



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ADAS高级驾驶辅助系统 头豹词条报告系列



温柔·头豹分析师

2024-09-09 未经平台授权，禁止转载

版权问题？[点此投诉](#)

行业：[综合及概念/自动驾驶/自动驾驶解决方案](#) [消费品制造/汽车](#)

关键词：[ADAS](#) [高级辅助驾驶系统](#)

| 词条目录 | | | |
|--|---|--|---|
| <h3>行业定义</h3> <p>ADAS (Advanced Drive-Assistance System) 高...</p> <p>AI访谈</p> | <h3>行业分类</h3> <p>ADAS高级驾驶辅助系统行业可以分为如下类别：</p> <p>AI访谈</p> | <h3>行业特征</h3> <p>ADAS高级驾驶辅助方案的行业特征包括：1.用户画...</p> <p>AI访谈</p> | <h3>发展历程</h3> <p>ADAS高级驾驶辅助系统...目前已达到 3个阶段</p> <p>AI访谈</p> |
| <h3>产业链分析</h3> <p>上游分析 中游分析 下游分析</p> <p>AI访谈</p> | <h3>行业规模</h3> <p>ADAS高级驾驶辅助系统...暂无评级报告</p> <p>AI访谈 SIZE数据</p> | <h3>政策梳理</h3> <p>ADAS高级驾驶辅助系统...相关政策 6篇</p> <p>AI访谈</p> | <h3>竞争格局</h3> <p>AI访谈 数据图表</p> |

摘要 ADAS系统通过精密电子电气控制及多传感器融合，提升行车安全，涵盖L0至L2级智能驾驶技术。用户群体广泛，安全意识提升驱动需求增长。但技术标准与法规差异制约发展。行业采用“技术+服务”模式，中国需加强核心零部件自研。市场规模快速增长，受政策推动和技术优势影响。未来，技术进步与成本降低将进一步推动ADAS普及，提升驾驶安全与效率。

行业定义^[1]

ADAS (Advanced Drive-Assistance System) 高级驾驶辅助系统，需配备复杂精密的电子电气控制系统，借助车载摄像头、雷达、激光雷达等不同传感器收集周围环境信息，通过车辆控制器和执行器通过场景算法处理和预判，在最短的时间内处理各种交通场景，为驾乘人员和行人提供保护，避免交通事故发生。

ADAS目前主要包括L0至L2级别的智能驾驶技术，能够提供从辅助预警到干预性辅助驾驶的功能，包括AEB（自动紧急制动）、ACC（自适应巡航控制）等控制执行的功能，还囊括了预警、监测、环视、HUD（抬头显示）、夜视、酒精闭锁、智能灯、加速踏板误操作、紧急转向辅助等特色功能。ADAS技术在提高道路安全性、减少交通事故发生率方面发挥着重要作用，但与自动驾驶不同的是，ADAS系统仅为驾驶员提供协助，产生的责任与后果需要驾驶员承担。

行业分类^[2]

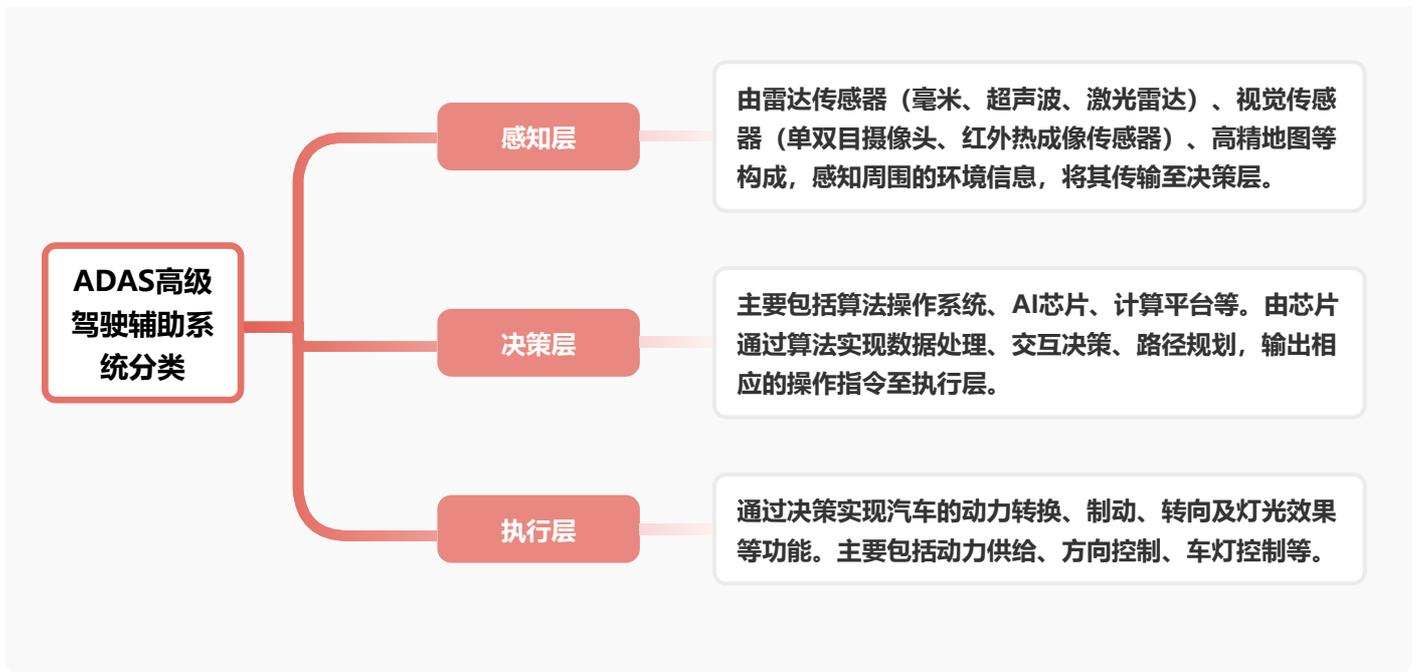
ADAS高级驾驶辅助系统行业可以分为如下类别：

按照驾驶人辅助的方式，ADAS系统可以分为信息辅助驾驶系统和控制辅助驾驶系统两类。

《道路车辆-先进驾驶辅助系统(ADAS)术语及定义》中给出了FCW、BSD、HMW、HUD等信息辅助类术语21项，AEB、ACC、LKA等控制辅助类术语15项。



从ADAS系统整体角度，可分为感知层、决策层和执行层，其本质上是感知、决策、执行三大核心系统的协同。



[2] 1: GB/T国家标准

行业特征^[3]

ADAS高级驾驶辅助方案的行业特征包括：1.用户画像多元化，行车安全意识提升需要驱动需求持续扩大；2.行业内部存在技术和法规要求差异，制约行业发展；3.主要采用“技术驱动+服务增值”的商业模式；4.与国际先进水平相比，中国ADAS行业的核心零部件自主研发能力还有待加强等主要特征。

1 用户画像多元化，行车安全意识提升驱动消费需求持续扩大

随着ADAS技术的普及和消费者认知度的提升，其用户群体不再局限于早期的科技尝鲜者，涵盖了从高端豪华车用户到经济型轿车用户的广泛消费者群体。随着汽车保有量的持续增长和消费者对智能驾驶体验的追求，ADAS系统作为提升行车安全的重要手段，受到了市场的热烈欢迎。根据世界卫生组织披露的数据显示，每年道路交通事故造成全球约130万人死亡、5,000万人受伤，而根据密歇根大学报告，20%-46%的碰撞事故可以被ADAS高级驾驶辅助功能所避免。ADAS系统作为提升驾驶安全性的重要手段，将促使车企加速引入和升级ADAS技术，并进一步推动消费需求持续扩大。

2 行业内部存在技术标准和法规要求差异，制约行业发展

技术发展速度不一致性与法律法规的滞后性导致了全球范围内ADAS标准和法规存在较大差异。**1.自动驾驶分级标准差异：**美国高速公路安全管理局（NHTSA）和国际自动机工程师学会（SAE）提出的分级标准是全球公认的两个主要标准。中国也制定了自己的自动驾驶分级标准，与SAE标准大体一致，但在某些方面存在区别，如对于0级的定义和要求。**2.法规制定和实施进程存在差异：**欧盟关于ADAS的法规已较为成

熟，推出“2019 General Safety Regulation”，并采用型号认证制度对新车型样车进行评估；美国的ADAS法规由联邦机动车安全标准（FMVSS）等构成，但各州对自动驾驶和ADAS的法律规定存在差异。虽然总体上较为开放，鼓励技术发展，但缺乏像欧盟那样统一的全国性法规；尽管近年来密集出台了一系列支持ADAS发展的顶层设计，中国的ADAS法规建设仍然较为滞后。**3.网络安全和数据管理：**欧盟引入了车辆网络安全要求，并通过新的日内瓦条例规定这些要求将于2024年7月生效。而美国则致力于简化和现代化豁免程序，以减少不必要的延迟。

3 主要采用“技术驱动+服务增值”的商业模式

1.技术驱动：ADAS技术的核心在于传感器、算法和芯片的集成与优化。为了在市场中保持竞争力，企业需要不断投入研发，提升技术的精准度和可靠性，以满足消费者对更高安全性和舒适性的需求。随着技术的不断进步，ADAS系统的功能愈加丰富，性能更加强大。这些技术优势成为企业吸引客户、拓展市场的重要手段。**2.服务增值：**随着技术的成熟，ADAS系统逐渐从单一功能向集成化、智能化方向发展。ADAS系统不仅是一个硬件产品，更是一个包含软件和数据服务的综合解决方案。企业通过提供软件升级、数据服务等方式，增加产品的附加值，提升用户体验。针对不同客户的需求和场景，ADAS企业还可提供定制化的解决方案，还进一步提升了产品的市场竞争力。

4 与国际先进水平相比，中国ADAS行业的核心零部件自主研发制造能力还有待加强

ADAS系统高度依赖于科技与创新，自主研发能力是ADAS行业发展的源动力。中国ADAS行业在技术创新方面取得了显著进展，特别是在传感器融合、算法优化等领域，但与国际先进水平相比，中国核心零部件如芯片、核心算法等方面的自主研发能力仍在努力追赶国际顶尖水平。芯片方面，尽管中国先进芯片在硬件参数上与国际领先水准的差距在不断缩小，已经具备了一定的技术创新能力和市场竞争力。但对于国内芯片生产厂商，先进芯片制造水平仍是稀缺资源，如高性能计算芯片和图形处理器（GPU）等领域。考虑到未来中美半导体领域的“割裂”局势，芯片的自主制造产能也将成为ADAS行业发展的关键。另外，当前多数新能源汽车制造商仍依赖进口芯片，汽车芯片进口率超90%，亟需加大研发投入，以缩小与国际先进水平的差距。

[3] 1: 麦肯锡、工信部、泽平...

发展历程^[4]

ADAS（Advanced Driver Assistance Systems）的发展历程可以追溯到20世纪中叶，随着汽车工业的快速发展和科技的不断进步，ADAS技术逐渐从概念走向实际应用，并在近年来取得了显著的发展。

萌芽期 · 1980~2000

20世纪80年代，定速巡航系统作为ADAS技术的雏形开始在部分高端车型上应用。这是ADAS技术商业化应用的起点，标志着车辆控制功能的初步智能化。在此期间，各大汽车制造商和科研机构开始投入资源进行ADAS技术的研发，包括传感器技术、计算机处理能力和算法等方面的探索，为后续ADAS功能的丰富和智能化发展奠定了基础。

1.主要集中在基础的辅助功能，如自适应巡航控制和防抱死制动系统等，功能相对简单。2.消费市场认知度低，市场需求有限，主要应用于高端车型。3.汽车厂商和科技公司开始投入资源进行技术研发和产品开发，但整体投入规模相对较小。

启动期 · 2000~2020

进入21世纪后，随着传感器技术、数据处理能力和算法的不断突破，使得ADAS系统的功能愈加强大，应用场景也更加广泛。车道偏离预警（LDW）和自动紧急制动（AEB）开始广泛应用于汽车市场，显著提升驾驶安全性。政府开始出台相关政策支持ADAS技术的发展，欧洲新车安全评鉴协会（Euro NCAP）将ADAS纳入新车星级评价体系，鼓励汽车制造商采用这些技术。对车辆的安全性能提出更高要求。美国国家公路交通安全管理局（NHTSA）也提出了自动驾驶分级标准，对ADAS技术的发展和应用进行了规范，推动了ADAS技术的市场应用，提升了消费者的认知度。

1.更多的汽车厂商和科技公司进入ADAS市场，竞争日益激烈。2.各国政府出台相关政策支持ADAS技术的发展和应用，不断完善监管体系和法律法规，如将ADAS功能纳入车辆安全评分体系等。3.随着技术的成熟和市场的接受度提高，ADAS市场规模开始快速增长。特别是在欧美等发达国家市场，ADAS技术的普及率逐渐提高，成为汽车市场的竞争焦点之一。

高速发展期 · 2020~至今

近年来，ADAS技术日益成熟，功能更加丰富和智能化。除了传统的车道偏离预警、自动紧急制动等功能外，还涌现出了自动泊车、交通拥堵辅助、360度全景影像等高级功能。这些功能不仅提升了驾驶的便捷性和舒适性，还进一步提高了道路交通的安全性。

1.ADAS市场规模呈现出爆发式增长态势，在中国等新兴市场尤为突出。2.国内外企业纷纷加大在ADAS技术领域的投入，推动技术创新和市场拓展。3.中国政府出台了一系列支持汽车智能化发展的政策措施，包括对新能源汽车及智能网联汽车的推广与应用给予政策倾斜，政策环境正持续优化。

产业链分析

ADAS高级辅助驾驶系统行业产业链上游为核心零部件供应商环节，主要负责提供芯片、传感器以及其他关键原材料；产业链中游为系统集成商环节，集成将上游的硬件和软件，开发出完整的ADAS解决方案；产业链下游为整车制造商环节，主要将ADAS系统集成到车辆中，提供给终端消费者。^[6]

ADAS高级驾驶辅助系统行业产业链主要有以下核心研究观点：^[6]

产业链生态加速重构，由垂直供应转向网状结构

1.软件定义汽车已经成为行业共识，汽车产业正迎来全面重构。目前汽车软件分布分散、结构复杂，代码量巨大，且开发与维护效率低下，已经无法适应未来高等级智能驾驶的复杂功能需求。在原有的电子电气架构下，产业链主要由整车厂商主导，传统Tier1级供应商根据整车厂商每款车的设计要求，向Tier2级供应商采购核心零部件，以黑盒形式向整车厂进行产品交付，汽车智能化浪潮中tier1的黑盒交付模式难以跟上新产品的定义节奏，并且给产品的后续升级迭代带来巨大阻力。主机厂需要更加紧密的合作伙伴，参与到产品的设计和定义阶段，Tier0.5成为介于传统tier1和主机厂之间的重要角色。**2.过去垂直式供应模式将被打破，汽车产业链开始向网状结构发展。**在网络型的生态结构中，抢占关键节点将是头部企业布局的重点。在此背景下，传统上游零部件厂商寻求向下延展增强话语权，下游主机厂寻求向上延展避免沦为代工厂的角色，硬科技、互联网等企业凭借其在硬件芯片、软件、算法等优势强势入局智能驾驶产业链。汽车产业将进一步演进为一个多方共建的生态体系，参与方将涵盖整车厂、互联网公司、ICT企业、人工智能企业、云计算服务商、大数据公司、Tier2/Tier1/Tier0.5供应商以及政府等各方，而传统Tier1的主营业务将会受到挑战，这将带来供应商的洗牌，本土零部件企业市场空间有望增大。

价格战的压力已传导至上游，产业链承压已久

1.市场竞争加剧，车企为争夺市场份额，纷纷追求以价换量。车企价格战始于2023年，2024年仍在持续加剧。比亚迪在2024伊始就掀起了价格战的序幕，随后理想、小鹏、广汽埃安、特斯拉等品牌也跟进降价或提供补贴优惠政策。体现在智驾功能装配上，高工智能汽车研究院数据显示，NOA（领航辅助驾驶）标配新车交付均价36.75万元，比2022年下降2.11万元，亏本卖车几乎已成行业常态。**2.“内卷之殇”招致产业链上下游震荡。**价格战不仅影响车企“失血”，汽车行业的盈利能力也在严重透支。数据显示，虽然中国车市规模达到了全球汽车产业约三成，中国车企利润尚不足全球汽车业总利润的5%，增收但不增利。同时，车企为了转移压力逼迫供应商降价，供应商面临回款周期延长、被拖欠货款等问题。2023年底，蔚来汽车需要约295天的时间来清算其应付账款，其中绝大多数是供应商欠款，而2021年付款周期延长至197天。同样，另一家新势力小鹏汽车的付款周期延长至221天，高于此前的179天。随着价格战的持续，产业链上下游均承担巨大的成本压力。**3.短期内价格战未有停歇趋势，或有加剧可能。**仅2024年4月，已有近40个汽车品牌共128个车系宣布优惠、补贴或降价，涵盖了特斯拉、小鹏、理想等新能源车企，其中特斯拉全系车型降价1.4万元。从短期来看，价格战有助于清理库存和提升销量，实现供应商优胜劣汰。但是从长期来看，对企业的品牌价值和盈利能力造成负面影响，技术创新和产品改进也会受到限制，产业链稳定性受损。^[6]

上 产业链上游

生产制造端

上游核心零部件供应商，包括传感器、芯片、算法以及其他关键原材料。

上游厂商

[博世（中国）投资有限公司 >](#)

[Mobileye](#)

[NVIDIA技术服务（北京）有限公司 >](#)

[查看全部 v](#)

产业链上游说明

核心零部件依赖进口特性决定原材料供给的高风险性，产业链整合正加速

受益于各国监管机构对于主动安全技术的要求不断提高以及相关标准和法规的完善，全球ADAS市场消费需求将持续增长，特别是在中国市场上，随着智能网联汽车的快速发展和消费者对安全性能要求的提高，ADAS需求快速扩张。然而由于中国ADAS行业起步晚，难以突破较高的技术壁垒，高端原材料如MMIC和DSP仍主要依赖进口，目前汽车芯片的国产供给率仅为10%左右，90%依赖于进口，不仅增加系统购置成本，且高度依赖进口的特性决定了原材料供给的不稳定性，导致中国ADAS行业在国际政治和经济波动中处于劣势。在此背景下，整车厂生产受阻，利润受挫，为加强对零部件的安全性及成本以及供应稳定性的掌控，它们将通过自研或战略合作等方式加速供应链垂直整合，最终形成以国产产品代替海外进口的趋势，构建不受美国出口管制影响的国内供应链。

技术进步和市场竞争加剧共同推动行业关键零部件成本逐渐降低，加速ADAS系统向中低端市场渗透

由于国内外市场竞争激烈，2023年汽车行业兴起的价格战愈演愈烈，且受到车企追求高性能向高性价比转变的压力，ADAS行业产业链上游以激光雷达为首的关键零部件首先降价。速腾聚创的招股书显示，激光雷达产品的平均单价已从2.05万元逐步下探至3,200元。此前动辄成本高达万元的激光雷达，已经进入“千元机时代”，并且未来仍有降低的趋势。价格降低的同时，销量直线上升，2022年，中国市场激光雷达装车量达到11.8万台。到2023年，随着高阶智驾加速走向普及，激光雷达装车量也接近55万台，同比增速超过300%。量增价减拓宽了激光雷达的客户群体，使中低端车型搭载激光雷达成为可能，加速了ADAS系统的普及。然而，持续走低的售价和近年来上升的半导体芯片成本抵消了规模经营带来的优势，以速腾聚、禾赛科技为首的激光雷达供应商大规模减亏，短期内将持续承受一定的财务压力，但从长远来看，它将促进技术进步、扩大市场规模、优化产业链，并最终推动整个行业的健康发展。

中 产业链中游

品牌端

ADAS系统集成商

中游厂商

[博世（中国）投资有限公司 >](#)

[华为投资控股有限公司 >](#)

[大陆投资（中国）有限公司 >](#)

[查看全部 >](#)

产业链中游说明

国内ADAS起步较晚，依赖国际Tier1，缺乏自主整合能力

国际零部件巨头承担着Tier1的角色，占据了绝大部分市场份额。由于ADAS系统涉及感应、控制、计算等多个领域，对集成水平具有极高的要求，而国内ADAS技术的起步较晚，国内整车制造商仍与国际大厂有一定差距，高度依赖于国际Tier1供应商提供的成套解决方案。2023年前三季度的数据显示，ADAS行业全球前十的Tier1厂商均为以博世、德国大陆为首的海外企业。但近年来，部分本土企业例如华域汽车、德赛西威、均胜电子等在智驾领域逐渐崛起，其中德赛西威与众多国内外车企已经建立长久、稳定的合作关系，新项目订单达到年化200亿元的历史新高，并且自2020年到2023Q3以来订单规模年复合增长率达到70%。预计未来将有更多的本土供应商逐渐突破技术壁垒，进入ADAS的供应链体系之中。

车企联手互联网巨头已成趋势，加速重构汽车产业生态

汽车产业链正加速解构重塑，原有产业边界扩展，更多专业化新型产业主体正在涌现。随着ADAS行业的快速发展，智能驾驶已是汽车行业的大势所趋。到2025年，预计在全球范围内将仅有14%的车辆没有实现ADAS功能，传统车企缺乏相关知识储备，亟需变革与转型以适应行业发展。在这种背景下，选择更加开放合作、利益共享的模式正在成为主流，传统车企联合互联网科技公司”的合作形式愈发普遍，“阿里巴巴+上汽集团”、“百度+长安汽车”、“腾讯+长安汽车”、“华为+长安”等组合持续在刷新行业的合作新范式。ADAS需要以车为载体，传统车企在车辆制造、供应链管理等环节拥有更多积累及优势，同时拥有庞大的车辆销售网络和用户基础，能够将ADAS快速推向市场。而互联网科技企业凭借在大数据、云计算和人工智能等方面的技术优势，填补了传统车企在智能驾驶领域的缺口，通过跨界合作和资本整合帮助双方优势互补，加速ADAS系统的研发和应用。

产业链下游

渠道端及终端客户

整车制造商

渠道端

[风河软件研发（北京）有限公司 >](#)

[北京梧桐车联科技有限责任公司 >](#)

[斑马网络技术有限公司 >](#)

[查看全部 >](#)

产业链下游说明

用户对ADAS的认知和接受度不断提升，消费观念正重塑

1.中国用户愈发偏好智能化，对ADAS的认知初建立。随着ADAS技术逐步走向成熟与产品价格逐渐下降，ADAS功能正逐渐从豪华车向中低端车型渗透，中国消费者的消费理念和购买心智也在逐渐变化，更多的消费者愿意接受ADAS以及智能驾驶。以2023年发布的小鹏G6、新问界M7以及2024年发布的极氪007为例，高阶智驾版本车型价格上贵2-2.6万元左右，但是仍有约80%、60%和80%的用户选择了高阶智驾版本。**2.相较于分期付款，消费者更倾向于一次性买断。**目前，市场并未有真正意义上免费的高阶自动驾驶，消费者仍旧需要对功能进行付费，主要包括买断与订阅两种方式。根据麦肯锡的调查数据，消费者更加偏好买断制，即使买断会有较高的单次支出。但随着消费者群体接触与体验自动驾驶，其呈现的偏好也在变化，2023年愿意按年订阅的受访者比例相较于2022年同比增长26%，愿意接受按期订阅的用户迅速增长，消费者的观念正在被重塑。

ADAS正处于加速渗透的窗口期，中国市场保持全球领先

随着ADAS技术的不断承受以及硬件成本的降低，智能驾驶的落地有了坚实的软硬支撑，进入加速渗透的窗口期。目前，国内乘用车ADAS系统功能(L1-L2.9)装配量和装配率稳步提升，2023年较2022年L2、L2+、L2.5、L2.9的装配量同比增长了37.0%、71.9%、124.9%和63.1%。某些特定车型如Model Y、Model 3、汉和速腾等在L2以上ADAS功能的渗透率已达到100%。Canalys称，2023年中国市场L2+渗透率连续三个季度全球第一，在第三季度达到5.7%，且中国大陆支持L2+级别的汽车品牌数量达到37家，超过其他地区的两倍，中国ADAS生态的蓬勃发展将惠及主流Tier 1供应商和芯片厂商，促进整个行业的进步与发展。

[5] 1: 佐思汽研、松禾资本

[6] 1: 中国汽车网、中国经济...

[7] 1: 观知海内信息网、观察...

[8] 1: 21经济网、证券时代报...

[9] 1: 维科网

[10] 1: 深圳工业展、腾讯网

[11] 1: 车云网、奕天博创

[12] 1: 佐思汽研

行业规模

2018年—2023年，ADAS高级驾驶辅助系统行业市场规模由22.54亿美元增长至88.35亿美元，期间年复合增长率31.42%。预计2024年—2028年，ADAS高级驾驶辅助系统行业市场规模由97.53亿美元增长至129.61亿美元，期间年复合增长率7.37%。^[16]

ADAS高级驾驶辅助系统行业市场规模历史变化的原因如下：^[16]

强制配备政策以及相关标准体系出台为ADAS市场拓展提供强有力支持

1.在乘用车领域：近年各国家和地区纷纷出台汽车评级标准，将AEB、LDW、FCW等自动驾驶功能纳入汽车评级体系。2018年，AEB已被纳入中国乘用车的新车评价规程(C-NCAP)，缺乏相关配置的车辆将难以获得较高的评级。根据评分体系，在2018年，车辆要获得5星级评价，主动安全的最低得分率要求为26%；而到2019年，最低得分率提升至38%；2020年提升至55%。国内多项政策出台规定部分商用车要搭载ADAS系统。**2.在商用车领域：**受政策端影响，国内商用车ADAS方案也纷纷发布。对于对交通安全运行影响重大的“两客一危”车辆（公交、客运、危化品车辆），政府已经将装配AEB，FCW等辅助驾驶功能列入强制标准。部分强制性政策与规定从“两客一危”开始，并逐步向重型载货汽车、新能源汽车、中轻卡、专项作业车等领域推行。针对普通商用车辆的推荐标准也已经颁布。这些对人员安全关系重大的标准与法规政策的出台将会促进ADAS功能渗透率持续提升，并有助于加速技术进步与行业发展，推动了市场规模的快速扩展。

技术优势帮助切实解决用户痛点，需求拉动ADAS渗透率持续提升

1.满足安全需求：安全始终是汽车出行的第一要务，根据密歇根大学报告，20%-46%的碰撞事故可以被ADAS高级驾驶辅助功能所避免，是提升驾驶安全性的重要手段。其中最典型的功能为AEB（Autonomous EmergencyBraking，自动紧急制动系统），其通过摄像头或雷达检测和识别前方车辆，在有碰撞可能的情况下先用声音和警示灯提醒驾驶者进行制动操作回避碰撞。根据Euro NCAP研究结果显示，AEB技术能在现实世界中减少38%的追尾碰撞。美国汽车协会（AAA）交通安全基金会资助的研究预测也表示，未来30年高级驾驶辅助系统（ADAS）在美国将避免约25万人死于道路交通事故。**2.提升驾驶效率：**根据《中国自动驾驶安全读本》，当前中国交通领域面临诸多痛点，包括人为原因导致的交通事故率占比90%以及由于交通拥堵，仅仅在北京就造成了人均4,013元/年的经济成本。ADAS系统可以提高燃油经济性及交通效率，同时降低成本。**3.提升驾车舒适性：**通过自动化和智能化技术，ADAS有效改善了驾驶体验。如自适应巡航控制、车道保持辅助等功能可以减轻驾驶员的驾驶负担，提高驾驶的舒适性和便捷性将吸引更多消费者购买和使用ADAS系统。^[16]

ADAS高级驾驶辅助系统行业市场规模未来变化的原因主要包括：^[16]

技术持续进步与创新为ADAS行业扩大注入源动力

技术进步与创新传感器、通信、计算和人工智能等技术的不断发展和成熟，为ADAS系统提供了更强大的性能支持。随着人工智能、大数据、云计算等技术的快速发展，ADAS系统的智能化、自动化水平不断提升。从最初的简单预警到如今的智能辅助驾驶，ADAS系统的功能日益丰富，性能更加稳定。如传感器技术的突破（高分辨率的毫米波雷达、激光雷达、摄像头等传感器）可以提供更高精度和更广覆盖范围的环境感知能力；5G、V2X等通

信技术可以实现更快速和更稳定的数据传输和信息交互；深度学习、强化学习等先进算法的应用可以实现更自适应和更优化的行为规划和执行。这些技术的进步将推动ADAS系统提升智能化、自动化水平，进一步提升了驾驶体验和安全性，进而吸引更多消费者接受并购买ADAS系统，为ADAS行业的发展注入核心动力。

行业生产成本不断降低，加速ADAS快速普及

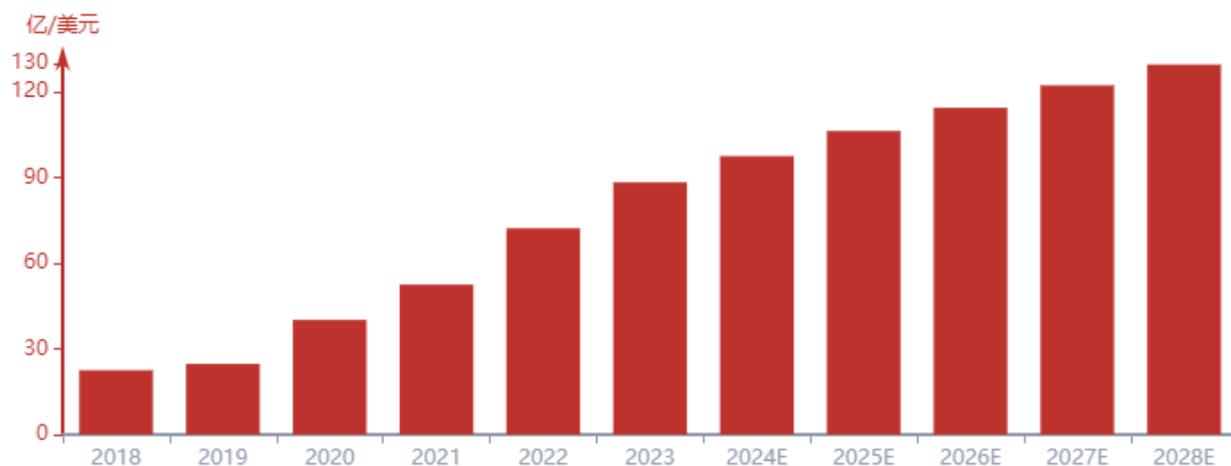
1. 受益于传感器、芯片等核心技术的突破和规模经济效应，ADAS行业成本不断降低。 参照上市公司披露的数据，2019年禾赛科技激光雷达的平均售价是1.74万美元，2023年的平均售价已下探至了3,200元人民币。四年内降价幅度超十万。过去，ADAS只能安装在高端汽车上，而如今已经普遍应用于入门级乘用车，2023年20-30万汽车搭载L2级ADAS的渗透率提升13.4%，有效促进了ADAS技术的普及和应用。**2. 行业竞争加剧价格下降：**为了抢占市场份额，车企普遍采用降价策略应对市场竞争，期望以价换量。据乘联会统计数据，仅在2024年1月至5月期间，已有约56款电动汽车降价，而2023年全年的降价车型累计为70款，部分车企的降价幅度高达5.1万元，ADAS市场价格持续下探使得更多消费者能够负担得起具备高级安全功能的汽车，同时逐渐提升消费者对ADAS的认知和接受度。^[16]

ADAS高级驾驶辅助系统行业规模

ADAS高级驾驶辅助系统行业规模



ADAS高级驾驶辅助系统行业规模



数据来源：汽车之家、安波福、汽车工业协会

[13] 1: 中国汽车网

[14] 1: 汽车之家

[15] 1: 盖世汽车

[16] 1: 新浪财经

政策梳理^[17]

| | 政策名称 | 颁布主体 | 生效日期 | 影响 |
|------|---|-------------------------------------|------------|----|
| | 《汽车驾驶自动化分级》 | 中华人民共和国国家市场监督管理总局、中华人民共和国国家标准化管理委员会 | 2022-03-01 | 10 |
| 政策内容 | 规定了汽车驾驶自动化功能的分级。该标准适用于具备驾驶自动化功能的M类N类汽车其他类型车辆可参照执行。 | | | |
| 政策解读 | 为ADAS及自动驾驶技术的发展提供了明确的分级标准和参考依据。这有助于规范行业发展，推动技术应用的标准化和规范化，促进智能驾驶技术的普及和商业化进程。 | | | |
| 政策性质 | 规范类政策 | | | |

| | 政策名称 | 颁布主体 | 生效日期 | 影响 |
|------|---|--------------------|---------|----|
| | 《“十四五”交通领域科技创新规划》 | 中华人民共和国交通运输部、科学技术部 | 2022-04 | 10 |
| 政策内容 | 该规划指出要推动智能汽车技术、智慧道路技术和车路协同技术融合发展，提升自动驾驶车辆运行与网络安全保障能力，探索形成自动驾驶技术规模化应用方案。 | | | |
| 政策解读 | 该规划布局了未来5—15年交通运输科技创新任务，包括推动智能汽车技术、智慧道路技术和车路协同技术融合发展，提升自动驾驶车辆运行与网络安全保障能力，对ADAS及自动驾驶技术的发展具有重要指导意义。 | | | |
| 政策性质 | 鼓励性政策 | | | |

| | 政策名称 | 颁布主体 | 生效日期 | 影响 |
|------|---|----------------|---------|----|
| | 《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》 | 中华人民共和国工业和信息化部 | 2021-08 | 10 |
| 政策内容 | 该意见对具有生产组合驾驶辅助功能汽车产品的企业提出了明确的技术和管理要求，如采取脱手检测等技术措施，保障驾驶员执行相应的动态驾驶任务。 | | | |
| | | | | |

| | |
|------|--|
| 政策解读 | 针对智能网联汽车（含ADAS系统）提出了严格的安全与数据管理要求。该政策旨在确保汽车数据安全、网络安全，规范软件升级流程，并强化自动驾驶功能的安全监管。这有助于规范智能网联汽车及ADAS产品的生产和管理，推动行业的高质量、健康发展。 |
| 政策性质 | 指导性政策 |

| | 政策名称 | 颁布主体 | 生效日期 | 影响 |
|------|--|---------|---------|----|
| | 《“十四五”现代流通体系建设规划》 | 国家发展改革委 | 2022-01 | 5 |
| 政策内容 | 聚焦制约现代流通体系建设的突出瓶颈和堵点问题，对“十四五”时期现代流通体系建设作出全面部署。强化“一市场、两体系、三支撑”现代流通发展架构。 | | | |
| 政策解读 | 该规划主要关注流通体系建设，但流通体系的现代化也离不开智能交通和物流的发展，间接促进了ADAS及自动驾驶技术在物流领域的应用和推广。 | | | |
| 政策性质 | 鼓励性政策 | | | |

| | 政策名称 | 颁布主体 | 生效日期 | 影响 |
|------|---|------------|---------|----|
| | 《关于支持建设新一代人工智能示范应用场景的通知》 | 中华人民共和国科技部 | 2022-08 | 8 |
| 政策内容 | 开展复杂行车条件下自动驾驶场景示范应用，推动高速公路无人物流、高级别自动驾驶汽车等场景发展。 | | | |
| 政策解读 | 该通知直接支持了ADAS技术在特定场景下的示范应用，有助于加速ADAS技术的商业化进程，并推动相关产业链的完善和发展。 | | | |
| 政策性质 | 鼓励性政策 | | | |

| | 政策名称 | 颁布主体 | 生效日期 | 影响 |
|------|---|------------|---------|----|
| | 《“数据要素×”三年行动计划（2024—2026年）》 | 国家数据局等十七部门 | 2023-11 | 10 |
| 政策内容 | 推进智能汽车创新发展，支持自动驾驶汽车在特定区域、特定时段进行商业化试运营试点，促进多源数据融合应用。 | | | |
| | | | | |

| | |
|------|---|
| 政策解读 | 此计划为ADAS技术的商业化试运营提供了明确的政策支持，有助于推动ADAS技术在更广泛范围内的应用，并促进相关数据的收集、分析和利用。 |
| 政策性质 | 指导性政策 |

[17] 1: 国家标准信息公共服务...

竞争格局

高级驾驶辅助系统（ADAS）市场在全球范围内呈现出多元化和高度竞争的特点。在中国市场，国际巨头如博世、电装、大陆、采埃孚等占据主导地位的同时，中国本土供应商也在快速崛起。^[21]

ADAS高级辅助驾驶系统行业呈现以下梯队情况：第一梯队公司为传统零部件巨头博世（BOSCH），以超高营收稳居第一梯队，与其他厂商拉开较大差距；第二梯队公司为大陆集团（Continental）、采埃孚（ZF）、安波福（APTIV）等国际巨头，在市场份额上稍逊一筹，但凭借深厚的技术积累、广泛的产品线和强大的研发能力，依然具备较强的竞争力；第三梯队主要涵盖众多本土企业和初创企业，如华域汽车、德赛西威、华为等，虽然起步较晚，但凭借对本土市场的深入了解、灵活的市场策略和快速的技术迭代能力，正逐步在ADAS市场中崭露头角。^[21]

ADAS高级驾驶辅助系统行业竞争格局形成主要包括以下原因：^[21]

市场需求持续增长与政策的持续利好加剧行业竞争

市场需求的持续增长和政策的持续利好使得ADAS行业吸引了大量资本的热捧，ADAS行业广阔的发展前景使得众多国内外知名企业纷纷加大投资，以期在这一快速发展的市场中占据一席之地，加剧了市场竞争。**1.市场需求快速增长吸引众多竞争者进入：**消费者对汽车安全和智能化的需求日益增长，更多的消费者开始关注汽车的ADAS功能，对ADAS功能的接受度日益增加。同时，众多先进汽车制造商开始将ADAS作为车辆标配或选装配置，以提升车辆的市场竞争力。中国ADAS市场在过去几年中保持快速增长的态势。全球和中国市场的数据显示，ADAS的需求正在迅速增长。预计到2025年，全球86%以上的汽车将配备ADAS系统功能。这种需求的增长直接推动了ADAS市场的扩展，并吸引了更多的国内外知名汽车制造商和科技公司进入该领域，显著加剧行业竞争。**2.政策支持与监管收紧为行业带来多重利好：**如CNCAP（中国新车评价规程）对车辆安全性能的要求提升，进一步促进了ADAS技术的应用。此外，随着智能网联汽车的发展，政府和企业都在积极推动ADAS技术的普及和应用，进一步提升了对ADAS的关注度。政策利好在吸引资本投入、促进技术创新的同时，也吸引着更多企业可以进入市场，增加了竞争压力。

国际巨头入局早，建立技术壁垒和先发优势

1.技术积累与先发优势：ADAS功能涉及感知、控制与执行等众多领域，包括传感器、算法、芯片等，涉及到光学元件、图像处理、数据融合等多个方面，技术门槛较高。国际零部件巨头在ADAS领域拥有数十年的研发历

史，积累了深厚的技术储备和专利布局。这种长期的技术积累使得它们在传感器、算法、芯片等关键技术上形成了难以逾越的鸿沟，从而导致ADAS市场竞争格局较为集中。而国内ADAS开发起步晚，难以短期内撼动其技术壁垒。**2.系统集成能力：**ADAS系统集成商扮演着承上启下的角色，需要具备系统集成与服务能力，国际Tier1供应商拥有丰富的产品布局和高产品集成度，博世和大陆和法雷奥是全球 Tier1 中布局最全面的企业，已完成感知层、决策层和执行层的全面布局，从而在市场中占据领先地位。 [21]

ADAS高级驾驶辅助系统行业竞争格局的变化主要有以下几方面原因： [21]

中国本土企业崛起，市场份额逐步提升

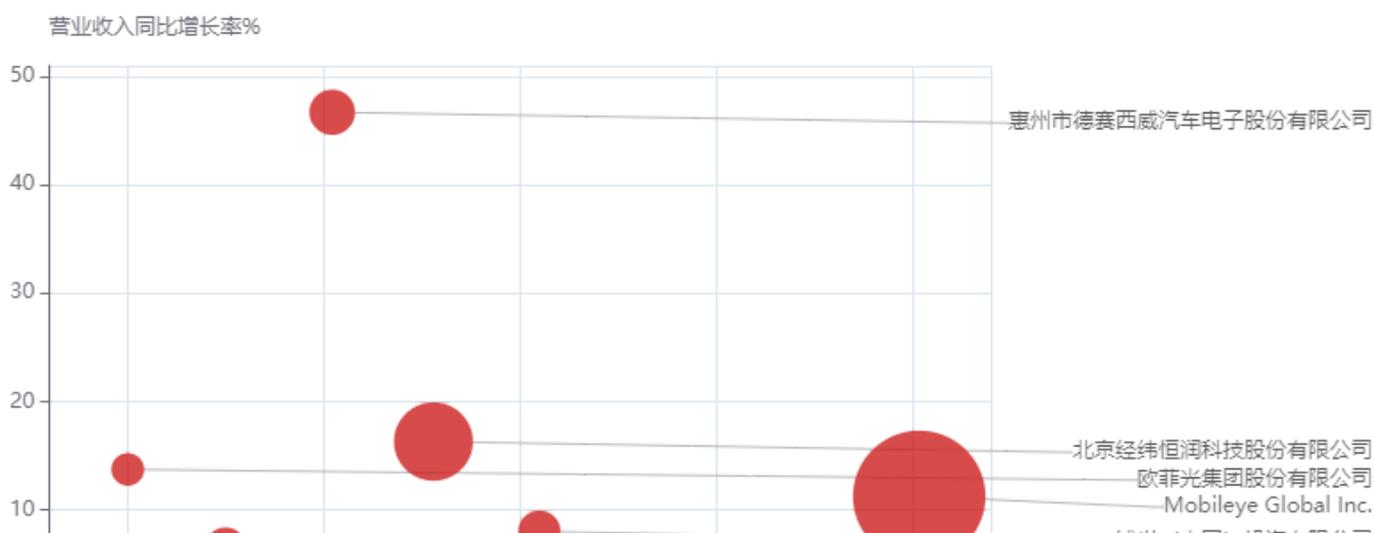
随着中国汽车市场的持续扩张与消费者对本土品牌信任度的提升，自主车企的研发水平有了较大提升，正向研发进入突破阶段。自主汽车品牌经历了20多年的发展，从逆向研发起步，到搭建研发体系和平台架构，现在已经开始取得核心技术正向研发的突破。在需求与功能定义能力上，自主企业已经具备部分能力。蔚来、小鹏、上汽、长安等为代表的本土企业在智能驾驶领域积极推动产品落地，德赛西威、中科创达、地平线等本土供应商在供应链中的地位也得到了提升；在ADAS（不含全景环视、泊车）全市场供应商份额占比方面，中国本土供应商（含车企自研）份额达到19.60%，相比上年同期实现翻倍增长。本土供应商如地平线、经纬恒润等凭借更加灵活的产品设计、本地化开发以及快速灵活响应能力，正逐步缩小与国际巨头的差距，并在产品测试、量产及迭代中展现出强劲发展势头，未来有望弯道超车，打破ABCD（Autoliv奥托立夫、Bosch博世、Continental大陆、Dephi德尔福）四大国际Tier 1寡头垄断的市场格局。

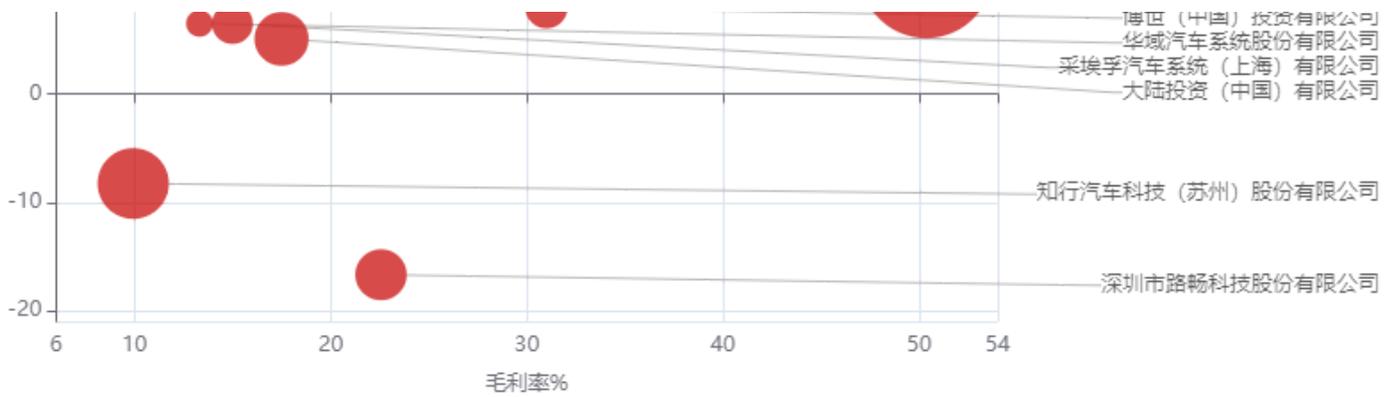
市场需求旺盛，行业竞争加剧

ADAS行业目前处于高速发展期，下游市场的持续增长推动ADAS行业规模的持续扩大，根据预测，2023年中国ADAS市场规模已达到88.35亿美元。为拓展中国市场，国内外知名企业已纷纷布局，国际巨头如博世、大陆集团、电装等凭借其在全球市场的品牌影响力和技术积累，持续加大在中国市场的投入；国内企业如百度阿波罗、华为、大疆等也凭借其在人工智能、大数据等领域的深厚积累，不断推出具有竞争力的ADAS产品；国内ADAS Tier1供应商的数量逐年扩大，从2022年的7家增加到2024年的20家，竞争态势不断加剧。为了争夺市场份额，下游车企以价换量，压缩上游供应商的利润空间，仅有头部Tier1供应商能够实现盈利，但大多数供应商面临亏损的局面，迫使部分较小或资金链较弱的企业退出市场，未来行业有望迎来新一轮洗牌。 [21]

气泡大小表示：研发投入占比(%)

[24]





上市公司速览

华域汽车系统股份有限公司 (600741)

| 总市值 | 营收规模 | 同比增长(%) | 毛利率(%) |
|---------|---------|---------|--------|
| 471.0亿元 | 370.2亿元 | 0.56 | 12.54 |

惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司 (002920)

| 总市值 | 营收规模 | 同比增长(%) | 毛利率(%) |
|---------|--------|---------|--------|
| 489.1亿元 | 56.5亿元 | 41.78 | 19.34 |

欧菲光集团股份有限公司 (002456)

| 总市值 | 营收规模 | 同比增长(%) | 毛利率(%) |
|---------|--------|---------|--------|
| 254.3亿元 | 46.5亿元 | 72.33 | 10.49 |

知行汽车科技(苏州)股份有限公司 (01274)

| 总市值 | 营收规模 | 同比增长(%) | 毛利率(%) |
|-------|-------|---------|--------|
| 67.1亿 | 12.2亿 | -8.2700 | 9.94 |

深圳市路畅科技股份有限公司 (002813)

| 总市值 | 营收规模 | 同比增长(%) | 毛利率(%) |
|--------|-------|---------|--------|
| 32.6亿元 | 2.1亿元 | -10.22 | 21.42 |

东软集团股份有限公司 (600718)

| 总市值 | 营收规模 | 同比增长(%) | 毛利率(%) |
|--------|--------|---------|--------|
| 94.0亿元 | 62.6亿元 | 12.56 | 28.87 |

北京经纬恒润科技股份有限公司 (688326)

| 总市值 | 营收规模 | 同比增长(%) | 毛利率(%) |
|--------|------|---------|--------|
| 74.6亿元 | - | - | - |

惠州市华阳集团股份有限公司 (002906)

| 总市值 | 营收规模 | 同比增长(%) | 毛利率(%) |
|--------|--------|---------|--------|
| 127.6亿 | 19.9亿元 | 51.34 | 21.56 |

宁波均胜电子股份有限公司 (600699)

| 总市值 | 营收规模 | 同比增长(%) | 毛利率(%) |
|---------|---------|---------|--------|
| 200.5亿元 | 132.8亿元 | 0.42 | 15.51 |

[18] 1: 易车网、腾讯云

[19] 1: 雷锋网

[20] 1: 新浪财经

[21] 1: 钛媒体

[22] 1: 深证信数据服务平台、...

[23] 1: 公司官网、盖世汽车

[24] 1: 东方财富网

企业分析

1 华域汽车系统股份有限公司【600741】



公司信息

| | | | |
|------|--|----------|--------------------|
| 企业状态 | 存续 | 注册资本 | 315272.3984万人民币 |
| 企业总部 | 上海市 | 行业 | 道路运输业 |
| 法人 | 陈虹 | 统一社会信用代码 | 9131000013221035XN |
| 企业类型 | 其他股份有限公司(上市) | 成立时间 | 1992-10-28 |
| 品牌名称 | 华域汽车系统股份有限公司 | 股票类型 | A股 |
| 经营范围 | 许可项目：货物进出口；技术进出口。（依法须经批准的项目，经相关部门批准后方可开展... 查看更多 | | |

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 | 1.1 | 1.16 | 1.12 | 1.19 | 1.02 | 0.99 | 0.93 | 0.9 | 0.89 | - |
| 资产负债率(%) | 57.2164 | 57.399 | 59.5256 | 59.1375 | 57.8074 | 61.3203 | 65.1117 | 64.9534 | 65.0302 | - |
| 营业总收入同比增长(%) | 23.181 | 17.8166 | 13.0265 | 11.8751 | -8.3646 | -7.253 | 4.7661 | 13.0936 | 6.5245 | - |
| 归属净利润同比增长(%) | 7.3537 | 16.1143 | 7.87 | 22.479 | -19.484 | -16.3989 | 19.7225 | 11.3494 | 0.1534 | - |
| 应收账款周转天数(天) | 60.3045 | 57.6997 | 58.8562 | 55.82 | 58.9941 | 64.5115 | 72.7097 | 74.31 | 80.3366 | - |
| 流动比率 | 1.2263 | 1.3113 | 1.1804 | 1.1884 | 1.1953 | 1.1088 | 1.0754 | 1.0879 | 1.1203 | - |
| 每股经营现金流(元) | 2.2685 | 3.6081 | 2.6917 | 2.974 | 3.0629 | 2.974 | 2.8065 | 3.1684 | 3.5892 | - |
| 毛利率(%) | 14.31 | 14.6596 | 14.4688 | 13.798 | 14.4617 | 15.2306 | 14.376 | 14.2186 | 13.3202 | - |
| 流动负债/总负债(%) | 84.7348 | 83.7467 | 90.8554 | 86.1106 | 86.8733 | 91.8315 | 88.1803 | 90.5211 | 90.9018 | - |

| | | | | | | | | | | |
|----------------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|---------|
| 速动比率 | 1.0456 | 1.1321 | 0.9916 | 0.9765 | 0.9918 | 0.8538 | 0.8445 | 0.8488 | 0.9011 | - |
| 摊薄总资产收益率(%) | 9.7696 | 9.2178 | 7.906 | 8.1269 | 6.2433 | 4.8197 | 5.2527 | 5.0917 | 4.7772 | - |
| 营业总收入滚动环比增长(%) | 17.6581 | -0.4333 | 3.9323 | 3.2274 | 9.6877 | 9.8369 | - | - | - | - |
| 扣非净利润滚动环比增长(%) | -13.134 | 20.7594 | 17.8924 | -3.439 | 1.4015 | -8.7 | - | - | - | - |
| 加权净资产收益率(%) | 18.89 | 16.84 | 16.51 | 18.52 | 13.64 | 10.6 | 12.67 | 14.11 | 13.03 | - |
| 基本每股收益(元) | 1.852 | 1.927 | 2.079 | 2.546 | 2.05 | 1.714 | 2.052 | 2.285 | 2.288 | 0.401 |
| 净利率(%) | 7.6039 | 6.9048 | 6.4994 | 6.646 | 5.9131 | 5.224 | 5.7105 | 5.0934 | 4.8013 | - |
| 总资产周转率(次) | 1.2848 | 1.335 | 1.2164 | 1.2228 | 1.0558 | 0.9226 | 0.9198 | 0.9997 | 0.995 | - |
| 归属净利润滚动环比增长(%) | 4.9871 | 14.6524 | 9.7186 | 4.5948 | -1.678 | 28.1603 | - | - | - | - |
| 每股公积金(元) | 2.371 | 4.0238 | 4.0587 | 4.0848 | 4.0645 | 4.1743 | 3.6276 | 3.6315 | 3.6372 | - |
| 存货周转天数(天) | 21.7309 | 21.6999 | 25.8956 | 28.3733 | 32.9167 | 47.5913 | 58.9159 | 57.3934 | 56.2949 | - |
| 营业总收入(元) | 911.20亿 | 1242.96亿 | 1404.87亿 | 1571.70亿 | 1440.24亿 | 1335.78亿 | 1399.44亿 | 1582.68亿 | 1685.94亿 | 370.21亿 |
| 每股未分配利润(元) | 5.6798 | 5.8132 | 6.7644 | 8.082 | 8.9258 | 9.5951 | 8.9211 | 10.1843 | 11.5414 | - |
| 归属净利润(元) | 47.83亿 | 60.76亿 | 65.54亿 | 80.27亿 | 64.63亿 | 54.03亿 | 64.69亿 | 72.03亿 | 72.14亿 | 12.63亿 |
| 扣非每股收益(元) | 1.674 | 1.82 | 2.001 | 2.002 | 1.765 | 1.337 | 1.586 | 2.05 | 2.063 | - |
| 经营现金流/营业收入 | 2.2685 | 3.6081 | 2.6917 | 2.974 | 3.0629 | 2.974 | 2.8065 | 3.1684 | 3.5892 | - |

竞争优势



华域汽车主要所属企业较早引入国际汽车零部件企业的先进工艺和技术，通过本土研发团队的不断消化吸收和再创新，已形成较为完整的自主研发体系及本土化同步开发能力。公司坚持将研发能力的提升作为核心工作，为各所属企业制定了具有针对性的技术发展路线。目前，汽车内饰、汽车座椅、汽车照明、轻量化铸铝、油箱系统等业务已形成具有较强国际竞争力的自主研发能力。

竞争优势2

华域汽车已形成较为完善的国内外产业布局，具备产业集群优势。截至2023年12月末，公司所属企业在全国22个省、市、自治区设立有356个研发、制造和服务基地。随着国际化发展的不断深入，公司的汽车内饰、轻量化铸铝、车灯和油箱系统等业务逐步开始拓展全球市场，目前已在美国、德国、泰国、俄罗斯、捷克、斯洛伐克、印度、墨西哥、加拿大、南非、日本、西班牙、意大利、巴西、印度尼西亚、塞尔维亚、马来西亚、乌兹别克斯坦等国家设立有100个生产制造(含研发)基地，为国内外众多整车客户提供优质的本土化研发和供货服务。

2 北京经纬恒润科技股份有限公司【688326】



· 公司信息

| | | | |
|------|---|----------|--------------------|
| 企业状态 | 存续 | 注册资本 | 11999.16万人民币 |
| 企业总部 | 北京市 | 行业 | 科技推广和应用服务业 |
| 法人 | 吉英存 | 统一社会信用代码 | 91110105754668875A |
| 企业类型 | 股份有限公司(上市、自然人投资或控股) | 成立时间 | 2003-09-18 |
| 品牌名称 | 北京经纬恒润科技股份有限公司 | 股票类型 | 科创板 |
| 经营范围 | 一般项目：技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广；计算机软硬件... 查看更多 | | |

· 财务数据分析

| 财务指标 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024(Q1) |
|--------------|----------|-----------|----------|----------|---------|-----------|----------|
| 销售现金流/营业收入 | 0.87 | 0.77 | 0.64 | 0.84 | 0.75 | 0.55 | - |
| 资产负债率(%) | 83.0865 | 77.8994 | 65.7576 | 66.2751 | 40.2244 | 46.3773 | - |
| 营业总收入同比增长(%) | - | 19.9093 | 34.3462 | 31.6132 | 23.284 | 16.3006 | - |
| 归属净利润同比增长(%) | - | -387.2023 | 223.5073 | 98.3713 | 60.4802 | -192.1679 | - |
| 应收账款周转天数(天) | 126.5864 | 116.1524 | 126.9878 | 105.0289 | 83.6694 | 98.3431 | - |
| 流动比率 | 1.0375 | 0.9967 | 1.3061 | 1.2546 | 2.1774 | 1.7186 | - |
| 每股经营现金流(元) | 1.5689 | 1.709 | 0.55 | 3.45 | 0.4378 | -4.6607 | - |
| 毛利率(%) | 39.2952 | 34.4199 | 32.7537 | 30.8759 | 28.9853 | 25.5967 | - |
| 流动负债/总负债(%) | 92.6217 | 93.5134 | 92.6618 | 89.8895 | 89.5491 | 89.5253 | - |
| 速动比率 | 0.6386 | 0.6478 | 0.9349 | 0.7479 | 1.6866 | 1.3003 | - |

| | | | | | | | |
|-------------|----------|--------------|----------|----------|---------|---------------|---------------|
| 摊薄总资产收益率(%) | 1.1122 | -2.6382 | 2.2478 | 3.478 | 3.509 | -2.3882 | - |
| 加权净资产收益率(%) | 7.89 | -18.07 | 9.79 | 10.29 | 5.88 | -4.21 | - |
| 基本每股收益(元) | - | - | 0.87 | 1.62 | 2.13 | -1.82 | -1.64 |
| 净利率(%) | 1.3502 | -3.2339 | 2.973 | 4.481 | 5.833 | -4.6447 | - |
| 总资产周转率(次) | 0.8237 | 0.8158 | 0.7561 | 0.7762 | 0.6016 | 0.5142 | - |
| 每股公积金(元) | 3.036 | 6.7655 | 12.0438 | 12.4593 | 38.6115 | 38.8177 | - |
| 存货周转天数(天) | 221.0127 | 185.7001 | 171.6574 | 184.8429 | 191.022 | 171.928 | - |
| 营业总收入(元) | 15.39亿 | 18.45亿 | 24.79亿 | 32.62亿 | 40.22亿 | 46.78亿 | 8.89亿 |
| 每股未分配利润(元) | -0.5067 | -1.1941 | 1.7205 | 3.1914 | 4.2172 | 2.4139 | - |
| 稀释每股收益(元) | - | - | 0.87 | 1.62 | 2.13 | -1.82 | -1.64 |
| 归属净利润(元) | 2077.54万 | -59667535.68 | 7369.38万 | 1.46亿 | 2.35亿 | -217256574.55 | -191700101.57 |
| 扣非每股收益(元) | - | - | 0.7 | 1.24 | 1.09 | -2.38 | - |
| 经营现金流/营业收入 | 1.5689 | 1.709 | 0.55 | 3.45 | 0.4378 | -4.6607 | - |

· 竞争优势

经纬恒润具备开发汽车电子产品的全栈能力，覆盖电子、光学、机械等不同领域。在系统及子系统开发方面(包含结构、硬件、软件等)，团队具备需求开发能力，基于可靠性、功能安全、信息安全等需求的方案及详细设计能力，仿真及验证等基于V模型的全栈能力；在软件方面，基于MCU、SoC等硬件平台的基础软件和应用层软件开发，具有较高的技术成熟度和丰富的开发实践经验；在测试方面，技术及工具可覆盖硬件合格性测试、软件单元测试、软件静态分析、软件集成测试、软件合格性测试、系统集成测试、系统合格性测试等产品级测试需求，同时可提供整车网络、合格性测试等测试咨询服务。以智能驾驶业务为例，公司具有电子产品开发全栈式解决能力，包括硬件(硬件与机械结构)、底层软件(AUTOSAR CP)、操作系统与中间件(QNX与AUTOSARAP)、核心算法等成熟的设计能力，可匹配适用不同算力平台，在感知、预测、规划、控制的核心技术模块拥有自主研发的实力和技术积累。



· 竞争优势2

经纬恒润基于十余年的汽车行业软件开发经验积累和对行业技术趋势的深刻理解，为客户提供全自主嵌入式软件平台，包含AUTOSAR软件、服务中间件、信息安全软件，并基于复杂控制器，提供系统开发集成服务，未来将推出针对车辆场景的Vehicle OS。公司积极响应国家自主化方针，不仅全栈自研嵌入式软件平台，而且率先布局国产芯片生态，近几年累计为多家国产芯片提供嵌入式软件平台解决方案，同时，积极参与科技部重大专项，贡献自主力量。INTEWORK聚焦于汽车工具软件领域。公司通过十余年的产品实践经验和针对自动化及测量系统标准协会ASAM、国际标准化组织ISO、美国汽车工程师学会SAE等主流汽车相关标准的工程化应用，自主研发了十余款汽车电子领域软件产品，包括面向汽车CAN(FD)/LIN/Ethernet总线设计分析和仿真的工具软件V系列、面向汽车研发生产和售后诊断的工具软件D系列、面向汽车测试的工具软件T系列产品。同时针对智能网联和软件定义汽车的行业发展趋势，公司也在积极进行智能驾驶研发测试云产品的研发工作，持续为客户提供高效、易用的汽车电子工具软件产品。目前团队在积极拥抱大模型，提高软件易用性，为用户带来更好体验。

3 惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司【002920】



公司信息

| | | | |
|------|--|----------|--------------------|
| 企业状态 | 存续 | 注册资本 | 55500.61万人民币 |
| 企业总部 | 惠州市 | 行业 | 汽车制造业 |
| 法人 | 高大鹏 | 统一社会信用代码 | 91441300617881792D |
| 企业类型 | 其他股份有限公司(上市) | 成立时间 | 1986-07-24 |
| 品牌名称 | 惠州市德赛西威汽车电子股份有限公司 | 股票类型 | A股 |
| 经营范围 | 技术开发、生产和销售汽车信息和娱乐系统及部件，空调系统及部件，仪表系统及部件，显... 查看更多 | | |

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 | 0.89 | 0.99 | 1.07 | 1.04 | 0.95 | 0.92 | 0.98 | 0.98 | 0.91 | - |
| 资产负债率(%) | 71.9766 | 71.5321 | 40.2918 | 30.0219 | 33.5477 | 38.5034 | 46.6441 | 52.4373 | 55.2565 | - |
| 营业总收入同比增长(%) | 39.1233 | 54.7887 | 5.8518 | -10.0088 | -1.3219 | 27.389 | 40.7464 | 56.0479 | 46.7096 | - |
| 归属净利润同比增长(%) | 116.8097 | 64.4811 | 4.4325 | -32.4966 | -29.7929 | 77.3594 | 60.7492 | 42.1316 | 30.5702 | - |
| 应收账款周转天数(天) | 64.5925 | 60.9199 | 71.1927 | 81.5402 | 93.7671 | 90.3909 | 87.5441 | 86.9609 | 96.4944 | - |
| 流动比率 | 1.186 | 1.2379 | 2.4013 | 3.4113 | 2.7233 | 2.19 | 1.7886 | 1.6612 | 1.5678 | - |
| 每股经营现金流(元) | 0.55 | 1.24 | 1.1749 | 1.3379 | 0.7257 | 0.7988 | 1.5181 | 1.0978 | 2.0558 | - |
| 毛利率(%) | 26.9619 | 26.9486 | 25.7771 | 23.9917 | 22.7467 | 23.3864 | 24.6037 | 23.0343 | 20.4433 | - |

| | | | | | | | | | | |
|----------------|----------|---------|---------|----------|-----------|----------|---------|---------|---------|--------|
| 流动负债/总负债(%) | 93.8548 | 90.9647 | 87.4876 | 79.333 | 82.2365 | 88.1011 | 90.5551 | 85.2722 | 87.6303 | - |
| 速动比率 | 0.6947 | 0.8135 | 1.8929 | 1.5715 | 1.3966 | 1.7404 | 1.314 | 1.1058 | 1.194 | - |
| 摊薄总资产收益率(%) | 13.7678 | 15.5961 | 11.5076 | 6.995 | 4.86 | 7.4571 | 9.3985 | 9.7991 | 9.7045 | - |
| 营业总收入滚动环比增长(%) | - | - | 19.0947 | 12.168 | 40.5692 | 46.9864 | - | - | - | - |
| 扣非净利润滚动环比增长(%) | - | - | 35.8202 | 124.4811 | 1220.6399 | 94.5461 | - | - | - | - |
| 加权净资产收益率(%) | 49.99 | 55.63 | 41.37 | 10.86 | 7.13 | 11.73 | 16.74 | 20.21 | 21.94 | - |
| 基本每股收益(元) | 0.8 | 1.31 | 1.37 | 0.76 | 0.53 | 0.94 | 1.51 | 2.15 | 2.81 | 0.7 |
| 净利率(%) | 9.7476 | 10.3967 | 10.2472 | 7.6941 | 5.475 | 7.6215 | 8.6927 | 7.8442 | 7.0366 | - |
| 总资产周转率(次) | 1.4124 | 1.5001 | 1.123 | 0.9091 | 0.8877 | 0.9784 | 1.0812 | 1.2492 | 1.3792 | - |
| 归属净利润滚动环比增长(%) | - | - | 32.8771 | 51.9942 | 268.9174 | 125.1462 | - | - | - | - |
| 每股公积金(元) | 0.4406 | 0.4406 | 3.7637 | 3.7637 | 3.7637 | 3.7637 | 4.2218 | 4.4775 | 4.7278 | - |
| 存货周转天数(天) | 103.8362 | 94.8592 | 85.3485 | 70.0935 | 68.9219 | 69.0343 | 78.2303 | 85.3687 | 68.947 | - |
| 营业总收入(元) | 36.68亿 | 56.78亿 | 60.10亿 | 54.09亿 | 53.37亿 | 67.99亿 | 95.69亿 | 149.33亿 | 219.08亿 | 56.48亿 |
| 每股未分配利润(元) | 0.4441 | 1.2259 | 1.74 | 2.1215 | 2.4274 | 3.0733 | 4.2306 | 5.9127 | 8.1537 | - |
| 稀释每股收益(元) | 0.8 | 1.31 | 1.37 | 0.76 | 0.53 | 0.94 | 1.51 | 2.13 | 2.8 | 0.7 |
| 归属净利润(元) | 3.59亿 | 5.90亿 | 6.16亿 | 4.16亿 | 2.92亿 | 5.18亿 | 8.33亿 | 11.84亿 | 15.47亿 | 3.85亿 |
| 扣非每股收益(元) | 0.77 | 1.26 | 1.37 | 0.65 | 0.39 | 0.84 | - | - | - | - |
| 经营现金流/营业收入 | 0.55 | 1.24 | 1.1749 | 1.3379 | 0.7257 | 0.7988 | 1.5181 | 1.0978 | 2.0558 | - |

▪ 竞争优势

德赛西威高度重视自主研发与创新能力，并持续优化研发效能。公司已在新加坡、德国、日本、南京、成都、上海、深圳、广州、北京等地同时设有研发分部。公司已自主掌握智能座舱、智能驾驶



全栈设计等能力，在智能驾驶车载领域对人工智能的应用处于行业先进水平，同时，自动驾驶算法、车载显示屏光学技术、车载网络通信技术、网络安全技术、OTA等技术都处于国内领先地位。2023年，公司研发投入约20.29亿元，占营收9.26%。公司在知识产权布局、技术标准制定方面持续发力，截至2023年12月，公司累计申请专利超过3,200项，为全国汽车标准化技术委员会、中国汽车工业协会标准法规工作委员会和全国信息安全标准化技术委员会委员，主导或参与的国内外技术标准发布数累计超80项。2023年公司主导发布的技术标准包括《自主代客泊车场地试验方法》、《智能座舱标准体系研究报告》等，参与发布的技术标准包括《道路车辆局域互联网络(LIN)》系列标准、《车载无线通信终端》标准等，规范行业和产品发展。随着数字化转型的深入推行，公司通过应用PLM和ALM等项目、产品和软件的全生命周期管理体系，全面实施敏捷开发，陆续获得ASPICECL2、CL3（汽车行业软件过程改进和能力评估模型）国际认证，汽车领域的软件开发能力达到国际先进水平。

• 竞争优势2

德赛西威拥有国际领先的制造工艺，自主创新建成一系列具有行业领先水平的智能制造装备，并全部搭载信息化系统，实现智能制造。全自动OCR/OCA贴合线体，可实现7~45寸单屏、双联屏、三联屏以及弯曲屏的全贴合生产，拥有高柔性的智能装备线体，满足智能座舱和智能驾驶全系列产品的组装、测试工艺。同时，公司拥有全过程实施零返修的SMT贴片工艺、LCM显示模组制造工艺、不同级别的域控制器生产技术、世界领先的车载摄像头模组生产技术、高度自动化24G/77G毫米波雷达生产技术等领先制造工艺技术并具备车规级SIP产品生产能力。公司积极推动数字化转型，持续推进智能工厂建设，全面应用MES、WMS、ELM、ERP、APS等信息化系统，联动自主开发的精益化组装与测试平台，实现从客户订单到原材料采购的全价值链信息化管理，提供高质量的敏捷交付。同时，公司通过开展智能化能源管理，实施高效的节能减排，向低碳化转型，同步建设数字化和集成供应链，主动变革。自2022年底开展集成供应链变革以来，取得了显著的改善。通过优化物流运营组织，完善需求预测模型，建立产销协同机制，精细化的库存管控等措施，整体运营效率大幅提升；交付保供OTD100%达标；通过品类策略的优化、物料采购成本的精细化管理实现关键绩效的提升。同时，公司通过开展物流和关务筹划，建立智能化仓库，向低碳化运输倾斜，致力打造成为绿色低碳的汽车电子行业智能供应链，支持公司可持续发展。2023年，公司入围国家2022年度智能制造标准应用试点项目名单，入围工信部2023年度智能制造示范工厂名单，获得智能制造能力成熟度(CMMM)四级认证，充分证明了德赛西威数字化、智能化制造实力及先进水平。

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

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

