

领跑者

报废进入“尖峰时刻” 重在做好绿色回收

——我国汽车产品回收利用的问题剖析及对策建议

赵福全 陈轶嵩 郝瀚 刘宗巍

根据我国汽车工业发展历程和汽车使用寿命周期预测,我国在2015年进入机动车报废的高峰期,未来5~10年会迎来报废汽车数量递增的尖峰,这将刺激报废汽车行业出现回收高潮。因此,必须加快完善报废汽车回收利用产业体系,加强再利用、再使用、再制造等循环利用环节,否则,我国将可能成为世界最大的“汽车垃圾场”,由此会带来巨大的资源浪费、严重的环境污染以及重大的交通安全隐患。

84%报废汽车流入黑市

我国报废汽车政策法规建设始于20世纪80年代,具体可分为四个阶段,每个阶段的特点都与汽车产业的发展形势紧密联系:

第一阶段(1980~1990年):这一阶段出台的各种政策法规都强调依法淘汰报废汽车,严禁非法拼装、倒卖五大总成。

第二阶段(1991~2001年):这一阶段出台的各项政策法规从报废逐步向回收、拆解完善,2001年出台的“国务院307号令”被业界认为是里程碑式的指导意见,一直沿用至今。

第三阶段(2002~2009年):从管理政策向完善技术法规、标准过渡,2009年颁布实施的《报废汽车回收拆解企业技术规范》是第一个国家强制性标准,对规范行业管理具有划时代的指导意义。

第四阶段(2010年以后):在国家大力促进节能减排的宏观背景下,报废汽车回收

利用行业以绿色发展为指导方向,解禁“五大总成”,试点将拆解、再利用、再制造与生产、制造、维修结合起来,构建绿色汽车产业链。

我国虽然从上世纪80年代就开始出台了系列管理政策及法规标准,但经过认真剖析可以看出,这些政策法规在制定过程中,往往只侧重报废汽车回收利用环节中的某一个点或者某几个点,没有做到由点及面、逐步推开、循序渐进,尚未形成有机合理、逻辑紧凑的保障体系来科学指导行业发展,更没有像德国、美国、日本等发达国家一样有一部完整的法律来管理约束整个汽车回收利用产业。这就导致目前我国汽车回收利用行业“散、乱、差”的现象非常突出。根据中国物资再生协会的统计数据,目前中国84%的报废汽车流入黑市,分拆出的零部件直接回流到“地下”市场,或转卖到三四线城市、农村市场,经过简单的非法拼装后上路,严重危害道路安全,造成大量环境污染、资源浪费。

要从根源解决本质问题

目前,我国汽车回收利用存在的主要问题可从产业链的视角来论述,即前端收不回来、中间利用不好、后端卖不出去。

前端收不回来主要表现为依法报废的车辆流失严重,而正规拆解企业“吃不饱”。正规报废汽车回收企业的回收价格远低于非法渠道,巨大的价格差异是“黑市横行”的原始驱动力。

报废汽车收不回来令正规回收拆解企业陷入一种低产能、少利润的恶性循环,从而缺乏提高回收工艺技术水平的能力,无法突破手工方式作业的瓶颈。

后端卖不出去的本质原因是未落实生产者责任延伸制,生产者对消费者的购买行为影响巨大,生产者在设计、制造环节缺乏对易拆解、



资料图片

易回收性设计及绿色选材等先进技术的应用,导致消费者在后市场很难接受循环利用产品。

汽车回收利用产业不仅应在回收利用阶段针对拆解企业和钢铁厂制定相关政策法规,还应从产品生命周期前端的设计、制造、采购等阶段就开始考虑,在设计阶段就充分融入绿色设计和绿色选材,制造阶段也要重视清洁生产及绿色制造,使用阶段更要强调绿色使用与绿色消费。唯有从整个生命周期视角来分析,才能发现我国的报废汽车回收利用产业问题存在的根源;也只有从根源上思考如何解决本质问题,我国的报废汽车回收利用才有希望。

充分借鉴发达国家经验

通过以上对我国汽车产品回收利用存在问题的剖析,并充分借鉴发达国家的经验,我们从5个方面提出我国汽车产品回收利用的对策建议。

——通过立法规范行业迫在眉睫。我国必须通过立法彻底规范报废汽车回收行业的健康、有序发展,否则中国不仅是世界上最大的停车场,还将成为世界上最大的“汽车垃圾场”。具体可在即将启动的“车辆法”制定中单独将“回收利用”作为一个重要方面。现阶段的实施细则应着重解决回收问题,像打击“毒品”一样严禁“废车”进入黑市。一旦解决这一关键问题,汽车产品回收产业就会上规模,这样循环利用就会依靠市场作为强大推手产生巨大经济效益,使生产、回收、拆解等

各方企业共同盈利,而不需要像电动汽车很多情况下依靠政府补贴来维持。

——落实生产者责任延伸制度。为了从源头上提高我国汽车产品回收利用的综合效益,打造绿色供应链,实施生产者责任延伸制度迫在眉睫。政府应支持汽车企业推行生态设计、开发绿色产品,在设计阶段就采取环境友好方案,确保产品具有良好的易拆解性,以便利于提高回收利用效率和效益。与此同时,汽车企业一方面应向各级零部件和材料供应商传递相关管理要求,在零部件和材料的设计生产阶段就尽可能采用资源利用率高、污染物产生量少等有利于环保的材料、技术和工艺;另一方面还需向下游的回收拆解企业传递有毒有害物质的标识信息,支撑报废汽车回收企业实现环保、高效、安全、精细拆解和利用。

——构建支持监管的信息系统。信息贯穿着汽车产品的整个生命周期过程,对于报废回收环节尤为重要,只有完整的信息才能有效保证废车不流入黑市。因此在管理方式上,应加强事前、事中、事后3个环节的协同监管机制,严格登记整车、各级零部件以及各种材料的标识信息,保证整个供应链体系的信息、车辆的流通信息再到报废拆解信息都不丢失,以防止报废汽车流向非法渠道,同时保证整个生命周期各阶段各类标识信息畅通传播、严格管理。

——积极培育绿色消费市场。

绿色消费理念是决定回收利用产业能否可持续发展的关键环节,唯有以市场驱动为导向,才能引领行业不断壮大。基于此,建议政府相关部门应支持企业开发绿色产品、建设绿色工厂、打造绿色供应链。与此同时,强化绿色监管、开展绿色评价,通过定期发布汽车行业绿色发展年度报告,充分依靠市场和社会舆论等方式来引导绿色消费,培育以循环利用产品为主导的绿色消费市场。

——各企业有效合作以实现共赢。汽车产品回收利用涉及面广,不是简单依靠拆解、回收及再利用企业中的某一个就可以单独做到的,更需要汽车生产企业、回收拆解企业、零部件再制造企业及汽车维修服务企业之间加强有效合作、协力攻关,不断提高材料再生、部件拆解以及再制造等核心技术,最终才能实现共赢。

要实现报废汽车回收利用产业的健康、可持续发展,需要以法律形式来构建监管体系,该体系应包括支持监督管理的信息平台、支撑奖惩机制的绿色评估平台以及保证合法回收拆解的执法平台。与此同时,还需要汽车生产企业、汽车回收企业、汽车报废企业以及循环利用企业共同参与,这样才能从绿色设计制造的源头就开始各类企业之间的充分互动,直到形成全生命周期的绿色设计、绿色制造、绿色回收、绿色报废、绿色利用的产业体系。

(作者单位:清华大学汽车产业与技术战略研究院)



资料图片