稀土出口取消配额管理，既是兑现入世承诺，更是尊重市场的主动选择——

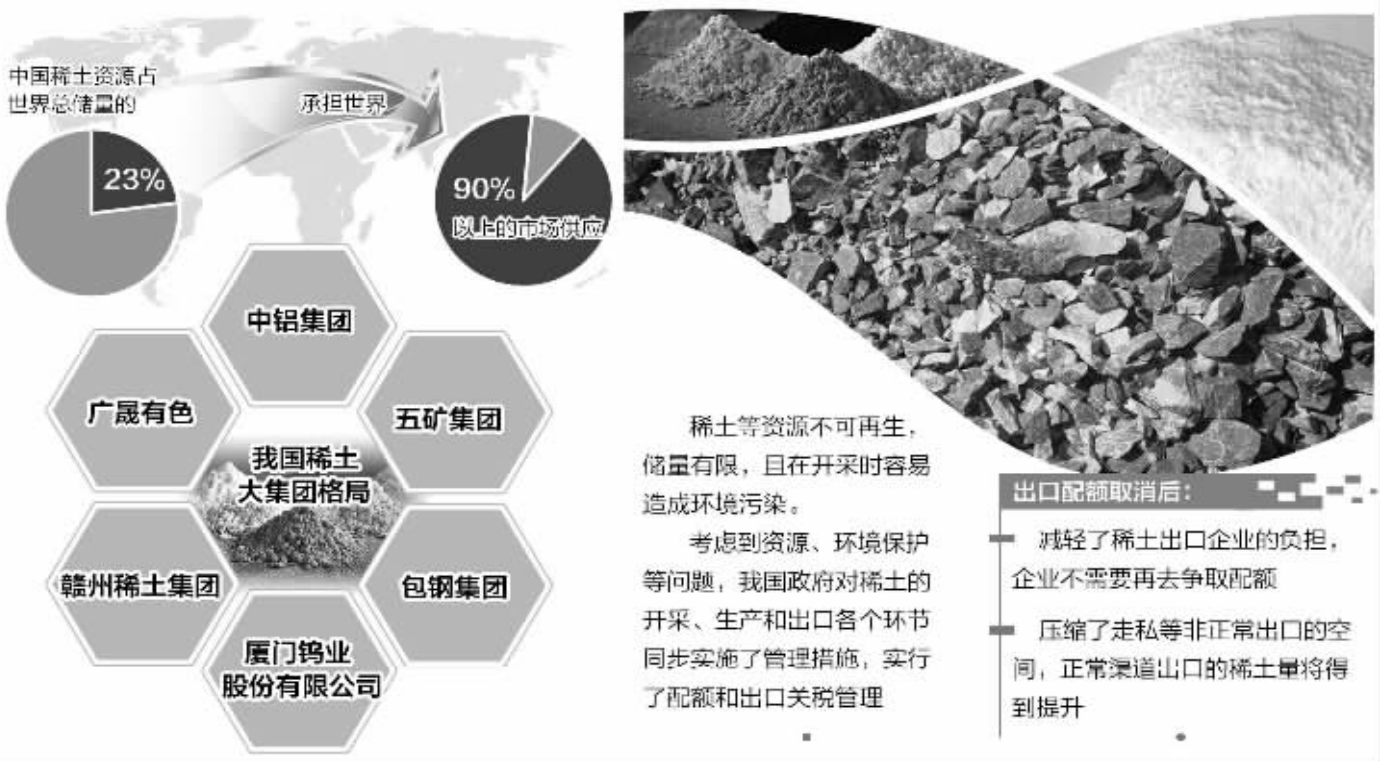
稀土监管重点转向生产环节

本报记者 李予阳

视点

今年起，我国正式取消稀土出口配额管理。这一举措，既是应对WTO裁决的结果，也是构建更加开放市场经济体系的主动选择。

配额管理取消后，我国对稀土行业监管的重点，会更多地从出口环节转向国内生产环节——



从今年1月1日开始，我国正式取消实施多年的稀土出口配额管理。企业只需拿出口合同即可申领出口，无需再提供批文。一同取消出口配额管理制的还有矾土、焦炭、钨及钨制品、碳化硅、锰、钼和氟石。

取消配额事出有因

我国取消稀土出口配额管理事出有因。

出口配额，是指政府在一定时期内对某些出口商品的出口数量或金额规定一个最高限额。长期以来，中国以仅占世界23%的稀土储量向国际市场供应超过90%的稀土产品。而同样拥有稀土等资源的一些国家此类产品出口量长期为零，却以低廉价格大量进口我国稀土等资源。稀土贱卖，价格一直与价值背道而驰，被称为是“黄金卖了白菜价”。考虑到资源、环境保护等问题，我国政府对稀土的开采、生产和出口各个环节同步实施了管理措施，实行了配额和出口关税管理。2011年5月，国务院发布《关于促进稀土行业持续健康发展的若干意见》，再次重申我国政府通过综合管理措施保护环境、节约稀土资源的政策目标。

2012年3月，欧美等国家和地区曾以中国稀土、钨等占全球储量的比例较大，采取出口限制影响了各国相关产业发展为由，诉诸WTO争端解决机制。2014年3月，世界贸易组织初步裁定我国对稀土、钨、钼等相关产品采取的出口配额、出口许可证和出口限价措施不符合其相关规定。此后我国进行上诉，申明我们的政策目标是符合世贸组织规则的，但世贸组织8月终裁依然做出了令人遗憾的结论，在认可中方对稀土采取的综合性资源与环境保护措施的同时，判定中方稀土出口政策违规。

尊重市场的主动选择

“要变坏事为好事。”中国社科院国际法研究所教授黄东黎说。一些地方和部门传统习惯上制定政策时只考虑自身领域利益，缺乏对我国已经是WTO成员并需遵守WTO规则的认识。而不管有关政策出于何种考虑，在WTO框架下，都必须按照有关争端解决机制来解决贸易摩擦中出现的问题，败诉方也必须执行有关裁决。在此过程中，需要提高的是利用规则进行博弈的能力。

此次我国取消稀土出口配额管理既是兑现入世承诺，是应对WTO裁决的结果，也是我国让市场在资源配置中起决定性作用，构建更加开放的市场经济体系的主动选择。党的十八届三中全会决议指出，紧紧围绕使市场在资源配置中起决定性作用和更好发挥政府作用，深化经济体制改革。

取消稀土出口配额管理以后，稀土出口主要由市场需求来决定。一是减轻了稀土出口企业的负担，企业不需要再去争取配额；二是压缩了走私等非正常出口的空间，正常渠道出口的稀土量将得到提升，稀土产业发展将更加健康有序。

不少业内人士认为这次政策调整对市场影响不大。因为近年国际稀土市场格局已发生较大变化，每年的配额都没有用完。目前国际稀土市场低迷，稀土产品的价格已经跌至2011年以来的最低点。取消稀土配额，对市场和产业也不会发生太大的影响，长期的价格走势还是由供需决定。

而另一方面，自2013年以来，两轮稀土“打黑”成效正在显现，非法开采行为得到遏制，行业生产秩序有所好转。行业整合也进展积极，六大稀土集团组建预期升温。有关券商分析师认为，稀土行业已进入向上拐点，随着资源税调整、收储预期升温，将进一步推升国内稀土价格。

加强资源类产品发展战略

配额管理取消后，我国对稀土行业监管的重点，会更多地从出口环节转向国内生产环节。下一步，不论是出于环境保护，还是结构调整，都需要进一步加强对稀土等资源类产品的开采、生产、加工利用的管理。从实际情况看，我国资源类产品的发展战略仍需加强。

工信部稀土办副主任史瑞庭在日前召开的中国科技论坛上提出，将来要通过不断完善稀土行业管理机制，加大国家政策的实施、落实和执行力度，保护国家宝贵的战略资源，使稀土行业走上健康、有序、可持续的发展道路。

另外，对稀土进行深加工促进产业升级是稀土产业未来的发展方向。“稀土材料是发展高新技术和国防尖端技术不可缺少的关键原材料，高性能、高纯度和开拓新应用是稀土材料发展趋势。”中国工程院院士、中国稀土学会理事长干勇说。他提出，我国稀土高端产品严重依赖进口，将来须重点开发关键技术，研制新一代稀土材料及低成本稳定批量制备技术，满足智能控制与探测等高端应用需求。

华东理工大学教授卢冠忠也表示，当前，稀土催化材料或催化活性组分，已广泛应用于石油化工、汽车尾气净化催化剂中，并正向空气净化、催化燃烧、能源化工等领域延伸。下一步应该让稀土催化材料在环境治理和新能源开发等领域发挥更大作用。

海外视线

国外如何开发稀土

本报记者 孙 璇

20世纪90年代初，全球稀土市场被美国、俄罗斯等国所垄断。1990年后，随着稀土出口放开，我国大量企业开始从事稀土出口贸易，出口竞争的加剧使得欧美国家的稀土价格失去竞争力，倒逼这些国家逐步摸索出适应本国稀土资源开发的方式，大致可分为4个方向。

首先，将稀土开发上升到国家战略层面，实现稀土多渠道供应。出于资源供应安全考虑，作为稀土主要消费国的发达国家通常优先采购中国、印度等供应地的稀土产品。

其次，加大科研力度，提升稀土应用技术，占领高端产业链。稀土应用包括“原矿—精矿—分离产品—功能材料—器件—实用商品”产业链，越接近后端，对环境的破坏越小，效益越高。包括美国、澳大利亚在内的发达国家主攻稀土高端产业链，而我国位于稀土产业链的初级阶段。

第三，重视稀土产业化研究。外国在稀土应用基础研究上时间较长，在实际应用、生产中有很大优势。在美国、欧洲一些稀土产业基础较好的企业，通常拥有自己的稀土应用研究室，更有针对性，使得研究与应用紧密结合在一起。

第四，实施开发稀土替代计划，通过提升回收技术进一步实现稀土的可持续利用与开发，进而节约稀土资源，降低对稀土的依赖度。

武汉购买新车保险“独此一家、别无分店”

“新车共保”是否涉嫌垄断

本报记者 郑明桥

新闻追踪

12年来，在武汉购买新车，只有在一个被称为“新车保险超市”的地方上保险，才能顺利上牌。在这里，消费者不仅要接受被分配的投保公司，车险价格也比找保险公司业务员直接办理要贵许多。面对只此一家、别无分店的“共保中心”，不禁要问这种做法是否对投保人和汽车经销商构成了利益侵害？

12年来，武汉一直存在一个被称为“新车保险超市”的地方。购买了新车的车主都知道，只有在这里购买新车保险，才能在车管所上牌。

上保险只此一家

在位于武汉市车管所2楼的“新车保险超市”，为自己爱车办理保险手续的吴先生告诉《经济日报》记者，他咨询过几家保险公司上车险业务，各家保险公司营业网点、电话车险等都拒绝受理此项业务。他说，从人保、太平洋财产保险、平安财产保险得到的回复均为“新车车险必须去车管所办理”。

记者了解到，在车管所给新车上保险，就是指在“新车保险超市”办理保险业务。平安财产保险武汉分公司的客服人员介绍说，“我们这里没有办理权限。”有不少车主说，自己是通过4S店代办的车牌和保险。一家汽车4S店客服人员说，可以帮新车车主代办车牌和保险，“但必须在车管所定点位置才能办理”。

据中国平安湖北分公司武昌支公司一位工作人员介绍，如果不在车管所办理而是从公司业务员手上办理新车车险，价格会便宜35%左右，“但是开具的都是湖北省以外的保单，对客户而言，保单的任何利益不受影响”。他算了一笔账，如果车价12万元，相应的商业险如果在车管所办理会收取7000元左右，但是业务员办理最后价格只是接近5000元。

何为“新车共保”

据了解，武汉“新车保险超市”前身为“新车共保中心”，成立于2003年6月28日，由湖北省保险行业协会牵头组建，成员包括人保湖北分公司、太平洋财产保险武汉分公司、平安财产保险武汉分公司、天安保险武汉分公司。

该中心正式投入运营后，武汉所有财产保险机构停办了新车保险承办业务，同时终止各代理人的新车保险代理授权。其后，进驻“新车共保中心”的保险公司不断增加。各财产保险公司收回了基层营业部门经营新车保险的权利，一举形成了新车保险“独此一家、别无分店”的局面。

湖北省汽车流通协会秘书长杨克武介绍，“新车共保”，就是消费者购买新车后，统一到新车保险服务中心办理有关汽车保险手续。新车保险服务中心与车管所上牌办证服务厅设在一起，由共保中心按照自行划分的额度，为消费者分配需要投保的保险公司，消费者选择权有限。

垄断与否引争议

湖北盈科律师事务所吴良涛认为，“武汉的新车保险超市中有20多家财险企业共同参与，尚无法判断该行为是否属于垄断。”但是，“该行为对市民的日常生活造成了影响。购置新车保险，本可以通过一个电话或是在网络上即可解决，却必须到指定地点购买。”

一位知情人士说，去年8月，就有一份针对武汉市新车保险市场涉嫌市场垄断的投诉报告，通过中国汽车流通协会递交到国家发展改革委，国家发展改革委随后就已经把这份投诉报告转交湖北省物价局处理，但是处理结果至今尚无结论。“去年8月下旬，湖北省物价局曾经就武汉市新车保险市场涉嫌市场垄断的问题，专门到协会调查了解相关情况。”杨克武说，早在4年前，湖北省汽车流通协会就已经在湖北省人大代表会议中提出“新车共保”是否损害消费者利益问题。

相关资料显示，在2010年湖北省“两会”上，龚良柏等省人大代表针对“新车共保”问题接连发问，“新车买保险为何‘只此一家，别无分店’？首次买保险为何不打折？高档车为何不卖商业险？交强险与商业险为何要捆绑销售？”他们建议，为了维护广大消费者的利益，新车共保中心应该取消。

杨克武认为，武汉市“新车共保”现象的存在，保护并强化了部分优势保险公司的市场地位，从而对投保人和相关的汽车经销商行业，构成了利益侵害。

热点点击

游客法律意识淡薄，严治！

我国将联手查处“空闹”行为

本报记者 郑 彬

1月10日，由昆明至北京MU2036航班上，有游客因不满航班延误擅自打开飞机紧急出口，其中涉事北京旅行团导游李某媛及一名旅客被治安拘留。

对此，我国有关部门将联手查处严重威胁公共安全和航空安全的“空闹”行为。国家旅游局新闻发言人张吉林1月11日表示，国家旅游局高度关注事件进展情况，坚决支持民航公安机关依法对导游和旅客违法行为进行查处；同时，建议航空服务企业总结经验，及时主动做好相关解释和提供延误后的服务工作。

据悉，事件发生后，国家旅游局已要求北京市旅游委进一步调查核实相关情况，依法依规对涉事导游和旅行社作出处理，同时委托云南省旅游委与当地民航公安机关保持密切联系，进一步了解事件发生的详细情况，依法、合理为涉事导游和游客提供帮助。

航班延误越来越成为引发旅客与航空公司矛盾的“定时炸弹”。霸机、拉条幅抗议、堵塞安检口、冲击登机口、砸摆渡车甚至拦截飞机等现象曾在不同机场发生过。究其原因，不乏当事乘客“顾客就是上帝”的心态作祟，遇事只从自身利益出发，根本没有把国家的相关法律法规放在心上。

“文明出游不是小事，如果不加注意，可能就摊上大事了。”张吉林强调，任何游客都不能干扰航班正常秩序，破坏航空安全，危害其他游客的安全和合法权益。国家旅游局将把涉事游客的不文明行为纳入《全国游客旅游不文明记录》，并通报给旅游业相关企业。

业内专家强调，游客法律意识的淡薄问题不容小觑。“出游过程中，每位成年人都应为自己的行为负责。”某旅行社负责人杜光认为，游客因大闹航班而触犯法律，在受到法律严惩的同时，要把他们的行为纳入个人信用不良记录，如果对同机乘客造成损失，还应承担相应赔偿责任。

记者注意到，不久前发生的中国游客大闹亚洲航空曼谷至南京航班事件不文明行为，涉事导游和游客的行为已被纳入个人信用不良记录。业内人士表示，要提醒游客，一旦纳入个人信用不良记录，不仅会影响办理出国签证，就是求职就业也会受到影响。

新年首跌已无悬念

油价或降至“五元时代”

新华社记者 安 蓓

进入新年，国际原油价格跌势不减。12日将迎来2015年国内汽、柴油价格调整的首个“窗口期”，市场预测，国内成品油价格迎来新年首跌已无悬念。此次下调若成行，全国大部分省市93号汽油每升零售价格将在时隔5年多后再次步入“五元时代”。

1月12日是本计价周期的第十个工作日。由于欧佩克国家仍拒绝减产，国际油价9日收盘继续走低，这使得调价窗口到来时国内汽柴油价格大幅下调的预期进一步明确。新华社石油价格系统发布的最新数据显示，1月8日一揽子原油平均价格变化率为负9.56%。据此测算，国内汽柴油价格每吨下调350元左右。

不过，在2014年两次成品油价格下调均“遭遇”消费税上调后，市场担心油价在进入“五元时代”这个关键价位前是否会再次遭遇消费税上调的“临门一脚”而落空？

我国汽柴油消费税的调整依据是2009年颁布施行的《消费税暂行条例》，条例规定“消费税税目、税率的调整，由国务院决定”。

油价下调无疑将有利于民生，但价格是调节消费行为的重要杠杆，在油价的“跌跌不休”中，一种新的担心开始上升：过低的能源价格，不利于我国能源消费结构的调整以及资源环境压力的缓解，并对正在推进的结构调整和节能减排造成困扰。从这个角度看，通过再度调整消费税调节消费行为的可能性并不是没有。但中国消费税达到什么样的水平对经济社会发展才是最为有利的，收上来的消费税如何使用，相关部门进行全面客观的评估并向公众公开也应是必要的程序。

（据新华社北京1月11日电）

金视界

山东进口整车海铁联运专列启程

1月11日，在中铁特种货车黄岛货运站，海关、检验检疫人员查验即将发运的进口整车。当日，“青岛港——乌鲁木齐进口整车海铁联运”特货专列踏上旅程。这是山东地区开通的首列进口整车海铁联运专列。 俞方平摄（新华社发）

本版编辑 王薇薇 李 瞳
美 编 夏 一
本版邮箱 jjrbjrcj@163.com