

报废汽车拆解乱象调查:正规厂干不过黑作坊

一边是正规拆车企业“无车可拆”，另一边是乡间小作坊把控不少报废车源，倒卖零件牟利，生意火爆……近日，山东一地报废汽车拆解乱象引发关注。

“新华视点”记者调查发现，此类行业乱象在多地出现。违规小作坊、代收中介不仅扰乱市场秩序，也暗藏安全隐患和环境危害。

报废汽车去哪了？

据有关部门统计，2024年至2025年，全国报废汽车回收1767.3万辆，年均增速45.8%。

汽车报废应是什么流程？

商务部官网显示，旧车车主应将报废旧车交给机动车回收拆解企业，企业向车主出具回收证明，收回机动车登记证书、号牌、行驶证，及时向公安交管部门办理注销登记，将注销证明转交机动车车主。

但在实际中，一些车辆从车主走向回收拆解企业的过程中，却存在一条中介、小作坊地下产业链。

刘玉龙(化名)从事报废车回收一年多，平时通过朋友介绍、社交平台打广告等途径收购附近的报废车。“我开拖车去个人手里收车。有时也从汽修店、汽车销售店、4S店收车，最终送到拆解点。”

刘玉龙口中的拆解点，就是私自回收拆解报废机动车的小作坊。一个小院、几名工人，就能组成一个小作坊。他们一般会将发动机、方向机、变速器、前后桥、车架以外的有价值零部件拆除转售，赚取利润。

近日，记者来到山东一处被查处的报废汽车拆解回收小作坊。该作坊于2023年10月成立，有6名员工。业主没有回收拆解报废车的资质。

当地街道负责人介绍，查处时现场堆放约20辆车，没有废气、废水处置装置等环保设备和安全防护设施。由于作业不规范，有泄漏油液渗入地面。

一些零部件流入非正规渠道冒充“原厂件”“新件”，涉嫌制售假冒伪劣商品。而报废车零部件无序转卖，也暗藏安全隐患。

据最高人民检察院3月14日发布的典型案例，张某等多人从重庆的报废车回收拆解公司购入



在一家正规拆车企业，待报废车辆摆放在厂区。

零配件并非非法拼装成整车，在打磨刻印车辆信息、篡改重置车机系统、伪造注册登记凭证后，异地上牌销至10余省市，存在严重安全隐患。

此外，拆解过程易污染环境，含重金属的零部件也有污染水和土壤的风险。

在大连市生态环境局2025年12月通报的一起案件中，执法人员检查发现，小作坊院内土壤被污染呈现黑色，院内有明显油味。当事人未采取任何防范措施，导致废机油、刹车油污染场地土壤。

被拆下有用零部件的报废车最终去了哪里？

多名回收拆解企业负责人说，国家对报废机动车回收企业实行资质认定制度，未经资质认定的单位或个人无法给车主出具相关回收、注销证明。因此，小作坊拆解过的报废车，仍然会卖给有资质的企业，但对正规企业而言，利润空间非常有限。

小作坊拆解乱象为何难以根治？

一名地方商务部门干部介绍，正规企业要承担环评、危废处置、场地防渗、设备、人工等刚性成本，盈利只能靠废金属，收车价仅2000元/吨；而小作坊无环保、安全、税收等支出，靠倒卖零部件等牟利，收车价可高达3000元/吨以上。

山东华巨汽车零部件再制造有限公司是一家规模较大的报废

汽车拆解回收企业。公司负责人张君涛算了笔账：建设总投资约4000万元，仅环保相关设施就花费约500万元，包括污水处理站、除尘设备、地面防渗等。平时只要一开张，就面临员工工资、电费、劳保用品、设备和房屋折旧、场地租赁等支出，此外还有每年的税费。

高成本的另一边是低收益。商务部报废机动车回收拆解企业资质认定专家库专家汪步云说，传统燃油车经精细化拆解，回用件价值可翻几倍。然而，不少回收车辆的有价值部件被“黄牛”等环节截留、拆空，车辆仅能作为废钢铁处理，残值仅两三千元。

另外，商务部报废机动车回收拆解企业资质认定专家库专家刘乐樵说，正规企业大多集中在地价便宜的郊区，车主交车远、上门成本高，自驾送车后返程不便，办理流程繁琐耗时，收购价较低；而非正规窝点流动性强、上门收车、全程代办，精准抓住车主“图方便、图高价”心理。

依据相关政策文件，地方行业监管涉及多个部门。商务部门监管行业活动，公安机关监管行业治安、票证等，生态环境部门负责污染防治，发改、工信、交通运输、市场监管根据分工各负其责。

多名地方干部说，小作坊隐匿性强、违法成本低，在日常监督管理中不易被发现，查处成本高。而且，其选址多位于城乡接合部或偏远地区，有的在租用的或自家的院子里，没有证据或举报线索，执法部门无法进门。

如何推动转型升级？

未来，我国将有大量旧车面临更新淘汰。受访人士建议报废汽车拆解回收行业发展紧扣循环经济方向，推动行业走上高质量发展之路，让报废汽车真正变废为宝。

“治理行业乱象，单打独斗难以根治。”山东日中律师事务所律师陈冠汶建议建立跨部门联合执法机制。由地方政府牵头，定期开展专项行动，形成威慑合力。利用无人机巡查、卫星遥感等技术手段，对城乡接合部、偏远林区等重点区域开展拉网式排查。打通部门间数据共享堵点，实现状态异常车辆报警、比对、拦截。

地方商务部门干部认为，应通过加强执法挤压非法生存空间，持续打击非法拆解及下游的非法翻新和销售网点；对违规企业敢于“亮红牌”，情节严重的坚决吊销资质；强化路面执法，严查报废车回流、套牌、拼装，倒查溯源。

“行业价值链亟待重构，不能停留在‘论斤卖’的低水平阶段，把利润点从‘拆得快’转向‘用得好’，才能长远发展。”刘乐樵认为，下一步关键在于培育一批行业龙头企业，推动汽车生产与拆解回收企业的直接合作，发展汽车再制造产业，产生引领示范作用。

业内人士介绍，不少发达国家建立了生产者责任延伸制度，如车企每卖出100辆汽车，将对其中的几十辆负有回收再利用义务。建议引导行业向精细拆解转型升级，推动高价值零部件循环利用；建设区域性回用件交易平台，让正规企业通过合法途径提高收益，缩小利润差。

针对资源浪费与效益困境，一些龙头企业开始向产业链后端寻求突围。张君涛说，据估算，一辆小型汽车完成精细化拆解后，可分解出约36千克橡胶、70千克塑料、100千克铝，相比粗放式拆解，这种“吃干榨净”模式让资源价值显著提升。

专家认为，从更广视角来看，废旧产品设备回收循环利用需统筹各领域资源，打好“政策、市场、科技、社会”组合拳；推动企业在自主创新上下大功夫，进一步深化产学研用融合联动协同创新，强化关键技术装备研发和攻关，积极探索新的商业和管理模式。

(据新华社报道)