



# 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。

# 企业竞争图谱：2024年新能源汽车减速器 头豹词条报告系列



许哲玮 · 头豹分析师

2024-11-15 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](#)

## 词目录

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
| <h3>行业定义</h3> <p>新能源汽车减速器，是指用于电动汽车或混合动力汽...</p> <p>AI访谈</p>                                      | <h3>行业分类</h3> <p>按照传动类型、传动级数、齿轮形状、传动布置形式...</p> <p>AI访谈</p>                        | <h3>行业特征</h3> <p>新能源汽车减速器行业的特征包括：1.新能源汽车产...</p> <p>AI访谈</p> | <h3>发展历程</h3> <p>新能源汽车减速器行业目前已达到 <b>4个</b>阶段</p> <p>AI访谈</p> |
| <h3>产业链分析</h3> <p><a href="#">上游分析</a> <a href="#">中游分析</a> <a href="#">下游分析</a></p> <p>AI访谈</p> | <h3>行业规模</h3> <p>新能源汽车减速器行业规模评级报告 <b>1篇</b></p> <p>AI访谈 <a href="#">SIZE数据</a></p> | <h3>政策梳理</h3> <p>新能源汽车减速器行业相关政策 <b>5篇</b></p> <p>AI访谈</p>    | <h3>竞争格局</h3> <p>AI访谈 <a href="#">数据图表</a></p>               |

**摘要** 新能源汽车减速器，是指用于电动汽车或混合动力汽车的减速装置。新能源汽车减速器的发展起步于21世纪初，整个行业经历了早期技术探索、技术创新、广泛应用以及技术突破与快速发展四个阶段，新能源汽车减速器的技术和性能不断得到优化，应用范围也逐步扩大。未来伴随新能源汽车产业持续纵深发展，减速器技术将持续向智能化、轻量化、集成化方向升级迭代，市场规模也将呈持续扩张态势。

## 行业定义<sup>[1]</sup>

新能源汽车减速器，是指用于电动汽车或混合动力汽车的减速装置，主要作用是降低电机的高速转动至车轮所需的低速转动，同时增加扭矩，以满足电动汽车行驶的动力需求。与传统汽车变速器相比，新能源汽车减速器具有高效率、小型化和轻量化、高扭矩承载能力、静音运行、耐久性和可靠性等特殊要求，其在电驱动系统中的作用更为突出。

[1] 1: <https://mp.weixin...> 2: 五洲新春集团

## 行业分类<sup>[2]</sup>

按照传动类型、传动级数、齿轮形状、传动布置形式不同分类，新能源汽车减速器可分为如下类别：

### 新能源汽车减速器行业基于传动类型的分类



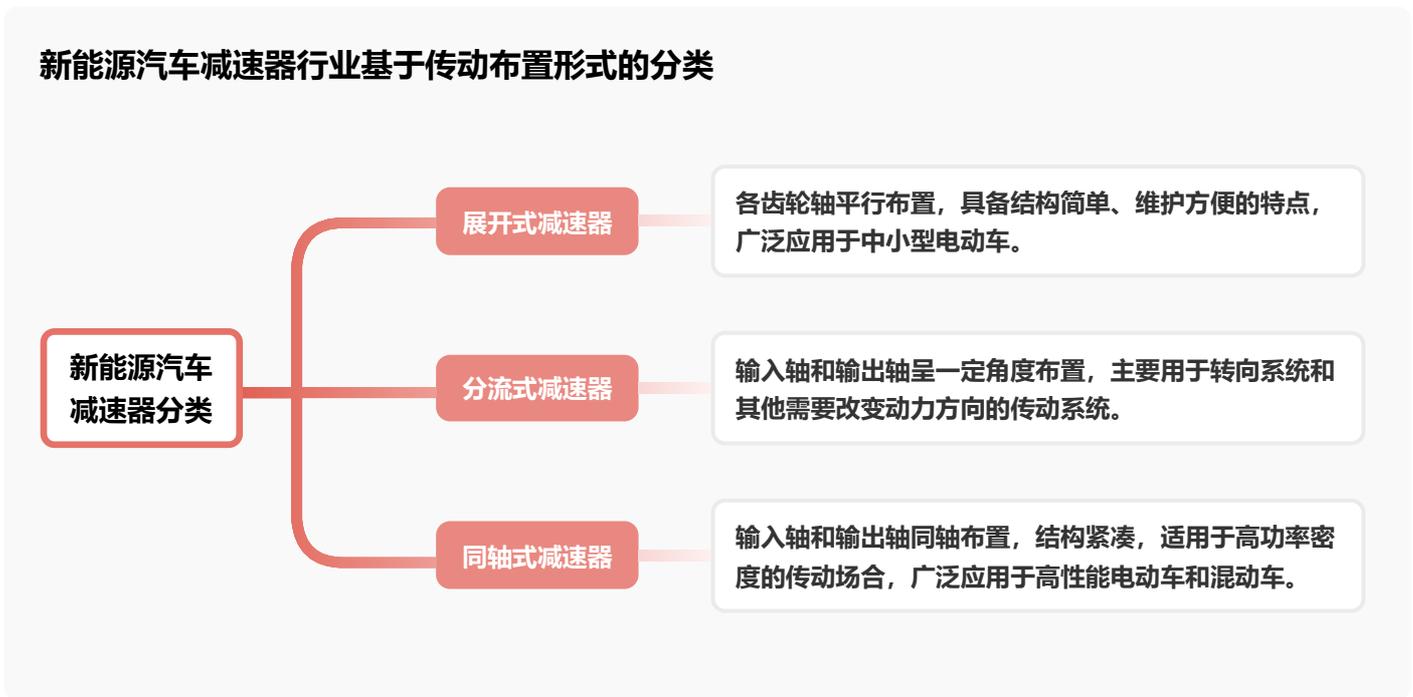
### 新能源汽车减速器行业基于传动级数的分类



### 新能源汽车减速器行业基于齿轮形状的分类



## 新能源汽车减速器行业基于传动布置形式的分类



[2] 1: <https://mp.weixin...>

2: 智驭动力系统

## 行业特征<sup>[3]</sup>

新能源汽车减速器行业的特征包括：1.新能源汽车产业高速发展带动减速器市场需求同步提升；2.多级减速器将成为未来发展趋势；3.减振降噪是新能源汽车减速器技术创新发展的重要方向。

### 1 新能源汽车产业高速发展带动减速器市场需求同步提升

2023年，中国新能源汽车产销分别完成958.7万辆和949.5万辆，同比分别增长35.8%和37.9%，市场占有率达到31.6%。据国务院发展研究中心预测，到2030年中国新能源汽车的市场占有率将会突破90%，产业

发展空间巨大。从技术成熟度和成本两方面考虑，目前电机配套减速器已经成为新能源汽车的主流方案，减速器的结构设计和性能分析直接影响着新能源汽车的动力传递效率、运行稳定性和能源利用率，且配置适当的减速器可解决电机输出到车轮的扭矩过小，难以满足爬坡等大扭矩场景行驶需求等难题。预计在新能源汽车产业高速发展的带动下，对于新能源汽车减速器的市场需求也将在一定程度上呈现同步提升态势。

## 2 多级减速器将成为未来发展趋势

单级减速器凭借较高的传动效率、丰富的可选资源、较小的开发难度和较低的成本等优势而成为目前纯电动汽车的主要选择。但在高转速场景下，单级减速器会面临电机使用效率偏低的问题。若将单级减速器增加一档，可使电机尽量在高效率的转速区间工作，从而达到降低损耗、提高续航里程的效果，目前更多地应用于插电混动车型。未来伴随技术复杂度降低和成本下降，预计多级减速器也将普遍应用于纯电动汽车。

## 3 减振降噪是新能源汽车减速器技术创新发展的重要方向

随着新能源汽车行业迅速发展，减速器作为新能源汽车的关键部件之一，对于整车性能和驾驶体验具有重要影响。然而，在实际运行过程中，新能源汽车减速器往往会出现振动和噪声问题，不仅影响了乘客乘坐的舒适性，还可能对车辆的安全性和可靠性造成潜在威胁。因此，如何优化减振器结构设计、选取适当的减振器材料等减振降噪策略成为新能源汽车减速器技术创新发展的重要方向。

[3] 1: <https://mp.weixin...> 2: <https://fund.eastm...> 3: <https://news.qq.co...> 4: <https://news.qq.co...>  
5: <file:///C:/Users/73...> 6: 中汽协、东方财富网、...

## 发展历程<sup>[4]</sup>

纵观新能源汽车减速器的发展历程，与新能源汽车产业的变迁几乎呈协同发展态势。新能源汽车减速器的发展起步于21世纪初，整个行业经历了早期技术探索、技术创新、广泛应用以及技术突破与快速发展四个阶段，新能源汽车减速器的技术和性能不断得到优化，应用范围也逐步扩大。未来伴随新能源汽车产业进一步发展，新能源汽车减速器也将朝着智能化、轻量化、集成化的技术方向演进。

### 早期技术探索阶段 · 2000~2009

21世纪初，伴随电池和电机技术进步以及全球对于降碳减排共识的加深，新能源汽车开始进入大众视野。部分早期的新能源汽车如特斯拉Roadster和日产Leaf等采用了不同于传统内燃机汽车的动力系统，其中就包括专为新能源汽车设计的减速器。

该阶段属于新能源汽车减速器的早期技术探索阶段，该阶段中的新能源汽车减速器技术多借鉴传统燃油车的变速箱技术，产品以简单的单级减速器为主，主要用于小型新能源汽车和试验车型。

### 技术创新阶段 · 2010~2015

进入2010年，随着新能源汽车技术愈渐成熟以及量产规模持续扩大，减速器作为新能源汽车动力传输系统的关键部件，也随之得到快速发展。新能源汽车减速器技术从简单的单级减速器过渡至行星齿轮减速器、多级减速器等高性能技术，行业技术创新水平得到进一步提高。

该阶段属于新能源汽车减速器的技术创新阶段，在该阶段新能源汽车减速器制造商重视技术创新升级，开始注重减速器的轻量化、高效化和智能化设计。其中具备代表性的高性能行星齿轮减速器已开始应用于部分中高端新能源汽车。

### 广泛应用阶段 · 2016~2020

随着新能源汽车减速器行业整体技术持续迭代升级，行业内各制造商根据不同应用场景和市场需求开发出性能更优的单级减速器和多级减速器。同时，在新能源汽车市场爆发式增长的带动下，市场对于新能源汽车减速器的需求也大幅增加，减速器产品开始广泛应用于不同车型。

该阶段属于新能源汽车减速器的广泛应用阶段，在该阶段各国政府加大了对新能源汽车的政策支持力度，如中国出台《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》，推动了新能源汽车及减速器等上游零部件的应用和发展。

### 技术突破与快速发展阶段 · 2021~

进入2021年，随着新能源汽车产业逐步向智能化、轻量化、集成化趋势发展，相应地对减速器等上游零部件的技术和性能提出更高要求。国内外新能源汽车减速器制造商纷纷通过优化齿轮设计和材料选择、采用轻质材料、引入传感器和智能控制系统、高度集成减速器与电动机、逆变器等部件等技术手段提高减速器的传动效率，驱动行业技术同步向智能化、轻量化、集成化方向发展。

该阶段属于新能源汽车减速器的技术突破与快速发展阶段，在该阶段阿尔特、万里扬、中马传动、双环传动等国内领军企业均呈现出迅猛的发展势头，与国际一流品牌如德国的sew公司、弗兰德等展开竞争。

## 产业链分析<sup>[5]</sup>

新能源汽车减速器行业产业链上游为零部件和原材料供应环节，包括齿轮、轴承、密封件等零部件以及钢材、铝材等原材料；产业链中游为新能源汽车减速器的生产和制造环节，由众多新能源汽车减速器制造商组成；产业链下游为新能源汽车减速器的应用环节，主要面向众多新能源汽车整车制造商。<sup>[8]</sup>

新能源汽车减速器行业产业链主要有以下核心研究观点：<sup>[8]</sup>

### 上游：齿轮和轴承等零部件是决定新能源汽车减速器性能的关键部件。

齿轮和轴承是构成新能源汽车减速器的关键零部件，其功能指标将直接决定新能源汽车减速器的性能好坏。例如，齿轮通过不同齿数实现速度与扭矩转换，高精度的齿轮可以减少能量损失和啮合噪声，提高传动效率和可靠性；轴承用于支撑新能源汽车减速器内的旋转部件，承受来自齿轮和其他部件的径向和轴向载荷，精细化水平和承载能力较高的轴承可以提高系统运行的平稳性，降低系统维护成本。

### 中游：新能源汽车减速器头部制造商规模化效应明显。

目前新能源汽车减速器行业的头部制造商如德国采埃孚、美国博格华纳、德国大陆集团、双环传动、万里扬等均较早地进入市场并积累和掌握了众多前沿技术，在产品质量与性能、品牌影响力、供应链管理、成本控制等领域具备先发优势，在产品的生产和销售上所发挥的规模化效应使其在行业竞争中处于优势地位。

### 下游：新能源汽车产业规模扩张带动减速器市场需求增长。

伴随国产自主品牌崛起以及国内新能源三电（电池、电机、电控）技术不断成熟，新能源汽车的续航里程和电池组能量逐步提升，在市场中的普及度和渗透率也呈现快速提高态势。减速器作为新能源汽车的重要零部件，新能源汽车产业规模的快速扩张将带动减速器市场需求同步快速增长。<sup>[8]</sup>

[8]

## 上 产业链上游

### 生产制造端

零部件和原材料供应商

### 上游厂商

美国格里森

德国克林根贝格

浙江双环传动机械股份有限公司 >

查看全部 v

## 产业链上游说明

### 钢材和铝材是新能源汽车减速器生产所需主要原材料。

新能源汽车减速器生产所需原材料主要包括钢材和铝材。就钢材和铝材在国内的供给情况而言，2023年中国钢材产销量分别为13.63亿吨8.99亿吨，进口钢材765万吨，同比下降27.6%，钢材的对外依存度较低；对于铝材而言，虽然中国是全球最大的铝工业生产国，但生产所用的铝土矿资源进口依存度较高，2023年1-11月中国进口铝土矿约1.3亿吨，预估2023年全年中国进口铝土矿或突破1.4亿吨，按照2023年中国氧化铝产量8247万吨，消耗铝土矿1.6亿吨计算，铝土矿的对外依存度高达80%。考虑到目前国内外钢材和铝材资源丰富，短期国内钢材和铝材的供应量仍比较充足。

### 齿轮和轴承等零部件是决定新能源汽车减速器性能的关键部件。

齿轮和轴承是构成新能源汽车减速器的关键零部件，其功能指标将直接决定新能源汽车减速器的性能好坏。例如，齿轮通过不同齿数实现速度与扭矩转换，高精度的齿轮可以减少能量损失和啮合噪声，提高传动效率和可靠性；轴承用于支撑新能源汽车减速器内的旋转部件，承受来自齿轮和其他部件的径向和轴向载荷，精细化水平和承载能力较高的轴承可以提高系统运行的平稳性，降低系统维护成本。

### 国内企业在高性能齿轮加工工艺上与国际先进水平仍存在差距。

整体上看，与国内相比，国外研究机构和企业更注重基础研究和应用研究的结合，通过深入研究齿轮加工过程中的切削力、切削热、材料性能等因素对加工质量的影响，提出了一系列有效的优化措施和改进方案；同时还积极探索新型切削工具、切削液和测量技术应用，推动齿轮加工工艺持续创新和进步。而国内机构和企业在新能源汽车减速器齿轮高精度加工、加工效率、加工质量等方面仍与国际先进水平存在差距，且在新型切削工具、切削液和测量技术的应用上也有所滞后。

## 中 产业链中游

### 品牌端

新能源汽车减速器生产和制造商

### 中游厂商

德国采埃孚

美国博格华纳

德国大陆集团

[查看全部](#) ▾

## 产业链中游说明

### 新能源汽车减速器行业进入壁垒较高。

对于新进入者而言，新能源汽车减速器行业存在较高的技术和资质认证壁垒。新能源汽车减速器的核心技术涉及齿轮、轴承等关键零部件的结构和功能设计，加工工艺复杂，对于企业的资金和技术积累

以及技术的创新研发能力有着较高的要求；同时，减速器作为新能源汽车传动系统的重要组成部分，其质量和性能将直接影响车辆的安全性和驾驶体验，因此系列严格且周期较长的资质认证是不可避免的，而高水平的质量控制和管理体系要求往往对部分新的市场参与者形成进入壁垒。

### **新能源汽车减速器头部制造商规模化效应明显。**

目前新能源汽车减速器行业的头部制造商如德国采埃孚、美国博格华纳、德国大陆集团、双环传动、万里扬等均较早地进入市场并积累和掌握了众多前沿技术，在产品质量与性能、品牌影响力、供应链管理、成本控制等领域具备先发优势，在产品的生产和销售上所发挥的规模化效应使其在行业竞争中处于优势地位。以新能源汽车减速器国内头部制造商双环传动为例，其通过大规模、多基地的项目产能投资与丰富且粘性较强的客户资源相结合，2023年营业收入实现80.74亿元，同比增长18.08%，实现净利润8.16亿元，同比增长40.26%，大幅增长的营收和盈利水平展现了其较强的规模化优势。

## **下 产业链下游**

### **渠道端及终端客户**

新能源汽车整车制造商

### **渠道端**

美国特斯拉

比亚迪股份有限公司 >

浙江吉利控股集团有限公司 >

[查看全部](#) v

### **产业链下游说明**

#### **新能源汽车产业规模扩张带动减速器市场需求增长。**

伴随国产自主品牌崛起以及国内新能源三电（电池、电机、电控）技术不断成熟，新能源汽车的续航里程和电池组能量逐步提升，在市场中的普及度和渗透率也呈现快速提高态势。2024年7月，中国乘用车市场零售销量172万辆，其中新能源乘用车零售销量达87.8万辆，单月渗透率首次超过50%，反映了新能源汽车强劲的发展潜力。减速器作为新能源汽车的重要零部件，新能源汽车产业规模的快速扩张将带动减速器市场需求同步快速增长。

#### **新能源汽车产业发展带动减速器制造工艺技术持续升级迭代。**

在新能源汽车产业发展的带动下，开发研制出体积小、结构紧凑、成本低、噪声低、高强度、高可靠性的新能源汽车减速器在新能源汽车行业中具有实际应用价值和现实意义。举例而言，噪声、振动与声振粗糙度（NVH）是衡量汽车舒适性的关键，而影响新能源汽车NVH特性的主要因素是减速器的振动噪声。针对减速器的噪声问题，通过对减速器齿轮进行修形来实现降噪目前已成为行业共识。因此，如何改进齿面加工工艺，提高齿轮传动平稳性，是减速器技术升级迭代的重要方向之一。

- [5] 1: <https://projectmarsbd...> 2: <https://www.dongche...> 3: <https://www.shanghai...>
- [6] 1: <https://mp.weixin...> 2: <https://mp.weixin...> 3: <https://mp.weixin...> 4: 众合创投、厦门钛氮网...
- [7] 1: <https://pdf.dfcfw.c...> 2: 双环传动2023年年度报告
- [8] 1: <https://mp.weixin...> 2: <https://mp.weixin...> 3: 中国经济时报
- [9] 1: <https://mp.weixin...> 2: <https://mp.weixin...> 3: <https://mp.weixin...> 4: <https://mp.weixin...>  
5: <https://mp.weixin...> 6: <https://mp.weixin...> 7: 众合创投、世界金属导...
- [10] 1: <https://mp.weixin...> 2: <https://mp.weixin...> 3: <https://mp.weixin...> 4: 众合创投、厦门钛氮网...
- [11] 1: <file:///C:/Users/73...> 2: 中国知网-许小黑《新能...
- [12] 1: <https://mp.weixin...> 2: 车辆工程师之家
- [13] 1: <https://pdf.dfcfw.c...> 2: 双环传动2023年年度报告
- [14] 1: <https://mp.weixin...> 2: <https://mp.weixin...> 3: 中国经济时报
- [15] 1: <https://mp.weixin...> 2: <file:///C:/Users/73...> 3: 众合创投、中国知网-赵...

## 行业规模

2021年—2023年，新能源汽车减速器行业市场规模由29.24亿人民币元增长至87.53亿人民币元，期间年复合增长率73.02%。预计2024年—2028年，新能源汽车减速器行业市场规模由130.99亿人民币元增长至226.50亿人民币元，期间年复合增长率14.67%。<sup>[19]</sup>

新能源汽车减速器行业市场规模历史变化的原因如下：<sup>[19]</sup>

### 新能源汽车驱动减速器市场规模迅速扩张。

2023年全球新能源汽车销量达1,465.3万辆，其中中国新能源汽车销量达949.5万辆，销量占比超过60%。中国新能源汽车产业的高速发展，持续带动了基础设施、汽车零部件、智能制造等行业同步快速发展，其中减速器因其动力传输、性能优化、效率提升等方面优势而在新能源汽车中发挥着不可替代的重要作用。在新能源汽车产业链上下游协同发展以及市场需求持续增长的影响下，新能源汽车零部件企业加大了对高性能减速器的研发投入和生产，新能源汽车减速器的市场供给和需求均呈上涨趋势。

### 目前新能源汽车仍以搭载单电机为主。

目前纯电动汽车、插电式混合动力汽车和增程式混合动力汽车是新能源汽车的主要类型，其中纯电动汽车销量在新能源汽车整体销量中占比超70%。纯电动汽车以搭载单电机前驱或后驱为主，市场中搭载单电机的纯电动汽车占比超90%。由于电机和减速器在新能源汽车机械传动系统中是两个密不可分的重要组成部分，通常而言单电机

系统仅需要一个减速器来匹配电机输出，而多电机根据电机布局可配备一个或多个减速器，因此新能源汽车搭载电机的数量也是影响新能源汽车减速器市场规模的重要因素。<sup>[19]</sup>

新能源汽车减速器行业市场规模未来变化的原因主要包括：<sup>[19]</sup>

### **未来新能源汽车市场的持续扩张为减速器提供发展动力。**

伴随高能量密度、长寿命、低成本的电池技术升级迭代以及自动驾驶、车联网等智能化和网联化技术融合发展，未来五年中国新能源汽车产业仍将保持快速发展趋势。据国务院发展研究中心预测，到2025年中国新能源汽车销量将达1,700万辆左右，到2030年新能源汽车对燃油汽车的替代效应将突破90%，销量约3,200万辆。减速器作为新能源汽车的重要零部件之一，在降低电机转速，增大扭矩、提高电机效率、优化NVH性能等方面起关键作用。因此，未来随着新能源汽车市场持续扩张，新能源汽车减速器的应用前景广阔。

### **未来新能源汽车趋于搭载多电机。**

由于搭载双电机的纯电动车能获得更高效、稳定的动力输出，在通过性、循迹性、加速性方面有明显优势，愈来愈多的纯电动高端车型从单电机升级为双电机版本，甚至全系标配双电机，如比亚迪仰望U9将搭载前后两套“易四方”双电机电桥，比亚迪F牌越野车、极氪X、精灵#3、理想-W01等将搭载前后双电机。此外，相较于纯电动汽车，混合动力汽车以配置多电机系统为主，在能源效率、智能化、个性化以及成本效益等方面表现更优，预计未来在混合动力汽车市场份额逐步提高的影响下，新能源汽车减速器市场规模也将同步增长。<sup>[19]</sup>

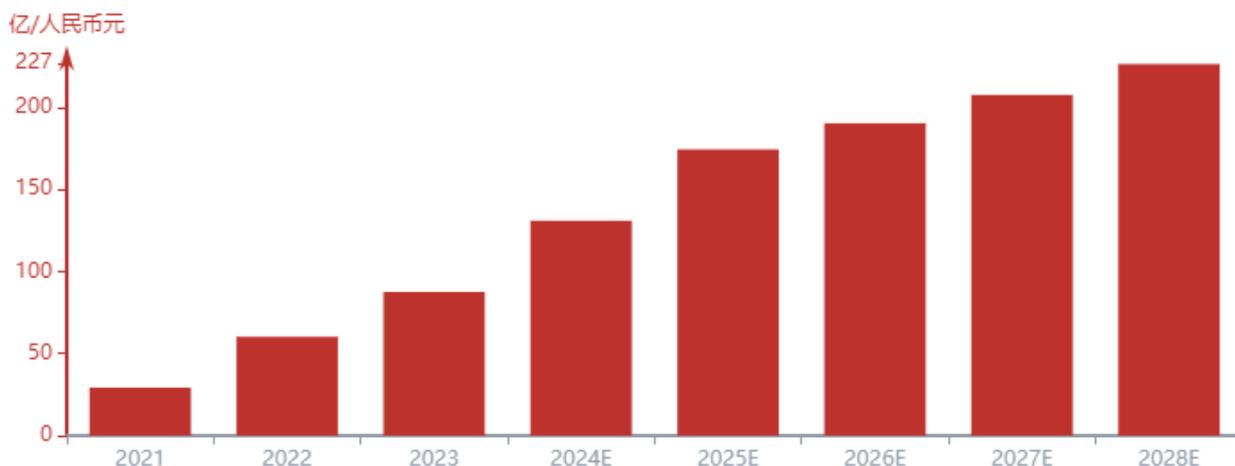
企业VIP免费

## 新能源汽车减速器行业规模

★★★★★ 4星评级

### 新能源汽车减速器行业规模

### 新能源汽车减速器行业规模



数据来源：中汽协、NE时代新能源、财是

[16] 1: <https://fund.eastm...>

2: 东方财富网

[17] 1: <https://mp.weixin...>

2: <https://mp.weixin...>

3: 中汽协

[18] 1: <https://mp.weixin...>

2: NE时代新能源

[19] 1: <https://mp.weixin...>

2: NE时代新能源

## 政策梳理<sup>[20]</sup>

|      | 政策   | 颁布主体             | 生效日期    | 影响 |
|------|--|------------------|---------|----|
|      | 《关于延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策的公告》   | 财政部、税务总局、工业和信息化部 | 2023-06 | 6  |
| 政策内容 | 对购置日期在2024年1月1日至2025年12月31日期间的新能源汽车免征车辆购置税，其中，每辆新能源乘用车免税额不超过3万元；对购置日期在2026年1月1日至2027年12月31日期间的新能源汽车减半征收车辆购置税，其中，每辆新能源乘用车减税额不超过1.5万元。 |                  |         |    |
| 政策解读 | 该公告对新购置的新能源汽车免征/部分免征车辆购置税，降低了消费者的购车成本，有利于刺激新能源汽车产能和销量同步增长，间接增加了减速器等零部件的订单需求，为新能源汽车减速器制造商业务扩张提供驱动力。                                   |                  |         |    |
| 政策性质 | 鼓励性政策  |                  |         |    |

|      | 政策  | 颁布主体                   | 生效日期    | 影响 |
|------|---|------------------------|---------|----|
|      | 《关于搞活汽车流通 扩大汽车消费若干措施的通知》  | 商务部、发展改革委、工业和信息化部等17部门 | 2022-07 | 6  |
| 政策内容 | 为进一步搞活汽车流通，扩大汽车消费，提出包括支持新能源汽车购买使用、加快活跃二手车市场、促进汽车更新消费、推动汽车平行进口持续健康发展优化汽车使用环境、丰富汽车金融服务系列措施。 |                        |         |    |
| 政策解读 | 该通知鼓励扩大新能源汽车购买和消费，有利于促进新能源汽车产业链协同发展，对新能源汽车减速器等上游零部件产生积极影响，鼓励上游零部件制造商加大产品研发和生产布局。          |                        |         |    |
| 政策性质 | 鼓励性政策   |                        |         |    |

|             | 政策  | 颁布主体        | 生效日期    | 影响 |
|-------------|---|-------------|---------|----|
|             | 《关于支持“专精特新”中小企业高质量发展的通知》  | 财政部、工业和信息化部 | 2021-01 | 7  |
| <b>政策内容</b> | 中央财政中小企业发展专项资金将安排100亿元以上奖补资金，分三批支持1,000余家国家级专精特新“小巨人”企业加大创新投入，提升产业链供应链稳定性和竞争力。    |             |         |    |
| <b>政策解读</b> | 该通知提出中央财政将通过资金支持的形式鼓励“小巨人”企业加大创新投入并加快技术成果产业化应用，有利于鼓励新能源汽车减速器等重要零部件制造商加强研发投入和成果转化。 |             |         |    |
| <b>政策性质</b> | 鼓励性政策   |             |         |    |

|             | 政策  | 颁布主体   | 生效日期    | 影响 |
|-------------|---|--------|---------|----|
|             | 《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》   | 国务院办公厅 | 2020-10 | 6  |
| <b>政策内容</b> | 提高技术创新能力，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，推动电动化与网联化、智能化技术互融协同发展。 |        |         |    |
| <b>政策解读</b> | 该规划明确提出要推动新能源汽车产业发展，强调要重视汽车关键零部件的技术创新，有利于鼓励新能源汽车减速器等重要零部件的制造商加大研发投入并布局更多前沿创新技术。   |        |         |    |
| <b>政策性质</b> | 鼓励性政策   |        |         |    |

|             | 政策  | 颁布主体 | 生效日期    | 影响 |
|-------------|---|------|---------|----|
|             | 《中国制造2025》  | 国务院  | 2015-05 | 6  |
| <b>政策内容</b> | 继续支持电动汽车发展，掌握汽车低碳化、信息化、智能化核心技术，提升动力电池、驱动电机、先进变速器、轻量化材料、智能控制等核心技术的工程化和产业化能力，形成从关键零部件到整车的完整工业体系和创新体系，推动自主品牌节能与新能源汽车同国际先进水平接轨。 |      |         |    |
| <b>政策解读</b> | 该政策强调要瞄准新能源汽车等战略重点，鼓励相关企业积极布局汽车整车和零部件行业中的前沿性关键和核心技术，推动新能源汽车产业快速发展，有利于鼓励新能源汽车减速器等重要零部件企业提升自主研发能力，为产品未来的规模化生产和应用做好技术准备。       |      |         |    |
| <b>政策性质</b> | 鼓励性政策   |      |         |    |

[20] 1: <https://mp.weixin...>

2: <https://mp.weixin...>

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

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

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

6: 中国政府网、人民网、...

## 竞争格局

目前新能源汽车减速器行业市场参与者众多，头部制造商因具备核心技术优势而在行业竞争中处于领先地位。<sup>[24]</sup>

综合企业盈利能力、研发投入和营收规模三方面，新能源汽车减速器行业呈现以下梯队情况：第一梯队公司有双环传动、万里扬等；第二梯队公司为双飞集团、中马传动等；第三梯队有英搏尔、东安动力等。<sup>[24]</sup>

新能源汽车减速器行业竞争格局的形成主要包括以下原因：<sup>[24]</sup>

### **新能源汽车减速器行业市场参与者众多。**

在中国，新能源汽车减速器行业的市场参与者众多，包括众多国内外制造商，其国外制造商主要有德国采埃孚（ZF）、日本爱信精机（AISIN）、英国吉凯恩（GKN）、德国舍弗勒（Schaeffler）、德国SEW等，国内制造商主要有双环传动、万里扬、双飞集团、中马传动等。此外，部分整车厂如比亚迪、特斯拉、五菱工业等凭借其在整车中的技术和供应链优势也逐步开始拓展减速器业务，在国内占据了一定的市场份额。

### **新能源汽车减速器国内头部制造商技术优势明显。**

由于新能源汽车减速器的关键零部件齿轮存在精密制造工艺难度大、对耐用性要求较高、热处理难度大等技术壁垒，且国内齿轮制造商受制于自主研发能力较弱、装备水平落后、检测能力薄弱等不足，国产齿轮以中低端产品为主，部分头部制造商凭借其在高端齿轮制造领域中的技术突破而具备行业竞争优势。以双环传动为例，其是国内同业中少数可以接近或达到国际先进水平的高精密齿轮生产商，在高端齿轮部件的设计、加工、规模化生产等方面表现优异，拥有齿轮硬齿面加工磨齿技术、齿轮硬齿面加工硬滚技术、齿轮硬车技术等多项核心技术，为其高性能减速器的研发和制造奠定了坚实的技术基础，助推其在新能源汽车减速器行业中迅速发展。<sup>[24]</sup>

伴随新能源汽车产业向智能化、轻量化、集成化等方向纵深发展，整车厂商对减速器的性能指标和技术创新提出了更高标准，驱动行业市场份额向技术水平更加先进的头部制造商集中。<sup>[24]</sup>

新能源汽车减速器行业竞争格局的变化主要有以下几方面原因：<sup>[24]</sup>

### **新能源汽车减速器头部制造商凭借客户粘性而具备行业竞争优势。**

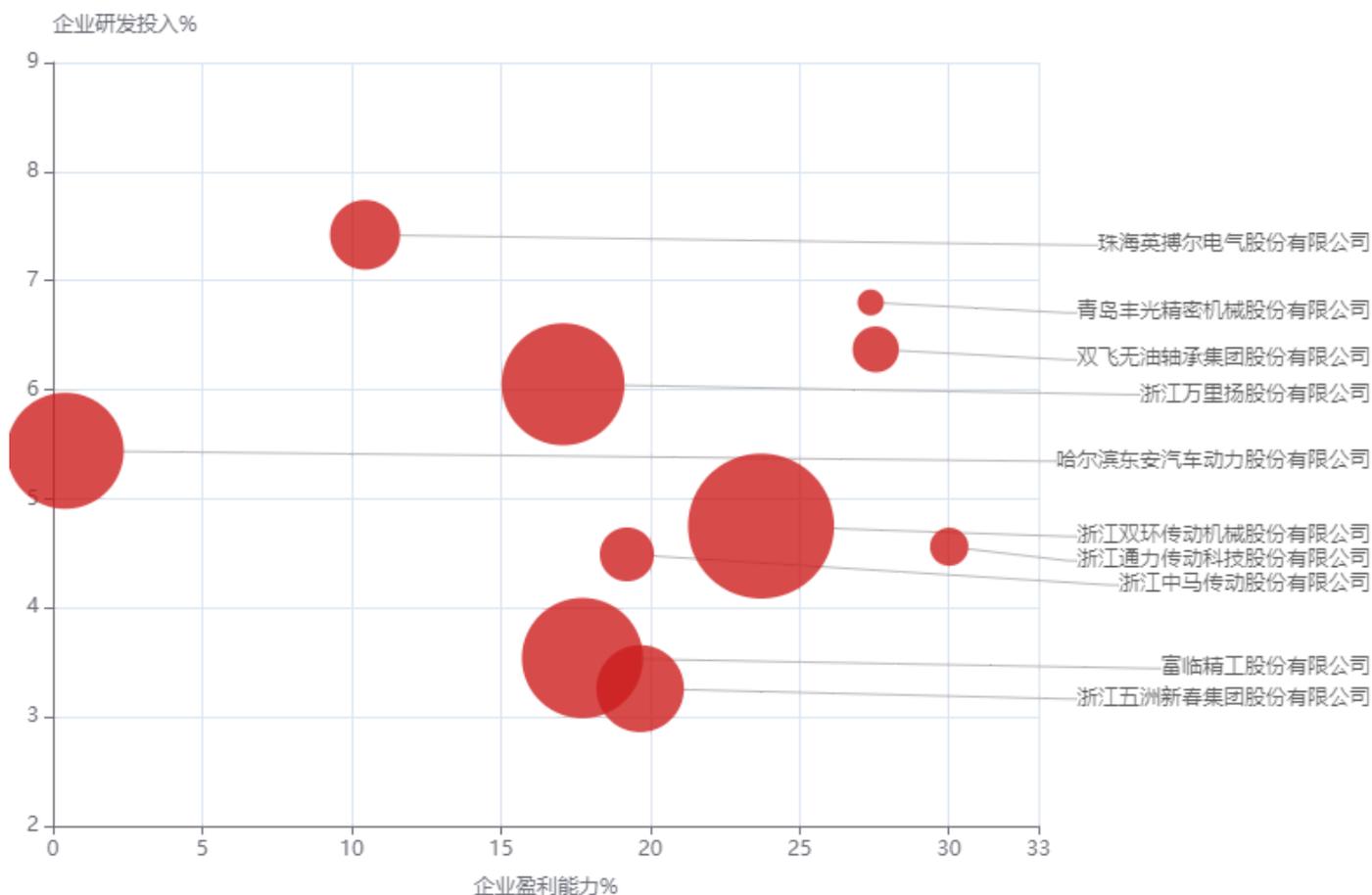
新能源汽车减速器头部制造商一般是由大型零部件制造商发展而来，依托于多年积累的专业化生产制造能力，制造商往往已经形成稳定的供应链体系，与众多优质客户建立了深厚的合作关系，客户粘性较强。以头部制造商双环传动为例，其在乘用车和商用车领域均拥有众多标杆客户，如丰田、大众、比亚迪、广汽、福特、蔚来等，通过与客户进行多层次、多领域产品链的合作可实现共同研制、协同开拓新市场的双赢模式，助力其持续开拓海内外市场，在行业中的竞争优势地位不断被巩固。

## 新能源汽车减速器技术升级迭代趋势提高行业集中度。

技术持续升级迭代是新能源汽车减速器发展的重要方向，伴随新能源汽车产业向智能化、轻量化、集成化等方向纵深发展，相应地对减速器的性能指标和技术创新提出了更高标准，如要求减速器采用更高精度的齿轮零部件以提高传动效率、采用铝合金等轻量化材料以提高整车续航里程、改进热处理工艺以提高系统寿命和可靠性、集成传感器和控制算法以实现系统实时监测和智能控制等，需要减速器制造商不断进行技术创新和工艺优化，这将加速淘汰行业内工艺技术相对落后的中小厂商，加速行业市场份额向技术先进的头部制造商集中。<sup>[24]</sup>

气泡大小表示：企业规模(亿元)

[27]



## 上市公司速览

### 浙江双环传动机械股份有限公司 (002472)

| 总市值 | 营收规模   | 同比增长(%) | 毛利率(%) |
|-----|--------|---------|--------|
| -   | 58.7亿元 | 21.69   | 21.37  |

### 浙江万里扬股份有限公司 (002434)

| 总市值 | 营收规模   | 同比增长(%) | 毛利率(%) |
|-----|--------|---------|--------|
| -   | 42.9亿元 | 4.75    | 17.70  |

### 浙江中马传动股份有限公司 (603767)

| 总市值 | 营收规模  | 同比增长(%) | 毛利率(%) |
|-----|-------|---------|--------|
| -   | 7.0亿元 | -13.65  | 19.00  |

[21] 1: <https://mp.weixin...>

2: 众合创投

- [22] 1: <https://mp.weixin...> 2: <https://pdf.dfcfw.c...> 3: AIOT大数据、双环传动...
- [23] 1: <https://pdf.dfcfw.c...> 2: 双环传动2023年年度报告
- [24] 1: <https://mp.weixin...> 2: 众合创投
- [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
- [27] 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 浙江双环传动机械股份有限公司【002472】

#### 公司信息

|      |  |          |                    |
|------|--|----------|--------------------|
| 企业状态 | 存续   | 注册资本     | 85039.7292万人民币     |
| 企业总部 | 台州市  | 行业       | 通用设备制造业            |
| 法人   | 吴长鸿  | 统一社会信用代码 | 91330000779370442Q |
| 企业类型 | 股份有限公司(上市、自然人投资或控股)  | 成立时间     | 2005-08-25         |
| 品牌名称 | 浙江双环传动机械股份有限公司   | 股票类型     | A股                 |
| 经营范围 | 一般项目：汽车零部件研发；机械设备研发；机电耦合系统研发；轴承、齿轮和传动部件制... <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 | 1.09    | 0.77    | 0.63    | 0.76    | 0.86    | 0.93    | 0.88    | 0.89    | 0.9     | -        |
| 资产负债率(%)   | 25.0539 | 22.8187 | 54.4335 | 53.5288 | 54.8814 | 56.9069 | 49.1775 | 41.9644 | 36.6965 | -        |

|                |          |          |          |           |           |          |          |          |          |        |
|----------------|----------|----------|----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|--------|
| 营业总收入同比增长(%)   | 10.3368  | 24.7183  | 51.4308  | 19.3924   | 2.7017    | 13.2384  | 47.1267  | 26.8398  | 18.0792  | -      |
| 归属净利润同比增长(%)   | 11.8108  | 35.8396  | 30.6069  | -19.5378  | -59.879   | -34.5852 | 536.9769 | 78.3736  | 40.2557  | -      |
| 应收账款周转天数(天)    | 85.034   | 79.0618  | 68.8732  | 73.1856   | 84.0886   | 91.0632  | 78.0526  | 80.578   | 84.2632  | -      |
| 流动比率           | 2.8582   | 2.9167   | 1.5157   | 1.4119    | 1.1236    | 1.0751   | 0.9453   | 1.4694   | 1.4066   | -      |
| 每股经营现金流(元)     | 0.8354   | 0.3066   | 0.2948   | 0.0101    | 0.7193    | 0.9461   | 1.0215   | 1.4313   | 1.8418   | -      |
| 毛利率(%)         | 25.0912  | 22.4541  | 22.7177  | 20.3112   | 17.9575   | 17.3651  | 19.5275  | 21.0766  | 22.2432  | -      |
| 流动负债/总负债(%)    | 88.0433  | 75.3038  | 65.9328  | 52.655    | 57.0706   | 61.3004  | 82.369   | 71.0119  | 78.3046  | -      |
| 速动比率           | 2.0734   | 1.1068   | 1.0199   | 0.7417    | 0.5722    | 0.5852   | 0.5605   | 0.9949   | 0.9246   | -      |
| 摊薄总资产收益率(%)    | 4.4076   | 4.8177   | 4.2199   | 2.5307    | 0.9328    | 0.9649   | 3.8618   | 5.1565   | 6.3987   | -      |
| 营业总收入滚动环比增长(%) | 22.8056  | 26.0768  | 11.1514  | 14.0241   | 35.4936   | 20.494   | -        | -        | -        | -      |
| 扣非净利润滚动环比增长(%) | -1.0702  | -20.2995 | -20.2985 | -153.8096 | -235.9387 | 800.9354 | -        | -        | -        | -      |
| 加权净资产收益率(%)    | 8.5      | 6.34     | 7.84     | 5.64      | 2.17      | 1.44     | 7.68     | 10.38    | 10.67    | -      |
| 基本每股收益(元)      | 0.49     | 0.28     | 0.36     | 0.29      | 0.12      | 0.08     | 0.46     | 0.73     | 0.97     | 0.26   |
| 净利率(%)         | 9.7862   | 10.6589  | 9.1085   | 6.1891    | 2.3183    | 2.1976   | 6.574    | 8.566    | 10.3285  | -      |
| 总资产周转率(次)      | 0.4504   | 0.452    | 0.4633   | 0.4089    | 0.4024    | 0.4391   | 0.5874   | 0.602    | 0.6195   | -      |
| 归属净利润滚动环比增长(%) | -1.4059  | 0.9358   | -7.9871  | -91.9701  | -182.1959 | 169.5454 | -        | -        | -        | -      |
| 每股公积金(元)       | 5.2958   | 2.1526   | 2.1194   | 2.1959    | 2.1811    | 2.1619   | 3.1985   | 5.1213   | 5.3876   | -      |
| 存货周转天数(天)      | 215.2466 | 168.2322 | 141.5094 | 151.3686  | 156.6034  | 138.058  | 111.5968 | 111.8742 | 104.5812 | -      |
| 营业总收入(元)       | 13.97亿   | 17.43亿   | 26.39亿   | 31.51亿    | 32.36亿    | 36.64亿   | 53.91亿   | 68.38亿   | 80.74亿   | 20.75亿 |
| 每股未分配利润(元)     | 1.9593   | 1.1711   | 1.4106   | 1.6013    | 1.6363    | 1.6787   | 1.834    | 2.2554   | 3.0651   | -      |

|                |        |        |        |        |              |              |        |        |        |       |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------------|--------------|--------|--------|--------|-------|
| 稀释每股收益<br>(元)  | 0.47   | 0.27   | 0.36   | 0.29   | 0.12         | 0.08         | 0.46   | 0.73   | 0.97   | 0.26  |
| 归属净利润(元)       | 1.37亿  | 1.86亿  | 2.43亿  | 1.95亿  | 7831.71<br>万 | 5123.09<br>万 | 3.26亿  | 5.82亿  | 8.16亿  | 2.21亿 |
| 扣非每股收益<br>(元)  | 0.46   | 0.24   | 0.32   | 0.18   | 0.07         | 0.01         | -      | -      | -      | -     |
| 经营现金流/营<br>业收入 | 0.8354 | 0.3066 | 0.2948 | 0.0101 | 0.7193       | 0.9461       | 1.0215 | 1.4313 | 1.8418 | -     |

## 竞争优势

齿轮的制造产能建设周期长、资金需求量大，近年来公司顺应行业趋势提前布局并建成了可满足当下及一定前瞻性需求的产能，与战略客户构建快速响应、协同共生的合作关系。大规模、多基地的项目投资形成了在一段时期内企业的“护城河”。而且经过多年投入，公司已拥有高端制造所需求的各类国际一流的大型齿轮制造设备，并且与设备供应商进行技术合作，寻求降本增效的优化方案，具备对高端设备二次开发的能力，不断打造、巩固公司的“装备能力”。

## 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，在未仔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

词

