



黄标车，再见

本报探访淄博唯一一家黄标车拆解企业，揭秘黄标车报废流程

一辆小车40分钟可拆成废铁

目前，全市黄标车共有7万多辆，按照《淄博市治理淘汰黄标车工作方案》今年下半年需要淘汰黄标车29087辆。“淘汰的黄标车去哪儿了？”“报废黄标车的配件是否会改头换面再次进入市场”等问题是市民关注的焦点。10日，记者走进淄博唯一一家黄标车拆解企业淄博捷迅工贸有限公司，为市民揭秘黄标车报废流程。



拆解企业工作人员对报废黄标车进行“一解二”。

文/本报记者 唐菁 片/本报记者 姜文洁

近两个月拆解300辆黄标车

在淄博捷迅工贸有限公司大院内，记者看到了许多拆解后的报废车辆和等待拆解的车辆。据淄博捷迅工贸有限公司负责人刘亚楼介绍，1—6月该公司拆解黄标车955辆，7—8月份约拆解300辆。“目前前来拆解的大部分是报废的出租车，黄标车还不是很多，等到淘汰、补贴手续下放各区县到位后，黄标车可能会逐渐多起来。”

据刘亚楼介绍，作为目前全市唯一一家黄标车拆解企业淄博捷迅工贸有限公司也将再在各区县设立工作点，车主也可

以自行到淄博市高新区民安路68号的淄博捷迅工贸有限公司办理报废业务。车主需要携带机动车行驶证、登记证书、车主身份证或者企业代码证，还有各区域黄标车专项治理窗口开具的黄标车相关证明文件。

该公司会派检验员查看车辆，核实车辆的类型、厂牌型号、颜色、发动机、车架号码等信息。车主带以上手续和证件在回收办公室填写车辆报废登记表，计算机录入车辆信息，这样就完成了车辆进入拆解区前的手续登记工作。

车辆拆解前后要拍6张照片

车辆进入拆解区后，对车辆信息核对无误后，按照拆解流程，拍摄拆解照片。照片共需6张，原车前后方向两张照片、未拆解下的车架号和拆解下的车架号两张照片、车体一解二后车辆前后方向两张照片。这些照片主要是为了留证，方便车管所查验注销。

按照报废回收拆解的技术规范，首先排空车内的各种废油、液，拆除安全气囊、蓄电池及液化气罐等在下一步拆解中可能存在危险的物品，然后将车辆前后保险杠、车门、发动机等比较有价值的零部件进行拆

解。在完成以上拆解和对“五大总成”的破坏后，工作人员再对车体进行整体破碎，破碎之后的残块会被分类整理。

对于比较有价值的保险杠、车灯、叶子板等会当做废旧零件进行再利用，以实现变废为宝的目的。而发动机、车桥、变速器等会严格地进行肢解，防止这些部件流入市场，从而造成安全隐患。据介绍，全流程拆解过程，小车仅需40多分钟，大车需要2个多小时，每天最多可处理50辆左右报废车，其拆解能力能够满足我市现有黄标车回收拆解的需求。

车辆残值大车400元、小车300元

“车辆拆解完成后，淄博捷迅工贸有限公司会制作报废车辆资料，打印车辆回收证明，车主再到财务科领取回收证明和车辆残值。”刘亚楼介绍，这样在拆解企业的所有手续就已经完成，车主拿着报废车辆资料、车辆回收证明到当地车管所办理销户，领取注销证明和补贴，一般周期为15—20天。

按照省商务厅和省报废车协会相关规定，对报废车的残值实行300元一吨上下浮动10%，淄博捷迅工贸有限公司实行大车400元、小车300元的残值。

据了解，车辆报废手续可以由他人代办，但是凡是委托他人代办的必须持车主委托书及车主本人、代理人身份证原件及复印件，还有其他相关证件到淄博捷迅工贸有限公司办理。如果想具体咨询报废车辆流程，可拨打电话15725802529咨询。

同时提醒市民，目前黄标车提前淘汰时间节点已经进入第三阶段，2015年1月1日至12月31日为第四阶段，根据提前淘汰的时段不同，机动车所有人越晚淘汰拿到的补贴款就越少。



拆解后的车架号等需进行拍照。



拆解完成后，拆解公司会制作报废车辆资料，打印车辆回收证明。



车主拿着报废车辆资料、车辆回收证明就可以到当地车管所办理销户。



报废车辆经过拆解后的残块基本都当废铁处理。

重1吨的小轿车拆解剩0.8吨废铁

拆解的越多越赚不到钱。淄博捷迅工贸有限公司负责人刘亚楼算了一笔账，一辆小轿车重量约一吨，减去包括玻璃、皮子、橡胶在内的汽车垃圾，大约只剩下0.8吨左右，按目前1300元左右的钢材价格，一辆车也就卖1000元左右。“再减去残值，还要支付包括我们企业的运输费用、肢解费用、工人工资费用、企业管理费用，成本在1200元以上，我们企业基本处于亏损状态。”刘亚楼说。

“到我们这里来，我们就严格地进行肢解，从这出去的基本都是废铁，所以说创造的价值不能和社会散户、非法收购业户相比。”另外，报废机动车的拆解政府补贴主要针对车主，而给拆解公司的补贴很少，拆解公司基本是自负盈亏。

业内人士透露，一些没有资质的企业去处理废旧汽车，脱离了一定的监管手段，再加上产业模式还主要是以拆废卖废为主，这样的话价格随行就市，收入不稳定，这又是拆解企业面临的一个大问题。

本报记者 唐菁

专家建议

给报废汽车零件制定保质期限

目前，我国的废旧汽车拆解还处于政府主导模式下，每个城市只有一到两家拆解企业，基本处于垄断状态，市场化程度远远落后于发达国家。专家表示，在加强监管的同时，政府部门可对报废汽车回收拆解企业进行升级改造，对可回收零部件的政策进行完善调整。

专家指出，政府应该重视汽车报废产业，要把一批有社会责任、有能力做好拆解的企业纳入到这个行业，按市场化商业化模式运作，鼓励更多的拆解企业进入市场，这样才能够规范发展。比如说提高二手部件的使用量，现在拆下来的零件就不用了，将来的话给这些零件一个质保的期限，这也是提高报废汽车零件利用率比较通行的办法。

他山之石

日本汽车回收立法

作为老牌汽车国家，日本汽车保有量位居世界前列，平均不到两个人就拥有一辆汽车。由于汽车工业发展较早，大量的汽车报废也是他们不得不面临的一个问题。首先，建立汽车回收利用法，通过法律来规范回收拆解；第二，改变人们的意识是人们意识到废旧汽车也有收益；第三，给拆解企业更大的空间，得到更多的经济效益。

据了解，在日本，废旧汽车拆解后的零部件可回收利用率已达到95%，材料的再利用率也达到85%以上。刺激拆解企业的积极性，可以通过提高废旧汽车零件的利用率、延长产业链来实现。

许多欧洲国家将报废车辆回收的责任交由汽车制造商和产品进口国来承担，报废汽车所有者无须支付处理旧车的费用。美国报废汽车回收利用采用机械化操作，美国报废汽车拆解企业中的多数与汽车生产企业联合经营，将有再利用价值的发动机、电机和其它零部件拆卸翻新后，重新出售。据悉，报废汽车回收在美国已成为一项年获利达数十亿美元的新行业。