



**头豹**  
LeadLeo

# 2024年 头豹行业词条报告

报告提供的任何内容（包括但不限于数据、文字、图表、图像等）均系头豹研究院独有的高度机密性文件（在报告中另行标明出处者除外）。未经头豹研究院事先书面许可，任何人不得以任何方式擅自复制、再造、传播、出版、引用、改编、汇编本报告内容，若有违反上述约定的行为发生，头豹研究院保留采取法律措施、追究相关人员责任的权利。头豹研究院开展的所有商业活动均使用“头豹研究院”或“头豹”的商号、商标，头豹研究院无任何前述名称之外的其他分支机构，也未授权或聘用其他任何第三方代表头豹研究院开展商业活动。

Copyright © 2024 头豹

# 企业竞争图谱：2024年汽车减震器 头豹词条报告系列



许哲玮 · 头豹分析师

2024-08-16 未经平台授权，禁止转载

版权有问题？[点此投诉](#)

行业：

制造业/汽车制造业/汽车零部件及配件制造

工业制品/工业制造

## 词条目录

|   |  |  |   |
|---|--|--|---|
| <h3>行业定义</h3> <p>汽车减震器是车辆悬架系统中至关重要的组件之一，...</p> | <h3>行业分类</h3> <p>按照阻尼介质、阻尼可变性和减震器结构不同，汽车...</p>            | <h3>行业特征</h3> <p>汽车减震器的行业特征主要包括以下几点：1.汽车减...</p> | <h3>发展历程</h3> <p>汽车减震器行业目前已达到 <b>4个</b>阶段</p> |
| <h3>产业链分析</h3> <p>上游分析 中游分析 下游分析</p>            | <h3>行业规模</h3> <p>汽车减震器行业规模评级报告 <b>1篇</b></p> <p>SIZE数据</p> | <h3>政策梳理</h3> <p>汽车减震器行业相关政策 <b>5篇</b></p>       | <h3>竞争格局</h3> <p>数据图表</p>                     |

### 摘要

汽车减震器是车辆悬架系统中至关重要的组件之一，它的主要功能是减少车辆在路面行驶中的震动和颠簸，提高驾驶舒适性和车辆稳定性。基于阻尼可变性，汽车减震器可划分为传统被动减震器和CDC减震器、MRD减震器等主动减震器。在全球汽车减震器市场，欧美等发达国家和地区因起步相对更早而更具技术优势和规模优势，在高端产品超前研发和系统研发方面要领先于中国大部分自主品牌厂商。汽车减震器行业产业链上游为减震器的各种原材料，包括活塞杆、钢管、橡胶及工程塑料、支架类、弹簧盘类等；产业链中游为减震器的制造环节，包括汽车悬架系统减震器的生产和制造；产业链下游主要面向整车配套市场和售后市场。预计伴随中国新能源汽车产业高速稳定发展、国产化替代进程加快、CDC减震器等电控汽车减震器市场渗透率不断提高，中国汽车减震器行业规模将呈逐年持续上升趋势，同时中国自主品牌厂商市占率也将同步提升。

## 行业定义<sup>[1]</sup>

汽车减震器是车辆悬架系统中至关重要的组件之一，它的主要功能是减少车辆在路面行驶中的震动和颠簸，提高驾驶舒适性和车辆稳定性。减震器通过将悬挂系统与车身连接起来，将路面的冲击和振动转化为热能或机械能来缓解震动。随着汽车行业的发展，汽车行驶过程中产生的振动已经成为制约汽车发展的重大障碍。汽车行驶过程中产生的振动将严重降低汽车的舒适性、稳定性和安全性，降低驾驶员和乘客乘坐汽车时的享受，并且汽车零部件的使用寿命也会大大缩短。因此，在消费者对汽车舒适和安全性要求愈来愈高的情况下，汽车减震器的重要性也愈加凸显，研发结构简单、性能良好，能够满足汽车高速运行状态的减震器也已经成为汽车领域亟需解决的问题。

## 行业分类<sup>[2]</sup>

按照阻尼介质、阻尼可变性和减震器结构不同，汽车减震器行业可分为如下类别：

### 汽车减震器行业基于阻尼介质的分类

## 汽车减震器分类

### 弹簧减震器

弹簧减震器的结构主要由弹簧、活塞、缸体和阀门组成。在正常情况下，弹簧和阀门处于关闭状态。当车辆运动时，路面的不平整会产生震动和冲击力，这些力会传递到弹簧减震器上。减震器内部的弹簧受到压缩产生反弹力，反弹力与外部震动力相抵消，从而减少了车辆的震动。同时，减震器内的阀门也会被打开，压缩空气会通过活塞进入缸体，增加缸体内部的压力。当压力达到一定程度时，阀门关闭。这样，弹簧减震器就能够稳定地控制机器或车辆的震动和冲击。

### 液压减震器

液压减震器的工作原理是利用液体的压缩和流动来吸收和消散机器或车辆产生的能量。液压减震器的结构包括液体封闭管、活塞、缸体和阀门。当机器或车辆行驶时，会产生震动和冲击，这些力会传递到液压减震器上。当液压减震器受到震动和冲击时，液体在活塞和缸体之间产生压缩和流动。活塞随着液体流动的方向而移动，使液体在缸体内部产生阻力，从而减少机器或车辆的震动和冲击。阀门会控制液体的流动，确保液体在活塞和缸体之间形成稳定的流动状态。

### 气压减震器

气压减震器的工作原理是利用减震器上连杆活塞的往复运动带动气体在上下两个气室之间流动，然后气体通过活塞上的节流孔与孔内壁摩擦而在活塞两个端面之间产生压力差，或者通过上下两个气室体积变化而产生压力差，形成阻尼力。与液压减震器相比，气压减震器具有耐高温、结构简单、体积较小和日常支撑性好等优点，但也存在密封性标准高、对大冲击支撑不足的问题。

### 液气混合减震器

液气混合减震器是一种结合液压减震器和气压减震器优点的新型减震器。它的工作原理是基于液体和气体的压缩和扩张，通过控制内部的压力和流量，实现对车身的减震和稳定控制。液气混合减震器的结构由两部分组成：液压减震器和气体弹簧。液体减震器主要由活塞、缸体、阀门组成，通过阀门控制油液的流动，实现对车身的减震。气体弹簧则是通过填充气体，使减震器具有弹性，可以更好地吸收冲击，提高车辆的行驶舒适性。由于液气混合减震器综合了液压减震器和气压减震器优点，具有良好的减震性能、稳定性，较高的弹性和调节性能，是目前汽车中应用最广泛的减震器之一。

## 汽车减震器行业基于阻尼可变性的分类

## 汽车减震器分类

### 传统减震器 (被动减震器)

传统减震器一旦封装，阻尼力曲线固定，无法根据路况或车速变化而调节阻尼参数。传统减震器具有结构简单、使用寿命长、成本较低的特点，但也由于阻尼的固定特性，在极端路况下，如高速行驶或越野驾驶，传统减震器可能无法提供足够的悬挂支持和稳定性。

### 可变阻尼减震器 (主动减震器)

主流的可变阻尼减震器有磁流变减震器 (MRD)、连续可变阻尼减震器 (CDC) 和自适应调整减震器 (FSD)。其中，MRD减震器是利用电磁反应，通过传感器的实时监测将数据传输给系统进行分析，从而实现对减震器中磁流变液状态进行精准调节，达到阻尼精准可控的目的，是可变阻尼减震器中响应速度最快且成本最高的。CDC减震器的核心部件是电磁阀，电流决定电磁阀磁性滑块的位置，磁性滑块的位置决定了油液的流量，从而决定了减震器阻尼的大小变化。FSD减震器的原理则是根据路面对减震器的冲击力和振动频率来改变液压油流量。FSD减震器响应速度不及MRD减震器和CDC减震器，但要优于传统减震器。

## 汽车减震器行业基于减震器结构的分类

## 汽车减震器分类

### 单筒式减震器

单筒式减震器在活塞内为单壁结构，通过浮动活塞可分成一系列的油腔和气腔。单筒式减震器设计结构简单，较大的活塞面积可布置更多油液通过的孔道，增加阻尼调教空间。单筒式减震器的活塞很好的分离了高压气体和油液，避免了气蚀和热衰减现象，散热性更好。但成本相对更高，有更高的加工精度要求，且受到冲击时，更容易发生形变而损坏，不适合作为支撑杆。

### 双筒式减震器

双筒式减震器为有内外管的双层结构，内、外管的下部充满油，而上部充满空气。双筒式减震器价格相对便宜，能承受一定的侧向力，抗弯性好，同时活塞尺寸较小加上气体压力低，在内管中上下活动的阻力较小，活塞耐用性好。但其结构较为复杂，重量更大，无法采用倒叉式装配，且散热性相对较差，加上油液直接与气体接触，容易产生气泡减低阻尼力，甚至出现油液乳化问题。

[2] 1: <https://kns.cnki.net>

2: file:///C:/Users/73...

3: <https://mp.weixin.qq.com>

4: <https://mp.weixin.qq.com>

5: <https://mp.weixin.qq.com>

6: 中国知网-陈伟等《汽车...

## 行业特征<sup>[3]</sup>

汽车减震器的行业特征主要包括以下几点：1.汽车减震器具有种类多元性；2.汽车减震器具有周期更换性；3.汽车减震器具有与汽车工业协同发展性；4.汽车减震器市场主要集中于欧美等发达国家；5.中国汽车减震器行业逐步向国产化和高端化方向发展。

### 1 汽车减震器具有种类多元性

全球汽车市场新车型的持续推出导致存量车型众多，不同车型、不同排气量或不同年份参数的同一车型都可能要求适配不同型号的减震器，而且同一辆车的左右减震器之间、前后减震器之间通常也存在差异。因此，在汽车售后市场，汽车减震器种类繁多、产品更新迅速，减震器厂商的客户订单也由此具有多品种、小批量、多批次的特点。

### 2 汽车减震器具有周期更换性

汽车减震器是易损件，在车辆行驶过程中处于高损耗状态，即使路况良好，汽车减震器每英里将震动1,500-1,900次，每50,000英里累计震动将超过7,500万次。因此，为了维持驾驶的平稳性，避免因减震器损坏引起车辆左右悬架及车辆其他部件的磨损不一，加速部件损耗，减震器需及时检查和更换。美国加百利（GABRIEL）、日本KYB公司等世界知名减震器厂商提出更换减震器的建议值或理论最佳值为50,000英里（约80,000公里），但按照市场经验来看，减震器的实际更换周期通常会有所延长，比如在美国市场，更换周期通常是60,000英里（约100,000公里）或6-8年。

### 3 汽车减震器具有与汽车工业协同发展性

汽车零部件行业是汽车工业的基础，而减震器作为汽车悬架系统的核心部件，其市场与汽车工业的发展息息相关。汽车减震器市场可分为整车配套市场和售后市场。其中，整车配套市场的需求取决于汽车产销量，售后市场的需求取决于汽车保有量。2023年中国汽车产销量分别达到3,016.1万辆和3,009.4万辆，同比增长11.6%和12%，创历史新高并实现两位数增长，为汽车零部件行业奠定市场基础。同时，从行业规模上看，中国汽车整车行业与零部件行业的规模比例接近1:1，低于欧美等成熟汽车市场的1:1.7，零部件行业仍存在较大增长空间。此外，中国汽车保有量达3.36亿辆，同比增长7.7%，庞大的汽车保有量市场进一步为减震器提供了广阔的市场前景，汽车减震器行业有望迎来快速增长期。

#### 4 汽车减震器市场主要集中于欧美等发达国家

目前，全球知名的减震器厂商仍主要集中在美国、欧洲、日本等汽车工业发达的国家和地区。这些厂商在研发技术和资金投入等方面实力雄厚、市场竞争力强，通常同时经营整车配套和售后市场业务。如全球领先的汽车减震器供应商德国ZF Sachs开发的CDC减震器凭借其成熟的技术和较高的性价比而大批量应用于中高端乘用车中；日本KYB的汽车减震器产品线全面满足原厂配套（OE）、维修、四驱、运动型市场需求，生产和销售网络遍布全球主要各国，覆盖本田、丰田、宝马、奥迪、福特等全球主要车系品牌。而中国汽车减震器行业因起步较晚，超前研发和系统研发的能力相对较弱，叠加国际知名汽车减震器厂商纷纷在中国成立合资或独资企业，行业竞争激烈，中国厂商在汽车减震器市场中缺乏话语权。

#### 5 中国汽车减震器行业逐步向国产化和高端化方向发展

近年来，伴随中国汽车工业进入高速增长期，中国减震器行业也开始提速发展，国内厂商在技术水平和产品开发能力上均有显著提高。虽在高端技术领域如高性能CDC减震器电磁阀设计和生产等方面中国自主品牌与国外厂商依然存在明显差距，但也逐步形成了多家能够生产中高端产品、具有较高技术水平和产品规模的优势企业，推动国产化替代进程。如中国汽车减震器龙头企业正裕工业生产的产品种类已涵盖电控智能CDC减震器、磁流变减震器、特种减震器等多个中高端减震器系列产品，且产品适配于大多数知名汽车品牌及车型，是国内少数能够满足客户“一站式”采购需求的厂商。可以预见，未来在汽车特别是新能源汽车持续发展、高端减震器逐步国产化后实现降本增效的背景下，高端减震器在整车配套及售后市场中的渗透率将显著提高，推动中国减震器行业逐步向高端化方向发展。

- [3] 1: file:///C:/Users/73... | 2: file:///C:/Users/73... | 3: file:///C:/Users/73... | 4: https://www.gov.c... | 5: https://www.gov.c... | 6: https://www.gov.c... | 7: file:///C:/Users/73... | 8: https://kns.cnki.ne... | 9: http://www.kyb-ch... | 10: file:///C:/Users/7... | 11: 正裕工业招股说明书、...

## 发展历程<sup>[4]</sup>

全球汽车减震器行业经历了从弹簧减震器、液压减震器、摇臂式减震器、筒式液压减震器、充气式液压减震器到电控式减震器的发展历程，逐步实现了从被动减震器向更高端、更智能的主动减震器的过渡。具体到全球各国来看，欧美等发达国家和地区较早涉猎汽车减震器行业，在全球汽车减震器市场中更具技术优势和规模优势，而中国在该领域起步较晚，在汽车减震器产品特别是高端产品的研发方面仍落后于国际知名厂商。未来随着中国汽车工业的持续发展，凭借庞大的汽车市场和成本优势，预计全球汽车零部件产业将逐渐向中国转移，叠加国内较早从事汽车减震器研发和生产的龙头厂商多年来的技术积累和市场开拓，预计中国汽车减震器行业仍有较大的提升空间。

## 萌芽期 · 1900~1939

弹簧是最早的汽车阻尼系统的主体结构，1906年美国首次将前螺旋弹簧和车轮上的减震器结合在一起并应用于汽车悬架系统中；1908年，法国M·Handalle利用油液节流的阻尼作用，首次研发出了液压减震器。20世纪30年代，摇臂式减震器因可靠性高、工作压力大等优点得到了普遍应用。

欧美等发达国家和地区在汽车减震器领域涉猎较早，**早期的汽车减震器因技术水平制约而存在体积庞大、结构复杂、工作时受活塞磨损和温度变化影响较大、减震效果差等缺陷。**

## 启动期 · 1940~1989

第二次世界大战后，摇臂式减震器逐渐被筒式液压减震器所替代。20世纪50年代，De Carbon在液压减震器的基础上加入惰性气体研发了充气式液压减震器，进一步改善减震器的使用性能并有效解决了油液的补偿问题。20世纪80年代，电控式减震器开始用于主动和半主动悬架中，该类减震器可根据汽车行驶工况适当调整阻尼，使车辆时刻维持良好的性能，但因控制技术复杂且成本较高，普及度不高。

欧美等汽车工业发达的国家和地区凭借早期的经验积累及研发和资金优势，在汽车减震器领域不断推陈出新，产品性能持续改善。而相比于国外，**中国最早出现的汽车减震器是1956年由第一汽车厂根据前苏联的图纸制造的摇臂减震器。中国在汽车减震器行业起步较晚，在产品和技术上仍主要处于跟随阶段。**

## 探索期 · 1990~2010

20世纪90年代，Carlson等人研发了利用油液粘度控制阻尼力大小的磁流变减震器（MRD），主要用于半主动悬架中；德国ZF Sachs研发了连续可变阻尼减震器（CDC）并实现批量生产。2001-2010年，中国汽车市场进入高速发展阶段，汽车产销由2000年的200万辆规模，迅速突破500万辆、1,000万辆的关口。到2009年，中国汽车产销分别完成1,379.10万辆和1,364.48万辆，首次超越美国成为全球汽车产销第一大国。到2010年，中国汽车产销量更是突破了1800万辆。

在汽车减震器市场竞争趋于激烈、研发技术持续创新的背景下，国际大型减震器厂商开始向高端化转型。而中国国内伴随着汽车工业的高速发展，也开始涌现出一批研发和生产汽车减震器的优秀企业，**汽车减震器国产化替代进程起步。**但从整体上看，中国在国产中高级汽车上对进口减震器的依赖度依然较高，且大部分汽车减震器厂商在高端技术研发、规模效应等方面仍落后于国际先进厂商。

## 高速发展期 · 2011~至今

在全球电动化和智能化浪潮的引领下，CDC等智能电控式减震器在全球范围内的普及程度提高，并存在逐步替代传统减震器的发展趋势。

在中国，随着汽车工业崛起带来的巨大市场和相对成本优势，部分较早从事汽车减震器研发和生产的本土厂商如南阳浙减、宁江山川、正裕工业等也**逐步过渡到自主研发阶段，自主产能开始规模化投入市场**。同时，国内头部厂商在中高端汽车减震器产品的技术研发上与国外知名厂商的差距也在逐步缩小，**国产化替代进程不断加快**。

- [4] 1: file:///C:/Users/73... | 2: https://kns.cnki.ne... | 3: file:///C:/Users/73... | 4: https://kns.cnki.ne... | 5: file:///C:/Users/73... | 6: https://mp.weixin... | 7: https://www.sohu... | 8: http://www.cijan.c... | 9: https://www.sohu... | 10: http://www.addc... | 11: https://mp.weixin... | 12: 中国知网-陈伟等《汽...

[14]

## 产业链分析

汽车减震器行业产业链上游为减震器的各种原材料，包括活塞杆、钢管、橡胶及工程塑料、支架类、弹簧盘类等；产业链中游为减震器的制造环节，包括汽车悬架系统减震器的生产和制造；产业链下游主要面向整车配套市场和售后市场。<sup>[7]</sup>

汽车减震器行业产业链主要有以下核心研究观点：<sup>[7]</sup>

### 上游：以钢制品为主的原材料降价增加汽车减震器厂商盈利空间。

在汽车减震器的原材料构成中，**活塞杆、钢管、弹簧盘类等钢制品占汽车减震器产品成本的比重超过50%**。自2024年初至今，在全球经济增速放缓预期增强、传统钢铁消费淡季下供强需弱特征明显、钢筋新旧国标切换导致部分商家抛售降价、原燃料价格弱势运行等因素影响下，钢价震荡走低。**较低的原材料价格在一定程度上降低了汽车减震器生产商的采购成本，从而扩大了最终产品的盈利空间。**

### 中游：电动化、智能化和国产化成为中国汽车减震器行业发展趋势。

在汽车产业竞争日趋激烈的背景下，电动化和智能化转型逐渐成为汽车零部件厂商的发展共识，**电动化和智能化程度高的龙头企业更能发挥规模效应，提高市占率**。从全球汽车减震器竞争格局来看，目前全球主流汽车减震器厂商的技术成熟度已达较高水平，在先进减震技术研发上掌握主动权，而中国汽车减震器厂商近几年才陆续开始布局高端电控减震器如CDC减震器和MRD减震器等，在该领域的自主研发水平较弱且成本较高，主要面向下游汽车后装市场，国产化发展空间较大。

### 下游：全球汽车工业带动汽车减震器下游整车配套市场和售后市场需求同步增长。

**中国汽车自主品牌崛起驱动汽车减震器下游整车配套市场需求增加**，其中高性能汽车减震器在中高端车型中的渗透率更高。同时，在汽车零部件行业全球采购和产业向中国等新兴市场国家转移进程加快、**全球汽车保有量稳定增长和汽车售后市场成熟化发展**等因素影响下，汽车减震器下游售后市场也将实现同步扩张。<sup>[7]</sup>

### 生产制造端

汽车减震器生产所需原材料（包括活塞杆、钢管、橡胶及工程塑料、支架类、弹簧盘类等）

### 上游厂商

[锦州万友机械部件有限公司 >](#)

[上海北特科技股份有限公司 >](#)

[苏世博（南京）减振系统有限公司 >](#)

[查看全部 v](#)

### 产业链上游说明

#### **汽车减震器上游原材料以钢制品为主。**

汽车减震器的主要原材料有活塞杆、钢管、橡胶及工程塑料、支架类、弹簧盘类、油封、减震器油和包装物等，其中，**活塞杆、钢管、弹簧盘类等钢制品占汽车减震器产品成本的比重超过50%**。中国是全球钢铁大国，2023年中国粗钢年产量10.19亿吨，全球产量占比53.9%，远超位居第二占比仅7.4%的印度，**中国国内钢材供给充足**。同时，中国基于钢材加工生产汽车减震器活塞杆等钢制品的厂商如锦州万友和北特科技等，目前已具备高精度高性能自主研发能力，进口依赖程度较低。综合来看，汽车减震器上游原材料采购可基本实现国内自给自足。

#### **叠加原材料走势趋弱和供需错配等因素，钢价承压下行。**

**钢材价格周期性波动特征明显**。2018-2020年，受中美贸易战影响，钢价处于下行周期；2020-2021年中，在国内外经济复苏刺激需求增长、铁矿石煤焦废钢等原燃料价格大幅上涨、全球量化宽松政策利好消费预期等多因素影响下，钢价呈持续上行趋势。以上海热轧板卷和冷轧板卷价格为例，2021年5月热轧板卷和冷轧板卷价格均达到最高值，热轧板卷（3.0mm）和冷轧板卷（0.5mm）价格分别为6,086.8元/吨和6,985.1元/吨；2021年中至今，在房地产市场降温背景下，钢材在经历了前期大涨后需求逐步转弱，钢价开始震荡下行，近期叠加全球经济增速放缓预期增强、传统钢铁消费淡季下供需弱特征明显、钢筋新旧国标切换导致部分商家抛售降价、原燃料价格弱势运行等因素，钢价又开启了新一轮的下行周期，上海热轧板卷（3.0mm）和冷轧板卷（0.5mm）价格分别从2023年末的4,119.5元/吨和5,207元/吨下降至2024年6月的3,790元/吨和4,620元/吨。

#### **上游原材料降价有利于打开汽车减震器厂商因下游汽车价格战而被压缩的盈利空间。**

随着新能源车对传统燃油车替代进程加快，行业竞争趋于激烈，国内车企纷纷开启降价保量策略。2023年车企主要车型降价幅度达29%，2024年1-5月降价规模更是超过2023年全年的90%，汽车价格战愈演愈烈，整车企业所面临的巨大降本压力不得不转移给上游零部件供应商，汽车零部件面临着降价压力，部分产品同质型较强、规模较小的供应商还面临着从“年降”调整为“季降”甚至是“月降”，盈利空间被大幅压缩。**2024年以来，汽车减震器上游钢制品等原材料价格持续走低，降低了汽车减震器生产商的采购成本，在一定程度上缓解了其因下游汽车价格战而导致的盈利压力。**

## 中 产业链中游

### 品牌端

汽车减震器的生产和制造

### 中游厂商

德国Bilstein

日本KYB

美国Tenneco

[查看全部](#) ▾

### 产业链中游说明

#### **中国汽车减震器国产化市场空间巨大。**

全球汽车工业高质量发展驱动汽车悬架系统从被动调节向主动调节过渡，推动汽车悬架系统从螺旋弹簧+传统减震器组合向空气弹簧+可变阻尼减震器（CDC减震器/MRD减震器）组合升级。2023年中国市场（不含进出口）乘用车前装标配空气悬架（空气弹簧+CDC减震器）交付56.9万辆，同比增长103.1%，空气悬架系统已逐步成为中高端智能电动汽车选配乃至标配。对比全球主流汽车减震器厂商的技术成熟度，国外头部厂商ZF-Sachs和KYB等在先进减震技术研发上更具优势，如ZF-Sachs集成CDC复原压缩独立双阀技术（CDCrci）设计了阻尼平衡度更好、自动化程度更高的带sMOTION（纯主动式底盘系统）的双筒减振器并即将实现量产。而**中国汽车减震器厂商近几年才陆续开始布局CDC减震器，在该领域的自主研发水平较弱且成本较高，主要面向下游汽车后装市场，国产化仍处于早期阶段。**

#### **电动化和智能化程度高的龙头企业更能发挥规模效应。**

在汽车产业竞争日趋激烈的背景下，电动化和智能化转型逐渐成为汽车零部件厂商的发展共识。以中国汽车减震器产销规模最大的企业之一宁江山川为例，2022年初宁江山川开始布局CDC减震器项目并重点突破电磁阀技术等关键核心技术，于2023年10月实现首个CDC减震器项目正式量产；同时，宁江山川还持续布局ECAS空气悬架、全主动液压悬架及电磁悬架等前沿技术。在电动化和智能化技术的加持下，2024年1-6月宁江山川减震器销量达到600万支，营收和利润同比增长超过20%，市占率从2021年的8.3%上升至10.5%，规模效应凸显。

## 下 产业链下游

### 渠道端及终端客户

汽车减震器的应用市场（包括整车配套市场和售后市场）

### 渠道端

德国大众汽车集团

美国福特汽车公司

美国通用汽车公司

[查看全部](#) ▾

## 产业链下游说明

### 中国汽车自主品牌崛起有望带动汽车减震器下游整车配套市场需求增长。

中国汽车自主品牌的崛起带动国内汽车厂商市场份额持续增长，2024年1-6月自主品牌车企销量达741万辆，同比上升22.2%；市占率达61.8%，同比上升8.1%，是唯一实现同比正增长的派系品牌，而欧系、美系和日韩系同比均明显下滑，凸显了中国自主品牌较强的竞争力。在自主品牌车企对上游减震器需求量同步增加的同时，汽车行业的电动化、轻量化、智能化发展进一步推动整车厂对减震器高性能配置的需求。例如，头部车企比亚迪最新发布的“云辇”系统中就配置了CDC减震器、主动式液压减震器等高端电控减震器；车企奇瑞最新上市的星纪元ES则全系标配IAS智能空气悬架+CDC电磁减振系统。综上，伴随中国汽车自主品牌崛起，汽车减震器下游整车配套市场将同步打开，其中高性能汽车减震器在中高端车型中的渗透率更高，市场发展潜力更大。

### 全球汽车保有量的稳定增长为中国汽车减震器厂商扩大下游售后市场空间提供机遇。

近年来，国际大型汽车减震器厂商存在着向集中资源于整车配套市场以及高端产品研发和生产，将部分售后市场产品外包的经营模式转变的趋势，为中国汽车减震器产品出口提供市场机遇。据海关总署统计的“品目8703所列车辆用悬挂系统及其零件（包括减震器）”及“其他机动车辆的悬挂系统及其零件（含减震器）”出口数据，2021-2023年机动车辆的悬挂系统及其零件（包括减震器）出口额分别为247.6亿元、287.3亿元和313.8亿元，CAGR达12.6%，呈逐年上升趋势；同时，2023年全球汽车保有量已超过16亿辆，2015-2020年CAGR达4%，为汽车减震器的售后市场奠定市场基础。综上，在汽车零部件行业全球采购和产业转移的大背景下，伴随全球汽车保有量稳定增长和汽车售后市场成熟化发展，汽车减震器下游售后市场需求将持续增长。

- [5] 1: file:///C:/Users/73... | 2: https://mp.weixin... | 3: 正裕工业招股说明书、...
- [6] 1: https://mp.weixin... | 2: https://mp.weixin... | 3: https://mp.weixin... | 4: 高工智能汽车、中国长...
- [7] 1: https://mp.weixin... | 2: file:///C:/Users/73... | 3: file:///C:/Users/73... | 4: 盖世汽车研究院、海关...
- [8] 1: https://mp.weixin... | 2: https://mp.weixin... | 3: 中钢网、冶金工业信息...
- [9] 1: file:///C:/Users/73... | 2: file:///C:/Users/73... | 3: file:///C:/Users/73... | 4: https://mp.weixin... | 5: 正裕工业招股说明书、...
- [10] 1: https://mp.weixin... | 2: https://mp.weixin... | 3: 中国汽车报、第一财经...
- [11] 1: https://mp.weixin... | 2: https://mp.weixin... | 3: https://mp.weixin... | 4: https://mp.weixin... | 5: https://www.zf.co... | 6: https://mp.weixin... | 7: 高工智能汽车、智造汽...

- [12] 1: <https://mp.weixin...> | 2: <https://mp.weixin...> | 3: <https://mp.weixin...> | 4: <https://mp.weixin...> | 5: 中国长安汽车集团、宁...
- [13] 1: <https://mp.weixin...> | 2: <https://mp.weixin...> | 3: <https://mp.weixin...> | 4: 盖世汽车研究院、ATC汽...
- [14] 1: <http://stats.custo...> | 2: <file:///C:/Users/73...> | 3: <file:///C:/Users/73...> | 4: 海关总署、正裕工业招...

## 行业规模

2021年—2023年，汽车减震器行业市场规模由525.00亿人民币元增长至610.87亿人民币元，期间年复合增长率7.87%。预计2024年—2028年，汽车减震器行业市场规模由652.35亿人民币元增长至884.67亿人民币元，期间年复合增长率7.91%。<sup>[18]</sup>

汽车减震器行业市场规模历史变化的原因如下：<sup>[18]</sup>

### CDC减震器等电控汽车减震器尚未实现规模化应用。

目前，配置CDC减震器等电控汽车减震器的主动悬架技术主要应用于高端车型中，市场渗透率仍较低。2023年中国国内标配空气悬架的新车销量约为56.4万辆，渗透率仅为2.7%，主要原因是相比于Bilstein、ZF-Sachs等在智能电控汽车减震器布局较早、更具先进研发技术优势的全球领先供应商，中国自主品牌在关键技术上的成熟度较低，大部分厂商还停留在初级研发阶段，国产化程度不高，传统被动减震器仍是主流应用产品。

### 大规模的汽车保有量为汽车减震器提供强大售后市场基础。

在售后市场，汽车减震器等零部件的市场需求与汽车保有量密切相关。考虑到汽车减震器的安全性和易损性，汽车减震器具备周期更换属性，更换周期通常为5-10万公里或6-8年。2023年中国汽车保有量达3.36亿辆，且多年来保持稳定增速，规模庞大的汽车保有量为汽车减震器供应商提供了巨大售后市场需求，成为汽车减震器产品市场的重要组成部分。<sup>[18]</sup>

汽车减震器行业市场规模未来变化的原因主要包括：<sup>[18]</sup>

### 国产化替代趋势为中国自主品牌厂商提供市场机遇。

伴随着新能源汽车产业高速发展，新能源汽车替代传统燃油汽车已经成为不可逆转的趋势。在电动化和智能化的新能源浪潮引领下，部分中国自主品牌厂商如正裕工业、宁江山川等在CDC减震器等电控汽车减震器领域已取得关键技术突破并实现规模化量产。未来随着中国新能源汽车产业持续发展和汽车减震器国产化替代趋势加快，预计中国汽车减震器自主品牌厂商在新能源汽车整车配套市场中将面临更大的市场空间。

### CDC减震器等电控汽车减震器逐步向中低端车型渗透。

CDC减震器是组成空气悬架的重要零部件，CDC减震器的市场渗透率取决于空气悬架。2023年12月中国空气悬架单月装载量接近7万台，渗透率达2.8%，2024年渗透率涨势迅猛，4月渗透率高达4.5%。从下游汽车配置市场来看，2016年空气悬架上车的特斯拉Model X售价93.99万以上，2020年蔚来ES6搭载空气悬架，售价36.8万以上，同一时期还有岚图FREE、理想ONE等，到了2023年极氪001已经将标配空气悬架的门槛降到了30万。伴随

CDC减震器等电控汽车减震器不断向中低价位车型渗透，预计未来主动汽车减震器的市场渗透率将呈逐步提高趋势。<sup>[18]</sup>

企业VIP免费

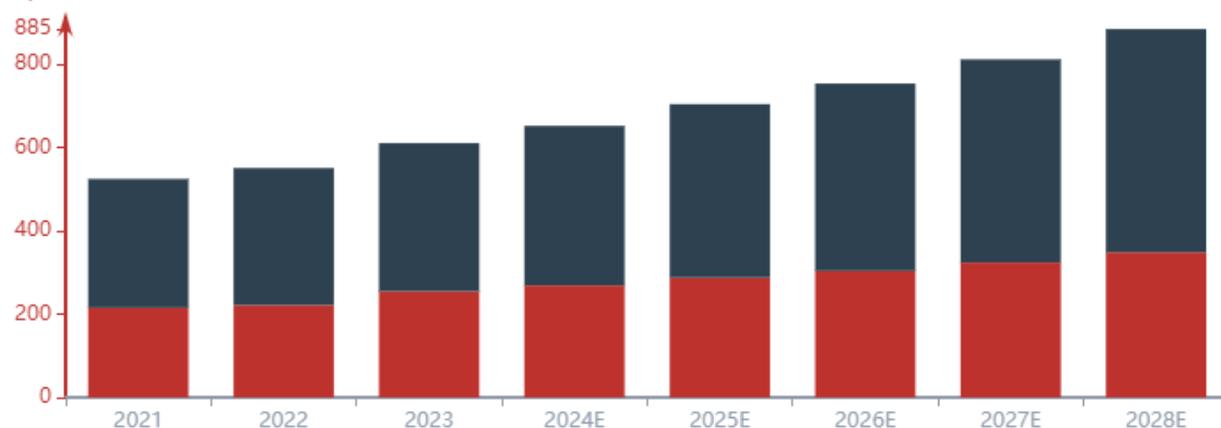
## 汽车减震器行业规模

★★★★★ 5星评级

### 汽车减震器行业规模

### 汽车减震器行业规模

亿/人民币元



数据来源：中汽协、公安部、盖世汽车社区、盖世汽车研究院、智能底盘之家、ATC汽车底盘等

[15] 1: <https://mp.weixin...> | 2: <https://mp.weixin...> | 3: 盖世汽车社区、盖世汽...

[16] 1: <file:///C:/Users/73...> | 2: <https://mp.weixin...> | 3: 正裕工业招股说明书、...

[17] 1: <https://fund.eastm...> | 2: <file:///C:/Users/73...> | 3: <https://mp.weixin...> | 4: 国务院发展研究中心、...

[18] 1: <https://mp.weixin...> | 2: <https://mp.weixin...> | 3: 盖世汽车研究院、HiEV...

## 政策梳理<sup>[19]</sup>

|      | 政策名称   | 颁布主体                   | 生效日期    | 影响 |
|------|--|------------------------|---------|----|
|      | 《关于巩固回升向好趋势加力振作工业经济的通知》  | 工业和信息化部、国家发展改革委、国务院国资委 | 2022-11 | 6  |
| 政策内容 | 进一步扩大汽车消费，落实好2.0升及以下排量乘用车阶段性减半征收购置税、新能源汽车免征购置税延续等优惠政策；稳定工业产品出口；加强核心基础零部件供应保障和协同储备，提升产业链供应韧性；加强 |                        |         |    |

|             |   |
|-------------|---|
|             | 新技术新产品的推广应用，推动新一代信息技术与制造业深度融合等举措。   |
| <b>政策解读</b> | 该政策从加快推动重大工业项目建设、扩大市场消费需求、稳定工业产品出口、提升产业链供应韧性、持续壮大新动能等方面为工业经济发展指明方向。相关举措有利于同步拉动汽车零部件产业下游消费需求，鼓励零部件厂商积极扩大产品出口，拓展供应渠道，并利用信息化技术向智能制造方向发展。 |
| <b>政策性质</b> | 指导性政策   |

|             | 政策名称   | 颁布主体        | 生效日期    | 影响 |
|-------------|--|-------------|---------|----|
|             | 《关于开展财政支持中小企业数字化转型试点工作的通知》   | 工业和信息化部、财政部 | 2022-08 | 6  |
| <b>政策内容</b> | 从2022年到2025年，中央财政计划分三批支持地方开展中小企业数字化转型试点，提升数字化公共服务平台服务中小企业能力，并重点向医药和化学制造、通用和专用设备制造、汽车零部件及配件制造、运输设备制造、电气机械和器材制造、计算机和通讯电子等行业中小企业倾斜。 |             |         |    |
| <b>政策解读</b> | 该政策指出要将制造业关键领域的中小企业作为数字化转型试点的重点方向，其中就涉及汽车零部件领域。企业开展生产过程、产品生命周期和产业链供应链等关键业务环节的深度数字化改造有利于推进数据采集、场景集成和系统互联互通，提高企业生产和研发等工作流程的精细化管理。  |             |         |    |
| <b>政策性质</b> | 规范类政策  |             |         |    |

|             | 政策名称   | 颁布主体    | 生效日期    | 影响 |
|-------------|--|---------|---------|----|
|             | 《关于加快废旧物资循环利用体系建设的指导意见》  | 国家发展改革委 | 2022-01 | 5  |
| <b>政策内容</b> | 建立健全完善的废旧物资循环利用体系，提升汽车零部件、工程机械、机床、文办设备等再制造水平，推动盾构机、航空发动机、工业机器人等新兴领域再制造产业发展，推广应用无损检测、增材制造、柔性加工等再制造共性关键技术。 |         |         |    |
| <b>政策解读</b> | 该政策指出要推进汽车零部件再制造产业发展和提升再制造关键技术，有利于提高汽车零部件企业资源循环利用水平、提升资源安全保障能力，并推动企业在研发和生产制造等方面向绿色化方向发展。                 |         |         |    |
| <b>政策性质</b> | 指导性政策  |         |         |    |

|  | 政策名称 | 颁布主体 | 生效日期 | 影响 |
|--|------|------|------|----|
|  |      |      |      |    |

|             |   |        |         |   |
|-------------|---|--------|---------|---|
|             | 《新能源汽车产业发展规划<br>(2021-2035年)》   | 国务院办公厅 | 2020-11 | 6 |
| <b>政策内容</b> | 到2025年，新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的20%左右，高度自动驾驶汽车实现限定区域和特定场景商业化应用。到2035年，纯电动汽车成为新销售车辆的主流；并提出要坚持整车和零部件并重，强化整车集成技术创新，提升动力电池、新一代车用电机等关键零部件的产业基础能力等战略任务。 |        |         |   |
| <b>政策解读</b> | 该政策以突破关键核心技术、推动中国新能源汽车高质量可持续发展为目标，并从提高技术创新能力、推动产业融合发展、完善市场竞争机制、提高财政金融支持和实施优惠政策等方面提出规划任务，有利于保障新能源汽车和上游零部件行业持续稳定发展，优化产业发展环境。                    |        |         |   |
| <b>政策性质</b> | 指导性政策   |        |         |   |

|             | 政策名称  | 颁布主体 | 生效日期    | 影响 |
|-------------|---|------|---------|----|
|             | 《国务院关于促进综合保税区高水平开放高质量发展的若干意见》   | 国务院  | 2019-01 | 4  |
| <b>政策内容</b> | 将在综合保税区内生产制造的手机、汽车零部件等重点产品从自动进口许可证管理货物目录中剔除，便利企业内销。   |      |         |    |
| <b>政策解读</b> | 目前中国综合保税区集聚了大量IT企业以及部分汽车零部件制造企业，该政策将综合保税区内生产制造的汽车零部件等重点产品视同于国内生产货物销售，销往国内市场可无须提交自动进口许可证，有利于企业简化手续和减少成本，扩大内销比例，也有利于更多企业进入综保区内开展业务，扩大汽车零部件市场。 |      |         |    |
| <b>政策性质</b> | 鼓励性政策   |      |         |    |

[19] 1: <https://mp.weixin...> | 2: <https://mp.weixin...> | 3: <https://mp.weixin...> | 4: <https://mp.weixin...> | 5: <https://mp.weixin...> | 6: 工信微报、国家发展改...

## 竞争格局

目前，全球汽车减震器市场份额主要集中于ZF-Sachs、KYB、Tenneco等海外知名汽车减震器制造商手中，中国自主品牌汽车减震器厂商市场份额相对较低。在汽车减震器研发技术上，海外知名汽车减震器制造商在高端产品超前研发和系统研发方面要领先于国内大部分自主品牌厂商，相对技术优势较强。<sup>[23]</sup>

汽车减震器行业呈现以下梯队情况：第一梯队公司有ZF-Sachs、KYB、Tenneco等海外知名汽车减震器制造商；第二梯队公司为京西重工、宁江山川、南阳浙减、成都九鼎、正裕工业等中国汽车减震器龙头厂商；第三梯

队有中鼎股份、保隆科技、博海新材等中国汽车减震器优质厂商。 [23]

汽车减震器行业竞争格局的形成主要包括以下原因： [23]

### **中国自主品牌汽车减震器厂商起步较晚。**

欧美等发达国家和地区在20世纪初就开始研发和生产汽车减震器，而中国汽车减震器产业的发展始于20世纪50年代，起步相对较晚。在起步之初，中国汽车减震器厂商均为一汽、二汽等国内大型汽车制造商的分厂，所生产的减震器大部分是用于本厂汽车的整车配套，少量用于售后维修，市场应用规模较小。20世纪90年代后，中国部分实力较强的厂商如南阳浙减、正裕工业等逐步开始量产汽车减震器产品并服务于整车配套市场和售后市场。但与此同时，海外知名汽车减震器厂商也纷纷进入中国汽车工业市场建立合资企业，如ZF-Sachs与上海汇众汽车制造有限公司合作组建了上海汇众萨克斯减振器有限公司，日本昭和、日本兼松与广州汽车集团零部件有限公司合资建立了广州昭和减震器有限公司等，叠加国内德系、日系等进口车主要依赖进口汽车减震器产品，中国自主品牌的市场份额较小。

### **中国自主品牌厂商在中高端汽车减震器领域与国外差距明显。**

汽车减震器作为汽车悬架系统的关键零部件，研发和设计过程中涉及金属材料学、机械工程学、材料力学等多个工程和技术领域，具有较高的技术研发壁垒。欧美等发达国家和地区知名的汽车减震器厂商由于在该领域起步较早，超前开发和系统研发实力较强，尤其是在CDC减震器、MRC减震器等高端产品方面要领先于国内大部分自主品牌厂商。整体来看，中国自主品牌厂商在中高端汽车减震器产品中的渗透率与国外厂商仍有一定差距。 [23]

在中国汽车工业持续发展、国内自主品牌厂商与国外龙头厂商在中高端汽车减震器技术上的差距逐步缩小、国产化替代和海外业务拓展进程加快等因素共同影响下，预计全球汽车减震器行业集中度趋于下降，而中国汽车减震器自主品牌厂商在全球市场中的市场份额趋于提高。 [23]

汽车减震器行业竞争格局的变化主要有以下几方面原因： [23]

### **中国汽车工业持续发展叠加国内厂商海外业务拓展带动中国汽车减震器产业市场份额提升。**

中国汽车工业的良好增长态势为维持上游汽车零部件市场需求持续增长发挥了重要作用。2023年，中国汽车产销累计完成3016.1万辆和3009.4万辆，同比增长11.6%和12%，中国自主品牌市场份额更是超过了合资品牌；在汽车电动化和智能化发展趋势下，国内新能源汽车产销增速更快，市场占有率超过30%。叠加汽车保有量的稳定增长，预计中国汽车减震器下游整车配套市场和售后市场将同步拉动汽车减震器产销增长。同时，在全球零部件行业逐步向性价比更高的中国等新兴市场国家转移的背景下，中国汽车减震器厂商持续拓展的海外业务为汽车减震器出口提供市场空间，有利于提高中国厂商在全球范围内的市场份额。

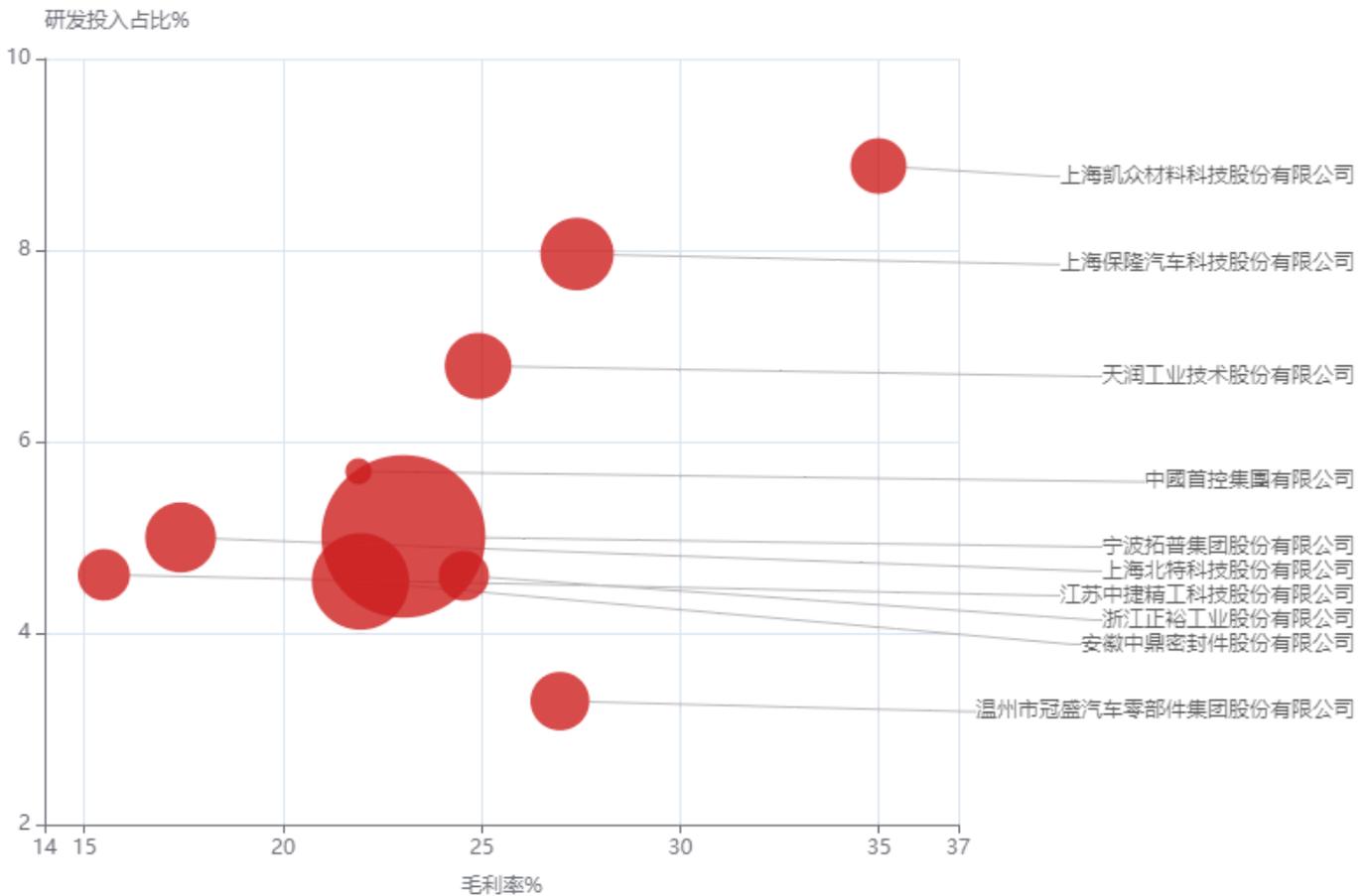
### **中国自主品牌厂商在中高端汽车减震器领域与国外差距逐步缩小。**

在电动化和智能化转型周期带动下，智能电控减震器在中国市场的需求被快速放大，部分中国自主品牌厂商已经逐步布局中高端产品研发并实现规模化量产，如宁江山川基本掌握CDC智能减振器关键核心技术并完全具备量产条件；南阳浙减开始替代国外厂商获得CDC减震器国内前装市场份额等。伴随中国汽车减震器龙头厂商在中高端

产品上的技术水平与国外差距逐步缩小，预计中国自主品牌汽车减震器在全球汽车市场中的应用和渗透将不断提高，加速国产化替代进程。<sup>[23]</sup>

气泡大小表示：企业市值(亿元)

[26]



## 上市公司速览

### 浙江正裕工业股份有限公司 (603089)

| 总市值 | 营收规模         | 同比增长(%)      | 毛利率(%)       |
|-----|--------------|--------------|--------------|
| -   | <b>4.2亿元</b> | <b>41.98</b> | <b>26.77</b> |

### 上海北特科技股份有限公司 (603009)

| 总市值 | 营收规模         | 同比增长(%)      | 毛利率(%)       |
|-----|--------------|--------------|--------------|
| -   | <b>4.9亿元</b> | <b>25.97</b> | <b>19.04</b> |

### 宁波拓普集团股份有限公司 (601689)

| 总市值 | 营收规模           | 同比增长(%)      | 毛利率(%)       |
|-----|----------------|--------------|--------------|
| -   | <b>141.5亿元</b> | <b>27.45</b> | <b>22.61</b> |

### 安徽中鼎密封件股份有限公司 (000887)

| 总市值 | 营收规模           | 同比增长(%)      | 毛利率(%)       |
|-----|----------------|--------------|--------------|
| -   | <b>127.7亿元</b> | <b>24.52</b> | <b>21.48</b> |

### 上海保隆汽车科技股份有限公司 (603197)

| 总市值 | 营收规模          | 同比增长(%)      | 毛利率(%)       |
|-----|---------------|--------------|--------------|
| -   | <b>41.6亿元</b> | <b>29.20</b> | <b>27.92</b> |

- [20] 1: file:///C:/Users/73... | 2: http://www.cijan.c... | 3: http://www.addchi... | 4: https://aiqicha.bai... | 5: http://www.autop... | 6: 正裕工业招股说明书、...
- [21] 1: https://mp.weixin... | 2: 高工智能汽车
- [22] 1: https://mp.weixin... | 2: https://mp.weixin... | 3: file:///C:/Users/73... | 4: file:///C:/Users/73... | 5: 中汽协、中国新闻周刊...
- [23] 1: https://mp.weixin... | 2: https://mp.weixin... | 3: 宁江山川、ATC汽车底盘
- [24] 1: https://quote.east... | 2: https://quote.east... | 3: https://quote.east... | 4: https://quote.east... | 5: https://quote.east... | 6: https://quote.east... | 7: https://quote.east... | 8: https://quote.east... | 9: https://quote.east... | 10: https://quote.eas... | 11: 东方财富网
- [25] 1: https://quote.east... | 2: https://quote.east... | 3: https://quote.east... | 4: https://quote.east... | 5: https://quote.east... | 6: https://quote.east... | 7: https://quote.east... | 8: https://quote.east... | 9: https://quote.east... | 10: https://quote.eas... | 11: 东方财富网
- [26] 1: https://quote.east... | 2: https://quote.east... | 3: https://quote.east... | 4: https://quote.east... | 5: https://quote.east... | 6: https://quote.east... | 7: https://quote.east... | 8: https://quote.east... | 9: https://quote.east... | 10: https://quote.eas... | 11: 东方财富网

## 企业分析

### 1 宁波拓普集团股份有限公司【601689】

#### 公司信息

|      |   |          |                    |
|------|---|----------|--------------------|
| 企业状态 | 存续  | 注册资本     | 116277.5877万人民币    |
| 企业总部 | 宁波市   | 行业       | 汽车制造业              |
| 法人   | 邬建树   | 统一社会信用代码 | 91330200761450380T |
| 企业类型 | 股份有限公司(港澳台投资、上市)  | 成立时间     | 2004-04-22         |
| 品牌名称 | 宁波拓普集团股份有限公司  | 股票类型     | A股                 |
| 经营范围 | 一般项目: 汽车零部件研发; 汽车零部件及配件制造; 汽车零配件批发; 合成纤维制造; 合... <a href="#">查看更多</a> |          |                    |

#### 财务数据分析

| 财务指标 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024(Q1) |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------|

|                |          |          |         |          |          |         |         |         |         |        |
|----------------|----------|----------|---------|----------|----------|---------|---------|---------|---------|--------|
| 销售现金流/营业收入     | 0.83     | 0.74     | 0.91    | 1.04     | 1.1      | 1       | 1.07    | 1.01    | 1.01    | -      |
| 资产负债率(%)       | 22.9837  | 31.3397  | 39.5241 | 33.5268  | 34.089   | 35.469  | 43.1537 | 55.7985 | 55.1043 | -      |
| 营业总收入同比增长(%)   | 9.8781   | 30.9427  | 29.2681 | 17.5591  | -10.4456 | 21.4994 | 76.0486 | 39.5206 | 23.1838 | -      |
| 归属净利润同比增长(%)   | 2.3949   | 50.7031  | 19.8656 | 2.0753   | -39.4403 | 37.7012 | 61.9313 | 67.1296 | 26.4928 | -      |
| 应收账款周转天数(天)    | 71.5535  | 83.3758  | 87.0848 | 77.2383  | 87.5848  | 86.8139 | 88.1245 | 93.3114 | 94.2827 | -      |
| 流动比率           | 2.7104   | 1.8173   | 1.6241  | 1.7359   | 1.5854   | 1.3296  | 1.1933  | 1.2925  | 1.2021  | -      |
| 每股经营现金流(元)     | 0.3668   | 0.4257   | 1.2769  | 0.832    | 1.1748   | 1.0651  | 1.0769  | 2.0725  | 3.054   | -      |
| 毛利率(%)         | 28.8079  | 31.2411  | 29.0273 | 26.8879  | 26.2917  | 22.6856 | 19.8785 | 21.6148 | 23.032  | -      |
| 流动负债/总负债(%)    | 100      | 98.1159  | 97.272  | 89.3856  | 89.4793  | 93.8072 | 91.3701 | 62.6743 | 66.1962 | -      |
| 速动比率           | 1.3494   | 1.1771   | 0.9599  | 1.0969   | 1.1677   | 0.903   | 0.8814  | 0.9541  | 0.913   | -      |
| 摊薄总资产收益率(%)    | 12.2914  | 13.5669  | 9.4444  | 6.9823   | 4.1567   | 5.3974  | 6.6097  | 7.356   | 7.3782  | -      |
| 营业总收入滚动环比增长(%) | 30.0129  | 37.1729  | 28.7297 | 10.5829  | 20.0042  | 24.808  | -       | -       | -       | -      |
| 扣非净利润滚动环比增长(%) | 46.9178  | 54.8973  | 27.8945 | -29.1151 | -14.9    | 33.5364 | -       | -       | -       | -      |
| 加权净资产收益率(%)    | 15.28    | 18.67    | 14.42   | 11.01    | 6.25     | 8.29    | 10.35   | 15.02   | 16.61   | -      |
| 基本每股收益(元)      | 0.66     | 0.95     | 1.06    | 1.04     | 0.43     | 0.6     | 0.93    | 1.54    | 1.95    | 0.56   |
| 净利率(%)         | 13.6245  | 15.6354  | 14.5473 | 12.6223  | 8.5846   | 9.6779  | 8.8795  | 10.6233 | 10.9135 | -      |
| 总资产周转率(次)      | 0.9021   | 0.8677   | 0.6492  | 0.5532   | 0.4842   | 0.5577  | 0.7444  | 0.6924  | 0.6761  | -      |
| 归属净利润滚动环比增长(%) | 43.3315  | 23.7843  | 13.9357 | -24.4885 | -6.258   | 40.4305 | -       | -       | -       | -      |
| 每股公积金(元)       | 2.2414   | 2.2414   | 5.136   | 5.136    | 3.2317   | 3.2317  | 4.8463  | 4.8463  | 4.8465  | -      |
| 存货周转天数(天)      | 101.1208 | 103.3829 | 105.73  | 101.0271 | 111.9194 | 98.0633 | 74.4709 | 79.7307 | 77.1688 | -      |
| 营业总收入(元)       | 30.07亿   | 39.38亿   | 50.90亿  | 59.84亿   | 53.59亿   | 65.11亿  | 114.63亿 | 159.93亿 | 197.01亿 | 56.88亿 |

|            |        |        |        |        |        |        |        |        |        |       |
|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 每股未分配利润(元) | 1.3809 | 1.6214 | 2.3478 | 3.2888 | 2.3723 | 2.7189 | 3.2912 | 4.4764 | 5.8967 | -     |
| 稀释每股收益(元)  | 0.66   | 0.95   | 1.06   | 1.04   | 0.43   | 0.6    | 0.93   | 1.54   | 1.95   | 0.56  |
| 归属净利润(元)   | 4.09亿  | 6.16亿  | 7.38亿  | 7.53亿  | 4.56亿  | 6.28亿  | 10.17亿 | 17.00亿 | 21.51亿 | 6.45亿 |
| 扣非每股收益(元)  | 0.61   | 0.91   | 0.97   | 0.93   | 0.39   | 0.54   | 0.88   | 1.5    | 1.83   | -     |
| 经营现金流/营业收入 | 0.3668 | 0.4257 | 1.2769 | 0.832  | 1.1748 | 1.0651 | 1.0769 | 2.0725 | 3.054  | -     |

### 竞争优势

公司把握行业发展趋势，前瞻布局智能电动汽车赛道，持续扩大产品线，形成平台型企业。目前已经拥有8大系列产品，即汽车NVH减震系统、内外饰系统、车身轻量化、智能座舱部件、热管理系统、底盘系统、空气悬架系统、智能驾驶系统，单车配套金额约3万元。且公司拥有悬架系统、空气悬架、线控刹车、线控转向等丰富产品线及底盘调校能力，具备整合线控底盘及滑板底盘的各项必备要素。

## 2 上海北特科技股份有限公司【603009】

### 公司信息

|      |  |          |                    |
|------|--|----------|--------------------|
| 企业状态 | 存续   | 注册资本     | 35873.0089万人民币     |
| 企业总部 | 上海市  | 行业       | 金属制品业              |
| 法人   | 靳坤   | 统一社会信用代码 | 91310000740291843G |
| 企业类型 | 其他股份有限公司(上市)   | 成立时间     | 2002-06-21         |
| 品牌名称 | 上海北特科技股份有限公司   | 股票类型     | A股                 |
| 经营范围 | 金属制品的加工、制造，从事货物和技术的进出口业务，新材料领域内的技术开发、技术转... <a href="#">查看更多</a> |          |                    |

### 财务数据分析

| 财务指标         | 2015    | 2016    | 2017    | 2018     | 2019      | 2020     | 2021     | 2022     | 2023    | 2024(Q1) |
|--------------|---------|---------|---------|----------|-----------|----------|----------|----------|---------|----------|
| 销售现金流/营业收入   | 1.03    | 1.02    | 1.16    | 1.08     | 1.1       | 0.73     | 0.74     | 0.82     | 0.71    | -        |
| 资产负债率(%)     | 51.9312 | 27.4173 | 33.1834 | 40.9553  | 48.5459   | 52.5414  | 49.1029  | 48.9117  | 49.061  | -        |
| 营业总收入同比增长(%) | 11.3766 | 13.2868 | 14.048  | 36.7465  | 1.8628    | 12.8732  | 18.1835  | -1.8621  | 10.2965 | -        |
| 归属净利润同比增长(%) | 5.3132  | 20.0971 | 31.2041 | -23.2575 | -337.0299 | 122.3477 | 114.6903 | -29.4169 | 10.7165 | -        |

|                |          |          |          |          |               |          |          |          |          |          |
|----------------|----------|----------|----------|----------|---------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 应收账款周转天数(天)    | 84.686   | 87.8434  | 86.988   | 134.0872 | 117.2868      | 141.7861 | 141.5462 | 130.9825 | 123.2143 | -        |
| 流动比率           | 1.0756   | 2.3116   | 1.6414   | 1.1023   | 1.0041        | 1.1322   | 1.2742   | 1.1071   | 1.028    | -        |
| 每股经营现金流(元)     | 0.617    | 0.2194   | 0.073    | 0.2594   | 0.0414        | 0.1954   | 0.2102   | 0.5345   | 0.6632   | -        |
| 毛利率(%)         | 22.7461  | 24.7714  | 25.568   | 24.9399  | 17.6529       | 18.8688  | 19.1274  | 17.1473  | 17.4231  | -        |
| 流动负债/总负债(%)    | 92.2217  | 94.4781  | 96.3606  | 96.14    | 92.673        | 76.2673  | 71.6208  | 83.5487  | 91.6918  | -        |
| 速动比率           | 0.6472   | 1.2415   | 0.921    | 0.7791   | 0.7006        | 0.8467   | 0.8758   | 0.7154   | 0.7109   | -        |
| 摊薄总资产收益率(%)    | 4.7396   | 3.9724   | 3.8658   | 2.0976   | -4.5748       | 0.6996   | 1.8001   | 1.2773   | 1.4992   | -        |
| 营业总收入滚动环比增长(%) | 32.2446  | 15.7786  | 34.5799  | 14.7616  | 11.3771       | -        | -        | -        | -        | -        |
| 扣非净利润滚动环比增长(%) | 59.3253  | 55.0272  | 556.8205 | 302.0178 | -76870.736    | -        | -        | -        | -        | -        |
| 加权净资产收益率(%)    | 10.27    | 6.16     | 5.57     | 3.34     | -8.04         | 2.06     | 4.3      | 2.96     | 3.21     | -        |
| 基本每股收益(元)      | 0.43     | 0.46     | 0.22     | 0.16     | -             | 0.08     | 0.18     | 0.13     | 0.14     | 0.0458   |
| 净利率(%)         | 6.8005   | 7.1168   | 8.0309   | 4.1984   | -11.1362      | 1.547    | 3.3376   | 2.3812   | 2.6242   | -        |
| 总资产周转率(次)      | 0.697    | 0.5582   | 0.4814   | 0.4996   | 0.4108        | 0.4522   | 0.5393   | 0.5364   | 0.5713   | -        |
| 归属净利润滚动环比增长(%) | 67.5314  | 42.0053  | 372.8304 | -40.6931 | -37857.1106   | -        | -        | -        | -        | -        |
| 每股公积金(元)       | 1.6725   | 6.7714   | 2.1477   | 2.856    | 2.8553        | 2.8553   | 2.8373   | 2.8339   | 2.8358   | -        |
| 存货周转天数(天)      | 88.0282  | 90.9435  | 103.6419 | 116.3188 | 126.2803      | 111.7631 | 108.5973 | 126.4533 | 118.6983 | -        |
| 营业总收入(元)       | 7.07亿    | 8.01亿    | 9.13亿    | 12.48亿   | 13.03亿        | 14.70亿   | 17.38亿   | 17.06亿   | 18.81亿   | 4.90亿    |
| 每股未分配利润(元)     | 1.8835   | 1.7507   | 0.8871   | 0.8703   | 0.4517        | 0.5388   | 0.7146   | 0.7716   | 0.8658   | -        |
| 稀释每股收益(元)      | 0.43     | 0.46     | 0.22     | 0.16     | -             | 0.08     | 0.18     | 0.13     | 0.14     | 0.0458   |
| 归属净利润(元)       | 4643.43万 | 5576.62万 | 7316.76万 | 5615.06万 | -135672417.59 | 3031.97万 | 6509.34万 | 4594.49万 | 5086.86万 | 1643.53万 |

|               |       |        |       |        |        |        |        |        |        |   |
|---------------|-------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---|
| 扣非每股收益<br>(元) | 0.41  | 0.4617 | 0.17  | 0.15   | -0.7   | 0.06   | 0.15   | 0.08   | 0.12   | - |
| 经营现金流/营业收入    | 0.617 | 0.2194 | 0.073 | 0.2594 | 0.0414 | 0.1954 | 0.2102 | 0.5345 | 0.6632 | - |

### 竞争优势

公司深耕汽车底盘领域二十余载，在中国国内转向器齿条以及减振器活塞杆细分行业内绝对领先，连续多年保持细分市场主导地位，拥有较强的品牌影响力。公司在减振器类产品中的客户体系已基本覆盖所有国内外知名减振系统制造企业。

## 3 浙江正裕工业股份有限公司【603089】

### 公司信息

|      |  |          |                    |
|------|--|----------|--------------------|
| 企业状态 | 存续   | 注册资本     | 22250.1003万人民币     |
| 企业总部 | 台州市  | 行业       | 汽车制造业              |
| 法人   | 郑念辉  | 统一社会信用代码 | 913310001484027193 |
| 企业类型 | 其他股份有限公司(上市)   | 成立时间     | 1998-08-20         |
| 品牌名称 | 浙江正裕工业股份有限公司   | 股票类型     | A股                 |
| 经营范围 | 汽车配件、纺织品、塑料制品、手工工艺品（上述两项不含许可证项目）、水暖管件、阀门... <a href="#">查看更多</a> |          |                    |

### 财务数据分析

| 财务指标         | 2015     | 2016    | 2017    | 2018    | 2019     | 2020    | 2021     | 2022    | 2023     | 2024(Q1) |
|--------------|----------|---------|---------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|----------|
| 销售现金流/营业收入   | 1.1      | 0.88    | 0.98    | 0.86    | 0.97     | 0.91    | 0.89     | 1.06    | 0.92     | -        |
| 资产负债率(%)     | 39.1657  | 42.7566 | 32.4397 | 43.8604 | 37.7878  | 34.9912 | 45.4944  | 47.6809 | 52.5266  | -        |
| 营业总收入同比增长(%) | -10.6773 | 21.0308 | 21.863  | 28.4114 | 2.4194   | 2.6044  | 41.566   | 5.5473  | 3.4237   | -        |
| 归属净利润同比增长(%) | 10.9956  | 31.2964 | -18.364 | 39.935  | -26.0761 | 47.5455 | -42.9899 | 12.6078 | -16.6103 | -        |
| 应收账款周转天数(天)  | 91.694   | 89.4877 | 85.5351 | 86.2213 | 96.5329  | 91.7979 | 76.3625  | 76.7715 | 78.7892  | -        |
| 流动比率         | 1.6083   | 1.6379  | 2.3313  | 1.1984  | 1.35     | 1.8955  | 1.3904   | 1.1764  | 1.1458   | -        |
| 每股经营现金流(元)   | 1.13     | 0.8666  | 0.9552  | 0.8734  | 0.8455   | 0.388   | -0.1428  | 1.1033  | 1.2855   | -        |
| 毛利率(%)       | 26.5587  | 29.4163 | 25.4214 | 23.6002 | 31.2026  | 24.2859 | 21.0628  | 21.249  | 24.552   | -        |

|                |          |          |          |          |           |          |          |          |          |          |
|----------------|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 流动负债/总负债(%)    | 95.4648  | 96.6332  | 97.0466  | 97.1863  | 91.0333   | 73.0957  | 81.4779  | 71.7422  | 67.0582  | -        |
| 速动比率           | 1.3248   | 1.3163   | 1.3773   | 0.8453   | 0.7999    | 1.1545   | 0.7453   | 0.6268   | 0.6746   | -        |
| 摊薄总资产收益率(%)    | 11.4531  | 13.6849  | 8.181    | 8.0763   | 6.5208    | 6.7886   | 3.5652   | 2.5231   | 2.3836   | -        |
| 营业总收入滚动环比增长(%) | -        | 19.5128  | 0.9421   | 14.9398  | 1.9578    | -        | -        | -        | -        | -        |
| 扣非净利润滚动环比增长(%) | -        | 0.7305   | -57.3286 | -19.6114 | -119.9185 | -        | -        | -        | -        | -        |
| 加权净资产收益率(%)    | 20.07    | 24.21    | 10.9     | 13.62    | 9.37      | 13.16    | 6.06     | 6.56     | 5.24     | -        |
| 基本每股收益(元)      | 0.84     | 1.1      | 0.69     | 0.94     | 0.48      | 0.52     | 0.28     | 0.32     | 0.26     | 0.07     |
| 净利率(%)         | 11.7516  | 12.7483  | 8.5401   | 9.8778   | 9.2638    | 10.0174  | 4.4503   | 3.4236   | 3.4908   | -        |
| 总资产周转率(次)      | 0.9746   | 1.0735   | 0.958    | 0.8176   | 0.7039    | 0.6777   | 0.8011   | 0.737    | 0.6828   | -        |
| 归属净利润滚动环比增长(%) | -        | 2.7504   | -39.2804 | -12.4345 | -106.9999 | -        | -        | -        | -        | -        |
| 每股公积金(元)       | 1.3237   | 1.3237   | 3.2291   | 3.2291   | 1.9166    | 1.6687   | 1.6695   | 1.6696   | 1.717    | -        |
| 存货周转天数(天)      | 55.675   | 55.6277  | 63.8864  | 79.0566  | 121.9471  | 130.9139 | 123.4737 | 131.8633 | 123.1359 | -        |
| 营业总收入(元)       | 5.72亿    | 6.92亿    | 8.43亿    | 10.83亿   | 11.09亿    | 11.38亿   | 16.11亿   | 17.00亿   | 17.58亿   | 4.21亿    |
| 每股未分配利润(元)     | 1.7661   | 2.3274   | 2.0723   | 2.6542   | 2.0471    | 1.6181   | 1.7295   | 1.9354   | 2.0716   | -        |
| 稀释每股收益(元)      | 0.84     | 1.1      | 0.69     | 0.94     | 0.48      | 0.52     | 0.28     | 0.32     | 0.26     | 0.07     |
| 归属净利润(元)       | 6717.74万 | 8820.15万 | 7200.42万 | 1.01亿    | 7448.50万  | 1.10亿    | 6265.37万 | 7055.29万 | 5887.07万 | 1548.22万 |
| 扣非每股收益(元)      | 0.77     | 1.07     | 0.58     | 0.86     | 0.43      | 0.02     | 0.1      | 0.29     | 0.24     | -        |
| 经营现金流/营业收入     | 1.13     | 0.8666   | 0.9552   | 0.8734   | 0.8455    | 0.388    | -0.1428  | 1.1033   | 1.2855   | -        |

## 竞争优势

经过多年的发展，公司不断提高产品的技术含量，丰富产品的种类和型号，具备了多品种、多系列产品的规模化供应能力。产品种类已涵盖悬架支柱总成减震器、转向减震器、电控智能CDC减震器、磁流变减震器、特种减震器等多个系列产品。在全球售后市场，公司悬架系统减震器可适配于大多数知名汽车品牌及车型，是中国国内少数能够满足客户“一站式”采购需求的厂商。公司将产品品种延伸至汽车橡胶减震器、发动机密封件等领域，扩充了现有产品品类，优化了产品结构，有效地提升并增强了公司向全球各大客户规模化集约供应优势。

## 法律声明

**权利归属：**头豹上关于页面内容的补充说明、描述，以及其中包含的头豹标识、版面设计、排版方式、文本、图片、图形等，相关知识产权归头豹所有，均受著作权法、商标法及其它法律保护。

**尊重原创：**头豹上发布的内容（包括但不限于页面中呈现的数据、文字、图表、图像等），著作权均归发布者所有。头豹有权但无义务对用户发布的内容进行审核，有权根据相关证据结合法律法规对侵权信息进行处理。头豹不对发布者发布内容的知识产权权属进行保证，并且尊重权利人的知识产权及其他合法权益。如果权利人认为头豹平台上发布者发布的内容侵犯自身的知识产权及其他合法权益，可依法向头豹（联系邮箱：support@leadleo.com）发出书面说明，并提供具有证明效力的证据材料。头豹在书面审核相关材料后，有权根据《中华人民共和国侵权责任法》等法律法规删除相关内容，并依法保留相关数据。

**内容使用：**未经发布方及头豹事先书面许可，任何人不得以任何方式直接或间接地复制、再造、传播、出版、引用、改编、汇编上述内容，或用于任何商业目的。任何第三方如需转载、引用或基于任何商业目的使用本页面上的任何内容（包括但不限于数据、文字、图表、图像等），可根据页面相关的指引进行授权操作；或联系头豹取得相应授权，联系邮箱：support@leadleo.com。

**合作维权：**头豹已获得发布方的授权，如果任何第三方侵犯了发布方相关的权利，发布方或将授权头豹或其指定的代理人代表头豹自身或发布方对该第三方提出警告、投诉、发起诉讼、进行上诉，或谈判和解，或在认为必要的情况下参与共同维权。

**完整性：**以上声明和本页内容以及本平台所有内容（包括但不限于文字、图片、图表、视频、数据）构成不可分割的部分，在未详细阅读并认可本声明所有条款的前提下，请勿对本页面以及头豹所有内容做任何形式的浏览、点击、引用或下载。

# 业务合作

- ◆ 头豹是中国领先的原创行企研究内容平台和新型企业服务提供商。围绕“协助企业加速资本价值的挖掘、提升、传播”这一核心目标，头豹打造了一系列产品及解决方案，包括：**报告库、募投、市场地位确认、二级市场数据引用、白皮书及词条报告**等产品，以及其他以企业为基础，利用大数据、区块链和人工智能等技术，围绕产业焦点、热点问题，基于丰富案例和海量数据，通过开放合作的增长咨询服务等。
- ◆ 头豹致力于以优质商业资源共享研究平台，汇集各界智慧，推动产业健康、有序、可持续发展。

## 合作类型

### 会员账号

阅读全部原创报告和百万数据

### 定制报告/词条

募投可研、尽调、IRPR等研究咨询

### 白皮书

定制行业/公司的第一本白皮书

### 招股书引用

内容授权商用、上市

### 市场地位确认

赋能企业产品宣传

### 云实习课程

丰富简历履历

13080197867 李先生

18129990784 陈女士

[www.leadleo.com](http://www.leadleo.com)

深圳市华润置地大厦E座4105室



# 诚邀企业 共建词条报告

- 企业IPO上市招股书
- 企业市占率材料申报
- 企业融资BP引用
- 上市公司市值管理
- 企业市场地位确认证书
- 企业品牌宣传 PR/IR

