

“爱车”的最后旅程 为何布满荆棘？



4月23日
在广西某市市郊
一处二手车零配件交易
市场内拍摄的“家庭式”报废车
拆解作坊。
新华社记者 曹祎铭 摄

汽车到达报废年限时，消费者往往希望陪伴自己多年的“爱车”能得到妥善、规范处理。然而，记者在重庆、广西等地调查发现，除正规报废渠道外，非法拆解报废车辆“门路”颇多，需要报废的机动车可能面临不同“命运”。

本该规范有序的报废流程，为何变得乱象丛生？陪伴我们驰骋岁月的“爱车”，其最后一程又为何布满荆棘、难以“善终”？

正规企业车源不足 报废车辆被“偷梁换柱”

在重庆市潼南区，记者来到重庆弘喜汽车科技有限责任公司，这是西南地区规模较大、具备正规资质的报废车回收企业之一。这里车辆拆解流程规范，车间仓库井然有序。每一辆新到的报废车，都有专业工作人员对其进行全车检查，核对发动机、变速箱、车架号等信息，并逐一登记入库，形成电子档案。在拆解车间，工作人员对车辆进行分类拆解，废油液、塑料件、电子元件被分门别类地收集和存放。拆解下的三元催化器，回收的刹车油、机油等危废，被独立存放，等待专业处置。在企业“车驾管室”，工作人员对每一辆报废车辆的信息进行网上核对，确保车辆违法记录处理完毕、信息准确无误后，方可办理销户手续。

与庞大厂区形成鲜明对比的是略显冷清的拆解线。记者在现场看到，等待进行报废程序的车辆数量不多，新入库的车辆更是屈指可数。“我们去年回收了大约7万辆报废车，远未达到当初设计的产能水平。”弘喜公司相关负责人向记者坦言，他们面临的最大问题是车源不足。

在广西某市，记者在两家具有报废车回收拆解资质的企业内看到，从登记入库到拆解作业，再到危废妥善保管，流程清晰，厂区管理规范。然而，两家企业几乎都处于临时停工状态。企业负责人告诉记者，他们每年的产能严重不饱和，仅能达到理论产能的40%左右，经常处于“吃不饱”的状态。

除车源不足外，重庆弘喜公司相关负责人还向记者吐露他们面临的另一困境——回收的车辆常常被不法车贩“偷梁换柱”。

报废车辆中三元催化器、电子元件、铝制轮毂等具有较高价值，一些车贩通过高价回收获取车源，将高价值部件拆下倒卖牟利，用低配或损坏部件对原车进行“修补”，再将“偷梁换柱”后的车辆送至正规回收企业进行报废和销户。面对繁杂车型和庞大数量，正规企业难以有效甄别每一辆被“偷梁换柱”的车辆。

据业内人士介绍，若三元催化器、电子元件等成色较好，倒卖这些汽车零部件的获利与将“偷梁换柱”后的车辆卖给正规回收企业所得收入基本相当。

“一些中间商、汽修厂、废品回收站非法回收报废机动车、出售危险废物及‘五大总成’获取高额利润。”重庆市报废机动车回收拆解协会相关负责人介绍，



3月19日在重庆弘喜汽车科技有限责任公司拍摄的等待报废的汽车。
新华社记者 唐奕 摄



3月19日，重庆弘喜汽车科技有限责任公司工作人员在搬运电池。
新华社记者 唐奕 摄



3月18日，广西某地市场监管部门对一家从事汽车配件销售业务的公司非法拆解报废机动车行为进行查处。
新华社发

重庆市正规渠道报废的机动车仅占重庆市机动车保有量的4.21%，剔除外地车，本地机动车报废率仅1.68%，远低于理论报废水平，意味着大量本地报废车辆流入了非正规渠道。

不法分子伪造灭失 上演“金蝉脱壳”

记者在调查中还发现，伪装“意外去世”“金蝉脱壳”这类影视作品中的情节，竟也在回收报废车辆行业时常上演。

根据《机动车登记规定》，因自然灾害、失火、交通事故等造成机动车灭失的，机动车所有人应当向登记地车辆管理所申请注销登记。车管所内部人士和从事报废机动车业务的相关人士告诉记者，有些地区针对机动车灭失的证明材料要求并不严格，仅凭车辆所有人的书面声明即可办理相应业务。

在西部某市，业内人士告诉记者，近一两年通过电话咨询或到前台办理灭失程序的人相对往年明显增多，除正常灭失车辆之外，有钻空子办理灭失后卖给“黑

作坊”的；还有因为经济纠纷车辆被抵押，原车主不想承担责任来办理灭失的。这些都给了不法分子伪造灭失车辆的可乘之机，这些车辆就如同“金蝉脱壳”一般，无需进入正规报废流程，从而流向各类非法报废作坊，成为不法牟利的“香饽饽”。

据业内人士介绍，这些伪造灭失的车辆，小部分成色较好的以整车形式卖至海外，大部分在“黑作坊”拆解后以倒卖高价值汽车零部件和“五大总成”的方式获利。两种方式获利均高于以“偷梁换柱”方式所得收入。

“黑作坊”隐蔽经营 想方设法躲避监管

无论是“偷梁换柱”还是“金蝉脱壳”，没有资质的非法拆解“黑作坊”都在其中扮演着重要角色。记者在调查中发现，这些“黑作坊”呈现出“无招牌化”“层层伪装”等隐蔽性特点。

记者在广西某市郊区一处二手配件交易市场内看到，这里搭建着大量临时工棚，一些“家庭式”作坊正在拆解、处理大货车的发动机等部件。在广西另一城市，记者结合线索，利用无人机，锁定了一处隐藏在国道边大货车停车场内的报废车存放、临时拆解窝点。记者驾车前往并近距离观察，几名工作人员十分警惕，现场可见有人在拆解车辆零部件。

在重庆市开州区连接开州城区与白鹤工业园的211国道沿线，一条支路被当地人称为“废车一条街”。这条街上聚集了多家回收报废汽车的小作坊，却没有一家挂出招牌。各类汽车发动机、轮胎、轮毂等零部件被摆放在各个门市门口，当街展示和叫卖。这条街最里面是一个大型停车场，停满了各式各样的废旧汽车。通过无人机高空拍摄可以清晰看到，有工人在停车场最里端进行报废汽车零部件拆解作业。

甚至还有窝点利用附近正规企业“打掩护”，选址与正规企业“贴身”布局——与白鹤工业园内一家正规废旧汽车回收企业一墙之隔的厂区，一家厂房利用“废纸壳回收”业务作“挡箭牌”，热火朝天地进行废旧汽车和摩托车的拆解作业。这种运营模式，不仅便于“车贩子”将拆解后的车辆就近送往正规企业销户，也大大增加了监管部门的监管难度。

记者将采访了解到的情况反馈给重庆市有关部门，该部门相关负责人表示，上述点位都属于非法拆解点，将立即责成属地主管部门对这些点位进行查处，并联合相关市级部门开展新一轮报废机动车回收行业专项整治行动。

非法拆解隐患重重 污染环境危及安全损害行业

建立机动车报废制度本是保护环境、保障安全的重要举措，而这些非法拆解点不仅污染环境，还隐藏着极大的安全隐患。“偷梁换柱”“金蝉脱壳”等非法拆解中的常用招数，使得电子元件、铝制轮毂

等高价值汽车部件以翻新的形式回流市场，以次充好，可能因性能缺陷引发车辆故障，威胁驾乘人员安全。

“黑作坊”盛行严重损害行业健康发展。产能严重过剩、僧多粥少，正规企业“等米下锅”，非法拆解点却“生意火爆”。

重庆市报废机动车回收拆解协会相关负责人介绍，截至2026年5月，重庆市有资质报废车回收企业共45户，年设计拆解能力达117万辆。然而，2025年重庆市报废机动车实际回收拆解量仅为41.7万辆，虽高于全国同期平均水平，但产能利用率仅三分之一。2025年全行业利润亏损575万元，正规企业“吃不饱”已成为行业普遍现象。

2026年1月，广西相关部门发布《2025年广西报废机动车回收拆解行业发展现状明白纸》，对行业提出产能过剩预警：全区现有及在建报废机动车回收拆解年总拆解产能超过127.5万辆，已远远大于全区应有年总拆解产能41.4万辆。

行业乱象亟待整治 加强监管引导健康发展

数据显示，我国每年有超1000万辆汽车达到报废标准。“报废机动车行业监管因涉及的部门多，各部门间缺乏统筹协调，未形成有效的监督合力，导致管理力度不足。”重庆百君律师事务所律师邓杰文介绍。

扭转当前报废机动车回收拆解行业的困局，不仅需要监管部门加大对非法拆解窝点的打击力度，更需完善对报废汽车全生命周期的闭环管理，从源头堵住投机空间，让正规企业“有米下锅”，让灰色链条无处遁形。业内从业者建议，应加力“打非治违”，多部门形成合力，定期开展专项整治，并充分发挥行业协会的自律作用，方能从根本上扭转“劣币驱逐良币”的困局。

近年来，重庆市通过联合多部门开展报废机动车回收行业专项整治、发挥检察监督与群众监督协同效能、指导建立重庆市报废机动车回收拆解行业协会、拓宽业内监督行业自律等举措，有效提升了执法效能。

业内人士表示，按照现行政策，不管该地区市场是否饱和，只要企业满足相应条件，便可以申请获得报废机动车拆解资质，这无形中也为行业“内卷”埋下隐患。建议国家层面探索完善产能调控机制，统筹区域设计产能、实际拆解量等因素，防止盲目投资和恶性竞争。

规范报废机动车，关乎我们每一个人。当行业乱象持续滋生蔓延，非法拆解的灰色链条难以斩断，受损的不只是合规企业的生存空间，更是整个社会的公共利益。报废机动车回收拆解，一头连着资源循环利用，一头连着生态环境与公共安全。唯有疏堵结合、标本兼治，才能让报废车真正“善终”，守住安全与环保的底线。

新华社记者 黄伟 唐奕 曹祎铭 张爱林