

# 信用展望 2025 | 汽车零部件：行业变革深化，危与机并存

2024 年 12 月 31 日  
专题报告

## 主要内容：

中证鹏元资信评估股份有限公司  
工商企业评级部

钟佩佩

[zhongpp@cspengyuan.com](mailto:zhongpp@cspengyuan.com)

朱建业

[zhujy@cspengyuan.com](mailto:zhujy@cspengyuan.com)

秦风明

[qinfm@cspengyuan.com](mailto:qinfm@cspengyuan.com)



中国汽车行业快速发展，新能源汽车延续亮眼表现，国内自主品牌车企的全球认可度持续提升，其内销及出口均存在一定增长空间。此外，整车及零部件企业的生产组织关系加速变革，由链状逐步向网状转变，主机厂加大垂直整合力度，汽车零部件供应商或将进一步集中，技术实力偏弱、规模较小的后排零部件企业面临的压力有所加大。同时，部分头部车企销量高增，顺利开启出海进程，其产业链配套零部件企业有望迎来较好发展机遇。综合影响下，2025 年汽零行业信用资质预计总体平稳。

整车市场多轮“价格战”对零部件企业利润形成挤压，大型零部件厂商将逐步体现规模优势。2024 年前三季度中国汽车市场各月度销量整体平稳，整车市场销售稳中有增，其中新能源汽车延续亮眼表现，其内销及出口均延续较高增速。但主流车企掀起的多轮“价格战”，对零部件厂商利润形成挤压，同时回款周期的拉长，造成一定资金压力，大型零部件厂商凭借规模优势将更具降本空间。

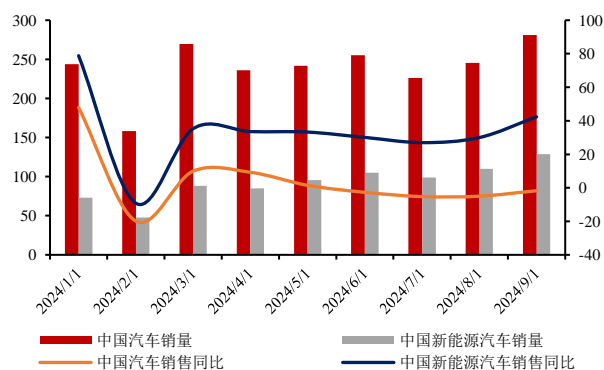
2025 年汽零行业信用资质预计总体平稳，细分领域各具特点。具体来看，动力电池方面，需求高增、主机厂供应商多元化和出海趋势下，看好头部动力电池企业和技术储备、生产能力较强的二三线企业。智能化相关产业链可期，高阶智能硬件预装及软件迭代模式下，智能座舱配置率持续提升，相关企业进入业绩爆发期。线控制动市场将持续受益于新能源汽车增长、自主品牌汽车崛起和汽车智能化浪潮，国产化替代可期。电驱动系统方面，多电机趋势进一步打开市场空间，多合一电驱动集成趋势下，看好自供电机企业和能够提供多合一电驱动系统方案的企业。汽车轻量化方面，铝合金压铸件渗透率有望进一步提升，行业企业加速扩产，看好具备生产规模优势的头部企业，但亦需关注部分企业后续产能利用率情况。

## 一、行业运营环境

2024 年前三季度整车销售稳中有增，新能源汽车延续亮眼表现，其中以插电混电动车增长势头最好，整车出口保持增长，自主品牌车企的全球认可度继续提升；预计 2025 年结构性增长能够为部分头部新能源汽车厂商配套产业链和具备出海能力的汽车零部件企业带来较好发展机遇

2024 年前三季度国家发改委、财政部及地方政府持续推动汽车以旧换新，给予置换补贴支持，中国汽车市场整体呈稳中有增态势。根据中汽协数据显示，2024 年 1-9 月，我国汽车产销分别完成 2,147.0 万辆和 2,157.1 万辆，同比分别增长 1.9%和 2.4%。值得关注的是，随着国内自主品牌新能源汽车性能持续提升，品牌价值不断增加，新能源汽车较高的景气度得以延续，2024 年 1-9 月，我国新能源汽车产销分别完成 831.6 万辆和 832.0 万辆，同比分别增长 31.7%和 32.5%，表现亮眼。细分来看，插电混动车型是 2024 年新能源汽车增长的主力，其产销量分别增长 80.9%和 78.5%；同期纯电车型的产销量分别增长 11.8%和 17.6%，而燃油车则下滑 12.6%和 16.0%，处于加速下滑趋势。出口方面，自 2023 年以来，中国汽车出口量首超日本，跃居全球第一，2024 年仍保持增长势头，2024 年 1-9 月，我国汽车整车出口 431.2 万辆，同比增长 27.3%；其中新能源汽车出口 92.8 万辆，同比增长 12.5%，自主品牌的全球认可度继续提升。

图 1 新能源汽车延续亮眼表现（单位：万辆，%）



资料来源：中汽协，中证鹏元整理

图 2 2024 年整车出口保持增长（单位：万辆）

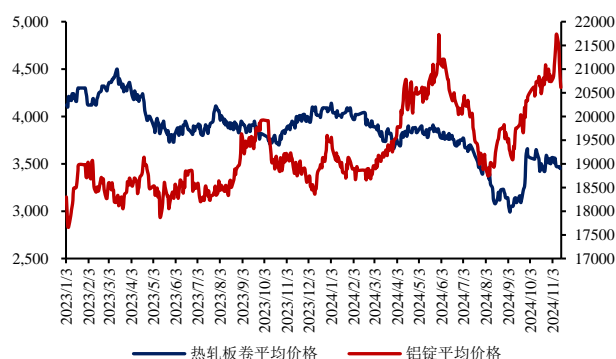


资料来源：中汽协，中证鹏元整理

对汽车零部件企业而言，上游大宗原材料包括热轧、铝锭及电池主材的价格逐步回落，塑料及铝锭价格有所走高，综合来看整体平稳；但下游整车市场“量增价减”，存在成本转移压力

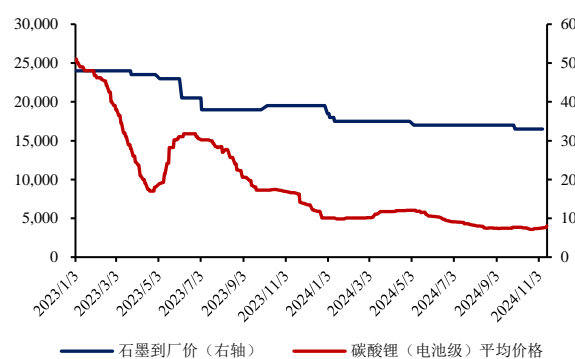
从汽零制造上游来看，热轧、铝锭和塑料在汽车零部件制造中占比较高，此外，汽车电池占新能源整车成本约 40%，其核心材料包括正极材料碳酸锂、负极材料石墨、隔膜以及电解液，上述为汽车零部件制造的主要原材料。2024 年热轧价格走弱，碳酸锂价格则从高位大幅回落，石墨价格亦呈下行趋势，部分相关零部件企业的成本控制压力有所缓解；而传统原材料铝锭和塑料的价格则波动上升，对相关零部件成本控制仍构成一定压力。综合来看，汽车产业涉及上游原材料众多，此升彼降下整体趋势平稳。

图3 热轧及铝锭价格走势（单位：元/吨）



资料来源：Wind，中证鹏元整理

图4 电池主要材料价格走势（单位：万元/吨）



资料来源：Wind，安泰科，中证鹏元整理

从下游整车厂商来看，2024年2月，比亚迪高举“电比油低”，将插电式混合动力车型价格下探至8万元以内，主攻合资燃油车企所掌控的入门级轿车市场。根据乘联会数据，全市场各类车型销售价格连年下降，2024年1-11月以新能源汽车售价降幅为最高。按照行业惯例，供应商每年向车企提供3%-5%的降幅，但由于近年价格战持续，部分零部件厂商被主机厂要求降价10%-20%，同时拉长回款周期，对零部件企业利润空间形成较大积压。大型零部件厂商具备规模优势，通过技术降本的空间更大，而小型厂商的降价转移压力则会更大，降本压力下大型厂商承受能力更强。

表1 近年整车市场各类车型降价幅度（单位：万元）

新车降价的综合情况		2024年1-11月	2023年	2022年
新能源	新车降价车型均价	21.3	22.8	23.3
	降价幅度	1.5	2.3	2.2
	降价比例	6.8%	10.0%	9.6%
常规车型	新车降价车型均价	17.7	22.2	21.1
	降价幅度	1.1	1.9	4.2
	降价比例	6.1%	8.7%	19.9%
总体	新车降价车型均价	19.8	22.7	22.0
	降价幅度	1.3	2.2	3.4
	降价比例	6.5%	9.6%	15.4%

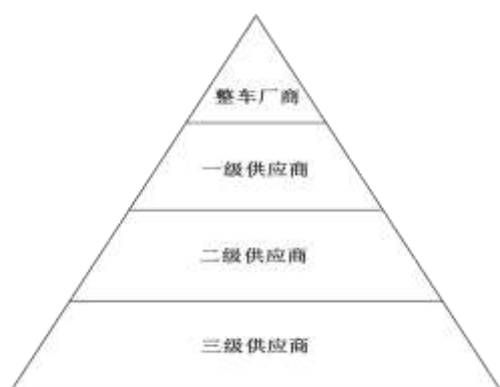
资料来源：乘联会，中证鹏元整理

汽车零部件供应链逐步从链状向网状转变，主机厂加大产业链垂直整合力度，核心零部件供应商或较过去有所集中，部分头部主机厂产业链配套供应商将迎来发展机会

燃油车时代汽车行业供应链以金字塔结构为主，即整车厂到一级、二级、三级供应商层层递进，秩序明晰，整车厂多直接同一级供应商沟通协作，二、三级相对较少；但随着汽车电动化和智能化将三电系统、智能系统和互联网引入汽车行业，汽车供应链呈日趋复杂态势。部分整车厂商加大产业链垂直整合力度，如比亚迪致力于自研自供电池、电机、芯片等重要零部件，特斯拉则致力于自动驾驶系统的自研自供；部分整车

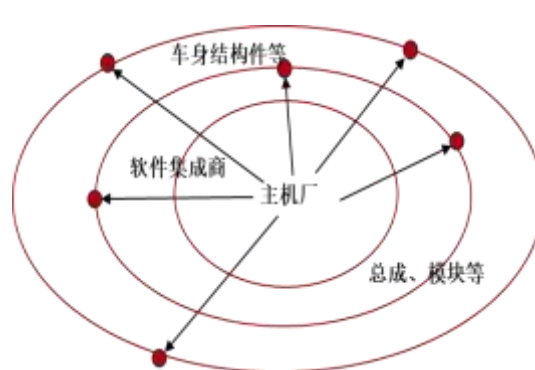
厂商有时寻求绕过部分一级供应商，同二级供应商联合开发零部件，有时绕过电池企业投资锂矿等上游原材料等。此外，如华为等供应商着力为整车厂商提供“交钥匙”方案，试图成为战略重要性堪比整车厂的供应商。究其原因，汽车“新四化”后，部分零部件一体化趋势明显，且整车厂商更为注重车机系统的配合及后期软件的升级迭代，掌握车辆更多的生产环节和用户数据，有助于其提升产品力，缩短车辆迭代周期，获取竞争优势。在此趋势下，预计未来更多整车厂商存在垂直整合需求，核心零部件供应商或相较燃油车时代更为集中。

图 5 传统燃油车供应链体系



资料来源：公开资料，中证鹏元整理

图 6 新能源汽车供应链体系



资料来源：公开资料，中证鹏元整理

具体来看，近年在电动化、智能化进程提速的背景下，部分新能源汽车主机厂能够获得较好的市场优势。2019-2022 年特斯拉及比亚迪产业链表现突出，2023 年理想汽车产业链受益明显，2024 年华为产业链实现规模快速增长，同上述主机厂的制造体系合作较为密切的零部件企业有望迎来较好发展机会。中长期来看，上述整车企业在全球市场中不断提升市占率，亦将有助于国内零部件企业在全球汽车供应链体系中获得更为重要的市场地位。

### 随着以新能源为主的主机厂加速出海，具备出海能力的配套汽零企业亦迎来全球化发展空间

至今，中国汽车零部件出海主要有以下几种模式：（1）通过收购出海，以中鼎股份、继峰股份、文灿股份、均胜电子等为代表，以收购海外本土厂商为基础向外拓展；（2）海外建厂出海，以爱柯迪、嵘泰股份等为代表，跟随国际一级供应商共同出海，在东南亚、墨西哥等地建厂，一方面可更好服务海外客户，另一方面亦有助于缓解关税壁垒对企业构成的影响；（3）跟随主机厂出海，以特斯拉产业链为例，其多家配套零部件企业相继在墨西哥等地建厂，有利于零部件企业的全球市场供应。

具体来看，海外布局较早的中国汽车零部件工厂已开始形成规模化收入和利润，随着特斯拉以及自主品牌整车企业加速出海，其有望进一步打开自身成长空间。目前，国内本土整车厂商如比亚迪、奇瑞、华为产业链等具备较好的新能源汽车市场竞争优势，随着上述企业进一步开拓海外市场，亦有望驱动产业链上配套汽零企业的业绩增长。

## 二、细分行业经营情况及展望

### （一）动力电池

2024年国内装机需求高增，年底呈现产销两旺，加速动力电池企业库存消耗，预计2025年动力电池国内装机量仍将保持一定增速；海外方面，2025年头部企业海外产能布局有望增强海外市场开拓能力，欧盟及南美市场可期；头部动力电池企业在需求及出海过程中将充分受益，但主机厂电池供应商多元化给二三线企业带来机遇；此外，2025年复合集流体等降本技术大规模应用及固态电池技术爆发亦值得关注

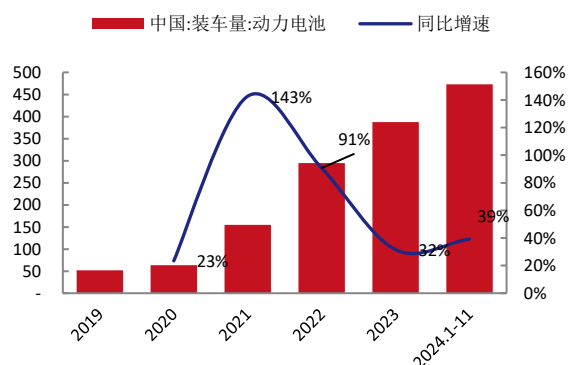
受益于主机厂价格下调、地补、国补等新能源汽车消费刺激政策，2024年1-11月我国动力电池装机量473.10GWh，同比增长39%，增速较2023年有所加快，需求高增加速了动力电池企业库存消耗，11月装机量同比高增50%，年底呈现产销两旺；出口方面，海外需求表现较为疲软，2024年1-10月我国动力电池出口同比增速下滑至3%，2024年9月美国正式实施的“301关税法案”对中国锂电池等进行关税加征并进行进口限制，欧盟“新电池法案”的实施亦对电池出口提出了更高要求，2025年中美贸易摩擦难见根本缓解，但头部企业在欧盟等的产能布局有望增强海外市场开拓能力，海外需求恢复需关注欧盟、南美等市场新能源政策及需求情况。

电池企业有较强的头部效应，头部企业宁德时代和弗迪动力仍保有一定的技术和规模优势，二三梯队企业竞争激烈，近年我国动力电池装机量CR3均在75%以上，CR10在95%以上。2024年1-11月，我国动力电池装机量CR3为76%，同比下降2.4个百分点，CR10为96%，同比下降1.3个百分点；弗迪动力外供规模加大，部分二三梯队的电池厂商市场份额实现高速增长。其中，中创新航同小鹏、长安等10余家车企建立了良好的合作，2023年受益小鹏新款车型的大卖，装机量占比同比上升；蜂巢能源、欣旺达等也进入理想汽车供应链；鸿蒙车行亦引入多家电池供应商。此外，国内几乎所有头部车企都已涉足电池产业进行一体化布局，包括长城、吉利、长安、广汽、上汽等。预计2025年头部动力电池企业在装机量提升中充分受益，技术储备和生产能力较强的二三梯队企业有望受益于主机厂动力电池供应商多元化、合作升级及合作车型热销，表现出较强的业绩弹性；其余中部及尾部仍将持续出清。

此外，动力电池行业供给格局由第三方独供向多元化供应商及自供结合的方向发展，主机厂对动力电池降本诉求仍强烈，2025年复合集流体有望迎来大规模应用，进一步改善动力电池成本结构。2024年头部电池企业纷纷公布固态电池研发进展和技术突破，2025年有望进入技术爆发期。

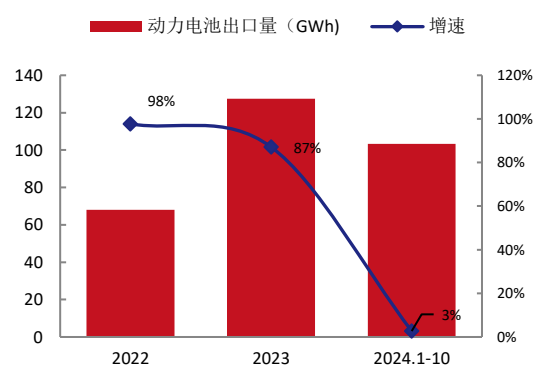


图 7 中国动力电池装机量回升（GWh）



资料来源：公开资料，中证鹏元整理

图 8 中国动力电池出口量回落（GWh）



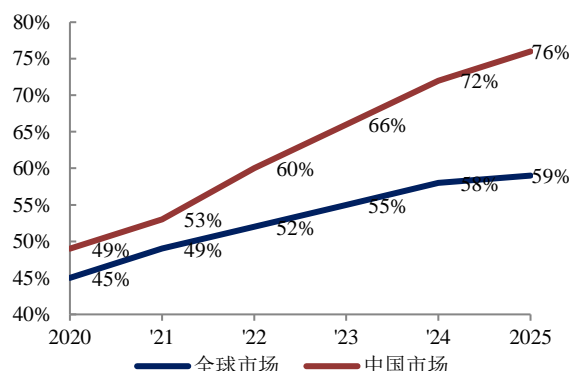
资料来源：公开资料，中证鹏元整理

## （二）智能驾驶和智能座舱

智能座舱配置率持续提升，相关企业进入业绩爆发期；高阶智能硬件预装及软件迭代模式下，静待智能驾驶政策新突破

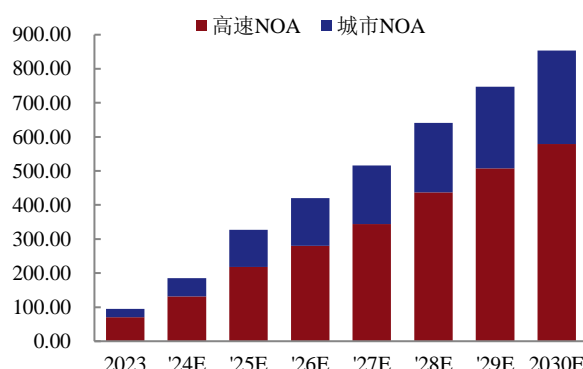
2024 年智能座舱和智能驾驶两大方向齐头并进，智能座舱实现难度相对低且性价比更高，其成为智能化主线上率先落地场景；高阶智能硬件预装及软件迭代模式下，静待智能驾驶政策新突破。目前我国智能座舱的渗透率远快于全球，成为智能座舱主要消费市场，预计渗透率到 2025 年将突破 76%，域控制器渗透率亦持续提升。2024 年国内新势力中高端车型智能驾驶芯片及感知系统预装占比接近 20%，预计 2025 年继续提升，同时搭载高阶智能驾驶功能的车型价格已进入 20 万元以下的价格区间，智能驾驶普及率有望加速提升，相关硬件企业业绩提前释放，此外若 2025 年特斯拉 FSD 入华及 L3 及以上智能驾驶政策落地有望进一步刺激全产业链需求。

图 9 国内智能座舱配置率高于全球市场



资料来源：公开资料，中证鹏元整理

图 10 高阶智能搭载量预计逐年提升（单位：万辆）

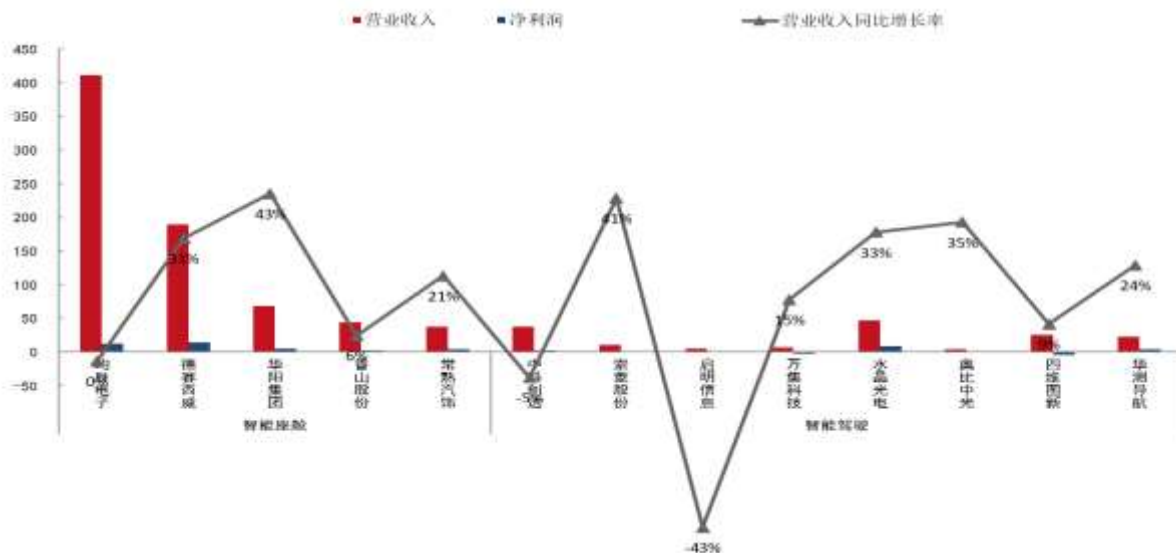


资料来源：公开资料，中证鹏元整理

2024 年前三季度智能座舱域控制器、抬头显示相关企业业绩保持高增，预计后续随主机厂合作加深以及相关车型开发及量产仍具有较好的成长性；尽管高阶智能驾驶政策尚待进一步落地，相关企业在车路云协

同、AI 大模型车端落地、高精地图及车规级芯片方面持续布局，并与主要车企建立了合作关系并提供解决方案，后续增长潜力可期。

图 11 智能座舱业绩释放、智能驾驶尚待爆发（亿元，%）



资料来源：中国海关总署，中证鹏元整理

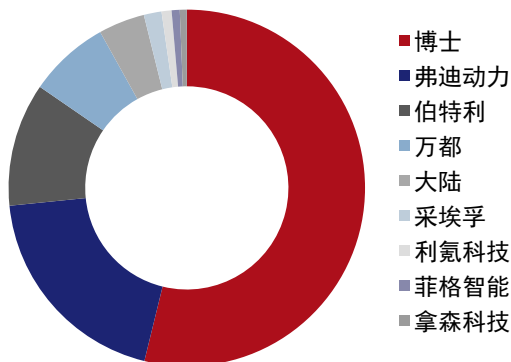
### （三）制动系统

线控制动市场空间将持续受益于新能源汽车增长、自主品牌汽车崛起和汽车智能化浪潮，市场空间较为广阔，国产化替代可期

汽车制动系统主流类型分为两种，分别为适配燃油车的真空助力器系统和适配新能源汽车的线控制动，线控制动在响应时间、制动距离方面具有明显优势，能够通过动能回收延长新能源汽车续航里程，亦是高阶智能驾驶重要执行部件。在汽车电动化和智能化趋势下，线控制动迎来了爆发式增长，2023 年我国乘用车前装标配线控制动系统交付新车 795.77 万辆，渗透率已经达到 37%，2024 年 1-6 月进一步提升至 45.8%。电子液压制动（EHB）根据集成度高低进一步分为 Two Box 和 One Box 方案，Two Box 方案中，电子稳定系统（ESC）和电子助力器相互独立、互为冗余，One Box 方案中，ESC 与电子助力器集成在一起，集成化程度更高。此外电子机械制动（EMB）是在的基础上进一步简化，有望成为线控制动终极形态之一，但现阶段量产难度大。2024 年 1-6 月 One Box 方案占 65.1%，已成为目前线控系统的主流方案。2025 年预计线控制动渗透率将持续受益于新能源汽车增长、自主品牌汽车崛起和汽车智能化浪潮，未来行业空间较为广阔。

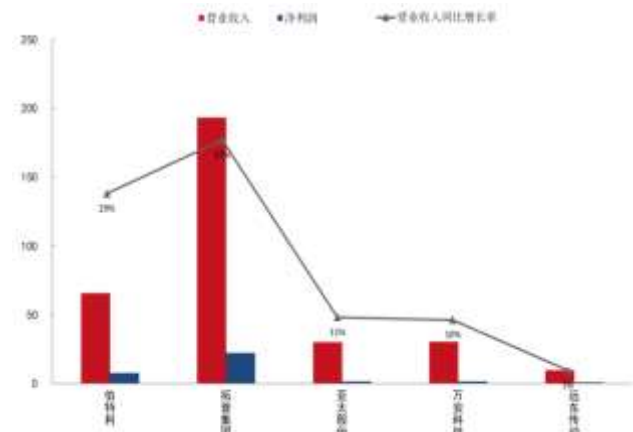
从竞争格局来看，传统制动系统玩家博世、大陆、采埃孚市占率高，并在线控制动领域取得了先发优势和技术领先，但近年国内新能源汽车配套厂商持续取得技术突破，自主品牌线控制动搭载率更高，成本优势相对明显，国产化替代可期。

图12 2024 年上半年线控制动市场格局（One Box 方案）



资料来源：盖世汽车，中证鹏元整理

图13 2023 年前三季度主要线控企业经营情况（单位：亿元）



资料来源：Wind，中证鹏元整理

#### （四）电机系统

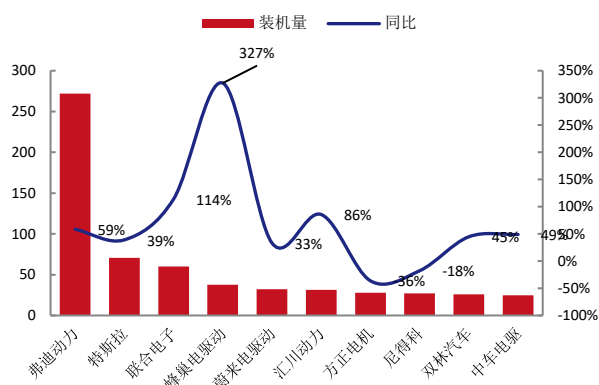
多电机趋势进一步打开市场空间，多合一电驱动集成趋势下，看好自供电机企业和能够提供多合一电驱动系统方案企业表现

电动化趋势下，驱动电机代替燃油动力，减速器替代变速器，并由电控器件控制电驱动系统运作。电驱动系统在新能源汽车产业链中地位关键，产品要求高，生产工艺较为复杂，且单款新电机开发费用高，近年来向扁线电机、多电机、三合一集成方向发展。随着新能源汽车的不断发展，驱动电机及电驱动系统销量均高增，根据 NE 时代数据，2023 年新能源汽车驱动电机全年搭载量 833 万台，同比增长 44%、驱动电控全年搭载两 830 万台，同比增长 44%、三合一电驱动系统搭载量 545 万台，同比增长 51%，渐成主流。

竞争格局来看，电机行业前期固定资产投资较大，整车厂及主要零部件企业均有布局，呈现整车厂和第三方电机企业共同竞争的格局，整车企业具有自研和产业链集成优势，电机作为新能源汽车的核心驱动部件，有更大的驱动力进行自研，诸如弗迪动力开发的三合一、五合一和八合一电驱动系统主要自供、特斯拉及蔚来电驱系统完全自供。另有知名零部件企业及从传统电机转型的厂商，亦具备一定技术优势和量产能力，包括联合电子、汇川联合动力、方正电机、双林汽车等。电控系统技术壁垒较高，行业参与者主要为整车厂自供和第三方电驱动供应商，尼得科、联合电子为代表的外资或合资电机控制器厂商可靠性好、功率密度高，我国电控市场目前主要由海外供应商占据。多合一电驱动集成趋势下，看好自供电机企业和能够提供多合一电驱动系统方案企业表现。

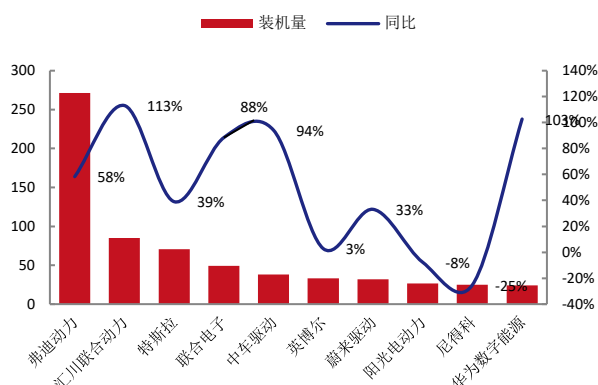


图14 2023 年前十大电机配套企业（单位：万）



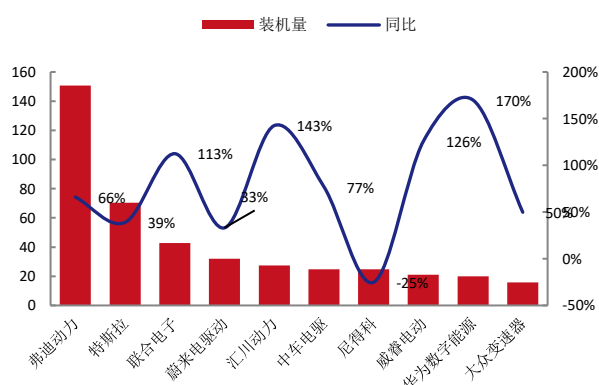
资料来源：Ne 时代，中证鹏元整理

图15 2023 年前十大电控配套企业（单位：万）



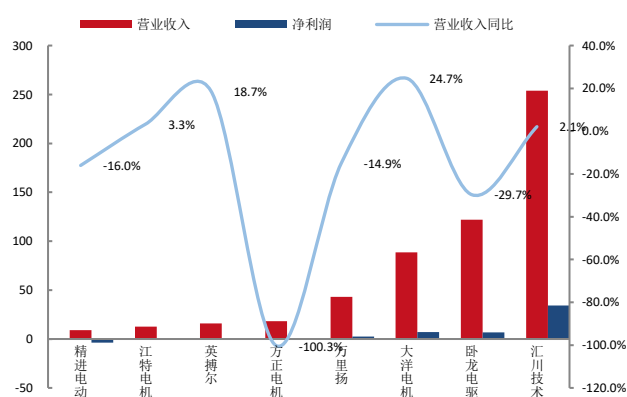
资料来源：Ne 时代，中证鹏元整理

图16 2023 年前十大电驱动系统配套企业（单位：万）



资料来源：Ne 时代，中证鹏元整理

图17 2023 年前三季度主要企业经营情况（单位：亿元）



资料来源：Wind，中证鹏元整理

## （五）一体化压铸行业

汽车轻量化持续推进，有望提升铝合金压铸件的渗透率，预计未来行业增长空间仍较为广阔；近年行业企业加速扩产，生产规模优势进一步向头部企业集中，亦需关注部分企业后续产能利用率情况

随着整车制造持续向轻量化、智能化推进，车用铝合金压铸件渗透率不断提升。近年一体化压铸则实现了轻量化设计的制造工艺和材料突破，相比传统压铸工艺在材料利用、生产效率、产品质量和一致性等方面具有明显的优势。根据 Drive Aluminum 和欧洲铝业协会统计，至 2025 年北美轻型汽车用铝量约 234kg/辆，欧洲汽车平均用铝辆 2022 年约 205kg/辆；而根据 CM group 数据，2023 年中国乘用车平均用铝量约 167.4kg/辆，相较欧美市场仍具有较大提升空间。而根据中国汽车工程学会发布的《节能与新能源汽车技术路线图》，我国单车铝用量具体目标为至 2025 年 250kg/辆，至 2030 年 350kg/辆，预计未来行业增长空间较为广阔。

从行业国内竞争格局来看，随着行业市场规模提升，近年国内头部铝压铸企业均处于扩产状态，且相继

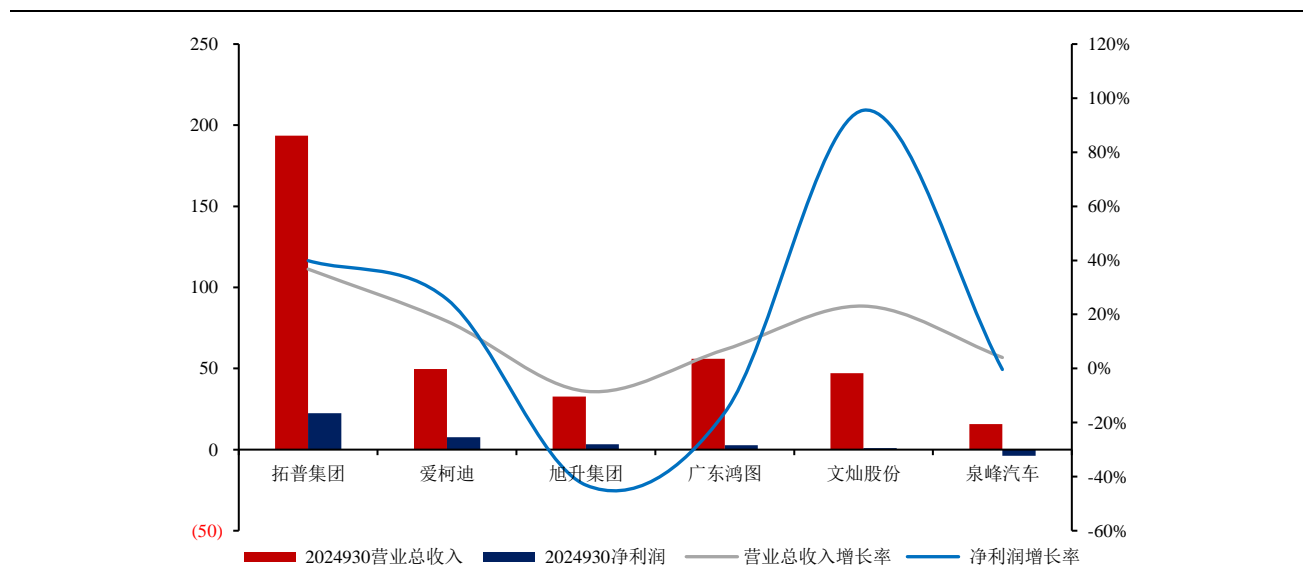
布局大型超大型压铸机，进入一体化压铸细分领域。头部企业能够通过资金优势，扩张中大件产品产能，在规模化效益及盈利空间方面获得较大竞争优势，与此同时亦需注意到相较于整车销售的增速，近年车用铝合金压铸的产能扩张速度更快，部分企业后续营收增速及产能利用率情况值得关注。

表 2 国内主要铝压铸企业大型压铸机产能布局情况

公司	大型压铸机布局
拓普集团	2021 年购入大型压铸机 7200T 超过 6 台，4500T 超 10 台
爱柯迪	2022 年扩产购置 45 台压铸机，型号包括 840T 至 8400T 不等。墨西哥二期项目主打 3000-5000T
旭升集团	以 1300T-4500T 为主，另有 6600T、8800T 压铸机
广东鸿图	拥有超过 150 台压铸设备，吨位涵盖 160T 至 16000T，其中 16000T 超大型压铸单元为全球最大
文灿股份	共有 1100T-4500T 大型压铸机超过 75 台，6000T 压铸机 2 台，7000T 的 3 台，9000T 的 4 台
泉峰汽车	以 3000T-5000T 为主

资料来源：公开资料，中证鹏元整理

图18 2024 年前三季度主要压铸企业经营情况（单位：亿元）



资料来源：公开资料，中证鹏元整理

### 三、结论

整车市场销售稳中有增，新能源汽车延续亮眼表现，但呈量增价减态势，零部件企业存在价格转移压力。2024 年前三季度中国汽车市场各月度销量整体平稳，新能源汽车内销及出口均延续较高的增速。但包括头部企业在内的主流车企仍掀起多轮“价格战”，部分零部件厂商被主机厂要求降价幅度偏高，同时回款周期有所拉长，存在成本转移压力，降本压力下具有规模优势的大型零部件厂商将更具承受能力。

头部主机厂产业链配套供应商和具备出海能力的零部件企业或将迎来较好发展机会。在电动化、智能化进程提速的背景下，2019-2022 年特斯拉及比亚迪产业链表现突出，2023 年理想汽车产业链受益明显，2024 年华为产业链实现规模快速增长，上述整车企业在全球市场中不断强化优势，亦将有助于国内零部件企业在全球汽车供应链体系中获得更为重要的市场地位。此外，海外布局较早的中国汽车零部件工厂已开始形成规模化收入和利润，

随着自主品牌整车企业加速出海，其有望进一步打开自身成长空间。

**细分行业来看：1) 头部动力电池企业有望在需求高增及出海中充分受益；主机厂电池供应商多元化给技术储备和生产能力较强二三线企业带来机遇。**2024 年国内装机需求高增，年底呈现产销两旺，加速动力电池企业库存消耗，预计 2025 年动力电池国内装机量仍将保持一定增速；海外方面，对比 2024 年中美贸易摩擦及欧盟新电池法案等扰动下较为疲软的海外需求，2025 年头部企业海外产能布局有望增强海外市场开拓能力，欧盟及南美市场可期；头部动力电池企业在需求及出海过程中将充分受益，但主机厂电池供应商多元化给二三线企业带来机遇，技术储备和生产能力较强的二三梯队企业有望表现出较强的业绩弹性；此外，2025 年复合集流体等降本技术大规模应用及固态电池技术爆发亦值得关注。**2) 智能座舱配置率持续提升，相关企业进入业绩爆发期；高阶智能硬件预装及软件迭代模式下，静待智能驾驶政策新突破。**2024 年国内新势力中高端车型智能驾驶芯片及感知系统预装占比接近 20%，预计 2025 年继续提升，同时搭载高阶智能驾驶功能的车型价格已进入 20 万元以下的价格区间，智能驾驶普及率有望加速提升，此外若 2025 年特斯拉 FSD 入华及 L3 及以上智能驾驶政策落地有望进一步刺激全产业链需求。**3) 线控制动市场空间将持续受益于新能源汽车增长、自主品牌汽车崛起和汽车智能化浪潮，市场空间较为广阔，国产化替代可期。**在汽车电动化和智能化趋势下，线控制动迎来了爆发式增长，One Box 方案已成主流，自主品牌线控制动搭载率更高，预计线控制动渗透率将持续受益于新能源汽车增长、自主品牌汽车崛起和汽车智能化浪潮，国内新能源汽车配套厂商持续取得技术突破，成本优势相对明显，国产化替代可期。**4) 多电机趋势进一步打开市场空间，多合一电驱动集成趋势下，看好自供电机企业和能够提供多合一电驱动系统方案企业表现。**电驱动系统在新能源汽车产业链中地位关键，整车厂及主要零部件企业均有布局，近年来向扁线电机、多电机、三合一集成方向发展。2023 年三合一电驱动系统渐成主流，多合一电驱动集成趋势下，看好自供电机企业和能够提供多合一电驱动系统方案企业表现。**5) 汽车轻量化持续推进，铝合金压铸件渗透率有望提升，生产规模优势进一步向头部企业集中，亦需关注部分企业后续产能利用率情况。**随着行业市场规模提升，近年国内头部铝压铸企业均处于扩产状态，且相继布局大型超大型压铸机，进入一体化压铸细分领域。头部企业能够通过资金优势，扩张中大件产品产能，在规模化效益及盈利空间方面获得较大竞争优势。

## 免责声明

本报告由中证鹏元资信评估股份有限公司（以下简称“本公司”）提供，旨在派发给本公司客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为本公司的当然客户。

本报告基于我们认为可靠的公开信息和资料，但我们对这些信息的准确性和完整性均不作任何保证。需要强调的是，报告中观点仅是相关研究人员根据相关公开资料作出的分析和判断，并不代表公司观点。本公司可随时更改报告中的内容、意见和预测，且并不承诺提供任何有关变更的通知。

本报告中的内容和意见仅供参考，并不构成对所述证券的买卖出价。投资者应根据个人投资目标、财务状况和需求来判断是否使用报告所载之内容和信息，独立做出投资决策并自行承担相应风险。本公司及其雇员不对使用本报告而引致的任何直接或间接损失负任何责任。

本报告版权仅为本公司所有，未经事先书面同意，本报告不得以任何方式复印、传送或出版作任何用途。任何机构和个人如引用、刊发本报告，须同时注明出处为中证鹏元研发部，且不得对本报告进行任何有悖原意的引用、删节和修改。合法取得本报告的途径为本公司网站及本公司授权的渠道，非通过以上渠道获得的报告均为非法，本公司不承担任何法律责任。

## 独立性声明

本报告所采用的数据均来自合规渠道，通过合理分析得出结论，结论不受其它任何第三方的授意、影响，特此声明。

## 中证鹏元资信评估股份有限公司

**深圳** 地址：深圳市深南大道 7008 号阳光高尔夫大厦（银座国际）三楼 邮编：518040  
电话：0755-82872897 传真：0755-82872090

**北京** 地址：北京市朝阳区建国路甲 92 号世茂大厦 C 座 23 层 邮编：100022  
电话：010-66216006 传真：010-66212002

**上海** 地址：上海市浦东新区民生路 1299 号丁香国际商业中心西塔 9 楼 903 室 邮编：200120  
总机：021-51035670 传真：021-51035670

**湖南** 地址：湖南省长沙市雨花区湘府东路 200 号华坤时代 2603 邮编：410000  
电话：029-88626679 传真：029-88626679

**江苏** 地址：南京市建邺区黄山路 2 号绿溢国际广场 B 座 1410 室 邮编：210019  
电话：025-87781291 传真：025-87781295

**四川** 地址：成都市高新区天府大道北段 869 号数字经济大厦 5 层 5006 号  
电话：+852 36158343 传真：+852 35966140

**山东** 地址：山东省济南市历下区龙奥西路 1 号银丰财富广场 B 座 1302 室  
总机：0531-88813809 传真：0531-88813810

**陕西** 地址：西安市莲湖区桃园南路 1 号丝路国际金融中心 C 栋 801 室  
电话：029-88626679 传真：029-88626679

**香港** 地址：香港中环德辅道中 33 号 21 楼  
电话：+852 36158342 传真：+852 35966140