

罗露  
分析师 SAC 执业编号: S1130520020003  
luolu@gjzq.com.cn

樊志远  
分析师 SAC 执业编号: S1130518070003  
(8621)61038318  
fanzhiyuan@gjzq.com.cn

王倩雯  
联系人  
wangqianwen@gjzq.com.cn

## 从问界 M7 看汽车智能化投资机遇

### 事件

- 7月4日,华为发布全新中大型 SUV 问界 M7, 售价 31.98-37.98 万元, 新车预计 8 月开始交付。尺寸方面, 问界 M7 的长宽高分别为 5020/1945/1775mm, 轴距为 2820mm。动力部分, 问界 M7 将会搭载 1.5T 四缸涡轮增压增程器+华为 DriveONE 电驱动组成的增程式动力系统。整车采用 40 kWh 宁德时代三元锂电池, WLTC 后驱纯电续航 165km, 百公里油耗 6.85L。此外, 新车将配备全新鸿蒙 OS 智能座舱。

### 评论

- 华为引领汽车智能化发展方向, 与生态圈伙伴共同做大蛋糕, 加速汽车供应链国产替代。问界 M5/M7 主要展示了华为在整车设计、智能座舱以及三电领域深耕多年的成果, 智能驾驶领域暂未采用自研的 MDC 自动驾驶平台。智能座舱内多模态的人机交互从感知(面部识别/手势控制)和信息显示(全液晶仪表/ HUD) 两方面改善驾驶体验, 作为核心的电驱电控集成化多合一趋势明显。未来五年, 我们判断智能驾驶仍以 L2/L2+级为主, 伴随着的是功能、场景的深化以及 ADAS 单车价值量的提高。我们看好华为引领汽车智能化产业趋势, 凭借强大的供应链管理能力和软硬件集成能力, 有效整合分散的产业链, 加速供应链国产化替代进程。
- 汽车电动化和智能化是大势所趋, 电子半导体大有可为。问界 M7 继续搭载华为鸿蒙 OS 生态, 实现智能汽车与智能手机在硬件、软件和应用生态等全产业链的无缝共享。华为电驱动力系统经过结构集成向系统集成的演变, 逐步实现高性价比的小型化与轻量化。M7 搭载标配 L2+级辅助驾驶, 看好 ADAS 产品单车价值量的提高以及国产替代进程。未来我们继续看好新能源智能汽车受益产业链。传统燃油车芯片约为 300 颗/车, 智能电动汽车芯片的数量在 2000 颗/车以上。预测 2021 年到 2025 年, 全球汽车半导体市场规模将以 10% 的 CAGR 增长, 2025 年全球汽车半导体将达到 735 亿美元的市场规模。我们持续看好汽车电动化与智能化的发展给电子半导体带来的机会, 重点看好斯达半导、纳芯微、兆易创新、韦尔股份、舜宇光学、瑞可达。
- 从近期自主品牌的新车发布, 我们看到了如下趋势: 1) 算力不断提升, 释放了更高阶的智能交互需求。目前智能座舱竞争趋于激烈, 多屏交互及多维信息交互可能成为未来竞争差异点。具备多屏优势的德赛西威, 具备车载多维交互能力的科大讯飞、商汤、虹软等公司有望受益。2) 具备软硬件全栈能力的 Tier 1 可能更加受益。未来信息交互的维度可能更加复杂, 这对各类传感器之间信息的快速融合提出了更高要求。并且, 随着汽车智能化的整体发展, 共性的基础软硬件更可能由平台型 tier 1 提供, 从而获得规模效应。基于此, 我们认为德赛西威、四维图新等具备软硬件全栈能力的 tier 1 有望持续收益。

### 投资建议

- 建议重点关注小康股份(整车), 均胜电子、德赛西威(智能座舱), 经纬恒润(ADAS), 光庭信息(汽车软件), 中科创达(软件架构), 斯达半导(IGBT)、纳芯微(车用模拟), (智能座舱)。

### 风险提示

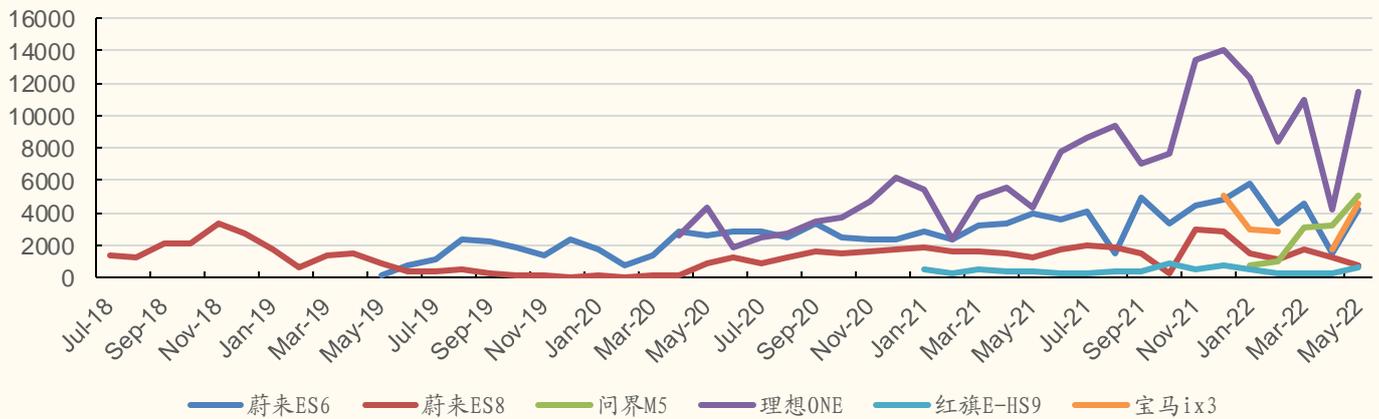
- 新车型销量不及预期; 量产交付进度不达预期; 国产化替代进程不及预期。

## 一、从问界 M7 发布看华为引领的汽车智能化投资机遇

### 1.1 问界 M7 智能化升级，有望延续 M5 市场热度

**问界 M5 销量超预期，跻身万辆交付阵营，M7 有望延续 M5 的市场热度。**问界 M5 是华为智选赋能小康塞力斯打造的高端品牌 AITO 旗下首款车型，自发布以来，仅用时 87 天实现累计万辆交付，创造了单款车型最快的万辆交付记录，6 月交付超 7000 辆。问界 M5/M7 主要展示了华为在整车设计、智能座舱以及三电领域深耕多年的成果，智能驾驶领域暂未采用自研的 MDC 自动驾驶平台。我们认为，这是华为当前阶段出于对量产能力、技术交付限制以及消费者诉求综合考量的战略选择。全新发布的问界 M7 细节彰显品质，低 NVH、高空间转化率以及零重力座椅等配置，带来超越百万豪车的舒适性体验，有望成为爆款车型。包括将在 9 月发布的纯电版本 M5/7，预计 AITO 问界系列全年销量可达到 10 万辆。

图表 1：国内中大型新能源 SUV 车型销量对比



来源：公司官网，搜狐汽车，车主之家，国金证券研究所

**鸿蒙座舱生态迎新成员，华为消费终端实力迁移至车舱内。**问界 M7 搭载全新华为鸿蒙 OS 智能座舱，M5 可通过 OTA 进行同步升级。

**多模态交互：**问界 M7 内置 3D 人脸识别摄像头，能识别人脸登录账号并加载个性化的配置；“小艺”语音助手免唤醒，可自动屏蔽无效指令，并实现多音区智慧感知和主动提醒。

**车机系统：**HarmonyOS 打通了“人-车-家”之间的交互壁垒，通过一个华为账号即可激活控制中心，利用车机系统控制空调、电视等智能家居终端。鸿蒙座舱拥有更流畅的操作体验，首创车机多任务中心，多种应用可同时切换；与 Babyfirst 合作，带来可车机控制的儿童座椅。

**鸿蒙应用生态：**超级桌面利用鸿蒙分布式操作系统的优势，实现手机生态上车。应用可自适应车机硬件。通过智慧分屏功能还可构建全屏、分屏、悬浮窗等丰富的窗口形式，满足不同场景下的交互需求。

图表 2: AITO 问界 M7 智能座舱



来源：华为发布会，国金证券研究所

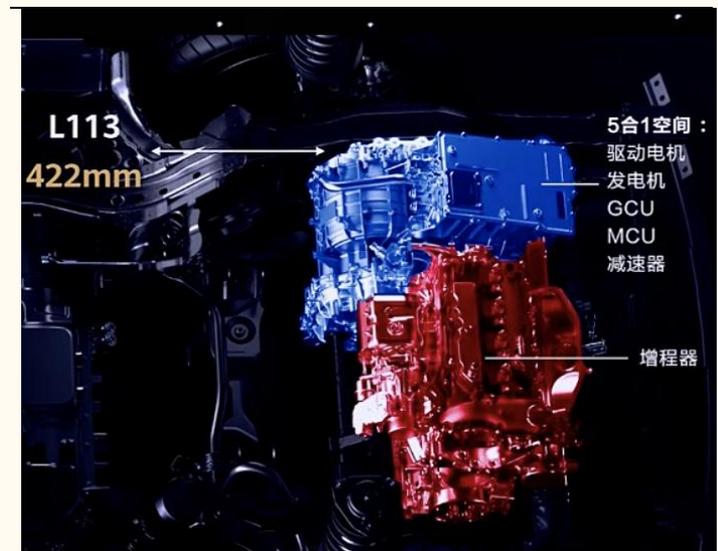
M7 搭载 DriveONE 系统，华为 Tier1 生态圈进展显著。AITO 问界 M7 将继续搭载华为 DriveONE 多合一电驱+小康 1.5T 四缸涡轮增压增程器组成的增程式动力系统，提供单电机和双电机版本，其中四驱版前驱功率 130KW，后驱电机 200KW，CLTC 百公里油耗低至 5.8L。华为电驱动系统经过结构集成向系统集成的演变，逐步实现高性价比的小型化与轻量化，进入赛力斯、ARCFOX、比亚迪、一汽等车企供应链。其中，与赛力斯深度合作问界 M5 贡献了电驱系统配套量的 98.6%，将华为推入电驱动系统前十五大供应商，市占率 2.09%。预计随着 M7 的量产交付，将进一步提高华为电驱动系统的出货量及市场份额。华为表示，DriveONE 已经与国内头部车企、新势力和合资车企等 15 家 OEM 达成合作，搭载超 20+ 车型，未来目标进入国际顶级车企供应链。同时 AITO 车下充电网络建设逐渐完善，目前共 18 万+公共充电桩，覆盖全国 300+ 城市。

图表 3: HUAWEI DriveONE 纯电驱增程平台



来源：华为发布会，国金证券研究所

图表 4: 多合一增程动力总成



来源：华为发布会，国金证券研究所

问界 M7 搭载标配 L2+级辅助驾驶，出于对技术交付限制、量产能力以及消费者诉求的综合考量，华为并未上车自研的自动驾驶平台。问界 M7 融合 3 个毫米波雷达、4 个 APA 摄像头、12 个长距离超声波雷达。可实现车道保持辅助 (LKA)、自适应巡航 (ACC)、碰撞警告 (FCW)、紧急刹车 (AEB)、盲区预警 (BSD) 以及 360° 全景自动泊车等主流辅助驾驶功能，拥有 L2+ 级别的辅助驾驶功能。

图表 5: 问界 M7 智能驾驶感知系统配置



来源：华为发布会，国金证券研究所

### 1.2 华为赋能车企智能化转型，座舱、三电和自动驾驶是智能化发展主线

华为“Tier1+HI+智选”三种模式层层递进，赋能车企电动智能化转型。传统 Tier1 模式下，华为向车企客户提供智能电动汽车的增量零部件；Huawei Inside 模式下，华为提供完整的智能座舱、智能驾驶等软硬一体的解决方案；智选模式则是华为支持车企打造其高端智能汽车子品牌，发布搭载华为全栈智能汽车解决方案的系列车型。2021 年，华为智能汽车解决方案的投资达到 10 亿美元，研发团队达到 5000 人的规模。

我们认为，华为 ICT 技术赋能传统车企，可以缩短整车开发周期，提升智能汽车产品力。同时，华为凭借强大的供应链管理能力和软硬件集成能力，在智能座舱、智能电动和智能驾驶三大主要增量市场，将分散的产业链进行整合，加速汽车供应链的国产替代进程，带来国产供应链的投资机遇。

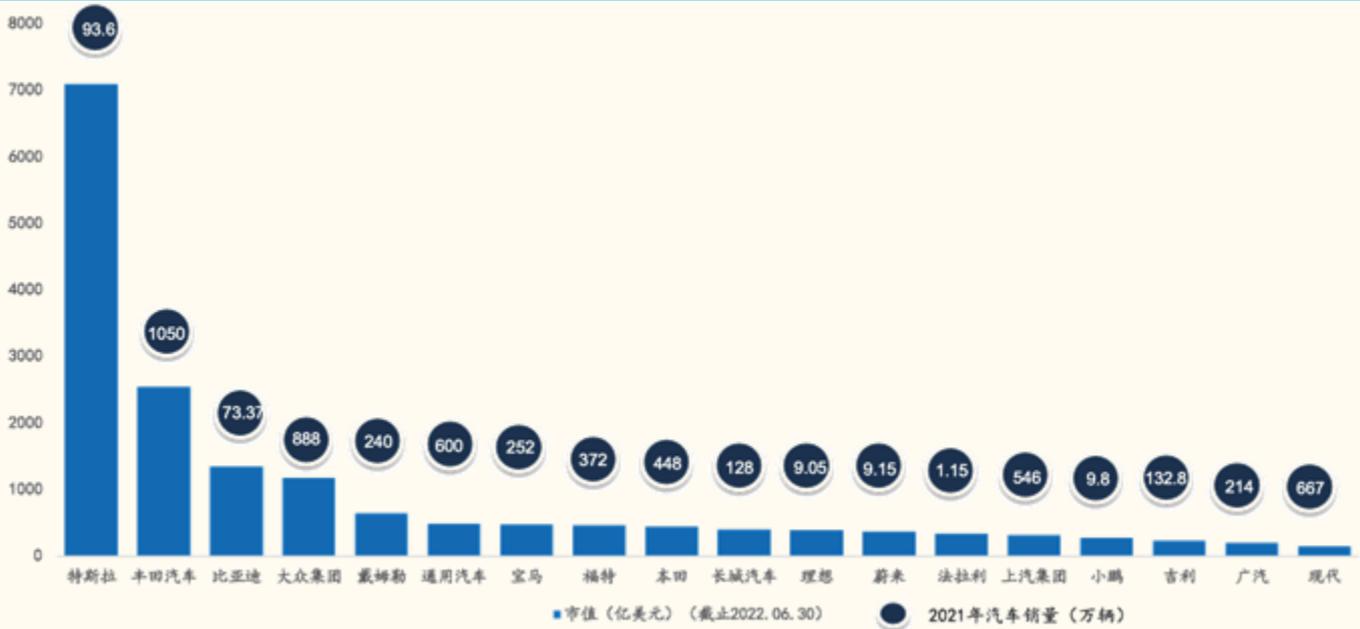
图表 6: 华为三种模式赋能汽车产业



来源：华为，国金证券研究所

资本市场提前确认了汽车行业的智能化趋势，按照科技股而不是汽车制造股给予造车新势力估值。2021 年整车销售量只有丰田 8.8%的特斯拉，目前市值几乎是丰田的三倍。蔚来、小鹏、理想三家 2021 年全年整车销量均在 9 万辆左右，但市值已超过销量 132 万辆的吉利、214 万辆的广汽等车企。

图表 7: 全球车企市值与销售对比



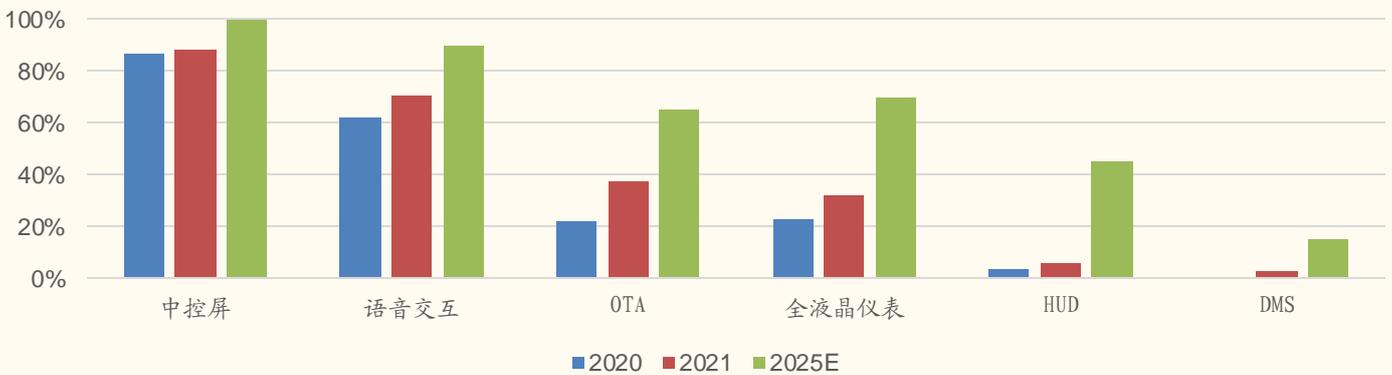
来源: Bloomberg, 国金证券研究所

**智能座舱核心产品渗透率提高，多模态交互引领座舱智能化升级。**随着消费者对汽车舒适性以及娱乐性诉求提升，中控屏、液晶仪表、HUD等硬件设备加速渗透。目前舱内人机交互主要是触控+液晶显示，传统核心产品液晶中控屏（含车载信息系统）搭配率达到88.1%。未来多模态的人机交互从感知和信息显示两方面改善驾驶体验：

**感知：**2021年面部识别的搭载率仅有2.1%，其中国内车型在这方面做出更多的尝试，市场搭载率明显高于海外品牌。另一方面，目前手势控制能够增强交互体验，但应用场景较少，海外品牌搭载率经历了快速上升再回落的过程。根据《中国智能汽车发展趋势洞察报告》，2019年宝马品牌的上市新车型中手势控制标配率高达12.1%，但实际市场渗透率仅为2.8%。与之相反的是，手势控制在国内品牌渗透率上升，尤其是新势力车企，如新发布的理想L9搭配3DTof传感器实现后排显示屏的手势识别控制，后续销量仍需市场检验。

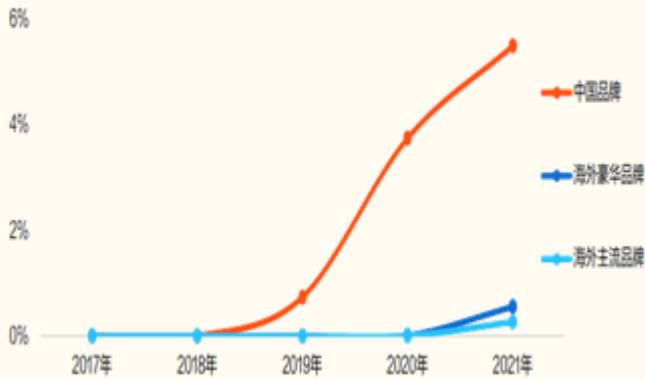
**显示：**当前全液晶仪表渗透率超过30%，HUD搭载率5.7%，HUD改善信息交互方式，有望成为智能座舱标配产品。目前W-HUD为市场主流，C-HUD被逐渐淘汰，AR-HUD是未来趋势。佐思数据库统计显示，2022年1-4月中国市场（不含进出口）乘用车前装标配HUD上险量为36.95万辆，同比增长11.53%；其中，W-HUD搭载量为32.81万辆，已经成为市场主力；AR-HUD搭载量为2.26万辆，同比增长737.04%，进入快速增长通道。

图表 8: 国内乘用车智能座舱核心产品渗透率（标配）



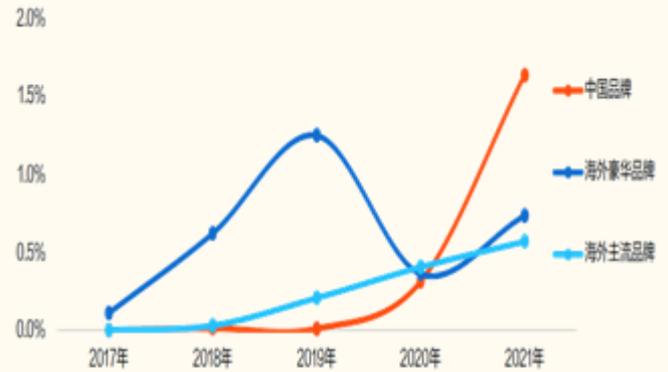
来源: 盖世汽车, 亿欧智库, 国金证券研究所

图表 9: 面部识别市场渗透率



来源:《中国智能汽车发展趋势洞察报告》, 国金证券研究所

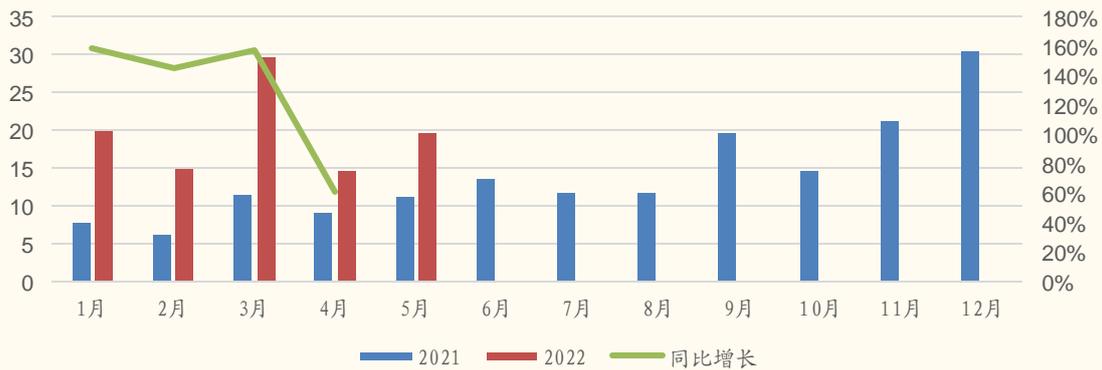
图表 10: 手势控制市场渗透率



来源:《中国智能汽车发展趋势洞察报告》, 国金证券研究所

目前市场上电驱电控集成化多合一趋势明显。2022年5月新能源乘用车电机电控累计搭载量为35.8万套, 同比增长71.2%, 其中多合一电驱动系统搭载量为19.6万套, 同比增长77.8%, 占到总配套量的54.7%。

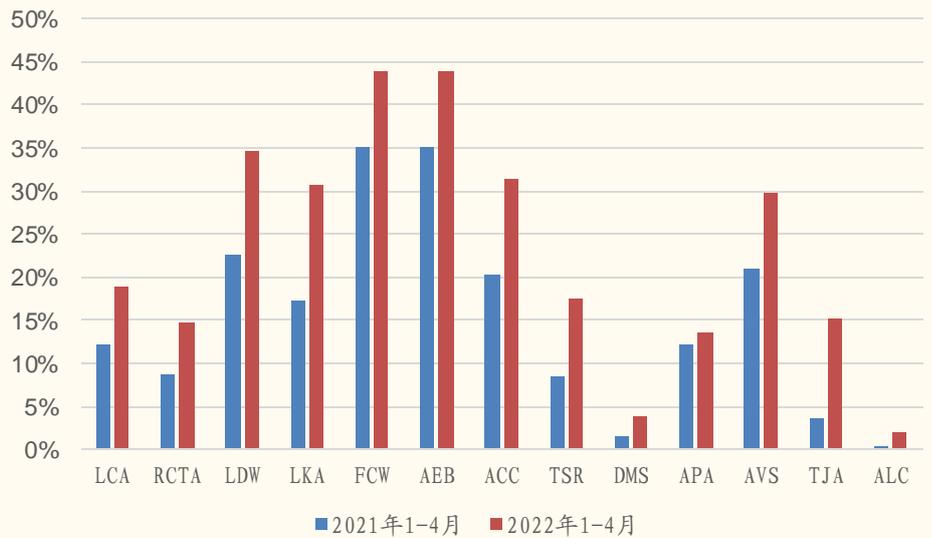
图表 11: 多合一电驱动系统搭载量



来源: NE 时代, 国金证券研究所

未来五年, 市场仍以 L2/L2+级自动驾驶为主, 伴随着的是功能、场景的深化以及装配率的提升。国家监管机构对于主动安全技术的推动以及消费者对驾驶体验的追求, 将推动辅助驾驶功能渗透率提高。目前基于主动安全技术的预警类 ADAS 功能, 如 FCW/LDW, 和主动控制类功能, 如 AEB, 保持近 45% 的装配率; 另一方面, 能够有效提升车主驾驶体验的自适应巡航 ACC 以及车道拥堵驾驶 TJA 功能, 也迎来了装配率的大幅提升, 分别达到了 31.5%/15.1%, 均同比提升 11%。未来随着多种自动驾驶功能的增加, 也将提高 ADAS 系统的单车价值量。

图表 12: 国内乘用车新车 ADAS 功能装配率

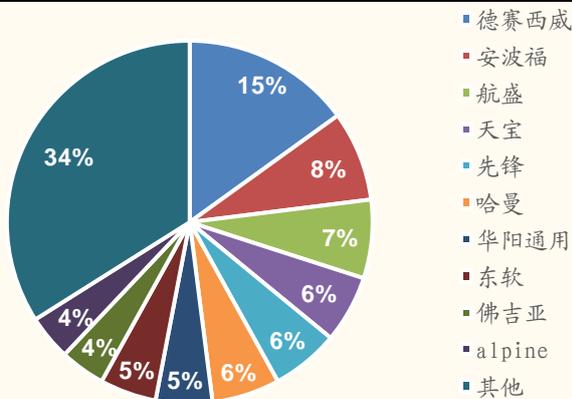


来源: 佐思汽研, 国金证券研究所

1.3 华为引领智能化方向, 建议关注鸿蒙生态伙伴及国产力量的崛起

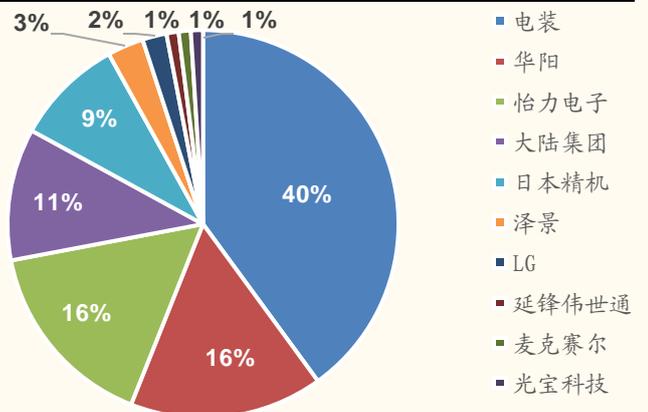
**智能座舱: 国产供应商伴随自主品牌崛起打破海外龙头垄断, 看好国产 Tier1/2 持续发力。**在国内车载信息系统市场中, 德赛西威、航盛电子等一批国内企业已跻身前列, 成为国产替代的中坚力量; 本土 HUD 供应商华阳、泽景等通过搭载自主品牌也实现对海外龙头的超越。同时, 我们还应关注光庭信息等软件服务商以 Tier2 的形式打入电装、佛吉亚等海外厂商供应链, 强化技术领先优势, 扩大业务收入。

图表 13: 2021H1 国内车载信息系统市场份额



来源: 盖世汽车, 国金证券研究所

图表 14: 2021 年国内乘用车前装 HUD 搭载市占率



来源: 高工智能汽车, 国金证券研究所

**华为积极扩张鸿蒙座舱朋友圈, 生态圈软件合作伙伴与硬件供应商值得关注。**华为智能座舱生态围绕 HarmonyOS 车机操作系统构建, 实现硬件模块化、接口标准化、系统平台化, 并提供全面开放的工具和技术支持, 降低座舱系统的集成与开发难度, 帮助生态伙伴快速开发和迁移应用, 为用户带来丰富的交互体验。华为智能座舱合作伙伴主要有:

**均胜电子:** 公司旗下子公司均联智行, 基于华为芯片和鸿蒙操作系统, 提供域控制器、操作系统至应用层的软硬件架构设计与系统集成开发, 最终形成完整的智能座舱解决方案。

**中科创达：**公司是华为座舱产品的规模化合作伙伴，为华为座舱生态提供开发套件、技术支持和定制化服务，帮助华为生态客户高效、顺畅地融合到车载鸿蒙生态中。同时，旗下子公司创思远达获得华为座舱授权，可基于华为核心产品向生态客户提供 CE（Customer Engineering）支持服务，为华为座舱生态提供更多技术赋能。

**德赛西威：**公司与华为签署全场景智慧出行生态解决方案合作协议，围绕 HiCar 解决方案平台级合作、测试能力共建、车载生态联合创新等方面建立深度合作项目。

**上海博泰：**公司是华为车 BU 智能座舱域控制器战略合作伙伴，目前基于鸿蒙 OS 与车机模组的高端智能座舱领域成为公司重要的产品解决方案之一。2021 年 6 月，公司与华为共同开发北汽 N50、长安 C385&E11 智能座舱。

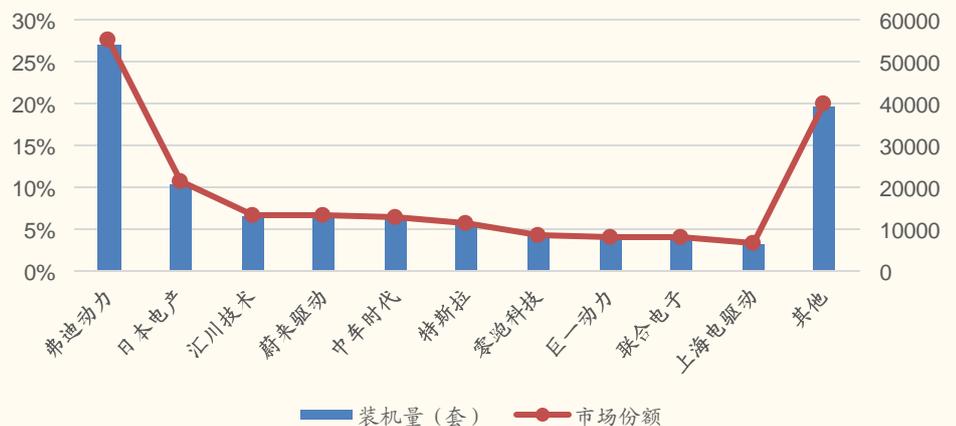
图表 15：AITO 问界 M5/M7 智能座舱部分上市公司供应商

公司名称	供应部件	公司市值（亿元）	2021 年营收（亿元）
华阳集团 (002906)	液晶仪表、HUD、大功率无线充电、NFC 钥匙模块等	228.38	44.88
盈趣科技 (002925)	电子防眩镜、座椅控制	166.51	70.61
云海金属 (002182)	仪表盘支架	158.37	81.17
汤姆猫 (300459)	游戏及刷脸登录	127.62	19.41
上声电子 (688533)	车载声学	111.84	13.02
蓝黛科技 (002765)	仪表显示屏、减速器齿轴	46.78	31.39
明新旭腾 (605068)	内饰材料	39.97	8.21
吉大正元 (003029)	密码安全设备	37.19	8.16
博俊科技 (300926)	车身模块化	34.41	8.06

来源：投资者互动平台，公司公告，国金证券研究所（市值截至 2022.07.01）

**智能电动：多合一电驱系统市场格局向配合度高的供应商和主机厂集中。**系统集成厂商弗迪动力（比亚迪）、日本电产（广汽传祺、广汽丰田、极氪 001）和汇川技术（理想 ONE）为搭载量前三，市场份额分别为 27.7%/10.7%/6.8%。特斯拉过去市占率在 20%左右，但 4-5 月受到上海疫情影响，市场份额下滑至 2%/5.8%。目前市场参与者主要有：1、车企自身布局电驱总成产品；2、传统电机电控厂商进行产品集成。我们认为，未来配套车型的销量将很大程度上决定电驱动厂商的市场份额。但同时，多合一系统各组件使用寿命不同，造成技术研发的困难，需要经过多轮检测。现阶段供应链模式一般是由供应商设计，整车厂制造、测试，这对整车厂和供应商零部件协同开发提出较高要求，所以未来供应商与车企的配合度也至关重要。我们看好市场份额向主机厂（如弗迪动力、蔚来驱动），以及与主机厂配合度较高的供应商（如华为数字能源、汇川技术）集中。

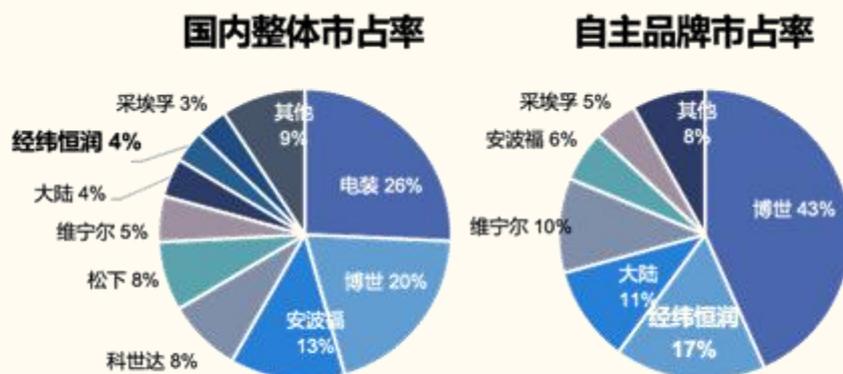
图表 16：2022 年 5 月电驱动系统厂商装机量/市场份额



来源：NE 时代，国金证券研究所

**智能驾驶：看好经纬恒润等本土 tier1 以高性价比优势加速 ADAS 产品国产替代进程。**高工智能汽车数据显示，2021 年度中国市场 15 万元及以下新车上险量达到 1120.11 万辆，占全部新车比重超 50%，而 L0-L2 级 ADAS 的前装搭载率仅为 19.73%。国内 Tier1 对中国复杂道路场景有更深的认知能力，与传统外资 Tier1 相比，有 30%-50% 的方案成本和竞标价格优势，打入更多国内自主品牌市场。在 2020 年 ADAS 国内整体市场份额方面，公司是唯一进入前十的本土企业，市占率 3.6%；在自主品牌中市占率达到 17%，仅次于博世的 43%。

图表 17：2020 年国内 ADAS 市场份额



来源：佐思汽研，国金证券研究所

重点推荐关注以下产业链国内重点公司：

整车厂：小康股份

智能座舱：均胜电子、中科创达、德赛西威、光庭信息、华阳集团、上海博泰

智能电动：比亚迪、汇川技术

智能驾驶：经纬恒润

## 二、AI 芯片，激光雷达产业链、摄像头、连接器等硬件受益产业链

华为发布 AITO 问界 M7，新车将使用 HarmonyOS 智能座舱系统，并配有 L2+ 级辅助驾驶系统、双无线充电板（40W 无线快充）、HUAWEI SOUND 音响系统等配置。动力方面，AITO 问界 M7 搭载 HUAWEI DriveONE 纯电驱增程平台，四驱版车型是由 1.5T 四缸增程器+双电机组成的动力系统，其中增程发动机最大马力为 125Ps（92kW），前后驱动电机最大功率分别为 130kW 与 200kW，综合最大功率达到了 330kW，百公里加速 4.8s。

汽车电动化和智能化是大势所趋，电子半导体大有可为，我们继续看好新能源智能汽车受益产业链。

传统燃油车芯片约为 300 颗/车，智能电动汽车芯片的数量在 2000 颗/车以上。预测 2021 年到 2025 年，全球汽车半导体市场规模将以 10% 的 CAGR 增长，2025 年全球汽车半导体将达到 735 亿美元的市场规模。

汽车电动化将显著拉动 IGBT、SiC 器件的需求，预测 2025 年全球新能源车 IGBT 市场规模将达到 383 亿元，五年 CAGR 为 48%；SiC 在 800V 系统中优势突出，预计未来六年 CAGR 超过 34%。我们看好重点受益公司：斯达半导、比亚迪半导、时代电气、士兰微。

**摄像头芯片 CIS:** 据 Counterpoint 预测数据, 车载 CIS 将随着汽车智能化趋势逐渐放量, 车载 CIS 占全球 CIS 份额将由 2020 年的 7% 提升至 2022 年的 8.6%。假设到 2025 年全球市场中 L2/3 和 L4/5 汽车渗透率分别为 60%/5%, 预计单车搭载摄像头数量将达到 6 颗, 全球车载 CIS 市场规模将为 57.5 亿美元, 5 年 CAGR 超过 40%, 单车价值量将由 2021 年的 18.8 美元, 提升至 2025 年的 57.8 美元。受益公司: 韦尔股份。

**智能座舱 Soc:** 随着智能座舱快速发展, 座舱主控 SoC 不仅需要处理来自仪表、座舱屏、AR-HUD 等多屏场景需求, 还需执行语音识别、车辆控制等操作。智能汽车对座舱 SoC 的性能、算力需求持续攀升。IHS 预计, 2025 年全球汽车 SoC 市场规模将达到 82 亿美元, 且随着 L3 及以上汽车逐步量产, 配套高算力、高性能 SoC 芯片将会带来极高附加值, 有望带动主控芯片市场快速扩容。目前, 全球来看, 智能座舱 Soc 厂商以高通、英伟达、三星等为主; 国内地平线、华为等已有智能座舱 Soc 产品推出并使用, 全志科技、晶晨股份、瑞芯微、富瀚微等其他国内厂商正在加速布局。

**车用 MCU:** 汽车智能化不断渗透, 车用 MCU 量价齐升。车载 MCU 应用范围广, 一辆传统燃油/新能源车/智能汽车用 MCU 数量分别为 30-50 颗/100-200 颗/200 颗+。价格上看, 汽车智能化对芯片算力要求提升, 车用 MCU 逐步从 8/16 位转向 32 位, 叠加全球缺芯带来的供给不足, 单颗 MCU 价值量提升。根据 IC Insights 数据, 2020 年全球车规级 MCU 的市场规模为 65 亿美元, 预计 2023 年将增长至 88 亿美元, 20-23 年 CAGR 为 8%。受益公司: 兆易创新、杰发科技(四维图新)、国芯科技、芯旺微等。

**存储芯片:** 自驾等级提升产生海量数据, 大容量存储芯片需求带动市场扩容, IHS 数据显示, 2019 年汽车存储芯片市场规模为 36 亿美元, 预计到 2025 年占比将提升至 12%, 达到 83 亿美元。受益公司: 北京君正、兆易创新。

**车用模拟:** 电动+自驾汽车对模拟芯片半导体的增量需求主要在: 1) BMS 电池管理系统, 增加充电、隔离、AC/DC、DC/DC 的需求; 2) 智能座舱系统, 增加电源管理 IC、智能音视频芯片及其接口的需求; 3) 自动驾驶系统, 推动 ADC, LDdriver 等需求。IC Insights 数据显示, 2021 年单车模拟芯片价值量约 200 美元, 预计到 2025 年全球单车搭载模拟芯片价值为 262 美元。受益公司: 纳芯微。

华为 M7 单车尺寸较大、智能化程度高, 我们估算所需线束、连接器单车价值量更高。长期看好兼具业绩弹性+确定性的瑞可达(车载高压业务收入占比 80%), 高速连接器龙头电连技术(车载高速业务收入占比 10%)。短期建议关注永贵电器、沪光股份。

智能驾驶方兴未艾, 车载光学持续升级。2020 年全球单车搭载摄像头数量仅 2 颗, 新势力车型搭载摄像头数量普遍达到 8-13 颗, 未来 5 年行业 CAGR 达 40%。长期看好光学龙头舜宇光学科技(车载光学收入占比 8%, 车载镜头全球市占率超 30%), 短期建议关注永新光学。

华为问界 M7 搭载 14.6 英寸屏幕。我们看好汽车智能化(大屏化+多屏化)对显示屏需求的拉动, 长期来看, 我们看好屏厂借助屏幕资源向下游车载显示系统领域延伸、抢占千亿级市场中传统 tier1 的份额。长期看好京东方精电, 短期建议关注宸展光电。

我们持续看好汽车电动化与智能化的发展给电子半导体带来的机会, 重点看好斯达半导、纳芯微、兆易创新、韦尔股份(车载 CIS)、舜宇光学、瑞可达。

### 三、从近期新车(L9、阿维塔、M7)看汽车智能化的升级趋势

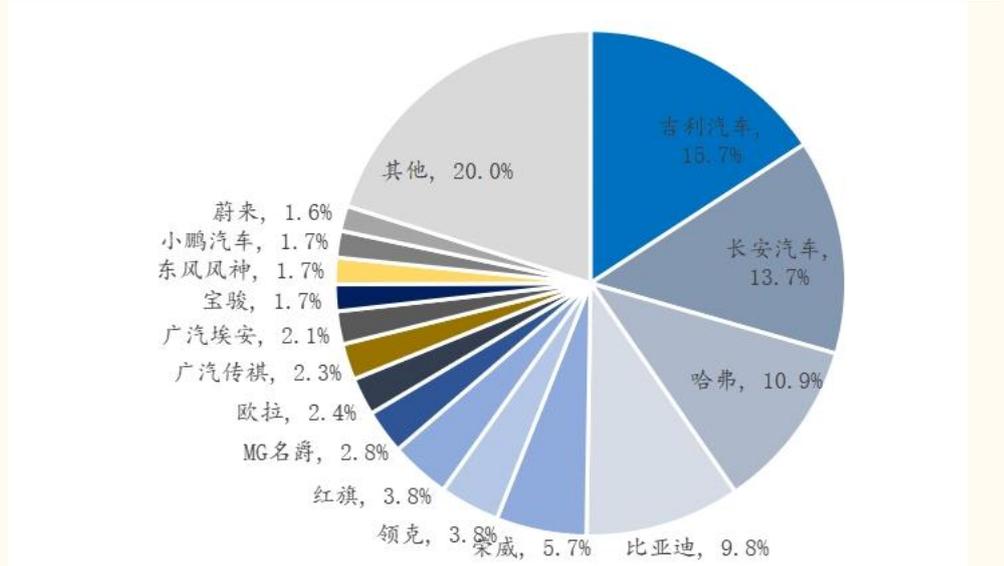
从近期自主品牌的新车发布, 我们看到了如下趋势:

**1) 算力不断提升, 释放了更高阶的智能交互需求。**如理想 L9 座舱使用 2 颗 8155 芯片, 后舱娱乐屏搭载 3D ToF 传感器, 支持手势控制; 配置 6 个麦克风, 便于进行更精准的语音识别。问界 M7 搭载 Harmony OS 智能座舱系统, 主打全场景 AIOT 互联及智能语音。

目前智能座舱竞争趋于激烈，随着座舱芯片算力不断提升，多屏交互及多维信息交互可能成为未来体现座舱差异化特征的竞争点。在完全自动驾驶实现之前，车载语音是用户驾驶过程中最便捷、最安全的人机交互方式；目前讯飞在车载语音前装市场份额第一，思必驰、Cerence、百度等也有较高的市场份额。

我们认为座舱智能交互需求之下，具备多屏优势的德赛西威，具备车载多维交互能力的讯飞、商汤、虹软等公司有望受益。

图表 18: 2021 年自主品牌乘用车语音功能装配量占比



来源：佐思汽研，国金证券研究所

2) 具备软硬件全栈能力的 Tier 1 可能更加受益，如华为全栈智能解决方案在阿维塔的落地做出了较好的示范。未来信息交互的维度可能更加复杂，这对各类传感器之间信息的快速融合提出了更高要求。域控制器作为连接软硬件的交互点，在基础软硬件的供应方面具备优势。并且，随着汽车智能化的整体发展，共性的基础软硬件更可能由平台型 tier 1 提供，从而获得规模效应。基于此，我们认为德赛西威、四维图新等具备软硬件全栈能力的 tier 1 有望持续收益。

#### 四、风险提示

新车型销量不及预期；量产交付进度不达预期；国产化替代进程不及预期。

**公司投资评级的说明：**

买入：预期未来 6-12 个月内上涨幅度在 15%以上；  
增持：预期未来 6-12 个月内上涨幅度在 5%-15%；  
中性：预期未来 6-12 个月内变动幅度在 -5%-5%；  
减持：预期未来 6-12 个月内下跌幅度在 5%以上。

**行业投资评级的说明：**

买入：预期未来 3-6 个月内该行业上涨幅度超过大盘在 15%以上；  
增持：预期未来 3-6 个月内该行业上涨幅度超过大盘在 5%-15%；  
中性：预期未来 3-6 个月内该行业变动幅度相对大盘在 -5%-5%；  
减持：预期未来 3-6 个月内该行业下跌幅度超过大盘在 5%以上。

**特别声明:**

国金证券股份有限公司经中国证券监督管理委员会批准，已具备证券投资咨询业务资格。

均不得以任何方式对本报告的任何部分制作任何形式的复制、转发、转载、引用、修改、仿制、刊发，或以任何侵犯本公司版权的其他方式使用。经过书面授权的引用、刊发，需注明出处为“国金证券股份有限公司”，且不得对本报告进行任何有悖原意的删节和修改。

本报告的产生基于国金证券及其研究人员认为可信的公开资料或实地调研资料，但国金证券及其研究人员对这些信息的准确性和完整性不作任何保证。本报告反映撰写研究人员的不同设想、见解及分析方法，故本报告所载观点可能与其他类似研究报告的观点及市场实际情况不一致，国金证券不对使用本报告所包含的材料产生的任何直接或间接损失或与此有关的其他任何损失承担任何责任。且本报告中的资料、意见、预测均反映报告初次公开发布时的判断，在不作事先通知的情况下，可能会随时调整，亦可因使用不同假设和标准、采用不同观点和分析方法而与国金证券其它业务部门、单位或附属机构在制作类似的其他材料时所给出的意见不同或者相反。

本报告仅为参考之用，在任何地区均不应被视为买卖任何证券、金融工具的要约或要约邀请。本报告提及的任何证券或金融工具均可能含有重大的风险，可能不易变卖以及不适合所有投资者。本报告所提及的证券或金融工具的价格、价值及收益可能会受汇率影响而波动。过往的业绩并不能代表未来的表现。

客户应当考虑到国金证券存在可能影响本报告客观性的利益冲突，而不应视本报告为作出投资决策的唯一因素。证券研究报告是用于服务具备专业知识的投资者和投资顾问的专业产品，使用时必须经专业人士进行解读。国金证券建议获取报告人员应考虑本报告的任何意见或建议是否符合其特定状况，以及（若有必要）咨询独立投资顾问。报告本身、报告中的信息或所表达意见也不构成投资、法律、会计或税务的最终操作建议，国金证券不就报告中的内容对最终操作建议做出任何担保，在任何时候均不构成对任何人的个人推荐。

在法律允许的情况下，国金证券的关联机构可能会持有报告中涉及的公司所发行的证券并进行交易，并可能为这些公司正在提供或争取提供多种金融服务。

本报告并非意图发送、发布给在当地法律或监管规则下不允许向其发送、发布该研究报告的人员。国金证券并不因收件人收到本报告而视其为国金证券的客户。本报告对于收件人而言属高度机密，只有符合条件的收件人才能使用。根据《证券期货投资者适当性管理办法》，本报告仅供国金证券股份有限公司客户中风险评级高于C3级(含C3级)的投资者使用；本报告所包含的观点及建议并未考虑个别客户的特殊状况、目标或需要，不应被视为对特定客户关于特定证券或金融工具的建议或策略。对于本报告中提及的任何证券或金融工具，本报告的收件人须保持自身的独立判断。使用国金证券研究报告进行投资，遭受任何损失，国金证券不承担相关法律责任。

若国金证券以外的任何机构或个人发送本报告，则由该机构或个人为此发送行为承担全部责任。本报告不构成国金证券向发送本报告机构或个人的收件人提供投资建议，国金证券不为此承担任何责任。

此报告仅限于中国境内使用。国金证券版权所有，保留一切权利。

**上海**

电话：021-60753903

传真：021-61038200

邮箱：researchsh@gjzq.com.cn

邮编：201204

地址：上海浦东新区芳甸路1088号

紫竹国际大厦7楼

**北京**

电话：010-66216979

传真：010-66216793

邮箱：researchbj@gjzq.com.cn

邮编：100053

地址：中国北京西城区长椿街3号4层

**深圳**

电话：0755-83831378

传真：0755-83830558

邮箱：researchsz@gjzq.com.cn

邮编：518000

地址：中国深圳市福田区中心四路1-1号

嘉里建设广场T3-2402