

《中国钢铁工业发展报告（2016版）》发布

我国不鼓励钢铁产品大量出口

智能制造专项带动社会投资近300亿元

本报北京5月24日讯 记者周雷报道：中国钢铁工业协会今天发布的《中国钢铁工业发展报告（2016版）》显示，中国钢铁工业以满足国内需求为目的。中国不鼓励钢铁产品大量出口，并采取了一系列切实措施控制钢铁产品出口。

价格指数降幅高于CSPi中国钢材价格指数。从市场需求看，中国仍然是世界上最大的钢材消费市场。2015年，中国内地粗钢表观消费量7.04亿吨，占全球总量的43.2%。

2015年产量测算产能利用率71.2%，和全球情况基本相当。中国政府、钢铁行业和企业积极化解钢铁过剩产能，取得了明显成效。“十二五”期间，已淘汰落后钢铁产能9000多万吨；钢铁产业固定资产投资连续两年下降，2015年黑色金属冶炼及压延加工业固定资产投资同比下降11%；市场竞争和环保压力已促使一批钢铁产能退出，包括各类所有制企业。

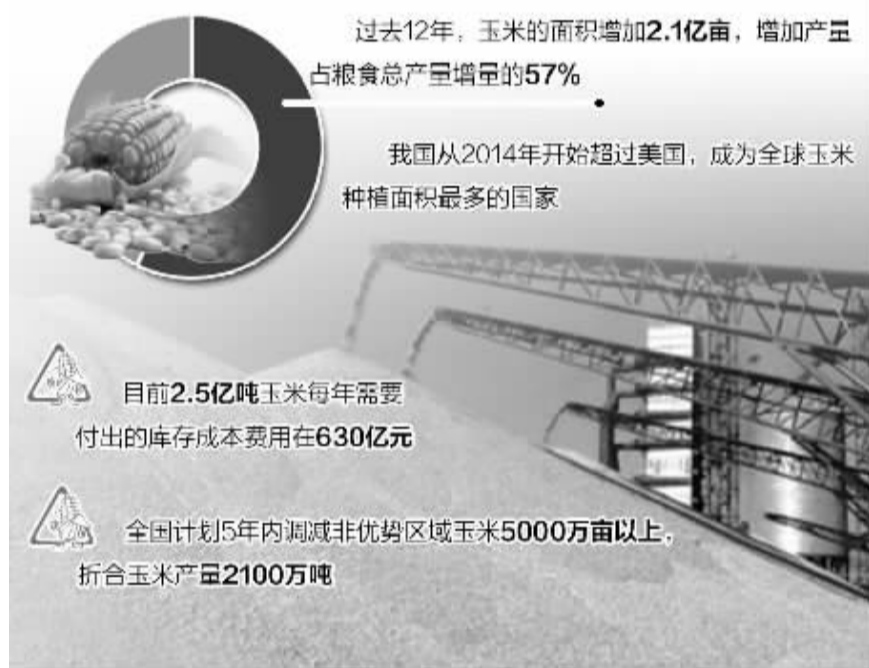
口退税率等。近年来，中国钢材出口有所增长，主要是由于全球经济复苏、国际钢材市场需求上升、中国钢材国际竞争力提升等原因。相关数据显示，2015年，中国钢材出口1.12亿吨，比上年增长19.9%；进口钢材1278万吨，比上年下降11.4%；全年净出口钢材折合粗钢1.03亿吨，占中国内地粗钢产量的12.81%。

本报讯 记者许红洲报道：工业和信息化部副部长辛国斌日前在“船舶行业推进智能制造现场经验交流会”上表示，工信部一年来智能制造专项、试点示范项目的实施，带动社会投资近300亿元。辛国斌说，工信部目前已基本完成“中国制造2025”“1+X”规划体系编制工作，制造业创新中心、智能制造、工业强基、绿色制造及高端装备等五大工程实施指南已经公开发布。

国家发改委取消玉米临时收储政策——

市场化收购缓解玉米产业价格倒挂

本报记者 乔金亮



近年来，我国玉米库存高企、财政负担加剧，国内外价差较大、进口压力大，加工企业经营困难、产业链价格倒挂。玉米产业难题如何解决？

解困压力较大

“当前，粮食增产多、主要增在玉米，粮食库存多、大头在玉米，玉米行业面临的问题最受关注。”中国农科院国家玉米产业技术体系首席科学家张世煌说，玉米是近年面积增加最多、产量增加最快的作物。过去12年，玉米的面积增加2.1亿亩，增加产量占粮食总产量增量的57%。

受玉米临储政策推动，我国从2014年开始超过美国，成为全球玉米种植面积最多的国家。但增产的烦恼随之而来；巨量的玉米库存不仅占用大量财政资金，同时每年都要付出巨额库存成本。据国务院发展研究中心研究员程国强计算，目前2.5亿吨玉米每年需要付出的库存成本费用在630亿元。

尽管2015年临储价格首次下调后，玉米价格有所回落，但国内外每吨价差仍高达600多元。国内库存爆满，供给过剩，但由于国内价格远高于国际价格，国产玉米不具备出口竞争力，无法通过出口去库存。同时，大麦、高粱等玉米替代品进口数量激增，对玉米市场形成较大冲击，玉米产能过剩持续加剧。

据统计，国内玉米的主要走向，饲料约占65%，玉米深加工不足30%，食用不足10%。中国农科院农业资源与区划所研究员尤飞说，玉米供给量不断攀升，但需求增长有限，主要原因：一是受饲料高粱、大麦等低成本饲料作物替代影响，玉米饲料需求放缓；二是玉米作为能源作物，受到石油价格走低影响，加工企业开工不足；三是玉米淀粉等其他加工品受全球经济低迷影响，需求增长缓慢。

从产业链角度看，玉米产业链上游

供给充裕，库存压力大，而中下游竞争较为激烈，各企业基本处于盈亏平衡点附近。以玉米淀粉行业为例，全国玉米淀粉在2011年产能就已突破2000万吨，近年来持续处于高位，而下游消费增长缓慢，明显供大于求。据黑龙江省玉米深加工行业协会统计，全省有玉米加工企业58户，其中规模以上企业28户，年加工能力近1000万吨；自2014年秋开始，全省玉米深加工全行业亏损，至今多数仍在盈亏平衡点附近挣扎。

举措从源头抓起

面对国内玉米产业倒挂的现状，国家发改委已明确取消玉米临时收储政策，实行“市场化收购”加“补贴”的新机制，农民随行就市出售玉米，财政给予一定的补贴，保持优势产区玉米种植收益基本稳定。业内认为，这样能减少进口玉米及替代品的数量，下游的饲料、淀粉和酒精等深加工企业才不至于连年亏损，整个玉米产业链才能健康发展。

农业部力推农业结构调整，减少玉米种植面积。全国计划5年内调减非

优势区域玉米5000万亩以上，折合玉米产量2100万吨，鼓励农民将退出的玉米改种市场需要的其他作物。同时，农业部提出，鼓励农业龙头企业发力玉米产业化，促进玉米转化加工，发展精深加工业、延长产业链条，把“粮仓”变为“粮仓”+“肉库”+“奶瓶”+“糖罐”+“燃料箱”。

“燃料箱”意味着玉米生物燃料的发展机遇。我国2000年开始发展以玉米等为原料的燃料乙醇，并在东北、河南、安徽等地区按10%的比例添加到汽油中，每年可消耗玉米450万吨左右。业内人士认为，当前释放乙醇对玉米的需求对玉米产业链是个好信号。

相比加工企业，主产区玉米种植大户的状况更令人关注。农业部种植业司副司长潘文博说，主要担忧新型规模主体的种植效益。前两年玉米价格好，农民就扩种玉米。据黑龙江等主产区调查，玉米亩收益比大豆高200多元。农民担心改种大豆、杂粮等后，效益赶不上玉米。同时，由于大豆市场化收购，杂粮杂豆价格波动大，担忧替代作物产品市场难销。

不少新型主体正在改变思路。辽宁省铁岭县蔡牛张玉米合作社理事长赵玉国认为，单靠卖玉米原粮收益肯定没保障，还得把产业链拉长。合作社今年打算建好加工厂，生产玉米碴和玉米粉；还要建好养羊场，实现从种到养的循环。一斤玉米只能卖七角，而一斤玉米碴就卖四五元，一斤高质量的玉米粉能卖到10多元，能增加玉米综合收益。

不会成为“第二个大豆”

伴随国家对玉米支持力度的下降，人们担心玉米是否会丧失国际竞争优势，成为“第二个大豆”。农业部种植业司司长曾衍德表示，从短期看，玉米不是少了而是多了，应主动调减玉米，减轻库存压力。从长期看，玉米仍是需求增加较多的品种，不会成为“第二个大豆”。

曾衍德说，这是因为：首先，两个产品的贸易调控手段不同。根据入世承诺，我国对大豆进口没有配额限制，实行单一关税管理，进口关税3%；而玉米进口实行配额管理，配额总量720万吨，不到国内消费量的4%，配额内关税1%，配额外关税65%。这些年，我国玉米每年实际进口量均在配额内。由于实行配额化管理，可以有效控制玉米进口。

其次，两个产品的加工布局不同。大豆加工企业尤其是油脂加工企业主要分布在东南沿海，离港口近，以进口原料为主。而玉米加工企业数量多，大多建在玉米主产区及畜牧业主产地，原料来源以国内为主。

再次，两个产品的体量大小不同。玉米产量占我国粮食产量的36%，大豆产量占我国粮食产量的不到2%。世界大豆贸易量1.17亿吨，高于我国大豆消费量，可为我国进口大豆提供充足货源；而世界玉米贸易量为1.2亿吨左右，仅占我国玉米消费量的60%左右。

曾衍德表示，玉米结构调整是在巩固提升优势产区的同时，适当调减非优势产区。“十三五”期间，国家将大规模开展高标准农田建设，确保建成8亿亩旱涝保收、稳产高产的高标准农田，利于确保粮食安全。

母婴产品消费趋势报告发布

品牌化高端化趋势明显

本报北京5月24日讯 记者崔国强 王轶辰报道：由21世纪经济研究院主办，京东大数据和京东云提供数据支持的《2016中国母婴产品消费趋势报告》今天发布。

《报告》显示，母婴产品的品牌效应、高端化趋势更加明显。中国消费者网购母婴产品主要以奶粉、尿不湿为主，两者销量占比超过六成，每年1月、3月、6月、11月为母婴产品消费高峰期，每天消费最高峰是晚9点，并且全国94%消费者对促销价格敏感。

中广核三维设计平台助核电智能化

实现异地协同设计

本报深圳5月24日电 记者杨阳腾今天从中国广核集团有限公司获悉：中广核工程公司设计院三维布置设计数据中心与中国核建二二公司燕郊总部三维布置设计端，日前成功实现了中广核红沿河核电二期工程数据交互与同步。据悉，这是我国核电行业最大、最完整的三维布置协同设计平台，标志着中广核的三维布置异地协同联合设计能力已在全球处于行业先进水平。

据介绍，三维布置异地协同联合设计技术的原理是将抽象的工艺流程在虚拟的空间环境下进行实体化，实现国内和国际多个单位之间的异地协同设计，解决了核工程设计最核心的工艺和管道布置等问题。目前已有遍布全球各地的1000多台终端连入中广核三维布置设计平台，这种创新和协同大大节省了设计成本，提高了核电产业的智能化程度。

系统装备90%以上国产化

重庆成全球单轨交通装备制造基地

本报讯 记者冉瑞成、通讯员何一报道：重庆交通投资集团称，重庆轨道2、3号线均为跨座式单轨。其中，3号线是迄今世界上运营里程最长、客运量最大的跨座式单轨交通线路。目前，重庆是中国唯一全面掌握跨座式单轨交通系统技术的城市，并在轨道桥梁、道岔、车辆等关键核心技术领域取得了创新突破。

据介绍，重庆跨座式单轨交通系统装备90%以上实现国产化，重庆已经形成了全球最大的单轨交通装备制造基地，创立了多个国家、行业和地方跨座式单轨标准规范。目前，国内外40多个城市正在规划研究应用重庆跨座式单轨交通系统。

江西新余因地制宜发展光伏发电



江西省新余市光伏发电项目总装机容量达425兆瓦，已并网发电总规模达153.16兆瓦。图为5月18日，工人在江西省新余市分宜县德佑光伏35兆瓦“渔光互补”光伏电站项目上施工。 本报记者 刘兴摄

我国加强对汽车有害物质及其回收利用的管理——

“绿名单”促汽车业绿色发展

本报记者 杨忠阳



工信部日前发布首批符合国家标准《汽车禁用物质要求》的汽车车型名单，北汽福田、东风柳汽等19家企业的59款车型榜上有名。这对于引导我国汽车产业绿色生产，促进汽车产品绿色消费，提升我国汽车产品的国际竞争力有着积极意义。

随着我国经济社会持续快速发展，群众购车刚性需求旺盛，我国汽车保有量继续呈快速增长趋势。截至2015年底，我国汽车保有量已达1.72亿辆，位居全球第二。然而，由于发展阶段不同，长期以来我国对汽车有害物质的豁免标准整体较低，一些有害物质广泛应

用于汽车钢材、玻璃、刹车片、电子器件、皮革、镀层等部件或材料中。这些有害物质在汽车生产、回收拆解、材料分离和再利用环节，不仅对环境对人体健康产生危害，而且也成为制约我国汽车产品走出去的“绿色壁垒”。

提升汽车产业绿色制造水平，是适应当前绿色消费需求、推动产业可持续发展的重要保障。事实上，早在十几年前，汽车发达国家和地区就已开始加强对汽车有害物质及其回收利用的管理。如欧盟实施强制性准入性管理，要求汽车产品必须符合有害物质回收利用指令要求，方可进入市场，并实施严格的抽查评估措施加强监管。目前，欧盟汽车产品中铅的平均使用量减少90%以上，镉、六价铬、

汞的含量基本趋于零，报废汽车可回收利用率在95%以上。美国基于《产品责任法》等环保法律法规，形成事前自我认证与事后政府监督的管理模式，使汽车有害物质的回收再利用达到较高水平。日本则通过税收优惠等手段，促进汽车企业加强对有害物质的回收利用，5年前日本单车平均含铅量就已降至96克，粉碎残余物的循环利用率达93.3%，相当于车辆回收利用率达99%。

“我国在汽车有害物质及其回收利用管理上，落后汽车发达国家和地区8至10年。”中国汽车流通协会常务理事贾新光表示，为加强汽车有害物质管理，提高报废汽车的回收利用率，降低对环境和人体健康的危害，

提升我国汽车产品国际竞争力，今年起我国开始对总座位数不超过9座的载客车辆（M1类）有害物质使用和可回收利用率实施管理，“此次名单的发布，可以说是《汽车有害物质和可回收利用率管理要求》的具体落实，有利于引导企业树立绿色设计理念，开发绿色产品，建设绿色工厂，打造绿色供应链，促进绿色生产和绿色消费”。

广汽集团执行董事、广汽乘用车公司总经理吴松表示，定期向社会发布符合国家标准《汽车禁用物质要求》的汽车车型名单，不仅体现了绿色发展理念，而且能够更好地引导当前汽车产业全绿色生态链的构建，推动我国汽车产业竞争力提升。