头豹 LeadLeo

www.leadleo.com

2020年
中国乘用车变速箱行业概览

2020 China's Passenger Car Gearbox Industry Overview

2020年の中国の乗用車の変速機業界の概要

报告标签 ：乘用车、新能源汽车、动力系统

报告作者：张继靓

2020/08



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。

报告摘要

乘用车变速箱通过内部齿轮间的配合实现灵活的扭矩控制，从而满足驾驶者对于速度和动力的需求，有效地解决了发动机固定输出排量与实际所需扭矩之间的矛盾，满足驾驶者对于速度和动力的需求，使汽车发动机性能与效率达到最优。中国乘用车变速箱行业产业链上游为零部件供应商，产业链中游参与者为乘用车变速箱制造商，产业链下游主要参与者为汽车整车厂。中国自主自动变速箱和外资的差距不断缩小，自动变速箱操作简易，舒适性高的优势凸显，自动变速箱在乘用车领域渗透率提升。中国乘用车变速箱企业借助中国品牌汽车发展的东风，大力拓展市场，增强研发实力。中国乘用车变速箱行业市场规模保持稳定增长态势，2019年，中国乘用车变速箱行业市场规模达到1,545.9亿元人民币。

◆ **汽车市场潜力大**

中国品牌乘用车的快速发展为中国乘用车变速箱行业崛起奠定基础。中国自主生产变速箱进入进口车品牌以及合资品牌难度极大。相较于外资成熟变速箱供应商，中国本土变速箱供应商在技术与成本上不具有优势，因此中国自主品牌汽车的发展对中国本土汽车变速箱行业崛起具有极大意义。

◆ **新能源汽车发展带来新机遇**

电动化浪潮下，汽车驱动方式由传统发动机驱动逐步过渡为电机驱动，对自动变速箱的性能也提出了更高的要求，纯电动汽车变速箱和混合动力汽车变速箱技术均实现提升。

◆ **自动变速箱加速替代手动变速箱**

近年，中国汽车消费者呈年轻化趋势，80后和90后成为主力消费群体，与传统手动档汽车相比，自动档汽车更契合年轻消费者对于汽车舒适性、安全性的需求。同时，一方面中国城区道路拥堵情况严重，汽车在市区需频繁启停，手动档汽车不适合当前市区道路情况。另一方面，消费升级趋势仍在延续，消费者对于成本的敏感性降低，手动档的低成本优势被削弱。

企业推荐：

邦奇动力、盛瑞传动、蜂巢易创

©2020.LeadLeo

目录

- 名词解释 ---------- 05
- 中国乘用车变速箱行业定义及分类 ---------- 06
- 中国乘用车变速箱行业发展历程 ---------- 07
- 中国乘用车变速箱行业产业链分析 ---------- 08
  - 上游分析 ---------- 09
  - 中游分析 ---------- 10
  - 下游分析 ---------- 11
- 中国乘用车变速箱行业发展现状分析 ---------- 12
- 中国乘用车变速箱行业市场规模分析 ---------- 13
- 中国乘用车变速箱行业驱动因素分析 ---------- 14
- 中国乘用车变速箱行业投资风险分析 ---------- 16
- 中国乘用车变速箱行业政策法规分析 ---------- 17
- 中国乘用车变速箱行业发展趋势分析 ---------- 18
- 中国乘用车变速箱行业竞争格局分析 ---------- 21
- 中国乘用车变速箱行业投资企业推荐 ---------- 22
  - 邦奇动力 ---------- 22
  - 盛瑞传动 ---------- 24
  - 蜂巢易创 ---------- 26
- 方法论 ---------- 28
- 法律声明 ---------- 29

Contents

- Terms ---- 05
- China Passenger Car Gearbox Industry Overview ---- 06
  - Definition of Passenger Car Gearbox ---- 07
  - China Passenger Car Gearbox Industry Chain Analysis ---- 08
    - Upstream analysis ---- 09
    - Mid-stream analysis ---- 10
    - Downstream analysis ---- 11
  - China Passenger Car Gearbox Industry Market Status ---- 12
  - China Passenger Car Gearbox Industry Market Size ---- 13
- China Passenger Car Gearbox Industry Driver ---- 14
- China Passenger Car Gearbox Industry Investment Risk ---- 16
- China Passenger Car Gearbox Industry Related Policy ---- 17
- China Passenger Car Gearbox Industry Trend ---- 18
- China Passenger Car Gearbox Industry Competitive Landscape ---- 21
- China Passenger Car Gearbox Industry Valuable Enterprise Recommendation ---- 22
- Methodology ---- 28
- Legal Statement ---- 29

名词解释

- **排量：**每行程或每循环吸入或排出的流体体积。
- **液力变矩器：**主动轴输入的机械能依靠离心力的作用转换成液体液体的动能，供涡轮做功使用。
- **涡轮：**利用废气把燃料蒸汽吹入引擎，以提高引擎性能。
- **自主品牌：**中国本土企业拥有完全的产品修改权、完全的品牌运营权的品牌。
- **自主研发：**结合自身可控制和可利用的资源，依靠科学的流程、先进的手段来进行的具有完全知识产权的产品研发活力。只要以是否拥有决策权、所有权为判断依据。
- **混合动力车：**同时装备两种动力来源——热动力源（传统汽油机或柴油机产生）与电动力源（电池与电动机产生）的汽车。
- **乘用车：**是设计目的和功能主要用于运载乘客及其随身行李或临时物品的汽车，其座位不超过九个。

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业——定义及分类

变速箱是汽车传动系统中最重要的部件之一，满足驾驶者对于速度和动力的需求，使汽车发动机性能与效率达到最优

头豹洞察分析

乘用车变速箱通过内部齿轮间的配合实现灵活的扭矩控制，从而满足驾驶者对于速度和动力的需求，有效地解决了发动机固定输出排量与实际所需扭矩之间的矛盾，满足驾驶者对于速度和动力的需求，使汽车发动机性能与效率达到最优

操作方式

根据操作方式的差异，**汽车变速箱可分为手动变速箱和自动变速箱两大类**



按照不同的技术路径，自动变速箱可分为**液力自动变速箱（AT）、无级变速箱（CVT）、双离合自动变速箱（DCT）、及电控机械式自动变速箱（AMT）**

功能

- 将**汽车发动机**性能发挥到最佳
- 在不改变发动机转向的情况下，实现**倒车**功能
- 在不停止发动机工作的情况下实现汽车的**暂时停驻、保持怠速运转**

乘用车变速箱定义及分类，2019年

种类	平均单价	优点	缺点	适配车型
手动变速箱（MT）	1,000-3,000元	• 结构简单 • 性能可靠、效率高 • 制造和维护成本低廉	• 操作繁琐 • 换挡顿挫明显	• 低成本乘用车 • 跑车
机械式自动变速箱（AMT）	3,000-4,000元	• 结构简单低成本 • 结构基于手动箱 • 油耗低 • 扭矩适应面广	• 换挡动力中断 • 换挡舒适性最差 • 控制系统要求高	• 低成本小型乘用车 • 重型车
双离合自动变速箱（DCT）	8,000-15,000元	• 较同档位数 AT 效率更高 • 变速部分基于 MT • 换挡品质较好	• 结构复杂、价高 • 关键零部件受控 • 控制系统要求高	• 各类车辆
液力自动变速箱（AT）	10,000-15,000元	• 技术成熟 • 市场占有率高 • 换挡品质高 • 扭矩适应面广	• 结构复杂、价高 • 6 档以下油耗高 • 有部分专利保护	• 以小排量乘用车为主（350Nm）
无极式自动变速箱（CVT）	6,000-9,000元	• 真正无级变速 • 低负荷区高效率 • 换挡品质最好	• 结构较复杂 • 关键零部件受控 • 扭矩受限	• 中小排量乘用车

来源：汽车工业信息网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业——发展历程

经过近70年工业技术积累与自主研发投入，中国汽车行业产业链逐渐完善，汽车变速箱的研发与生产制造得到快速发展

乘用车变速箱行业发展历程

1952年

綦江齿轮厂手工制作仿造原苏联嘎斯51型变速箱，标志着新中国第一台汽车变速箱的诞生

1955年

哈尔滨汽车零件制造厂成立，以公私合营方式展开生产

1955年-1977年

大同综合机床厂、国营青山机械厂陕西汽车齿轮总厂应运而生，为日后中国变速箱行业的发展奠定基础

1980年-1985年

乘用车合资公司纷纷成立，汽车零件的制造与整车的配套引入，带动了中国汽车变速箱行业的发展，汽车变速箱产量的提高使陕西法士特、重庆青山等企业逐渐壮大

1986年-1989年

奥地利斯太尔、美国伊顿、德国采埃孚等公司均开始与中国汽车整车厂合作，技术引进与合资合作浪潮为中国汽车变速箱行业注入强大的技术力量

1997年-2002年

自主品牌车企在发展早期，发动机和变速箱均需外购。各大车企奋发图强，纷纷自行研发自动变速箱

2003年

奇瑞2003年成立奇瑞精机公司，主攻变速箱的研发

2009年

中国第一台拥有自主专利的无极式自动变速箱CVT变速箱下线，由奇瑞成功研发

2011年-2015年

2011年，比亚迪自主研发DCT变速箱亮相上海车展；2013年，盛瑞传动（以下推出中国第一台8AT变速箱；2015年，江淮汽车推出自主研发6速湿式DCT变速箱

2016年

通过近70年技术铺垫以及工业产业链的完善，中国汽车变速箱行业步入正轨，形成“技术研发+外延收购”的扩张模式，逐渐突破汽车变速箱生产短板，呈现规模发展趋势

2017年

技术研发方面，以盛瑞传动为例，2017年盛瑞传动研发第二代8AT变速箱，产品成熟度明显提升

2018年

吉利汽车与奇瑞汽车分别将自营汽车变速箱板块的剥离，使汽车变速箱制造部门实现市场化生产，为汽车变速箱行业形成规模发展提供前提

2019年

盛瑞传动与联合汽车电子有限公司签订战略合作协议，推动新能源8AT变速箱加速发展，契合当前汽车消费形势

注：

- 标识为艰难起步期
- 标识为技术引进期
- 标识为自主研发期
- 标识为全面发展期

来源：中国汽车工业协会，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

推广

innovation 创新地图 map

前哨 2020 科技特训营

掌握创新武器　抓住科技红利



王煜全

海银资本创始合伙人
Frost&Sullivan，中国区首席顾问

扫码报名

咨询微信：innovationmapSM
电话：157-1284-6605

中国乘用车变速箱行业——产业链

中国乘用车变速箱行业产业链上游为零部件供应商，产业链中游参与者为乘用车变速箱制造商，产业链下游主要参与者为汽车整车厂

中国乘用车变速箱行业产业链

上游

零部件中国供应商



双环传动 蓝黛传动 航天动力

- 中国本土逐渐涌现出具有规模化产能的企业，如精锻齿轮制造商和液力变矩器供应商；
- 预计未来龙头企业市占率将提升

零部件国外供应商





LEAR CORPORATION ZF DENSO Continental

- 变速箱产业链上的核心零部件主要由外资把控
- 中国供应商在液力变矩器、离合器、油泵、齿轮上有所突破，但核心零件液力变矩器性能和效率目前仍然难以和外资相比
- 变速箱生产企业，其产业链上游购置原材料成本占总成本比重较大

中游

自主品牌整车厂

- 中国变速箱供应商经过多年技术引进与自主研发，倚靠自主品牌汽车认可度的提高，目前初具扩张趋势
- 长安、比亚迪能够独立生产变速箱，包括技术含量高的双离合变速箱

比亚迪汽车 长安汽车 CHANGAN

中国品牌独立供应商

- 通过前期产品设计研发、样品制作、小批量供货，获得汽车整车厂的审核认证，为后续产品量产销售奠定基础
- 中国变速箱生产企业抓住自动变速箱发展契机，大力发展 CVT 变速箱、DCT变速箱

SHENGRUI 吉大 WLY 万里扬

合资整车厂





- 由于技术难度较高，独立研发难度大，合资整车厂借助外资的技术优势

一汽-大众 丰田

国外制造商





- 世界三大变速箱生产商包括采埃孚、爱信精机、捷特科，引领行业创新和发展

ZF AISIN Geared up for the future

国际整车厂





- 奔驰、福特、通用、派沃特等公司均已实现自主研发乘用车变速箱

GM Ford Mercedes-Benz

合资制造商





- 中国品牌整车厂与国外变速箱生产厂家合作
- 典型的合作案例有吉利和爱信合作

吉利汽车 GEELY AUTO 广汽集团 GAC GROUP

下游

自主品牌整车厂

- 自主品牌汽车由量变到质变，不断涌出传祺GS4、荣威RX5等品质接近合资品牌的车型，消费者对自主品牌汽车的认知也逐渐发生变化
- 随着自主品牌中高端化的发展，对自动变速箱的需求量增大，推动行业市场容量扩张

奇瑞汽车 CHERY AUTOMOBILE 长安汽车 CHANGAN 吉利汽车 GEELY AUTO 比亚迪汽车

合资整车厂

- 下游整车厂拥有多类车型，在选择中游变速箱供应商时，会同时与多家供应商合作，在车型投产销售后，通过终端消费者反应对中游变速箱供应商做出合适与否的判断，因此在产业链中具有较强的议价能力



- 合资整车厂通常选择与国外供应商和合资供应商合作

来源：汽车工业信息网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业——产业链上游

中国企业在自动变速箱技术上的研发已取得了突破性进展，但变速箱部分核心零部件仍然由外资企业掌控

变速箱行业产业链上游为零件供应商、装备设备供应商，提供如精锻齿轮、液力变矩器等变速箱零器件。目前中国企业在自动变速箱技术上的研发已取得了突破性进展，但变速箱部分核心零部件仍然由外资企业掌控，而这些零部件往往在自动变速箱中作用关键，掌握核心零部件的生产技术尤为重要。

中国乘用车变速箱产业链上游关键零部件分析

头豹分析师观点

自动变速箱一般由变速传动机构和控制机构组成。目前控制机构已发展成为集成化的电液控制模块，基本被博格华纳、博世等国外企业技术封锁和市场垄断，中国已有企业通过自主研发，成功量产并为自动变速箱配套

液力自动变速箱拆解

	平均成本	主要供应商
液力变矩器	5,000-10,00元	海外：爱思帝、舍弗勒、法雷奥等 中国：航天动力、上海正源、重庆红宇
行星式轮组	1,000-2,000元	海外：舍弗勒、采埃孚等 中国：双环传动等
电磁阀	500-1,000元	海外：博世、博格华纳等 中国：海立达

无极式自动变速箱结构拆解

	平均成本	主要供应商
（电）油泵	1,000-2,00元	海外：麦克纳、世科特、韩国明和等 中国：航天动力、上海正源、重庆红宇
液力变矩器	5,000-10,00元	海外：爱思帝、舍弗勒、法雷奥等 中国：航天动力、上海正源、重庆环宇
电磁阀	500-1,000元	海外：博世、博格华纳等 中国：海立达

双离合自动变速箱结构拆解

	平均成本	
双离合模块	1,000-2,000元	主要供应商： 海外：博格华纳、舍弗勒等 中国：博格华纳联合传动有限公司(合资)
湿式双离合	500-1,000元	可承受的扭矩更大，散热性能好，可靠性更高，但油路的增加使得结构复杂、体积更大，制造成本高
干式双离合	500-1,000元	结构简单、成本低、传动效率更高，但频繁起步或大负荷工况下，会造成离合器温度过高、产生安全隐患

来源：汽车工业信息网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业——产业链中游

中国变速箱供应商经过多年技术引进与自主研发，倚靠自主品牌汽车认可度的提高，目前初具扩张趋势

乘用车变速箱企业及整车厂分析

类型	公司	所属整车厂	配套整车厂
AT	爱信	丰田汽车	一汽大众、上汽大众、长安汽车、广汽、神龙
	天津艾达自动变速箱有限公司	一汽、爱信	一汽丰田
	采埃孚	德国独立	一汽集团、沈阳宝马、华晨汽车等
	上海采埃孚变速箱有限公司	上汽、 采埃孚	长城汽车等
	现代派沃特	现代汽车	长城汽车等
	内蒙欧意德	华泰汽车	华泰汽车
	盛瑞传动	国产独立	江铃汽车等
	双林股份	吉林、双林	吉利汽车
CVT	JATCO	日本独立	东风日产等
	湖南江麓容大车辆传动	国产独立	重庆力帆、浙江众泰
	南京邦奇自动变速箱有限公司	银亿集团	吉利汽车、江淮汽车等
DCT	万里扬	奇瑞、万里扬	奇瑞汽车、吉利汽车
	格特拉克（江西）传动系统	江铃汽车、格特拉克	长安福特、江铃汽车、观致汽车
	东风格特拉克汽车变速箱有限公司	东风汽车、格特拉克	东风汽车
	杭州依维柯变速箱	广汽、菲亚特	广汽乘用车、广汽菲亚特
	上汽汽车变速箱有限公司	上汽集团	上海汽车、浙江众泰等
	重庆青山	兵装集团	长安汽车
	安徽星瑞齿轮传动	江淮汽车	江淮汽车

头豹洞察分析

- 自动变速箱属于动力总成核心零部件，变速箱性能对整车性能影响较大，因此汽车整车厂较为重视变速箱的配套供应

- 变速箱供应商与整车厂主要有以下三种模式：

①整车厂拥有自己的自动变速箱企业，独立自主供货；

②整车厂与变速箱企业有资本合作，通过资本合作来共享市场、**共享产业链的利润获得共赢**；

③整车企业与变速箱进行长期战略合作，这种包括隐形资本纽带，支持这些整车企业和变速箱企业来进行技术合作，形成稳定的关系

- 变速箱行业产业链中游为变速箱供应商。中国变速箱供应商经过多年技术引进与自主研发，倚靠自主品牌汽车认可度的提高，目前初具扩张趋势。在变速箱选择方面，中国变速箱生产企业抓住机械式变速箱向自动变速箱过度机遇，大力发展**双离合变速箱、无极式变速箱**
- 中游乘用车变速箱企业与汽车整车厂形成了稳定的合作关系，一旦合作关系确立，由于替换关键零部件的**成本较高，研发周期长**，无重大事故和技术故障，汽车整车厂将持续合作
- 变速箱生产企业通过前期产品设计研发、样品制作、小批量供货，以获得汽车整车厂的审核认证，为后续产品量产销售奠定基础

来源：汽车工业信息网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业——产业链下游

国际汽车巨头大都具备各类自动变速箱自制能力，中国自主车企大都需要通过外购自动变速箱

中国乘用车变速箱产业链下游供应情况

车企	液力自动变速箱	双离合自动变速箱	无极式自动变速箱
通用	✓自产、爱信、采埃孚	✓自产	✓自产
福特	✓自产、爱信、采埃孚	✓自产	N/A
大众	爱信、采埃孚	✓自产	✓自产
奔驰	✓自产	✓自产	✓自产
宝马	爱信、采埃孚	✓自产	N/A
雷诺	JATCO	✓格特拉克	JATCO
丰田	✓自产	N/A	✓自产
上汽	爱信	邦奇	✓自产
东风	爱信	邦奇	格特拉克
长安	爱信	邦奇	✓自产
长城	现代派沃特、采埃孚	邦奇	✓自产、格特拉克
吉利	DSI、研发中	邦奇	格特拉克、研发中
奇瑞	N/A	国万里扬	格特拉克

来源：汽车工业信息网，头豹研究院编辑整理

变速箱行业产业链下游为汽车整车厂。下游整车厂拥有多类车型，在选择中游变速箱供应商时，会同时考量多家供应商，经过一系列的研发进程，最终选定合作的供应商，因此在产业链中具有较强的议价能力

变速箱供应情况

国际汽车巨头大都具备自动变速箱自制能力，目前，中国车企可少量自产无极式自动变速箱，中国自主车企大都需要外购液力变速箱和双离合变速箱，外购乘用车变速箱具有以下劣势：

- 价格：价格高昂
- 出售意愿：出售意愿较低，供不应求，中国长期大量进口自动变速箱
- 供需：**乘用车对于自动变速箱的需求在快速提升，需要外购**



由于高昂的研发投入，大部分中国车企不具备乘用车变速箱相应的研发生产技术能力，而对应的中国供给严重不足，2019年进口自动变速箱数量高达621万台，进口自动变速箱价格昂贵，在供应灵活性上也存在较大问题。广汽传祺GS8上市以来，月销突破1万辆，但其配备的爱信AT变速箱供应不足，导致车型产量有限

注：✓为实现自产

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业——发展现状

中国自主自动变速箱和外资的差距不断缩小，自动变速箱操作简易，舒适性高的优势凸显，自动变速箱在乘用车领域渗透率提升

中国乘用车变速箱企业发展现状

供应商	变速箱发展现状	搭载车型	产能（台）
盛瑞传动	中国变速箱龙头，拥有8AT自主知识产权	以陆风X7为代表的中国多数自动挡车型	15万
东安动力	中国变速箱龙头，拥有8AT自主知识产权	君马S70自动挡、众泰、汉腾 及海马	3万
万里扬	收购奇瑞CVT	奇瑞瑞虎3、瑞虎5、瑞虎7、 艾瑞泽5、艾瑞泽7、E3等	50万
双林股份	产品覆盖4、6AT、8AT的研发也已结束，并将实现投产	吉利博瑞、博越	60万
重庆青山	旗下拥有MT、AMT、DCT三种变速箱产 品生产平台以及新能源产品平台	自主DCT/AT研发中	40万
江麓容大	生产的CVT产品拥有完全的知识产权	与力帆、众泰等车企有过合作并在其车型上匹配	20万
重庆蓝黛	4AT以及手动变速箱	吉利、力帆、东风、奇瑞	160万
上海汽车变速箱	主要生产DCT产品	宝骏、荣威、众泰等DCT车型	N/A
比亚迪	主要生产DCT产品	比亚迪唐、宋、宋MAX	30万
长城	7速湿式双离合变速箱研发，摆脱了对国外变速箱企业的依赖	WEY	50万
吉利	与爱信精机展开合作，开发自动变速箱，收购DSI、推出6AT产品	博瑞	60万

- 中国自动变速箱变技术差距不断缩小，三大路线皆有收获，**中国自主生产自动变速箱和外资的差距不断缩小**
- 在AT方面，盛瑞8AT和爱信6AT技术上已处于同一起跑线，东安和爱信自动变的差距也在不断收窄，大众DSI和华泰6AT仍有一定差距
- CVT方面，加特可已发展到第四代水平，中国邦奇已达到第三代水平、奇瑞（万里扬）和湖南容大处于加特可第二代的水平，在DCT方面，吉利和长城基本可以达到国际水平
- 随着产品逐步应用，依据不同车型进行调校和匹配将由市场进一步反馈

- 随着中国经济快速增长，汽车已逐渐成为居民日常生活中必不可少的交通工具
- 在乘用车领域，消费者对汽车的要求已从“拥有汽车”过度到“拥有舒适汽车”，中国消费升级趋势延续，**消费者对于增加购置成本敏感性降低**
- 自动变速箱所具有低油耗、维养成本低的优势被削弱，自动变速箱操作简易，舒适性高的优势凸显，自动变速箱在乘用车领域渗透率提升
- 市场上各系车型并存尤以德系、日系、自主为主。目前由于液力变速箱技术较为成熟，是中国市场市占率最高的自动变速箱类型

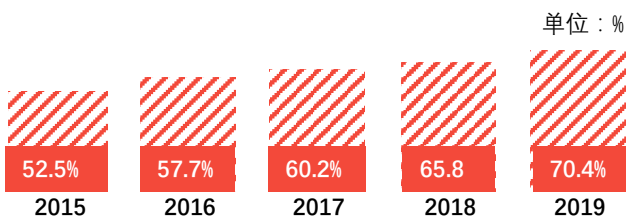
来源：汽车工业信息网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业——市场规模

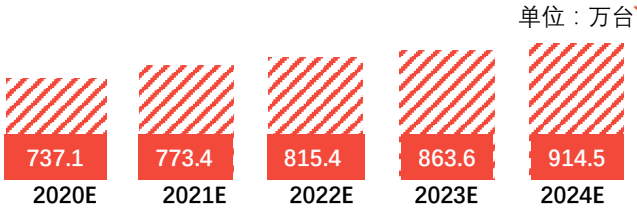
受乘用车，新能源汽车及变速箱制造企业发展影响，中国乘用车变速箱行业市场规模保持稳定增长态势

中国乘用车自动变速箱渗透率，2015-2019年



- 预计未来乘用车市场通过对前期产量过剩的消化，将改善短期下降趋势，保持较为平缓的增速。中国自动变速箱渗透率将保持每年**3%-5%**的增长率快速提升

中国品牌乘用车变速箱需求量预测，2020E-2024E



- 受益于中国品牌乘用车变速箱产能提升和自主品牌乘用车产量提升，预计未来中国品牌乘用车变速箱需求量将保持高速增长，由2020年的**737.1万台**增长至2024年的**914.5万台**

乘用车销量测算逻辑

- 未来，中国乘用车销量将保持稳定增长，并于2024年突破**2,800**万辆

单车变速箱价值测算逻辑

- 单辆乘用车变速箱价格在**5,000-10,000元**人民币

自动变速箱渗透率测算逻辑

- 自动变速箱渗透率保持上升趋势，2015年至2019年，由**42%上升至56%**

发展趋势测算逻辑

- 未来，中国品牌乘用车变速箱需求量将逐步升高

增长因素

- **乘用车市场发展**
- 乘用车变速箱是汽车的关键器件，乘用车销量的增加和自动变速箱在乘用车中渗透率提高带动乘用车变速箱的需求量上升

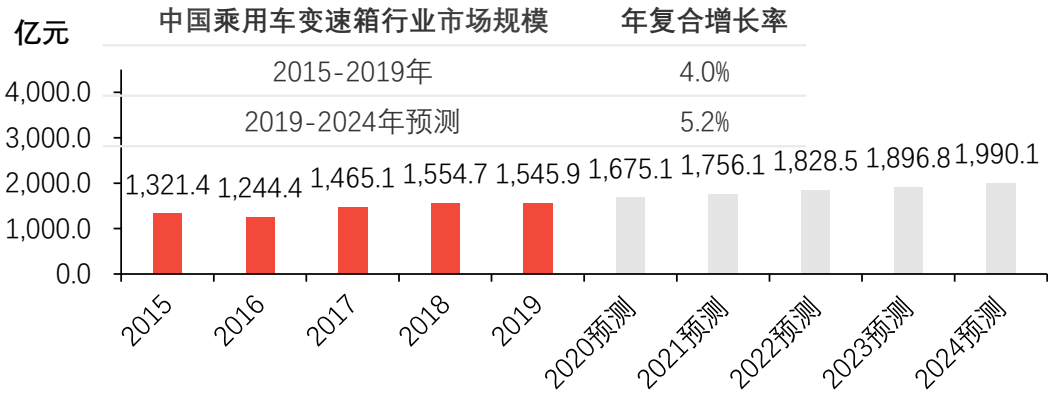
增长因素

- **新能源汽车带来全新发展机遇**
- 电动化浪潮下，汽车驱动方式由传统发动机驱动逐步过渡为电机驱动，对自动变速箱的性也提出了更高的要求

增长因素

- **中国变速箱制造企业研发制造能力提升**
- 中国乘用车变速箱企业借助中国品牌汽车发展的东风，大力拓展市场，增强研发实力

中国乘用车变速箱行业市场规模（按销售额计），2015-2024年预测



来源：汽车工业信息网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业驱动因素——汽车市场潜力大

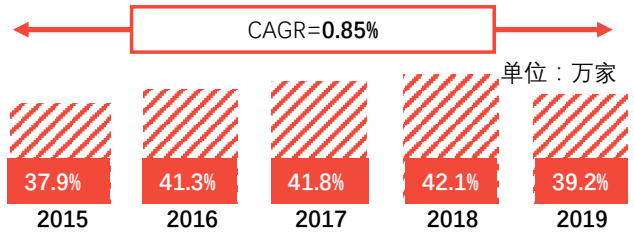
乘用车变速箱是汽车的关键器件，乘用车销量的增加和自动变速箱在乘用车中渗透率提高带动乘用车变速箱的需求量上升

变速箱的发展同时受到乘用车产量以及自动变速箱在乘用车中渗透率的双重因素影响。中国部分自主车企已实现变速箱量产，产能可达到约20万台，2019年，中国自主品牌汽车自动变速箱渗透率已达到35%，自主品牌汽车自动变渗透提升速度较快

中国品牌汽车变速箱认可度提升

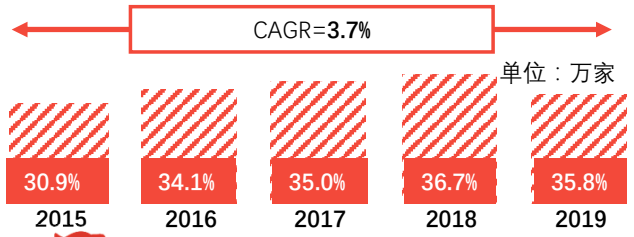
整车厂	现有变速箱供应商	自主供应计划	产能（台）
上汽	上汽变速箱DCT、爱信AT	自主 DCT 已量产	约24万
东风	爱信AT	合资 DCT 已量产	约20万
长安	爱信AT，重庆青山DCT	自主 DCT 已量产	约百万
长城	现代派沃泰 AT、采埃孚 AT、格特拉克DCT	自主 DCT 已量产	约18万
吉利	DSI AT、邦奇 CVT	自主 DCT/AT 研发中	N/A
奇瑞	万里扬CVT、格特拉克DCT	自主 CVT 已量产	约10万
比亚迪	自产 DCT	自主 DCT 已量产	N/A
广汽	爱信 AT、杭州依维柯DCT	合资 DCT 已量产	约40万
江淮	邦奇CVT	自主 DCT 已量产	约15万
一汽	爱信AT	自主 DCT 已下线	约16万
北汽	爱信AT、邦奇CVT	自主 CVT 研发中	约30万

中国品牌乘用车市场份额，2015-2019年



2015年至2019年，中国品牌乘用车市场份额37.9%，上升至39.2%，这显示了中国自主品牌乘用车发展迅猛

中国品牌汽车自动变速箱渗透率，2015-2019年



近年来自主品牌车型随着品质的不断提升等多种因素的影响，自动变速箱不断渗透，成为车辆配备的主力

头豹洞察分析

中国品牌乘用车的快速发展为中国乘用车变速箱行业崛起奠定基础。中国自主生产变速箱进入进口车品牌以及合资品牌难度极大。相较于外资成熟变速箱供应商，中国本土变速箱供应商在技术与成本上不具有优势，因此中国自主品牌汽车的发展对中国本土汽车变速箱行业崛起具有极大意义

来源：汽车工业信息网，中国汽车工业协会，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业驱动因素——新能源汽车发展带来新机遇

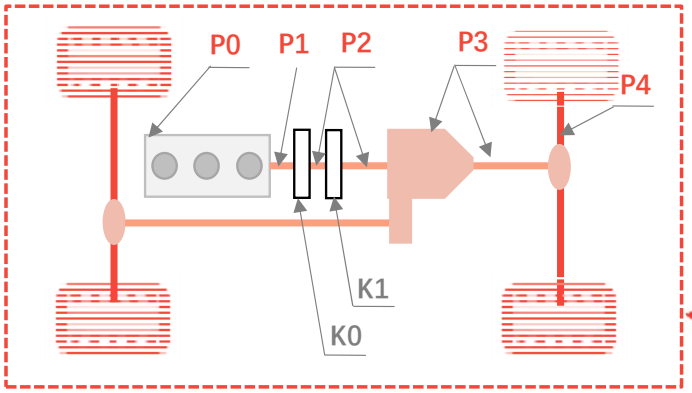
电动化浪潮下，汽车驱动方式由传统发动机驱动逐步过渡为电机驱动，对自动变速箱的性能也提出了更高的要求

新能源汽车产业的快速发展，为中国乘用车变速箱快速发展提供新机遇。新能源汽车近年兴起，中国企业积极参与研发、制造与生产，当前混合动力汽车与纯电动汽车在选择变速箱时，主要考虑电机与内燃机的耦合、零配件的合力布局、提高电机效率等问题，各大变速箱供应商在新能源方面在技术路线、解决方案上呈现多样化发展现状。

新能源汽车变速箱解决方案

混合动力变速箱解决方案

混合动力解决方案

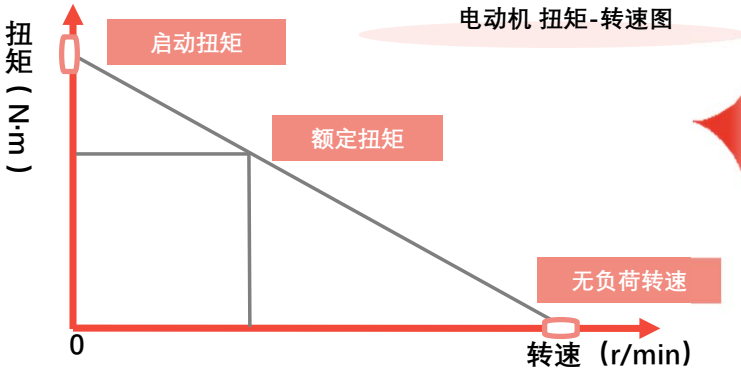


- **P0:** 将发动机前端增加一个电机，电机置于变速箱之前
- **P1:** 电机置于变速箱之前，安装在发动机曲轴上，在K0离合器之前
- **P2:** 电机置于变速箱输入端，K0离合器与K1离合器之间
- **P3:** 电机置于变速箱输出端
- **P4:** 将变速箱置于驱动轴，与发动机分别输出驱动力

K0：clutch(separation) 离合器
K1：clutch(start-up) 离合器

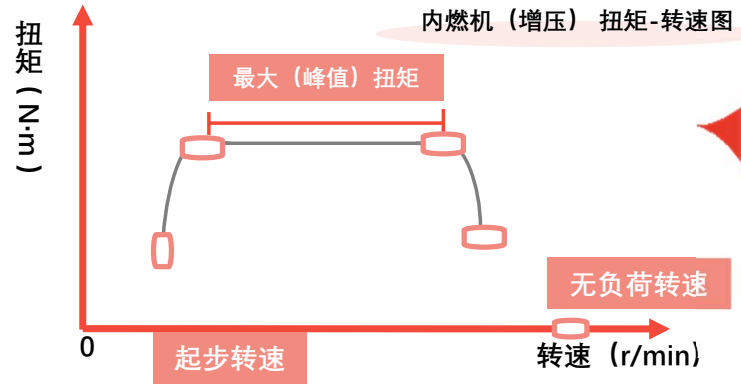
纯电动汽车变速箱解决方案

电动机 扭矩-转速图



目前的纯电动乘用车基本采用的是单速变速箱，纯电动汽车是靠电池组驱动电机输出动力，与发动机相比，电机最大的优点在于其有很大的调速范围，且能在调速范围内能**稳定持续的输出较大的扭矩**

内燃机（增压） 扭矩-转速图



相较于内燃机，这种单速变速箱同样存在的较大的问题：高速经济型性差，削弱电动车续航里程。此类电动车普遍存在起步加速快，中高速动力直线下降，这与电机工作特性有关。起步时，转速低但扭矩大，而一旦转速超过额定转速，**电动机输出扭矩直线下降，效率下滑明显**

来源：汽车工业信息网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业——投资风险

变速箱是汽车传动系统中最重要的部件之一，满足驾驶者对于速度和动力的需求，使汽车发动机性能与效率达到最优

中国乘用车变速箱行业存在汽车行业波动风险、技术风险、市场竞争风险、采购价格变化风险和其他风险等，其中，**汽车行业波动风险、市场竞争风险严重性较高且风险发生概率较高**，虽然乘用车行业风险总体可控，但需持续关注汽车行业波动风险和技术风险。

中国乘用车变速箱行业投资风险

风险类别	风险来源	综合风险规模	风险概率	风险对于数字制造解决方案预期影响		规避方法
				风险影响时长	风险影响范围	
1 汽车行业波动风险	• 当居民对汽车的消费意愿下降时，使汽车生产企业降低产量，销量的下降将影响汽车整车厂对变速箱需求量	影响较大	20%-25%	>6个月	产业链相关行业	• 提升*市场规模占比* • 提升产品*技术价值*
2 技术风险	• 中国自主研发乘用车变速箱*时间较短，经验较少* • 新能源汽车变速箱尚*存在不确定性*	影响较大	10%-15%	>6个月	相关企业	• *头部企业提高研发投入* • 加强研究所与企业*研发合作*
3 市场竞争风险	• 国际车企选择与固定的国际供应商合作，中国品牌变速箱企业争夺仅剩的市场份额	影响较小	15%-20%	3-6个月	相关企业	• 提高变速箱种类开发 • 加强与汽车主机厂合作
4 采购价格变化风险	• 涉及原材料和零配件众多，半导体元器件、汽车电子上涨会对其采购造成较大冲击	影响较小	10%-15%	1-2个月	企业内部	• 拓展供应商数量 • 增强采购人员技能培训
5 其它风险	• 变速箱扶持政策、汽车发展方向等政策风险、宏观经济风险等	影响极小	10%-15%	3-6个月	全行业	• 提高企业资金稳定性 • *合理投资布局产业链*

来源：汽车工业信息网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业——政策法规

相关政策和一系列规范性文件的下发与实施，为汽车变速箱行业的健康发展提供有利的政策环境，对变速箱行业具有引导意义

汽车工业是中国国民经济的重要组成部分，中国乘用车变速箱属于中国汽车零部件行业。中国政府发布一系列利好政策，促进汽车零部件行业健康、良好、快速发展 ，进而带动中国变速箱发展。政策从多个方面为中国变速箱企业的发展指明方向，推动中国乘用车变速箱企业创新、高端方向发展。

中国乘用车变速箱行业政策法规

政策名称	颁布日期	颁布主体	政策要点
《粤港澳大湾区发展规划纲要》	2019-02	国务院	提出粤港澳大湾区需提升科技成果转化能力，建设全球科技创新高地和新兴产业重要策源地，支持香港地区汽车零部件等五大研发中心建设。在大湾区发展的契机下，将吸引更多汽车零部件供应商在此布局，有利于变速箱生产企业打通上下游通道，形成紧密发展关系
《汽车产业投资管理规定》	2018-12	发改委	提出对于汽车整车投资以及零部件投资项目均有地方发展改革部门实施备案管理。审批部门由国务院投资主管部门改为地方投资主管部门，管理方式由核准制改为备案制，投资审核权限下放明显，促使当地政府对汽车及零部件行业招商力度，降低汽车整体产业链经营生产成本
《汽车产业中长期发展规划八项重点工程实施方案》	2018-11	中国汽车工程学会	是到2020年，形成若干家超过1,000亿规模的汽车零部件企业集团，在部分关键核心技术领域具备较强的国际竞争优势；到2025年，形成若干家进入全球前十的汽车零部件企业集团
《关于降低汽车整车及零部件进口关税的公告》	2018-05	国务院关税税则委员会	为进一步扩大改革开放，推动供给侧结构性改革，促进汽车产业转型升级，满足人民群众消费需求，自2018年7月1日起，降低汽车整车及零部件进口关税，将汽车零部件税率分别为8%、10%、15%、20%、25%的共79个税号的税率降至6%
《汽车产业中长期发展规划》	2017-04	工信部、发改委、科技部	确定了汽车产业中长期发展目标，并提出优先发展自动变速箱、发动机电控系统等核心零部件，重点突破通用化、模块化等瓶颈问题。打造零部件配套系统，推动全产业链协同发展，加强整车厂与零部件生产商合作关系将成为汽车行业重点目标
《中国制造2025》	2015-05	国务院	明确电动汽车、燃料电池汽车发展方向，对先进变速箱、高效内燃机等核心技术工程的掌握提出要求。新能源汽车作为中国政府实施制造强国战略的持续发力方向，将带动汽车产业链各行业集群进入新赛道，弥补在传统燃油变速箱及其他核心技术短板

来源：政府官网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

推广

Deansel

改变营销增长格局
布局品牌私域生态

鼎栈—专注品牌私域增长落地的顾问公司



扫码咨询

网站：www.deansel.com
邮箱：info@deansel.com
电话：156-0190-7109

杨永康
鼎栈创始人&CEO

中国乘用车变速箱行业发展趋势——自动变速箱加速替代手动变速箱

中国手动变速箱市场萎缩，自动变速箱渗透率提高，但相较发达国家自动档乘用车约85%渗透率仍有较大差距，未来发展空间广阔

近年，中国汽车消费者呈年轻化趋势，80后和90后成为主力消费群体，与传统手动档汽车相比，自动档汽车更契合年轻消费者对于汽车舒适性、安全性的需求。同时，一方面中国城区道路拥堵情况严重，汽车在市区需频繁启停，手动档汽车不适合当前市区道路情况。另一方面，消费升级趋势仍在延续，消费者对于成本的敏感性降低，手动档的低成本优势被削弱。

自动变速箱加速替代手动变速箱

劣势

中国交通拥堵排名Top10，2019年

2019年度排名	城市名称	2019年通勤高峰拥堵指数	拥堵指数同比2018年	2019年通勤高峰实际速度（Km/h）
1	重庆	2.165	18.7%	23.6
2	北京	2.040	6.4%	25.1
3	贵阳	1.979	14.3%	25.8
4	哈尔滨	1.905	0.4%	23.1
5	长春	1.777	2.3%	26.7
6	广州	1.744	11.2%	29.9
7	上海	1.739	4.3%	25.7
8	西安	1.730	14.9%	28.1
9	呼和浩特	1.725	2.4%	28.8
10	武汉	1.716	7.0%	27.1

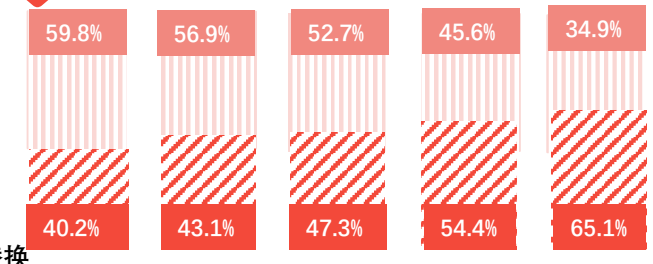
中国城区道路拥堵情况严重，根据《2019年度中国城市交通报告》显示，中国较典型的**100座**城市交通中**78座**城市道路拥堵情况均出现不同程度地加重，整体通勤高峰实际速度区间为23.6km/h-43.5km/h，汽车在市区需频繁启停，手动档汽车不再适合当前市区道路情况

手动挡被替换

自动挡快速发展

替代

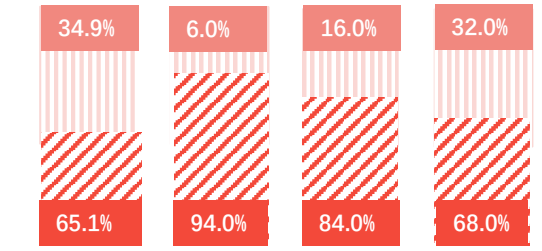
中国本土制造生产自动档汽车渗透率情况，2015-2019年



- 以中国乘用车消费市场计，自动档乘用车已在2017年实现对手动档乘用车销量的反超。2019年渗透率达到**65.1%**，但相较发达国家自动档乘用车约85%渗透率仍有较大差距
- 未来，搭载自动变速箱的乘用车会进一步压缩手动档乘用车市场空间，自动变速箱替代率呈持续上涨趋势

发展

全球手动挡和自动挡汽车销量占比，2019年



- 从全球汽车市场分析，自动变速箱渗透率均在不断提升全球汽车市场自动变速箱渗透率自2013 年首次超过手动变速箱至今，全球自动变速箱占比在逐年提升
- 分区域分析，自动变速箱美日普及程度较高，渗透率分别为**94%**和**84%**，欧洲和中国自动变速箱渗透率相对还比较低，未来发展空间广阔

来源：汽车工业信息网，乘联会，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业发展趋势——自主变速箱加速替代进口变速箱

自主品牌自动变速箱渗透率不足30%，随着自主品牌变速箱行业发展，未来几年自主变速箱市场空间巨大

自主品牌汽车长期主打低排量、高性价比车型，自主变速箱中CVT变速箱成本低，燃油经济好，是中国变速箱供应商最早攻克方向，也是自主品牌主流配置之一。经过多年研发，艾瑞泽系列、帝豪、风行系列、陆风X5等车型都搭载中国自主生产CVT变速箱，认可度逐渐提高，对日系品牌汽车节油优势具有一定替代效应。

对比项	中国产变速箱加速替代进口变速箱	
	进口变速箱	自主变速箱
性能	• 外资品牌变速箱技术和质量较高，但相应价格高昂，且出售意愿较低	• 中国自主品牌汽车品质提升与配套供应商的DCT变速箱的成功研发，为自主品牌汽车走向高端铺路
供给量	• 自动变速箱的需求在快速提升，但大部分国产车企不具备相应的研发生产技术能力，而对应的中国供给严重不足，大部分需要外购或进口	• 在自动变速箱总成领域，国产DCT 多由整车厂主导，而在CVT及 AT领域，国产独立的自动变速箱供应商正在快速崛起，如万里扬、DSI（双林）等
市场份额	56.8% • 目前中国自主品牌汽车严重依赖日系、美系、德系品牌变速箱供应，自主品牌自动变速箱渗透率不足30%	43.8% • 自动变速箱技术门槛极高。尽管经过多年研发，自主乘用车企业规划DCT产能较多，但大都尚未大批量应用，目前仅比亚迪、上汽等量产车型上应用较多
配置车型	• 自动变速箱生产基地的有大众、通用、福特、菲亚特、现代等，独立供应商有日本爱信、德国采埃孚、德国格特拉克等及其在中国设立的合资企业	• 自主生产的变速箱主要配置在中国品牌汽车车型，配套主机厂包括吉利汽车、众泰汽车、海马汽车、广汽乘用车、江淮汽车等
价格区间	• 自主乘用车企除了自制，选择相对有限，只有爱信、采埃孚、格特拉克、邦奇、现代派沃泰等供应商且价格昂贵	• 自主生产的变速箱在价格上具有显著的优势，叠加本土化、成本低等特点，对欧洲、韩国等不具有明显品牌附加值的车型较为有明显的替代趋势
需求量	• 自动变速箱供应主要有车企自产、供应商外购两种渠道 • 2019年自动变速箱进口比例约为56%	• 中国品牌变速箱需求量大，中国变速箱长期供应不足 • 中国产生了一批 CVT和AT变速箱第三方供应商

来源：汽车工业信息网，头豹研究院编辑整理

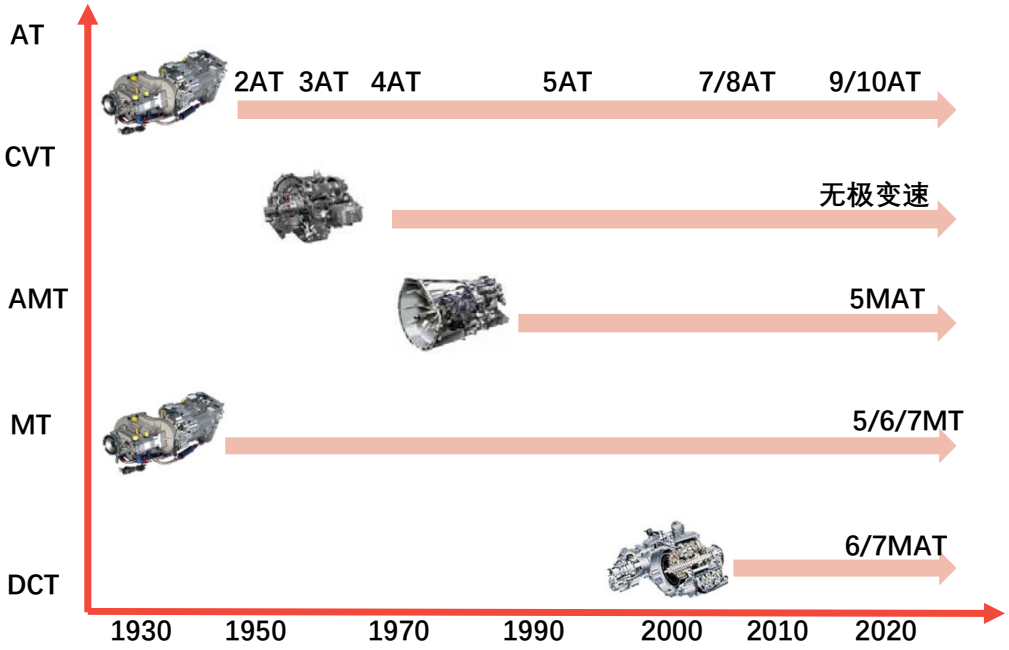
©2020.LeadLeo

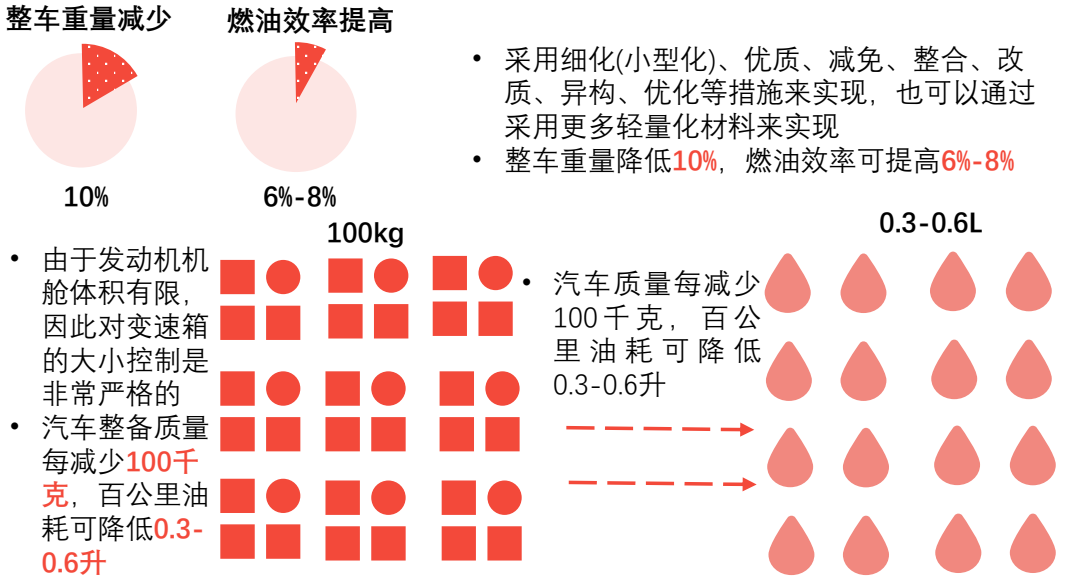
中国乘用车变速箱行业发展趋势——多档化、轻量化变速箱成为趋势

为使燃油效率达到最优，油耗进一步降低，多挡化、轻量化是传统乘用车自动变速箱的发展趋势

变速箱挡位越多，换挡越平顺，换挡时带来的冲击和工况的跳跃性就越小，有研究表明，理想状态下，变速箱挡位每增加一个，可使燃油消耗同比下降6%左右。所有自动变速箱发展的趋势首先就是多档化。对于乘用车而言，由于发动机机舱体积有限，因此对变速箱的大小控制是非常严格的。因此挡位的增加，如何控制变速箱的体积就是首先要考虑的问题。变速箱小型轻量化技术是一个系统工程，可以采用细化(小型化)、优质、减免、整合、改质、异构、优化等措施来实现，也可以通过采用更多轻量化材料来实现。例如，传统的CVT变速箱主要是靠改变主动轮和从动轮的直径来实现改变传动比，日产的7速无极式变速箱，在此基础上创新性地加入副变速箱。这款变速箱在原来基础上，减少10公斤的重量。由于将前后切换装置与副变速箱一体化的设计，采用更小的主、从动带轮，从而实现小型化、轻量化。

乘用车变速箱多档化、轻量化发展





来源：汽车工业信息网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业——竞争格局

尽管自主研发和技术引进齐头并进，中国乘用车变速箱领域仍被国外龙头企业垄断，变速箱完全自主替代任重道远

中国乘用车变速箱行业竞争格局

分类	第一梯队：行业龙头企业		第二梯队：实力竞争者		第三梯队：中小企业
机械式自动变速箱	• 目前主流机械式自动变速箱核心技术与关键零部件上，仍不同程度地被海外企业控制 • 行业龙头企业为*加特可、派沃特、芜湖奇瑞、万里扬*	市场份额 85% ✓ 行业集中度较高	• 中国汽车变速箱企业在机械式变速箱子领域打破了外资领先制造企业对自动变速箱的技术垄断，全球第四个拥有机械式变速箱的国家，但对于中国现有AT变速箱市场，爱信与采埃孚已具有绝对的垄断供应地位，*中国企业替代艰难*	市场份额 15%	• 由于中国自动变速箱渗透率提高，中国整车厂加紧研发变速箱，**一批独立供应商、整车厂旗下企业涌现**
双离合自动变速箱	• 长城汽车、吉利汽车已实现自主研发双离合自动变速箱，吉利汽车2017年10月成功研发双离合变速箱，已经搭配在领克系列、吉利博瑞等车型中 • 行业内龙头企业为*采埃孚、格特拉克、爱信、上海汽车变速箱*	市场份额 75%	• 双离合变速箱的核心零部件双离合器的设计及制造工艺被博格华纳以及舍弗勒垄断，摩擦片、电控系统又被博格华纳、日本达耐时公司掌握 • 双离合自动变速箱领域实力竞争企业为*蜂巢易创、南京邦奇*，这些企业多服务于中国品牌汽车，目前中国双离合自动变速箱的发展仍处于起步阶段，市场份额有限	市场份额 25% 第二梯队企业已成功实现量产，并进行小范围产品配套	• 双离合变速箱制造工艺复杂，设计开发难度大，产能释放周期长，合资设立自主品牌变速箱供应商，形成明显竞争优势，相比之下独立变速箱供应商处于劣势地位，中小企业较少
液力自动变速箱	• 行业内龙头企业为*本田汽车零部件、芜湖奇瑞变速箱、爱信、采埃孚、现代派沃特* • 国际著名的自动变速箱供应商爱信AW和采埃孚 均在中国设立了变速箱厂，占据大部分市场份额	市场份额 90%	• 行业内实力竞争企业为*内蒙古欧瑞德、双林股份、盛瑞传动* • 主要供应中国自主品牌主机厂，拥有年产能约为几十万 • 未来，随着中国品牌汽车市场份额的扩大，实力竞争企业是市场份额有望扩大至15%-20%	市场份额 10%	• 由于乘用车变速箱的研发投入巨大，需要几十亿到上百亿研发资金；同时研发周期非常长，全新变速箱子的开发需要5-7年，行业内暂无中小企业
无极式自动变速箱	• 日产和本田为目前行业内领跑者，龙头企业为*特可、爱信、丰田、大众* • 独立供应商如*南京邦奇、万里扬*均有较为可观的渗透率，呈现分立形态	市场份额 65%	• 无极变速箱因具备较高的燃油经济性和排放水平，接收到整车厂的研发投入 • *奇瑞汽车、湖南容大*凭借多年的研发和制造经验成为实力竞争者	市场份额 35%	• 变速箱是汽车动力总成的核心部件，行业普遍认为自动变速箱是汽车上技术含量最高、最复杂的产品之一，中小企业缺少资金和技术实力进行研发

来源：汽车工业信息网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业公司推荐——邦奇动力（1/2）

经过40余年的发展，邦奇动力逐渐成长为一家品牌独立、增长快速稳定的创新型动力总成供应商

企业名称	企业地点	成立日期
邦奇动力	江苏省南京市	2005年3月

南京邦奇自动变速箱有限公司（以下简称“邦奇动力”）成立于2005年3月，注册资本8,500万美元，是一家独立自动变速箱供应商，主要产品以无极式自动变速箱为主，同时还具有双离合自动变速箱和混合动力型变速箱开发经验，并配套服务于众多整车厂，历经40余年的发展，邦奇动力逐渐成长为一家品牌独立、增长快速稳定的创新型动力总成供应商。

邦奇动力主营业务

主营业务

变速箱生产

- 在无级变速箱（CVT）的设计和生产方面拥有超过50年的领先经验
- 专业从事于用于混合动力车型（48V和插电式混合PHEV）和双离合变速箱（DCT）
- 变速箱零部件的开发、生产和供应

持续关注产品质量　有效成本控制

变速箱研发

- 邦奇动力在圣特雷登设有研发中心，在南京和圣特雷登设有工厂
- 致力于为中国自主品牌和其他国家的主机厂供应CVT产品，
- 最新研制的混合动力系统和纯电驱动动力总成将很快投入到供应链当中

产能快速增长　*在清洁动力总成方面实现技术创新*

无极式变速箱

- 邦奇无极式变速箱在自主品牌中得到广泛运用
- 如比亚迪、吉利汽车、东风海马、长安汽车、上汽集团等
- 凭借多年无极式变速箱设计与生产工艺经验，在中国享有较好口碑

纯电驱动动力总成　口碑良好

变速箱零部件

- 未来五年，邦奇动力规划将中国和欧洲工厂的产能从120万提高到300万
- 为保持在创新领域的先进地位，邦奇动力还将致力于在研发领域的持续高投入
- 2020年，研发团队将由当前的400余人的规模扩大至800人以上，这些也进一步印证了邦奇动力的快速增长

产能进一步扩充　团队规模提高

来源：南京邦奇自动变速箱有限公司官网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业公司推荐——邦奇动力（2/2）

邦奇动力在无极变速箱领域的研发与生产拥有超过45年的专业经验，并且技术覆盖各个细分市场

邦奇动力产品分析

产品名称	产品介绍	产品特点
传统变速箱	• 邦奇动力在无极变速箱领域的研发与生产拥有超过45年的专业经验，并且技术覆盖各个细分市场。针对小型车的应用，邦奇动力特别开发了更具成本优势的双离合自动变速箱技术 • 在持续创新的道路上，邦奇动力不断拓展变速箱的应用范围，实施新的技术方案	✓ 启停与滑行功能，并提供了混动化的可能 ✓ 聚焦于经济性变速箱产品领域 ✓ 在驾乘舒适性提升的同时，帮助车辆实现更高的效能
创新驱动变速箱方案	• 致力于未来变速箱和动力总成的技术创新与解决方案 • 邦奇动力善于整合现有技术资源，开发出更高效、更具成本竞争力的产品 • 已经在世界范围内申请了多项技术开发和创新专利 • 整合现有技术资源，开发出更高效、更具成本竞争力的产品	✓ 邦奇动力已开发纯电驱动方案和混合动力驱动方案 ✓ 开发的双速比变速箱可以用于纯电动车辆和增程式车辆的变速箱产品 ✓ 额外的档位可以使纯电驱动车辆获得更好的性能并延长续航里程

邦奇动力投资亮点

维度	企业优势介绍	企业竞争力	维度	企业优势介绍	企业竞争力
技术维度	邦奇动力具有领先的变速箱研发优势优势	★★★★½	发展维度	邦奇动力拥有变速箱全产业链业务，未来有望继续扩张企业业务范围	★★★★½
资金维度	随着业务扩张，邦奇动力营收额逐年增长，企业现金流稳健	★★★★	风险维度	变速箱处于技术变革期，新能源汽车变速箱尚存在不确定性	★★★
市场维度	邦奇动力业务范围近年来迅速扩张，目前产品已搭载各大汽车主机厂	★★★★½	综合维度	邦奇动力产品质量较高，生产环节安全性有保障，总体发展潜力较大	★★★★

来源：南京邦奇自动变速箱有限公司官网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业公司推荐——盛瑞传动（1/2）

盛瑞传动是中国国家高新技术企业，拥有国家乘用车自动变速箱工程技术研究中心和国家认定企业技术中心

企业名称	企业地点	成立日期
盛瑞传动	山东省潍坊市	2003年1月

盛瑞传动股份有限公司（以下简称“盛瑞传动”）成立于2003年1月，是由潍坊柴油机厂分离改制而成的民营企业，现注册资本1.86亿元，是中国国家高新技术企业、国家技术创新示范企业、试点示范企业，国家知识产权示范企业，拥有国家乘用车自动变速箱工程技术研究中心和国家认定企业技术中心。2017年3月公司分别与航天动力、双环传动达成合作意向，成立合资公司，实现液力变矩器及其他零件的配套产销。

盛瑞传动主营业务

主营业务

变速箱研发	• 中国极少数能供应8AT的自主厂商，2007年公司购买了德国8AT专利并开始研发 • 依靠里卡多的工程化技术服务和北航的仿真验证，历时7年完成了8AT的开发及量产 • 实现为陆风X5、陆风X7、奇瑞凯翼等车型的配套	汽车自动变速箱、柴油机零部件的研发制造
变速箱定制化	• 掌握了自动变速箱正向研发能力 • 形成了从概念设计，到仿真分析、硬件设计、软件开发及匹配标定，再到产业化的完整创新链条 • 具备了国际前沿自动变速箱技术的持续创新能力	产能快速增长 产业链条完整
变速箱零部件	• 多年的柴油机零部件生产经验，掌握了各种机型柴油机零部件的多种加工手段 • 连杆、活塞销、凸轮轴、飞轮等9大系列柴油机零部件产品全面升级 • 与潍柴、康明斯、菲亚特等世界十强柴油机企业达成了牢固的合作关系	零部件产品全面升级 口碑良好
变速箱创新	• 高度重视自主创新和研发平台建设 • 依托两大国家级研发平台，在德国、美国、北京、青岛设立研发分中心 • 承担国家和省级项目90余项， AT总成技术标准是山东省首批8家企业标准领跑者之一	产业化的完整创新体系

来源：盛瑞传动股份有限公司官网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业公司推荐——盛瑞传动（2/2）

盛瑞传动具备国际前沿自动变速箱技术的持续创新能力，填补了中国空白，已批量投放市场

盛瑞传动产品分析

产品名称	产品介绍	产品特点
液力变速箱	• 自2005年开始液力变速箱研发，2013年公司联合德国凯姆尼茨工业大学、英国Ricardo公司，研发出通过传统5AT变速箱结构完成8档变速的AT变速箱，是中国首个自主专利8AT变速箱，填补了本土在液力变速箱领域的空白 • 2016年1月，公司获国家科技进步一等奖，成为中国第一个获此殊荣的汽车零部件生产商	✓ 具备了国际前沿自动变速箱技术的持续创新能力 ✓ 填补了中国空白，已批量投放市场 ✓ 驾乘舒适性提升的同时，帮助车辆实现动力高效
变速箱零部件	• 柴油机零部件生产经验，掌握了各种机型柴油机零部件的研发、制造， • 具备机械加工、金属成型、冷压、热轧、焊接、热处理等多种加工手段 • 与潍柴、康明斯、菲亚特等世界十强柴油机企业达成了牢固的合作关系，成为中国专、精、强的柴油机零部件领军企业	✓ 品牌效应不断凸显，企业影响力大幅度提升 ✓ 国家乘用车自动变速箱工程技术研究中心和国家认定企业技术中心 ✓ 零部件质量和性能佳，获得合作伙伴认可

盛瑞传动投资亮点

维度	企业优势介绍	企业竞争力	维度	企业优势介绍	企业竞争力
技术维度	盛瑞传动具有先进的变速箱研发体系	★★★★★	发展维度	盛瑞传动拥有变速箱全产业链业务，未来有望继续扩张生产线	★★★★
资金维度	随着业务扩张和项目回款，盛瑞传动营收额逐年增长，企业现金流稳健	★★★★	风险维度	变速箱处于技术变革期，新能源汽车变速箱尚存在不确定性	★★★
市场维度	盛瑞传动业务范围迅速扩张，目前各类产品已成功量产	★★★★½	综合维度	盛瑞传动产品质量较高，总体发展潜力较大	★★★★

来源：盛瑞传动股份有限公司官网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业公司推荐——蜂巢易创（1/2）

蜂巢易创前身为长城汽车动力模块、传动模块、新能源模块等三大板块，主要涵盖发动机、变速箱、新能源机、智能转向系统等产品

企业名称	企业地点	成立日期
蜂巢易创	河北省保定市	2018年6月

蜂巢易创科技有限公司（以下简称“蜂巢易创”）成立于2018年6月13日，注册资本24亿元，系长城汽车全资子公司，现独立于整车厂运作。蜂巢易创前身为长城汽车动力模块、传动模块、新能源模块等三大板块，主要涵盖发动机、变速箱、新能源机、智能转向系统等产品。现蜂巢易创拥有4家子公司，分别为：蜂巢智能转向系统（江苏）有限公司、蜂巢电驱动系统（江苏）有限公司、蜂巢传动系统（江苏）有限公司、蜂巢动力系统（江苏）有限公司。

蜂巢易创主营业务

主营业务

变速箱研发

- 2019年6月，蜂巢易创9DCT/9HDCT变速箱正式发布
- 未来将在长城、哈弗、WEY、欧拉四大品牌陆续搭载
- 研发产品“投产-验证-更迭-新产品研发”的有机循环

业务涵盖动力系统、传动系统、电驱动系统和智能转向系统四大板块

变速箱生产

- 生产统一采用国际进口先进自动化设备，以柔性化、自动化、信息化的生产理念，进行标准化生产
- 工厂布局保定、徐水、天津、扬中等地，年产能过百万

产能超百万

方案节能环保

变速箱零部件

- 具有雄厚资本支持与产业链配套体系，汽车零部件总成销售体系稳固
- 总占地面积20000m²的发动机、变速箱、电驱动、转向4大测试中心及配套的整车试验场
- 拥有从零部件到整车的CAE仿真分析和试验测试标定能力

子公司产品线完备

零部件销售体系稳健

变速箱创新

- 高度重视自主创新和研发平台建设
- 研发中心遍布中国（上海、保定）、奥地利、印度等地

研发人员近3,000人，研发投入超亿元

来源：蜂巢易创科技有限公司官网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

中国乘用车变速箱行业公司推荐——蜂巢易创（2/2）

蜂巢易创具有完善的变速箱研发体系，为中国外客户提供高度节能环保的系统解决方案，发展前景良好

蜂巢易创产品分析

产品名称	产品介绍	产品特点
7速双离合变速箱	• 改善齿轮质量，实现最佳NVH性能 • 特殊的控制策略，实现最佳的NVH性能 • 直接换挡控制逻辑，实现动态换挡 • 湿式双离合器及电液控制模块，实现高可靠性、高稳定性	✓ 高效冷却系统 ✓ 兼备机械驻车及电液驻车功能 ✓ 综合效率高达95.6%
9速双离合变速箱	• 全新的紧凑型液压模块设计，厚度减少40mm • 集成化紧凑型控制模块 • 紧凑型同步器设计，实现更大的扭（承载扭矩增大54%），更紧凑的搭载空间(轴向搭载空间缩小5.8mm)，轻量化设计	✓ 自主开发软件及标定 ✓ 高可靠性快速响应系统，良好的冷却能力 ✓ 更高的系统效率

蜂巢易创投资亮点

维度	企业优势介绍	企业竞争力	维度	企业优势介绍	企业竞争力
技术维度	蜂巢易创具有完善的变速箱研发体系	★★★★★	发展维度	生产统一采用国际进口先进自动化设备，柔性化、自动化、信息化的生产理念	★★★★
资金维度	蜂巢易创营收额逐年增长，企业现金流稳健	★★★★	风险维度	变速箱处于技术变革期，新能源汽车变速箱尚存在不确定性	★★★
市场维度	工厂布局保定、徐水、天津、扬中等地，年产能过百万	★★★★½	综合维度	中国外客户提供高度节能环保的系统解决方案，发展前景良好	★★★★

来源：蜂巢易创科技有限公司官网，头豹研究院编辑整理

©2020.LeadLeo

方法论

头豹研究院布局中国市场，深入研究10大行业，54个垂直行业的市场变化，已经积累了近50万行业研究样本，完成近10,000多个独立的研究咨询项目。

- 研究院依托中国活跃的经济环境，从汽车、制造、零部件等领域着手，研究内容覆盖整个行业的发展周期，伴随着行业中企业的创立，发展，扩张，到企业走向上市及上市后的成熟期，研究院的各行业研究员探索和评估行业中多变的产业模式，企业的商业模式和运营模式，以专业的视野解读行业的沿革。
- 研究院融合传统与新型的研究方法，采用自主研发的算法，结合行业交叉的大数据，以多元化的调研方法，挖掘定量数据背后的逻辑，分析定性内容背后的观点，客观和真实地阐述行业的现状，前瞻性地预测行业未来的发展趋势，在研究院的每一份研究报告中，完整地呈现行业的过去，现在和未来。
- 研究院密切关注行业发展最新动向，报告内容及数据会随着行业发展、技术革新、竞争格局变化、政策法规颁布、市场调研深入，保持不断更新与优化。
- 研究院秉承匠心研究，砥砺前行的宗旨，从战略的角度分析行业，从执行的层面阅读行业，为每一个行业的报告阅读者提供值得品鉴的研究报告。

©2020.LeadLeo

法律声明

- 本报告著作权归头豹所有，未经书面许可，任何机构或个人不得以任何形式翻版、复刻、发表或引用。若征得头豹同意进行引用、刊发的，需在允许的范围内使用，并注明出处为“头豹研究院”，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节或修改。
- 本报告分析师具有专业研究能力，保证报告数据均来自合法合规渠道，观点产出及数据分析基于分析师对行业的客观理解，本报告不受任何第三方授意或影响。
- 本报告所涉及的观点或信息仅供参考，不构成任何投资建议。本报告仅在相关法律许可的情况下发放，并仅为提供信息而发放，概不构成任何广告。在法律许可的情况下，头豹可能会为报告中提及的企业提供或争取提供投融资或咨询等相关服务。本报告所指的公司或投资标的的价值、价格及投资收入可升可跌。
- 本报告的部分信息来源于公开资料，头豹对该等信息的准确性、完整性或可靠性不做任何保证。本文所载的资料、意见及推测仅反映头豹于发布本报告当日的判断，过往报告中的描述不应作为日后的表现依据。在不同时期，头豹可发出与本文所载资料、意见及推测不一致的报告和文章。头豹不保证本报告所含信息保持在最新状态。同时，头豹对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，读者应当自行关注相应的更新或修改。任何机构或个人应对其利用本报告的数据、分析、研究、部分或者全部内容所进行的一切活动负责并承担该等活动所导致的任何损失或伤害。

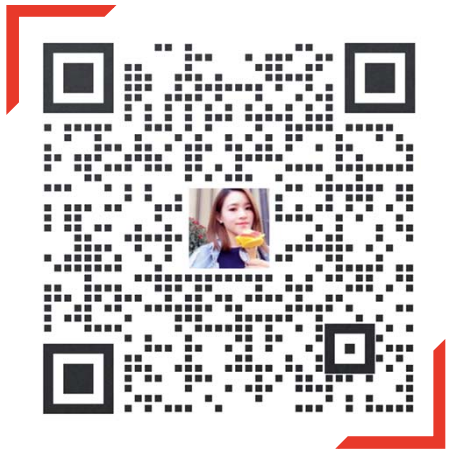
©2020.LeadLeo

读完报告有问题?

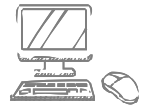
快，问头豹！你的智能随身专家

千元预算的

高效率轻咨询服务



扫码二维码
即刻联系你的智能随身专家



STEP03 解答方案生成

大数据×定制调研
迅速生成解答方案



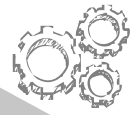
STEP01 智能拆解提问

人工智能NLP技术
精准拆解用户提问



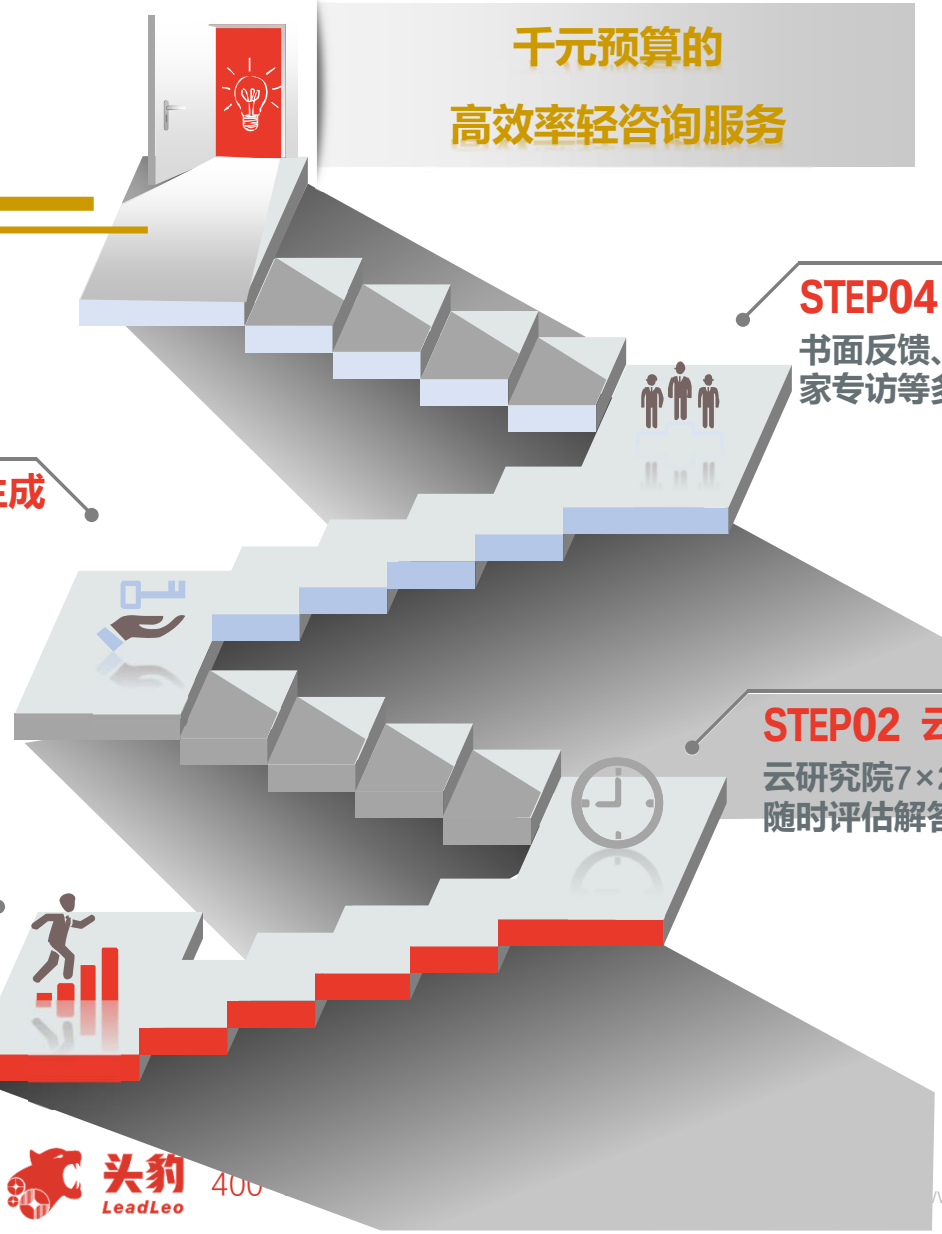
STEP04 专业高效解答

书面反馈、分析师专访、专家专访等多元化反馈方式



STEP02 云研究院后援

云研究院7×24待命
随时评估解答方案



头豹 LeadLeo 400

©2020.LeadLeo