 10 个点、2020 年是 10 个点。但近两年的油耗实际改善速度反而是放缓的，油耗目标差距日益加大，这是很大的风险。尤其是目前自主品牌严重的依赖新能源车的节能减排，这样的总体效果很好，导致部分自主品牌没有专心努力降低传统车油耗，没有啃硬骨头。如果未来算法改变，则自主企业就达标很被动。

如果传统车节油问题不能很好解决，目前自主品牌在传统轿车越来越差的风险很大。目前一些车企仅单纯追求新能源对中国汽车产业技术积累具有极大的损伤。未来相当长的时期内，汽车内燃机仍然占重要的支配地位。不重视传统动力，这是自主品牌急功近利的风险，会导致中国汽车技术与世界汽车发展技术脱节。而且会使自主品牌的发展遭遇倒春寒

的技术补课的风险，不利于自主品牌的可持续发展。

5、产品创新是车企根本

好产品是企业生存的根本，基础的产品功底提升很重要。近期的市场创新越来越多，但市场创新很容易有巨大的泡沫，产品创新是根本。

近期分析美国新能源车市场，基本美国的新能源车全面低增长，只有一款车型高增长，这款车型就改变了市场总体结构和燃油车市场格局，这是产品的力量，真正需要的是好产品，而不是好服务的过度发展。

好产品让消费者感受不到服务，好服务是也是感受不到服务，自然的使用产品。我们使用产品后基本不会与售后维修接触，也不需要二次的服务，产品自身就是满足其使用期内的正常消费需求。随着共享出行等泡沫的降温，营销模式助力新能源发展的速度会放缓。

6、加强低速电动车管理

近年来，低速电动车大规模生产使用，无序增长，因此需要加强低速电动车管理。加强管理并非简单的规范，对在摸底调查中发现的借用道路机动车辆生产企业及产品准入许可，或超范围生产销售低速电动车产品的企业，责令整改，停止生产销售违规产品。新政对行业发展带来规范发展的巨大空间，有利于消费者使用更

好的产品。

加强低速电动车管理对控制盲目进入低速车企业也是好事，而且国家引导有条件的低速电动车生产企业通过转型升级或与现有机动车生产企业整合重组，生产符合相关标准的道路机动车辆产品，也是未来的合理出路。未来《四轮低速电动车技术条件》的制定颁布将是高标准的产品提升，对低速车企业是挑战，也是重大的机遇。

（文章来源：乘联会）

废旧金属现货市场综述 2018 年 12 月 12 日

■铜：今日佛山市场再生铜价整体变动不大，市场交易仍未有起色。进入 12 月，铜价走势整体震荡偏弱，对买卖双方交易热情造成打击，目前用铜厂家及贸易商仍是谨慎观望为主，而持货商大多低价惜售，交易显僵持。据了解，进入 12 月，淡季效应愈加明显，铜杆厂订单量大幅减少，而且年末资金紧张压力也十分明显，对市场购买力形成压制。“废七类”进口禁令将自 12 月 31 日起执行，另外受到环保政策影响，再生铜的进口成本以及拆解成本也有大幅提高，

业者预计，明年国内再生铜供应会更加紧张，或有利铜价。

■铝：今日佛山市场铝价小幅下跌，短期走势震荡偏弱。目前渐入淡季，铝市需求大幅减弱，铝社会库存持续居高不下，国内减产规模预期难以进一步扩大，短期铝价难言乐观。目前用铝厂家主要以消化库存回笼资金为主，购货方面十分谨慎，交易偏少。

■锌：今日佛山市场锌价小幅上涨，高位震荡格局明显。目前锌市交易双方对后市走势仍存忧虑，持货商继续保持积极出货，但用锌厂家及贸易商购货谨慎，他们担心短期锌价仍有回调空间，购货量偏少。

■不锈钢：今日佛山市场废不锈钢价弱势持稳，镍价回稳支撑持货商挺价惜售。由于近期废不锈钢累积一定跌幅，且钢厂的废料库存有所下降，近日钢厂采购废料的积极性有所提高，不过回收商对后市走势仍有忧虑，按需采购为主，对价格支撑有限。

（文章来源：有色金属网）