



# 再生资源系列深度之汽车拆解： 锂电回收+五大总成 再生价值 促汽车拆解快速发展



## 核心观点:

报废汽车拆解需求旺盛，报废高峰期已至。我国汽车拆解行业目前仍处于发展初期，2021 年我国报废汽车回收拆解量近 250 万辆，近五年来年复合增长率为 9.4%。但从保有量来看，2021 年我国汽车保有量 3.02 亿辆，对应报废量/保有量仅不足 1%，若以海外 7% 的汽车报废拆解量占保有量比测算，对应汽车拆解市场空间达 2114 万辆。从历年销量、合理报废时限推算，我们预计 2007-2015 年的乘用车高速增长对应的报废周期即将来临，汽车拆解报废高峰期已至。

“五大总成”、动力电池等再利用价值高，助力行业发展提速。政策沿革来看，2019 年“五大总成”再制造解禁促使传统能源汽车回收价值由不及 4000 元翻倍至约 9500 元，2025 年市场空间近 1200 亿元，成为推动行业加快发展的重要驱动力。究其原因，作为汽车核心零部件的“五大总成”成本超汽车造车成本 50%，最具回收价值。近两年新能源汽车销售放量带动动力电池回收市场启动，考虑电池回收后其拆解价值超 3 万，推动 2030 年整体市场空间超 2600 亿元。此外，国家加速推动汽车全生命周期溯源管理，叠加拆解价值高涨，正规回收率或快速提升。

新参与者加快入场，整车厂、资源再利用企业正加快布局。我们观察到 2021 年来汽车回收拆解企业激增，原因系新规解除对回收企业资质认证总量的控制。目前市场上的主要参与者为整车厂、资源再利用企业以及独立回收拆解企业。伴随生产者责任延伸制的完善与再制造、再利用企业

的发展，且在国家要求拆解企业大型化的背景下，我们认为整车厂与资源再利用企业资源多重整合利用优势凸显。

海外巡礼：生产者责任延伸+补贴+技术迭代。发达国家较为严格的落实生产者责任制，成立生产者责任组织(PRO)推动汽车拆解规模化发展。此外，海外对汽车拆解进行补贴，强化生产者责任延伸制。从我国目前情况来看，延伸落实不到位，汽车拆解整体产业链布局缺失，尚未形成大规模效应及上下游协同优势。参照电子废弃物拆解基金的生产者责任延伸制，若汽车拆解政策引入基金补贴，可有效保证拆解企业叠加补贴后构成合理利润，助力行业规范发展。

未来几年行业处于放量初期，看好具有回收渠道优势的旺能环境、天奇股份、中再资环，建议关注华宏科技等。1、旺能环境：立足主业焚烧拓张电池回收，股东具备汽车拆解资产；2、天奇股份：进军动力电池回收，拥有汽车拆解产能，产业链协同优势显著；3、中再资环：家电拆解龙头，背靠股东回收渠道，再生资产有望整合；4、华宏科技：

深耕装备制造领域，汽车回收渠道优势显著。

**预览已结束，完整报告链接和二维码如下：**

[https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1\\_40988](https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_40988)

