

汽车产品受限制使用的有害物质不仅严重污染环境和危害人体健康,同时也使我国汽车出口容易遭遇“绿色壁垒”。工信部日前发布《公开征求汽车有害物质和可回收利用管理要求的意见》,寻求解决之道

从源头控制汽车有害物质

■ 本报记者 孙喜保

日前,工信部发布《公开征求汽车有害物质和可回收利用管理要求的意见》(以下简称《管理要求》),以加强我国汽车产品限制使用有害物质管理,提高报废汽车回收利用率,减少汽车对环境 and 人体健康造成的危害。

记者日前专访了工信部节能与综合利用司副司长毕俊生,由他解读这一《管理要求》出台的背景和意义。

记者:该意见出台的背景是什么?

毕俊生:我国已经成为汽车生产与消费大国,加强汽车产品限制使用有害物质管理,减少汽车对环境造成的污染,提高报废汽车回收利用率,是推动汽车产业升级,提升我国汽车产品国际竞争力的需要。

欧、美、日、韩等汽车工业发达国家对汽车有害物质及回收利用领域管控已十余年,有害物质替代和减量化技术应用、清洁生产等方面已达到较高水平,环境效益显著,并形成了明显的绿色竞争优势。

我国汽车行业有害物质管理和标准整体水平与国外相比尚有一定差距,使得我国汽车产品进入发达国家市场时经常遇到“绿色壁垒”。对方往往以我国汽车污染物超过其标准为由,阻碍我们的产品出口,导致这些产品无法公平参与国际竞争。

汽车产业每年都要消耗大量钢铁、塑料、橡胶、玻璃、纺织品和有色金属等材料,这些材料绝大部分来源于不可再生的自然资源。随着资源供给日益紧张,采购成本持续攀升。提高报废汽车的回收利用率,可以降低成本,缓解汽车行业面临的资源环境压力。

此外,在汽车生产过程中,有害物质被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。若不采取措施,会在汽车生产、回收拆解、材料分离和再利用环节,对环境 and 人体健康产生危害。

目前,我国已具备开展汽车有害物质和可回收利用管控的工作基础。例如,我国《环境保护法》、《清洁生产促进法》、《循环经济促进法》等法律法规对汽车减少有害物质使用、提高回收利用水平提出了要求。2014年实施的《汽车禁用物质要求》对汽车有害物质使用的种类、含量限值及豁免范围作出了具体规定。但是,因为发展阶段不同,我国对汽车有害物质的豁免标准整体较低,约落后发达国家8年左右,有害物质总体含量较高。

记者:汽车中的有害物质包括哪些?分别有什么危害?

毕俊生:目前汽车行业最为关注的汽车产品中有害物质包括铅、汞、镉、六价铬、多溴联苯和多溴二苯醚六种受控豁免物质,这些物质具有持久性、毒性和生物蓄积性的特点。其中铅、镉等重金属会对人体神经系统、消化系统、肝、肾、骨骼等造成严重损害,多溴联苯和多溴二苯醚等溴化阻燃剂污染会导致致癌、发育迟缓、内分泌紊乱等疾病。

汽车中有害物质对生态环境和人体健康



前赴 摄/东方IC

的危害主要表现在:一是汽车生产阶段大量使用有害物质,促使铅、镉等重金属生产量逐年增加,含重金属的污水、冶炼渣的排放和堆存等成为重金属污染的重要源头;二是在报废汽车切割、拆解过程中,会产生大量含有重金属及其他有害物质的粉碎残余物,这些残余物堆积后,若是处理不当,会扩散进入土壤和地下水,对环境造成污染;三是在汽车制造、维修、拆解和再利用等环节,若工人操作不当或缺乏防护措施,长期接触含有有害物质的部件,有害物质会进入人体并不断积累,危害人体健康。

记者:报废汽车对环境造成的危害有多大?

毕俊生:当前中国的汽车保有量已经突破1.3亿辆,位列全球第二。随着汽车保有量的迅速上升,汽车报废量也日益攀升。预计到2020年,我国汽车报废量将超过1400万辆,相当于我国2009年全年的汽车产量,相应的报废汽车重量将超过3108万吨。

报废汽车所产生的废旧材料中含有的铅、汞等重金属材料重量将达38.64万吨,含溴化阻燃剂的材料重量将达2.8万吨。若处理不当,会产生大量含有有害物质的残渣和废弃材料规模化堆积,成为重金属污染的重要源头;此外,含重金属和溴化阻燃剂的汽车部件或材料,若随意填埋或焚烧,还将产生二次污染。

记者:我国目前在处理报废汽车的有害物质方面,处于什么阶段?

毕俊生:自2004年至今,国家有关部门先后发布了《汽车产业发展政策》、《汽车产品回收利用技术政策》等文件,引导汽车生产企业提高产品的可回收性;并制定了《道路车辆可再利用性和可回收利用性计算方法》、《汽车部件可回收利用性标识》、《汽车回收利用术语》等一系列标准,有力推动了我国报废汽车回收利用工作。

2013年,正规报废汽车回收拆解企业共回收报废汽车187.5万辆,回收产值达60多

发新一轮竞争。后市场传统企业改变思路,紧跟时代潮流,多向拓展市场发展渠道。

从另一方面看,各路资本瞄准汽车后市场,对其持续发展也是好事。我国汽车后市场发展时间比较短,行业规模和发展成熟度都远差于整车企业。如整车企业有一套完善的产品研发和零部件采购体系,进入汽车后市场后也会将先进的企业管理理念和产品研发体系带入,势必会为以民营企业为主的汽车后市场注入“良性血液”,对后市场传统企业也有很大的借鉴意义。同时,整车企业进入汽车后市场也将提升服务档次,改变目前汽车后市场缺乏规模效应、售后服务缺乏统一透明标准、服务水平参差不齐、鱼龙混杂等现象,并为更多后装产品进入前装市场打好基础,也能培养消费者的使用习惯。(廉君)

■ 文岩

刚过去的2014年,是汽车主机厂与经销商关系跌至冰点的一年。无论是宝马与经销商之间的龃龉,东风雷诺经销商的逼网闹剧,还是一汽丰田与经销商的拉锯战,都在这一年集中爆发。进入2015年,这种趋势还在延续。日前,保时捷厂家提出的2015年增幅40%的目标遭到经销商的一致抵制,认为难以承受,声称暂停拿车,暂缓付相关费用,双方一时剑拔弩张。业内专家分析称,主机厂和经销商这种紧张关系将会愈演愈烈。

其实,当前车企与经销商关系剑拔弩张并非偶然,是多年沉疴烂痼所致。

“外因”是中国汽车市场大盘的整体下行。近年来,中国车市销量首次出现个位数增长。中汽协预测2015年市场增速为7%，“个位数低增长”将成为中国汽车产业的“新常态”。当卖车不再能获取超额利润的时候,主机厂与经销商集团之间微妙的关系,可能成为一个火药桶,随时有被“引爆”的风险。“内因”则是主机厂肆无忌惮的产能扩

张。从2010年开始,中国汽车市场开始出现井喷式增长,使得各大车企对中国车市有相当程度的乐观预期。支撑这些乐观情绪的,是各大车企大规模的产能扩张。据全球知名汽车咨询机构IHS提供的数据,2014年,外资品牌在中国产能利用率平均达到了85%,而自主品牌平均只有65%。很显然,整个行业呈现出结构性产能过剩状态。

去年底,中国汽车流通协会公布了一组让世界“震惊”的预警信息,经销商的非合理库存已经接近1000亿元。2009年接近九成的经销商盈利,2014年这一比例下降至不足三成。汽车经销商的利润危机日渐突出,不少经销商出现严重亏损局面,处于即将倒闭境地。

链接

汽车工业发达国家如何对汽车有害物质有效管理

欧盟:基于2000年和2005年先后颁布的两项指令,形成“事前产品准入与事后政府监管”的管理模式。采取强制性准入管理,要求相关产品须符合有害物质和可回收利用率相关指令要求,方可进入市场销售;欧盟各国会对有害物质使用和回收利用情况进行抽查与评估,如发现汽车有害物质不符合要求,会对生产企业进行严厉的处罚。实施以来,汽车产品中铅的平均使用量减少90%以上,镉、六价铬、汞的含量已基本趋于零;报废汽车可回收利用率达到95%以上。

美国:基于《产品责任法》等环保类法律

回收性设计与绿色选材等先进性技术的研发和推广;三是缺乏拆解技术信息支持,如存在安全和污染危险汽车零部件的拆解和处置方式,对含有毒有害物质或存在安全威胁的零部件进行标识等,导致报废汽车实际回收拆解效率低,而且容易造成二次污染。

记者:在加强对有害物质和可回收利用率管理中,政府与企业应承担什么样的责任?

毕俊生:《管理要求》对汽车生产企业和零部件供应商在生态设计、材料标识、回收利用等方面提出了具体要求。

首先,汽车企业必须具备完善的管理措施,开展“系统化”管理。整车企业在汽车产品的设计开发阶段就要采取措施,开展生态设计与绿色选材;在供应链环节传递有害物质控制要求;在生产及物流环节避免有害物质污染;对有害物质应有完善的监视和测量措施,并推动持续改进。各级零部件、原材料供应商也要建立起完善的有害物质管控体系,持续确保产品符合要求。

其次,企业应充分意识到汽车有害物质管理的“复杂性”特点,在建立供应链信任机制的基础上,充分利用行业信息化平台基于供应链收集材料数据信息,开展对不同类型有害物质的跟踪分析,并利用材料数据完成

并由各州补充立法,形成“事前自我认证与事后政府监管”的管理模式。美国要求汽车企业必须遵守产品责任法规和环境法等法规,如汽车企业认为产品符合法规要求,即可投入生产和销售;美国政府实施严格的后续监督者和抽查工作,对不符合美国汽车技术规格或者存在安全、环保缺陷的车辆实施严格的产品召回制度,或辅以严厉的惩罚措施。目前,美国报废汽车回收利用技术已经处于全世界领先水平。据2007年统计数据,美国超过95%的车辆通过市场驱动就能得到回收,超过84%的报废汽车材料能够再利用。

■ 李永钧

日前上汽集团与华域汽车同时发布公告,上汽拟将用上海汇众的全部股权参与华域汽车的非公开发行股票发行,进一步强化华域汽车的股权。与此同时,长安福特北上收购哈飞也进入了最后阶段,正在进行相关资产的收购和交割手续。

今年以来,在市场增速逐步放缓的大背景下,国内车企兼并重组风潮再起。然而,兼并重组是一条充满未知与变数的道路,置身于并购大潮中的中国车企怎样闯出“华山一条道”?

整合提速

从宏观层面来看,国内车企兼并重组的动机,一方面来自行业重复建设严重、产业集中度低对行业长远发展的束缚;另一方面因为汽车行业产能过剩的风险已经引起了国家有关部门的重视。

据了解,全国有27个省、区、市生产整车,“十二五”末期规划产能超过3000万辆。对于不断扩大的产能过剩风险,国家《汽车产业调整振兴规划》明确要求淘汰落后产能,引导资源的合理配置,促进区域内汽车产业的兼并重组。

中国汽车行业经历了多年发展,已经拥有大大小小100多家整车企业,行业整合迫在眉睫。

另外,金融危机之后,美国、欧洲的诸多传统汽车品牌面临巨大挑战,中国汽车企业开始“高调”亮相于全球汽车业大规模收购兼并的舞台上。在国内,汽车产业的竞争日益加剧,汽车行业利润不断下降,车企也需要通过

对车型的可回收利用率计算,实现事半功倍的管控效果。

第三,汽车企业应当向回收拆解企业提供拆解指导手册,帮助后端的回收拆解企业实现安全、高效的精细化拆解,提升报废汽车的回收利用水平。

第四,汽车产业链相关企业应密切合作,对于管理制度、材料数据收集分析、生态设计、绿色选材、绿色供应链构建、替代技术开发应用等诸多共性技术问题开展研究,保证有害物质和回收利用管理目标的落实。

2011年,工信部委托中国汽车技术研究中心开展汽车有害物质限制使用和可回收利用管理的课题研究,在借鉴国外现有经验的基础上,结合我国汽车行业现行管理体系,听取吸纳了行业和企业意见建议,形成这一意见稿。

工信部将按照反馈意见对《管理要求》修改完善后发布实施,并尽快出台纳入《车辆生产企业及产品公告》管理的具体实施细则。工信部还将加强事中事后监管,逐步建立完善信息披露制度,每年向社会发布汽车行业绿色发展年度报告,对汽车企业有害物质使用和回收利用情况予以公布,通过市场来引导绿色生产、绿色消费,促进汽车行业技术水平提升。

日本:2002年颁布《汽车回收再利用法》,形成了“事前承诺与事后市场引导”的管理模式。日本要求汽车企业实施削减环境负荷物质的自主措施,对重金属设定了严格的自律目标和公众披露要求,并规定了汽车粉碎残余物的回收利用率。日本主要通过发挥市场机制引导作用,对有害物质和可回收利用率领先的优秀企业有相应的税费优惠,从而提高汽车企业及其产品的市场竞争力。到2011年,日本平均单车含铅量已降至96克/辆,粉碎残余物的循环利用率高达93.3%(相当于车辆回收利用率达99%)。(喜子)

车企并购风潮再起

行业内的并购重组突破瓶颈。

后续之困

《汽车产业调整振兴规划》出台之后,为将汽车产业做大做强,一汽、东风、上汽、长安等大型汽车企业承担起兼并重组重任。遗憾的是,汽车业的兼并重组仍然举步维艰。而同年与哈飞一道被长安划归麾下的昌河汽车的日子也没好到哪儿去——2013年转投北汽集团,宣告了长安重组昌河的失败。此外,东风入主福建汽车也因复杂的利益关系令交易难有进展。

回顾过去几年国内车企的兼并重组案例,鲜有双方共赢的结果出现,不禁让人对车企的兼并重组效果产生疑问。中国汽车工业协会常务副会长董扬曾表示:“按照世界惯例,汽车企业兼并重组的成功率是50%。”

另外,由政府主导“拉郎配”的兼并重组也带来弊端,效果并不理想。以成立于上世纪80年代的哈飞汽车为例,初期依靠技术引进和自主研发在国内微车市场取得不俗的成绩,但在政府主导下归入长安集团后,丧失了自主发展权,无法把握自己的命运。而长安收购哈飞和昌河之后,为两家企业输血几十亿元,不但没有扭转哈飞、昌河连年亏损的局

面,自身的经营状况也被“拖累”,双方都陷入进退两难之境。

调整心态

综合来看,中国车企的一些兼并重组失败经历都是因为没有正确的心态造成的——过于盲目,导致缺乏明确的整体战略规划;过于激进,导致缺乏对被收购企业潜在风险及并购后整合挑战的认识;过于自信,导致缺乏前瞻性的资源储备;过于安心,导致缺乏对收购后所需追加投资的考虑。

此外,盲目的兼并重组,强行撮合只能带来交易双方“貌合神离”。在专业人士看来,政府主导的“拉郎配”并不一定适合所有企业,是否应该兼并重组以及如何兼并重组应更多地交给企业自身和市场来抉择。

另外,企业自身角度来看,在中国整车企业实力不是很强的背景下,通过兼并重组实现“1+1>2”,以“巨无霸”般的规模占领市场,夺取“话语权”的做法并非都能灵验,而其可能引发的严重后果是,如果企业自身实力不济,盲目扩张还会致使企业陷入困境,使其忽视核心环节的优化升级。

其实,无论什么类型的车企,在开启并购模式的那一刻开始,要考虑的不应仅仅是“买买”本身的获利,而是要想尽办法尽快实现合作共赢。此外,目前中国汽车行业在兼并重组时遭遇了一些来自政策法规层面的“瓶颈”,需要国家相关部门给予足够重视。

对于汽车企业来说,并购重组是一条车企打破瓶颈的捷径。当前中国车企最需要的是调整心态,从企业的实际需求和长远规划出发,才能有效地开展兼并和重组工作。

经销商与车企缘何剑拔弩张

财报显示,国内上市的三家汽车经销商企业——庞大集团、中华控股和亚夏汽车,业绩均出现大幅下滑。

亚夏汽车发布的业绩快报显示,归属于上市公司股东的净利润为-5685.57万元,同比降幅达220.18%。中华控股2014年度经营业绩出现亏损,实现归属于上市公司股东的净利润为-1.98亿元左右,同比下滑214.77%。而庞大集团利润同比下滑超过70%。为了减少亏损,盘活资金流,庞大将出售旗下6家业绩不佳汽车销售公司股权。

这些变革最终也波及了主机厂和经销商本已脆弱且恶化的关系。经销商不愿再做主机厂的“蓄水池”,开始寻找筹码,或联合

抗争,或集体退网,或寻求政府与行业协会“保驾护航”。

去年底,全国汽车经销商商会根据商务部要求对《汽车销售管理办法(征求意见稿)》进行了研讨并给出了相应的修改意见。新修改的管理办法弱化了厂家对于经销商的控制,厂家对于经销商的授权也从现在的一年一次变为五年一次,授权期内厂家如果要与经销商提前解约还需要回购设备设施并赔偿相关的投入。

虽然新的《汽车销售管理办法》还没有正式发布,但可以肯定的是,未来车企和经销商之间的关系将从现在的“主仆关系”上升为平等的合作关系,成为真正市场化的“商业伙伴”。

一季度进口车销量占比下跌 平行进口车逆势上扬

本报讯 根据中国汽车流通协会发布的数据显示,截至4月1日,一季度进口车在中国市场销量份额呈现萎缩态势,占据市场整体销量5.9%,相比去年同期的7.4%,下降了1.5个百分点。

业内专家认为,中高端消费走弱,进口车销量有所下滑,而国产车表现相对较强,占比达到94.1%,消费逐渐趋于平民化阶段。

值得关注的是,尽管进口车总体销量水平下滑,一直被热议的平行进口车销量却有抬头之势。

来自中国汽车流通协会提供的进口车数据显示,1-2月份进口车终端交付数据同比下滑达19.1%,实际上牌量同比下滑2.9%,两者之间相差高达近17个百分点。如此甚远的数据差,被业内认为是平行进口车销量增加引起的。(子烨)

C2C二手车电商 创新服务模式

本报讯 在30分钟的时间里,使用强光手电等专业设备,对一辆奔驰车进行了259项的细致检测……4月3日下午,新锐C2C二手车电商赶集好车完成了对一辆奔驰S600L的验车工作。

在实际的验车过程中,赶集好车检测团队遵照严格的标准进行检测和评估,以确保每一辆平台上的二手车都是零事故车,而相关检验报告等信息将被录入赶集好车平台。据悉,这辆奔驰S600L将采取价高者得的方式,在赶集好车等四家二手车交易平台上同步售卖。

据了解,“赶集好车”是赶集网在O2O领域专注二手车和汽车后服务市场的产品,目的通过汽车连接线上线下,以把赶集网的O2O模式带到更新更深的汽车领域。自去年11月上线后,该团队根据消费者的需求进行创新:它采用C2C网络交易模式,实现买卖双方直接在平台上的交易,同时对车源进行了严格的限制,规定平台上的车只能是6年10万公里以内的个人二手车。(王群)

三菱拟停止轿车研发 重点转向SUV、皮卡及电动车

本报讯 据美国媒体报道,三菱汽车公司日前表示,该公司不会继续研发轿车,未来将注意力放在SUV、皮卡以及电动车这三类车型上。

据悉,三菱公司未来将有限的研发经费放在SUV、插电式混合动力车以及电动车上,不会再考虑轿车。主要原因在于轿车是一个竞争激烈的车型领域,盈利困难。

3月初,有外国媒体报道,三菱与雷诺-日产联盟的中型轿车合作计划也已陷入僵局。据悉,三菱旗下车型蓝瑟的继承者将是一款高性能混动SUV,而非一款轿车。据了解,三菱汽车在中国市场的合资品牌东南汽车目前以引进和生产三菱轿车为主。(子烨)

加油口存隐患

长城召回近5万辆风险

本报讯 日前,长城汽车股份有限公司根据《缺陷汽车产品召回管理条例》的要求,向国家质检总局备案了召回计划,决定自2015年4月3日起,召回2012年2月7日至2013年1月30日期间生产的部分风骏柴油汽车,共计49281辆。

本次召回范围内车辆由于供应商生产制造问题,部分塑料加油口焊接强度不足,车辆在长期使用后,加油口可能会出现开裂,极端情况下导致燃油蒸气泄漏,存在安全隐患。长城汽车股份有限公司将对召回范围内的车辆免费更换改进后的加油口总成,以消除安全隐患。(肖捷)

克莱斯勒召回

部分进口大切诺基汽车

本报讯 日前,克莱斯勒(中国)汽车销售有限公司向质检总局备案了召回计划,自2015年4月20日起,召回部分2014年款进口大切诺基汽车,生产日期为2012年6月16日至2014年4月30日。据该公司统计,在中国大陆地区涉及8318辆。

本次召回范围内的车辆,由于约束控制模块(ORC)内部故障,可导致安全气囊报警灯点亮及安全气囊等被动式安全系统失效。克莱斯勒(中国)汽车销售有限公司将为召回范围内的车辆进行更换约束控制模块,以消除安全隐患。(肖捷)

捷豹路虎宣布召回部分揽胜



日前,捷豹路虎公司向质检总局备案了召回计划,召回2012年9月4日至2014年1月8日生产的2013-2014款路虎揽胜6409辆;生产日期为2013年5月9日至2015年2月12日的2014-2015款路虎揽胜运动版9884辆。据悉,问题车辆因制动真空助力管不符合规范,存在安全隐患。东方IC供图