



缺少产业链，报废车新规见效难

五大总成再利用困难不小，新规实施近一月回收价没变

车主嫌回收价格低不愿卖车，正规企业经营成本高又“吃不饱”，长期以来，报废车回收行业陷入了这种两难境地。今年9月1日，新版报废车管理办法实施细则生效，明确可以对发动机等五大总成有条件回收利用，此举被认为是一剂良药，将带动行业进入一个新的阶段。

9月23日，新规实施20多天，齐鲁晚报·齐鲁壹点记者就此进行了走访调查，发现由于没有完善的产业链条，截至目前，报废车回收行业并没有发生特别明显的变化。回收价格、拆解方式依旧保持着新规实施之前的状态。

齐鲁晚报·齐鲁壹点
见习记者 张雨鑫

山东抢占工业互联网高地
支持海尔卡奥斯、浪潮云洲做大做强

为加快推动工业互联网创新发展，培育具有山东特色的工业互联网产业生态，日前山东省政府办公厅印发了《关于加快工业互联网发展若干措施的通知》(以下简称《若干措施》)。9月24日，在山东省政府新闻办新闻发布会上，省工业和信息化厅党组书记于海田介绍，《若干措施》在四个方面进行了创新和突破。

于海田说，《若干措施》注重与前期印发的《山东省深化“互联网+先进制造业”发展工业互联网的实施方案》相衔接，并结合山东实际，在以下几个方面进行了创新和突破。一是注重夯实基础能力。在网络、平台、安全等关键环节注重加强引领指导，在创新创业孵化、设备上云、智能制造、试点园区建设等重要方面加大支持力度。二是注重培育多级平台。依托山东在工业互联网平台建设方向的领先优势，支持海尔卡奥斯、浪潮云洲两个国家级“双跨”平台做大做强，聚力打造具有全球影响力的世界级工业互联网平台。三是注重推动融合应用。从供给侧和需求侧两端发力，加快工业互联网的推广应用。四是注重优化产业生态。培育更多的工业互联网独角兽企业。

据悉，山东工业互联网已逐步从“概念普及”走向“落地生根”。目前我省建成开通5G基站近5万个，已为1412万个固网终端分配IPv6(互联网协议第六版)地址，均居全国前列。平台建设全国领先，国家十大“双跨”(跨行业跨领域)平台山东独占两席，海尔位居榜首、浪潮列第六位。



山东华嘉资源综合利用有限公司内，工作人员正在拆解轮胎。

文/片 齐鲁晚报·齐鲁壹点
记者 张泰来 李岩松

目击 报废车排到门外200多米

在济南市槐荫区美里湖附近坐落着济南乃至山东省规模最大的报废车回收企业——山东华嘉资源综合利用有限公司，人们俗称为“汽车坟场”，在这里几乎每天都有机动车“车生”终结，被拆解成钢铁、橡胶等。

9月23日上午，齐鲁晚报·齐鲁壹点记者到这里探访，距离厂区门口200多米的道路两侧摆放着报废轿车，有的地方还摆上了两层，这些车辆充当了类似“行道树”的功能，也凸显着厂子的特点。进入厂区，更是放眼都是报废车，一排排一列列，各种品牌各种型号，不管此前价格高低，到这里就全部统一了身份，成为待拆解的报废车。

记者此番到来，是因为9月1日商务部等7部门联合发布的《报废机动车回收管理办法实施细则》(以下简称《细则》)正式施行。此举被解读为推动报废车回收行业加速发展的一剂良药，将带动行业飞速发展、迅速扩大。《细则》已经实施20多天，报废车行业究竟有无变化，是否已经显现快速发展的征兆？

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者注意到，目前，厂区内并没有出现热火朝天拆解车辆的场面，依然有大量五大总成已经被破坏的车辆堆积在一处，等待行情再行拆解出售。

工作人员介绍，今年受疫情影响，钢铁行业面临着巨大压力，废旧钢铁也跟着卖不上价，直到进入三季度才有所好转，目前，他们仍不敢开足马力拆解，大量回收来的报废车依旧在破坏五大总成之后存放起来，等待行情。

探访 回收价格拆解方式未变

事实上，报废车回收不温不火的市场行情已经保持了相当长的时间。去年7月和今年7月，《问政山东》先后两次曝光了报废车回收问题。

根据曝光，报废车回收行业正规回收企业少，全省只有29家；报废车回收价格低，一辆价值10万元甚至几十万元的轿车到了报废回收环节，也只能按照废铁价格予以残值补贴，一辆小型轿车只能拿到三五百元的补贴，导致众多车主不愿意将车辆交付给正规回收企业。众多的黑作坊由此得到生存空间，或明或暗地干起了报废车拆解买卖，这不但破坏生态环境，而且存在很大的安全隐患。

与此同时，受限於钢铁行业的行情变化，主要依靠出售废铁盈利的正规回收行业，占地面积大、经营成本高，也无力给出更高价格。

业内人士介绍，报废车回收行业的黄金期在2008年前后，当时一吨废铁能卖到三四千元，企

业在回收报废车时也曾给出每吨四五百元的价格，但后来钢铁行业低迷，废铁价格一跌再跌，在2015年前后甚至跌到每吨四五百元。基于此，企业回收报废车的价格也只能一再降价，现在全省甚至全国多数城市报废车回收价格基本都是200元每吨。车主嫌收购价低不愿卖车，企业因为货源不足处境尴尬，报废车回收行业似乎陷入了一个死循环。

今年8月份，省城报废车回收行业迎来转机，济南市安排专项资金2.1亿元，引导鼓励老旧柴油货车提前报废更新，此举在一定程度上也缓解了报废车回收企业的“收车难”问题。

山东省华嘉资源综合利用有限公司工作人员介绍，目前，他们好的时候一天能够收到二三十辆车。当然，更大的转机在于《细则》的生效实施。但是目前，报废车的回收价格、拆解方式依旧保持着新规实施之前的状态。

困境 拆解零件几无利用可能



回收来的报废车在破坏五大总成之后存放起来，等待行情。

对市场来说，9月1日生效实施的报废车回收新规归纳起来有两点影响最为巨大。首先是，新规规定不再对报废车回收实施特种行业管理，取消了企业总量控制，开办条件弱化了对注册资本、场地面积、人员数量的具体要求，强调了企业要有符合环境保护法律、法规和标准要求的废弃物存储和处理设备、设施，与报废汽车拆解活动相适应的专业技术人员，明确企业资质认定由“先证后照”改为“先照后证”。

其二，新规明确取消报废机动车“五大总成”强制回炉销毁的规定，允许“五大总成”再制造再利用，为“五大总成”进行估值报废回收提供了政策依据。业界普遍认为，这一政策将极大改变机动车报废回收的状况。

“‘五大总成’有条件地放开，将有效激活报废机动车回收拆解行业。”中国物资再生协会副会长高延莉曾在接受媒体采访时表示。对于回收企业来说，五大总成的回收利用拓展了其盈利模式，利润空间大了，这样就能给车主开出更高的回收价格，甚至有可能根据车辆的状态、性能等的不同，“一车一价”，告别以废铁价按吨收购的历史。

总量限制的取消，五大总成的允许利用，也必将吸引资金进入报废车回收行业，从事回收的企业多了，有了竞争，报废车回收的价格也会有所提升。

不过，这些都是预测，就目前的情况来看，山东省的报废车回收企业数量尚无变化，依旧是29家。五大总成的回收利用方面目前也没有进展，原因很简单，报废的车辆多是老旧车辆，车辆更新换代如此迅速，更换下来的重要零件几无重复利用的可能；其次，对五大总成进行回收再造的企业数量稀少，缺乏有效的销售渠道，五大总成的回收利用还存在诸多困难。

齐鲁晚报·齐鲁壹点记者 焦兰清

9月24日，中国·烟台高层次人才创新创业云聚活动举行。会上出台人才新政共9条，包括强化高端引领、支持科研创新、加大创业扶持等九个方面，是近年来烟台市人才政策的最强版，部分政策走在了全省乃至全国前列。

此次人才新政含金量极高。专门针对拥有自主知识产权，具有国际一流水平和重大技术研发、成果转化能力的顶尖人才(团队)项目，加大“一事一议”政策扶持力度，每年拟组织评选5个左右，每个给予最高1亿元综合资助或1.5亿元直接股权投资支持。对烟台市自主培育或全职引进的省级及以上人才工程项目，根据科研和团队建设需要，经评估认定给予最高600万元综合资助。

顶尖人才项目最高资助一亿元
烟台史上最强补贴政策来了