

工信部制定 强制报废汽车 回收利用标准

针对报废汽车回收利用问题日益突出的现状，工信部已经会同有关部门研究制定相关强制性标准。

中国汽车流通协会有关专家介绍，早在 2001 年，国务院就颁布了报废汽车回收利用办法，标志着报废汽车回收管理开始走向法制化轨道。但回收拆解的市场准入制度亟须健全。现有法规已经不能完全适应开展汽车零部件再制造的需要，并在一定程度上影响了回收拆解企业的经营。

(小广)

广告

中国车市何时越过减速坎

随着经济增长放缓和补贴政策退出，2011 年以来，中国车市在疾驰多年后，终于撞上了减速坎。

令人欣慰的是，近几个月以来汽车销量增速呈现回升。但分析人士表示，整体经济欠佳、大城市出台“限牌令”等都给车市回暖平添几分变数。

据中国汽车工业协会统计，在历经数年的爆炸性膨胀后，汽车销量增长自 2011 年以来几乎跌入谷底，从 2010 年的 32.4% 骤降至次年的 2.5%；2012 年上半年，汽车销量增速为 2.9%，仍低于去年同期的 3.4%。

“过去几年汽车销量增长过于迅速，在一定程度上透支了部分未来的消费。”国际知名会计师事务所毕马威中国汽车

行业负责人江立勤接受记者采访时表示，市场正处于调整期，但从长期来看，“我们对未来市场发展还是持乐观态度，增长潜力很大”。

“二三四线城市的潜力巨大”，市场研究机构 IHS 汽车咨询亚太区总监赵英智认为，“当地消费者的购买欲望十分强烈，且这些区域的汽车密度还远低于大城市。

另一方面，大城市的“限牌”政策，使汽车业依然难以消减忧虑情绪。

6 月 30 日晚，广州市政府突然宣布，未来一年内，广州市中小客车增量配额为 12 万辆，50% 的增量配置指标将进行有偿竞拍，50% 的增量指标通过无偿摇号分配。自此，中国三大一线城市——北京、上海、广州，都就汽车增量实施

了限制措施。

在 7 月的研究报告中，评级机构穆迪表示，广州市的“限牌”措施“会在未来 12 个月使新车登记数量减少至少 50%”，且“很可能被其他同样受交通拥堵困扰的一二线城市效仿”。

这毫无意外地引发了业界的震动和反弹。中汽协常务副会长、秘书长董扬日前表示，一味限购对于汽车产业以及宏观经济发展都没有好处。他呼吁，应该通过加强道路建设、加强交通管理等综合性办法解决问题。

赵英智则认为，只有“向前看”的汽车制造商才能在竞争中不落风，从企业的角度出发，应当更多分析相关具体政策和趋势，有针对性地提供新产品和服务。

此前，中国对消费者购买汽车进行补贴的政策，被认为是导致汽车销量“井喷”的重要推手。如今，推出新一轮大规模补贴的呼声在业界也日益响亮。

汽车业的产销与其上下游整个价值链联系紧密。业内人士认为，在宏观经济疲软的大背景下，不应过高估计刺激政策的效果，“补贴对汽车业的积极作用将会受整体形势的制约而十分有限”。

“中国整体汽车市场已经看到了改善迹象，在下半年后期我们可能看到经济刺激措施和宽松政策的效果。”赵英智告诉记者，“尽管库存上升，但我们也看到制造商和销售商在降价，这应该对提升销量有所帮助。”

(新华)