陕西打造旧车回收产业示范基地

带动拆解行业实现规模化

◆本报记者肖颖
通讯员普毛毛 韩丽荣

截至2015年年底,我国机动车保有量达到1.72亿辆,随之而来的是每年惊人的汽车报废量,但真正由有资质企业处理的回收率仅在30%左右,远低于相关标准,还有近70%的报废车游离于相关部门的监管之外。报废汽车的回收利用问题已成为我国资源循环利用上的一道难题。

为提高报废汽车资源综合利用效率,由陕西省物流集团有限责任公司(国有)和青岛新天地投资有限公司(民营)共同出资建立的陕西省报废汽车回收拆解有限公司一期项目日前顺利建成。

随着相关项目投产运营,将大大减少资源消耗和废物产生,对保护和改善生态环境,实现陕西省经济协调可持续发展起到积极推动作用。

正规回收企业生意惨淡

西安作为陕西省会城市,汽车保有量增加迅速。记者了解到,2015年年底西安市的汽车保有量达到235万辆;2016年6月28日,正式突破了250万辆。按照国家《机动车强制报废标准规定》测算,西安每年有近十万辆汽车需要报废。统计显示,2015年西安市报废汽车回收量约为1.4万辆,车型以公交车、货运车等营运车辆为主,还有部分行政用车和私家车,回收率仅为0.5%~1.0%,远低于发达国家5%~7%的水平。

国家对黄标车强制报废有严格规定,要求机动车所有人需到归属地有资质的机动车回收企业交售车辆,办理拆解报废。

然而由于利益驱动,相当数量应报废汽车被不法分子高价收购后流入黑市,有的转卖到边远地区,有的被非法拆解甚至非法改装、拼装后偷偷上路行驶,不但对正规的回收拆解企业造成很大冲击,而且严重威胁人民群众生命财产安全,还造成环境污染。

尤其是那些被国家强制报废的黄标车重新流入市场、驶上道路后,将继续向空气中超标排放污染物。

旧车零部件可以循环用

"对报废汽车进行拆解,是实现废物重新利用的过程,拆下来的许多零部件都可以循环再利用,整车的资源回收利用率可达到80%以上。"陕西省报废汽车回收拆解有限公司总经理姜晓东介绍说。

根据《报废汽车回收管理办法》规定,报废汽车的五大总成(发动机、方向机、变速器、前后桥、车架)不能整体销售,必须由有资质的拆解企业破拆后,作为废金属交给钢铁企业作冶炼原料。拆解的其他零部件能够继续使用的,可以出售,但必须标明"报废汽车回用件"。

这些可以循环利用的零部件种类很多,如车辆"外观件",包括大灯、转向灯、倒车镜、引擎盖、车门装饰条、车内饰等;还有一部分"功能件",如汽车发电机、汽车音响及电器元件等,只要经检测功能正常,符合安全要求和技术要求,均可再次销售。

而对于消费者较为关注的"拆车件"再利用的安全问题,姜晓东强调,"拆车件"中有很多是原车件,在产品质量和安全性能方面,通常要比市面上销售的"副厂件"、伪劣配件更有保障。

此外,报废汽车拆解零部件再次销售,必须要经过拆解、清洗、整修、检测、翻新、重新编码、标注为"拆车件"等几道严格工序,以确保产品质量合格并且渠道来源清晰,所以经过上述检测和工艺处理后的零部件不会存在安全问题。

建设标杆性示范基地

对于企业的发展,姜晓东介绍说,公司一期项目以报废汽车的回收、拆解和废旧金属回收加工为主营业务,目前公司已建成4条小型车拆解流水线和1条大车拆解线。

其生产线是由青岛新天地公司自主研发生产并拥有全知识产权的报废汽车拆解设备,这一产品在国内首次实现了报废汽车流水线式、精细化、无害化(无需火焰切割)拆解,从而提高了工作效率,降低了零部件拆解破碎率。

项目投产运营后,每日可拆解轿车、微型面包车、SUV、公交车、货车等各类汽车60辆,每年可拆解两万余辆。他们将通过规范的管理和精细化运作,带动西安市报废汽车拆解行业逐步正规化、专业化、规模化。

二期项目将以汽车再生资源产业为基础,着力于行业整合和产业链纵深延展,充分利用报废汽车这个优势资源,做好市场定位,打造自主产权的循环配件产品链。

项目将遵循"减量化、再利用、资源化"的原则,按照企业小循环、园区中循环和社会大循环的发展思路,构建区域及跨区域的循环经济产业链,实现产业梯度衔接,充分完善园区循环经济产业体系。

下一步,他们将着力实现创新发展、内涵发展、绿色发展,将企业打造成西北地区报废汽车回收拆解行业标杆性示范基地。

线上下单,线下回收,汽车报废也用『互联网+』

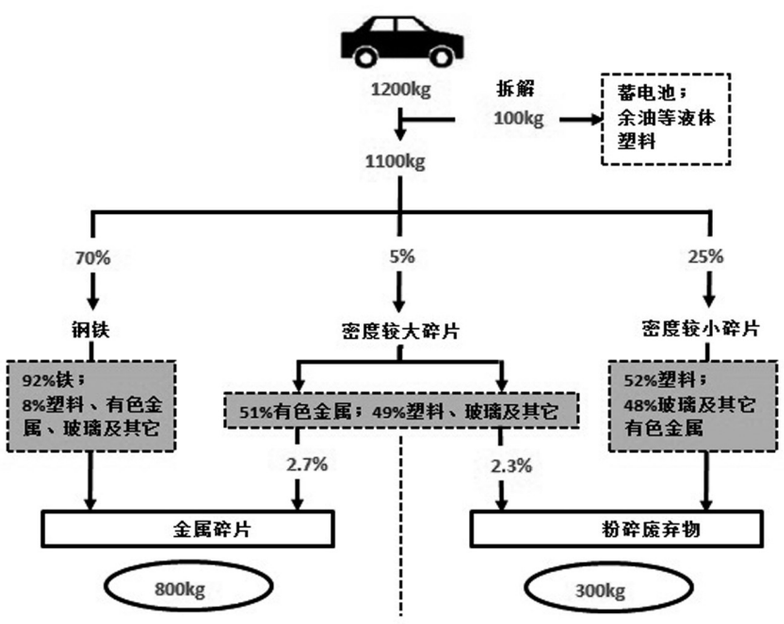
前瞻产业研究院发布的《2015~2020年中国报废汽车回收行业市场前瞻与投资战略规划分析报告》显示,近几年我国每年报废汽车量已超过500万辆。由于汽车报废期限通常为10~15年,因此未来3~5年,我国将进入机动车报废的高峰期。

根据这一市场需求,陕西省报废汽车回收拆解有限公司利用互联网时代的技术优势,顺应市场潮流和产业发展趋势,运用"互联网+"模式,采用"线上+线下"相互支撑的汽车报废渠道,着力打造报废汽车拆解互联网服务平台。

"线上"是利用互联网、大数据和云计算等信息技术和手段,在互联网移动终端设备,即可实现报废汽车的预约、咨询、下单、物流、结算等环节。这一平台投入运行后,用户在线上下单售出报废车,公司接单后迅速安排服务人员上门验车、收车、拖车,并可在网上结算报废车辆残值,听取用户反馈。

"线下"是公司在西安市内设有回收点,建有完整规范的报废汽车回收工作制度,使整个回收过程实现制度化、规范化、科学化,方便市民就近办理报废汽车注销业务。同时在公司总部建有报废汽车业务办理大厅,可在大厅内实现报废汽车回收注销和补贴费用领取,让市民少跑腿、少费时。

一辆报废车会变成什么?



各国汽车拆解回收率对比

美国:汽车回收率达80%以上。全美有上万废旧汽车零部件回收厂,车厂建有专业的汽车回收研究实验室,可提高回收率。

日本:日本可以回收废旧车辆总量的75%。此外,日本还颁布了"资源回收管理促进法",2004年开始实施"废旧汽车再利用法"。

德国:大众、宝马和奔驰在1998年就建立了汽车拆解实验中心,到2005年废旧汽车零部件回收率达到85%,2015年提升到95%。

意大利:菲亚特成立了汽车拆解试验中心,研究简易拆解技术:只需10秒就可拆下塑料油箱,10秒也可拆卸一根保险杠。

中/国/电/池/行/业/绿/色/发/展/领/军/企/业

超威 CHILWEE 特约刊出

新能源车碳配额政策引热议

企业有压力,行业是利好

◆本报综合报道

国家发改委日前发布了《新能源汽车碳配额管理办法》征求意见稿(以下简称意见稿),通过积分制借助市场的力量激励和倒逼企业,把更多资源投入到产品的研发和技术创新上,以此让政府补贴顺利退出,完全通过市场调节来激励新能源汽车的发展。

意见稿传递出哪些信息?对行业有何影响?企业如何看待这一政策?近期,业内专家和企业代表对这些问题进行了探讨。

碳配额政策替代政府补贴

促使传统企业升级转型,让市场调节新能源车发展

意见稿明确,企业根据需承担的新能源汽车比例要求,计算出应减排的二氧化碳排放总量,即企业必须上缴的新能源汽车碳配额总量。

政府将企业年度"零排放"车型的销售情况记录成积分,以积分为依据考核企业在节能减排方面是否达标。若不达标,可以购买同行业其他公司的积分,或者向政府缴纳高额罚款。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为,这是在预期中的政策,对国内车市各整车企业有巨大的政策约束力,是产业升级和控制碳排放的重要政策。

崔东树解释说,政策出台有一定的行业背景。"首先是在补贴政策和地方政府的考核压力下,近几年新能源车发展速度远超预期。其次,新能源汽车行业发展还存在结构不合理的问题。"他指出,新能源客车的比例过高,专用车也迅速发展,但是乘用车新能源化发展还相对比较缓慢。此外,乘用车靠限购、商用车靠补贴的政策均面临压力,现有的补贴政策必须进行调整。

"相比于财政补贴,碳排放的积分制度借助市场的力量激励和倒逼企业,把更多资源投入到产品的研发和技术创新上。"崔东树认为,积分交易不存在政策依赖性和不可持续性等问题,这项制度也释放了政府支持新能源汽车的信号,有利于市场销售车型的新能源车比例按照政府预期推进。

通过碳配额政策让不愿意生产新能源汽车的传统车企付出更高的处罚或购买配额成本,进而确保传统车企的产品系列升级转型,稳定新能源车的产销比例,这样政府补贴就可以顺利退出,完全通过市场的调节来激励新能源汽车的发展。

促进新能源车产品多样化

企业将实现燃油汽车反哺新能源汽车的长效机制

中国工程院院士杨裕生认为,电动汽车积分制要既能够推动节油又能促进减排。我国的积分制参考了美国加州的方法,但不能照搬照抄。

崔东树指出,由于积分与燃油车排放挂钩,对企业而言,车企会更加注重燃油车节能减排技术的发展;由于存在财务罚款的风险,企业不得不生产更多新能源汽车车型,由此促进了新能源车产品的多样化。

在此之前,政府通过财政补贴的措施鼓励汽车企业生产新能源汽车,同时不断提高乘用车燃料消耗限值。按照相关要求,到2020年国产乘用车平均油耗需降至百公里5.0升。"如果车企不生产新能源汽车,几乎无法完成目标。而新能源汽车碳配额管理将与乘用车燃料消耗限值管理一起,来迫使车企扩大新能源汽车的生产。"业内人士称。

而对于消费者而言,企业必须卖出一定的新能源车给消费者,因此消费者处于主动地位,将形成良好的市场化选择。

崔东树认为,新能源车积分政策,主要是针对车企的政策压力。

北京新能源汽车副总经理张勇也表示,"办法对整个行业来讲都是巨大利好,建议加快政策落地,鼓励汽车企业承担新能源汽车产销的义务,实现燃油汽车反哺新能源汽车的长效机制,通过市场化的手段逐渐减少补贴支出。"

"我国碳排放市场还有很多不明确的地方,企业也在边探索边调整。"南京金龙客车制造公司董事长黄宏生表示。

众说纷纭

《新能源汽车碳配额管理办法》征求意见稿的发布,让关于乘用车企业油耗管理与新能源汽车积分管理应"分"还是应"合"的讨论达到了高潮。主分者有之,劝合者也有不少。

主『分』者说

中汽中心政策研究中心专家刘斌:
意义不大,企业没有实际好处

在中国,乘用车油耗法规和新能源汽车积分法规的针对性并不相同,油耗法规是促进现有技术逐步改进的能耗政策,而新能源汽车积分法规是奖励敢于冒险者和技术创新的政策。此外,油耗标准的遵守和执法是世界性难题,由于无法有效监督执行,可能造成企业欺骗行为的泛滥。而新能源汽车积分将来即使可以在市场上公开买卖,可能也找不到市场,所以二者融合实施的意义不大,企业得不到实际好处。

能源与交通创新中心创始人安锋:
不利于传统技术升级

合并实施难度很大。一是涉及到多个政府部门的权力,二是各项政策的计算方法不同,管理体制也不一样。如果合并实施,各种管理机制交叉并存,会给企业发展带来非常多的不确定性,并不能达到汽车产业所期望的降低能耗、改善环境的目的。

油耗与积分管理分别实施更有利于汽车节能技术的升级和应用,降低车企"钻空子"等不确定性风险。而如果合并实施,则可能因为新能源汽车的发展降低了部分油耗达标困难企业的压力,让企业失去开发传统车节能减排技术的动力。

劝『合』者说

全国清洁汽车行动协调领导小组专家王秉刚:
合并实施可避免多头管理

或许合并实施对汽车业更有利。第一,避免多头管理。两项政策若合并实施,则企业可认定一条政策,遵守一个标准,减少多部门操作,防止再出现多头管理的现象。

第二,积分指标政策具有灵活性。目前有很多主张政策分开实施的观点,主要集中在新能源汽车积分指标优惠力度过大和之前出现的一些问题上。但我国政策制定坚持实事求是原则,有异议可以讨论,甚至可以探讨修改新能源汽车积分指标,例如逐年降低新能源汽车积分指标。

赛迪顾问股份有限公司研究总监吴辉:
统一实施有利于减轻企业负担

从管理的角度来看,乘用车油耗与新能源汽车积分纳入到统一框架下进行管理,企业的负担或许会减小,也更有利于政府部门对行业进行有效管理。

目前出现的乘用车油耗与新能源汽车积分是否统一纳入到一个框架下的讨论毫无意义。对于汽车行业而言,其中任何一项政策或者组合方式,最终目的都是希望汽车企业增加对新技术的研发投入,开发出更多具有市场竞争力的产品,顺利实现已经制定的企业目标。