

从被当废钢处理，到“五大总成”可以再回收、再利用——

机动车报废告别“论斤卖”

本报记者 徐佩玉

报废机动车终于不会再被当成“破铜烂铁”！今年9月起，商务部等部门下发的《报废机动车回收管理办法实施细则》正式实施。新规将曾经统一报废处理的汽车零部件划分为“五大总成”及其他零部件进行拆解回收、循环利用，同时鼓励更多民营资本进入机动车报废回收拆解领域。

新规将如何改善机动车报废回收市场现状？本报记者进行了采访。



不再只能卖废铁

“无论是百万豪车，还是家用代步车，只要进入机动车报废环节，就都是破铜烂铁！”北京市民张女士告诉本报记者，她2005年花了十几万元买了一辆起亚轿车，在当时算不错了，但是5年前报废的时候，就得了几百元。一直以来，机动车报废卖不上价，手续又繁杂，导致车主报废意愿不强，街边出现了不少“僵尸车”，既影响市容市貌，又令机动车报废回收拆解企业“吃不饱”。

买的时候价值不菲，卖的时候却只能当成破铜烂铁，不少车主对此怨声载道。“好歹是开了好些年的车，买的时候也是花了大价钱的，我可舍不得就这么送去报废，当成废钢卖掉。而且我忙活这么一趟，也得不到几个钱，何必呢！”上海市李先生家原本有一辆“上了岁数”的大众帕萨特，去年，他将旧车送给了老家的亲戚，自己又换了一辆新车。

车主旧车报废积极性差，企业也不好干。业内人士表示，需要报废的车辆大部分是使用超过10年的老车，主要零部件都很老旧了，利用价值并不大，因此企业大多将其拆解压扁后作为废钢进行销售。“一般汽车回收价格就是按照废钢的价格来算，废钢行情好的时候能多一点，废钢价格走低就少一些。豪车和普通汽车报废后，车主获得的收益差不多，只有上千元甚至几百元，因此很多车主报废车辆的意愿不强，也进一步导致了企业‘收车难’。”

9月1日起实施的新规中，对报废机动车回收进行了颇具创新性的改革。商务部有关负责人表示，此次改革包括四个方面，一是取消企业总量控制、合理布局的要求，企业资质认定由“先证后照”改为“先照后证”；二是取消报废机动车“五大总成”强制回炉销毁的规定，允许“五大总成”再制造再制造；三是取消报废机动车收购价格参照废旧金属市场价格计价规定，实行市场主体自主协商定价；四是创新管理方式，加强事中事后监管，推行部门综合执法。

“新规对回收拆解、回收利用、市场监督管理、法律责任等方面进行了规范，这是汽车市场发展中的重要里程碑事件，对于我国汽车产业乃至整个经济高质量发展必将产生深刻影响。”有关专家表示。

“五大总成”可回收再利用

新规中最受关注的变化，是对发动机、变速器、前后桥、方向机、车架等汽车“五大总成”进行估值报废回收，不再像过去“卖废铁”一般处理。

不再“论斤卖”，而是像庖丁解牛一样，不同“部位”不同价格，这将极大改变机动车报废回收的状况。“‘五大总成’有条件地放开，将有效激活报废机动车回收拆解行业。”中国物资再生协会副会长高延莉告诉本报记者。对于企业来说，拆解工作将更细致。报废汽车回收场

的工作人员介绍，一辆报废车进入厂区，首先要过磅称量，随后检查车辆的车架号等信息，确认无误后，拆下电池和油箱，再拆下前后桥、发动机、变速箱等“五大总成”，最后进行切割分解。新规实施后，“五大总成”变得更有价值了，自然也会更用心了。一位从业者分析，发动机材料总重量约250公斤，如果再制造后销售，基本上能卖到两三千，甚至上万元。

对车主来说，报废车辆后到手的钱更多了。厦门鸿山金属物资利用公司相关负责人算了一笔账：最近废钢价格在每吨2000元左右，如果报废车按不同部件价格进行回收，一辆普通小轿车可以卖到几千元左右，应该能刺激车主报废车辆的积极性。

“五大总成”具体价格由谁来定？高延莉介绍，目前没有价格方面的规定，实践中将由评估师来评估再制造价值，主要还是看“五大总成”的磨损情况，最终通过双方协商确定价格。

回收拆解企业拆解的报废机动车“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，交给冶炼或者破碎企业。

此外，回收拆解企业拆解的报废机动车“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”。

随着新规实施，不仅车主能得到的钱多了，相关资源也将得到更好的利用，减少资源的浪费。“新规对报废机动车的回收拆解和零部件再制造以及事中事后监管等方面，都做了明确规定，将使可再利用的资源得到充分利用，对于整体经济发展有着非常重要的意义。”高延莉表示。

有望产生千亿“蛋糕”

中国是汽车生产、消费大国，城镇每百户家庭汽车保有量在2013年已超过20辆，2018年提升至40辆。分析人

▲汽车零部件众多，被誉为“制造工业的明珠”。图为工人在山东省青州市一家规模制造企业车间内进行汽车生产作业。
王继林摄（人民视觉）

▲近年来，废弃工业品的再利用受到更多关注。图为近日在上海举办的某展览中，废弃共享单车部件被重新组合成一件件装置艺术品。
王 冈摄（人民视觉）

9月14日，中国与欧盟正式签署了《中华人民共和国政府与欧洲联盟地理标志保护与合作协定》（简称《协定》），协定将为双方的地理标志提供高水平的保护，有效阻止假冒地理标志产品。

《协定》究竟有哪些作用？对消费者又有哪些利好呢？

商务部条法司负责人介绍，地理标志是知识产权的一种重要类型。《协定》主要规定了地理标志保护规则和地理标志互认清单等内容。纳入《协定》的地理标志将享受高水平保护，并可使用双方的地理标志官方标志等。《协定》附录共纳入双方各275个地理标志产品，涉及酒类、茶叶、农产品、食品等。

作为中国对外商签的第一个全面的、高水平的地理标志协定，《协定》主要有三大亮点：

一是保护数量多。这是中欧之间首次大规模互认对方的地理标志，都是双方久负盛名、家喻户晓的地理标志。比如，中国的绍兴酒、六安瓜片、安溪铁观音、贺兰山东麓葡萄酒；欧洲的香槟、巴伐利亚啤酒、帕尔玛火腿、马吉那山脉橄榄油等。这些地理标志将惠及成千上万的产品和生产企业。

二是保护种类丰富。中方列入协定清单的地理标志不仅涉及酒类、茶叶、农产品、食品等，还涉及代表中国传统文化的宣纸、蜀锦等中国特色地理标志。此前，欧盟对外商签的地理标志协定中仅涉及农产品、食品和酒类，这也是欧盟第一次在其协定中纳入此类地理标志。

三是保护待遇高。双方纳入协定保护的地理标志不仅可在对方获得高水平保护，还可使用对方的地理标志官方标志，有利于相关产品有效开拓市场。《协定》提供的高水平待遇将有利于中国相关产品获得欧盟消费者的认可，进一步推动相关产品的对欧出口；同时，也为有效阻止对地理标志产品的假冒和仿造提供了法律保障。

“欧洲有很多不错的特色产品，如红酒、牛奶、甜点等就很受中国消费者欢迎。《协定》签署后，原产地商品都有了明确标识，这让我们消费者在购买喜欢的欧洲商品时更方便识别，更放心选购！”北京白领陈壁微对记者说。

家住天津的卢楠平时也喜欢买一些欧洲进口食品，她认为加大原产地商品保护力度对于消费者和外国商家来说都是利好。“原产地正牌产品增多，既降低了我们选择的难度，也会在价格上提供一些优惠。未来，我也会多转转，看看不同渠道店铺有啥变化。”

对涉及中欧贸易的企业来说，《协定》带来的“好货互认”也构成了实质性利好。

川茶集团党委书记、董事长颜泽文表示，对茶产业来说，全国各地茶业都在做区域品牌，而区域品牌的发展一直没有找到一个很好的方法。如今推广使用“天府龙芽”中欧地标，不仅在全国茶行业里是创新，也为优质中国茶出口创造了条件。“有了地标保护，更要严格质量控制标准，从而迈向更广阔的国际市场。”颜泽文说。

法国福建工商联合会会长石志胜对本报记者表示，《协定》的签署将进一步扩大中欧贸易规模，巩固中欧全面战略伙伴关系的基础，增加了往来中欧的华侨华人的信心。

“《协定》可以让欧洲消费者进一步了解中国产品。我国很多地理标志产品产于经济不发达的地区。推动大山中的优质产品走向世界，有利于扶贫和增收，为收入较低的地区注入新的增长动能。另一方面，《协定》为欧盟的优质特色产品进入中国市场提供充分保护，可以消除欧盟生产商的后顾之忧，让中国消费者吃到、用上货真价实的高质量商品。”商务部条法司负责人表示。



贺兰山东麓葡萄酒是本次中欧互认的地理标志之一。图为宁夏夏晖酒庄酒庄工作人员在葡萄酒酿造车间忙碌。新华社记者 冯开华摄

中欧签署地理标志保护与合作协定——
「好货互认」利好消费者

本报记者 王俊岭

高峰年产量可达420万立方米

中国首个自营深水油田群投产

本报记者 丁怡婷

记者从中国海洋石油集团有限公司获悉：9月20日，历时30个月的建设，中国首个自营深水油田群——流花16-2油田群顺利投产。这也是目前中国在南海开发产量最大的新油田群，高峰年产量可达420万立方米，能够满足400多万辆家用汽车一年的汽油消耗。

流花16-2油田群位于南海珠江口盆地，距香港东南约240公里，包括流花16-2、流花20-2和流花21-2三个油田，平均水深410米，相当于把埃菲尔铁塔放在海里，还要再往下约90米。这也创下了中国海上油田开发水深最深、水下井口数最多的纪录。

“油田群的建成投产进一步完善了我国具有自主知识产权的深水油气开发工程技术体系，为保障国家能源安全和助力粤港澳大湾区发展注入新动力。”中国海油流花16-2油田群开发项目组总经理刘义勇介绍，流花16-2油田群离岸远、海况恶劣，且需要同时开发3个油田，总体开发工程方案挑战极大。

那么，建设者们如何应对重重挑战？

——“新”，中国首个采用全水下开发模式的油田。

在流花16-2油田群，海面上看不到常规油气田的生产平台，全部油田采用水下生产系统，再回接到水面的FPSO（浮式生产储卸油装置）。据介绍，这是中国第一个采用全水下开发模式的油田，首次自主完成了油气田水下

生产系统开发模式的总体设计和安装工作。

——“精”，建造了迄今为止国内应用水深最深、功能最复杂的FPSO。

除了水下生产系统，流花16-2油田群项目还设计建造了迄今为止国内应用水深最深、功能最复杂的FPSO——海洋石油119。它每天可以处理原油2.1万立方米、天然气54万立方米，相当于占地42个标准足球场的陆地油气处理厂，是名副其实的“海上油气超级工厂”。

——“稳”，单点系泊系统能抵御百年一遇台风。海洋石油119拥有一套具有世界先进水平的“定海神针”——大型内转塔单点系泊系统，这是国内水深最深、管悬吊数量最多、复杂程度和安装精度最高的单点系泊系统，同类技术国际应用仅4例。

近年来，经济社会发展对能源需求持续增长，南海深水是中国重要的油气战略接替区。刘义勇介绍，南海东部油田已实现连续24年年产量超千万方、连续5年年产量超1500万方。流花16-2油田群的建成投产，为南海东部油田实现2025年上产2000万吨目标奠定了坚实基础。