

陕西省报废机动车回收拆解行业 发展报告

陕西省商务厅

陕西省物资再生利用行业协会

2022年12月

目 录

一、行业历史沿革	1
1.1 起步发展阶段（1949 年——2001 年）	1
1.2 实践探索阶段（2001 年——2019 年）	3
1.3 转型提升阶段（2019 年至今）	4
二、行业发展现状	5
2.1 全国报废机动车企业设立及增长情况	5
2.2 陕西省报废机动车企业设立及增长情况	9
2.3 陕西省报废机动车回收拆解情况	11
2.4 陕西省异地报废车辆情况	14
2.5 陕西省报废机动车企业升级改造情况	16
2.6 陕西省报废机动车企业经营状况	16
三、行业发展特点	17
3.1 陕西省报废机动车回收拆解行业竞争态势正在形成	17
3.2 陕西省回收拆解行业表观需求转化率仍然较低	17
3.3 陕西省报废机动车回收拆解行业供应分布不平衡且行业集中度不高	18

四、行业存在问题	18
4.1 产能过剩已经显现	19
4.2 拆解规模化程度不高.....	20
4.3 企业盈利水平相对较低.....	20
4.4 安全生产在新能源汽车拆解中面临新问题	20
4.5 行业监管漏洞亟需完善	20
4.6 专业培训力度不足	21
4.7 行业数据应用不足	21
五、政策及建议	21
5.1 建立完善行业预警机制	21
5.2 探索建立回用件交易市场	22
5.3 充分发挥行业协会作用	22
5.4 指导企业加强安全环保	22
5.5 加大非法拆解整治力度	23
5.6 强化专业技能培训	23
5.7 加强数字信息化应用.....	23
5.8 加快出台行业配套标准	23

陕西省报废机动车回收拆解行业发展报告

一、行业历史沿革

报废机动车回收拆解行业在推动汽车更新换代、促进汽车产业调整结构、转变发展方式、建设生态文明、促进可持续发展中发挥了重要作用。回顾报废机动车回收拆解行业发展历程，大致经历了起步发展阶段、实践探索阶段、转型提升阶段。

1.1 起步发展阶段（1949年——2001年）

新中国成立以来，我国汽车保有量从几万辆，发展到上世纪八十年代初期 200 余万辆，直至 1983 年国家成立全国老旧汽车更新改造领导小组，才将报废汽车的回收管理纳入议事日程，并要求各地方物资部门要指定和适当增设回收、拆解网点，加快汽车更新步伐。此阶段属于国内汽车回收行业的初始摸索阶段。进入 80 年代，全国汽车拥有量从 1982 年的 216 万辆增长到 2001 年的 1845 万辆。与此相适应，我国汽车报废更新速度也相应加快。2000 年报废更新汽车 58 万辆，比 1986 年至 1989 年四年的报废更新总量还多 15 万辆。90 年代，国家规定对收购的报废汽车，回收单位要及时进行解体加工，发动机、前后桥、变速器、车架、方向机等几大总成主要件，必须作废钢铁处理，禁止出售报废旧车和总成。还规定了全国报废汽车回收（拆解）企业控制

在 400 家，企业年回收（拆解）量不低于 900 辆和禁止审批新的报废汽车回收（拆解）企业等。80-90 年代是报废汽车回收拆解行业得到快速发展的阶段。

2001 年 6 月 16 日，国务院发布《报废汽车回收管理办法》（国务院 2001 年第 307 号令，行业俗称“307 号令”）。可以说，307 号令的出台对于规范当时报废汽车回收拆解行业秩序、防止非法拼装车上路，起到了至关重要的作用。在谈及 307 号令出台背景时，有业内人士曾表示，当时全国拼装车盛行，对经济社会发展特别是人民群众的生命安全造成极大威胁。

在这一发展过程中，陕西省报废机动车行业经历了一段深刻而难忘的重大历史事件，值得我们警示。2001 年陕西省泾阳、三原、眉县一带，生存了 13 年的私自拆解旧车、非法拼装汽车的黑市，被当地人戏称为“中国三汽”。据当时媒体报道，仅三原县境内，最高时聚集非法拆解户 348 户，年拆解废旧汽车 4000 多辆，涉及青海、甘肃、宁夏、内蒙古等多个省市自治区，最初群众自发形成，经过几年无序发展，渐成气候，业务起初以拆解废旧农机具为主，逐步扩大到拆解、回收、拼装、销售大小汽车和零部件，并演变成了地下非法汽车交易市场。这些非法市场不仅拆解车辆零部件，还将废旧车变成“新车”卖出，这些“新车”大多流向甘肃、内蒙古、河北、山西、河南等省区，给交通安全埋下了隐患，还引发大量倒卖报废车辆牌照及有关手续的不法行

为。“中国三汽”的问题惊动了国家领导，根据中央和陕西省领导指示精神，一场声势浩大的取缔非法拆解废旧汽车场点的专项斗争打响。经过中省市有关部门的重拳出击和专项整治，这些非法拼装车“黑市”被取缔，原有经营场地已经复耕，有关责任人员受到处理，留给我们的教训十分深刻。

基于全国这种乱象，国务院紧急出台 307 号令，为规范报废汽车回收管理奠定了重要的法律基础，同时也标志着报废机动车行业进入到一个新的阶段。

1.2 实践探索阶段（2001 年——2019 年）

随着中国经济快速发展，汽车工业不断发展壮大，车辆更迭周期加快，老旧汽车淘汰率逐步提升。报废汽车回收拆解行业形势也随之发生较大变化，2001 年 6 月，国务院颁布了《报废汽车回收管理办法》，明确了报废汽车车主和回收企业的行为规范，报废汽车回收监管部门职责分工，以及地方政府报废汽车回收工作职责。2007 年，环保部颁布《报废机动车拆解环境保护技术规范》，制定机动车拆解环保标准，标准依法强制执行，适用于报废机动车拆解和破碎过程的污染防治和环境保护。2008 年商务部发布《报废汽车回收拆解企业技术规范》，规定报废汽车回收拆解企业技术规范标准，对场地、设施设备、人员等提出要求。2013 商务部再次颁布《机动车强制报废标准规定》，规定了各种机动车的报废年限，所有人应当将机动车交售给机动车回收拆解

企业。2016 年国务院发布《国务院关于修改〈报废汽车回收管理办法〉的决定（征求意见稿）》，完善报废汽车回收企业资格许可制度；允许报废汽车五大总成交给再制造企业。

这一实践探索阶段，尤其是 307 号令的出台，在严防严打拼装车上路、保护人民生命财产安全方面发挥了积极作用，但体制机制不健全、报废车辆计价不合理、拆解利用方式不合时宜等问题也日趋显现出来。行业内关切的重大痛点聚焦在“五大总成”和收购价格上：307 号令规定，拆解的“五大总成”（发动机、方向机、变速器、前后桥、车架）必须作为废金属，交给钢铁企业作为冶炼原料；同时，报废汽车的收购价格，按照金属含量折算，参照废旧金属市场价格计价。由此造成国内正规企业报废车回收率非常低，很多报废车游离于法律法规管理之外，流入农村经济欠发达地区，非法拆解拼装对于生态环境和交通安全产生威胁。为此，体制机制瓶颈亟待突破，管理制度亟待完善。

1.3 转型提升阶段（2019 年至今）

2019 年 1 月 30 日，国务院通过《报废机动车回收管理办法（修订草案）》，并在 2019 年 4 月 22 日正式发布《报废机动车回收管理办法》，于 2019 年 6 月起开始实施，标志着已实施近 20 年的 307 号令正式退出历史舞台，在报废机动车回收拆解行业内具有里程碑式的意义。2019 年 12 月 17 日，国家市场监督管理总局、国家标准委批准发布强制性国家标准《报废机动车回收拆解企业

技术规范》(GB22128—2019), 该标准的发布实施不仅有利于促进行业拆解技术和安全环保水平提升, 也有利于规范企业回收拆解经营行为, 促进行业健康发展。2020年9月1日起施行的《报废机动车回收管理办法实施细则》, 为加快行业跨越式发展注入一剂强心剂, 报废机动车回收拆解行业加速转型升级。这些新政策标准的实施, 为报废机动车回收拆解行业带来了重大发展机遇。

从政策层面上取消总量控制, 利用实施“先照后证”的模式, 取消报废机动车收购价格参照废旧金属市场价格计价规定, 改为市场主体自主协商定价, 放开报废汽车回收价格参照; 取消不必要的行政许可, 减少政府对市场的干预, 并简化办事流程、减轻企业负担, 加强事中事后监管; 允许将具备再制造条件的“五大总成”出售给再制造企业予以循环利用。同时鼓励报废机动车回收拆解行业向市场化、专业化、集约化发展, 推动完善报废机动车回收利用体系, 提高回收利用效率和服务水平。

二、行业发展现状

2.1 全国报废机动车企业设立及增长情况

随着《报废机动车回收管理办法》(国务院令第715号)以及《报废机动车回收管理办法实施细则》《报废机动车回收拆解企业技术规范》(GB22128-2019)的正式实施, 从全国范围来讲, 报废机动车回收拆解行业政策标准体系已基本建立, 行业发展面临重大发展机遇和挑战。

根据中国再生协会和陕西省物资再生利用行业协会最新统计数据，截止 2022 年 9 月 1 日全国报废机动车回收资质企业已达 1205 家（详见附表 1），较 715 号令实施前增加了 488 家，增长幅度为 68%。

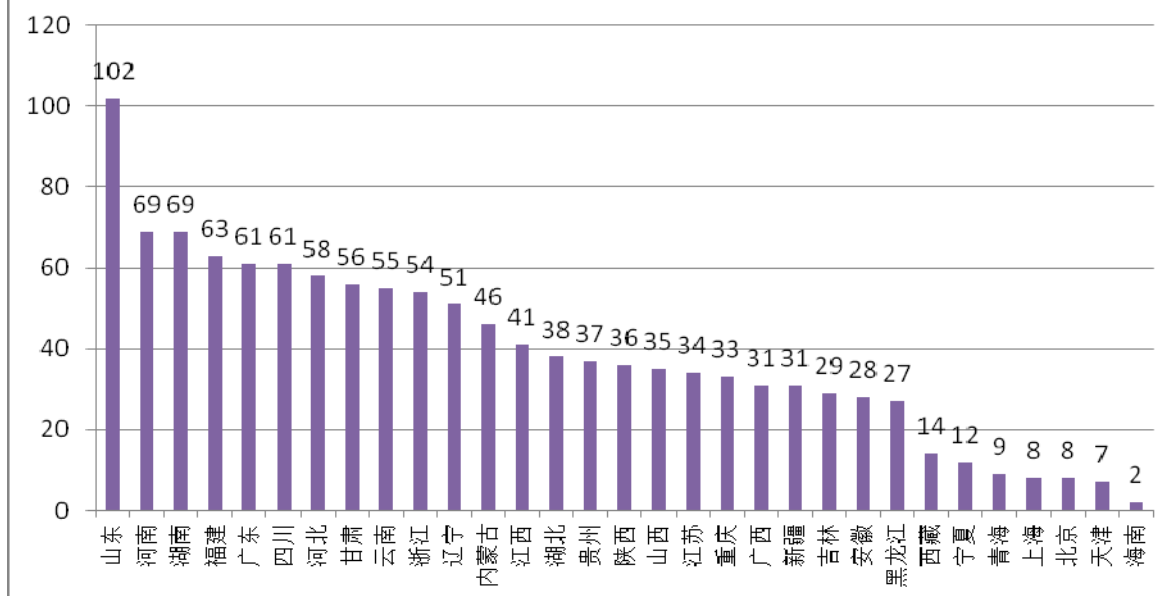
按照各省市区报废机动车回收拆解企业已取得资质数量排名分类如下（表 2）：

全国有 11 个省市区资质企业总量 ≥ 50 家，分别是：山东 102 家，新增 74 家；河南 69 家，新增 34 家；湖南 69 家，新增 14 家；福建 63 家，新增 16 家；广东 61 家，新增 23 家；四川 61 家，新增 21 家；河北 58 家，新增 21 家；甘肃 56 家，新增 36 家；云南 55 家，新增 20 家；浙江 54 家，新增 40 家；辽宁 51 家，新增 35 家。

全国有 10 个省市区资质企业总量 ≥ 30 家 < 50 家，分别是：内蒙古 46 家，新增 11 家；江西 41 家，新增 12 家；湖北 38 家，新增 17 家；贵州 37 家，新增 3 家；陕西 36 家，新增 22 家；山西 35 家，新增 7 家；江苏 34 家，新增 18 家；重庆 33 家，新增 19 家；新疆 31 家，新增 9 家；广西 31 家，新增 16 家。

全国有 10 个省市区资质企业总量 < 30 家，分别是：吉林 29 家，新增 6 家；安徽 28 家，新增 6 家；黑龙江 27 家，无新增；西藏 14 家，新增 2 家；宁夏 12 家，新增 3 家；青海 9 家，新增 1 家；北京 8 家，新增 0 家；上海 8 家，新增 1 家；天津 7 家，新增 1 家；海南 2 家，无新增。

全国各省市报废机动车资质企业数量（表1）



按照报废机动车企业新增资质增长幅度排名，位居前十名的省市区别是：浙江新增 40 家，增幅 286%；山东新增 74 家，增幅 264%；辽宁新增 35 家，增幅 219%；甘肃新增 36 家，增幅 180%；陕西新增 22 家，增幅 157%；重庆新增 19 家，增幅 136%；江苏新增 18 家，增幅 136%；广西新增 16 家，增幅 107%；河南新增 34 家，增幅 97%；湖北新增 17 家，增幅 81%。

此外，北京、黑龙江、海南等三个省市均未新增报废机动车企业资质。

全国报废机动车回收拆解企业资质表（表2）

（截止 2022 年 9 月 1 日）

序号	地区	原有资质	新增企业	总数
1	山东	28	74	102

序号	地区	原有资质	新增企业	总数
2	河南	35	34	69
3	湖南	55	14	69
4	福建	47	16	63
5	广东	38	23	61
6	四川	40	21	61
7	河北	37	21	58
8	甘肃	20	36	56
9	云南	35	20	55
10	浙江	14	40	54
11	辽宁	16	35	51
12	内蒙古	35	11	46
13	江西	29	12	41
14	湖北	21	17	38
15	贵州	34	3	37
16	陕西	14	22	36
17	山西	28	7	35
18	江苏	16	18	34
19	重庆	14	19	33
20	新疆	22	9	31
21	广西	15	16	31

序号	地区	原有资质	新增企业	总数
22	吉林	23	6	29
23	安徽	22	6	28
24	黑龙江	27	0	27
25	西藏	12	2	14
26	宁夏	9	3	12
27	青海	8	1	9
28	北京	8	0	8
29	上海	7	1	8
30	天津	6	1	7
31	海南	2	0	2
合计		717	488	1205

2.2 陕西省报废机动车企业设立及增长情况

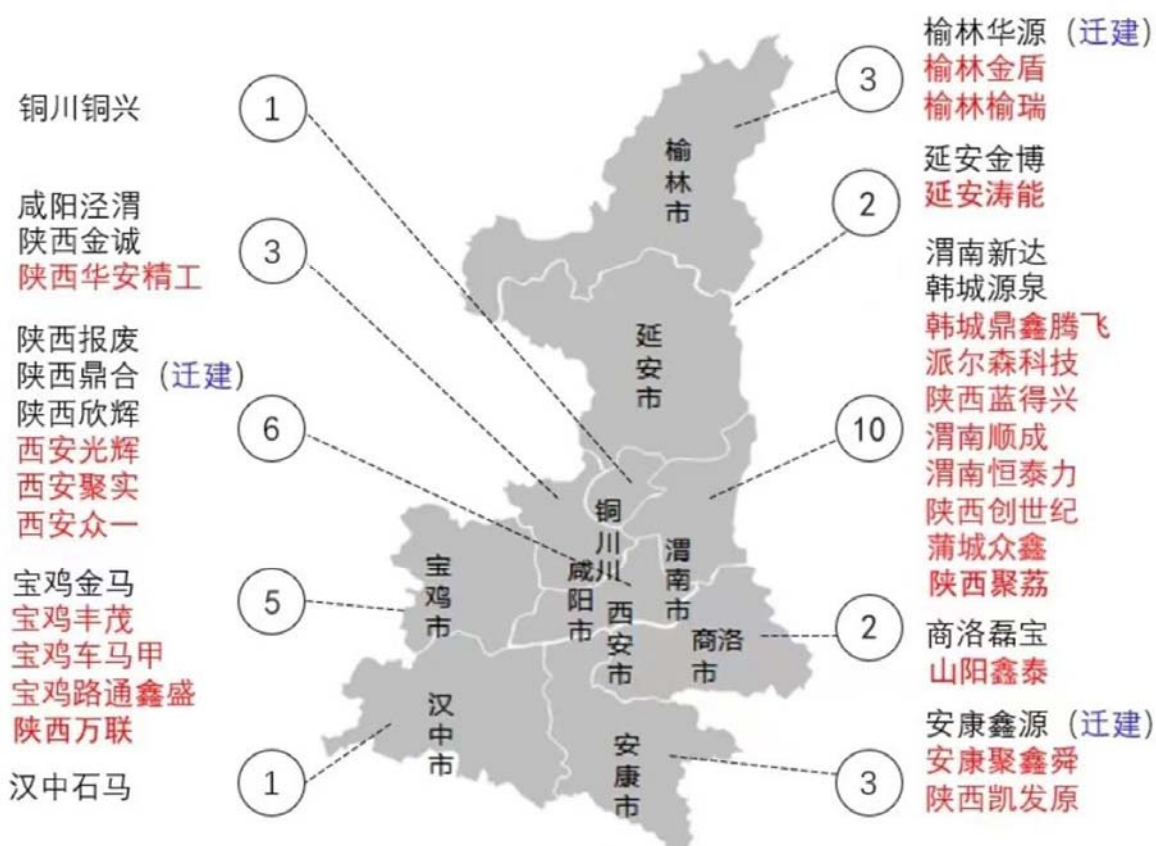
随着《报废机动车回收管理办法》的施行，近年来，陕西省报废机动车行业有了快速发展。

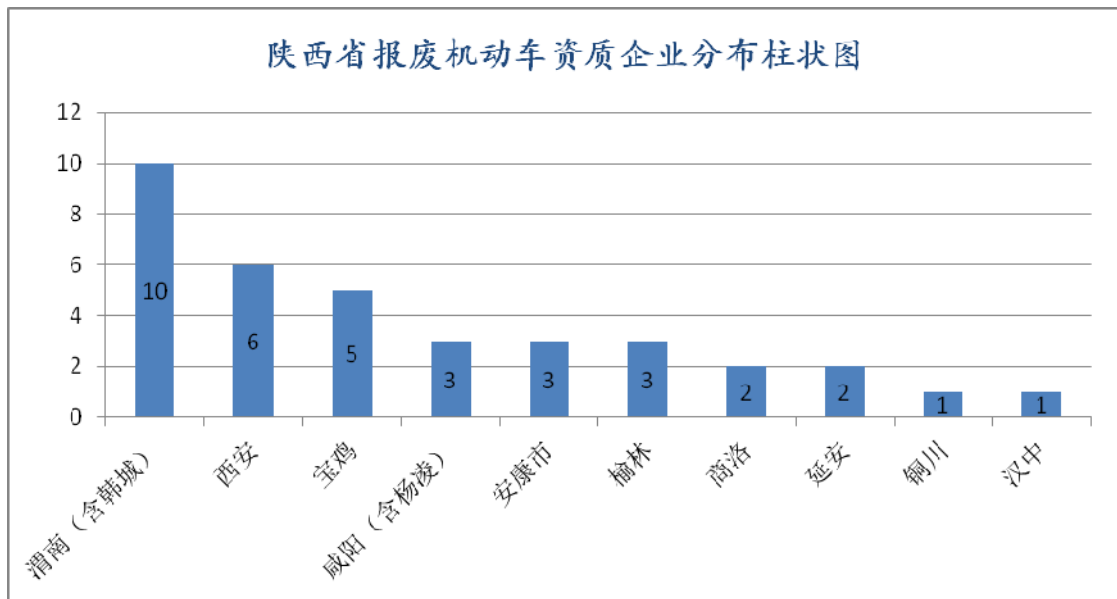
2001年至2020年12月，我省按照原国家经贸委报废汽车回收企业数量控制方案中1个地市设立1个(省会城市可适当增加)回收拆解企业的原则，共审批设立报废汽车回收拆解企业14个，其中西安市设立3个，其他地市及韩城市分别设立1个。2020年8月26日，我省印发《陕西省商务厅关于做好报废机动车回收拆解企业资质认定及行业管理有关工作的通知》(陕商发

〔2020〕39号），我省报废机动车回收拆解企业资质认定工作正式开始。

截至2022年9月1日，陕西省报废机动车回收拆解企业由原来的14家增加到36家，新增资质22个。按照地市分布情况看，西安市6家，新增3家；咸阳市3家（含杨陵区1家），新增1家；宝鸡市5家，新增4家；渭南市10家（含韩城市2家），新增8家；铜川市1家；汉中市1家；安康市3家，新增2家；商洛市2家，新增1家；延安市2家，新增1家；榆林市3家，新增2家。

陕西省报废机动车回收拆解企业分布图（表3）





2.3 陕西省报废机动车回收拆解情况

2021 年全国共回收报废机动车 301.2 万辆，同比增长 20.02%。其中，报废汽车回收 244.5 万辆，同比增长 16.88%，摩托车 48.8 万辆，同比增长 39.43%。从陕西省报废机动车近年来的回收数量统计，2018 年、2019 年、2020 年、2021 年陕西省报废机动车回收量总量分别为 47746 辆、93366 辆、39402 辆、34961 辆，2022 年 1-11 月份回收总量为 42601 辆（表 4）。

2018—2022 年陕西省报废机动车回收量（表 4）

地区	2018 年	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年 1-11 月
陕 西	47746	93366	39402	34961	42622
西安市	10965	40943	11171	9071	11709
铜川市	2319	2643	1314	1000	1083

地区	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年1-11月
宝鸡市	4912	7989	3903	5500	8974
咸阳市	6367	15927	7926	5083	3407
渭南市	8956	4798	2039	2100	3598
延安市	2308	3860	2204	1242	1047
汉中市	2659	3004	1917	1493	961
榆林市	5571	9100	4836	4104	4017
安康市	1786	2727	2259	3116	5730
商洛市	1312	1339	1297	1029	859
省直辖县	591	1036	536	1223	1237

由于受高排放车辆报废补贴政策停止以及“十四五”相关补贴尚未实施等政策影响，2021年全省回收报废机动车共计34967辆，与上年相比总量下降11%。其中西安、宝鸡、咸阳（含杨凌）、榆林拆解量全省占比位列前四，均超过10%；宝鸡、安康、渭南、韩城4市拆解量占比好于往年，其余地市均略有降低（见表4）。

2022年1-11月，全省报废机动车回收总量达到42622辆，已超过2021年全年回收数量。其中，安康、渭南、宝鸡、西安4市回收量增幅均超过上年度20%以上。从企业回收量排名看，位列全省前10名分别是：陕西省报废汽车回收拆解有限公司、陕西鼎合报废汽车回收拆解有限责任公司、宝鸡市丰茂物资再生

利用有限责任公司、西安光辉实业有限责任公司、宝鸡路通鑫盛报废汽车回收拆解有限公司、陕西省安康鑫源报废汽车回收拆解有限责任公司、榆林市华源报废汽车回收拆解有限责任公司、陕西凯发原报废机动车回收有限公司、宝鸡市金马报废汽车回收拆解有限责任公司、安康聚鑫舜报废汽车回收拆解有限公司，约占全省回收总量的 58%。（表 5）

2022 年 1-11 月份回收量排名前 10 名企业（表 5）

排名	企业名称	合计	客车	货车	三轮农 用运输 车、低 速货车	摩托车	挂车	专项作 业车	其他
1	陕西省报废汽车回收拆解有限公司	4734	3548	883	10	88	70	132	3
2	陕西鼎合报废汽车回收拆解有限责任公司	2778	2199	441	3	52	46	33	4
3	宝鸡市丰茂物资再生利用有限责任公司	2763	2232	293	31	152	26	29	0
4	西安光辉实业有限责任公司	2431	2008	279	2	113	15	14	0
5	宝鸡路通鑫盛报废汽车回收拆解有限公司	2367	2134	142	3	69	4	15	0
6	陕西省安康鑫源报废汽车回收拆解有限责任公司	2136	1011	310	9	777	3	26	0
7	陕西省榆林市华源报废汽车回收拆解有限责任公司	1969	1472	336	16	80	36	29	0

排名	企业名称	合计	客车	货车	三轮农用运输车、低速货车	摩托车	挂车	专项作业车	其他
8	陕西凯发原报废机动车回收有限公司	1913	1049	295	11	551	1	6	0
9	宝鸡市金马报废汽车回收拆解有限责任公司	1788	1020	207	5	512	24	19	1
10	安康聚鑫舜报废汽车回收拆解有限公司	1681	870	279	17	485	2	28	0

2.4 陕西省异地报废车辆情况

近年来，我省异地报废机动车辆数量总体趋势是大幅增长（表6），占回收总量的比重逐年增大（表7）。其中，2018年异地报废总量为1820辆，占回收总量的0.25%；2019年异地报废总量达到8269辆，增长幅度达到354%，占回收总量的8.86%；2020年异地报废总量为6135辆，占回收总量的15.57%；2021年异地报废总量为6439辆，占回收总量的18.42%。2022年1-11月份，异地报废总量为9712辆，占回收总量的22.80%。

2018-2022年陕西省异地报废车辆数量（表6）

地区	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年1-11月
陕西	1820	8269	6135	6439	9712
西安市	375	412	527	983	2566
铜川市	57	308	195	217	553

地区	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年1-11月
宝鸡市	164	247	346	1017	2267
咸阳市	509	6134	3939	2429	1023
渭南市	305	151	96	306	1584
延安市	0	66	159	164	34
汉中市	6	22	108	147	33
榆林市	186	447	367	626	572
安康市	69	206	175	269	659
商洛市	130	231	180	165	117
省直辖县	19	45	43	116	304

从地市分析，西安、宝鸡、咸阳、渭南在我省异地报废机动车辆数量排前，约占全省异地报废机动车辆数量75%左右。异地报废车主要集中在重庆、四川等省市，造成的原因是回收价格等因素的影响。

2018-2022年异地报废车辆占回收总量比例（表7）

项目	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年1-11月
回收总量（辆）	47746	93366	39402	34961	42601
异地报废量（辆）	1820	8269	6135	6439	9712
异地占回收总量比例%	3.81%	8.86%	15.57%	18.42%	22.80%

2.5 陕西省报废机动车企业升级改造情况

近年来，在省商务厅和各级商务部门的领导和监管下，在省物资再生利用行业协会的指导下，我省原有的 14 家报废机动车回收拆解企业高度重视企业的升级改造工作，按照《报废机动车回收管理办法》（国务院第 715 号令）《报废机动车回收管理办法实施细则》（商务部令 2020 年第 2 号）《报废机动车回收拆解企业技术规范》（GB 22128—2019）有关报废机动车回收拆解企业资质认定标准及要求，对企业原有设施设备、技术工艺、环保安全等进行了全面提升改造。截止 2022 年 11 月底，全省已有 10 家企业完成了省商务厅专家组的资质重新认定工作，其余企业正在积极准备之中。

2.6 陕西省报废机动车企业经营状况

根据 2019-2021 年我省报废机动车企业年报数据来看，企业总资产增长较快，其中：2019 年末总资产 39754.58 万元，2020 年末 52498.43 万元，2021 年末 50105.35 万元；企业负债总额也逐年增加，2019 年末负债总额 23516.96 万元，2020 年末为 34497.15 万元，2021 年末为 34999.18 万元；资产负债率也逐年增大，其中：2019 年末资产负债率为 59.16%，2020 年末为 65.71%，2021 年末为 69.85%；营业利润呈现逐年下降态势，甚至出现全行业亏损，其中：2019 年营业利润 2256.69 万元，2020 年营业利润 2095.64 万元，2021 年营业利润为-1383.29 万元。

2022 年企业经营情况更加艰难。据省行业协会对 16 家会员

单位统计，2022 年上半年报废机动车回收数量较去年同期有所增加，但由于回收企业增加，单个企业的数量有所下降，加之废钢价格下跌，企业运行成本加大，整体效益大幅度下降。2022 年 1-6 月，全省报废机动车回收 7072 辆，比去年同期 5772 辆，增加 1300 辆，增长 22.5%；2022 年上半年报废机动车回收企业亏损 566.73 万元，比去年同期亏损 215.5 万元增亏 351.23 万元，部分企业经营仍然处于艰难爬坡状况。

三、行业发展特点

3.1 陕西省报废机动车回收拆解行业竞争态势正在形成

2019 年国务院正式发布《报废机动车回收管理办法》，取消了总量控制，实行报废机动车市场定价，放开五大总成拆解业务，显著推进了我省报废机动车回收拆解行业的市场进程。从 2020 年开始，我省报废机动车回收拆解企业数量快速增加，截止今年 11 月底，已新增回收拆解企业 26 家，总数已达 40 家，新企业的加入，打破了多年形成的除西安市以外的一市设立一个回收报废企业的格局，促进了回收拆解企业经营思想、经营模式的改变，引领了全行业竞争态势的形成。也有力地促进了报废机动车回收拆解老企业的升级改造，并涌现出精致设计、建设规范的汉中石马报废机动车回收企业。

3.2 陕西省回收拆解行业表观需求转化率仍然较低

我省机动车保有量迅速增加形成每年达到报废标准的机动车也迅速增加，从而为我省报废机动车回收拆解行业提出巨大的

表观需求。据统计，陕西省 2021 年机动车保有量为 1050 万辆，按照国家推荐性标准 4%理论计算，我省回收拆解行业表观需求要达到 42 万辆。但是由于各种原因的限制，我省最好年份进入报废机动车回收拆解行业只有 9 万辆，转化率明显偏低。

3.3 陕西省报废机动车回收拆解行业供应分布不平衡且行业集中度不高

我省各市之间经济发展水平、人口数量分布不平衡，导致我省报废机动车行业资源具有地区分布不均衡的特点。经济发展水平高、人口数量多的西安、榆林就比人口少、经济发展相对慢的铜川、商洛等市的报废机动车行业供给量要多 5-10 倍。同时，我省由于缺乏具有优势的龙头企业，导致我省报废机动车回收拆解行业集中度不高。行业内大部分企业的回收规模低，整个行业呈现“小而散”的市场结构，单一企业平均拆解量不足 2000 辆，低于全国平均拆解量 3000 辆，更低于 2019 年国家制定的《报废机动车回收拆解规范》中要求单一企业平均拆解量不低于 5000 辆的规定。

四、行业存在问题

目前，我国汽车回收拆解再造领域各个环节国家标准逐渐完善，逐渐覆盖全产业链。在碳中和背景下，报废汽车拆解率有望提升，进而推动汽车拆解行业发展。但是，根据我省目前机动车实际淘汰情况，现有及在建报废机动车回收拆解产能已远远大于实际需求量，产能过剩问题已凸显，行业现状令人担忧。主要存

在以下几个方面的问题，值得我们高度重视。

4.1 产能过剩已经显现

据了解，2021 年全省机动车保有量 1050 万辆（表 8），其中汽车 867 万辆，按照国家推荐性标准，全省总拆解产能按当地机动车保有量 4%理论计算应为 42 万辆，其中报废汽车 35 万辆。截止 2022 年 6 月 20 日，全省已有报废机动车回收企业 35 家，全年拆解能力已达 51.4 万辆，已超过理论拆解能力 9.4 万辆。而实际回收拆解量最高为 2019 年 9.33 万辆，2021 年仅为 3.36 万辆。

各地市机动车保有量及产能预警统计（表 8）

单位：万辆

地市	机动车保有量	总拆解产能力	年拆解能力
西安	445	17.8	20
榆林	102.8	4.11	12
咸阳	85	3.4	9
宝鸡	57	2.28	10
渭南	90	3.6	15
延安	55	2.2	3
汉中	84.8	3.39	5
安康	71.24	2.8	7
商洛	34	1.36	5
铜川	16	0.64	2
韩城	10	0.4	2.5
合计	1050.84	41.98	90.5

4.2 拆解规模化程度不高

除单厂拆解量规模较小外，废钢、废有色、废动力电池、机动车回用件等难以形成集聚效益和产业基础规模，不能有效支撑废旧金属分类及回用件再制造、有色及贵金属提炼、橡胶再生制造等产业的进一步延伸。

4.3 企业盈利水平相对较低

我省老的报废汽车回收企业大多以再生资源回收企业发展演变而来，面对回收车辆品牌多、车型杂的局面，没有实现统一、有效的回收拆解规范。部分企业面临产品附加值低、人员成本高、税负高等问题，导致许多报废汽车拆解企业处于财务亏损状态。由于盈利水平低，又导致给报废车主的收购价低，使车主缺乏通过正规途径报废的动力，形成恶性循环。

4.4 安全生产在新能源汽车拆解中面临新问题

新能源汽车的电池安全，一直是社会关注的焦点。媒体报道的多次动力电池的爆炸起火事故引发了公众的担忧，其中最大的一次爆炸事故是宁德时代关联公司“湖南邦普废旧电池厂发生爆炸”事件。各拆解企业要在动力蓄电池防火、防泄漏、防短路以及动力蓄电池拆卸专用场地等方面，需要进一步强化安全操作程序和规范。

4.5 行业监管漏洞亟需完善

由于相关法律法规不完善、部门监管存在漏洞、民众意识不到位等诸多因素影响，导致未检机动车未列入待报废车辆，还有

大量报废车并没有进入正规的回收企业，而是流入非法拆解市场，导致正规回收拆解的车源较少。根据行业协会统计，机动车回收量只占实际报废车辆的 25-35%。

4.6 专业培训力度不足

近年来，随着我省报废机动车企业不断增多，从业人员也随之增加，特别是新设立的报废机动车回收拆解企业在取得资质认定后，人员专业水平参差不齐，对拆解工艺流程基本不懂，更谈不上提高效益。

4.7 行业数据应用不足

当今已进入大数据时代，建立以数据链为核心的经营决策模式，是实现企业转型升级的基石。目前我省报废汽车回收拆解行业企业数据基础较为薄弱，数据思维意识不强，数据管理技术相对落后，在拆解建议、拆解产品管理等方面数据应用明显不足。

五、政策及建议

报废汽车回收拆解可以促进节能减排和循环经济发展，不仅有利于保障交通安全，减轻环境污染，缓解资源紧张，也可以在不同程度上降低厂商成本，增加经营效益。在碳中和背景下，规范有序开展报废机动车回收拆解企业资质认定，依法查处非法拆解行为，推动行业健康有序发展，具有重要的意义。

5.1 建立完善行业预警机制

为了避免盲目投资、重复建设、造成资源浪费，商务主管部门会同行业协会建立产能过剩的预警机制，通过发布“明白纸”

等方式，提醒拟投资该行业的企业和个人，认真研究行业发展现状，统筹考虑机动车保有量、上下游产业链衔接等因素，严密论证投资的可行性，进一步增强市场风险意识，切忌盲目投资造成损失。

5.2 探索建立回用件交易市场

报废机动车回用件循环再利用，不仅可以提升资源有效利用率，也可以让消费者和报废车拆解企业从中受益。我省可结合自身实际，借鉴全国先进省市好的经验，探索建立陕西报废机动车回用件（拆车件）交易市场，创新回用件收集、分类、贮存、标识、销售及与再制造产业整合的发展模式，一站式解决拆解企业“有件无门，精拆无价”的困惑。

5.3 充分发挥行业协会作用

在商务等主管部门的大力支持下，进一步发挥行业协会的桥梁纽带作用，建立政产学研研发机制，深入挖潜，努力研究新工艺，提高拆解效率和工艺水平，切实将报废机动车再生资源回收利用发挥至极致。

5.4 指导企业加强安全环保

随着机动车产业的飞速发展，报废机动车的数量也在呈现快速增长态势，报废汽车拆解企业担负着重要的末端处置与资源再生的使命，安全和环境保护责任更加重要。建议指导企业完善报废机动车回收拆解企业建设和作业相关标准要求，明确企业环保、消防、安全方面的规范，强化安全监管，开展绿色评价。

5.5 加大非法拆解整治力度

深刻汲取我省发生的“中国三汽”非法拆解历史教训，建议商务、公安、生态、工信、交通、市场监管等部门，要加大对非法拆解网点的整治力度，各自职责范围内做好监管的同时，要加强联合执法力度，严厉打击非法回收拆解行为。进一步完善回收拆解有关法规，推动正规渠道回收拆解的报废汽车比例不断提高。

5.6 强化专业技能培训

鉴于我省新增报废机动车企业数量较多，从业人员专业水平普遍较低的实际情况，建议商务主管部门会同行业协会加大培训力度，可采取行业技能比武等形式，加强拆解工艺等方面培训，做为各企业深入挖潜的基础工作，确实达到车拆得了和有价值件拆的完整、分得清的目的。

5.7 加强数字信息化应用

目前，我省大部分企业尚未建立拆解数据库，每类车型、品牌、配置的报废汽车再生资源含量、回用件重量、销售价格等等尚未形成详细的基础数据，造成回收、拆解和销售环节的流程、价格非标准化，一车一议的情况时有发生，企业回收、销售环节议价可能性降低。建议构建绿色供应链数据应用，着重针对回用件、再制造件、再生材料等领域开展工作，促进上下游产业的协同发展。

5.8 加快出台行业配套标准

报废机动车回用件、再制造零部件的再使用和再利用已得到全社会的认可，在《报废机动车回收管理办法》中也有了明确规定。发达国家在旧件和再制造零部件拆解、入库、销售等方面已建立了完备的追溯体系和标准体系，建议国家有关部门应尽快研究建立旧件回收利用标准体系，同时，建立认证检测机构，在必要条件下给予企业更多优惠，加强报废机动车回收拆解行业信用建设，增强消费者信心，促进报废机动车回收拆解行业持续健康发展。