

## 智能驾驶政策技术双轮驱动，助推 Robotaxi 商业化进程

## 智能驾驶研究系列

## 投资要点

## ➤ 顶层政策密集落地，地方试点政策积极响应

近年来，我国已出台多项政策支持智能网联汽车行业发展，车路云一体化亦成为战略之一。据工信部，未来我国将坚持车路协同发展战略，发挥新型举国体制优势，采取更加有力的措施推动智能网联汽车发展，高质量推进车路云一体化应用试点工作。截至2024年6月底，工信部数据显示，全国共建设17个国家级智能网联汽车测试区、7个车联网先导区、16个“双智”试点城市，开放测试道路32000多公里，发放测试牌照超过7700张，测试里程超过1.2亿公里，各地智能化路侧单元(RSU)部署超过8700套，多地开展云控基础平台建设。

## ➤ Robotaxi单车成本有望快速下行，远期盈利空间可期

1) 根据测算，有安全员的Robotaxi每公里运营成本为1.77元，低于传统网约车（油）的1.93元，但仍高于传统网约车（电）的1.43元。随着L4级别自动驾驶技术成熟落地，每三辆车配备一个安全员，Robotaxi的每公里成本能缩减至1.13元；远期实现无安全员Robotaxi运营，每公里成本能缩减至0.81元。2) 根据《自动驾驶汽车运输安全服务指南（试行）》眼球远程安全员人车比不低于1:3，考虑单车全生命周期成本，我们预计在年行驶10000公里、客单价2元/km情况下，预计单车年收入/盈利可达20/13.7万元，对应成本回收期约2.2年。

## ➤ “萝卜快跑”商业化落地，特斯拉Robotaxi即将面世

1) 萝卜快跑是百度Apollo推出的自动驾驶出行服务平台，目前已在北京、上海、武汉、重庆等11个城市开放载人测试运营服务。根据百度发布的2024年第一季度财报数据显示，萝卜快跑平台累计订单量已突破600万单，本季度订单量达到82.6万单，同比增幅达25%，在行业内保持领先地位。在APOLLO DAY 2024会上，萝卜快跑宣称2024年底实现收支平衡，2025年全面进入盈利期，成为全球首个实现盈利的无人驾驶平台。2) 特斯拉Robotaxi预计在10月10日发布。特斯拉计划推出一款类似于Uber的智能手机应用程序，让用户可以呼叫特斯拉的车辆，车主可以指定他们希望车辆加入网络的时间，在此期间将他们的车用于共享出行，并从这些服务中获得收入。根据特斯拉的假设(北美)，Robotaxi单车每年跑9万英里，年毛利约3万美元。

## ➤ 投资建议

车路云政策密集落地，加速完善智能驾驶量产要求和行业规范，随着智能驾驶技术进一步升级，Robotaxi单车成本有望快速下行，助推Robotaxi商业化进程。建议关注：德赛西威、伯特利、经纬恒润。

## ➤ 风险提示

市场需求不及预期的风险、智能驾驶技术发展不及预期的风险、政策不及预期的风险。

投资评级：看好

分析师：吴起涛

执业登记编号：A0190523020001

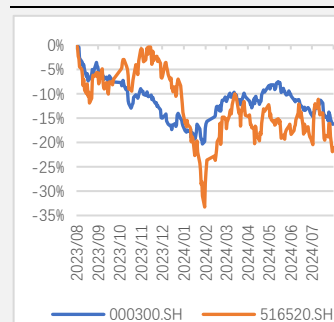
[wuqidi@yd.com.cn](mailto:wuqidi@yd.com.cn)

研究员：陈恒发

执业登记编号：A0190123040006

[chenhengfa@yd.com.cn](mailto:chenhengfa@yd.com.cn)

智能驾驶 ETF 与沪深 300 指数走势图



资料来源：同花顺 iFinD，源达信息证券研究所

## 目录

一、政策密集落地，车路协同产业链逐渐成熟 .....	4
1.顶层政策密集出台，“车路云一体化”发展提速 .....	4
2.地方政策积极响应，加速智能驾驶落地进程 .....	6
3.车路协同产业链已初步形成，产业生态逐渐走向成熟.....	7
二、Robotaxi 单车有望成本快速下行，远期盈利空间可期.....	8
1.技术进步和规模效应为关键降本路径，单车成本有望快速下行.....	8
2.Robotaxi 远期盈利空间可期，单车成本回收期约 2.2 年.....	9
三、“萝卜快跑”商业化落地，特斯拉 Robotaxi 即将面世 .....	10
1.国内：“萝卜快跑”加速先行，率先实现商业化.....	10
2.国外：特斯拉 Robotaxi 项目持续推进，或将于 2024 年落地.....	13
四、投资建议 .....	15
1.德赛西威.....	15
2.伯特利.....	15
3.经纬恒润.....	16
五、风险提示 .....	17

## 图表目录

图 1：自动驾驶汽车沿智能化和网联化两个维度演进 .....	4
图 2：智能网联汽车“车路云一体化”应用试点城市名单 .....	6
图 3：17 个国家智能网联汽车测试示范区+7 个国家车联网先导区+16 个“双智”试点城市 .....	7
图 4：车路协同产业链.....	7
图 5：Robotaxi 单车全生命周期运营总成本组成.....	8
图 6：中国 Robotaxi 单车全生命周期运营总成本下降路径图.....	8
图 7：萝卜快跑发展历程.....	11
图 8：萝卜快跑的成本快速下降 .....	12
图 9：萝卜快跑使用场景 .....	12

图 10: 萝卜快跑用户期待的优化方向.....	12
图 11: 特斯拉 Robotaxi 发展历程.....	13
图 12: 特斯拉单辆 Robotaxi 一年毛利润或可达 3 万美元.....	14
图 13: 德赛西威 2019-2024Q1 营业收入情况(亿元).....	15
图 14: 德赛西威 2019-2024Q1 归母净利润情况(亿元).....	15
图 15: 伯特利 2019-2024Q1 营业收入情况(亿元).....	16
图 16: 伯特利 2019-2024Q1 归母净利润情况(亿元).....	16
图 17: 经纬恒润 2019-2024Q1 营业收入情况(亿元).....	16
图 18: 经纬恒润 2019-2024Q1 归母净利润情况(亿元).....	16
表 1: 车路云一体化对自动驾驶的作用分析.....	4
表 2: 2023 年以来“车路云一体化”相关政策.....	5
表 3: Robotaxi 单车年均成本测算.....	9
表 4: Robotaxi 单车回收期测算.....	10
表 5: 萝卜快跑运营区域与运营时间.....	11

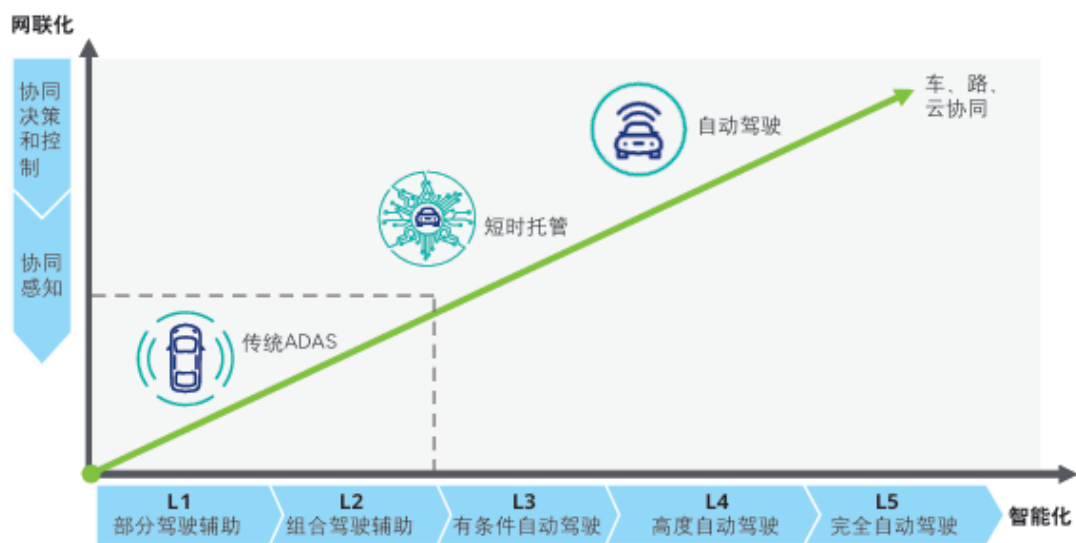
## 一、政策密集落地，车路协同产业链逐渐成熟

### 1. 顶层政策密集出台，“车路云一体化”发展提速

传统的高阶驾驶辅助系统(ADAS)具有局限性。低阶 ADAS 系统主要由基于规则模型构成，基于特定条件触发相应机制，但是对于 L3 及以上的高等级自动驾驶，在复杂的城市道路中，传统 ADAS 无法穷尽每一种路况下发生的每一种可能，规则模型势必将被基于人工智能的自动驾驶算法替代，让 AI 学习人的驾驶习惯，提高场景的丰富度。但即便是人工智能算法替代规则模型，单车的智能化仍存在遮挡物和感知盲区的问题，存在安全隐患，且对车载传感器和计算平台要求高，成本高企。

车路云一体化能够实现车辆联网和实时的信息交互，在一定程度上能够解决单车智能的局限性。通过 V2V(汽车对汽车通信)、V2I(汽车对基础设施)V2N(汽车对互联网通信)和 V2P(汽车对行人通信)来获取超视距或者非视距范围内的交通参与者状态和意图，车路云一体化能够解决单车智能化存在遮挡物和感知盲区等问题。

图 1：自动驾驶汽车沿智能化和网联化两个维度演进



资料来源：德勤《新基建下的自动驾驶：单车智能和车路协同之争》，源达信息证券研究所

表 1：车路云一体化对自动驾驶的作用分析

级别	车路云一体化作用
L1-L2	网联信息只起到交互辅助的作用，例如推送道路交通事件、天气条件等信息，车辆甚至不需要联网，在本地就可以进行实时环境感知与决策控制，实现自适应巡航、车道保持、换道辅助、自动紧急制动等辅助驾驶功能。
L3 以上	对网联协同感知的要求更高，例如通过路侧感知设备和动态高精度地图，提高车辆定位精度，动态数据高频率更新，实现有条件的自动驾驶。

L4-L5

网联化不仅意味着协同感知，也意味着协同决策和协同控制，随着决策芯片和人工智能算法逐步成熟，车侧和路侧的信息通过边缘计算设备进行数据融合，数字信息映射到云端，车端、路端和云端进行协同决策，再下发到车端做实时控制，实现高度自动驾驶和完全自动驾驶。

资料来源：德勤《新基建下的自动驾驶：单车智能和车路协同之争》，源达信息证券研究所

近年来，随着一系列政策的颁布，我国智能网联汽车行业迎来了前所未有的发展速度，车路云一体化的产业进程显著推进。这些政策不仅彰显了国家对智能网联汽车发展的高度重视，更将车路云一体化明确为行业发展的核心战略之一。

表 2：2023 年以来“车路云一体化”相关政策

时间	发布单位	政策名称	重要内容
2023.03	自然资源部	《智能汽车基础地图标准体系建设指南（2023 版）》	从国家层面建立统一、完整、规范的智能汽车基础地图标准体系，更好推动智能汽车基础地图技术创新发展和产业转型升级，为我国智能汽车基础地图安全合规应用，以及智能汽车产业健康有序发展提供规范指导与基础支撑。
2023.04	工业和信息化部等八部门	《关于推进 IPv6 技术演进和应用创新发展的实施意见》	实施意见明确，到 2025 年底，我国 IPv6 技术演进和应用创新取得显著成效，网络技术创新能力明显增强，“IPv6+”等创新技术应用范围进一步扩大，重点行业“IPv6+”融合应用水平大幅提升。能够更好满足 5G、云网融合、工业互联网、物联网等场景对网络承载更高的要求。
2023.07	工业和信息化部等两部门	《国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）（2023 版）》	第一阶段到 2025 年，系统形成能够支撑组合驾驶辅助和自动驾驶通用功能的智能网联汽车标准体系。第二阶段到 2030 年，全面形成能够支撑实现单车智能和网联赋能协同发展的智能网联汽车标准体系。
2023.11	工业和信息化部等四部门	《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》	通过开展试点工作，引导智能网联汽车生产企业和使用主体加强能力建设，在保障安全的前提下，促进智能网联汽车产品的功能、性能提升和产业生态的迭代优化，推动智能网联汽车产业高质量发展。基于试点实证积累管理经验，支撑相关法律法规、技术标准制修订，加快健全完善智能网联汽车生产准入管理和道路交通安全管理体系。
2024.01	工业和信息化部等五部门	《关于开展智能网联汽车“车路云一体化”应用试点工作的通知》	坚持“政府引导、市场驱动、统筹谋划、循序建设”的原则，建成一批架构相同、标准统一、业务互通、安全可靠的城市级应用试点项目，推动智能化路侧基础设施和云控基础平台建设，提升车载终端装配率，开展智能网联汽车“车路云一体化”系统架构设计和多种场景应用，形成统一的车路协同技术标准与测试评价

体系，健全道路交通安全保障能力，促进规模化示范应用和新型商业模式探索，大力推动智能网联汽车产业化发展。

2024.05	财政部、交通运输部	《关于支持引导公路水路交通基础设施数字化转型升级的通知》	自 2024 年起，通过 3 年左右时间，支持 30 个左右的示范区域，打造一批线网一体化的示范通道及网络，力争推动 85%左右的繁忙国家高速公路、25%左右的繁忙普通国道和 70%左右的重要国家高等级航道实现数字化转型升级。在智慧扩容方面实现示范通道通行效率提升 20%左右；在安全增效方面实现突发事件应急响应效率提升 30%左右；在融合创新方面凝练总结一批具有较高推广价值的车路云、船岸云应用场景和关键技术、标准规范；在体制机制创新方面推动培育一批个性化定制、网络化协同、产业化融合等新业态新模式。
---------	-----------	------------------------------	---

资料来源：中国政府网，源达信息证券研究所

## 2.地方政策积极响应，加速智能驾驶落地进程

工业和信息化部、公安部、自然资源部、住房和城乡建设部、交通运输部等五部门近日联合公布智能网联汽车“车路云一体化”应用试点城市名单，确定了 20 个城市（联合体）为智能网联汽车“车路云一体化”应用试点城市，各地相关政策密切出台，加速智能驾驶落地进程。

图 2：智能网联汽车“车路云一体化”应用试点城市名单

序号	城市	
1	北京市	
2	上海市	
3	重庆市	
4	内蒙古自治区	鄂尔多斯市
5	辽宁省	沈阳市
6	吉林省	长春市
7	江苏省	南京市
8		苏州市
9		无锡市
10	浙江省	杭州—桐乡—德清联合体
11	安徽省	合肥市
12	福建省	福州市
13	山东省	济南市
14	湖北省	武汉市
15		十堰市
16	湖南省	长沙市
17	广东省	广州市
18		深圳市
19	海南省	海口—三亚—琼海联合体
20	四川省	成都市

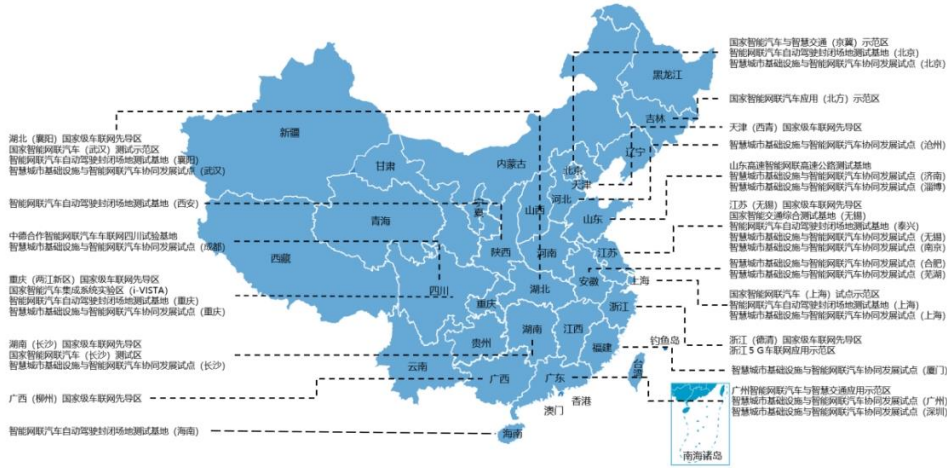
资料来源：工信部，源达信息证券研究所

我国智能网联汽车试点范围持续扩大。截至 2024 年 6 月底，工信部数据显示，全国共建设 17 个国家级智能网联汽车测试区、7 个车联网先导区、16 个“双智”试点城市，开放测试



道路 32000 多公里，发放测试牌照超过 7700 张，测试里程超过 1.2 亿公里，各地智能化路侧单元（RSU）部署超过 8700 套，多地开展云控基础平台建设。

图 3：17 个国家智能网联汽车测试示范区+7 个国家车联网先导区+16 个“双智”试点城市



资料来源：赛文研究院《2023 年中国车路协同发展研究报告》，源达信息证券研究所

### 3.车路协同产业链已初步形成，产业生态逐渐走向成熟

车路协同发展至今，整体上产业链已经搭建成熟。通过多技术交叉与融合，采用无线通信、传感探测等技术手段，实现对人、车、路信息的全面感知，发挥协同配合作用，以实现交通安全、高效、环保。

关键环节供应商、场景解决方案商、交通运营商和城市各部门共同构成车路协同产业图谱。车路协同产业涵盖多个方面，包括车辆提供、终端服务、平台运营、高精地图与定位、通信服务、云计算服务等。具体按照关键环节可分为车、路、云、网、图五大方面，除了技术路线的企业外，不同场景对于车路协同有着不同的需求，因此场景解决方案商和运营商也是车路协同产业图谱中的重要部分。在企业之外，还需要政府部门全程协助项目的整体运行。

图 4：车路协同产业链



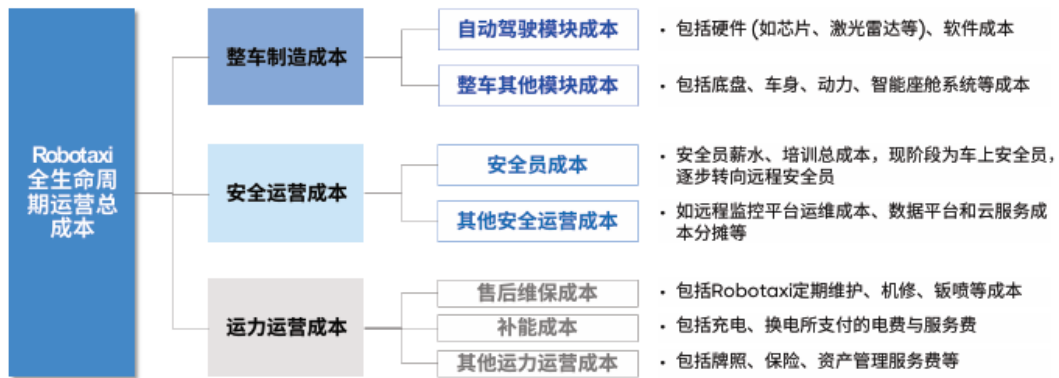
资料来源：亿欧智库，源达信息证券研究所

## 二、Robotaxi 单车有望成本快速下行，远期盈利空间可期

### 1. 技术进步和规模效应为关键降本路径，单车成本有望快速下行

Robotaxi 全生命周期运营总成本包括整车制造成本、安全运营成本和运力运营成本。目前自动驾驶技术尚未成熟、L3/L4 级别自动驾驶车型未规模化量产，Robotaxi 总成本仍在高位；且在尚未解决技术担忧和法律保障的前提下，安全员模式为试运营的长期必备条件。

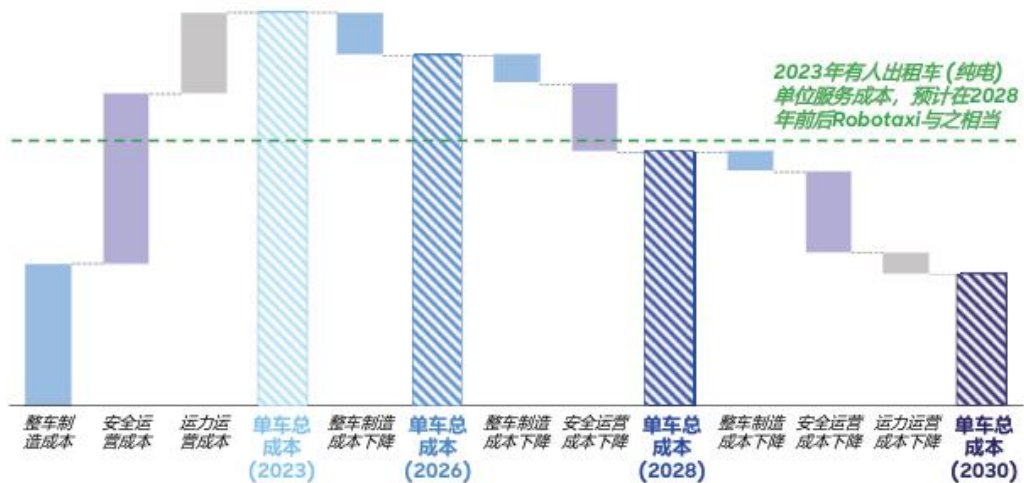
图 5：Robotaxi 单车全生命周期运营总成本组成



资料来源：罗兰贝格，源达信息证券研究所

当前,Robotaxi单车全生命周期运营总成本仍显著高于同级别网约车,预计成本挑战在2026年前仍将存在。未来,随着自动驾驶研发技术突破,技术升级驱动整车制造成本优化;此外,伴随着 Robotaxi 技术成熟,使用人数上升,规模效应下安全运营成本和运力运营成本有望实现优化和分摊,带动全生命周期成本下降。

图 6：中国 Robotaxi 单车全生命周期运营总成本下降路径图



资料来源：罗兰贝格，源达信息证券研究所



## 2. Robotaxi 远期盈利空间可期，单车成本回收期约 2.2 年

随着自动驾驶技术不断完善，随车安全员人数有望减少，Robotaxi 运营费用将显著下降。当前 Robotaxi 安全运营成本中占比最高项目是安全员成本。根据测算，有安全员的 Robotaxi 每公里运营成本为 1.77 元，低于传统网约车（油）的 1.93 元，但仍高于传统网约车（电）的 1.43 元。随着 L4 级别自动驾驶技术成熟落地，每三辆车配备一个安全员，Robotaxi 的每公里成本能缩减至 1.13 元；远期实现无安全员 Robotaxi 运营，每公里成本能缩减至 0.81 元。

表 3：Robotaxi 单车年均成本测算

成本项	传统网约车(油)	传统网约车(电)	Robotaxi(有安全员)	Robotaxi(三辆车配一个安全员)	Robotaxi(无安全员)
年行驶里程(km)	100000	100000	100000	100000	100000
年购车成本-6年平摊(元)	21667	21667	50000	50000	50000
年油电成本(元)	50000	10000	10000	10000	10000
年保养费用(元)	5000	8000	8000	8000	8000
年保险费用(元)	10000	10000	13000	13000	13000
年司机工资(元)	96000	96000	96000	32000	0
年成本总计(元)	182667	145667	177000	113000	81000

资料来源：甲子光年智库，源达信息证券研究所

注：1)根据国家法律要求，网约车达到 60 万公里后强制报废；2)Robotaxi 价格以 30 万计；3)油电成本：油车 0.5 元/km，电车 0.1 元/km；4)保养费用：10000 公里保养一次，每次 500 元，自动驾驶系统的保养 3000 元；5) 保险费用：按照 1 万元计算：自动驾驶系统的保险费用 3000 元。

远期大规模商业化运营，Robotaxi 单车成本回收期约 2.2 年。根据《自动驾驶汽车运输安全服务指南（试行）》眼球远程安全员人车比不低于 1:3，考虑单车全生命周期成本，我们预计在年行驶 10000 公里、客单价 2 元/km 情况下，预计单车年收入/盈利可达 20/13.7 万元，对应成本回收期约 2.2 年。

表 4：Robotaxi 单车回收期测算

	Robotaxi(有安全员)	Robotaxi(三辆车配一个安全员)	Robotaxi(无安全员)
单车成本	300000	300000	300000
年行驶里程(km)	100000	100000	100000
年油电成本(元)	10000	10000	10000
年保养费用(元)	8000	8000	8000
年保险费用(元)	13000	13000	13000
年司机工资(元)	96000	32000	0
年成本总计(元)	127000	63000	31000
实际客单价(元/km)	2	2	2
实际年收入(元)	200000	200000	200000
实际年盈利(元)	73000	137000	169000
回收期(年)	4.1	2.2	1.8

资料来源：甲子光年智库，源达信息证券研究所

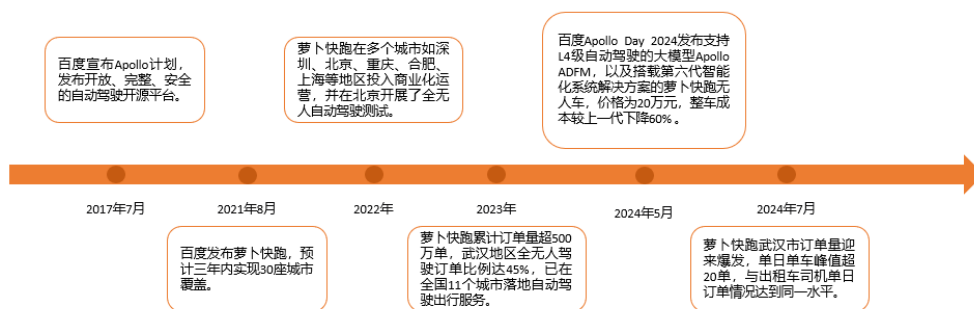
注：1)油电成本：电车 0.1 元/km；2)保养费用：10000 公里保养一次，每次 500 元，自动驾驶系统的保养 3000 元；3) 保险费用：按照 1 万元计算：自动驾驶系统的保险费用 3000 元。

### 三、“萝卜快跑”商业化落地，特斯拉 Robotaxi 即将面世

#### 1.国内：“萝卜快跑”加速先行，率先实现商业化

萝卜快跑是百度 Apollo 推出的自动驾驶出行服务平台，目前已在北京、上海、武汉、重庆等 11 个城市开放载人测试运营服务。

图 7：萝卜快跑发展历程



资料来源：36 氪，Apollo 官网，源达信息证券研究所

表 5：萝卜快跑运营区域与运营时间

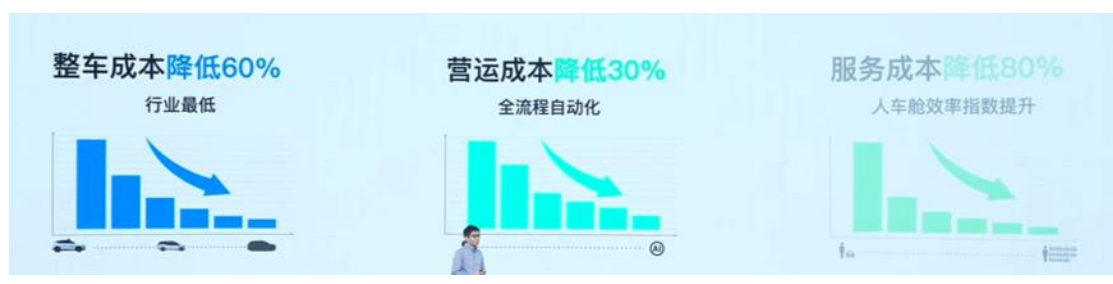
运营城市	运营区域	运营时间
上海	嘉定区	周一至周日：07:00-23:00
	亦庄站点全境	周一至周日：07:00-22:40
	通州大路网	周一至周日：07:00-20:00
	顺义	周一至周日：09:00-17:00
北京	首钢	周一至周五：9:20-18:20；周六、周日：08:00-20:00
	永川区	周一至周日：07:00-23:00
重庆	永川区	周一至周日：07:00-23:00
成都	高新区	周一至周日：08:00-18:00
广州	科学城	周一至周日：07:00-23:00
深圳	南山区	周一至周日：07:00-23:00
	坪山	周一至周日：07:00-23:00
武汉	武汉江北	周一至周日：06:00-23:00
嘉兴	乌镇城区	周一至周日：09:00-17:00
阳泉	阳泉开发区	周一至周日：09:00-17:00
合肥	包河区	周一至周日：07:00-20:00
长沙	洋湖站点区域	周一至周日：09:20-16:40
	梅溪湖站点区域	周一至周日：09:20-16:40

资料来源：萝卜快跑公众号，源达信息证券研究所

萝卜快跑在全球订单量上占据领先地位，并有望成为首个实现盈亏平衡的自动驾驶出行服务平台。根据百度发布的2024年第一季度财报数据显示，萝卜快跑平台累计订单量已突破600万单，本季度订单量达到82.6万单，同比增幅达25%，在行业内保持领先地位。

萝卜快跑的成本主要包括整车成本、运营成本，服务成本。5月，萝卜快跑发布第六代无人车Apollo RT6，车辆价格从第五代的48万元大幅削减至第六代的20.46万元，萝卜快跑的整车成本降低60%；随着萝卜快跑无人车自动运营网络的建设完成，营运成本将降低30%，通过自动驾驶技术和人车舱效率的持续优化，服务成本将降低80%。在APOLLO DAY 2024会上，萝卜快跑宣称2024年底实现收支平衡，2025年全面进入盈利期，成为全球首个实现盈利的无人驾驶平台。

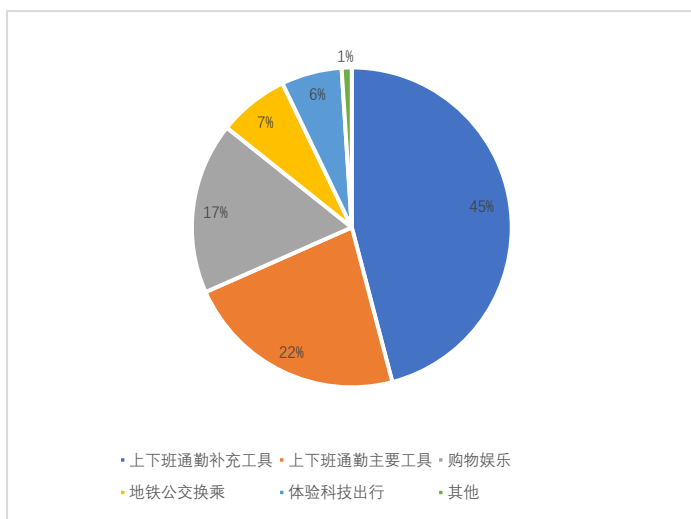
图 8：萝卜快跑的成本快速下降



资料来源：APOLLO DAY 2024，源达信息证券研究所

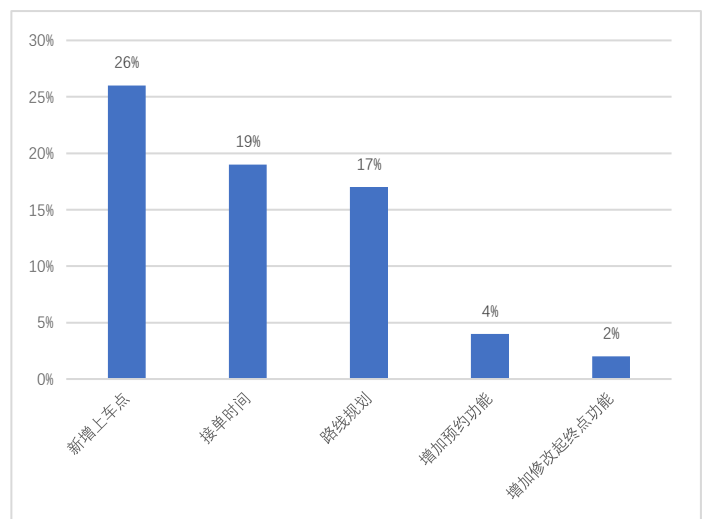
萝卜快跑仍需要进一步优化。根据萝卜快跑发布的《无人之境旅途：2022 百度自动驾驶出行服务》报告，有67%的使用者将Robotaxi视为上下班的主要或补充交通方式，使其成为第一大应用场景。然而，目前萝卜快跑存在上车点数量不足以及接单时间过长等问题，这会给许多乘客带来不便，后续仍需重点优化。

图 9：萝卜快跑使用场景



资料来源：Apollo，源达信息证券研究所

图 10：萝卜快跑用户期待的优化方向



资料来源：Apollo，源达信息证券研究所

## 2.国外：特斯拉 Robotaxi 项目持续推进，或将于 2024 年落地

特斯拉 Robotaxi 预计在 10 月 10 日发布。特斯拉对于 Robotaxi 的发展最早可以追溯到 2016 年，其在《特斯拉宏图第二篇章》首次提及 Robotaxi 概念，即特斯拉将会运营自己的 Robotaxi 车队，用户也可以让车辆在闲置的时候，通过分享来赚钱。马斯克曾在股东大会表示特斯拉 Robotaxi 将会是 Uber 和 Airbnb 模式的结合。2024 年 4 月马斯克表示特斯拉将在 8 月 8 日发布 Robotaxi，但随后将其发布日期延迟至 10 月 10 日。近日，特斯拉将 Robotaxi 发布会推迟到 10 月。马斯克表示：“我要求对 Robotaxi 前部进行重要设计更改，因推迟发布日期而得来的额外时间将让公司有机会展示一些其他的内容。”

图 11：特斯拉 Robotaxi 发展历程



资料来源：36 氪，特斯拉官网，源达信息证券研究所

**特斯拉 RoboTaxi 商业模式：C2C 的共享网约车模式。**特斯拉计划推出一款类似于 Uber 的智能手机应用程序，让用户可以呼叫特斯拉的车辆。车主可以指定他们希望车辆加入网络的时间，在此期间将他们的车用于共享出行，并从这些服务中获得收入。实现轻资产的 Maas（出行即服务）。主机厂主导可以实现车辆自产自销自采集的完整数据闭环，有利于自动驾驶算法迭代，并实现更好更便宜的自动驾驶服务-更多购车者和打车用户-更低的共享用车成本的正向循环，进而提高自身黏性和盈利能力。

**特斯拉 Robotaxi 或将大幅提升汽车使用率，经济效益显著。**根据特斯拉官网，大部分车主每天的车辆使用率只有 5%至 10%，全自动驾驶车辆的基本经济效用，将很可能是非自动驾驶汽车的数倍。按照特斯拉的假设（北美），Robotaxi 平均每英里成本不足 0.18 美元，若采用类似 Uber 的 C2C 模式，按 2 美元/英里收费，假设 50%的里程空载，毛利润能达到 1.64 美元/英里，特斯拉从中抽成 25%（0.5 美元），车主依然能获利 1.14 美元/英里。若按 1 美元/英里收费，毛利润为 0.64 美元/英里，特斯拉抽取 0.25 美元，车主获利 0.39 美元/英里。单车每年跑 9 万英里，年毛利约 3 万美元。

图 12：特斯拉单辆 Robotaxi 一年毛利润或可达 3 万美元



资料来源：特斯拉，源达信息证券研究所



## 四、投资建议

### 1. 德赛西威

汽车智能硬件龙头 Tier1，智驾升级有望开启新一轮成长。德赛西威成立于 1986 年，为本土老牌汽车电子供应商。公司领跑汽车智能硬件浪潮：2016 年，公司便成为理想汽车第一个正式对外宣布战略合作的供应商，合作打造了基于高通 820A 的座舱域控制器以及四联屏的方案；2018 年，德赛西威与英伟达就 Xavier 芯片达成合作，成为英伟达全球 5 家、国内唯一的代理商。公司进入小鹏、理想供应链，凭借与新势力厂商的长期关系，以及与智驾芯片龙头英伟达的深度合作，公司形成以智能座舱、智能驾驶为核心应用场景的产品矩阵，并迅速占据国内智驾、座舱两大域控产品市场的龙头地位。

图 13：德赛西威 2019-2024Q1 营业收入情况(亿元)

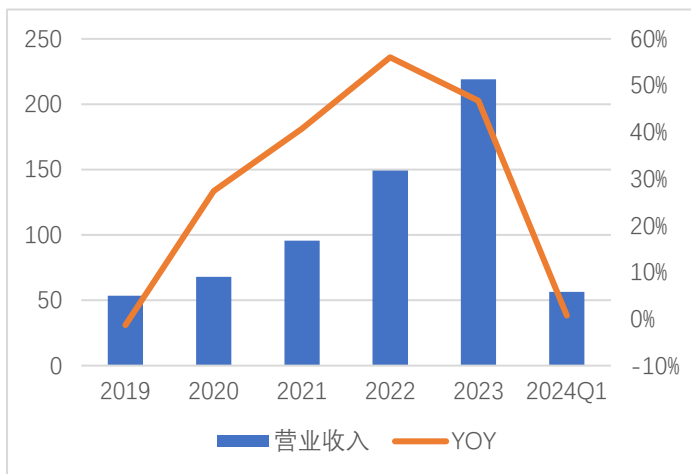
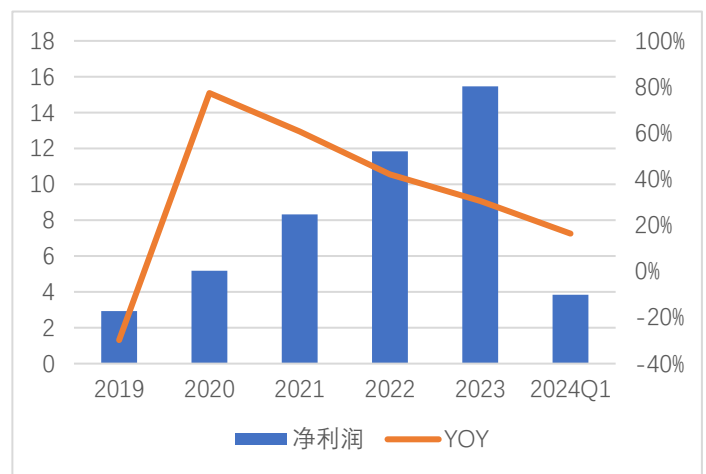


图 14：德赛西威 2019-2024Q1 归母净利润情况(亿元)



资料来源：同花顺 iFinD，源达信息证券研究所

资料来源：同花顺 iFinD，源达信息证券研究所

### 2. 伯特利

国内制动领域的优秀供应商，产品矩阵丰富并拓展至转向业务。公司在汽车制动领域积累深厚，自 2004 年成立之始已实现盘式制动器、ESC、EPB 等多款制动产品量产，并在 2021 年成为中国第一家实现线控制动 one-box 方案量产的自主品牌供应商。2022 年公司成功收购万达转向展开线控转向研发，继续围绕底盘域深化布局，目前已构建起以机械制动、机械转向、智能电控三大类为主的产品谱系。公司客户结构从机械制动的奇瑞、吉利、长安等自主品牌，逐步向智能电控的理想、赛力斯、东风日产、江铃福特及轻量化的上汽通用、北美通用、欧洲沃尔沃等新势力、合资及全球化平台升级。

图 15: 伯特利 2019-2024Q1 营业收入情况(亿元)

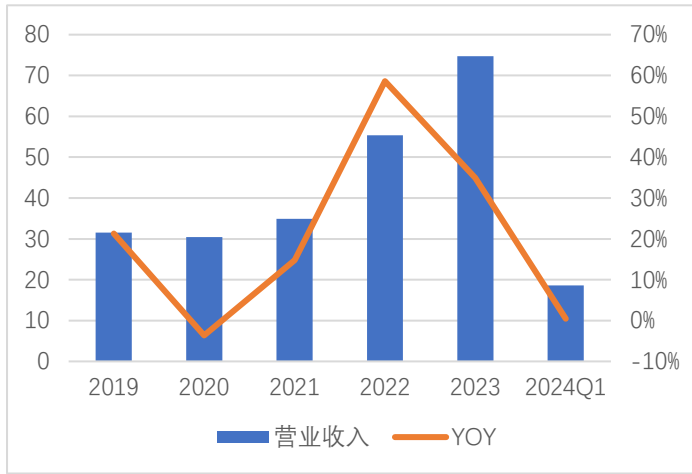
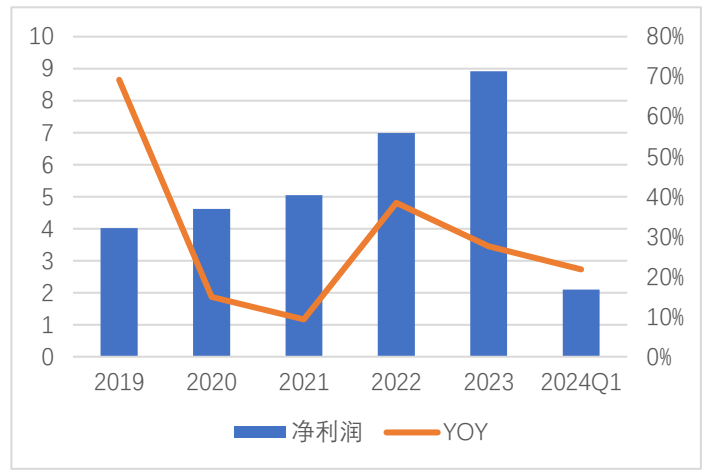


图 16: 伯特利 2019-2024Q1 归母净利润情况(亿元)



资料来源: 同花顺 iFinD, 源达信息证券研究所

资料来源: 同花顺 iFinD, 源达信息证券研究所

### 3.经纬恒润

国产汽车电子优质 Tier1, 综合型的电子系统科技服务商。经纬恒润成立于 2003 年, 是一家覆盖电子产品、研发服务及解决方案和高级别智能驾驶整体解决方案三大业务的汽车 Tier1 厂商, 形成“三位一体”业务布局, 在核心技术、应用场景、行业客户群等方面相互支持、协同发展。公司在技术覆盖和战略布局上较为全面, 具有覆盖硬件(硬件与机械结构)、底层软件 (AutosarCP)、操作系统与中间件 (QNX 与 AutosarAP)、核心算法等方面的全栈式解决能力, 和包含智能驾驶域、车身和舒适域、动力域、底盘域、智能网联等汽车领域在内的全面业务布局, 能够在行业竞争中占据更大优势, 为客户提供更优质的服务。

图 17: 经纬恒润 2019-2024Q1 营业收入情况(亿元)

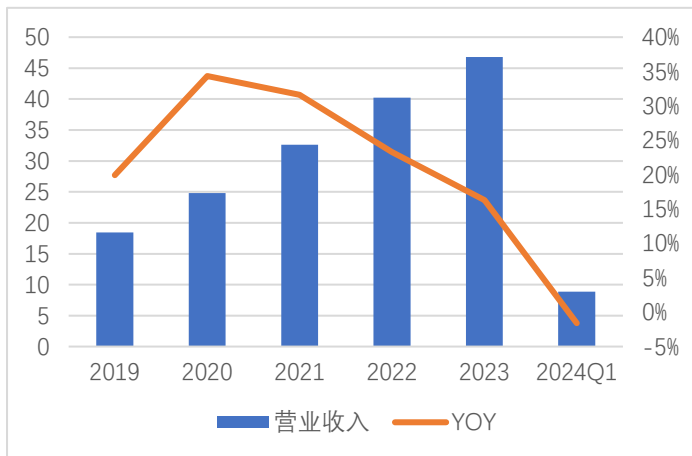


图 18: 经纬恒润 2019-2024Q1 归母净利润情况(亿元)



资料来源: 同花顺 iFinD, 源达信息证券研究所

资料来源: 同花顺 iFinD, 源达信息证券研究所

---

## 五、风险提示

**1.市场需求不及预期的风险。**智能驾驶尚处于行业导入期，消费者出于出行安全、消费习惯等考虑或许对智能驾驶的接受需要一定的时间，因此存在市场需求不及预期的可能。

**2.智能驾驶技术发展不及预期的风险。**智能驾驶技术的发展影响因素较多，仅技术因素便包括智能驾驶算法的迭代、车载算力的支撑、智能驾驶算法模型训练所需要的数据集等，因此智能驾驶技术的发展存在一定的不确定性。

**3.政策不及预期的风险。**政策是影响智能驾驶发展的重要因素，智能驾驶的牌照、测试区范围等均有政府相关部门颁布的政策规定，出于安全考虑，存在政策发布不及预期的可能。

## 投资评级说明

行业评级	以报告日后的 6 个月内，证券相对于沪深 300 指数的涨跌幅为标准，投资建议的评级标准为：
看好：	行业指数相对于沪深 300 指数表现+10%以上
中性：	行业指数相对于沪深 300 指数表现-10%~+10%以上
看淡：	行业指数相对于沪深 300 指数表现-10%以下
公司评级	以报告日后的 6 个月内，行业指数相对于沪深 300 指数的涨跌幅为标准，投资建议的评级标准为：
买入：	相对于恒生沪深 300 指数表现+20%以上
增持：	相对于沪深 300 指数表现+10%~+20%
中性：	相对于沪深 300 指数表现-10%~+10%之间波动
减持：	相对于沪深 300 指数表现-10%以下

## 办公地址

### 石家庄

河北省石家庄市长安区跃进路 167 号源达办公楼

### 上海

上海市浦东新区民生路 1199 弄证大五道口广场 1 号楼 2306C 室

## 分析师声明

作者具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格并注册为证券分析师，以勤勉的职业态度，独立、客观地出具本报告。分析逻辑基于作者的职业理解，本报告清晰准确地反映了作者的研究观点。作者所得报酬的任何部分不曾与，不与，也不将与本报告中的具体推荐意见或观点而有直接或间接联系，特此声明。

## 重要声明

河北源达信息技术股份有限公司具有证券投资咨询业务资格，经营证券业务许可证编号：911301001043661976。

本报告仅限中国大陆地区发行，仅供河北源达信息技术股份有限公司（以下简称：本公司）的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。本报告的信息均来源于公开资料，本公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所包含信息和建议不发生任何变更。本公司已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，不包含作者对证券价格涨跌或市场走势的确定性判断。本报告中的信息或所表述的意见均不构成对任何人的投资建议，投资者应当对本报告中的信息和意见进行独立评估。

本报告仅反映本公司于发布报告当日的判断，在不同时期，本公司可以发出其他与本报告所载信息不一致及有不同结论的报告；本报告所反映研究人员的不同观点、见解及分析方法，并不代表本公司或其他附属机构的立场。同时，本公司对本报告所含信息可在不发出通知的情形下做出修改，投资者应当自行关注相应的更新或修改。

本公司及作者在自身所知情范围内，与本报告中所评价或推荐的证券不存在法律法规要求披露或采取限制、静默措施的利益冲突。

本报告版权仅为本公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用须注明出处为源达信息证券研究所，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。刊载或者转发本证券研究报告或者摘要的，应当注明本报告的发布人和发布日期，提示使用证券研究报告的风险。未经授权刊载或者转发本报告的，本公司将保留向其追究法律责任的权利。