

## 政策法规

### 报废机动车回收管理办法

（2019 年 4 月 22 日中华人民共和国国务院令 第 715 号发布，自 2019 年 6 月 1 日起施行）

**第一条** 为了规范报废机动车回收活动，保护环境，促进循环经济发展，保障道路交通安全，制定本办法。

**第二条** 本办法所称报废机动车，是指根据《中华人民共和国道路交通安全法》的规定应当报废的机动车。

不属于《中华人民共和国道路交通安全法》规定的应当报废的机动车，机动车所有人自愿作报废处理的，依照本办法的规定执行。

**第三条** 国家鼓励特定领域的老旧机动车提前报废更新，具体办法由国务院有关部门另行制定。

**第四条** 国务院负责报废机动车回收管理的部门主管全国报废机动车回收（含拆解，下同）监督管理工作，国务院公安、生态环境、工业和信息化部、交通运输部、市场监督管理等部门在各自的职责范围内负责报废机动车回收有关的监督管理工作。

县级以上地方人民政府负责报废机动车回收管理的部门对本行政区域内报废机动车回收活动实施监督管理。县级以上地方人民政府公安、生态环境、工业和信息化部、交通运输部、市场监督管理等部门在各自的职责范围内对本行政区域内报废机动车回收活动实施有关的监督管理。

**第五条** 国家对报废机动车回收企业实行资质认定制度。未经资质认定，任何单位或者个人不得从事报废机动车回收活动。

国家鼓励机动车生产企业从事报废机动车回收活动。机动车生产企业按照国家有关规定承担生产者责任。

**第六条** 取得报废机动车回收资质认定，应当具备下列条件：

- （一）具有企业法人资格；
- （二）具有符合环境保护等有关法律、法规和强制性标准要求的存储、拆解场地，拆解设备、设施以及拆解操作规范；
- （三）具有与报废机动车拆解活动相适应的专业技术人员。

**第七条** 拟从事报废机动车回收活动的，应当向省、自治区、直辖市人民政府负责报废机动车回收管理的部门提出申请。省、自治区、直辖市人民政府负责报废机动车回收管理的部门应当依法进行审查，对符合条件的，颁发资质认定书；对不符合条件的，不予资质认定并书面说明理由。

省、自治区、直辖市人民政府负责报废机动车回收管理的部门应当充分利用计算机网络等先进技术手段，推行网上申请、网上受理等方式，为申请人提供便利条件。申请人可以在网上提出申请。

省、自治区、直辖市人民政府负责报废机动车回收管理的部门应当将本行政区域内取得资质认定的报废机动车回收企业名单及时向社会公布。

**第八条** 任何单位或者个人不得要求机动车所有人将报废机动车交售给指定的报废机动车回收企业。

**第九条** 报废机动车回收企业对回收的报废机动车，应当向机动车所有人出具《报废机动车回收证明》，收回机动车登记证书、号牌、行驶证，并按照国家有关规定及时向公安机关交通管理部门办理注销登记，将注销证明转交机动车所有人。

《报废机动车回收证明》样式由国务院负责报废机动车回收管理的部门规定。任何单位或者个人不得买卖或者伪造、变造《报废机动车回收证明》。

**第十条** 报废机动车回收企业对回收的报废机动车，应当逐车登记机动车的型号、号牌号码、发动机号码、车辆识别代号等信息；发现回收的报废机动车疑似赃物或者用于盗窃、抢劫等犯罪活动的犯罪工具的，应当及时向公安机关报告。

报废机动车回收企业不得拆解、改装、拼装、倒卖疑似赃物或者犯罪工具的机动车或者其发动机、方向机、变速器、前后桥、车架（以下统称“五大总成”）和其他零部件。

**第十一条** 回收的报废机动车必须按照有关规定予以拆解；其中，回收的报废大型客车、货车等营运车辆和校车，应当在公安机关的监督下解体。

**第十二条** 拆解的报废机动车“五大总成”具备再制造条件的，可以按照国家有关规定出售给具有再制造能力的企业经过再制造予以循环利用；不具备再制造条件的，应当作为废金属，交售给钢铁企业作为冶炼原料。

拆解的报废机动车“五大总成”以外的零部件符合保障人身和财产安全等强制性国家标准，能够继续使用的，可以出售，但应当标明“报废机动车回用件”。

**第十三条** 国务院负责报废机动车回收管理的部门应当建立报废机动车回收信息系统。报废机动车回收企业应当如实记录本企业回收的报废机动车“五大总成”等主要部件的数量、型号、流向等信息，并上传至报废机动车回收信息系统。

负责报废机动车回收管理的部门、公安机关应当通过政务信息系统实现信息共享。

**第十四条** 拆解报废机动车，应当遵守环境保护法律、法规和强制性标准，采取有效措施保护环境，不得造成环境污染。

**第十五条** 禁止任何单位或者个人利用报废机动车“五大总成”和其他零部件拼装机动车，禁止拼装的机动车交易。

除机动车所有人将报废机动车依法交售给报废机动车回收企业外，禁止报废机动车整车交易。

**第十六条** 县级以上地方人民政府负责报废机动车回收管理的部门应当加强对报废机动车回收企业的监督检查，建立和完善以随机抽查为重点的日常监督检查制度，公布抽查事项目录，明确抽查的依据、频次、方式、内容和程序，随机抽取被检查企业，随机选派检查人员。抽查情况和查处结果应当及时向社会公布。

在监督检查中发现报废机动车回收企业不具备本办法规定的资质认定条件的，应当责令限期改正；拒不改正或者逾期未改正的，由原发证部门吊销资质认定书。

**第十七条** 县级以上地方人民政府负责报废机动车回收管理的部门应当向社会公布本部门的联系方式，方便公众举报违法行为。

县级以上地方人民政府负责报废机动车回收管理的部门接到举报的，应当及时依法调查处理，并为举报人保密；对实名举报的，负责报废机动车回收管理的部门应当将处理结果告知举报人。

**第十八条** 负责报废机动车回收管理的部门在监督管理工作中发现不属于本部门处理权限的违法行为的，应当及时移交有权处理的部门；有权处理的部门应当及时依法调查处理，并将处理结果告知负责报废机动车回收管理的部门。

**第十九条** 未取得资质认定，擅自从事报废机动车回收活动的，由负责报废机动车回收管理的部门没收非法回收的报废机动车、报废机动车“五大总成”和其他零部件，没收违法所得；违法所得在 5 万元以上的，并处违法所得 2 倍以上 5 倍以下的罚款；违法所得不足 5 万元或者没有违法所得的，并处 5 万元以上 10 万元以下的罚款。对负责报

废机动车回收管理的部门没收非法回收的报废机动车、报废机动车“五大总成”和其他零部件，必要时有关主管部门应当予以配合。

**第二十条** 有下列情形之一的，由公安机关依法给予治安管理处罚：

（一）买卖或者伪造、变造《报废机动车回收证明》；

（二）报废机动车回收企业明知或者应当知道回收的机动车为赃物或者用于盗窃、抢劫等犯罪活动的犯罪工具，未向公安机关报告，擅自拆解、改装、拼装、倒卖该机动车。

报废机动车回收企业有前款规定情形，情节严重的，由原发证部门吊销资质认定书。

**第二十一条** 报废机动车回收企业有下列情形之一的，由负责报废机动车回收管理的部门责令改正，没收报废机动车“五大总成”和其他零部件，没收违法所得；违法所得在 5 万元以上的，并处违法所得 2 倍以上 5 倍以下的罚款；违法所得不足 5 万元或者没有违法所得的，并处 5 万元以上 10 万元以下的罚款；情节严重的，责令停业整顿直至由原发证部门吊销资质认定书：

（一）出售不具备再制造条件的报废机动车“五大总成”；

（二）出售不能继续使用的报废机动车“五大总成”以外的零部件；

（三）出售的报废机动车“五大总成”以外的零部件未标明“报废机动车回用件”。

**第二十二条** 报废机动车回收企业对回收的报废机动车，未按照国家有关规定及时向公安机关交通管理部门办理注销登记并将注销证明转交机动车所有人的，由负责报废机动车回收管理的部门责令改正，可以处 1 万元以上 5 万元以下的罚款。

利用报废机动车“五大总成”和其他零部件拼装机动车或者出售报废机动车整车、拼装的机动车的，依照《中华人民共和国道路交通安全法》的规定予以处罚。

**第二十三条** 报废机动车回收企业未如实记录本企业回收的报废机动车“五大总成”等主要部件的数量、型号、流向等信息并上传至报废机动车回收信息系统的，由负责报废机动车回收管理的部门责令改正，并处 1 万元以上 5 万元以下的罚款；情节严重的，责令停业整顿。

**第二十四条** 报废机动车回收企业违反环境保护法律、法规和强制性标准，污染环境的，由生态环境主管部门责令限期改正，并依法予以处罚；拒不改正或者逾期未改正的，由原发证部门吊销资质认定书。

**第二十五条** 负责报废机动车回收管理的部门和其他有关部门的工作人员在监督管

理工作中滥用职权、玩忽职守、徇私舞弊的，依法给予处分。

**第二十六条** 违反本办法规定，构成犯罪的，依法追究刑事责任。

**第二十七条** 报废新能源机动车回收的特殊事项，另行制定管理规定。

军队报废机动车的回收管理，依照国家和军队有关规定执行。

**第二十八条** 本办法自 2019 年 6 月 1 日起施行。2001 年 6 月 16 日国务院公布的《报废汽车回收管理办法》同时废止。

\*\*\*\*\*

## 政务信息

### 生态环境部等五部委联合印发

#### 《关于推进实施钢铁行业超低排放的意见》

为落实《政府工作报告》《中共中央 国务院关于全面加强生态环境保护 坚决打好污染防治攻坚战的意见》《国务院关于印发打赢蓝天保卫战三年行动计划的通知》中“推动钢铁等行业超低排放改造”任务要求，生态环境部、发展改革委、工业和信息化部、财政部、交通运输部等五部委近日联合印发《关于推进实施钢铁行业超低排放的意见》（以下简称《意见》）。《意见》明确了推进实施钢铁行业超低排放工作的总体思路、基本原则、主要目标、指标要求、重点任务、政策措施和实施保障。

《意见》指出，要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面落实习近平生态文明思想和全国生态环境保护大会要求，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，更多运用市场化、法治化手段，更好发挥政府作用，推动实施钢铁行业超低排放，有效提高钢铁行业发展质量和效益，大幅削减主要大气污染物排放量，促进环境空气质量持续改善，为打赢蓝天保卫战提供有力支撑。

《意见》明确，要坚持统筹协调，系统提升；坚持突出重点，分步推进；坚持分类管理，综合施策；坚持企业主体，政府引导的基本原则，有效有序推进钢铁企业超低排放改造。

《意见》根据行业排放特征，对有组织排放、无组织排放和大宗物料产品运输，分门别类提出指标限值和管控措施，实现全流程、全过程环境管理。烧结机机头、球团焙

烧烟气颗粒物、二氧化硫、氮氧化物排放浓度小时均值分别不高于 10、35、50 毫克/立方米，其他主要污染源原则上分别不高于 10、50、200 毫克/立方米；物料储存、输送及生产工艺过程采取密闭、封闭等有效措施，实现无组织排放有效管控；大宗物料和产品采用铁路、水路、管道等清洁方式运输，清洁运输比例不低于 80%。

《意见》提出，对完成超低排放改造的企业，加大税收、资金、价格、金融、环保等政策支持力度，强化企业主体责任，严格评价管理，强化监督执法。到 2020 年底前，重点区域钢铁企业超低排放改造取得明显进展，力争 60%左右产能完成改造；2025 年底前，重点区域基本完成，全国力争 80%以上产能完成改造。

\*\*\*\*\*

## 政策解读

### 《报废机动车回收管理办法》公布 这些政策大变化

国务院总理李克强日前签署国务院令，公布《报废机动车回收管理办法》(以下简称新《办法》)，新《办法》自 2019 年 6 月 1 日起实施。同时，废止《报废汽车回收管理办法》(以下简称原《管理办法》)。

新《办法》共二十八条，主要是完善报废机动车回收拆解行业准入退出机制，按照审批更简、监管更强、服务更优的精神，推行网上申请、网上受理，实行“先照后证”；取消报废机动车“五大总成”强制回炉销毁的规定，拆解的“五大总成”具备再制造条件的，可以按照国家有关规定出售给具有再制造能力的企业。取消报废机动车收购价格参照旧金属市场价格计价的规定，由市场主体自主协商定价；加强环境保护，要求企业在存储拆解场地、设备设施、拆解操作规范等方面符合环境保护相关要求；强化事中事后监管，建立和完善以“双随机、一公开”为重点的日常监督检查制度，加强部门协同合作监管，加大对有关违法行为的处罚力度。

汽车是国民经济战略性、支柱性产业，报废汽车回收是汽车流通的最后环节。随着我国汽车保有量增长，报废汽车数量也逐年增加。原《管理办法》是 2001 年 6 月由国务院发布的，在防止报废车和拼装车上路行驶，保障人民生命财产安全等方面发挥了积极作用，但一些规定已经不适应当前新的情况，需要进行修订。

新《办法》对报废机动车回收管理工作作出重大政策调整，这是关系人民生命财产安全的大事，也将对汽车产业发展带来深远影响。

这次修订，深入贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的十九大精神，贯彻以人民为中心思想，坚持新发展理念，绿色优先，推进“放管服”，加强科学管理。重点修改了五个方面的内容：

一是落实绿色发展理念，加强报废回收行业环境保护。新《办法》要求企业在存储场地、设备设施、拆解操作规范等方面符合环境保护要求。同时，进一步明确加强事中事后监管，加大了对有关环境违法行为的处罚力度。

二是适应循环经济需要，允许将报废机动车“五大总成”出售给再制造企业，提高回收价值。新《办法》规定，拆解的“五大总成”具备再制造条件的，可以按照国家有关规定出售给具有再制造能力的企业。这将明显提升报废汽车回收利用的价值，提高车主报废积极性。

三是落实国务院“放管服”要求，完善资质认定制度，简化办事程序。新《办法》打破了对回收企业实行定点布局的传统管理方式，不再实行特种行业管理，按照“先照后证”的要求，企业依法取得营业执照后，再申请获取回收资质。

四是创新管理方式，加强事中事后监管。按照审批更简、监管更强、服务更优的精神，推行网上申请、网上受理，主管部门通过信息共享，让“数据多跑路、群众少跑腿”，为申请人提供便利条件。建立和完善以“双随机、一公开”为重点的日常监督检查制度，加强部门协同合作监管。

五是调整适应《道路交通安全法》等法律法规。新《办法》作为规范回收行业的行政法规，不再调整道路交通安全方面有关的行为。但就报废机动车的回收程序、违法拼装机动车、买卖报废机动车拼装车的法律责任，与道路交通安全法作了有机的衔接。

这次修订新《办法》一条重要的原则就是要坚持问题导向，着眼于解决报废机动车回收行业存在的深层次的体制性、机制性问题，重点围绕四个问题进行解决。

一是解决回收拆解环境污染问题。报废机动车回收拆解的过程中会产生一些废油、重金属等有毒有害污染物。新《办法》要求，必须要进行安全规范的处理。可以说，过去长期以来报废机动车回收拆解行业存在着技术水平较低的问题，造成环境保护方面的一些隐患，新《办法》对回收拆解企业的环保设施、设备和操作规范等方面都提出了强制性的标准和要求，对环保违法行为加大了监管力度和处罚力度，将有效解决环境污染问题。

二是要解决机动车零部件再制造的法律障碍。新《办法》规定，部分报废机动车“五

“五大总成”具备再制造循环利用条件的，允许再制造再利用，这打开了一个法律方面的通道，也是国际上通用的做法，是国家《循环经济促进法》的明确要求。但是原《管理办法》规定“五大总成”只能作为冶炼的原材料，要求拆解下来的“五大总成”都要进行回炉。新《办法》对再制造方面进行了重大修改。

三是解决了监管力度的问题。报废机动车与人民生命财产安全密切相关，必须要按照最严格的要求、最严格的标准进行管理。新《办法》通过进行行政处罚、停业整顿、吊销资质认定书等手段，对违规违法行为的拆解企业进行处理。针对日常监管比较薄弱的问题，新《办法》规定要建立“双随机、一公开”为重点的日常监督检查制度，引入信息技术手段等监管措施。同时，对各部门执法活动衔接也作了明确的规定。

四是解决了民间投资进入壁垒问题。原《管理办法》要求设立回收企业应符合统一规划、合理布局的要求，但是在实践过程中，部分地市只设立了一家回收企业，实行总量控制，客观上造成了垄断，不利于市场竞争，也限制了一些民间资本的进入，回收企业也缺乏升级改造的动力。新《办法》在制度层面上取消了数量控制的要求，有利于各种资本，包括民间资本的进入。同时，原《办法》已经出台了17年，部分条款与近年颁布实施的《道路交通安全法》等法律法规不衔接，在新《办法》里做了相应调整。

新《办法》有许多新的亮点和特点。可以用四个“突出”来概括：

一是突出以人民为中心。制定新《办法》的根本出发点就是要维护人民的根本利益，这是立法的本意。修订过程中，商务部深入学习以人民为中心的发展思想，牢牢把握把人民利益放在首要位置，这是贯穿新《办法》的一个鲜明主题和灵魂。坚持从严管理的法律法规主基调，维护人民生命财产安全的根本要求。这次新《办法》主要体现在零部件再制造利用，要求必须要保证安全的前提下再制造再利用，回收拆解活动必须要符合环保要求。有关的操作规程要以方便居民、方便企业为基本原则。

二是突出了市场配置资源。新《办法》修订过程中是开放的，没有条条框框，主要是借鉴国际通行的做法，深入了解国内外行业的发展情况，广泛征求了各方面意见，在此基础上深入研究，凝聚形成了高度集中的一系列共识。新《办法》坚持开放发展理念，取消了原《管理办法》中不符合现在市场经济要求和国际通行做法的一些规定，强调发挥市场配置资源的决定性作用，比如取消了报废机动车回收企业的数量控制，允许“五大总成”再制造利用，由市场来决定报废机动车回收的价格等等。这些都是这次新《办

法》的一些亮点。这些开放松绑举措，必将有助于激发市场活力，吸引更多资本进入，提升绿色循环发展的水平。

三是突出了绿色发展理念。新《办法》最大的制度创新就是突出绿色发展。老旧车尾气排放污染比较大，为了鼓励老旧汽车报废，根据新《办法》，报废机动车的价格将由双方自主进行协商，将有助于调动车主报废的积极性，加快老旧汽车报废更新的速度。

针对报废汽车回收整体行业环保水平比较低、一些企业随意处理一些危险废物、固体废物等问题，新《办法》增加了环境保护有关规定，报废回收企业在存储拆解场地、设施设备、拆解操作规范等方面符合环保方面的强制性要求。对环保违法行为加大处罚力度，将推动回收企业在技术方面进行改造升级，进一步提高报废机动车回收行业的发展水平。

四是突出公共服务。根据服务性政府建设的要求，新《办法》多个条款体现了对机动车所有人和企业的服务，比如，简化了工作程序，减少了重复报送信息，利用信息化手段进行网上申请、网上受理，推动信息公开等，这些措施将大大方便企业。再比如，办理注销登记手续，以前主要由车主自己办理，新《办法》明确要求由回收企业办理，办完后要交给车主，也方便了机动车所有人。

下一步落实新《办法》，商务部将采取如下几方面的措施，抓紧落实好。

首先，要做好宣传贯彻。要开展形式多样的宣传活动，全方位地解读新《办法》，要让全社会共同了解新《办法》，贯彻好新《办法》有关规定。

第二，要制定实施细则。商务部将会同有关部门抓紧制定实施细则，对回收企业资质认定、回收拆解行为规范、零部件回收利用行为规范等一些条款，做进一步的细化，让新《办法》尽快落地生根。

第三，修订技术标准。根据新《办法》的规定，回收企业除了要遵守环保法律法规，还要在存储、设施设备和操作规范等技术层面符合国家的相关强制性标准。商务部将加快修订《报废汽车回收拆解企业技术规范》，指导企业升级改造，规范拆解行为。

最后，完善信息系统。加强科学管理，防止拆解零部件再利用方面的隐患。以后，大量的管理和服 务都在网上进行，商务部将加快完善汽车流通信息管理应用服务系统，推进与相关部门的信息联网。依托网络平台，对企业和个人提供服务，同时要 加强全行业管理。

\*\*\*\*\*

## 媒体观点

### 车辆报废难题能否不再“费”解？

新规下月起施行；多方称将给行业带来积极影响，但是否能提升报废价格仍有待观察

国务院总理李克强日前签署国务院令，公布《报废机动车回收管理办法》，自 2019 年 6 月 1 日起施行。新规实施后，机动车回收价格是否会有所提升？记者就此进行了采访。

#### A 缘何不积极？报废价格不高

记者从交警部门了解到，车辆报废流程是依据《道路交通安全法》《机动车强制报废标准》等法律法规确定的。合肥市在法律法规的基础上，结合工作实际，对报废流程及手续进行了简化。

然而，仍然有一些车辆因为这样那样的原因，没有进入报废流程。在采访中，有市民告诉记者，普通小车报废价格较低是比较现实的原因之一。“车辆报废主要看钢材的价格，一般一辆小车报废的价格也就在 400 元到 600 元之间。”合肥多家再生资源公司人士介绍，这也是行业价格。

为什么会出现这样的局面？据业内人士介绍，汽车钢材价格受到行情波动影响，此外报废汽车作为废品本身含有有害物质，电池液、各类油品、电容器等很难降解，回收企业把这些东西拿回来拆解之后，还要再花钱交给有资质的企业处理。再加上机动车回收企业本身需要具备一定的硬件条件，综合各类因素，导致汽车报废价格不高。

#### B 新规助涨价？还需要再观察

记者从省商务厅了解到，《报废机动车回收管理办法》将于 2019 年 6 月 1 日起施行，2001 年 6 月 16 日国务院公布的《报废汽车回收管理办法》同时废止。“目前，相关细则已经在修订了，主要是关于报废拆解企业的技术规范和环保技术规范等。”省商务厅市场体系建设处相关人士表示，目前我省相关部门也在根据国家规定研究相应的地方规定。

新规提出，拆解的报废机动车“五大总成”（发动机、方向机、变速器、前后桥、车架）具备再制造条件的，可以按照国家有关规定出售给具有再制造能力的企业，经过再制造予以循环利用，消除了报废机动车零部件再制造的法律障碍。新规落实国务院关于“放管服”改革的要求，删去报废机动车的收购价格参照废旧金属市场价格计价的规定，取消报废机动车回收拆解企业特种行业许可。这一系列举措，也让一些市民充满期待。

新规落地后,是否会对机动车回收价格提升产生直接影响?对此,省商务厅市场体系建设处相关人士认为,具体来说还需要再观察。“允许将报废机动车‘五大总成’出售给再制造企业,对汽车报废更新要好一些,以前一辆车报废几百块钱,之后不一定以废钢的价格来(定价)了,无论汽车销售还是售后服务成本都会低一些,促进资源再利用。”

### C 未来往何方? 刺激行业活力

在采访中,多方都提到,新规对汽车回收报废行业的影响是积极有利的。比如,随着新规推行,取消了报废机动车回收企业的数量控制,有利于更多企业进入行业,增加活力,完善服务水平。

记者了解到,新规还强化了环境保护方面的要求,在报废机动车回收企业资质认定条件中,增加了存储、拆解场地,拆解设备、设施以及拆解操作规范等方面的要求。同时,进一步明确生态环境主管部门的事中事后监管职责,加大了对有关违法行为的处罚力度。

业内人士也指出,就汽车报废回收而言,市民的环保意识也应不断提升,不能仅仅为了利润就将车交给不符合资质的企业报废,或者干脆“一弃了之”。新安晚报 陈牧 20190510  
\*\*\*\*\*

## 行业交流

### 推进实施超低排放, 钢铁行业面临重新洗牌

4月29日生态环境部、国家发展和改革委员会、工业和信息化部、财政部、交通运输部联合发布《关于推进实施钢铁行业超低排放的意见》,推动现有钢铁企业超低排放改造,到2020年底前,重点区域钢铁企业超低排放改造取得明显进展,力争60%左右产能完成改造,有序推进其他地区钢铁企业超低排放改造工作;到2025年底前,重点区域钢铁企业超低排放改造基本完成,全国力争80%以上产能完成改造。

为什么要实施超低排放改造?

第一,“劣币驱逐良币”问题突出。虽然通过持续不断开展化解过剩产能、打击“地条钢”等工作,我国钢铁产能严重过剩问题得到明显的缓解,但在需求活跃的背景下,技术进步带来的增产效应、僵尸企业产能盘活等因素客观上增加了产量。进入工业化中后期,中国钢材消费将呈现数量下降和品质提升的双重趋势,防范化解钢铁产能过剩的压力依然很大。中国钢铁企业发展参差不齐,环保不过关的产能仍然为数不少,部分企业环保理念导向存在偏差,使用低质低价治理技术设施,企业环保管理存在不足,一些

钢铁企业环保投入和运行成本不到先进钢铁企业的一半，不利于建设公平竞争的市场环境，将对我国钢铁产业高质量发展带来巨大的风险。

第二，我国钢铁产能布局与区域环境承载力的矛盾突出。京津冀及周边地区是我国钢铁产能最密集的区域，粗钢、焦炭产能分别占全国的 45%和 56%，其中河北省粗钢、焦炭产能分别约占全国的 24%和 18%，2018 年河北省钢产量高达 2.37 亿吨，是世界第二产钢大国的 2 倍以上；同时，京津冀及周边地区也是我国大气污染最严重的地区，多个城市环境空气质量长期排名倒数，区域环境承载力和钢铁产能布局的矛盾十分突出。华东地区的江苏省是我国钢铁第二大省，2018 年江苏省钢产量高达 1.04 亿吨，也相当于世界第二产钢大国的钢产量，徐州、常州等市也多次出现在空气质量排名倒数名单。

第三，工艺结构性问题严重。目前我国钢铁产能巨大，且长流程比重过大，电炉钢占比不足 10%；部分长流程钢铁企业工序不完整、不协调，独立焦化企业数量过多，“2+26”城市独立焦化企业焦炉数量超过 85%；独立轧钢企业数量较多，在“2+26”城市分布着数百家独立轧钢企业，无法达到钢铁制造物质流、能量流统筹优化的最佳效果。同时，大量钢铁企业运输结构不合理，主要依靠公路运输，汽车尾气和扬尘对钢厂周边影响很大。

#### 4 月全国报废机动车回收情况

4 月份，全国机动车回收数量为 19.1 万辆，同比增长 24.3%，其中汽车 16 万辆，同比增长 26.1%，摩托车 3.1 万辆，同比增长 15.9%。

按照车辆类型分，4 月份，客车回收数量为 11.9 万辆，同比增长 24.2%。货车 3.3 万辆，同比增长 32.4%。挂车 0.4 万辆，同比增长 45%。专项作业车 0.2 万辆，同比增长 2.6%。

1-4 月份，全国机动车回收数量为 67.6 万辆，同比增长 22.7%，其中汽车 56.4 万辆，同比增长 24.5%，摩托车 11.2 万辆，同比增长 14.3%。

按照车辆类型分，1-4 月份，客车回收数量为 41.5 万辆，同比增长 19.2%。货车 12 万辆，同比增长 44.6%。挂车 1.4 万辆，同比增长 61.1%。专项作业车 0.8 万辆，同比下降 2.4%。

\*\*\*\*\*

编辑：安徽省物资再生协会秘书处

地址：安徽省合肥市蜀山区

网址：<http://www.ahzsxh.com>

史河路 56 号燕园 7 栋 301

E-mail: 949672149@qq.com

邮编：230031

电话：0551--65568117

传真：0551--65568117