



## 工业和信息化部发布 2011年中国工业经济运行夏季报告

2011年9月9日,工业和信息化部运行监测协调局与中国社会科学院工业经济研究所共同发布了《2011年中国工业经济运行夏季报告》(简称《报告》),其中与汽车、橡胶有关的内容如下。

《报告》总结了当前工业经济运行基本情况:工业生产平稳增长,经济效益同步改善,内需拉动进一步增强,工业投资保持较快水平,产业结构调整稳步推进。

《报告》分析了工业管理门类运行情况,其中1—7月天然橡胶(SCR10)月度平均吨价同比上涨46.2%。汽车产、销量低速增长。汽车市场经历了连续10年年均25%的增长,特别是2010年“爆发式”增长后,进入新一轮调整周期。1—7月,汽车产、销量分别为1046万辆和1060万辆,同比分别增长2.3%和3.2%,其中商用车产、销量分别为237万辆和248万辆,同比下降7.0%和4.7%。利润增幅低于工业整体水平。1—7月,汽车工业实现利润2187亿元,同比增长9.3%;主营收入利润率为8.37%,同比回落0.43个百分点。

《报告》展望了2011年工业经济运行走势。今年是“十二五”起步之年,在中央进一步扩大内需、调整和优化产业结构等一系列宏观调控政策的作用下,工业经济运行的平稳性和协调性都在进一步增强。同时,经济运行的外部环境也更趋复杂,不稳定、不确定因素仍然很多。从前7个月运行情况看,汽车行业继续呈现调整性的增速回落。

针对影响工业经济平稳健康运行的问题和矛盾,《报告》指出下一步政策应着眼加快工业转型升级和提高工业经济运行的质量和效益,努力完成全年工业经济运行的目标任务,并为“十二五”

科学发展奠定良好基础。

一是维持宏观政策连续性和稳定性,增强调控的针对性、灵活性和前瞻性。二是着力推进工业结构调整和转型升级,增强工业发展的均衡性、协调性和可持续性。继续促进汽车、钢铁、有色金属、建材等重点行业实施企业兼并重组和产业链整合,完善落后产能退出机制,建立健全产能过剩行业落后产能减量置换办法。程 絮

## 特保案后轮胎行业亟需调整

2011年9月5日,世界贸易组织裁决美国对中国输美乘用车轮胎征收惩罚性关税符合世贸组织规则。该裁决为最终裁决,具有法律效力。我国商务部9月6日发表声明,对此表示非常遗憾,同时表示将敦促美方尽快终止特保措施,保证中国企业公平竞争的环境。我国轮胎行业人士直言,世界贸易组织裁决没有维护世界贸易的公平竞争,同时支持中国政府采取进一步的措施。

中国橡胶工业协会表态,认为世贸组织裁决有失公平。中国橡胶工业协会轮胎分会秘书长蔡为民表示,美国对中国乘用车轮胎实施特保措施,其初衷是提高美国本土轮胎产量,但实际结果却相反,美国轮胎进口量没有减小,就业率也未提高。特保措施实施后,美国对轮胎的需求并没有下降,而仅仅是因为高关税把中国轮胎挡在了门外,但从韩国、日本、墨西哥以及东南亚国家进口的轮胎数量却达到历史高位。中国对美国的轮胎出口量2010年比2009年下降23.6%,2011年上半年同比下降6%。

蔡为民还表示,轮胎特保措施已经实施2年,到2011年9月26日,其相关产品关税将由30%降到25%,而且只剩下1年的时间,因此此次世贸组织的判决对我国轮胎行业的影响已不很大。

国内轿车轮胎、轻卡轮胎产量较大的企业有杭州中策橡胶有限公司、三角轮胎股份有限公司、山东玲珑轮胎股份有限公司、青岛双星轮胎工业有限公司等。因中美贸易摩擦,这些企业对美国的轮胎出口量大幅缩减。美国政府制定征收惩罚性关税后,国内轮胎企业纷纷加大对南美和欧洲市场的开发。

相比2年前,美国轮胎特保案给我国轮胎企业带来的冲击已稍有减缓,但即使是出口订单持续增加的轮胎企业对世贸组织的裁定依旧难以接受。贵州轮胎股份有限公司指出,特保案对轿车轮胎、轻卡轮胎产量较大的企业冲击很明显,对于以军用轮胎、载重汽车轮胎为主的企业影响相对较小。双钱集团股份有限公司认为,虽然公司的轿车轮胎、轻卡轮胎生产刚刚起步,目前没有受到大的冲击,但担心以后会受到影响。

在遭受国外市场挤压的同时,国内轮胎产业运行不利。业内人士认为,中美贸易纠纷只是企业面临挑战之一,目前我国轮胎产业集中度相对较低,轮胎企业多而不大、大而不强的生态格局是阻碍行业发展的关键症结,而地方政府的政策差异以及行业内部的混乱又阻碍了轮胎产业的优化整合,这种局面会大大削弱轮胎企业的国际竞争力。我国轮胎企业应该着力调整产业结构,促进行业整合升级,全面提高行业的运行能力。沈 彰

### 轮胎将被纳入 汽车产品召回条例监管之列

鉴于近年来频出的一系列汽车质量问题,我国相关主管部门有意加大监管力度,《汽车产品召回监督管理条例》(简称《条例》)将于2011年内出台,召回管理的范围也从过去的整车延伸至轮胎等重要零部件。

一旦《条例》出台,轮胎等将被纳入监管之列。与此前的相关召回法规相比,《条例》扩大了汽车产品的召回管理范围。《条例》征求意见稿第3条指出:“汽车产品,是指按照国家标准规定,由动力装置驱动或者牵引,用于在道路上行驶的汽车、汽车列车和挂车以及轮胎、底盘、儿童安全座椅等涉及安全的重要零部件。”而此前法规只针对“用于载运人员、货物,由动力驱动或者被牵引的道路车辆。”

多起整车质量事件源于某一批次零部件质量问题,因此主管部门将汽车零部件纳入管理体系中。按照这一思路,轮胎同一批次大面积爆胎也将受到《条例》的监管。

《条例》对违规者处罚力度加大。《条例》征求意见稿第40条明确列出对隐瞒缺陷责任的生产

者的处罚,“生产者故意隐瞒、虚报或者以不当方式处理汽车产品存在的缺陷的,构成产品质量法律法规规定的违法行为的,依照有关法律法规追究相关责任;未构成产品质量法律法规规定的违法行为的,责令停止生产、销售、进口,处以违法生产、销售、进口产品货值金额百分之二以上至百分之五十以下的罚款;有违法所得的,并处没收违法所得;情节严重的,责令停业整顿。”而此前,罚款上限仅为3万元。

《条例》一旦正式执行,汽车召回管理的监管范围、监管力度、威慑力、罚则上限等将全面升级,我国消费者的合法权利将得到保障。程 繁

### 我国严禁进口境外废旧轮胎

由环保部、商务部、国家发改委、海关总署、国家质检总局联合发布的《固体废物进口管理办法》日前开始实施。该法案明确规定了9项禁止进口内容,其中一项是禁止进口境内产生量或者堆存量且尚未得到充分利用的固体废物,废旧轮胎完全符合该项禁止进口固体废物的规定。

废轮胎严禁进口的国家政策在我国已实行多年。为规范固体废物进口管理,防止进口固体废物污染环境,早在1996年国家环保局、对外贸易经济合作部、海关总署、国家工商局、国家商检局就联合发布204号通知,2008年环保部、商务部、国家发改委、海关总署、国家质检总局联合发布第11号公告,2009年发布第36号公告,均明确规定禁止进口废轮胎及其切块,硫化橡胶废碎料、下脚料及其胶粉,各种形状的硬质橡胶废碎料等。

虽然国家已有明确规定,但国内仍有个别人鼓动进口国外废旧轮胎,且废轮胎的走私进口也未禁绝。近期,国内再次出现要求国家放开废旧轮胎进口和取消废轮胎进口限制的舆论,因此严防境外废旧轮胎进口绝非易事,可谓任重道远。

严禁废旧轮胎进口的重要意义在于:我国有大量的废橡胶资源,应首先处理好这些资源;维护国家环境安全,稳定行业健康发展;减小废旧轮胎存在量符合节能减排要求。李庆东