

汽车零部件可再制造旧件回收体系的完善推动汽车全产业链发展

国务院日前公布了《报废机动车回收管理办法》（以下简称《办法》）。作为现行《报废汽车回收管理办法》的升级版法规，将于2019年6月1日起施行的《办法》，是非常契合时代的产物，特别是其中关于“五大总成”符合条件可循环利用的规定，带有加强环境保护、促进循环经济发展的鲜明诉求。相信《办法》的出台会给中国汽车全产业链发展带来绿色生机。



汽车报废后并非全身都成了废铜烂铁，其中许多部件其实是“报而未废”，将它们拆解后经过再加工，还可以重新使用，焕发第二春。国内外的实践表明，再制造产品的性能和质量均能达到甚至超过原品，而成本却只有新品的1/4甚至1/3，节能达到60%以上，节材70%以上。事实上，汽车零部件再制造已经成为一种顺应节能环保潮流的新兴产业，其市场空间不断扩大，市场前景极为广阔。



据中汽协再制造分会统计，目前国内汽车零部件再制造企业有 300 多家，估计产值超过 100 亿元，产品覆盖汽车所有可以再制造的部件。行业也呈现出全产业链发展的态势，出现了专业的旧件服务公司。河北省河间市和江苏省连云港市桃林镇有几万人从事汽车旧件回收工作，形成专业的旧件交易市场。为再制造行业提供设备、服务的专业公司也陆续进入市场，全球唯一的汽车再制造零部件专业电子商务平台也已经上线运行。此外，再制造基地和集聚区建设也逐渐形成了各自的产业特色。

不过，虽然国内汽车零部件再制造行业作为朝阳产业呈现出蒸蒸日上的势头，但与国外相比，整体上还存在很大差距。而比起技术水平，更大的差距还在社会认知。业内人士表示，在发达国家的成熟市场，消费者认为再制造产品与新件具有相同的品质，接受度高，而我国消费者普遍认为再制造是“二手货”，接受度低。国外再制造产品可用于保修期内的零件更换，而在我国目前还没有将再制造产品用于保修期内零件更换的成功案例。不止消费者，许多制造企业对发展再制造产业也存在错误认识。有的企业认为，再制造产品会影响其新产品的市场，没有看到再制造对企业可持续发展的深远影响，也没有认识到再制造是绿色循环经济发展的必然要求。

当然，这种社会认知度低的状况既与政府对再制造业正面宣传不足有关，也与一些政策本身存在导向偏差有关。比如，按照现行报废车辆管理规定，报废汽车经拆解后可二次利用的资源非常有限，一般车体按照废钢市场回收价格出售，轮胎、座椅、汽车零配件等其他部分能否出售则要看市场还有没有需求。目前，汽车报

废之后，不管是宝马还是海马，奔驰还是奔奔，都一个身份、一个价钱，一律按照每吨多少钱的价格（大约是 250 元，而且很多年没变）补贴给车主。这种政策释放出政府不重视报废汽车二次利用的信息，会让很多车主产生抵触情结，对于报废回收车辆缺乏积极性。



制度上的缺陷还表现在税制上。据了解，一般的生产企业在出售产品时需要按照 16% 的税率缴纳增值税，而增值税的应纳税额为销项税额与进项税额抵扣后的部分。但是再制造行业收购旧件时往往无法获得增值税发票（因为旧件多来自非营利性个人，而个人没有开具发票的资格），也就是说没有可供抵扣的进项税，遑论享受增值税税项抵扣所带来的实惠。而再制造企业为了保证利润，只得压成本提售价，这就会把压力转移到购买客户身上。后者自然也不愿承担，最终买卖双方都会变得消极，以至于整个产业至今投资热情不高。

令人欣喜的是，《办法》调整了政策导向，其出台实施有望改变这种不利局面。《办法》不仅完善了汽车零部件可再制造旧件回收体系，并且对可接收“五大总成”的再制造企业条件提出了要求，同时要求再制造产品可追溯，以消除消费者对其质量安全的担忧。这对于全社会提高对汽车部件回收再利用的认知，推动整个再制造行业的发展，都具有积极作用。

更长远地看，汽车回收利用产业要获得充分社会认知和更广阔的市场空间，除了在具体产业政策方面进行调整和导向宣传，还应做好产品全生命周期及全产业链的规划，在设计、采购、制造、消费、回收等各阶段都充分融入绿色理念。唯有如此，才能发现我国汽车回收利用产业存在的问题，才能找到问题的根源和解决问题的办法，这个产业才能真正成为朝阳产业。