

报废汽车变“废”为“宝” “五大总成”解禁 不再论斤卖



报废车回收新规

经济信息联播

“五大总成”附加值高 40%可供

►我国目前3.3亿辆汽车保有量,每天,都有大量的机动车报废回收。例如,今年的前3个月,我国报废机动车回收量为48.4万辆,与2018年相比,同比增长22.1%。这些报废车是按多少钱回收的呢?按以往规定,就是参照废旧金属市场价论斤卖。6月1日,新的《报废机动车回收管理办法》正式实施,新办法规定,报废车回收价,由市场主体自主协商定价。

■专家解读

报废车市场将有哪些新变化

新规实施,市场有啥新变化?助力汽车更新换代,释放哪些新活力?来看看中国汽车流通协会会长沈进军和央广财经评论员王冠深度解析。

“不再论斤卖”报废汽车值钱了吗?

沈进军:因车而异 报废车价格将随行就市
新办法规定了报废机动车的回收价值不再与废金属价格挂钩,而是以市场为导向,突出市场配置的主导作用。从车主来说会关心报废车辆价格的变化,因为车辆的情况各有不同,因车而异,价格将随行就市。但我感觉不会有大的涨幅,因为近年来众多回收企业也是按照市场价格的变化来回收废旧汽车,如果给的价格太低是难以回收到手的。我认为这次新办法的施行更重要的是规范市场。

王冠:用市场思维推动环境和产业双赢

新办法的实施,我觉得一方面,在确保安全的前提下更强调发挥市场的力量,一个允许再制造条件的报废机动车“五大总成”,按照国家有关规定出售给具备再制造能力的企业经过再制造予以循环利用;另一方面,在制度层面取消回收企业数量的控制,未来市场主体更多,有助于促进市场竞争和发展。还有取消不必要的行政许可,不再对报废机动车回收企业实行特种行业许可,而是加强事中事后监管,这样整个市场会形成一个良性循环。

助更新换代 能否提振汽车消费?

沈进军:“五大总成”拆解件制造能力水平需提高

机动车“五大总成”里面有很多可用件,但是可用并不意味着拆下来就可以用,要有一个拆解的过程,一个翻新的过程,还有一个技术升级再制造的过程,另外还有销售渠道等,这些方面需要企业的能力再提升,目前具备机动车“五大总成”再制造资质的企业在20家左右,新办法的实施对这些企业也提出新的要求。

另外,从提振汽车消费的角度来看,新政策的实施对提振汽车的消费是有促进作用,但我觉得促进汽车消费,可能更多的要从置换、更新,取消一些限行限购,以及税费方面做文章,这样拉动的效果会更明显。

王冠:助力汽车更新换代

这次咱们讨论的报废机动车回收管理办法,在一定程度上助力汽车更新换代,但我觉得更重要的是体现出尊重市场、促进产业链和循环经济的发展,以及对生态环境的保护。

沈进军:报废制度要创新 报废理念要跟上

报废制度要创新,报废的理念要跟上,这次新办法的实施从定价角度讲,是一个回归市场,从市场主体角度讲,它是一个降低门槛,创造良性竞争环境,通过强化事中事后监管,我觉得目的是要消费者愿意报废机动车,报废企业通过能力提升,能够回归市场价值,促进技术发展,真正实现多赢。

王冠:充分尊重市场主体 更要明确监管主体

《报废机动车回收管理办法》体现的是牵一发而动全身,要充分尊重市场主体,更要明确监管主体,拿汽车零部件再制造来说,涉及公安、市场监管、商务、环保等部门,随着报废机动车数量的增加,今后在监管上要深入推进。

综合央视新闻

告别废品价 报废车将“一车一价”

杨友山是一所驾校的负责人,眼下正有一批教练车需要报废。听说报废机动车新规即将实施,回收价格可能提高,他来到一家汽车解体厂进行咨询。“我是驾校的,来咨询一下旧车报废的新政策,有什么优惠、承诺?”北京市汽车解体厂有限公司工作人员褚明:有可能我们的收车价格,给予您的残值价钱,比原来要提高了,原

来是按吨来回收的,现在允许我们把这些总成,按零配件销售给再制造的企业,这个价钱会相应提高。

以前报废机动车的价格与废金属价格挂钩,正规汽车拆解企业的收购价格长期低于非法拆解的回收价格,部分报废机动车流向非法拆解渠道,对环境保护、交通安全等造成危害。

专家表示,新政实施后,回收价格的市场化将有效调动机动车所有人报废机动车的积极性。报废机动车管理新规的实施,并非意味着所有报废机动车的回收价格,都会立刻大幅度上涨。而是依据汽车的驾驶年限、零部件的损耗情况以及车型的市场保有量、汽车回用件再次出售的市场预期等因素综合决定。

报废机动车“五大总成”解禁

在新修订的《报废机动车回收管理办法》中,还有一个亮点,就是放开了报废机动车“五大总成”的再制造。

“五大总成”,一般指的是发动机、方向机、变速器、前后桥和车架。新政策的开启,将为汽车拆解、回收行业带来哪些影响和改变呢?

在过去,报废机动车进入工厂后,首先会进行电瓶拆除、安全气囊爆破和剩余油液抽取等环节的预处理工序,之后人工去除内饰、轮胎、座椅等非金属零部件。

最后,包括“五大总成”在内的金属部件将全部通过氧气焊割或拆解机的方式进行破坏

性拆解,然后作为废金属分类处理。

在新政实施之后,对于“五大总成”可以回收、利用的报废机动车,将进行更为精细化的保护性拆解。

业内人士告诉记者,“五大总成”是决定汽车性能的核心零部件,也是汽车零部件中经济附加值最高的部分。送往拆解厂的报废机动车,“五大总成”可供循环利用的比例大概在40%。

目前市场上的汽车品牌繁多,而同一品牌之下又有不同系列的产品,从规格多样、数量极多的五大总成中筛选出可以再制造的零部件,也需要细致的行业规则加以规范。

北京金属回收有限公司业务总监孙东刚表示:从汽车拆解的回用件这个角度来看,需要标准的落地,还要符合流通的原则,还要服从符合质量原则的前提下,才能形成一个这样的标准,真正进入市场。

目前,报废机动车“五大总成”的再制造仍然处于起步阶段,相关的配套设施正在建设之中。专家表示,解禁报废机动车的“五大总成”有利于我国循环经济的发展。

中国汽车技术研究中心政研室副主任黎宇科认为:如果流通渠道畅通的话,未来几年,可能一年将形成百亿的零部件销售规模。

再制造企业货源增多 产业闭环助力循环经济

从上游的汽车主机厂到中游的汽车拆解、回收企业,再到下游的再制造企业,报废机动车新规的实施将为整个产业链带来利好,那么上、下游之间的沟通、衔接与合作进行的情况如何呢?

多家汽车回收拆解企业表示,在得知报废机动车新规的信息之后,已经联系了全国多地的汽车主机厂与再制造企业洽谈合作。

北京市再生资源利用开发集团总经理 武华军:和再制造

企业协调,从6月1日以后也确实实在加强这方面的合作,主要是转向机、变速箱的一些合作。

全国共有730多家汽车拆解回收企业,而具备五大总成再制造资质的企业不足20家。而新规的实施,可以作为上、下游之间的对接与合作的桥梁和纽带,最终实现双方的互利共赢。

武汉东风鸿泰汽车资源循环利用公司技术总监韦洪军表

示:过去货物来源,大部分来自汽车后市场,通过汽车修理厂、保险公司进行再置换。通过循环、回收占70%以上,市场采购占到20%,但还有一部分来自下线产品,根据我们整个设计产能,现在是满足不了的。

记者在调查中发现,再制造能力与实际的产出差距悬殊,是再制造企业曾经普遍面临的一大难题,而报废机动车新规的实施将有助于扩大再制造原材料的来源。