

会员服务

2013年第4期 总期(43)

中国汽车工业协会会员服务部编辑

2013年2月25日

目 录

【政策法规】

- 国务院办公厅关于加强内燃机工业节能减排的意见 (2)
- 国务院关于印发循环经济发展战略及近期行动计划的通知 (7)

【政策解读】

- 国家发展改革委有关负责人就《循环经济发展战略及近期行动计划》答记者问 (13)

【协会动态】

- 2013年1月摩托车产销信息 (17)
- 《会员服务专刊》新增【供求信息】栏目 (20)

【信息资料】

- 我国新能源汽车专利申请量全球第三 (24)
- 私车过亿“喜”与“忧” (24)

【政策法规】

资料来源：政府门户网

国务院办公厅关于加强内燃机工业 节能减排的意见

国办发〔2013〕12号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

内燃机是交通运输、工程机械、农业机械、渔业船舶、国防装备的主导动力设备，内燃机工业是重要的基础产业。经过多年发展，我国内燃机工业取得了长足进步，内燃机产品节能减排等技术水平有了很大提高，我国已成为全球内燃机生产和使用大国。但与国际先进水平相比，我国内燃机产品在节能环保指标上仍有较大差距，关键核心技术欠缺，节能减排标准体系不健全，高能耗、高排放、低性能内燃机产品仍在广泛使用，内燃机工业节能减排的潜力巨大。为加强内燃机工业节能减排，促进节约石油资源和改善空气质量，经国务院同意，提出以下意见：

一、总体要求

以邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观为指导，以降低能源资源消耗、减少污染物和二氧化碳排放为目标，以企业为主体，以市场为导向，以科技为核心，以示范工程为抓手，加强统筹协调，完善管理制度和政策标准体系，建立健全激励约束机制，加快内燃机节能减排新技术的研发、应用和产业化，推进内燃机替代能源多元化应用，推动再制造产业发展，降低内燃机燃油消耗率，提高我国内燃机产品的节能减排水平和内燃机工业的国际竞争力。

到2015年，节能型内燃机产品占全社会内燃机产品保有量的60%，与2010年相比，内燃机燃油消耗率降低6%—10%，实现节约商品燃油2000万吨，减少二氧化碳排放6200万吨，减少氮氧化物排放10%，采用替代燃料节约商品燃油1500万吨；培育一批汽车、工程机械用发动机等再制造重点企业；实现高效节能环保型内燃机主机及其零部件生产制造装备的国产化、大型化；建立内燃机产品节能减排政策法规和标准体系。

二、重点领域和任务

(一) 乘用车用发动机。汽油机方面，重点推广应用增压直喷技术，掌握燃烧和电子控制等核心技术，开发直喷燃油系统、增压器等关键零部件，鼓励 2.0 升以下排量特别是 1.6 升以下小排量汽油机采用增压和直喷技术，推广轻量化技术。柴油机方面，重点推动提高整机热效率，推广应用电控高压燃油喷射系统、高效增压中冷系统、排气后处理系统以及电子控制技术，鼓励发展乘用车用柴油机电控高压燃油喷射系统、高效增压中冷及排气后处理系统。

(二) 轻微型车用柴油机。轻型商用车柴油机方面，重点推广应用高压共轨、电控单体泵等先进燃油喷射系统，加快增压技术的应用普及，掌握整车标定和匹配技术。微型车用柴油机方面，加快推广应用高压共轨燃油喷射系统、高效燃油滤清系统和增压系统，提高燃油经济性和可靠性。

(三) 中重型商用车用柴油机。加快高效涡轮增压、余热利用、动力涡轮等技术应用。加强内燃机机械效率提高技术的研发和应用，重点开展低摩擦技术的开发应用，推进智能化、模块化部件的产业化应用，实现部件的合理配置和动力总成的优化匹配。

(四) 非道路移动机械用柴油机。加强工程机械、农业机械、渔业船舶、排灌机械、发电机组等非道路移动机械用柴油机与配套装置之间的优化匹配，大力推广应用增压及增压中冷技术，推动以高效节能多缸小缸径直喷柴油机替代单缸大缸径柴油机。

(五) 船用柴油机。重点推进船用中速柴油机电控燃油喷射系统、智能化控制技术、高压比增压器、柴油/天然气双燃料内燃机、废气再循环技术等先进设备和技术的应用，推进船用低速柴油机动力系统余热回收利用技术、低速低负荷工况下燃用重油技术、柴电混合动力系统先进技术、选择性催化还原系统的应用。

(六) 通用小型汽油机及摩托车用汽油机。重点开展二冲程汽油机多气流协调导向性高速扫气道等先进技术产业化应用研究，加快推广四冲程汽油机应用空燃比精确可控的电控技术，加强通用小型汽油机及摩托车用汽油机高效传动和动力匹配、性能优化和排气后处理技术的研发和应用。

(七) 关键部件产业化应用。重点开展电控燃油喷射系统关键技术的研发和产业化应用，加强和改善喷油器总成、电控执行器、轨压传感器、进油计量阀、电控单元生产的质量控制。提高增压器制造水平及其自主研发能力，掌握可变几何截面涡轮、可调多级增压、汽油机增压器、增压器轻量化等关键技术。

(八) 排气后处理装置。重点提升选择性催化还原器、颗粒捕集器、废气再循环系统、三元催化和氧化催化转化器、在线诊断系统、关键气体传感器的技术水平，加强排气后处理装置与整机的协调匹配，提高产品生产与使用的一致性和产品的可靠性、耐久性。

(九) 内燃机制造过程节能。重点推广薄壁铸造、精密铸锻、热处理及表面加工等绿色制造工艺，实现内燃机生产过程节能节材。鼓励企业在新产品开发和出厂试验环节使用具有高效能量回收功能的交流电力测功器，回收利用内燃机测试过程中产生的余热和电能。

(十) 替代燃料内燃机产品研发。鼓励替代燃料发动机与现有发动机制造体系兼容。积极发展柴油/天然气双燃料内燃机、生物柴油内燃机。开展汽油/甲醇双燃料点燃式内燃机、柴油/甲醇双燃料压燃式内燃机的应用试点工作。加强内燃机高效燃用替代燃料、有效控制非常规排放等基础研究，重点掌握耐醇燃料供应系统、天然气供应系统、点火及其电控系统等关键核心技术。开发适于内燃机应用替代燃料专用润滑油和排气后处理技术。

(十一) 内燃机产品再制造。制定实施内燃机产品再制造推进计划，积极开展内燃机产品再制造关键共性技术研发，优选再制造技术路线，完善再制造工艺流程，支持采用表面修复等关键技术，建立健全有利于旧件回收的市场体系，推广符合标准的内燃机再制造产品，鼓励对汽车、工程机械用发动机及其关键零部件开展再制造。

三、重点工程

(一) 压燃式内燃机高压燃油喷射系统示范工程。加快高压燃油喷射系统在车用柴油机上的推广应用，加强电子控制系统、高动态响应执行器和超高压运动偶件关键制造技术和工艺研发，开展先进制造工艺和加工装备技术改造。到 2015 年，新生产的车用柴油机全部应用高压燃油喷射系统，燃油消耗率比 2010 年降低 5%—8%。

(二) 点燃式内燃机缸内直喷燃油系统示范工程。加快缸内直喷燃油系统在车用汽油机上的推广应用，重点推进缸内直喷汽油机燃烧系统及其高压喷油器总成等关键部件的生产制造，开展燃油喷射泵、电控喷油器等关键零部件制造工艺和加工设备技术改造。到 2015 年，30%—40%新生产的车用汽油机产品应用缸内直喷燃油系统，燃油消耗率比 2010 年降低 8%—10%。

(三) 内燃机高效增压系统应用示范工程。加快高效增压系统在内燃机上的推广应用，重点掌握汽油机废气涡轮增压器材料和制造工艺、轻型车用柴油机可变截面增压器生产制造技术和中重型车用柴油机复合增压匹配标定等技术。到 2015 年，多缸柴油机增压技术普及

率达 90%以上，高效增压技术在车用柴油机上的应用比例达 100%，在车用汽油机上的应用比例达 30%以上。

（四）节能节材型小缸径多缸柴油机应用示范工程。推广应用小缸径多缸柴油机，重点研发缸径小于 80 毫米的多缸柴油机电控高压燃油喷射系统制造技术、微型车用燃油供应系统关键部件及排气后处理装置制造技术。到 2015 年，20%以上新生产的多功能型（微型）乘用车配套使用小缸径多缸柴油机，替代高耗能大缸径单缸柴油机 50 万台。

（五）替代燃料内燃机应用示范工程。开展天然气单一燃料及天然气/柴油双燃料燃烧技术在车船用发动机上的推广应用，汽油/甲醇双燃料燃烧技术在乘用车用汽油机上的应用，柴油/甲醇双燃料燃烧技术在载重车、船舶、机车、固定柴油发电机组用重型柴油机上的应用，提高燃料供应系统关键零部件的耐腐蚀性和可靠性。到 2015 年，通过推广应用天然气单一燃料、双燃料及生物柴油内燃机，实现替代商品燃油 1000 万吨；通过推广应用甲醇燃料内燃机，实现替代商品燃油 500 万吨。

（六）船舶柴油机能量综合利用示范工程。重点推动大型集装箱船、散货船和油船推广应用船舶柴油机机内净化、排气余热梯级利用及后处理技术，加强设备、系统优化组合和智能控制。到 2015 年，实现单船综合能效比 2010 年提高 5%。

四、政策措施

（一）完善产业政策。加快制定出台内燃机制造企业准入条件，严把节能、环保、质量、安全关，推动提升内燃机工业技术水平，抑制落后产能扩张。严格执行淘汰落后产品制度，制定落后内燃机产品评价规范和淘汰产品目录，加快淘汰高耗能、高排放内燃机产品。完善并严格执行机动车及发动机环保型式核准制度、机动车污染物排放标准。发布内燃机节能产品推广目录，制定推广实施方案，加快推广应用先进节能内燃机产品。

（二）健全标准体系。制定内燃机产品燃油消耗限值及测量方法标准，明确燃油消耗率限定值、推荐值和目标值，达不到限值标准的内燃机产品不得生产、销售、使用。制定节能环保型内燃机产品技术标准，明确燃油消耗率及污染物排放技术指标，规范节能型产品分类。研究制定替代燃料内燃机产品技术标准和内燃机再制造工艺技术、产品质量、生产管理 etc 标准，对替代燃料内燃机和再制造产品发展进行规范。开展行业能效对标活动，提高内燃机制造业能源利用效率。

(三) 加强监督管理。加强对节能减排政策法规及内燃机产品节能减排相关标准的宣传贯彻工作,切实加强准入管理,强化监督检查,开展落后产品淘汰制度、燃油消耗限值标准等执行情况的检查行动,确保各项管理措施、法规标准得到严格执行。

(四) 加快技术创新体系建设。通过国家科技计划(专项)等渠道加大对内燃机节能减排技术研发的投入力度,加大内燃机工业技术改造投入力度,加快实施重点工程,加强企业技术研究中心能力建设,推动建设一批内燃机工业国家工程研究中心,强化跨部门、跨行业产学研的结合,提高内燃机工业自主创新能力,加快突破内燃机产品节能减排关键核心技术。加大人才培养力度,在关键技术领域培育一批领军人才,鼓励从海外引进优秀人才。

(五) 出台经济激励政策。在乘用车节能惠民补贴、农机工业财政补贴等政策的基础上,研究制定推广节能环保型商用车的财政扶持政策,带动高效内燃机的发展。研究完善节能环保型内燃机产品有关税收减免政策。完善老旧农机报废更新补贴政策,促进农业机械节能减排。对内燃机产品提前达到节能减排相关标准的企业,在企业技术改造、国家级企业技术中心能力建设和科研开发等方面研究按照规定给予奖励。

各地区、各部门要按照本意见的要求,加强对内燃机工业节能减排工作的组织领导,扎实开展工作。各地区要结合本地实际制定具体实施方案,明确工作任务,切实抓好落实。各部门要按照职责分工,抓紧制定出台配套政策,加强协调配合,强化工作指导和督促检查,保证各项政策措施落到实处。要进一步发挥行业协会在加强行业自律、推广先进技术和经验、推动工程实施以及标准制定宣传贯彻等方面的作用。要切实落实企业主体责任,充分调动企业的积极性和主动性,各有关企业要严格执行内燃机工业节能减排各项法规标准和管理制度,扎实推进各项重点工程和工作任务。

国务院办公厅

2013年2月6日

国务院关于印发循环经济发展战略及 近期行动计划的通知

国发〔2013〕5号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

现将《循环经济发展战略及近期行动计划》印发给你们，请认真贯彻执行。

国务院

2013年1月23日

循环经济发展战略及近期行动计划

目 录

前言

第一章 现状与形势

第一节 “十一五”循环经济发展取得的主要成效

第二节 循环经济发展面临的形势

第二章 指导思想、基本原则和主要目标

第一节 指导思想

第二节 基本原则

第三节 主要目标

第三章 构建循环型工业体系

第一节 煤炭工业

第二节 电力工业

第三节 钢铁工业

第四节 有色金属工业

- 第五节 石油石化工业
- 第六节 化学工业
- 第七节 建材工业
- 第八节 造纸工业
- 第九节 食品工业
- 第十节 纺织工业
- 第十一节 产业园区

第四章 构建循环型农业体系

- 第一节 种植业
- 第二节 林业
- 第三节 畜牧业
- 第四节 渔业
- 第五节 工农业复合

第五章 构建循环型服务业体系

- 第一节 旅游业
- 第二节 通信服务业
- 第三节 零售批发业
- 第四节 餐饮住宿业
- 第五节 物流业

第六章 推进社会层面循环经济发展

- 第一节 完善再生资源回收体系
- 第二节 推动再生资源利用产业化发展
- 第三节 发展再制造
- 第四节 实施绿色建筑行动
- 第五节 构建绿色综合交通运输体系
- 第六节 推进餐厨废弃物资源化利用
- 第七节 推行绿色消费

第八节	实施大循环战略
第七章	实施循环经济“十百千”示范行动
第一节	实施循环经济十大示范工程
第二节	创建百个循环经济示范城市（县）
第三节	培育千家循环经济示范企业（园区）
第八章	保障措施
第一节	完善经济政策
第二节	健全法规和标准
第三节	加强管理监督
第四节	强化技术和服务支撑
第五节	建立循环经济统计评价制度
第六节	强化宣传教育和人才培养
第七节	积极开展交流合作
第八节	加强组织领导

前 言

发展循环经济是我国的一项重大战略决策，是落实党的十八大推进生态文明建设战略部署的重大举措，是加快转变经济发展方式，建设资源节约型、环境友好型社会，实现可持续发展的必然选择。

近年来，各地区、各部门大力推动循环经济发展，循环经济理念进一步确立，产业体系逐步完善，发展水平不断提高，经济、社会和环境效益进一步显现。当前，我国已进入全面建成小康社会的决定性阶段，随着工业化、城镇化和农业现代化持续推进，我国能源资源需求将呈刚性增长，废弃物产生量将不断增加，经济增长与资源环境之间的矛盾更加突出，发展循环经济的要求更为迫切。

为指导和推动循环经济加快发展，实现“十二五”规划纲要提出的资源产出率提高 15% 的目标，国家编制了《循环经济发展战略及近期行动计划》，对发展循环经济作出战略规划，对今后一个时期的工作进行具体部署。各地区、各部门要从战略和全局的高度，充分认识加

快发展循环经济的重要意义，落实工作责任，完善工作机制，加强协调配合，进一步加大工作力度，采取切实有效的措施，确保完成各项目标任务，全面提高生态文明水平。

[注：以下摘录与汽车有关章节（如需“循环经济发展战略及近期行动计划”全文请登录政府门户网站）](#)

第六章 推进社会层面循环经济发展

加快完善再生资源和垃圾分类回收体系，推动再生资源利用产业化，发展再制造，推进餐厨废弃物资源化利用，实施绿色建筑行动和绿色交通行动，推行绿色消费，实施大循环战略，加快建设循环型社会。

第一节 完善再生资源回收体系

完善再生资源回收网络。加快建设城市社区和乡村回收站点、分拣中心、集散市场三位一体的回收网络。鼓励各类投资主体积极参与建设、改造回收站点，建设符合环保要求的专业分拣中心，逐步建设一批分拣技术先进、环保处理设施完备、劳动保护措施健全的废旧商品回收分拣集聚区。

健全生活垃圾分类回收体系。完善生活垃圾分类回收、密闭运输、集中处理体系，在社区及家庭推行垃圾分类排放。鼓励居民分开盛放和投放厨余垃圾，建立高水分有机生活垃圾收运系统，实现厨余垃圾单独收集、循环利用。

加强重点再生资源回收。落实有关优惠政策，做好废金属、废塑料、废玻璃、废纸等传统再生资源的回收，提高回收率。创新回收方式，强化监督管理，推进废电器电子产品、**报废汽车、废旧轮胎**、包装物、废旧纺织品的回收，推动废铅酸电池、废镉镍电池、废弃含汞荧光灯、废温度计、废弃农药包装物等有害废物的回收。

到 2015 年，构建起先进完整的再生资源回收体系，垃圾分类工作取得明显进展，主要品种再生资源回收率达到 70%。

第二节 推动再生资源利用产业化发展

推动**废旧机电产品**、电线电缆、通信设备、**汽车**、家电、手机、铅酸电池、塑料、橡胶、玻璃等再生资源利用的规模化、产业化发展。到 2015 年，主要再生资源利用总量达到 2.66 亿吨，产值达到 1.2 万亿元，就业人员 1800 万人。

推进再生资源规模化利用。鼓励再生资源加工利用企业集聚发展，进行园区化管理。加快培育再生资源龙头企业，鼓励通过兼并、重组、联营等方式，加快行业整合力度，提高产业集中度。

推进再生资源高值化利用。加快淘汰落后生产工艺和技术设备，推动再生资源分选、拆解、破碎、加工利用技术和装备升级。支持再生资源利用企业延长产业链，加快形成覆盖分拣、拆解、加工、资源化利用和无害化处理等环节的完整产业链，着力加强深度加工利用，提高产品附加值。提高废弃电器电子产品、**报废机动车**、报废船舶等的拆解及利用水平。做好执法部门罚没产品的回收利用工作。

推进再生资源清洁安全利用。严格执行环保、安全、卫生、质量标准，推动再生资源利用企业建设完善的环保设施，规范再生资源拆解、利用行为，避免二次污染，确保生产环节清洁安全和再生利用产品质量安全。

第三节 发展再制造

建立旧件逆向回收体系。支持建立以汽车 4S 店、特约维修站点为主渠道，回收拆解企业为补充的汽车零部件回收体系。规范建立专业化再制造旧件回收企业和区域性再制造旧件回收物流集散中心。积极利用现有再生资源回收网络，回收计算机服务器、硒鼓、墨盒等易回收产品。开展消费者交回旧件并以置换价购买再制造产品（以旧换再）的工作，扩大再制造旧件回收规模。

抓好重点产品再制造。重点推进机动车零部件、机床、工程机械、矿山机械、农用机械、冶金轧辊、复印机、计算机服务器以及墨盒、硒鼓等的再制造，探索航空发动机、汽轮机再制造，继续推进废旧轮胎翻新。

推动再制造产业化发展。支持建设再制造产业示范基地，促进产业集聚发展。支持再制造企业加快技术升级改造。建立再制造产品质量保障体系和销售体系，促进再制造产品生产与售后服务一体化。鼓励专业化再制造服务公司为企业提供整体解决方案和专项服务。建立再制造旧件回收、产品营销、溯源等信息化管理系统。

到 2015 年，实现年再制造发动机 80 万台，变速箱、起动机、发电机等 800 万件，工程机械、矿山机械、农用机械等 20 万台套，再制造产业年产值达 500 亿元左右。

第八章 保障措施

第一节 完善经济政策

产业政策。落实《产业结构调整指导目录》、《外商投资产业指导目录》、《限制用地项目目录》和《禁止用地项目目录》。进一步提高高耗能、高耗水、高耗地、高排放行业准入门槛，严格节能、环保、土地、安全方面的约束。发布国家鼓励、限制和淘汰的技术、工艺、设备、材料和产品名录，再制造产品目录和限制生产、销售的一次性产品名录及管理办法。鼓励煤矸石、余热余压、垃圾和沼气等发电上网。研究制定在脱硫石膏产生量大的地区限制开采天然石膏的政策。保障符合国家产业政策和投资管理规定的循环经济项目用地。

投资政策。各级政府要将循环经济项目列为重点投资领域。加强固定资产投资项目资源循环利用管理，项目申请报告和可行性研究报告应包含循环经济相关内容。发挥政府投资的引导作用，吸引社会各类资金投向循环经济。

价格和收费政策。深化资源性产品价格改革，进一步发挥市场机制在资源性产品价格形成中的作用。推行城市居民生活用水阶梯式价格和非居民用水超定额累进加价制度。试行居民用电阶梯电价制度，完善电力峰谷分时电价政策，加大差别电价、惩罚性电价实施力度，完善鼓励煤矸石、余热余压、垃圾和沼气等发电的价格政策，试行脱硝价格政策。对污泥处理处置费用，研究实行纳入污水处理收费和财政补贴共同承担的政策。研究减征实现废水“零排放”企业和园区污水处理费的政策，严格执行对实现废水“零排放”的企业免征排污费的政策。研究鼓励生产过程协同资源化处理废弃物的价格政策。研究建立建筑垃圾排放收费制度，改革生活垃圾处理收费方式，提高征收率。研究建立餐厨废弃物处理收费制度。

财政政策。中央和省级人民政府依法设立循环经济发展专项资金，支持循环经济重大工程、重点项目及能力建设。创新循环经济发展专项资金支持方式，扩大财政资金的杠杆效应。落实并完善废弃电器电子产品处理基金征收补贴政策。研究鼓励再制造产品推广应用和强制回收产品、包装物的专项政策。加大新型墙体材料专项基金对发展新型墙体材料的支持力度。研究制定激励流通企业采购节能环保产品的政策。对已报废老旧农机并取得回收拆解证明的农民，优先给予农机购置补贴。对属排污费资金支持范围的循环经济类项目给予优先支持。国有资本经营预算要支持企业发展循环经济项目。建立对国家认定再生产品的推广机制。加大政府采购支持力度，优先采购节能节水环保产品和再生利用产品。

税收政策。继续落实和完善资源综合利用税收优惠政策。研究制定并完善促进再生资源回收体系建设的税收政策。研究完善减少使用一次性消费品的税收政策。对国内不能生产、国家鼓励引进的循环经济技术装备，在规定范围内减免进口关税。研究完善鼓励资源性产品进口的关税政策。积极推进环境税费改革。

金融政策。鼓励银行业金融机构对循环经济重点项目和循环经济“十百千”示范工程给予包括信用贷款在内的多元化信贷支持，创新信贷产品，拓宽抵押担保范围，完善担保方式。支持循环经济示范试点企业发行企业（公司）债券、项目收益债券、可转换债券和短期融资券、中期票据等直接融资工具。探索循环经济示范试点园区内的中小企业发行集合债券、集合票据。支持符合条件的资源循环利用企业申请境内外上市和再融资。鼓励设立循环经济创业投资基金，研究设立循环经济产业投资基金。各地要根据国家有关政策制定支持循环经济发展的配套投融资政策和实施方案。

【政策解读】

资料来源：国家发改委网站

国家发展改革委有关负责人就《循环经济发展战略及近期行动计划》答记者问

发展循环经济是我国经济社会发展的一项重大战略任务，是推进生态文明建设的重要途径和基本方式，是加快转变经济发展方式，建设资源节约型、环境友好型社会，实现可持续发展的必然选择。2013年1月，国务院印发了《循环经济发展战略及近期行动计划》（以下简称《发展战略及行动计划》）。这是我国首部国家级循环经济发展战略及专项规划。记者就此采访了国家发展改革委有关负责人。

问：《发展战略及行动计划》有哪些主要特点？

答：有四个突出的特点：一是前期研究充分、基础工作扎实。国家发展改革委在42个课题研究的基础上，会同有关部门经过前期调研、编制起草、专家论证、征求意见和修改完善等五个阶段，历时两年多，编制完成了《循环经济发展战略及行动计划》，经国务院常务会议讨论通过并批准实施。二是既体现战略性又突出可操作性。《发展战略及行动计划》既着眼长远，提出加快转变经济发展方式，推进资源节约型、环境友好型社会建设，提高生态

文明水平的长期战略，又立足当前，结合各产业、行业、社会的发展实际，提出了实施循环经济“十百千示范”行动、完善政策机制、健全法规标准、加强管理和监督、强化技术和服 务支撑、建立统计评价制度、强化宣传教育和国际合作等具体的、短期可见实效的支撑措施。既针对循环经济共性问题明确了总体思路、基本原则等，又针对不同行业、领域发展循环经济，提供了清晰易懂的思路、模式和技术路线、实现途径。三是既提出了中长期目标又明确了近期具体指标。《发展战略及行动计划》以建设循环型社会为目的，提出了循环型生产方式广泛推行，绿色消费模式普及推广，覆盖全社会的资源循环利用体系初步建立，资源产出率大幅度提高，可持续发展能力显著增强的中长期目标。同时，为促进循环经济尽快形成较大规模，提出了到“十二五”末资源产出率提高 15%，资源循环利用产业总产值达到 1.8 万亿元等 18 项主要目标。另外，以全面推行循环型生产方式，推进社会层面循环经济发展为目的，提出了近 80 个量化的循环经济具体指标，内容涉及第一、二、三产业的节能、节水、节地、节材、资源循环利用等各方面。四是着力创新、与时俱进。《发展战略及行动计划》针对循环经济发展的重点、难点、热点，在思路、内容、体例、机制上有很多创新点。比如，针对资源利用效率不高，再生资源水平低的“只循环不经济”以及个别“二次污染”、再生产品质量安全、“地沟油”回餐桌等问题，提出了“高效利用，安全循环”的基本原则；针对十八大“培育生态文化”和“建立覆盖全社会的资源循环利用体系”的要求，提出鼓励开展循环文化创意活动，实施大循环战略，推进行业内、产业间、生产与生活系统、国内外资源循环利用的循环链接等措施；针对社会中存在的铺张浪费行为，《发展战略及行动计划》响应中央有关精神，明确提出了要推行绿色消费，开展“反食品浪费行动”，推动餐饮企业、机关和企事业单位食堂、公务宴请、家庭等各方面节约粮食。此外，《发展战略及行动计划》在形式上图文并茂，编制了一些重点行业发展循环经济的模式图，提出了一些新观点、新概念、新方法、新技术，体现了改革创新和与时俱进。

问：《发展战略和行动计划》是如何体现党的十八大提出“大力推进生态文明建设”要求的？

答：党的十八大提出，建设生态文明必须“着力推进绿色发展、循环发展、低碳发展”。《发展战略及行动计划》实际上就是对如何推进循环发展做出总体部署和安排，是实现循环发展的具体行动，从而通过循环发展带动绿色发展和低碳发展。

十八大提出要“发展循环经济，促进生产、流通、消费过程的减量化、再利用、资源化”，并提出了“推动资源利用方式根本转变”的新要求。《发展战略及行动计划》紧紧围绕生态文明建设的总体要求，把提高资源能源利用效率、改善环境质量等任务贯穿始终，按照“减量化、再利用、资源化，减量化优先”的原则，明确了提高资源产出率、土地产出率、水资源产出率等资源利用效率和效益的具体目标，较为完整地提出了在生产、流通、消费各环节发展循环经济的具体政策措施，同时对各行业、各领域和全社会发展循环经济做出了具体安排部署。

十八大还明确指出要“更多依靠节约资源和循环经济推动”加快转变经济发展方式。《发展战略及行动计划》把构建循环型工业体系、构建循环型农业体系、构建循环型服务业体系作为推行循环型生产方式的主战场，提出战略任务、明确具体目标、总结基本模式、给出技术路线和实现方式等，力求把一些传统的、粗放型生产方式转变成为节约资源、保护环境的经济增长方式。《发展战略及行动计划》以构建覆盖全社会的资源循环利用体系、推行绿色消费、实施大循环战略为重点，树立新的资源观、消费观，加快建设循环型社会，这些都是围绕加快经济发展方式转变，努力形成节约资源和保护环境的空间格局、产业结构、生产方式、生活方式而做出的战略部署和工作安排。

问：发展循环经济的主要任务是什么？

答：《发展战略及行动计划》提出了四项重点任务：构建循环型工业体系、构建循环型农业体系、构建循环型服务业体系、推进社会层面循环经济发展。

在构建循环型工业体系方面，全面推行循环型生产方式，实施清洁生产，促进源头减量；推动资源综合利用，废物循环利用；推进园区循环化改造，实现能源梯级利用、水资源循环利用、废物交换利用、土地节约集约利用，促进企业循环式生产、园区循环式发展、产业循环式组合，增强产业可持续发展能力。

在构建循环型农业体系方面，加快推动资源利用节约化、生产过程清洁化、产业链接循环化、废物处理资源化，形成农林牧渔多业共生的循环型农业生产方式，推进农业现代化，改善农村生态环境，提高农业综合效益，促进农业发展方式转变。

在构建循环型服务业体系方面，推进服务主体绿色化、服务过程清洁化，促进服务业与其他产业融合发展，发挥服务业在引导人们树立绿色循环低碳理念等方面的积极作用。

在推进社会层面循环经济发展方面，完善再生资源 and 垃圾分类回收体系，推动再生资源利用产业化，发展再制造，推进餐厨废弃物资源化利用，实施绿色建筑行动和绿色交通行动，推行绿色消费，实施大循环战略，加快建设循环型社会。

问：当前社会上存在奢侈浪费现象，《发展战略及行动计划》从哪些方面强化了有关措施？

答：《发展战略及行动计划》以“减量化优先”为基本原则，把推广绿色消费模式作为发展循环经济的一项重要任务，围绕遏制当前社会上存在奢侈消费、过度消费乃至浪费，提出了一些明确的、根本性的措施。首先，倡导文明、节约、绿色、低碳、循环的消费理念，

发扬勤俭节约的优良传统，摒弃讲排场、摆阔气、奢侈浪费的陋习，提高全社会节能、节水、节粮意识。其次在消费环节，鼓励消费者购买和使用节能环保产品、环境标志产品、节能环保型汽车和新能源汽车、节能省地型住宅，减少使用一次性用品，抵制过度包装，鼓励网上购物、视频会议、无纸化办公，不消费珍稀野生动植物，提倡绿色出行，倡导生态旅游，杜绝随意丢弃垃圾。在餐饮住宿行业鼓励减少使用一次性木筷、快餐盒以及客房一次性牙刷、剃须刀等用品，特别是餐饮企业要引导顾客适度点餐，餐后打包，坚决反对食品浪费行为，在零售批发业鼓励商贸流通企业开设绿色产品销售专区、专柜等，向消费者推介绿色产品，扩大绿色产品消费，带动绿色产品生产。另外，强化政府绿色采购制度，政府机关要在节能、节水、节纸、节粮等方面率先垂范，建设节约型政府，积极培育租赁业、旧货业发展，促进产品再利用。

问：循环经济“十百千”示范行动包括哪些内容？

答：《发展战略及行动计划》提出的“十百千”示范行动，是指实施循环经济十大示范工程、创建百个循环经济示范城市（县）和培育千家循环经济示范企业（园区）。

“十”是十大示范工程。包括资源综合利用示范工程、产业园区循环化改造示范工程、再生资源回收体系示范工程、“城市矿产”基地建设示范工程、再制造产业化示范试点工程、餐厨废弃物资源化利用和无害处理示范试点工程、生产过程协同资源化处理废弃物示范工程、农业循环经济示范工程、循环型服务业示范工程、资源循环利用技术产业化示范和推广工程。

“百”是创建百个循环经济示范城市（县）。选择 100 个左右城市（县），创建国家循环经济示范城市（县）。示范城市（县）要全面推行循环型生产方式和绿色消费模式，率先构建起覆盖全社会的资源循环利用体系，资源产出率提高超出全国平均水平，探索实现转型发展的路子。

“千”是培育千家循环经济示范企业（园区）。选择 1000 家骨干企业或园区，树立循环经济典型。示范企业或园区的资源产出率、土地产出率、单位产值能耗、物耗、水耗、产业废弃物综合利用率、工业用水重复利用率等指标达到国内领先水平和国际先进水平。

实施循环经济“十百千”示范行动，以企业自主投资为主，各级政府通过现有政策和资金渠道给予必要的资金支持，重点支持相关公益性基础设施、公共服务平台、重点项目、能力建设、关键共性技术产业化示范及推广应用。引导金融和投资机构投向循环经济重大工程。鼓励企业通过自有资本、银行贷款、上市融资、发行债券等方式实施循环经济重大工程。

问：《发展战略及行动计划》提出的保障措施有哪些，如何确保有效实施？

答：《发展战略及行动计划》提出了八个方面的保障措施。一是完善循环经济政策，具体包括产业、投资、价格和收费、财政、税收、金融等方面的政策。二是健全法规和标准，完善循环经济促进法相关配套法规规章，研究制定限制商品过度包装条例、循环经济发展专项资金管理办法、汽车零部件再制造管理办法等，建立健全循环经济相关标准和计量检测体系。三是加强循环经济管理和监督，实行生产者责任延伸制度，加强循环经济管理，探索市场化管理机制，加强监督检查。四是强化循环经济技术和服务支撑，加快共性关键技术开发，加大技术装备产业化示范，加快先进适用技术推广应用，健全循环经济服务体系。五是建立循环经济统计评价制度，建立统计核算制度和数据发布制度，制定循环经济评价指标体系，把资源产出率作为评价循环经济发展成效的综合性指标，加强统计能力建设。六是强化循环经济宣传教育和人才培养，普及循环经济知识，宣传典型案例，推广示范经验，在全国建设一批循环经济教育示范基地，把循环经济理念和知识纳入基础教育、职业教育、高等教育相关课程。七是加强循环经济交流与合作，利用各种国际交流平台，创新合作方式，宣传循环经济理念和模式，建设中日韩循环经济示范基地，共同推动绿色发展。八是加强循环经济组织领导，国务院建立健全发展循环经济组织协调机制，研究有关重大问题，部署重大任务，把握实施进度和效果，进行定期监督检查。

同时，《发展战略及行动计划》要求有关部门按照职责分工做好相关工作，加强协调配合，形成合力，国家发展改革委要制定全国循环经济年度推进计划，加强跟踪管理和评估。地方各级政府对本地区发展循环经济工作负总责，切实加强组织领导和统筹协调，建立相应的工作机制，抓紧编制和实施本地区循环经济发展规划和年度推进计划，出台配套政策，明确任务分工，做到层层有责任，逐级抓落实，确保完成循环经济发展的各项目标任务。

【协会动态】

2013年1月摩托车产销信息

资料来源：中汽协会信息部

2013年1月前十家摩托车企业出口量排名

据中国汽车工业协会对摩托车生产企业出口情况统计，2013年1月，摩托车出口量排名前十位的企业为：隆鑫、银翔、新大洲本田、力帆、重庆鑫源、广州大运、大长江、广州

豪进、宗申和广州天马，出口量分别达到 8.20 万辆、4.96 万辆、4.06 万辆、3.27 万辆、3.08 万辆、3 万辆、2.98 万辆、2.97 万辆、2.87 万辆和 2.75 万辆。与上年同期相比，力帆、广州大运和大长江呈一定下降，其它企业各有增长，其中重庆鑫源和隆鑫增速较快。1 月，上述十家企业共出口 38.14 万辆，占摩托车出口总量的 51.94%。

2013 年 1 月前十家摩托车企业产品出口金额排名

据中国汽车工业协会对摩托车生产企业出口情况统计，2013 年 1 月，摩托车产品出口金额排名前十位的企业为：新大洲本田、隆鑫、力帆、银翔、大长江、春风动力、广州大运、五羊本田、广州豪进和重庆鑫源，出口金额分别为 4376 万美元、4352 万美元、2729 万美元、2645 万美元、2499 万美元、2367 万美元、2037 万美元、1802 万美元、1755 万美元和 1741 万美元。与上年同期相比，力帆和广州大运呈一定下降，其它企业增长不一，其中春风动力和隆鑫增速更为显著。1 月，上述十家企业共出口 2.63 亿美元，占摩托车生产企业产品出口总额的 53.67%。

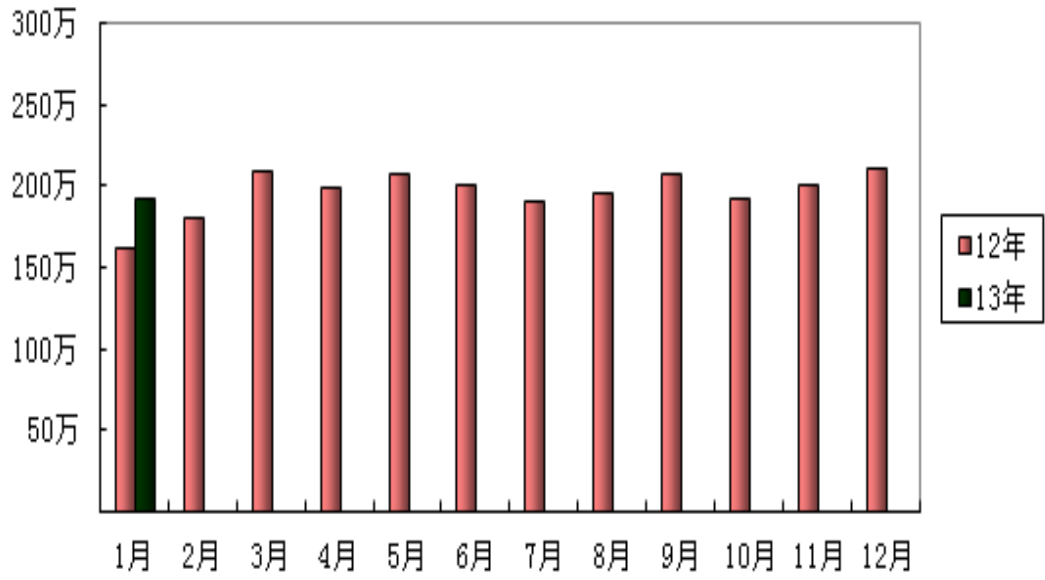
2013 年 1 月摩托车五大系列出口金额排名

据中国汽车工业协会对摩托车生产企业出口情况统计，2013 年 1 月，出口金额排名前五位的系列品种依次为：125 系列、150 系列、110 系列、50 系列和 250 系列，出口金额分别为 1.45 亿美元、0.75 亿美元、0.57 亿美元、0.48 亿美元和 0.39 亿美元。与上月相比，50 和 250 系列呈一定增长，其它系列品种各有下降；与上年同期相比，五大系列呈不同程度增长，250 系列增速更为明显。1 月，上述五大系列共出口 3.64 亿美元，占摩托车出口总额的 90.55%。

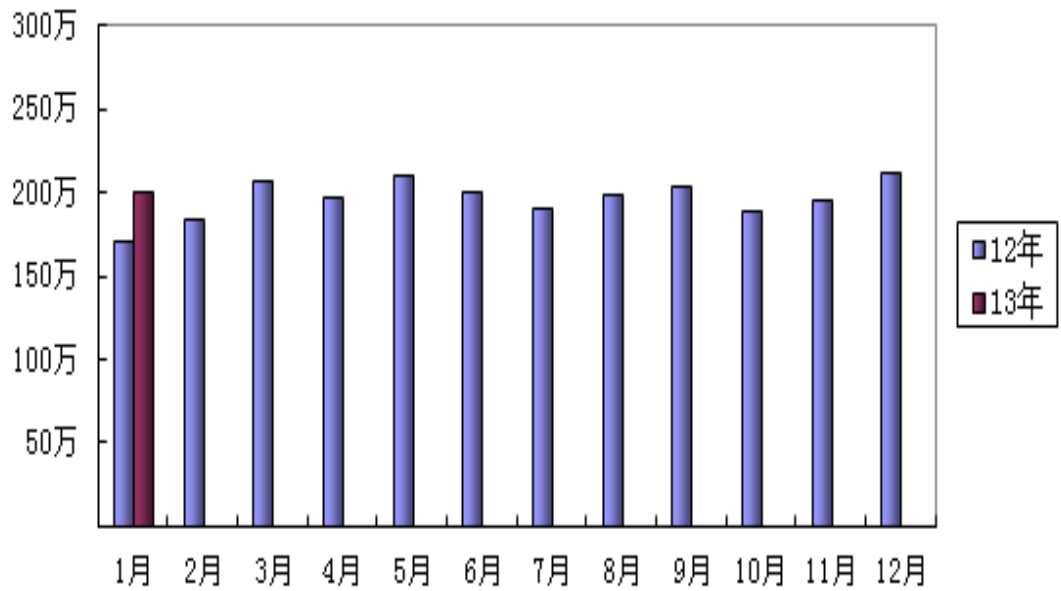
2013 年 1 月摩托车五大系列出口量排名

据中国汽车工业协会对摩托车生产企业出口情况统计，2013 年 1 月，出口量位居前五位的系列品种为：125 系列（110ml<排量≤125ml）、150 系列（125ml<排量≤150ml）、110 系列（100ml<排量≤110ml）、50 系列（排量≤50ml）和 250 系列（150ml<排量≤250ml），分别出口 27.20 万辆、13.73 万辆、12.69 万辆、9.01 万辆和 4.44 万辆。与上月相比，50 系列呈较快增长，250 系列增速略低，其它系列品种有所下降；与上年同期相比，上述五大系列均呈明显增长，其中 110 和 250 系列增速居前。1 月，五大系列品种共出口 67.07 万辆，占摩托车出口总量的 91.34%。

摩托车生产图



摩托车销售图



《会员服务专刊》新增【供求信息】栏目

资料来源：中汽协会会员服务部

为更好地向会员企业提供针对性服务，使会员企业之间有效地沟通供求信息，会员服务部在《会员服务专刊》中拟设【供求信息】栏目，以建立一个由众多会员生产企业共同参与的供求信息沟通交流平台。凡是中汽协会会员企业均可按照“《会员服务专刊》供求信息栏目管理办法”有关规定要求，免费刊登企业真实的供求信息。

- 附件：** 1、《会员服务专刊》供求信息栏目管理办法
2、《会员服务专刊》【供求信息】栏目供方刊登资料申请表
3、《会员服务专刊》【供求信息】栏目需方刊登资料申请表

附件 1：

《会员服务专刊》供求信息栏目管理办法

第一条 为了更有效地发挥【供求信息】栏目的作用，确保所刊登供求信息的真实性和有效性，特制定本管理办法。

第二条 凡是中国汽车工业协会正式会员企业，履行会员义务，积极参加协会（含协会分支机构）组织的各项活动，经申请核准，均可在《会员服务专刊》【供求信息】栏目中免费刊登本企业有效的供求信息。

第三条 申请条件：

- 1、中国汽车工业协会正式会员企业；
- 2、所刊登供求信息必须合法、真实、有效；
- 3、所涉及的产品、专利、技术等须经国家指定的第三方鉴定、检测、认证机构的认证。

第四条 提供资料：

1、本企业法人营业执照复印件（加盖企业公章）；

2、对所涉及的产品、专利、技术等须提供经国家指定的第三方鉴定、检测、认证机构的认证资料复印件，并加盖申请企业的公章；

3、500字以内的企业、产品、技术、专利等文字介绍（文中所涉及专利、第一、驰名商标等字样，须提供省、部级以上的文件及证书等复印件，并加盖企业公章）；

企业自制图片（JPG格式，图片最大宽度14CM高度10CM，2-4张，表格除外）以电子版形式发至协会会员服务部，并用A4纸彩打纸质版一份（加盖企业公章）邮寄中汽协会会员服务部。

4、需求信息除满足第四条第1项要求外，其信息可用文字或表格表述（表格1张，文字500-600字）。

第五条 凡是需要在《会员服务专刊》【供求信息】栏目中刊登本企业供求信息需求的会员企业的资料，一律由本企业的协会联络员负责报送。

第六条 本管理办法2013年1月1日实施，解释权归中汽协会。

联系方式：

张汉伦 电话：010—68594849 邮箱：zhanghanlun@caam.org.cn

传真：010—68595302 邮箱：huiyuanfuwubu@caam.org.cn

通讯地址：西北京市城区三里河路46号 中国汽车工业协会会员服务部

邮政编码：100823

附件 2:

《会员服务专刊》【供求信息】栏目供方刊登资料申请表

企业名称:

产 品 名 称					
供应产品、技术、专利简介					
产 品 图 片 图 表 名 称				张 数	
该 产 品 有 无 法 律 纠 纷 承 诺 或 说 明					
企 业 法 人 审 批 意 见			企 业 公 章	年 月 日	
联 系 人 信 息					
姓 名		任 职 部 门		职 务	
电 话		手 机		邮 箱	

说明: 产品有无法律纠纷承诺或说明, 企业法人审批意见为手书。

附件 3:

《会员服务专刊》【供求信息】栏目需方刊登资料申请表

企业名称:

产 品 名 称					
需求产品、技术、专利要求及描述					
企业法人 审批意见				企业公章	年 月 日
联 系 人 信 息					
姓 名		任 职 部 门		职 务	
电 话		手 机		邮 箱	

说明：企业法人审批意见为手书。

【信息资料】

我国新能源汽车专利申请量全球第三

资料来源：新华网

在新能源汽车领域，我国自主创新能力有了较大飞跃：在过去的 7 年里，共提交中国专利申请 2011 件，与德国、韩国并列全球第 3 位。世界前两位是日本和美国，专利申请量分别为近 9000 件和 4000 件。

截至 2012 年底，我国共示范推广节能与新能源汽车 2.74 万辆。据悉，发展新能源汽车，专利运用和保护是“生命线”。以生产磷酸铁锂汽车电池为例，如国外企业取得有效的发明专利，国内企业生产就需获得外方专利许可，并一次性缴纳 1000 万美元或生产每吨产品缴纳 2500 美元。

记者从国家知识产权局获悉，我国新近加大了对新能源汽车领域的投入力度，按“十二五”规划、863 规划、科技支撑计划，安排新能源汽车领域研发项目 39 个，投入经费超 50 亿元，重点支持研发自主知识产权的新能源汽车车型及动力电池等关键技术。

（袁于飞）

私车过亿“喜”与“忧”

资料来源：光明日报

近日，中国社科院发布的《中国汽车社会发展报告 2012—2013》引起了强烈关注。报告预计，到今年第一季度，中国私人汽车拥有量将破亿，10 年左右每百户汽车拥有量将达到或接近 60 辆。

私车过亿，标志着中国汽车大国地位的进一步确立。而汽车大国的身份则是一国经济发展、工业发达和百姓生活质量提高的集中表现。但同时，道路拥堵、空气污染、能源短缺和土地稀缺又使私车的快速增长饱受诟病。

私车过亿，是喜是忧？

私车过亿，“汽车梦”如何超越“汽车病”？

私车过亿是“惊喜”还是“惊吓”

刚刚过去的春节长假，自驾游仍然是除团圆之外人们过节的重要内容。私家车奔向各景区的同时，拥堵的长龙也再次成为节日里一个恼人的“风景”。据报道，今年春节长假深圳拥堵增七成，东部景区车流量爆发式增长。节日后期，由于回深圳车流增多，周边高速公路一些路段出现长时间拥堵。

拥堵，正成为北京、上海等大城市的城市病。不久前创下华语电影票房纪录的《泰囧》虽然满剧笑点，但片中男主角埋怨出租车太慢，泰国出租车司机反讽“北京更堵”时，实在只能让人苦笑。

“如果私家车现在过亿辆，等 2020 年接近两亿辆的时候，我们的路就别走了……想想都可怕，到处都是车。”一位网友的留言代表了被惊吓者的心理。

“中国有多少户？假设每户平均 3.5 人，中国大约有 3.7 亿户家庭。按 100 户 60 辆计算的话，中国 10 年后大体会 有 2.2 亿辆私家车。不知道往哪里放这些汽车？会拥堵到什么程度？”美国奥本海默基金公司董事总经理李山泉的计算也是很多人内心的一笔账。

有汽车业内人士指出，目前汽车总保有量中多少属于私人并无准确的统计。但车辆增长带来的各种问题需要我们正视。除却拥堵，尾气排放也是人们揪心汽车保有量猛增的一个原因。2013 的第一个月，北京 26 天的雾霾令所有人都不能再淡定。各方专家用尽办法查找雾霾原凶时，汽车尾气“罪责难逃”。中国科学院“大气灰霾追因与控制”专项组近日公布的最新研究结果显示，在北京地区，机动车尾气为城市 PM2.5 的最大来源。专项组负责人、中科院大气物理所研究员王跃思说，本次席卷中国中东部地区的强霾污染物，是英国伦敦 1952 年烟雾事件和上世纪四五十年代开始的美国洛杉矶光化学烟雾事件污染物的混合物，并叠加了中国特色的沙尘气溶胶。“控制灰霾还是需要从控制污染物排放着手。”王跃思说。

目前，北京机动车保有量已达 560 万辆，但路网实际承载力只有 400 万辆左右。路不够，拥堵加剧，拥堵使污染成倍攀升。

研究人员对美国几个城市进行的长期调查结果发现，空气污染最严重的城市与空气污染最少的城市相比，前者的居民死亡率比后者高出 26%。

路不够，不断地开辟新路是不是治堵的办法？事实证明，美国 53 个城市 30%的土地被汽车占领，人们还是苦于找不到车位。而中国的人口密度是美国的 5 倍，土地资源十分短缺，

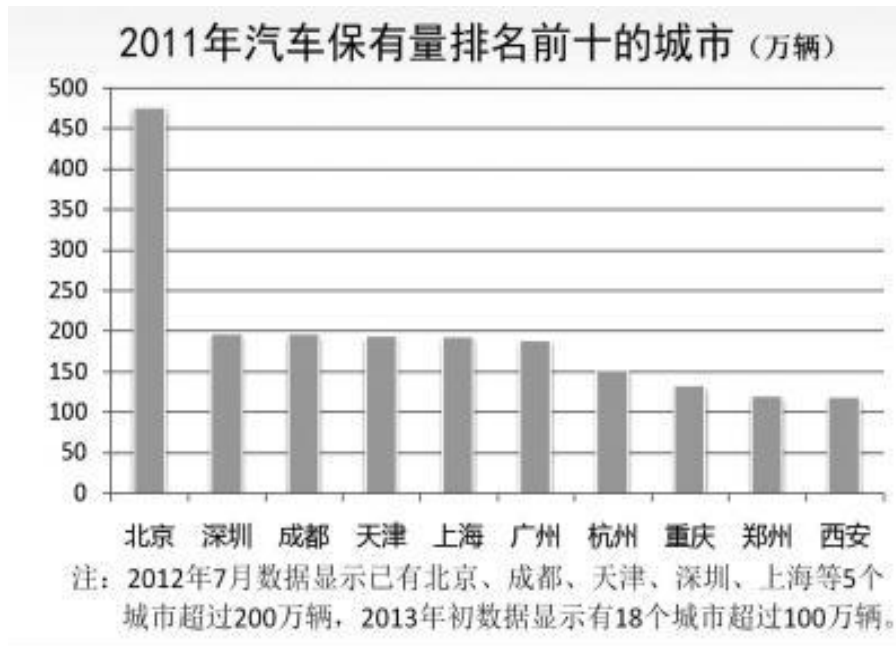
人均耕地占有量只有世界平均水平的 1/3。如果中国不断将养命活口的土地大量地用来修建道路或停车场，18 亿亩的耕地红线将迅速被突破，未来将是怎样的图景不难想象。

从 1993 年开始，我国已成为石油净进口国。2012 年，我国进口原油 2.85 亿吨，对外依存度达到了 58.7%。通行观点认为，石油进口依存度超过 50%，就说明该国已进入能源预警期。

中国能源研究会常务副理事长、国家能源委员会专家咨询委员会副主任周大地在接受记者采访时说，很多人崇尚美国的汽车文化，认为车轮上的生活可以带来自由和快乐。希望中国也能像欧美国家那样“一家一车”。但大家必须直面的事实是：美国是世界上能源消费最浪费的国家，除煤炭的消费外，美国年人均消费石油近 3 吨，年人均消费天然气 2000 方。如果向美国的能源消费模式学习，中国 13 亿人口仅石油一项就要消耗 40 亿吨！



制图：陈恒



制图：陈恒

中国“汽车梦”五味杂陈

愈演愈烈的道路拥堵、空气污染、能源和土地短缺，为何却难以阻挡国人拥有汽车的热情？

从世界各国的发展规律来看，人均 GDP 达到 1000 美元时，是轿车进入家庭的起跑线，达到 3000 美元时，轿车将大规模进入家庭。我国已有相当多的城市人均 GDP 超过 3000 美元，到了轿车进入家庭的快速发展阶段。在许多大中城市，家庭购车已成为一种潮流。

从 2000 年开始，中国汽车市场进入到黄金 10 年。汽车保有量从 1600 万辆攀升到 1 亿多辆。汽车市场由小变大，2010 年成为全球第一大汽车市场，比原先普遍预测的 2015 年提早了 5 年。消费者、经销商、车企和政府，都享受了车市迅猛发展带来的红利。

中国汽车工业协会副秘书长师建华表示，中国车市高速增长的时期已经结束，但微增长还将继续。师建华认为，未来推动汽车市场发展的因素有五个：

一是宏观经济稳中求进，将给汽车工业创造良好的发展环境；中央经济工作会议强调着力扩大内需，促进投资稳定增长和结构优化，保持稳中求进总基调。政策的连续性和稳定性有利于汽车市场发展。

二是“改革红利、人才红利和城镇化”三个红利将支持经济健康发展，同时也促进汽车发展。体制改革会激发企业创新精神，提高效率与实现公平。城镇化红利对汽车更为直接，历史经验表明，随着城镇化推进，汽车消费需求会呈现扩大态势，市场空间更为广阔。

三是汽车刚性需求依然强劲。一线城市刚性需求依然存在，广大二三线城市和乡村还存在很大需求。

四是汽车消费升级会推动汽车消费增长。

五是十八大报告提出要加强民生保障，收入分配改革及收入倍增计划，提升消费者可支配收入也将促进汽车购买力的提升。

在现阶段，中国人的汽车梦做得很坚决很彻底，但很多人是主动做梦，也有很多人是被梦推着往前走。

“很多人买车开车也是不得已而为之。”周大地说。他进一步分析说，由于一些城市“摊大饼”式的道路布局，不合理的城市空间规划，使城市人的日常出行距离越来越远。步行太远不可能及时到达；公共汽车和地铁高峰时段异常拥挤；打车难在北京等大城市成痼疾；自行车道被占，道路设置复杂，骑车出行不现实。无奈之下，只能自己给自己当司机。

“其实很多人心里也是矛盾的，开车很累，拥堵，经济负担重；不自己开车又影响正常的工作生活。”周大地说，“汽车的确给人们的出行和生活增加了许多方便，没有理由制止人们去拥有。中国这么多人口，恐怕一亿辆私家车也打不住。但由此带来的能源安全和环境污染的担忧也是必须面对的。”

呼唤成熟的汽车文化

“中国现在已经成为一个真正的汽车大国，需要成熟的汽车文化。汽车文化不能被汽车产业推着走。”周大地说，“中国的国情决定了，简单制止私家车的发展不行，任由汽车文化被虚荣、高能耗和炫耀的风气主导也不行。节能、环保、小型化、电动化是汽车业发展的未来。而成熟的汽车文化决定着正确的方向。”

说到汽车文化，目前中国消费者的从众心理很严重，汽车成为一些人“官”和“富”的象征。一些人不顾实际需求、不看功能只看牌子，买车时只求“大”求“贵”。周大地笑着说：“这也不能怪消费者，其实多数人都不能免俗，因为大环境就是那样。汽车企业的各种

广告宣传都在忽悠和造势。如果你在日常生活中很实际地开个节能的小车，还可能遭冷遇呢。”

曾有人感叹，在荷兰的阿姆斯特丹街头，骑自行车的人比开汽车的人多得多，而在欧洲，行驶的汽车多是小排量。

从奢华性向功能性转变，放弃车轮上的享受、回归自然都是成熟汽车文化的表现。

周大地说，成熟的汽车文化是多方面的力量共同造就的：在欧洲，很多道路旁边划出的停车位只适合小型的两厢车停放，大的三厢车根本停不进去；欧洲的汽油是最贵的，原因是欧洲征取非常高的燃油税，政府也不会为保持低油价而补贴石油企业。即使在美国这样一个“车轮上的国家”，也出了很多招来制约大车的发展，在华盛顿，SUV的停车费要比一般车贵50%。

而在我国，一方面，消费者被厂家推着催着拉着买华而不实的大车，另一方面很多有利于节能减排的规矩又没有建立起来。城市规划、布局又逼着消费者自己买车开车。

周大地说，从政府的角度讲，必须系统地解决“汽车病”，从城市规划、道路设置、公交服务等方面全方位改进，提供真正便利快捷有尊严的公交，让每个人都尽量减少开车的必要性。东京、香港、新加坡、伦敦、巴黎、纽约等世界超大城市都有完善的地铁网络、四通八达的公共交通系统。这是减少私车出行的先决条件。

《中国汽车社会发展报告 2012—2013》主编、社科院社会学所副研究员王俊秀认为，汽车的限购和限行引发了汽车产业界的不安和反对，形成了增长和限制的矛盾。未来几年，将会出现一线城市、部分二线城市，甚至一些三线城市汽车限制性政策密集出台的局面，“增长”和“限制”的矛盾将更加突出。

该报告建议，中央政府应该做好顶层设计，制定全面的汽车社会发展规划，把汽车相关的不同方面纳入整体规划，特别是解决汽车产业与城市管理之间的矛盾，统合不同部门汽车相关政策，使得这些政策不再出现不兼容的问题，确保汽车社会能够可持续发展。

(记者：张翼 陈恒)

会员服务联系方式:

分管副秘书长

叶盛基

电话: 010—68595193

邮箱: yeshengji@caam.org.cn

会员服务部

主任 李桂新

电话: 010—68594865

邮箱: liguixin@caam.org.cn

副主任 张汉伦

电话: 010—68594849

邮箱: zhanghanlun@caam.org.cn

业务主管 王悦

电话: 010—68595128

邮箱: wangyue@caam.org.cn

业务主管 张隽祎

电话: 010—68595128

邮箱: zhangjunyi@caam.org.cn

传真: 010—68595302

通讯地址: 西北京市城区三里河路 46 号 (中国汽车工业协会)

邮政编码: 100823

主编:李桂新 **编辑:**张汉伦 **校对:**王悦、张隽祎 **审核:**叶盛基
