



产官学的汽车再利用相关者汇聚一堂



面向业界发展展开激烈讨论

连载「回收再利用峰会」(1) 汽车再利用市场的现状和课题

日刊汽车报社2日,在东京都内的酒店召开了「第4次汽车再利用峰会」。全国的再利用关联团体的领导和行政担当者以及来自各界的有识之士参加了此次峰会。会议主题「从产官学的角度来看再利用业界的课题和展望」,关于汽车再利用市场的现状和课题交换了意见,对今后业界的发展展开了激烈讨论。目前的市场状况是报废车(ELV)台数增加,资源市场在高价推移。但是不能一直保持乐观,一个业界为目标,业界面对将来的危机感高涨的状况。与汽车再利用相关的产官学相关人士汇聚一堂,在再利用峰会上分3次进行报告。

回顾2017年的汽车再利用业界,从前一年开始发生了很大地变化。日本汽车再利用零部件协会的栗原裕之代表理事指出「整体上来看是高价推移的资源行情帮助了业界」。日本ELV再利用机构的酒井康雄代表理事也指出「与前年相比较的话废料市场开始复苏」,上年度从后半年开始持续的高价推移支撑了再利用企业的经营。

CO2削减数值 (JARA系统)

截止到2018年1月,据统计通过使用再利用零部件减少CO2排放量为

2,392t

※一般情况下,修理包括中・大型汽车时,使用新部件修理时CO2的排出量和使用回收再利用零部件修理是CO2的排出量的差就是CO2的削减数值。

一般社团法人汽车回收再利用零部件协议会和早稻田大学环境综合研究中心基于对LCA(Life・Cycle・Assessment)的想法共同开发了「Green Point System」。

尽管如此总数汽车再利用小组的石上刚会长感到「好的状况也分两极化」。「有不采取任何措施等机会来的公司和不管行情好坏努力寻找出路的公司。状况虽然转好,但不应该安于现状」。

还有,东日本汽车拆卸处理协同组合的坪千代志代表理事分析到「由于(原材料行情)上涨的缘故,在某种程度上也是件好事,这中间废料企业的进货价高涨,业绩也并不算好」

◆废料市场复苏 ELV时隔3年增长

坚挺的资源行情的背景下,ELV的产生台数与往年的状况不同开始上涨。根据汽车再利用促进中心(JARC)的统计,17年全年(1~12月)的ELV拆卸台数与前一年比增加7.7%327万7142台,时隔3年首次超过前一年的业绩。高价推移的铁废料市场,在时隔2年超过500万台,新车销售支撑了ELV的产生。

尽管如此却并不能减少有关人士的不安感。ELV机构的酒井代表理事「ELV的产生量长期来看是上涨的,考虑到资源行情也是带来影响的主要原因,未来的发展仍不明朗」。JARA的北岛宗尚社长「系统内流通件数,金额也一同增长,不过,会员全体来看的话有迹象表明会下降。市场的前景不明朗」。

卡车行业对未来的担忧是相似的。日本卡车精致零部件协会宫本真希代表理事表示:「新车销售从秋初开始基本达到100%。二手车的流通放缓,这已经带来了影响。包括给维修业界都会带来影响」

◆进货难显著 没有“地产地消”而转向出口

有关人员异口同声的表示进货难是业界一大课题。BIG WAVE的服部厚司社长「关于零部件拆卸车辆采购竞争激烈,二手车拍卖在买方竞争中变得价格高涨」,TECLS Network公司的针谷昌之代表「必须要把精力主要放在国内零部件,不过由于车辆出口海外的关系,进货价格变高」。

废车流通途径的变化可以说是汽车回收法开始以来多年的课题。部友会的森孝一副代表理事指出「由于对出口车量返还再利用费,本来应该入库的ELV被出口。我们担心ELV车辆不能留在国内」。

这样的业界课题,就像NGP日本汽车再利用事业协同组合的佐藤幸雄理事长强调的一样「零部件流通环境越来越严峻。即使处理台数增加生产件数下降,每件的金额也有所下降」。

也有指出希望零部件销售渠道多样化的声音。日本零部件协会的古山博康指出「感到不通过雅虎拍卖等企业购买的情况有所增加。现在,向销售者委托估价的情况变多,但今后网络流通会成为主要的流通途径」。

◆希望跨越小组界限共同解决物流费高涨问题

另一方面,作为重要的课题,很多相关人员举出物流费的高涨问题。NGP的佐藤理事长强调「也有零部件运输价格比零部件价格还高的情况,这也从侧面阻碍了二手零部件的流通」。S・S・G公司的大熊薰社长举例「从北海道寄配电路板到日本海,商品价格为1万5千日元,运费却要3万日元以上」。并且「就怎样改善现状进行探讨,不过需要跨小组进行讨论。希望借助大家的智慧,找到前进的方向」。

目前的汽车再利用业界,我们一边感到可以松一口气的同时,对未来又充满危机感。正因为如此,RUM联盟的近藤典彦代表理事主张「不是分别考虑汽车再利用业和社会结构的变化、环境问题,而是考虑怎么把这些关系联系起来,改变商务模式是企业持续发展」。

◆回避废弃物出口问题

熊本大学的外川健一教授指出「迄今为止,静脉产业在某种程度上依赖中国。今后的方向无论是国内资源循环、还是国际资源循环,都是经济原理,有必要避免废弃物的出口」。而且「由于中国的发展,废弃物的出口变得严格,以前的商务模式改变了。17、18年将会是一个大的十字路口」。

日刊汽车新闻2月8日



物流费的高涨影响了零部件的流通



考虑更有效率的经营方针



该公司工厂进行报废车买入和正确处理、零部件生产



女性员工担当商品化登录、捆包等

< JARA 会员 > Mogee (宫城县) 亘理町 围绕再利用发展二手车事业

宫城县亘理町的Mogee (Mogi, 茂木宏社长), 主营汽车再利用业和二手车买卖。再利用零部件销售上, 利用网络, 在其他公司没有销售的内外装饰零部件上, 获取新的需求。在职场环境方面, 营造适合女性员工的工作时间和工作环境。二手车销售上打造再利用零部件的销售机会等, 通过独自的举措构筑汽车再利用业新的事业形态。

该公司成立于2011年7月东日本大地震后。作为一家汽车回收企业, 它是一个后来者。茂木社长指出「由于海啸很多车辆受损, 经常合作的维修公司建议我要不要试着拆卸受灾车辆。」于是茂木社长成立了只有两个人的公司, 通过回收受灾车辆, 促进灾区复兴。成立大约一年后, 加入了宫城县二手车拆解再生零件协同组合 (MTK)。「我们为会员教授各种各样的知识」, 在正确处理零部件以及零部件销售等方面积累了很多经验。

◆营造适合女性员工工作的工作环境
该公司的特征之一, 再利用零部件的种类齐全。例如, 有加油口和油箱盖、手套箱等, 其他公司没有的装饰零部件, 主要通过网络销售。「需求和供给对不上的时候。会马上寻找畅销的零部件」。「会通过每周1次的学习会研究畅销的零部件」以拓展事业。

另外, 该公司的很多女性员工活跃在公司里。除了担任前台服务业务外, 还有担任生产现场和零部件商品化、捆包工作等。也有临时工的女性员工「能结合家庭情况, 合理安排工作时间和工作时间」希望能给每位员工提供舒服的工作环境。

2年前与二手车销售开始了合作。新设的「名取店」, 从小型汽车到小型客货车、SUV种类齐全的摆放在车库里。还有, 在商品展出室内, 展示二手轮胎和车轮、ETC等, 以及宣传使用再利用零部件。买主, 除了保养外, 汽车装饰和音箱、导航等使用再利用零部件的情况有所增多。除了增加销售机会外, 也提高了大家对再利用零部件的认识。

◆希望为社会做贡献
今年, 开始新的事业。在孟加拉国进行贫困层

支援的企业格拉明集团和国内3家企业共同成立了合资公司, 展开「社会·经济」。茂木社长, 和共同出资来自Sun Power的川村拓也社长一同视察孟加拉国, 了解当地的情况。决定出资, 希望「能帮助贫困痛苦的人」。合资企业, 主营汽车维修和拆卸修复。茂木社长指出, 在汽车保养方面, 会雇用外国留学生, 教授其维修和拆卸技术。

提供女性员工工作场所, 在二手车销售、社会·经济方面, 开始以独自的视野展开事业「提高大家对公司以及再利用业的印象」。今后, 也会考虑用年长者。公司创业约6年半, 以汽车再利用为中心持续增长。

日刊汽车新闻2月15日



名取店主要进行二手车销售、买入、再利用零部件销售等

ELV机构和再利用协会就机构合并达成意向 6月的大会上最终确认成立执行部门

日本ELV再利用机构 (ELV机构, 酒井康雄代表理事) 和日本汽车再利用零部件协会 (栗原裕之代表理事), 为两个机构合并今后的方向性达成最后意向。首先ELV机构的理事加入再利用协会的领导成员, 在今年6月召开的ELV机构大会上最终确认。之后, 两团体各6人组成执行部门, 为组织合并制定统一的规则等。

ELV机构方面迎入13名理事。贯彻「求同

存异」(酒井代表理事)的方针。在6月的大会上最后承认, 调整两团体新的干部体制。并推进启动组织合并上的准备, 成立专门的执行部门。从两团体各选出6人, 加上清水信夫先生共13人。

为了实现统一的业界, 两团体从计划开始用了1年多的时间。会定期地召开会议进行讨论, 会有在大体上一致, 在细节上有不同意见的情况。

在围绕再利用业界的严峻的环境中, 作为汽车再利用业的工作种类认定, 面向将来的汽车回收再利用法的重新评估进行准备, 早期的组织合并可以说是必然的趋势。

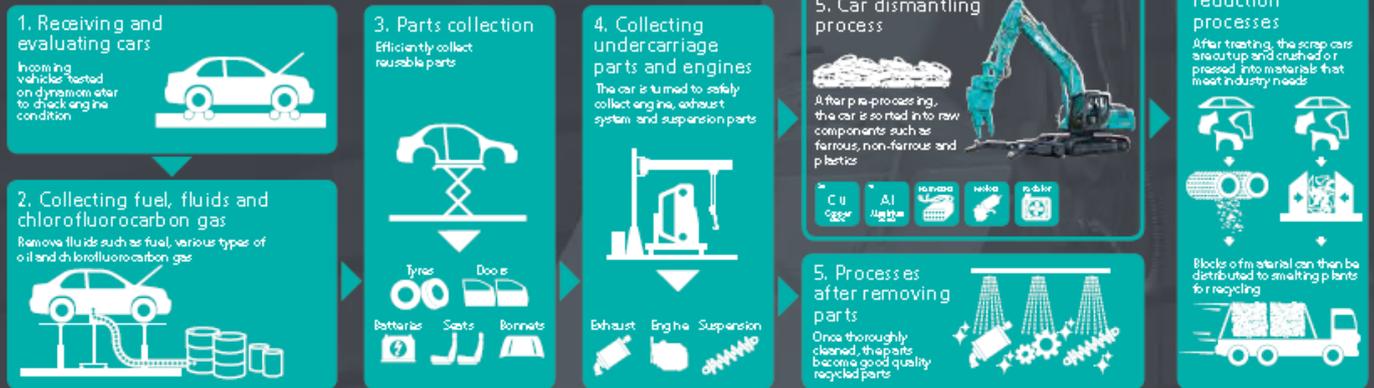
尽管如此, 我们终于就未来的发展方向达成了最终协议。未来才刚刚开始。





Dismantling process flow chart

How the Car Dismantling machine works



The Evolution of car dismantling industry by Kobelco

Four times* the vehicle dismantling capability compared with hand dismantling.

*In one day (Kobelco test figure)

15 vehicles > One operative working by hand.

60 vehicles > One operative in a Kobelco Car Dismantling machine.

Improved recovery rate of rare earth metals

Engine, Catalytic Agents, Body Steel, Seats, Windows, Wheel/Tyres, Suspension, Radiator, Brake, Front & Rear Bumpers, Transmission, Doors, Harness.

The machine's special attachment is designed to strip materials from End-of-Life Vehicles (ELV) safely and thoroughly.

Separation of these valuable materials is quicker and easier and can be performed with one Kobelco machine.

Fe, Al, Cu, Pt, Pd

SK210D



SK210D



SK 135SRD



コベルコ建機株式会社
www.kobelco-kenki.co.jp/

For Japan

成都神鋼工程机械(集团)有限公司
www.kobelco-jianji.com/

For China

(주)삼정건설기계
www.samjung-kenki.co.kr/

For Korea

KOBELCO CONSTRUCTION MACHINERY U.S.A. INC.
www.kobelco-usa.com/

For North America

KOBELCO CONSTRUCTION MACHINERY AUSTRALIA PTY LTD
www.kobelco.com.au/

For Australia

KOBELCO CONSTRUCTION MACHINERY EUROPE B.V.
www.kobelco-europe.com/

For Europe

FAIR FRIEND ENTERPRISE CO.,LTD.
www.ffg-tw.com/

For Taiwan