

未来十年

我国报废汽车将以年均 20% 速度增长

去年，我国汽车保有量突破 1.37 亿辆，相比 2007 年的 5697 万辆，复合增长率高达 15.81%。发达国家的汽车报废率（报废量/保有量）平均为 6%。考虑到我国正处于汽车消费的快速增长期，当前的汽车报废率虽然达不到该水平，但按照 2013 年最新《机动车强制报废标准规定》，载客和载货汽车的使用年限一般为 10~15 年，那么 2000 年前后开始使用的汽车已经进入报废期，据此推算 2013 年我国的汽车报废量为 200 万辆左右，未来十年将以年均 20% 的速度增长。

2001 年 6 月，国务院发布了《报废汽车回收管理办法》，这是我国第一次系统全面地规范汽车回收拆解行业发展的政策，明确规定汽车满足报废标准后，必须到公安部门注销车辆信息，并交由具有相关资质的企业回收拆解。汽车拆解行业在前期政策扶持的基础上，已形成比较完善的产业链。

报废汽车的拆解工艺主要分为分步拆解和整车破碎两种。以零部件回收再制造为主要目的时，采用分步拆解；以废旧材料回收利用为主要目的时，采用整车破碎。按照国家规定标准报废的汽车，大量零部件的回收再制造价值高，我国的汽车拆解厂主要采用分步拆解工艺。

报废汽车拆解后可得到大量再生资源，包括钢铁（五大总成）、有色金属（铅、铜、铝、锡）、贵金属（铂）、玻璃、工程塑料、皮革等都属于可再生材料；电器配件（发电机、电动机、灯玻璃、门窗）、电子配件（传感器、ECU、执行机构）、标准件（门窗玻璃、

紧固件、连接件等）等都是可再生用件。拆解物不仅可作为废旧材料直接销售，当达到一定条件时还可进行再制造，从而提高利用价值。五大总成、零部件、汽车电子等都可进行再制造。例如：每再制造一台斯太尔发动机，仅需要生产新机的 20% 能源，节电 1600 度，减少二氧化碳排放 13~17 公斤。

2012 年，我国报废机动车的回收量为 114.78 万辆，销售额为 78.52 亿元。其中报废汽车的回收量为 60.04 万辆，仅占理论报废量的 30%。机动车回收量同比增长 0.5%，增长速度明显下降，主要是由于 2012 年底汽车以旧换新政策停止执行；另外，行业总销售额同比下降 5.3%，主要是受废钢铁价格下跌的影响。由于正规回收渠道手续繁琐，回收价格低，大量报废汽车流入二手市场和非正规回收企业。

另外，截至 2012 年底，全国报废汽车回收拆解企业达到 522 家，资产总额 102.65 亿元。

2012 年我国的报废汽车正规渠道回收率只有 30%，远远低于美国、德国和日本等汽车产销大国。以美国为例，每年的汽车报废量为 1400 多万辆，回收量为 1200 多万辆，回收率在 83% 左右。2006 年 2 月，由发改委、科技部、环保部联合发布的《汽车产品回收利用技术政策》规划了报废汽车的回收利用进程。

2001 年 6 月实施的《报废汽车回收管理办法》规定，报废汽车回收企业拆解的“五

大总成”不得进行再制造，其他零部件可以进行再制造。2008 年 3 月，发改委发布《汽车零部件再制造试点管理办法》允许 14 家零部件再制造试点企业，回收发动机、变速器、发电机、转向器和起动机五类产品进行再制造。

发达国家的汽车可用零部件再制造利用率达到 35% 左右，而我国拆解的可用零部件再制造利用率很低，基本上是销售废金属，2012 年汽车拆解企业的“二手件”销售收入仅占总收入的 5%。

一般而言，汽车零部件再制造创造的价值是废金属价值的 8 倍多。2010 年 7 月国务院发布的《报废机动车回收拆解管理条例（征求意见稿）》，允许“五大总成”再制造，如果该项政策能够实施，再制造率提升之后，将大幅提升汽车拆解市场的容量。假设再制造率达到 20%，零部件价值为非金属价值的 6 倍，则零部件贡献的销售收入将达到 252 亿元，合计市场容量将达到 420 亿元。

2013 年我国汽车销量为 2198 万辆，是 2000 年 209 万辆的 10 倍多。保守假设，我国未来汽车销量保持在 2000 万辆，年报废量也在 2000 万辆，拆解市场的规模也将提升 10 倍，达到 4200 亿元。

此外，2012 年回收报废汽车万辆以上企业 3 家，5000 辆以上企业不到 20 家，不到 1000 辆的超过七成，不到 500 辆的超过三成。

《报废机动车回收拆解管理条例（征求意见稿）》已经酝酿了将近 4 年，随着汽车报

废“高峰期”的到来，《条例》呼之欲出。由于允许“五大总成”再制造，无疑将提高报废汽车的资源化率；同时，完善了监督管理框架，划分了政府、公安、工商和环保等部门的责任，明确了违反者的法律责任，有利于促进报废汽车流向正规回收拆解企业。

各级政府正在积极推动汽车拆解行业集约化发展。2009 年开始，商务部和财政部牵头开展报废汽车回收拆解企业升级改造示范工程试点，部分地方政府对试点企业给予 500 万元且不超过注册资金 50% 的补贴。

“黄标车”整治有望成为汽车拆解行业短期快速发展的催化剂。截至 2012 年底，全国“黄标车”保有量 1451.4 万辆，占汽车保有量的 13.4%。排名前五的省份是广东、山东、河北、河南和江苏，保有量分别为 168.7 万辆、111.3 万辆、101.0 万辆、97.5 万辆、78.7 万辆。

国务院于 2013 年 9 月发布了《大气污染防治行动计划》，其中包含“黄标车”整治政策及目标，各地区普遍从 2014 年开始加大黄标车淘汰力度，到 2017 年淘汰全部黄标车。多数省市对提前淘汰的黄标车给予不同程度的补贴，促进黄标车流入正规拆解渠道。

按照各省市“黄标车”整治政策，2014 年到 2017 年每年平均淘汰 362.5 万辆。如果有 50% 流向正规拆解厂，即 180 万辆得到拆解处理，那么，仅“黄标车”带来的汽车拆解市场空间将是目前市场规模的 3 倍。

（据《中华工商时报》）

全新第三代飞度劲酷上市



图为上市活动现场

全新第三代飞度于 5 月 31 日在广本周口得邦店劲酷上市！众所周知，自 2001 年 6 月本田第一代飞度开售以来，这一车系在迄今为止的 12 年时间里，已经行销全球 123 个国家，累计销量超过 516 万台辆。无疑的，经过这么多年的耕耘，飞度已经成为本田最重要和最广为人知的车型之一。从这个角度讲，飞度绝对是一款成功的车型。

今年是飞度进入中国市场 10 周年，此次全新换代不仅体现了广汽本田对中国汽车市场年轻化、个性化与多元化潮流的洞察，更展现了广汽本田创新跨越的强大气魄与决心。以极具个性化和潮流气息贴合年轻人购车需求，第三代飞度将以同级最先进的十大革新科技重塑两厢车价值标杆，强势回归两厢车市场。我们对第三代新飞度未来的市场表现充满了信心，相信它将给广大消费者带来全新的驾乘感受。

全新第三代飞度外观方面采用了 HONDA 最新的家族式前脸设计，侧面运用特有的劲酷刀锋式双腰线设计，使用 LED 光源的后尾组合灯，呈现出更高级的质感。

动力方面，第三代飞度采用了与第九代雅阁享有同等技术的发动机及变速箱，首次

搭载 Honda 全新地球梦科技引擎。采用最新型 1.5L 直喷 DOHC i-VTEC 发动机，拥有全新 CVT 无极变速器带来畅快而动感的驾驶感受。Idle-stop 发动机节能自动启停系统更进一步提升了节油水平。

安全性能方面，第三代飞度采用 ACE 高级兼容性车身结构，实现了同级高水平的安全碰撞性能。同时第三代飞度拥有 VSA 车辆稳定性控制系统、ESS 紧急刹车警示系统，智能四探头倒车雷达，以及标准、广角、俯视三种视图的广角后视镜摄像显示系统更是极大提高车辆的安全性。

价格方面，第三代飞度官方指导价格 1.5L 舒适版 MT 7.38 万，1.5L 舒适版 CVT 8.18 万，1.5L 时尚版 CVT 8.88 万，1.5L 精英版 CVT 9.88 万 1.5L 领先版 CVT11.28 万可以说是价格非常给力！

第三代飞度的横空出世，为两厢车市场注入了一股强劲的活力，势必为充满个性创造力新年轻群体带来更多惊喜。我们一定会以全新第三代飞度的上市为新的起点，加倍努力，以更丰富的产品、更完善的品质和更优良的服务回报广大消费者。

（彭旺龙）

福布斯发布：

2014 年度最环保与最不环保车型

近日，福布斯网站发布了 2014 年度最环保车型的榜单，与此同时，“最不环保车型”榜单也应声出炉。据悉，此次排名的根据是来自于美国能源有效经济利用理事会（ACEEE）最近的评分结果，该机构的评分依据单车的燃油耗值及尾气排放值两大因素，综合评分越高越好，得分越低则说明越不环保。根据 ACEEE 的得分，日本车企在“最环保车型”榜单中所占席位最多，尤其是本田和丰田，在 12 款最环保车型当中共占了 7 个席位，而

“最不环保车型”中，美国本土车企及欧洲车企的“成绩最好”——它们所制造的车型包揽了整个榜单。

最环保车型方面，Smart ForTwo 电动车以 59 分拔得头筹，而最不环保车型则“颁发”给了仅得 18 分的 Ram 2500 皮卡。此外，超级豪华车例如宾利慕尚、劳斯莱斯幻影等，以及全尺寸豪华 SUV 都列入了环保车型的“黑名单”。

（据《广州日报》）

中国汽车“后市场”正快速增长

随着我国汽车保有量的迅速攀升，汽车保险、维修、美容、二手车交易等“后市场”需求也日趋增多。在日前召开的中国汽车工业协会后市场委员会成立会议上，中汽协专家预测，我国汽车“后市场”行业正迎来快速增长，2015 年将达 7000 亿元产值。

2009 年至 2013 年，中国汽车产销量连续 5 年保持全球第一，2013 年民用汽车保有量达到 1.27 亿辆，预计 2020 年将达到 2 亿辆。过亿汽车保有量的背后，是千亿级别的汽车“后市场”产业。资料显示，每 1 元的购车消费会带动 0.65 元的汽车售后服务，汽车维修、零配件更换、翻新美容、二手车交易、废旧车拆解等汽车“后市场”行业将迎来巨大的市场空间。

拉动“后市场”增长的因素还有高额利润。中国汽车工业协会副秘书长师建华介绍，尽管中国汽车产销量仍然保持着增长势头，但在经历多年价格战，人力、地租成本连年上涨后，车企赚得盆满钵满的高利润时代逐渐成为过去，汽车制造和销售利润已步入下行通道。在这样的背景下，汽车“后市场”年均保持 25% 到 30% 的高速增长，成为了汽车产业耀眼的利润增长点，从而吸引着来自企业和

资本市场的目光。在欧美国家成熟的汽车市场，“后市场”利润占整个产业价值链的 60%，与之相比我国的汽车“后市场”利润还存在着极大的提升空间。

以二手车交易为例，2013 年我国二手车交易量 520 万辆，仅占保有量的 4%，而欧美成熟二手车市场交易规模约占汽车保有量 20%；汽车租赁领域，以租赁方式售出汽车占总销量的比例仅为 10%，美国这一数字为 35%，德国以租赁方式售出的汽车占其本土销量的 50%；备受个性消费者关注的汽车改装市场，中国汽车改装率不到 10%，日本达到 80%，美国也达到 70%，增长潜力巨大。

（据《北京日报》）

