

# 一个小镇上万人从事非法拆解 这里的报废车零部件流向全国

新华社 刘旻辉 沈汝发

目前,我国每年报废汽车数量以百万辆计。根据国家报废汽车回收管理办法,取得资格认定才能回收、拆解报废汽车。记者近期在江苏省连云港市东海县桃林镇暗访发现,当地数百户、上万人从事非法拆解报废汽车生意,形成非法购买、拆解、翻新和售卖的利益链条,国家严禁交易的报废车“五大总成”甚至整车流向全国。

## 小镇上万人 在吃非法拆解“这碗饭”

根据报废汽车回收管理办法,国家对报废车实行特种行业管理,除取得资格认定的,任何单位和个人不得回收、拆解报废车,严禁交易报废车、“五大总成”(指发动机、方向机、变速器、前后桥和车架等)和拼改装车辆。

记者在桃林镇调查发现,这里有1万多人从事非法拆装报废汽车。“桃林镇镇区有3万多人,有1万多人‘吃这碗饭’。”一些拆解户坦言,“大家都没有证。”

桃林镇非法拆解汽车交易分为新老货场。在老货场,记者看到一家家拆解场基本都是高墙大院,还有铁门把关,大多贴挂有“进口国产发动机、变速器”批发、专卖等醒目招牌,不时有人带着客商进进出出寻货问价。

记者趁一家拆解场打开铁门、搬运发动机之际走进院内,只见地上摆放着数十台各式废旧发动机,有工人正在清洗柴油机。记者假称要买报废车发动机,院内人员称来货渠道可靠,质量有保障。

采访中,路上频频驶过搬运废旧发动机、变速箱等零部件的车辆。记者一路跟随来到被称为新货场的“东海县循环经济产业园”,只见厂房内水泥地面上堆放着各

式糊满油泥的废旧发动机、变速箱等零部件。

据现场展板以及工作人员介绍,这个产业园是当地“为进一步引领产业健康发展”而建设的,规划面积约6平方公里,定位于建成国家级汽车循环经济产业园、国家再制造产业示范基地、国家汽车再制造、拆解、集散和研发中心,一期16栋厂房已动员老货场140家拆解户入驻。

“严格来讲,摆不上桌面。”当地有关负责人坦言,这些货场都没有拆解资质,主要是从有资质的拆解企业回收并进行二次拆解,“为当地1.5万余人提供了稳定的就业和致富渠道”。

## 从正规拆解企业收购 翻新后网上卖向全国

据记者调查,桃林镇目前已形成了一条非法购买、拆解、翻新和售卖报废汽车的利益链条。

——购买。这些报废汽车的零部件大多由不同渠道从正规回收拆解企业买来。据业内人士介绍,报废车强制报废价非常便宜,正规的回收拆解企业将回收的报废汽车卖给非法拆解户,一转手一辆车就可以赚好几百元。

非法拆解户拿到报废车,有些翻新再卖,有些配件可以用,实在不能用拆下来卖

铝件、铜件等,包括废机油都可以卖。“只要有几个发动机可以卖,就能把整车的钱赚回来。”

——翻新。我国道路交通安全法严禁“改变发动机号、车架号或者车辆识别代号”,然而在桃林镇,铰掉废旧发动机号码、喷上新漆已成部分拆解户默认的“正常手段”。一位王姓拆解户告诉记者,在向买方寄售发动机前,一般都会打掉废旧发动机号码,买方收到后再打上新号码,“他们有专门打号码的设备,技术很简单,打完跟新的一样。”

在几个拆解场,记者看到大量崭新的摩托车以及喷漆、组装等工作场所。一位业内人士介绍,这些摩托车的发动机基本都是“旧货”,里程表被换成新的,显示只跑了七八公里。

——销售。一位拆解户说,自己在网上主营发动机已有多,通过网络一个月能卖出10多台,老客户基本都是汽车维修厂。记者在淘宝网上输入“二手发动机”,跳出大量属地为连云港的网店,价格从几十元到几千元不等。

这门生意带旺了小镇物流业。在短短一处路段,记者发现4家物流营业网点,且大多主营“五大总成”甚至摩托车整车快递业务。在一个名为“桃源物流”的网点,记者看到招牌上注明往返桃林和临沂之间并全国周转,门前空地上堆放着多台打包好

的发动机,标签注明运往四川眉山、山东济南等地。

这家网点的工作人员告诉记者,这些都是从报废车上拆下来的,都还可以用。记者翻阅店内一本业务登记簿发现,2018年9月11日至16日,这个营业网点就往北京、上海、天津、重庆、广东、新疆、西藏、内蒙古等近30个省区市,寄出65台发动机、14台变速箱以及多台方向机、前后桥、摩托车等。

## 非法拆解污染环境 报废车再上路安全隐患巨大

“桃林镇现已成为全国最大规模的废旧金属及机动车零配件交易市场。”桃林镇有关负责人说,目前,全镇共有再生资源经营户300余户,全年交易额30多亿元。

由于缺乏必要的环保措施,非法拆装给桃林镇带来严重污染。在多个拆解场所,记者看到一堆堆破损的零部件散乱堆放,污水、雨水混合着废油、废液等满地横流,场面令人作呕。

多位人士告诉记者,这里人工拆解对发动机、变速器里的废油废液收集不到位,重金属直接排入土壤和水,长时间不能降解。

环境是小镇看得见的“牺牲”,带来的安全隐患却威胁着更多人。“这些报废车基本都是过了使用年限才报废的。”业内人士告诉记者,由报废车拼改装的车辆流入市场,犹如一枚枚奔跑的“炸弹”,给道路交通安全带来极大风险隐患。

业内专家认为,打击报废车非法拆装涉及多个部门,应完善协同机制,切断其利益链条,同时对汽车拆解行业实行动态管理,引导行业健康发展。

# 每年2300万件！ 频频迷路的航空行李去哪儿了 提醒：国内航班和国际航班赔付不一样

《北京青年报》 蔺丽爽

上周,民航中南管理局网站公示的行政处罚公告披露,2018年10月7日,韩亚航空OZ321(仁川—长沙)航班飞抵长沙黄花国际机场后,机场搬运人员在卸载行李时漏卸一个集装箱,导致重达469公斤、共计30件行李仍留在返航的OZ322(长沙—仁川)航班上。因行李漏卸导致返航飞机配载平衡单与实际装载不符,造成安全隐患,此次负责搬运工作的湖南空港实业股份有限公司被处罚2万元。

还算幸运的是,这些返航韩国的行李若干天后被送回。如果不是这张曝光的处罚单,OZ321航班丢行李的乘客恐怕很难知道,这些行李到底经历了什么、问题出在哪里。

数据显示,约有98%的迷路行李在五天内会被送回旅客家中;剩余的2%可能因没有失主的联系资料,或是行李上地址名牌损毁,延长了回家的路,其中仍有半数会回到失主手中。

## 最新数据 每年2300万件行李 出差错

即便是管理再规范、严格的机场和航空公司,托运行李丢失的情况也可能会发生,尤其是在需经过长途飞行,又必须转机转运的情况下,丢失行李更为常见。

航空公司服务提供商,国际航空电讯集团的一份报告显示,2007年,每1000名乘客中大约有18件行李出差错;到2017年,每1000名乘客中出差错的行李数量已经减少到6件;即便如此,全球范围内仍有高达2300万件行李“出错”。

另有数据显示,行李箱送达旅客的成功概率是每千个中有994个能送达,换个角度说,每千个中会有6个行李可能流落机场。有些行李即便是航空公司也无法找回,21天后会被确认丢失,失主再找回的概率就只有1/3000了。

## 系统改进 2020年航空行李 将配追踪芯片

记者了解到,北京首都机场3号航站楼安装了最先进的无线射频身份识别系统,只要将行李放在安装有识别系统的小车上,它将会自动识别行李,对行李进行

跟踪和监控。目前行李车间已经安装了200多个摄像头,基本覆盖了所有盲区,最大限度杜绝行李丢失或者拿错的情况。

此外,国际航空运输协会(IATA)行李部负责人最新表示,从2020年初开始,将在行李中广泛配备可通过无线电波读取的RFID芯片,以减少航空公司因乘客行李丢失造成的损失。

目前,多数航空运输的行李都是被贴上带条形码的粘标标签,上面标有航班号和目的地机场等信息,这种行李标签的缺点是易损坏。据国际航空运输协会的估计,使用RFID标签,7年内可以节省开支38亿美元。

## 解决方案 遭遇“花式”丢行李后 怎么办

如果抵达目的地后,发现找不到托运的行李,怎么办?根据航空公司的“终站赔偿法则”,多次转机的旅客,由搭乘终站的航空公司负责理赔。乘客行李出现问题应立即到终点站机场的行李查询台咨询及申报。如果旅客抵达国外机场发现问题,也可直接找你所乘搭的航空公司在当地机场的柜台,找工作人员申诉。如果查明行李并未丢失,可要求航空公司支付一些购买换洗衣服、漱洗用品等急需用品



的现金,或者在指定的限额内自行购买一些生活急需用品,然后凭发票报销,这笔费用在行李找到后不必退还。

如果确定行李找不到,那么就要和航空公司交涉赔偿了。

(1)国内航班:赔偿金额应低于100元人民币/公斤。如行李价值不足100元人民币/公斤,则根据行李的实际价值赔偿。

(2)国际航班:一般根据《华沙公约》或《蒙特利尔公约》,不再按照重量计算损失。符合《华沙公约》标准的航班,托运行李的最高赔偿额为每公斤17SDR(SDR即特别提款权,1SDR的价值约为1.37美元),非托运行李的赔偿限额为332SDR;符合《蒙特利尔公约》标准的航班,不分托运行李或是非托运行李,每名旅客以1000特别提款权(约1350美元)为限。比如,法国航空公司、荷兰航空公司都是依照《蒙特利尔公约》进行赔付。