



计算机行业：从主芯片视角 研究智能驾驶赛道具有内在 的产业逻辑



本报告导读：

从芯片看智能驾驶具有内在的产业逻辑；座舱域：对于高通 IP 的 KnowHow 将越发重要；驾驶域：仍需关注竞争格局演化；推荐虹软科技、中科创达、德赛西威。

摘要：

从主芯片视角研究智能驾驶赛道具有内在的产业逻辑。1) 车载芯片的特点决定了芯片厂商的稀缺性长期存在。第一，汽车芯片更长的生命周期和对于功能安全的更高要求决定了其在技术上的要求较高；第二，车载芯片从研发、流片到后续的验证和上车，这个过程的周期非常长；第三，SOC 芯片要想实现投资回报可能需要实现 1000 万片的出货量，而在车载领域实现这么大的出货量是非常困难的，如果设计一款单纯用于汽车的芯片往往是很难收回成本的。2) 从商业模式来看，芯片厂商实际上处于盈利能力最强和商业模式最优的 IP 公司层级，这决定了芯片厂商的重心在于获取开发授权费用和版税费，而对于技术支持方面则倾向于选择方案商进行承接。3) 虽然所有的方案厂商和芯片厂商都宣称自身是独立的第三方厂商，但客观上由于长期合作的双方磨合度更高，决定了方案商与芯片厂商之间在事实上存在一定程度的绑定关系。综上，芯片厂商长期的稀缺性、其与方案厂商相对清晰的合作边界以及双方关系的稳定性共同决定了从芯片视角来看方案厂商具有内在的产业逻辑。

座舱域：对于高通 IP 的 KnowHow 将越发重要。2021 年 11 月，高

通携手集度首发 8295，预计 2023 年量产上市，算力达到 30TOPS。需要注意的是，目前 8195 仅仅在凯迪拉克 LYRIQ 搭载，且预计在 2022 年才会正式上市，可以说该芯片在国内仍没有量产案例；而 8295 在国内的授权开发费用超过 500 万美元，在这种情况下已经有不止一家主机厂选择 8295，反映出主机厂对座舱算力需求的乐观预期以及对于高通的高度认可。在这种背景下，对高通 IP 的 KnowHow 将成为方案商和算法厂商的核心竞争力，高通现有合作伙伴优势明显。

驾驶域：仍需关注竞争格局演化，L3 落地时点或成关键。自动驾驶虽然有各种各样的应用场景，但本质上都是同一类应用，即自动驾驶生态中涉及的应用范畴远远窄于手机。在这种情况下，如果核心算法开源，就会失去差异化。在这种情况下，英伟达、高通等芯片厂商具有通过技术上的分立实现生态差异化的动机，驾驶域或不会出现一家芯片厂商独大的局面。

推荐虹软科技、中科创达、德赛西威。综合公司与主芯片厂商的合作情况以及汽车业务可以为自身带来的弹性等两方面因素，推荐车载视觉算法头部玩家虹软科技、高通的方案提供商中科创达、英伟达在大陆的唯一第三方合作伙伴德赛西威。

风险提示：部分技术难题尚未被完全攻克、芯片短缺情况长期存在

关键词：芯片

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_36938

