

2018-2023年中国报废汽车回收拆解行业市场发展 动向调查及未来发展趋势预测报告

报告大纲

观研报告网

www.chinabaogao.com

一、报告简介

观研报告网发布的《2018-2023年中国报废汽车回收拆解行业市场发展动向调查及未来发展趋势预测报告》涵盖行业最新数据，市场热点，政策规划，竞争情报，市场前景预测，投资策略等内容。更辅以大量直观的图表帮助本行业企业准确把握行业发展态势、市场商机动向、正确制定企业竞争战略和投资策略。本报告依据国家统计局、海关总署和国家信息中心等渠道发布的权威数据，以及我中心对本行业的实地调研，结合了行业所处的环境，从理论到实践、从宏观到微观等多个角度进行市场调研分析。

官网地址：<http://baogao.chinabaogao.com/lingbujian/304426304426.html>

报告价格：电子版: 7200元 纸介版：7200元 电子和纸介版: 7500

订购电话: 400-007-6266 010-86223221

电子邮箱: sale@chinabaogao.com

联系人: 客服

特别说明：本PDF目录为计算机程序生成，格式美观性可能有欠缺；实际报告排版规则、美观。

二、报告目录及图表目录

报废汽车是指达到国家报废标准或者虽然未达到国家报废标准，但发动机或者底盘严重损坏，经检验不符合国家机动车运行安全技术条件，或者不符合国家机动车污染物排放标准的机动车。

在汽车产品生命周期的不同阶段，需要制定相应的技术标准。根据汽车产品生命周期的阶段特性，将标准框架分为以下几个部分，即设计、制造阶段、报废回收拆解阶段和利用阶段，如图所示。不同的阶段制定相应的不同范围和不同性质的标准。

汽车回收利用标准框架体系 资料来源：公开资料整理

1、产品设计制造阶段

产品的设计、制造阶段对于车辆可回收利用性具有潜在的、决定性的影响。产品的材料选择、结构设计等因素，对产品报废回收时的可拆解性、可再使用性、可再制造性、可再利用性及可回收利用性具有决定性的影响。因此，在设计制造阶段，需要对产品设计技术进行规范，鼓励进行可回收性设计。

2、产品报废回收阶段

对于报废回收、拆解阶段，首先要解决汽车的报废标准，对报废标准进行修订。报废标准的修订思路：弱化年限和里程指标，强化车辆的技术状态及安全、节能、环保指标，兼顾可操作性。报废标准的确立原则：确定机动车的性能测试项目和指标、保证安全及环保要求、补充事故机动车报废判定原则、调整和完善报废年限和里程指标。

3、产品回收利用阶段

对于回收利用阶段，是实现汽车产品回收利用的实现阶段，直接决定了回收利用率和利用水平。该阶段的标准主要规范各种回收利用技术、回收利用方式，提高回收利用水平及回收利用率。回收利用的方式主要包括再使用、再制造以及材料循环和能量回收等，对于无法回收利用的则进行焚烧或填埋处理。

其中最重要的方式为汽车零部件产品的再制造。再制造是实现汽车工业循环经济的高级形式，可以最大限度的保留产品中的高附加值，以最少的消耗，达到最好的效果。再制造的汽车零部件是用于汽车维修的，维修后的汽车仍然行驶在道路上完成运输任务，因而再制造汽车产品的质量仍会影响到交通安全及对环境的污染，为确保再制造汽车零部件产品的性能、可靠性、耐久性和质量，必须制定汽车零部件再制造相关标准。

观研天下（Insight&Info Consulting Ltd）发行的报告书《2018-2023年中国报废汽车回收拆解行业市场发展动向调查及未来发展趋势预测报告》主要研究报废汽车回收拆解行业市场经济特性（产能、产量、供需），投资分析（市场现状、市场结构、市场特点等以及区域市场分析）、竞争分析（行业集中度、竞争格局、竞争对手、竞争因素等）、工艺技术发展状况、进出口分析、渠道分析、产业链分析、替代品和互补品分析、行业的主导驱动因素、政策环境、重点企业分析（经营特色、财务分析、竞争力分析）、商业投资风险分析、市场

定位及机会分析、以及相关的策略和建议。

公司多年来已为上万家企事业单位、咨询机构、金融机构、行业协会、个人投资者提供了专业的行业分析报告。我们的客户涵盖了中石油天然气集团公司、德勤会计师事务所、华特迪士尼公司、华为技术有限公司等上百家世界行业领先企业，并得到了客户的广泛认可。我们的行业分析报告内容可以应用于多种项目规划制订与专业报告引用，如项目投资计划、地区与企业发展战略、项目融资计划、地区产业规划、商业计划书、招商计划书、招股说明书等等。

第一章 报废汽车回收拆解的基本概述

1.1 报废汽车回收利用流程

1.1.1 主要核心环节

1.1.2 回收拆解环节

1.1.3 破碎处理环节

1.1.4 再制造环节

1.2 报废汽车回收拆解的内涵及价值

1.2.1 报废汽车拆解的内涵

1.2.2 汽车拆解的行业地位

1.2.3 报废汽车的可回收资源

1.2.4 报废汽车的经济价值

1.2.5 报废汽车拆解产业链

1.2.6 助力提升汽车工业竞争力

1.2.7 产业迎合可持续发展战略

第二章 2015-2017年国际报废汽车回收拆解行业综述

2.1 国际汽车拆解市场分析

2.1.1 各国汽车平均使用年限分析

2.1.2 各国报废汽车拆解行业概述

2.1.3 全球汽车报废率规模分析

2.1.4 全球报废汽车补贴力度分析

2.1.5 发达国家汽车拆解市场可观

2.1.6 发达国家汽车拆解政策完善

2.2 美国

2.2.1 报废汽车利用状况分析

2.2.2 报废汽车拆解行业政策

2.2.3 美国汽车报废率规模

2.2.4 美国汽车拆解行业规模

2.2.5 美国汽车拆解运作机制

2.2.6 报废汽车零部件回收状况

2.2.7 美国汽车回收龙头企业

2.3 欧盟

2.3.1 欧盟报废汽车相关法规

2.3.2 欧盟汽车回收管理体系

2.3.3 欧盟汽车拆解产业规模

2.4 德国

2.4.1 德国报废汽车拆解回收概况

2.4.2 德国报废汽车拆解回收流程

2.4.3 德国汽车拆解行业政策分析

2.4.4 德国报废汽车回收体系分析

2.5 日本

2.5.1 日本汽车回收市场规模

2.5.2 日本报废汽车回收体系

2.5.3 报废汽车回收机制完善

2.5.4 日本报废汽车拆解流程

2.5.5 日本报废汽车拆解状况

2.5.6 日本政策支持汽车回收

2.6 其它国家

2.6.1 英国

2.6.2 韩国

第三章 2015-2017年中国报废汽车回收拆解行业发展环境分析

3.1 经济运行状况

3.1.1 国内生产总值

3.1.2 固定资产投资

3.1.3 工业运行情况

3.1.4 居民收入水平

3.1.5 宏观经济展望

3.2 循环经济发展

3.2.1 循环经济的内涵及界定

3.2.2 我国循环经济产值规模

3.2.3 再生资源回收规模分析

3.2.4 再生资源行业发展特点

3.2.5 循环经济发展战略发布

3.2.6 循环经济试点经验汇总

3.2.7 循环经济需要金融支持

3.3 汽车行业运行

3.3.1 我国汽车产销状况分析

3.3.2 新能源汽车的销售规模

3.3.3 汽车零部件行业分析

3.3.4 汽车商品进出口分析

3.3.5 汽车保有量规模上升

3.3.6 机动车驾驶人数量增长

3.4 政策环境分析

3.4.1 报废汽车回收的相关标准

3.4.2 机动车强制报废法律规定

3.4.3 机动车强制报废标准实施

3.4.4 老旧汽车报废补贴标准

3.4.5 五大部门推进黄标车整治

3.4.6 报废汽车回收办法即将出台

3.4.7 地区完善汽车回收拆解法规

第四章 2015-2017年中国报废汽车回收拆解行业发展分析

4.1 2015-2017年中国报废汽车回收状况

4.1.1 报废汽车的回收渠道

4.1.2 汽车回收拆解企业数量

4.1.3 报废汽车回收量统计

4.1.4 报废汽车回收率

4.1.5 报废汽车的回收水平

4.1.6 各渠道回收占比

4.2 2015-2017年报废汽车拆解行业发展综况

4.2.1 汽车拆解行业发展阶段

4.2.2 区域黄标车的淘汰状况

4.2.3 各省市汽车的报废情况

4.2.4 我国报废汽车补贴水平

4.2.5 首条汽车拆解生产线建成

4.3 2015-2017年报废汽车拆解市场运行分析

4.3.1 报废汽车拆解市场规模

4.3.2 汽车拆解市场盈利模式

4.3.3 汽车拆解市场利润构成

4.3.4 汽车拆解企业收益分析

4.4 2015-2017年报废汽车回收拆解市场的竞争分析

4.4.1 行业竞争主体分析

4.4.2 地区市场竞争格局

4.4.3 竞争排名状况分析

4.4.4 市场集中度提高

4.5 2015-2017年报废汽车拆解回收区域市场发展动态

4.5.1 新疆自治区

4.5.2 宁夏自治区

4.5.3 山东省

4.5.4 陕西省

4.5.5 浙江省

4.5.6 广东省

4.5.7 云南省

4.5.8 兰州市

4.5.9 北京市

4.5.10 上海市

4.5.11 广州市

4.5.12 昆明市

4.6 报废汽车回收拆解信息化管理分析

4.6.1 管理要求出台

4.6.2 行业平台支持

4.6.3 应对体系构建

4.7 报废汽车回收拆解行业发展问题

4.7.1 新常态影响因素分析

4.7.2 汽车回收价格低

4.7.3 行业规模偏小

4.7.4 回收渠道不规范

4.7.5 行业管理办法缺乏

4.7.6 车主存在思维误区

4.7.7 拆解技术有待提高

4.7.8 政策支持力度弱

4.7.9 资源再利用水平低

4.7.10 企业税负压力大

4.8 报废汽车回收拆解行业发展对策

4.8.1 汽车拆解市场发展要求

4.8.2 报废汽车拆解行业发展建议

4.8.3 报废汽车拆解行业发展思路

4.8.4 推进汽车拆解管理转型升级

4.8.5 建立汽车拆解生态循环系统

4.8.6 报废汽车绿色回收拆解建议

4.8.7 报废汽车拆解行业政策建议

第五章 2015-2017年互联网+报废汽车回收拆解市场

5.1 2015-2017年汽车电商运行综况

5.1.1 汽车电商的主要领域

5.1.2 汽车电商的发展模式

5.1.3 汽车电商的发展特点

5.1.4 汽车电商市场份额上升

5.1.5 汽车电商市场竞争格局

5.1.6 O2O成汽车后市场主流

5.1.7 汽车电商市场发展机遇

5.2 报废汽车回收拆解市场借力互联网

5.2.1 “互联网+”利好汽车拆解

5.2.2 汽车拆解的互联网升级方案

5.2.3 互联网进入汽车拆解产业链

5.2.4 互联网助力零部件拆解再造

5.3 汽车回收拆解典型电商平台分析

5.3.1 “报废专家”平台

5.3.2 “拆车匠”平台

5.3.3 “全仕宝”平台

5.4 汽车拆解行业融入互联网的主要模式

5.4.1 “Callparts”自营模式

5.4.2 网络平台交易模式

5.4.3 “以旧换再”模式

5.5 汽车拆解行业借力互联网的障碍

5.5.1 报废汽车回收难

5.5.2 缺乏信息追溯体系

5.5.3 行业存在纵向垄断

5.5.4 专业数据库不完善

第六章 2015-2017年中国报废汽车回收拆解细分市场分析

6.1 报废新能源汽车回收拆解

- 6.1.1 报废新能源汽车的主要危害
- 6.1.2 报废新能源汽车拆解新要求
- 6.1.3 报废新能源汽车拆解的问题
- 6.1.4 报废新能源汽车拆解的对策
- 6.2 发动机回收拆解
 - 6.2.1 发动机市场产销状况
 - 6.2.2 发动机拆解需求分析
 - 6.2.3 发动机回收拆解流程
 - 6.2.4 发动机再造的政策动态
 - 6.2.5 发动机再造的影响因素
- 6.3 动力电池回收拆解
 - 6.3.1 国内动力电池回收背景
 - 6.3.2 动力电池回收的政策环境
 - 6.3.3 动力电池的拆解回收综况
 - 6.3.4 废旧动力电池回收的模式
 - 6.3.5 废旧锂离子电池回收技术
 - 6.3.6 动力电池回收渠道及问题
 - 6.3.7 车用动力电池报废量预测
- 6.4 发电机回收拆解
 - 6.4.1 电机市场发展状况
 - 6.4.2 人工拆解工艺介绍
 - 6.4.3 自动化拆解方案设计
 - 6.4.4 人工及自动拆解对比
- 6.5 轮胎回收利用
 - 6.5.1 废旧轮胎的综合利用
 - 6.5.2 废旧轮胎的回收状况
 - 6.5.3 废旧轮胎的粉碎处理
 - 6.5.4 废旧轮胎粉碎技术新突破
 - 6.5.5 废旧轮胎回收的问题及建议
- 6.6 报废汽车金属的回收拆解
 - 6.6.1 金属材料回收利用概述
 - 6.6.2 废钢铁回收情况分析
 - 6.6.3 废有色金属回收情况分析
 - 6.6.4 全球铝合金再生利用综况
 - 6.6.5 我国废钢回收厂建设动态

6.6.6 汽车金属回收工艺流程

6.6.7 汽车拆解中的钢铁占比

6.6.8 有色金属回收利用前景

6.7 报废汽车塑料的回收拆解

6.7.1 废塑料回收情况分析

6.7.2 报废汽车塑料的回收拆解

6.8 报废汽车玻璃的回收拆解

6.8.1 废玻璃回收情况分析

6.8.2 报废汽车玻璃的回收利用

第七章 2015-2017年中国报废汽车回收再制造行业分析

7.1 汽车再制造产业相关概述

7.1.1 汽车再制造的内涵

7.1.2 汽车再制造的特点

7.1.3 汽车再制造的产业链

7.1.4 汽车再制造的产品

7.2 2015-2017年汽车再制造产业发展综况

7.2.1 汽车再制造的主要产品

7.2.2 汽车再制造产业发展回顾

7.2.3 汽车再制造试点建设状况

7.2.4 中国汽车再制造产品规模

7.2.5 “以旧换再”进一步推进

7.2.6 汽车再制造企业运作模式

7.2.7 汽车再制造或迎来发展机遇

7.3 2015-2017年报废汽车零部件再制造产业分析

7.3.1 汽车零部件再制造市场现状

7.3.2 报废汽车零部件再制造效益

7.3.3 汽车配件再制造示范基地启动

7.3.4 汽车零部件再制造规模可观

7.3.5 汽车零部件再制造前景可期

第八章 2015-2017年中国报废汽车回收拆解技术分析

8.1 报废汽车回收拆解技术综况

8.1.1 国外汽车拆解的专业化系统

8.1.2 日本报废汽车废油处理工艺

8.1.3 报废汽车整车分解回收流程

8.1.4 报废汽车拆解设备配置原则

8.2 报废汽车回收与拆解技术分析

8.2.1 相关技术领域分析

8.2.2 拆解方法的确定

8.2.3 材料回收技术

8.2.4 经济性评价技术

8.2.5 技术方案流程

8.2.6 柔性拆解方案

8.3 报废汽车拆解的工艺流程

8.3.1 定位作业拆解

8.3.2 流水线作业拆解

8.3.3 整车破碎作业

8.4 报废汽车绿色拆解技术分析

8.4.1 报废汽车绿色拆解理念

8.4.2 报废汽车绿色评价指标

8.4.3 汽车绿色拆解项目方案

8.4.4 绿色拆解环保节能方案

第九章 2015-2017年中国报废汽车回收拆解行业重点企业分析

9.1 天奇自动化工程股份有限公司

9.1.1 企业发展概况

9.1.2 汽车拆解业务

9.1.3 企业财务状况

9.1.4 产业发展布局

9.1.5 未来发展前景

9.2 格林美股份有限公司

9.2.1 企业发展概况

9.2.2 循环经济体系

9.2.3 企业发展实力

9.2.4 布局汽车拆解

9.2.5 企业财务状况

9.2.6 未来发展前景

9.3 怡球金属资源再生（中国）股份有限公司

9.3.1 企业发展概况

9.3.2 布局汽车拆解

9.3.3 加快再生铝布局

9.3.4 企业财务状况

9.3.5 企业竞争力优势

9.3.6 未来发展前景

9.4 江苏华宏科技股份有限公司

9.4.1 企业发展概况

9.4.2 汽车拆解业务

9.4.3 企业财务状况

9.4.4 企业发展动态

9.4.5 核心竞争力分析

9.4.6 未来发展前景

9.5 上市公司财务比较分析

9.5.1 盈利能力分析

9.5.2 成长能力分析

9.5.3 营运能力分析

9.5.4 偿债能力分析

9.6 中国再生资源开发有限公司

9.6.1 企业发展概况

9.6.2 企业经营模式

9.6.3 产业园区介绍

9.6.4 汽车拆解项目

9.6.5 资本运营状况

9.7 其它

9.7.1 广东省金属回收有限公司

9.7.2 成都兴原再生资源投资有限公司

9.7.3 天津国联报废机动车回收拆解有限公司

9.7.4 天津新能再生资源有限公司

9.7.5 哈尔滨市金回报废汽车回收有限公司

9.7.6 安徽省微商资源再生有限责任公司

第十章 2018-2022年中国报废汽车回收拆解行业投资机遇及风险分析

10.1 汽车回收拆解市场投资机遇分析

10.1.1 行业投资机会分析

10.1.2 行业规范整合空间大

10.1.3 政策红利将加快释放

10.1.4 大规模报废周期将至

10.2 报废汽车回收拆解行业投融资动态

10.2.1 大众再制造项目在华投产

10.2.2 拆车匠集团获得新一轮融资

10.2.3 精米商城获得千万级融资

10.2.4 天奇公司正式注资力帝集团

10.2.5 中钢集团注资报废汽车拆解

10.3 报废汽车回收拆解行业投资风险及建议

10.3.1 经济政策风险

10.3.2 市场竞争风险

10.3.3 企业管理风险

10.3.4 技术人才风险

10.3.5 行业投资建议

第十一章 2018-2022年中国报废汽车回收拆解行业发展趋势及前景分析

11.1 报废汽车回收拆解行业未来发展趋势

11.1.1 报废汽车将大幅增加

11.1.2 二手车回购计划加快

11.1.3 拆解企业逐步增多

11.1.4 政策环境加快完善

11.1.5 “互联网+”趋势

11.2 报废汽车回收拆解行业发展前景预测

11.2.1 汽车拆解未来发展阶段

11.2.2 汽车拆解产业发展路线

11.2.3 汽车拆解产业发展重点

11.2.4 汽车拆解投资前景展望

11.2.5 汽车拆解行业产值预测

11.2.6 汽车拆解设备市场预测

11.3 2018-2022年中国报废汽车回收拆解行业预测分析

11.3.1 影响因素分析

11.3.2 汽车保有量预测

11.3.3 汽车报废量预测

11.3.4 报废汽车回收拆解市场规模预测

图表详见正文（LPJP）

特别说明：观研天下所发行报告书中的信息和数据部分会随时间变化补充更新，报告发行年份对报告质量不会有任何影响，请放心查阅。

详细请访问：<http://baogao.chinabaogao.com/lingbujian/304426304426.html>