

# 2025年汽车智能化培训框架

证券分析师：黄细里

执业证书编号：S0600520010001

联系邮箱：huangxl@dwzq.com.cn

联系电话：021-60199793

2025年3月14日

- **汽车智能化产业趋势三部曲（5-10年维度）：本质是一场出行革命！** 1) 2025-2027年第一部【L3智能化帮助车企卖车】，实现国内电动车渗透率50%-80%+突破，带来国内自主品牌第一轮淘汰赛。2) 2027-2030年第二部【L4Robotaxi实现车企软件收费】，Robotaxi出行渗透率有望实现0-30%突破。3) 2030-2035年第三部【自主品牌实现全球崛起】，通过独资或合资海外建厂模式实现智能电动车全球扩散，真正得到海外消费者认可。
- **消费者愿意为汽车智能化买单吗？2025年或是拐点之年！** 城市NOA（L3智能化核心体验）普及是推动智能化成为消费者购车前三考虑因素的力量。目前我们根据【引领车企新车周期—终端草根调研—爆款车型验证】体系将紧密跟踪【L3智能化渗透率】2025-2027年从10%-50%-80%+的变化过程。Robotaxi（L4智能化核心体验）将进一步颠覆认知，给消费者带来更快捷更安全更舒适的出行方式，从而带动社会效率提升。
- **智能化如何重构汽车产业链？淘汰赛模式！强者恒强！产业链利润分配模式或类似消费电子产业链。整车或分为三类公司：** 1) 一类是B端Robotaxi，核心壁垒在于【算法技术+整车成本+平台流量】； 2) 一类是C端个性化品牌，核心壁垒在于【爆款车型推出能否成为大概率事件】； 3) 一类是整车高端制造，核心壁垒在于【能否绑定优秀合作伙伴】。**零部件或分为两类公司：** 1) 一类是模块化供应商，核心壁垒在于【能否绑定优秀车企且不断拓展品类能力】； 2) 一类是单一品类供应商，核心壁垒在于【垂直一体化能力是否足够强大到成本持续领先】。
- **风险提示：** 国内经济复苏节奏进度低于预期；政策以及产品落地进度低于预期等

## 汽车智能化产业趋势三部曲

### 帮助车企卖车

L3智能化渗透率  
10%-80%



电动化渗透率  
50%-80%+



自主品牌市占率  
巩固60-70%



自主品牌完成第一轮淘汰赛

### 实现车企软件收费

Robotaxi出行渗透率0-30%突破

Robotaxi车辆  
硬件代工模式

Robotaxi软件  
收费提成模式



Robotaxi每年  
新增销量



Robotaxi累计  
保有量

自主品牌完成第二轮淘汰赛

代工模式

个性化品牌

平台模式

### 自主品牌全球崛起

2020-2025年  
第一阶段 贸易出口方式  
出口销量100-500万  
油车为主，电车为辅



2026-2035年  
第二阶段 独资/合资建厂模式  
出口销量500万—1000万+  
智能电动车为主



自主品牌真正意义上全球崛起

2025年

2027年

2030年

2035年

# 汽车智能化产业链标的梳理（不完全统计）

硬件环节	感知		决策		执行和其他			
	摄像头	激光雷达	芯片	域控制器	制动	悬架	转向	连接器线束
核心公司	舜宇光学科技	速腾聚创	英伟达	德赛西威	伯特利	保隆科技	耐世特	电连技术
	韦尔股份	禾赛科技	高通	华阳集团	亚太股份	中鼎股份	浙江世宝	沪光股份
	联创电子	永新光学	地平线机器人	科博达	拓普集团	拓普集团	伯特利	瑞可达
	宇瞳光学	高伟电子	黑芝麻智能	知行科技			拓普集团	立讯精密
	蓝特光学		寒武纪	经纬恒润				
	思特威			均胜电子				
				比亚迪电子				
			立讯精密					
软件环节	算法	中间件	云					
核心公司	文远知行	中科创达	金山云					
	小马智行	光庭信息						
	momenta (拟上市)							
整车环节	新势力	华为智选	华为Hi	其他	基础硬件 (电动化)			
核心公司	特斯拉	赛力斯	长安汽车	比亚迪	核心公司 (不完全统计)	综合型	拓普集团	华域汽车
	小鹏汽车	江淮汽车	广汽集团	吉利汽车		内外饰	新泉股份	岱美股份
	理想汽车	北汽蓝谷	东风集团	长城汽车		轻量化	旭升集团	爱柯迪
	零跑汽车	奇瑞 (拟上市)		小米		一体化压铸	文灿股份	广东鸿图
	蔚来汽车	上汽集团				玻璃	福耀玻璃	
	极氪					车灯	星宇股份	
						座椅	继峰股份	
服务环节	运营平台	测试						
核心公司	百度 (萝卜快跑)	中国汽研			电池	宁德时代	亿纬锂能	
	如祺出行	华依科技			电机电控	汇川技术		
	滴滴 (或重新上市)							
	大众交通							
	锦江在线							



- 一、什么是汽车智能化？为何需要？

---

- 二、消费者愿意为智能化买单吗？

---

- 三、智能化如何重构汽车产业链？

---

- 四、整车格局如何变化？智能化视角

---

- 五、零部件格局如何变化？智能化视角

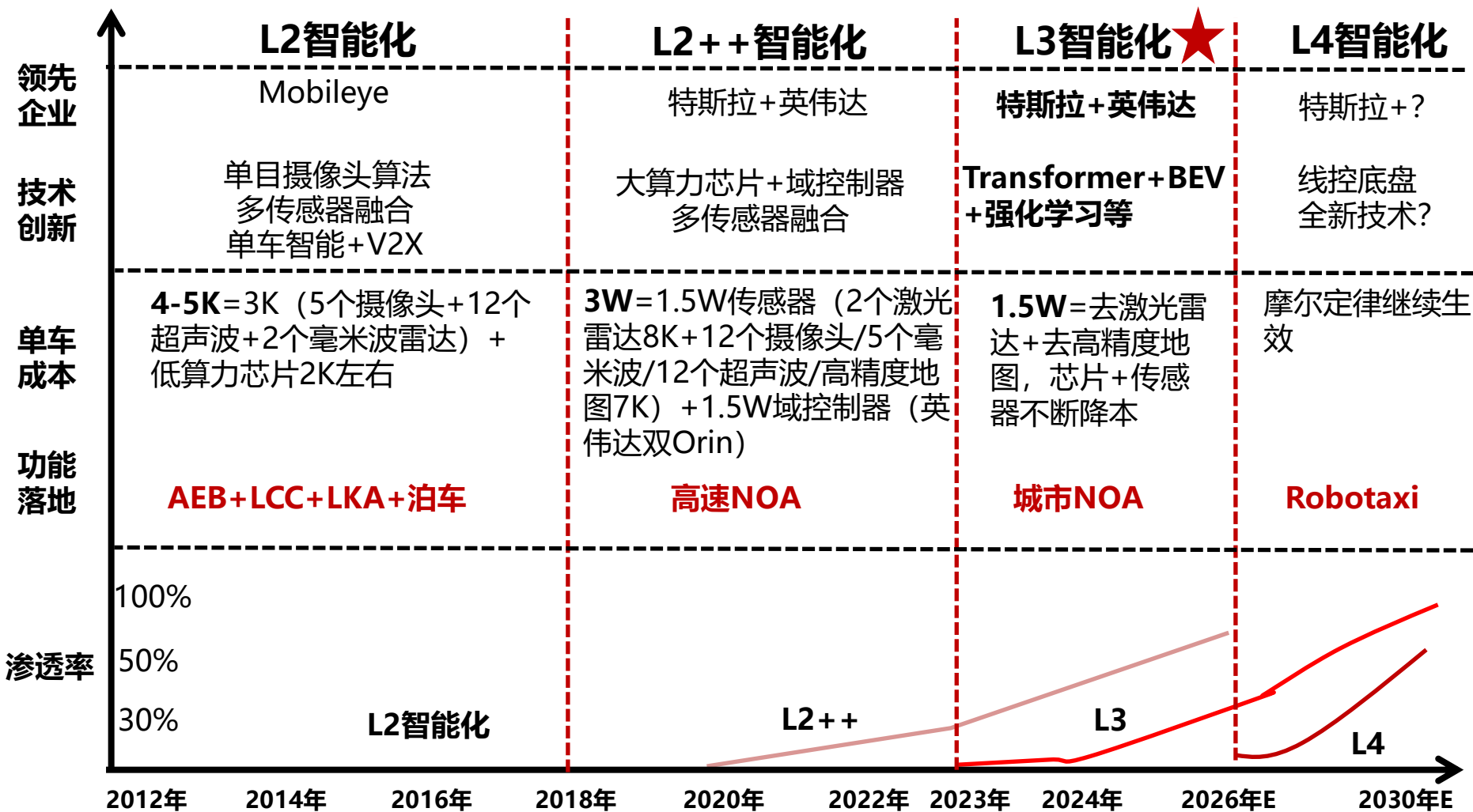
---

- 六、风险提示

---

# 一、什么是汽车智能化？为何需要？

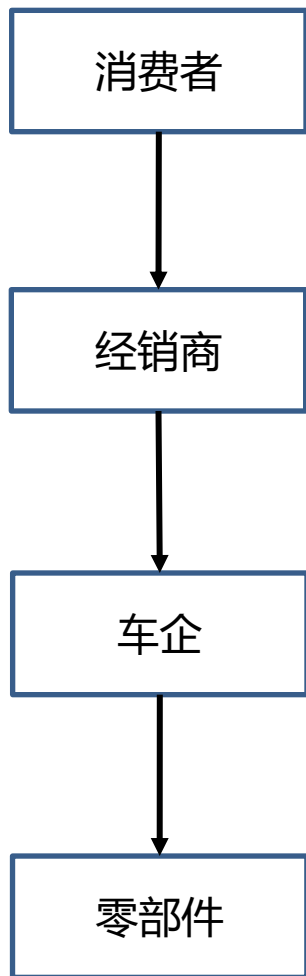
# 汽车智能化在不同阶段含义有所区别



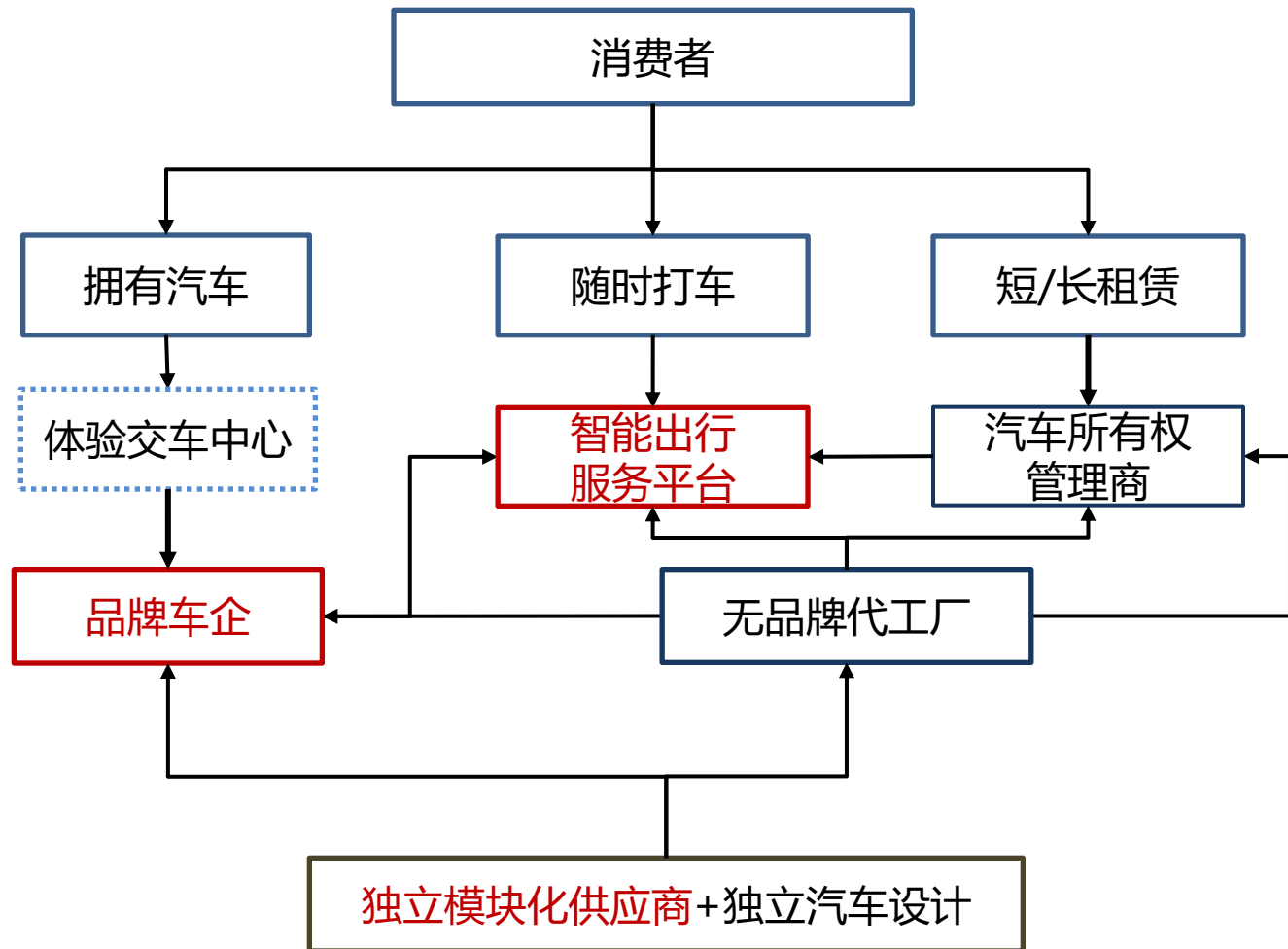
- 自特斯拉入局以来，汽车智能化每2-3年会有一次重大技术创新，但底层竞争要素始终未变。

	2021年特斯拉	2023年Chat-GPT	2025年DeepSeek
算力	车端 大幅上升		预期减少
	云端	大幅上升	
算法	基于规则Rule-base	端到端Transformer	强化学习
数据	数据的数量预期下降，数据的质量预期上升		
资金/ 人才	资金壁垒逐步下降，人才密度>人才数量，敢于创新！		

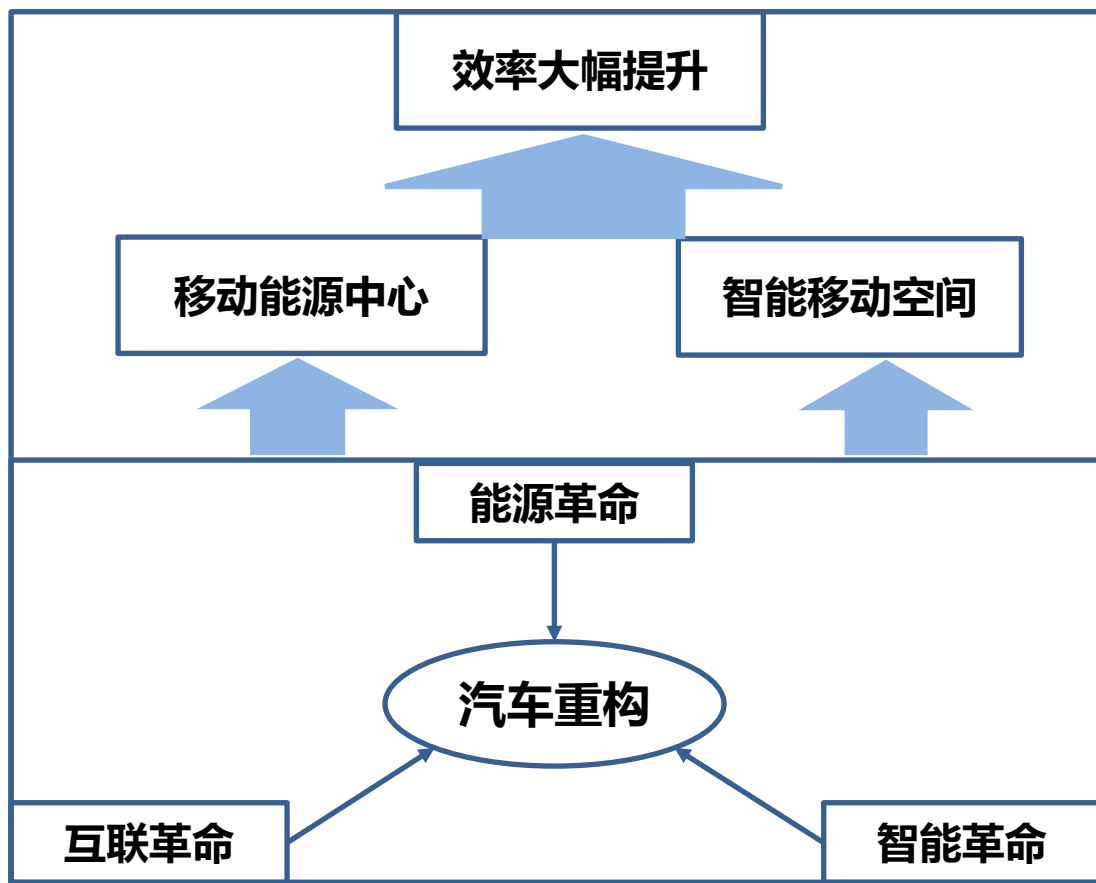
## 过去



## 未来



- **本质是效率的提升!** 站在全球视角下, 本轮百年汽车变革是碳中和和新一轮技术革命的最佳结合点, 将人类文明推向新的高度。
- **研发周期不断缩短**成为不可阻挡的趋势!



想象下:

假设目前全球**20亿**辆开动率低于**30%**的汽车资产高速转起来会产生什么效果?

## ■机械论是燃油车的理论基础

- 强调因果确定性，典型的思维方式是【一次性设计并开发出完美的产品】，典型的管理方式是【泰勒科学管理方法】。
- 1) 通过流程化和标准化来不断提升效率。背后原理是把一个复杂系统不断细分，从而可以做到一切可以预测。无论是硬件还是软件工程。
- 2) 可预测性。喜欢做预测，丰田精益生产背后也是通过合理预测去控制库存。

## ■百年油车所产生的问题：能源消耗+交通拥堵+开动率低

- 过去百年历史全球汽车保有量近20亿辆，每年石油消耗量45亿吨以上。
- 交通拥堵目前是全球主要国家都面临的问题。美国纽约-法国巴黎-英国伦敦-中国北京等全球知名城市司机每年因为交通拥堵所浪费时间约100小时（相当于2周工作时间），普通城市司机每年因为交通拥堵所浪费时间约50小时（相当于1周工作时间）。
- 汽车开动率虽然没有官方权威统计数据。但以我们实际生活感知，中国汽车保有量2亿辆中每年开动率能高于30%并不多。如果以1台车每年行驶里程1.5万公里（1年365天计算），平均每天行驶里程约41公里（如果以市区行驶速度来看，大约1小时）。

## ■信息论-控制论-系统论是电动智能车的理论基础

- **信息论**：基于通信理论，人类每天时间几乎都在通信，而万事万物都在不确定性的环境下。**控制论**：事物是无法精准预测的，在过程中需要不断调整和修正。**系统论**：整体的性能未必通过局部性能的优化来实现。核心背景是目前的大产品和系统开发的复杂度和难度远远超乎机械论时代的产品。比如一款手机体验好坏，不是单纯的对比各种性能指标，而是科学与艺术的结合，看系统最终的体验情况。
- **企业组织的特征**：扁平化组织管理方式+快速纠错机制。需要宽容失败的风险，跨部门协同。

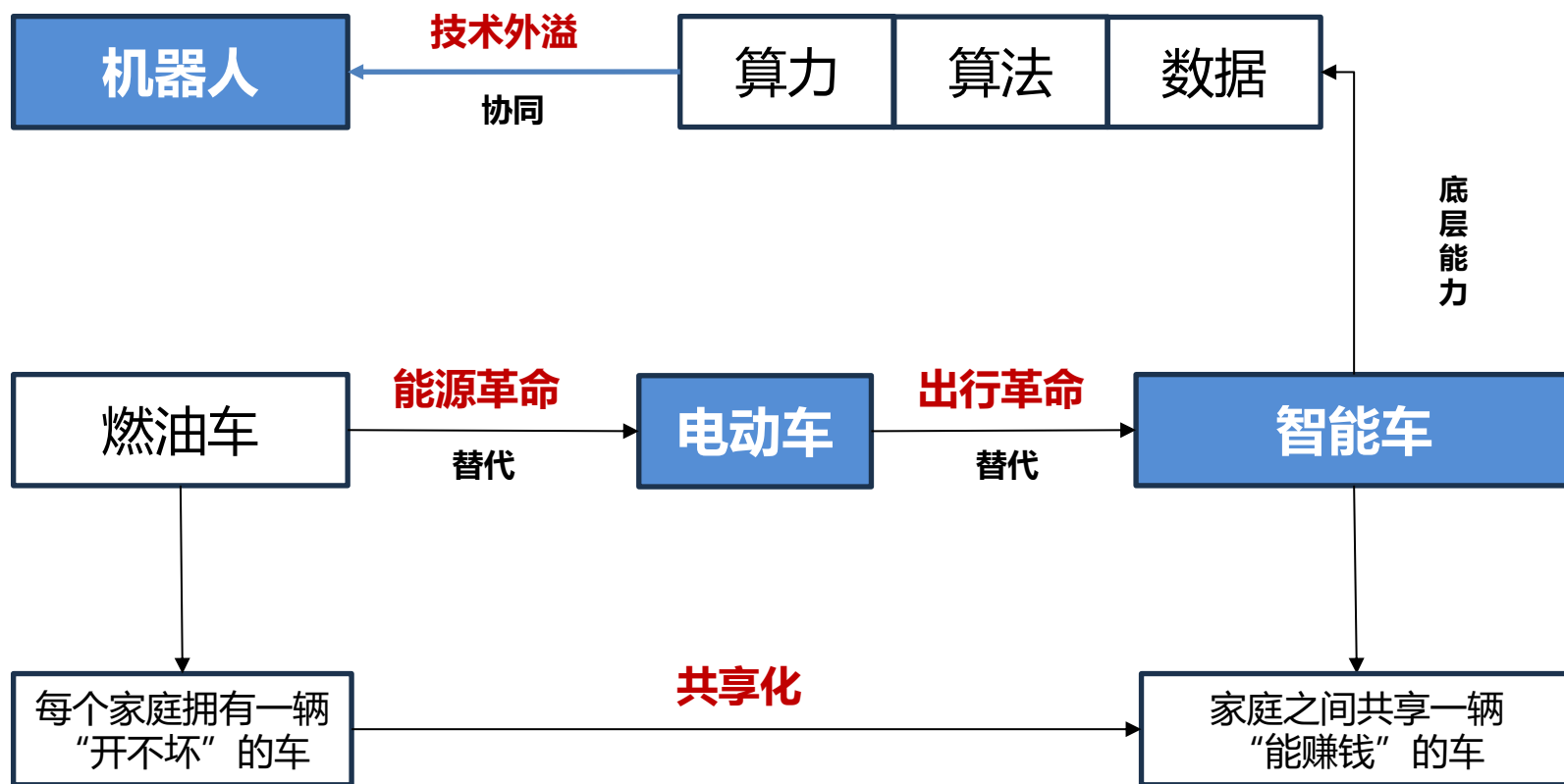
## ■电动智能车和智能手机区别

- 智能手机全球普及提升了全球手机保有量至50亿+部（平均0.6个人一部手机），每年全球智能手机出货量10亿+部。相比功能机，智能手机普及过程实现了【量-价-利】提升。
- 电动智能汽车全球普及过程核心改变社会出行方式，降低石油能源消耗，降低交通拥堵，提升汽车使用率，释放司机“眼睛-手-脚”，提升B端出行比例，实现共享化，即Robotaxi的商业化落地。

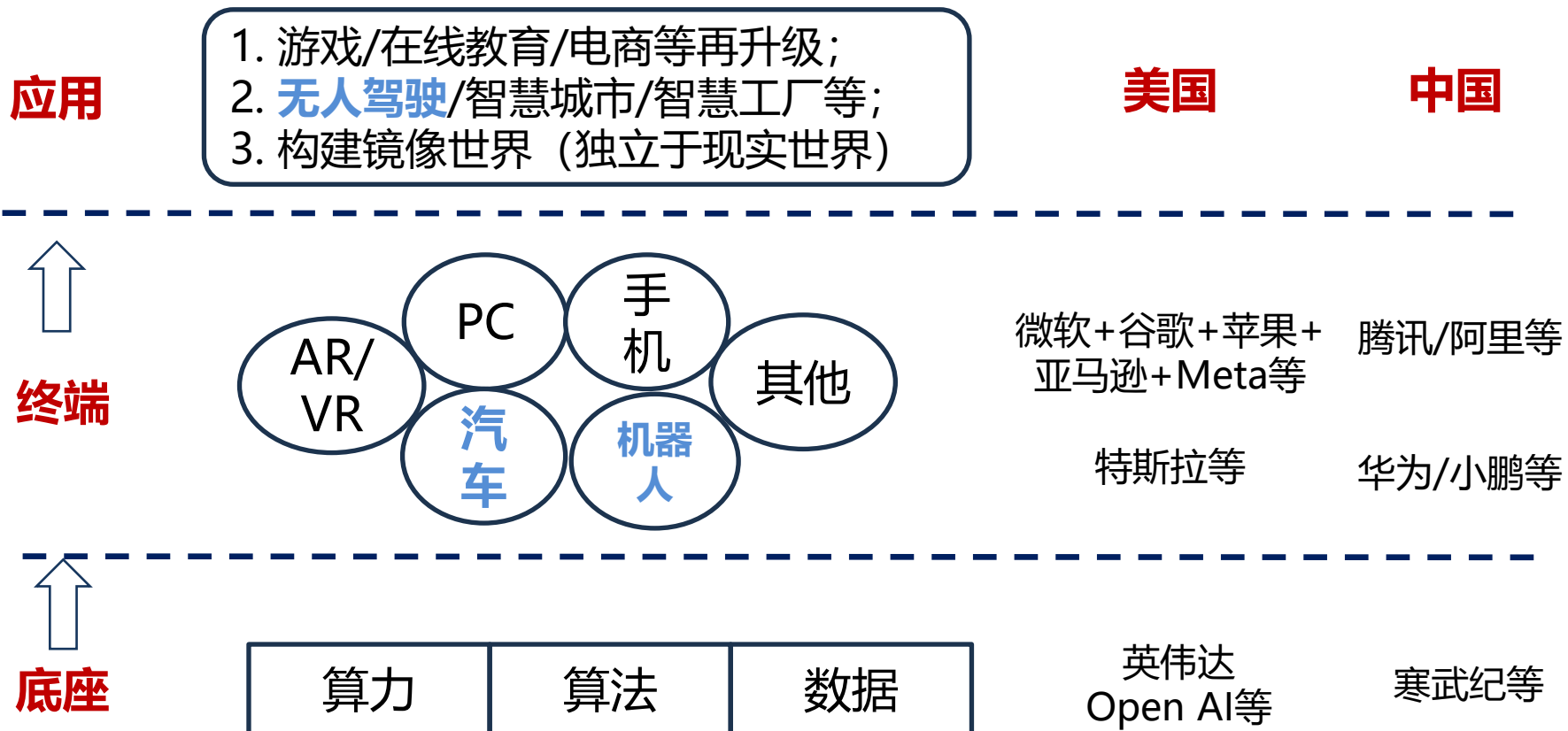
## ■电动智能车和燃油车区别

- 燃油车追求的是【造一款让司机开不坏的车】，电动智能车追求的是【造一款让车自己开比司机开更安全的车】。“老的车规级标准体系”崩塌，但“新的车规级标准体系”建立。
- 燃油车时代私家车出行为主，电动智能车时代或以共享出行为主。

- **从汽车视角看：**1) 电动化-智能化是汽车百年变革的重要环节，是汽车在【能源革命】基础上演绎【出行革命】，最终要实现汽车领域【共享化】，实现全球资源使用效率最大化，实现出行效率提升。2) **机器人是智能车的技术外溢。**【算力-算法-数据】是汽车智能化和机器人的共同底座，**智能车本质是机器人一种形态。**

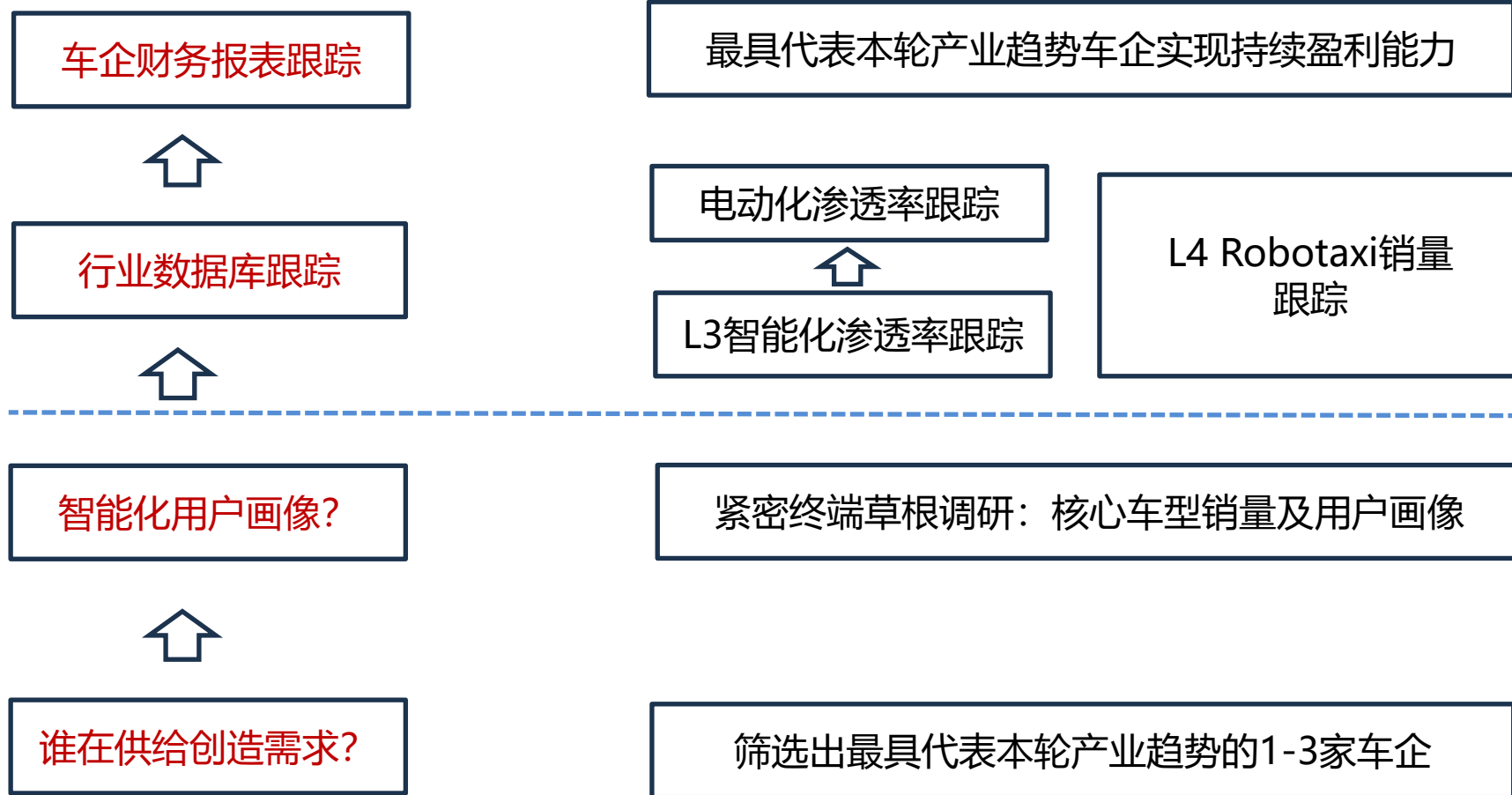


- **AI视角：AI（人工智能）是全球第四次科技革命核心主线。** 2023-2024年核心演绎了“卖铲子”环节（算力-光模块等），2025年重心去寻找“端侧应用”。汽车和机器人都是AI端侧垂直应用领域。**机器人远期市场规模想象空间更大于汽车。**汽车又分为电动车和智能车，智能车远期是要替代电动车。机器人产业处于0-1阶段，电动车产业处于1-N阶段，智能车正努力突破0-1阶段向1-10阶段发展。

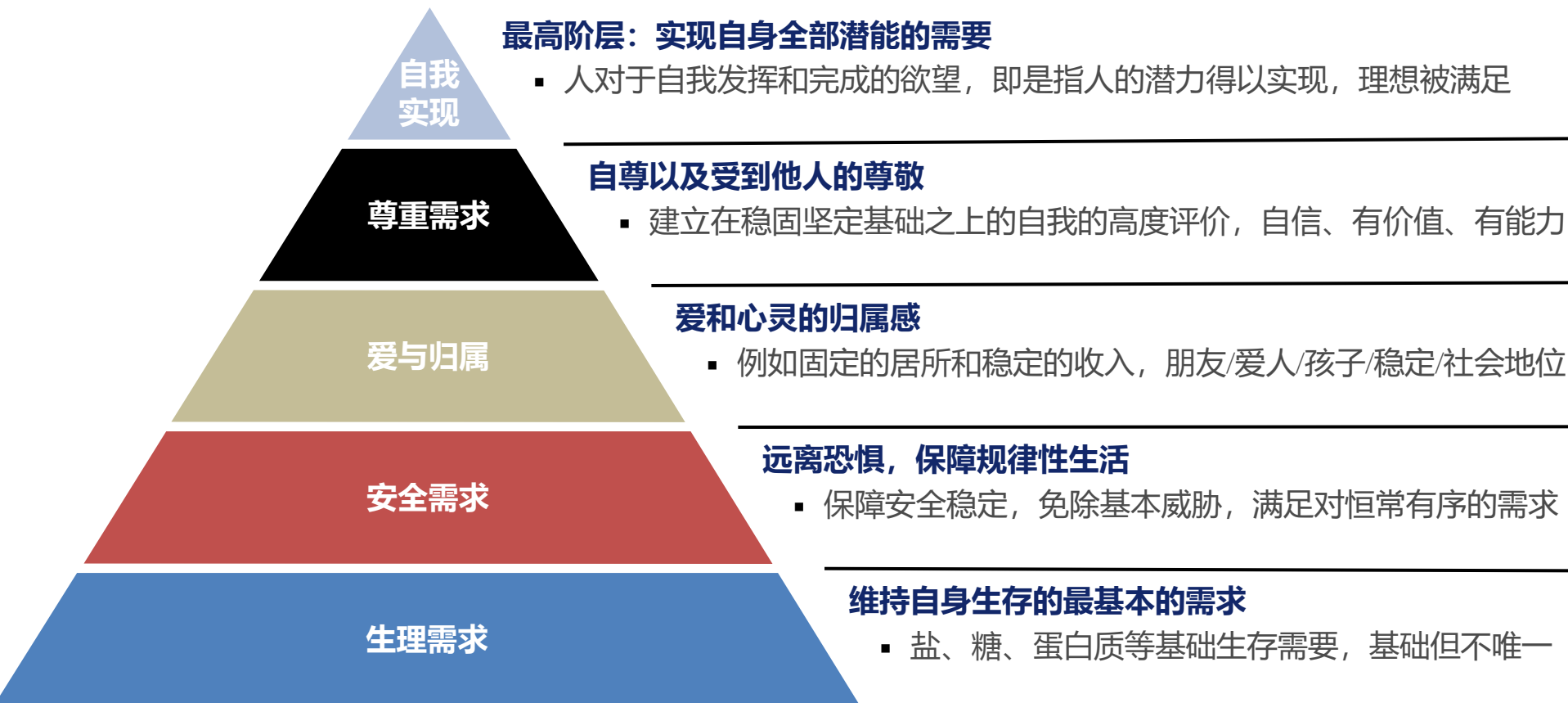


## 二、消费者愿意为智能化买单吗？

- 2025年或是消费者形成为智驾买单的心智关键之年。



- ◆ 随经济水平不断提升，人会不断上升需求，关注焦点也会不断变化
- 核心前提：人的本质是永不满足的不断需求，贯穿一生，不同的生命阶段不同的物质和精神生活伴随着当下不同的需求层级，以经济以及物质需求不断被满足为基础，心理需求重要性进一步增强，关注焦点随之发生变化。

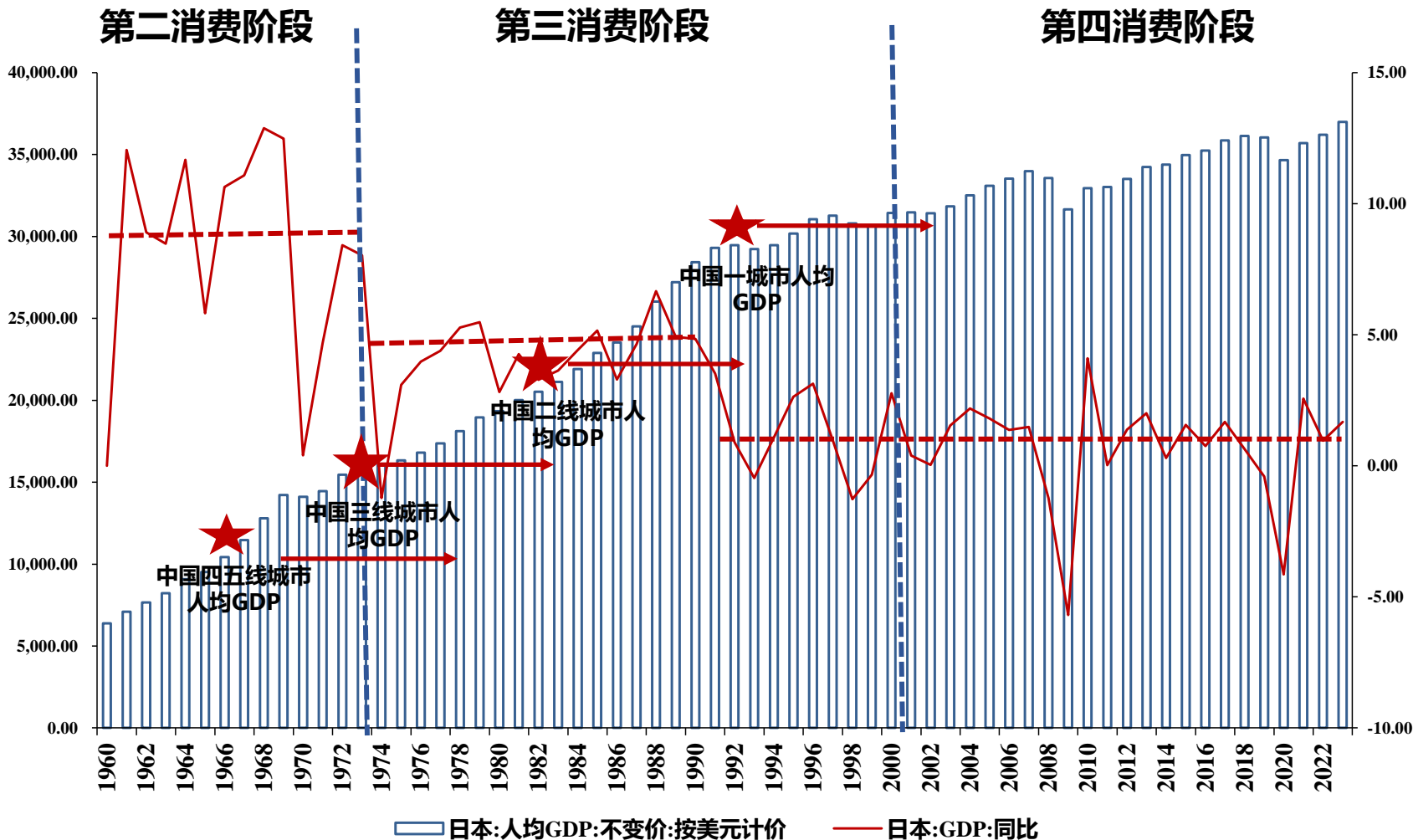


## 日本汽车消费观念变化离不开整个日本社会消费观念的四次变迁。

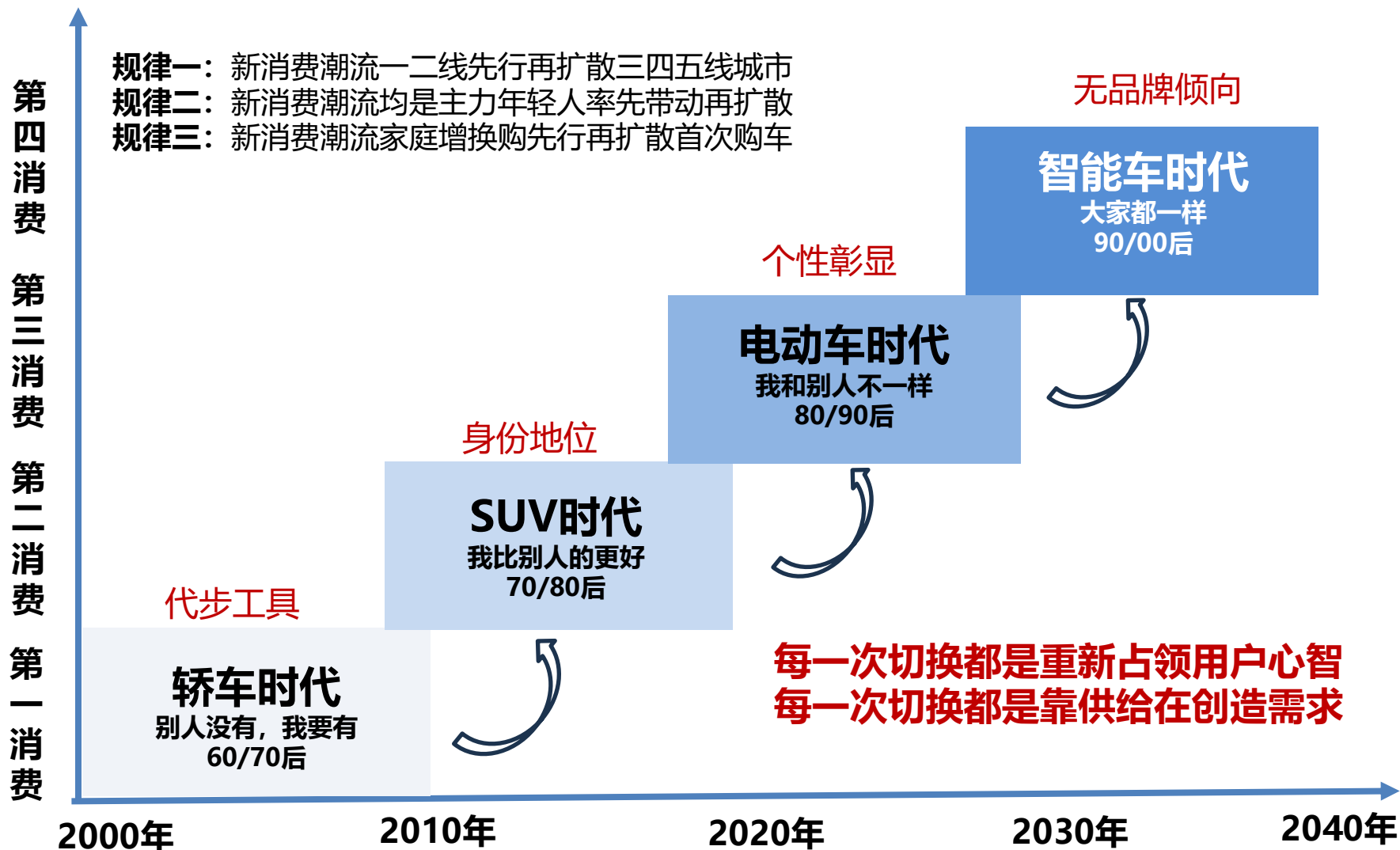
时代划分	第一消费社会 1912-1941	第二消费社会 1945-1974	第三消费社会 1975-2004	第四消费社会 2005-2034
社会背景	从日俄战争胜利开始至中日战争。以东京、大阪等大城市为中心的中等阶级诞生	从战败、复兴、经济高速增长期开始至石油危机。大量生产、大量消费。全国一亿人口中产阶级化	从石油危机开始到低增长、泡沫经济、金融破产、小泉改革。差距拉大	雷曼危机、两次大地震、经济长期不景气、等导致收入减少、人口减少导致消费市场缩小
人口	人口增加	人口增加	人口微增	人口减少
出生率	5	5→2	2→1.3~1.4	1.3~1.4
老年人比率	5%	5%-6%	6%-20%	20%-30%
国民价值观	国家利益导向	家庭利益导向	个人利益导向	人与自然和谐
消费取向	西洋化，大城市倾向	大量消费，大的就是好的，大城市倾向，美式倾向	个性化/品牌倾向	无品牌倾向/本土倾向
汽车消费	未普及	每家一辆私家车	每人一辆	几人一辆
人性追求	生理需求+安全需求	安全需求+爱与归属	爱与归属+尊重需求	尊重+自我实现等

注：出生率单位为‰

- 展望2025-2030年：中国一二线城市有望从第三消费阶段进入第四消费阶段，三四五线城市有望从第二消费阶段进入第三消费阶段。

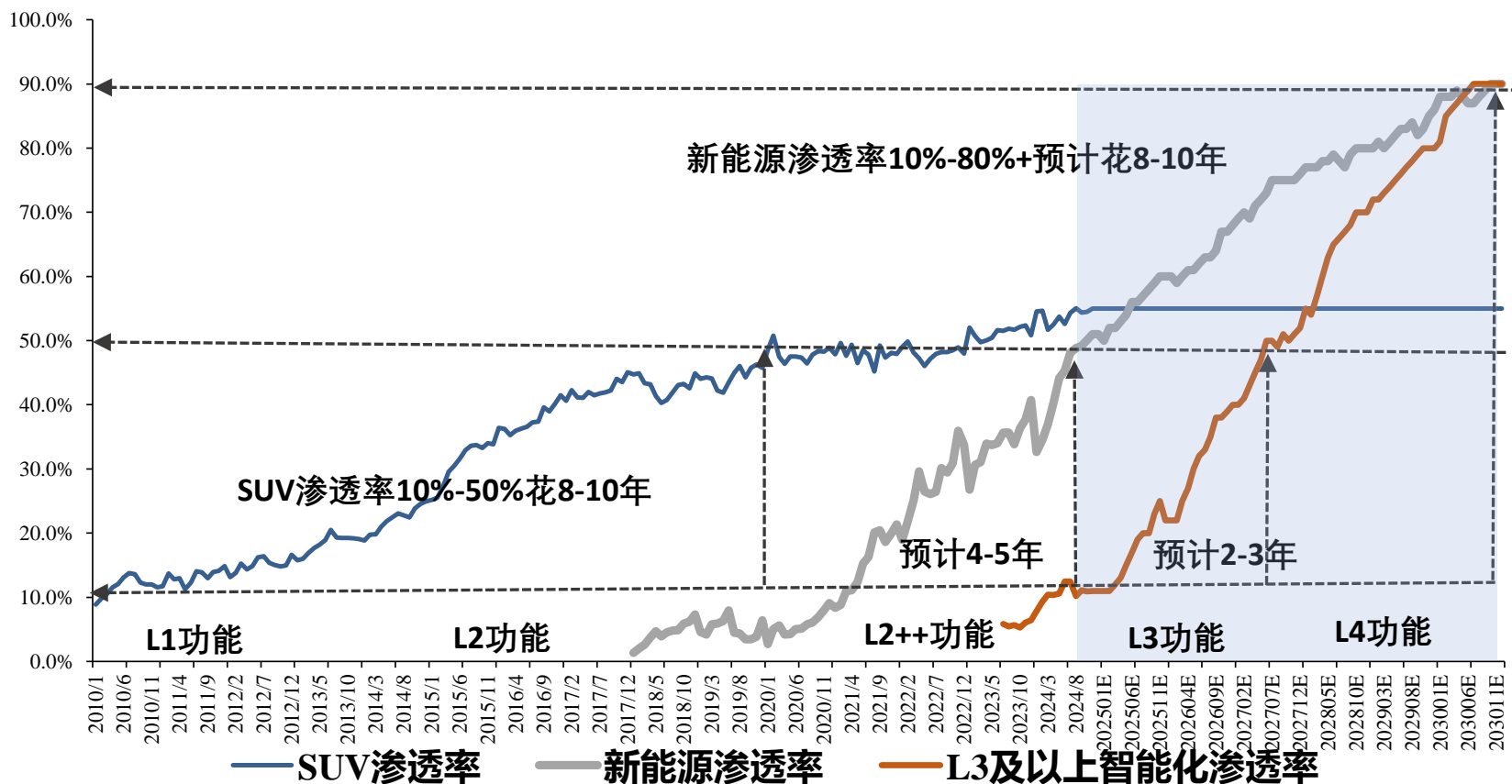


- 2025-2030年是中国汽车消费从电动车时代切换智能化车时代的关键窗口期。



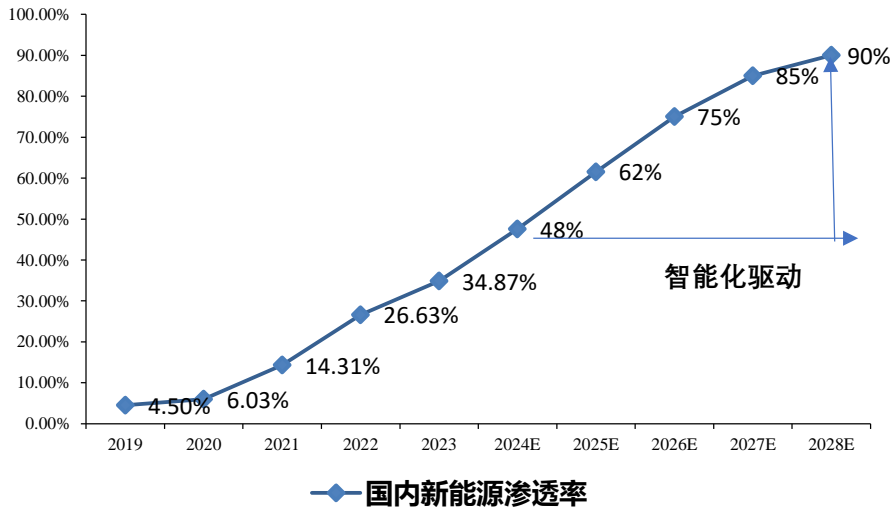
- 过去10-15年汽车智能化一直处于导入期，虽然经历了L1-L2-L2++不断升级但一直无法成为核心卖点。但随着L3（城市NOA）和L4（Robotaxi）出现将改变用户的消费观念。

图：SUV/新能源/智能化渗透率比较



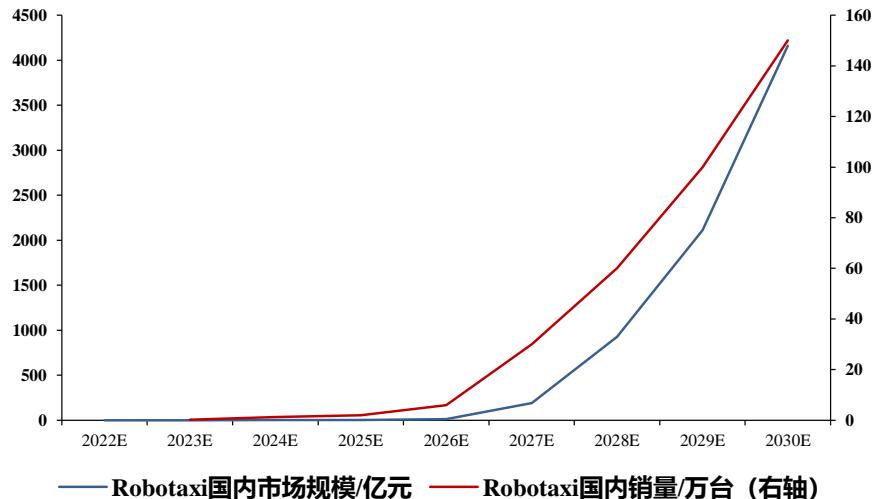
- **2025-2027年展望：汽车智能化核心任务是推动国内新能源（电动化）渗透率实现50%—80%+的突破！**也即：智能化是帮助车企卖车，依然是硬件商业模式，软件收费模式在国内难以实质性突破。
- **2028-2030年展望：Robotaxi有望走向大规模商业化落地，汽车出行革命实现质的突破（AI垂直应用领域之一）！**汽车智能化或真正意义开启了1-N产业趋势。

### 2025-2027年智能化的目标 “帮助车企卖车”



## 2027-2028年

### 2028-2030年智能化的目标 “实现软件收费”



# 2025-2027年智能化渗透率变化

表：2025-2027年L3/L2+/L2智能化景气度预测

备注：L3（城市NOA），L2+（高速NOA），L2（LCC/ACC等）	2024Q1	2024Q2	2024Q3	2024Q4	2024	2025E	2026E	2027E
<b>国内乘用车销量（万辆）-交强险口径</b>	475	488	566	712	2240	2383	2200	2200
新能源乘用车渗透率	36.8%	47.2%	51.7%	51.7%	47.6%	62.0%	75.0%	85.0%
<b>国内新能源乘用车销量/万辆</b>	175	230	293	368	1065	1478	1650	1870
YOY			47%	54%	46%	39%	12%	13%
<b>国内新能源乘用车L3智驾销量/万辆</b>	16	25	34	42	118	394	825	1496
YOY			205%	207%	163%	233%	109%	81%
英伟达芯片/万辆	8	14	21	28	74	208	371	598
特斯拉FSD/万辆						70	124	224
国产-华为/万辆	7	11	13	14	45	111	206	374
国产-地平线及车企自研/万辆						5	124	299
<b>国内新能源乘用车L3智驾渗透率/%</b>	9%	11%	12%	11%	11%	27%	50%	80%
英伟达芯片渗透率	53%	56%	63%	67%	62%	53%	45%	40%
特斯拉FSD渗透率						18%	15%	15%
国产-华为渗透率	47%	44%	37%	33%	38%	28%	25%	25%
国产-地平线及车企自研渗透率	0%	0%	0%	0%	0%	1%	15%	20%
<b>L2+预测汇总</b>	<b>2024Q1</b>	<b>2024Q2</b>	<b>2024Q3</b>	<b>2024Q4</b>	<b>2024</b>	<b>2025E</b>	<b>2026E</b>	<b>2027E</b>
<b>国内新能源乘用车L2+智驾销量/万辆</b>	12	20	23	27	82	517	743	374
YOY			219%	243%	175%	527%	44%	-50%
比亚迪						313		
吉利						49		
长城						27		
奇瑞						40		
其他车企						88		
<b>国内新能源乘用车L2+智驾渗透率/%</b>	7%	9%	8%	7%	8%	35%	45%	20%
地平线J5或J6E/M方案渗透率/%	10%	15%	20%	25%	70%	233%		
英伟达单OrinN方案渗透率/%		1.1%	0.9%	1.3%	3.3%	198%		
其他芯片方案渗透率/%	1.6%	4.0%	2.4%	1.1%	9.1%	86%		

- 第一梯队：特斯拉/华为/小鹏/理想等车企重心优化城市无图NOA体验
- 第二梯队：其他自主品牌均在加速追赶高速NOA和城市NOA。
- 总体方向：传感器-智能驾驶域控制器硬件成本加速下降，大模型带来算法体验加速优化。

表：主要车企2025年智能驾驶策略预测

主要车企	2025年智驾策略（东吴汽车团队当前预测，未来及时跟随行业快速变化来调整）
特斯拉	美国V13推送/CyberCab申请道路测试；中国/欧洲FSD功能引入
华为	重心优化城市无图NOA能力。ADS3.0方案推送智选模式/inside模式20万元以上车型；ADS SE方案搭载20万元以下车型为主
小鹏	重心优化纯视觉城市无图NOA能力。除了mona平台车型，其余新车智驾只有max版本（英伟达双ORIN X），去激光雷达实现城市无图NOA；下半年或上市自产图灵芯
理想	重心优化城市无图NOA能力。英伟达和地平线方案预计依然并存
蔚来	加速追赶城市无图NOA能力。英伟达方案，蔚来激光雷达方案，乐道纯视觉+4D毫
小米	加速追赶城市无图NOA能力。标配英伟达方案，但具体配置芯片有所差异
长城	加速普及高速&城市无图NOA能力。魏和坦克英伟达方案为主，哈弗品牌或多种方案
长安	加速普及高速&城市无图NOA能力。阿维塔和深蓝以华为方案为主，启源或多种方案
比亚迪	全面追赶高速/城市无图NOA能力。仰望/腾势英伟达方案为主，方程豹华为方案为主，王朝海洋或多种方案
吉利	加速追赶高速&城市无图NOA能力。极氪（含领克）或英伟达方案为主，银河或多种方案
上汽	加速追赶高速/城市无图NOA能力。智己英伟达方案为主，荣威/MG待定
广汽	加速追赶高速/城市无图NOA能力。传祺以华为方案为主，埃安/昊铂或英伟达方案为主，新品牌华为方案
零跑	加速追赶高速/城市无图NOA能力。

备注：为了方便理解，东吴汽车团队统一把城市无图领航智能驾驶简称为NOA，实际各家车企的命名不一样。

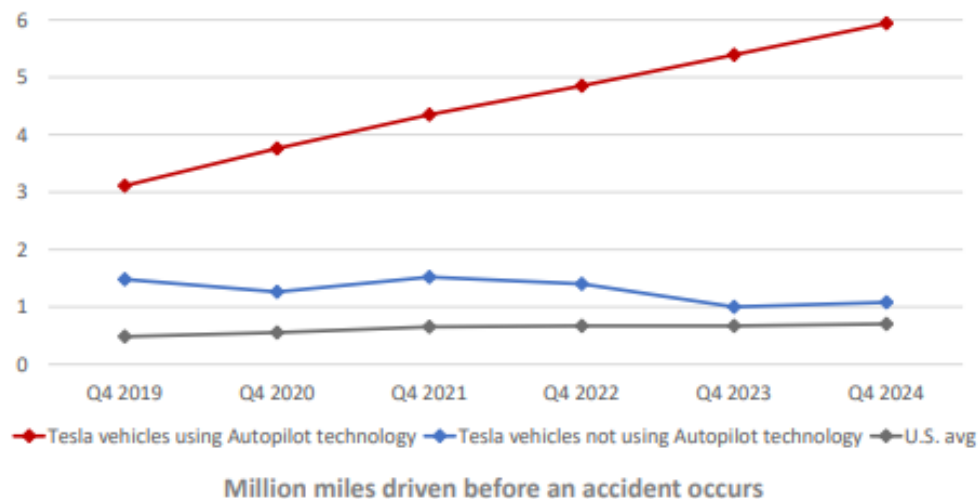
- 展望2025年国内：1) 已经拿到L3牌照9家车企的L3车型上路；2) 后续更多L3牌照发放情况；3) 更多地方城市落地智能网联政策，尤其是发放地方Robotaxi牌照。4) 国内准许FSD入华情况
- 展望2025年海外：核心观察美国特斯拉获取CyberCab上路测试准许情况

表：2024年国内重点智能驾驶政策（部分）梳理

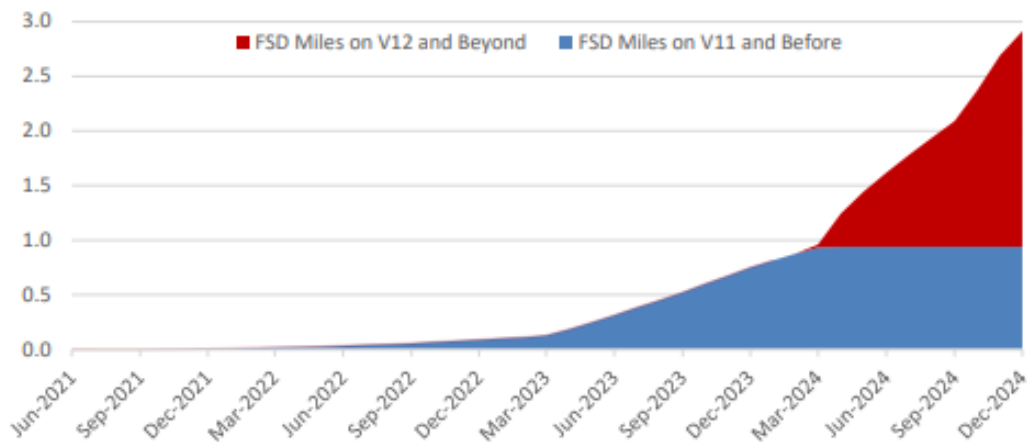
	政策目的/效果	2017年之前	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
中国	规划/纲领性文件			《车联网（智能网联汽车）产业发展行动计划》		《智能网联汽车技术路线图2.0》		《智能网联汽车产业发展指南》		《关于加快智能网联汽车发展若干政策措施的意见》
	推动智能网联汽车上路试点			《智能网联汽车道路测试管理规范（试行）》			《智能网联汽车道路测试与示范应用管理规范（试行）》 《关于加强智能网联汽车生产企业及产品准入管理的意见》	《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知（征求意见稿）》	《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》	四部门公布首批参与智能网联汽车准入和上路通行试点工作的9家车企 《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》
	推动智能网联标准体系框架建设		《国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）》					《国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）（2022年版）》	《国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）（2023版）》	
	推动智能网联汽车道路检测标准化			《自动驾驶封闭场地建设技术指南（暂行）》 《智能网联汽车道路测试管理规范（试行）》		《智能网联汽车测试示范区（场共享互认倡议）》		《多场景集多引擎模拟仿真测试服务平台联合共建倡议》		
	推动数据采集及管理标准规范化						汽车数据安全 管理若干规定（试行）			《自然资源部关于加强智能网联汽车有关测绘地理信息安全管理的通知》

- 根据特斯拉2024Q4季度财务报表，Q4特斯拉完成了Cortex的部署，位于德克萨斯州超级工厂的一个约5万H100训练集群。
- Cortex助力实现了FSD（监督版）V13的推出，在安全和舒适性方面取得了重大进步，使用Autopilot技术的特斯拉车辆在两次事故之间平均行驶了594万英里（美国的平均水平为70万英里）；
- FSD累计里程数增长再次提速，2024年12月已接近30亿英里。

图：事故发生前行驶的百万英里数



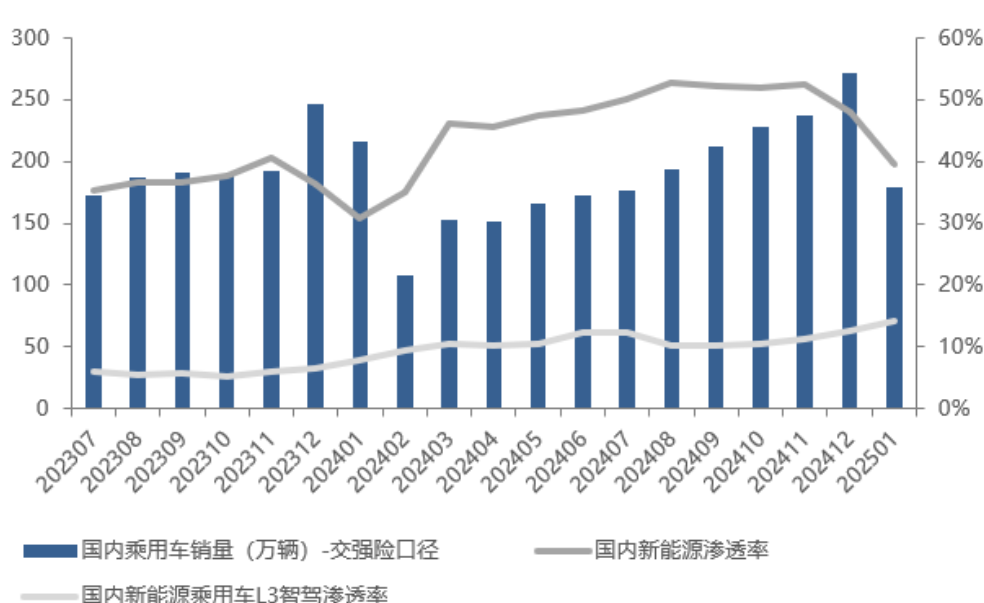
图：特斯拉FSD累计里程数变化（十亿英里）



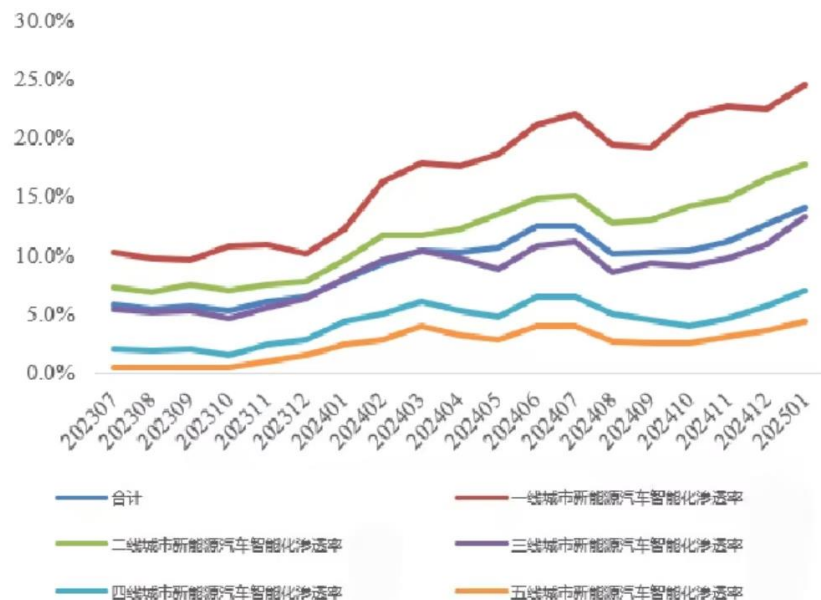
## 国内整体情况:

- **新能源汽车全行业智驾渗透率:** 2025年1月新能源乘用车L3级智能驾驶渗透率为14.1%，同/环比+6.2/+1.5pct，同环比都有增长。
- **分线城市L3智驾占比:** 不同地区新能源L3智驾渗透率同比均上升。一、二线城市占比依然领跑全国，2025年1月，一线城市新能源L3智驾销量渗透率达24.5%，同/环比+12.3/+2.1pct，远超全国平均水平；二线城市新能源L3智驾销量渗透率为17.7%，同/环比+8.1/+1.2pct。

图：2023年7月-2025年1月汽车销量（万辆）及新能源、智驾渗透率（右轴）



图：2023年7月-2025年1月分线城市新能源L3智驾占比

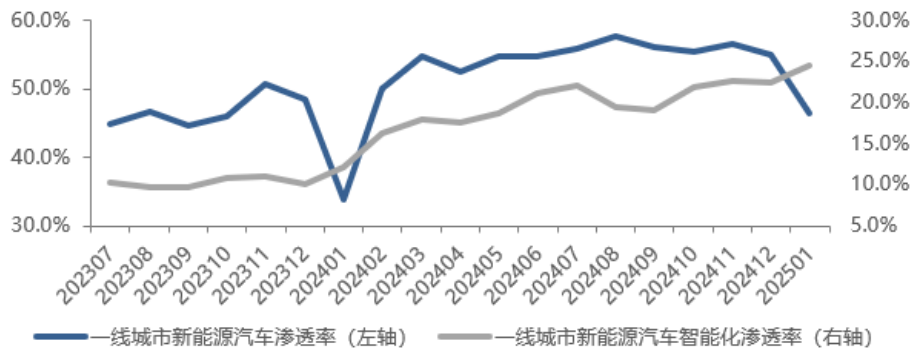


# 分线城市新能源汽车智能化渗透率环比总体上升

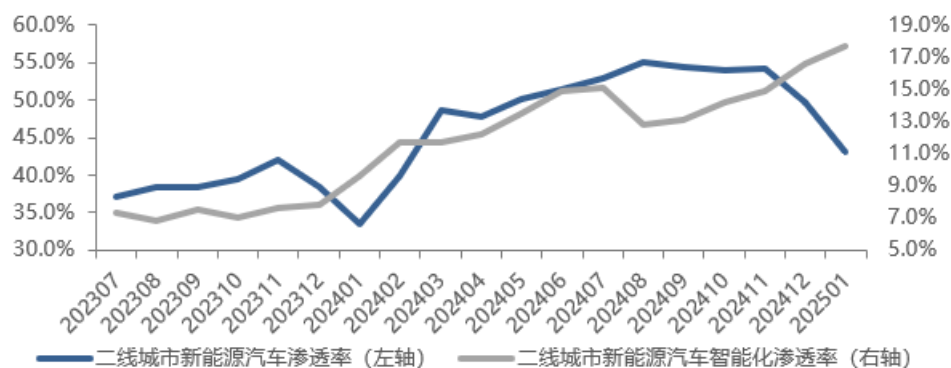
## 分线城市情况

- 新能源汽车分线城市渗透率：1月分线城市新能源渗透率环比均下降。
- 新能源汽车智能化分线城市渗透率：1月一到五线城市新能源汽车智能化渗透率均环比上升。

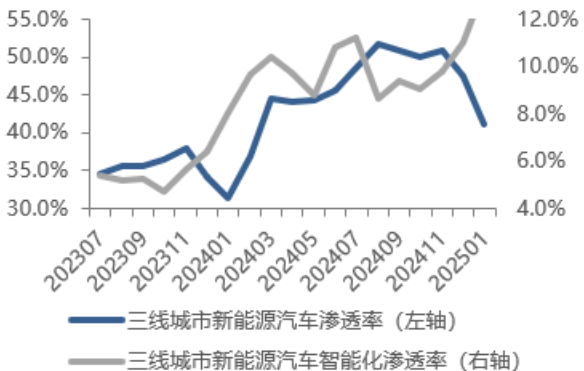
图：2023年7月-2025年1月一线城市新能源渗透率及新能源智能化率



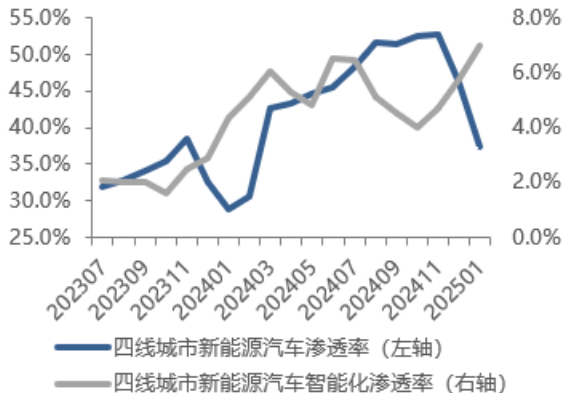
图：2023年7月-2025年1月二线城市新能源渗透率及新能源智能化率



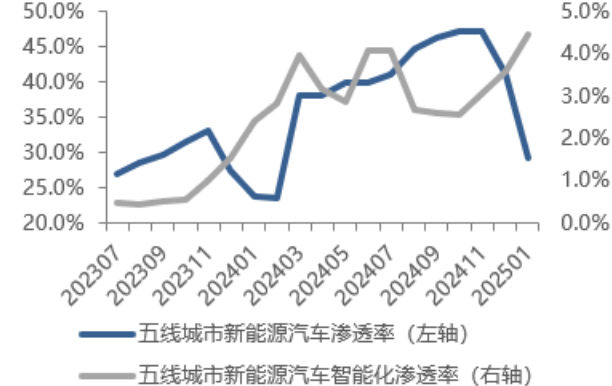
图：2023年7月-2025年1月三线城市新能源渗透率及新能源智能化率



图：2023年7月-2025年1月四线城市新能源渗透率及新能源智能化率



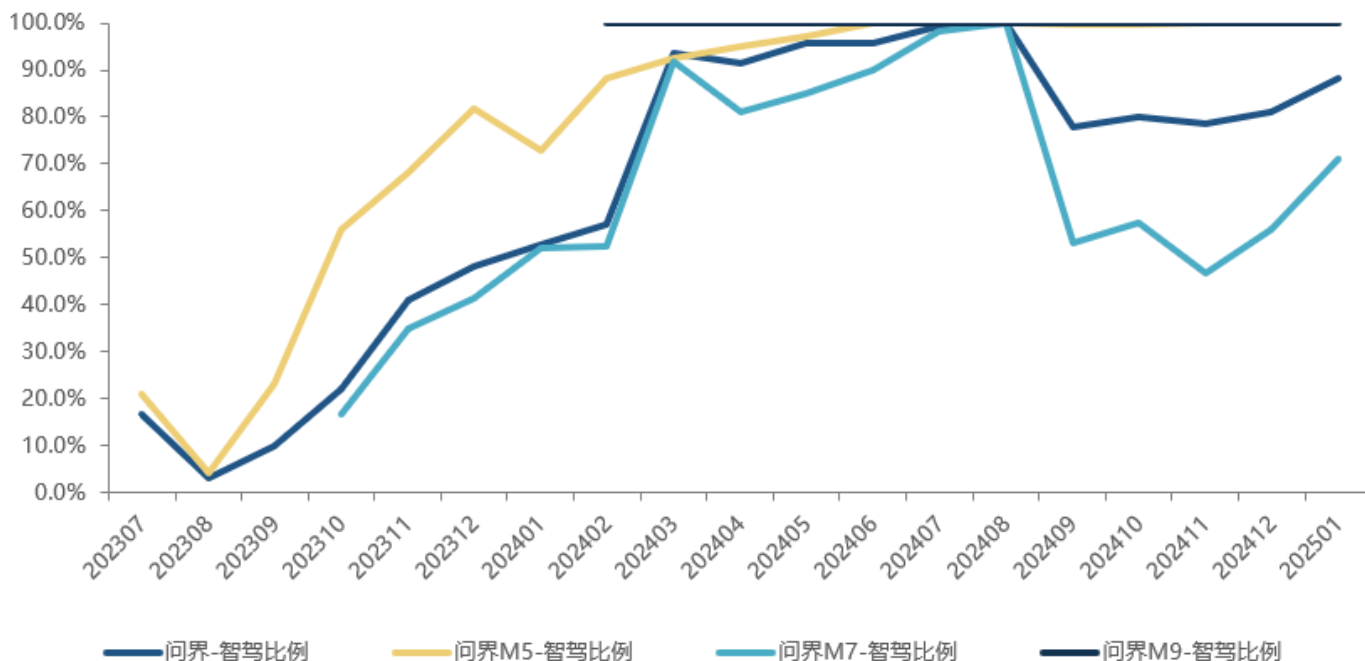
图：2023年7月-2025年1月五线城市新能源渗透率及新能源智能化率



## ■ 主要车企情况——问界

- **问界各类型智驾比例：** 2025年1月问界销量21727辆，智驾型销量26197辆，总体智驾比例达88.3%，同/环比+35.3pct/+7.3pct，其中，M5/M7/M9智驾比例分别为100%/70.9%/100%。
- 问界总体智驾比例同环比有明显提升，1月受春节假期影响，销量绝对值下降。

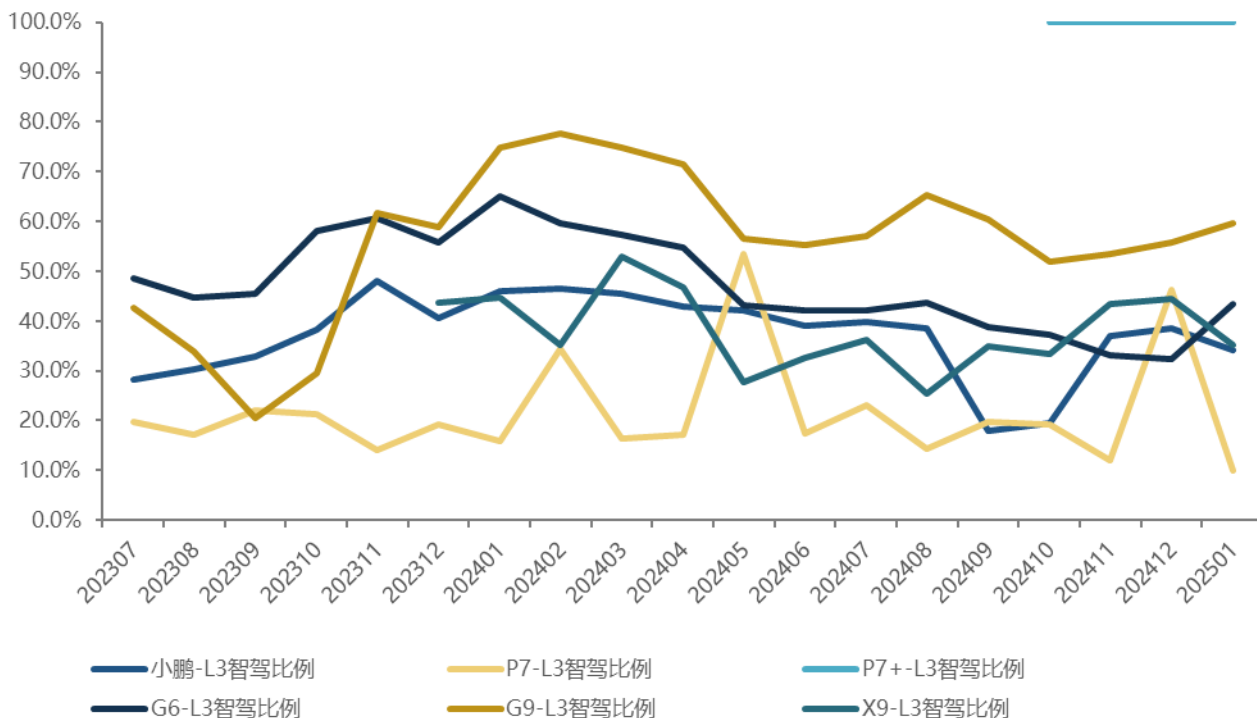
图：2023年7月-2025年1月问界各类型智驾比例



## ■ 主要车企情况——小鹏

- **小鹏各类型智驾比例**：2025年1月小鹏销量32300辆，智驾型销量11061辆，总体智驾比例达34.2%，同/环比-11.8/-4.2pct。其中，P7/P7+/G6/G9/X9智驾比例分别为10.0%/100.0%/43.5%/59.7%/35.2%。
- 1月小鹏P7+保持100%智驾渗透率水平，G6/G9智驾型渗透率环比上升。

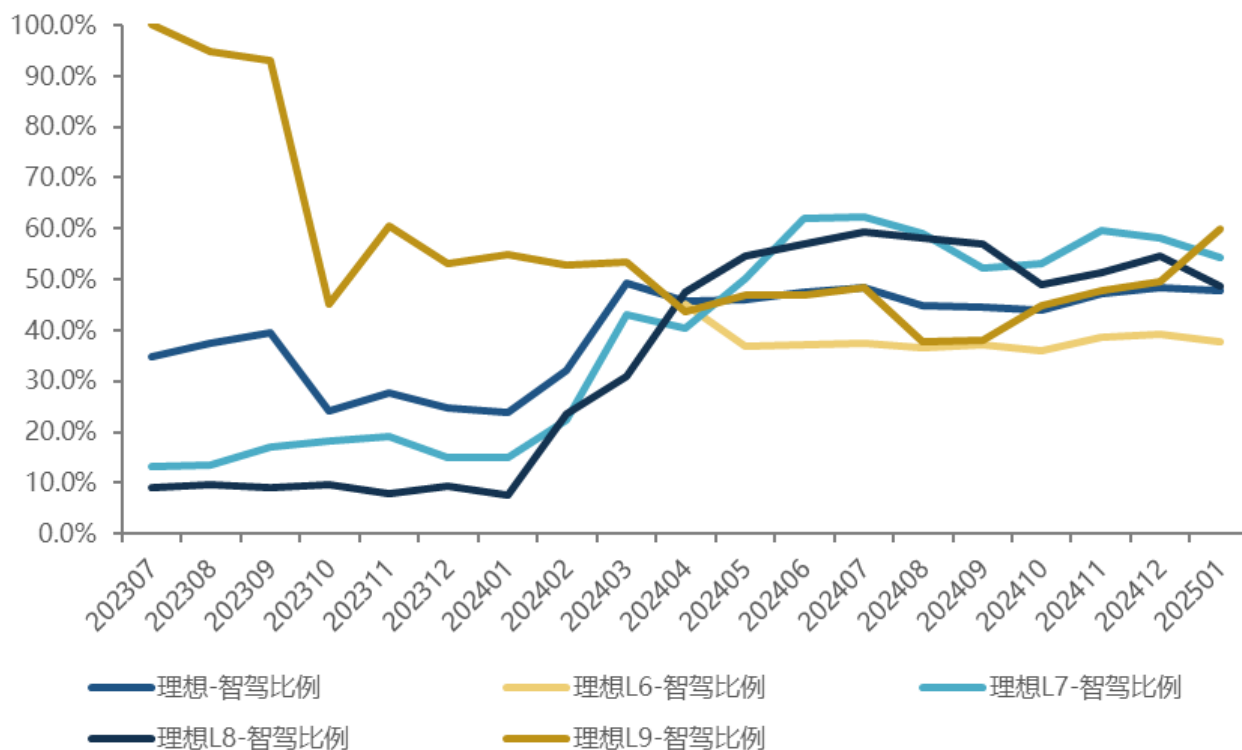
图：2023年7月-2025年1月小鹏各类型智驾比例



## ■ 主要车企情况——理想

- **理想各类型智驾比例：** 2025年1月理想销量30667辆，智驾型销量14662辆，总体智驾比例达47.8%，同/环比+23.8/-0.6pct，智驾比例同比上升明显。其中，L6/ L7/ L8/ L9智驾比例分别为37.7%/ 54.3%/ 48.8%/ 60.0%。
- 1月理想L6/L7 /L8 /L9智驾渗透率同比均提升，L9智驾渗透率实现环比提升。

图：2023年7月-2025年1月理想各类型智驾比例



# 1月其他智能化主流车企智能化渗透率

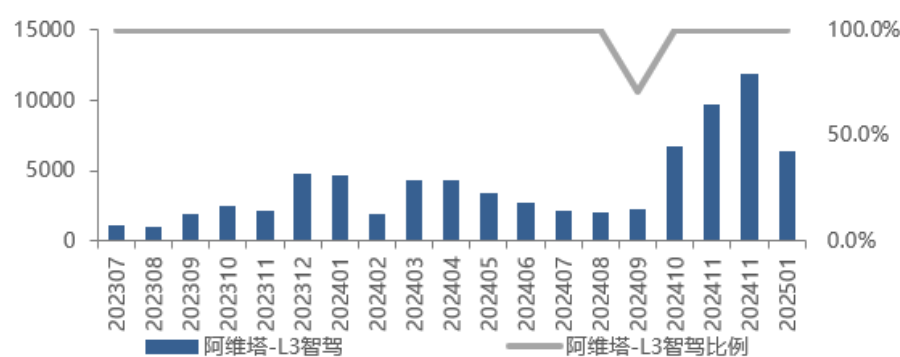
## 其他车企

从芯片硬件角度，其他L3智能化车企主要包括蔚来、阿维塔、智界、极氪等。2025年1月，蔚来全系使用四英伟达Orin-X/自研神玑NX9031方案；阿维塔基本全系（除阿维塔07pro）使用MD C610/ MDC810方案；智界1月除pro外智驾车型渗透率95.9%，环比微增；极氪受益于2025版001/极氪7X搭载双Orin-X，25年1月L3渗透率达80.4%环比+3.9pct。

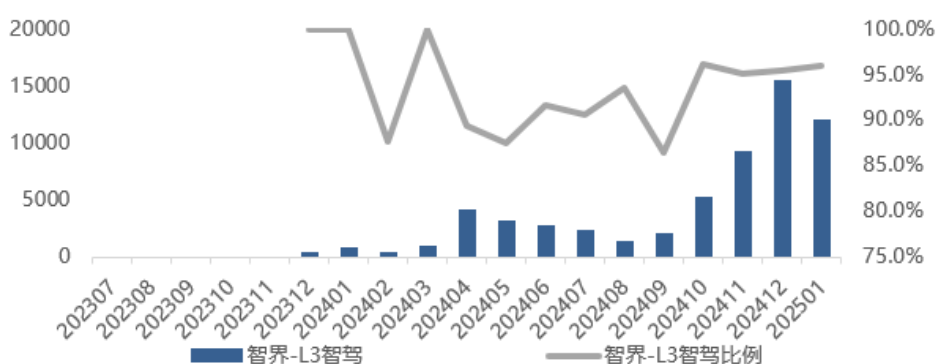
图：2023年7月-2025年1月蔚来L3智驾（辆）及比例



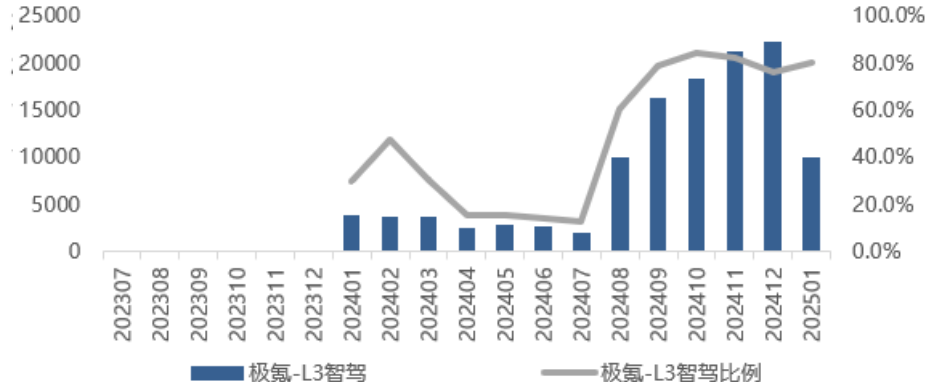
图：2023年7月-2025年1月阿维塔L3智驾（辆）及比例



图：2023年7月-2025年1月智界L3智驾（辆）及比例



图：2023年7月-2025年1月极氪L3智驾（辆）及比例

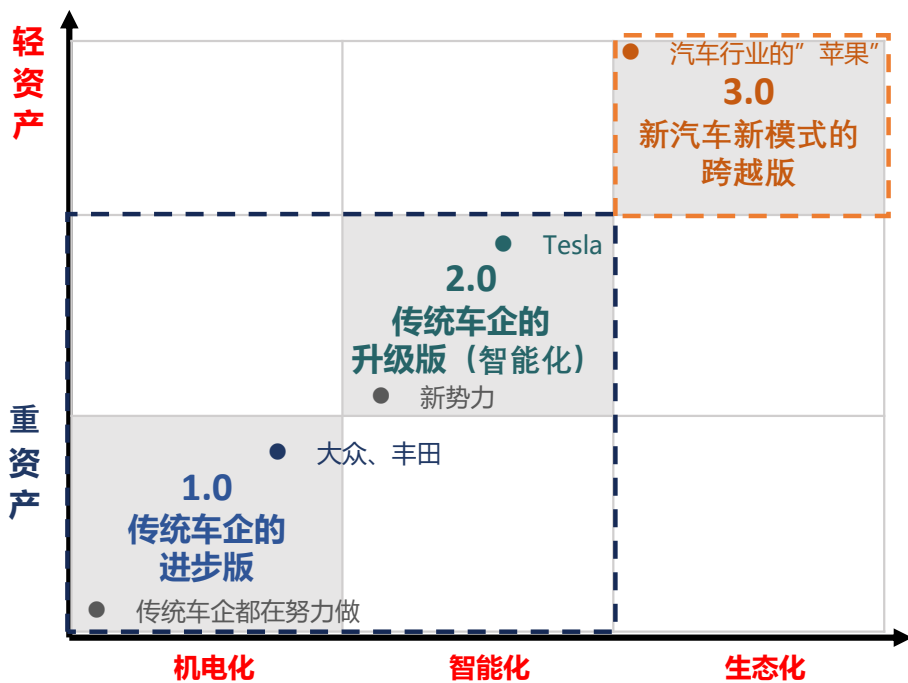


### 三、智能化如何重构汽车产业链？

## ◆ 什么事情对车企来说最重要？！一切以用户为中心是永恒不变的规律！

- 造车1.0时代：“开不坏的丰田车”，安全且结实的产品是用户所需。
- 造车2.0时代：“一辆不断自我进化的车”。“安全”是只是及格条件。
- 造车3.0时代：“一辆能给用户带来财富的车”？不仅是消费，更是生产资料。

## 企业造车的三个层次



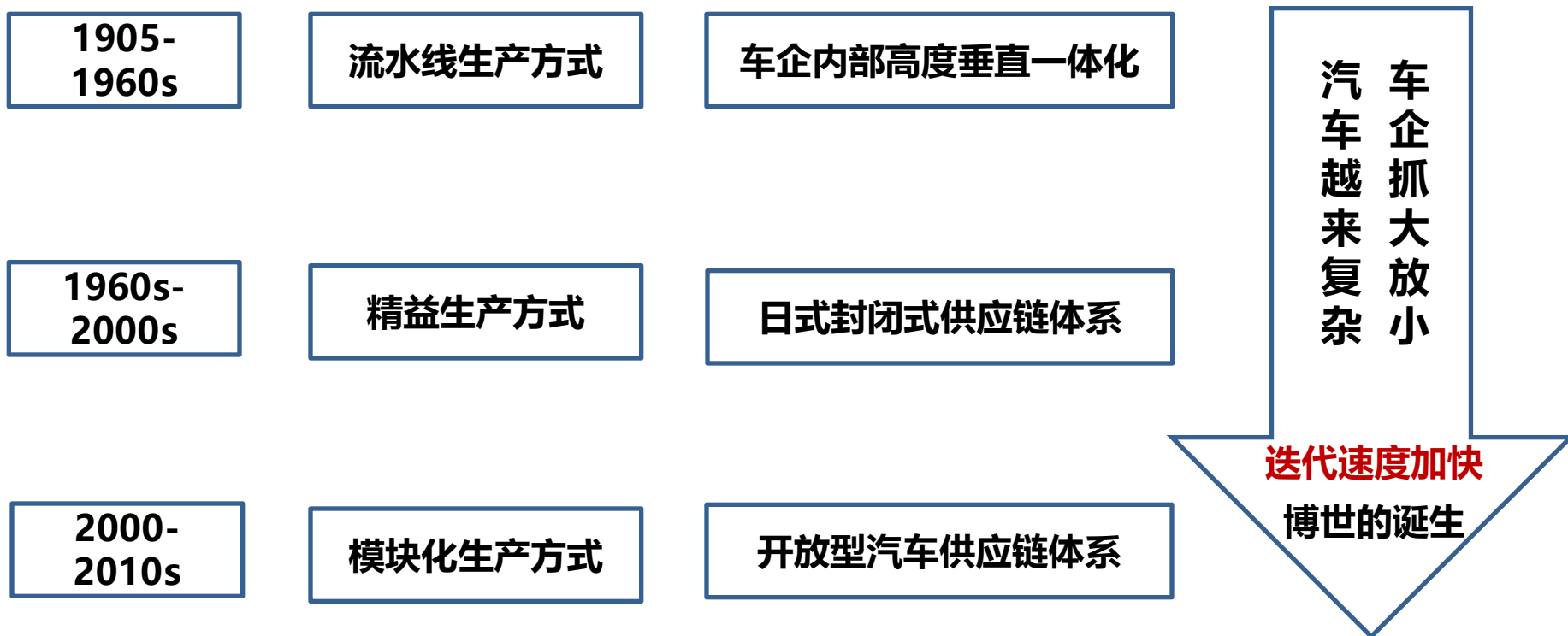
### 未来什么样的企业能胜出？ ——要思考全新的商业模式

- 未来汽车产业应该彻底分工：代工的就代工、运营的就运营，硬件就是标准化
- 要在商业模式、客户服务、核心技术把控、产业分工上做出独特的模式——才有可能称王  
→呼唤汽车行业的“苹果”诞生

- 整车企业未来分为三类
  - ①轻资产的平台公司：做平台、做设计、做运营
  - ②重资产的代工企业：纯代工
  - ③小众品牌：个性化产品

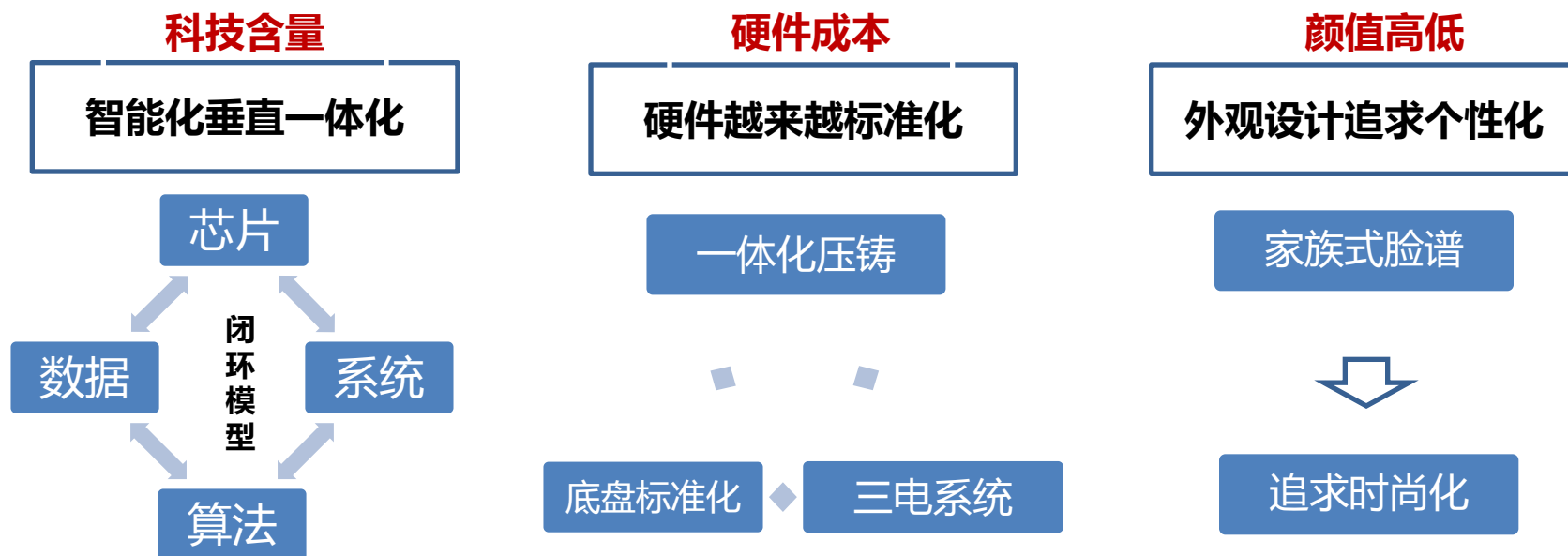
◆ **造车1.0时代：**过去110年汽车制造历史，经历了大规模流水线生产方式（福特T型车）—精益生产方式（丰田全球崛起）—模块化生产方式（大众全球崛起）。

➢ 模块化生产方式下我们看到了金字塔式供应链关系，产品一致性和稳定性要求硬件溯源追踪。



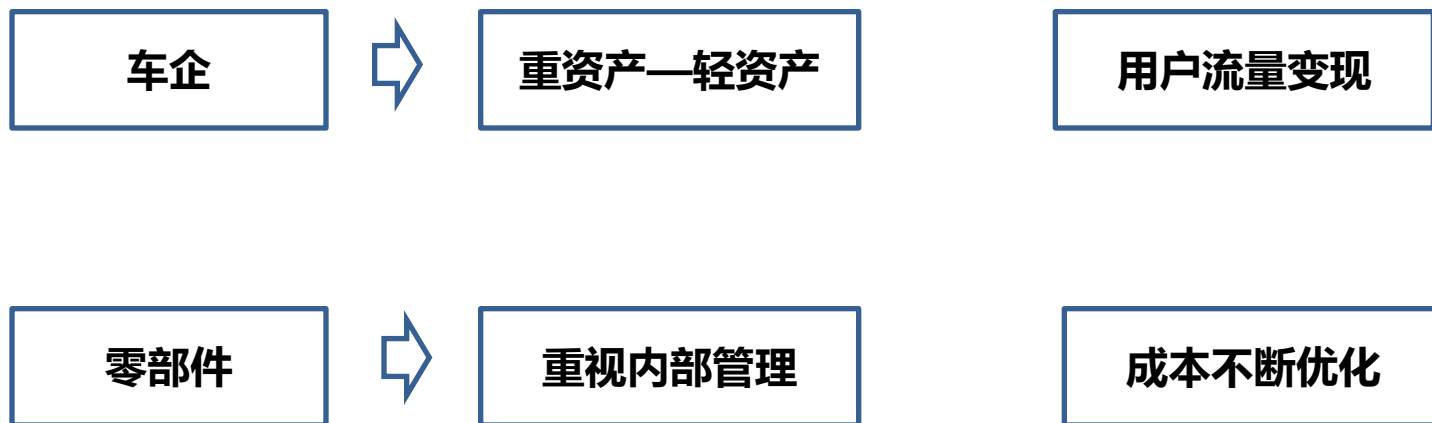
- ◆ **造车2.0时代：不变的规律是，车企重心是牢牢掌握决定用户体验差异化的技术。**
- 体现形式1：智能化垂直一体化。特斯拉是领头羊，有能力车企致力追随。
- 体现形式2：硬件越来越标准化。响应速度优先。形成全球同步研发能力强的一站式模块化供应商。
- 体现形式3：外观设计追求个性化。车企越来越重视外观设计，时尚潮流化，经典越来越难。

## 整车-零部件关系形成良性循环的三要素



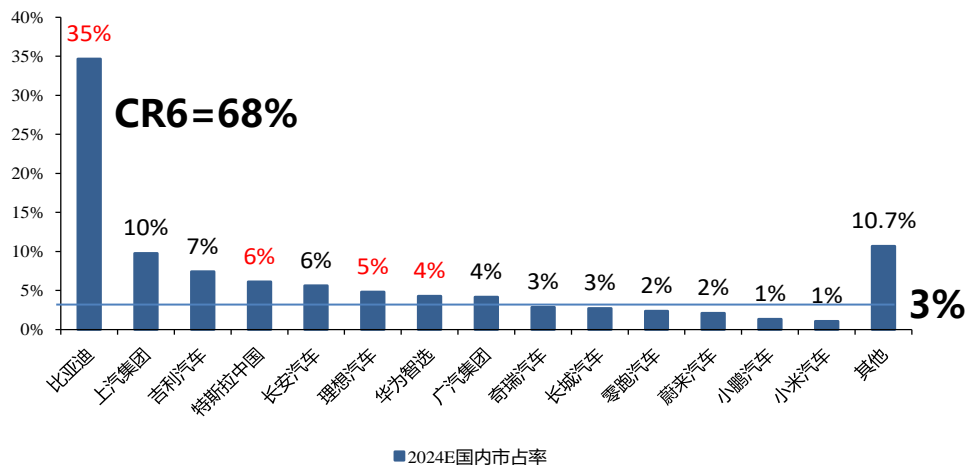
## ◆ 造车3.0时代：智能化技术趋于成熟，生态圈成为了车企PK的焦点，如何用户流量变现。

- 对于车企而言，汽车产品本身能给消费者差异化越来越小，焦点转移至生态圈构建。
- 对于供应链而言，从响应速度优先到**成本优化优先**，行业加速洗牌。



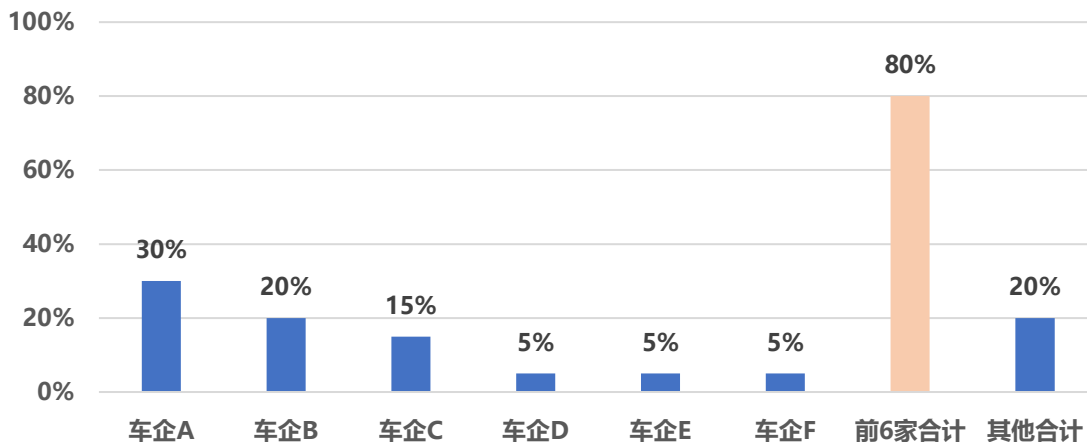
- **电动化上半场（2020-2024年）：**
- 比亚迪一家独大，特斯拉占据核心市场，华为智选/理想占据高端市场。其他车企并没有显著跑出。
- 单一车型爆款程度比油车更爆款。
- 车企的盈亏平衡点比油车更高

## 2024E国内市占率

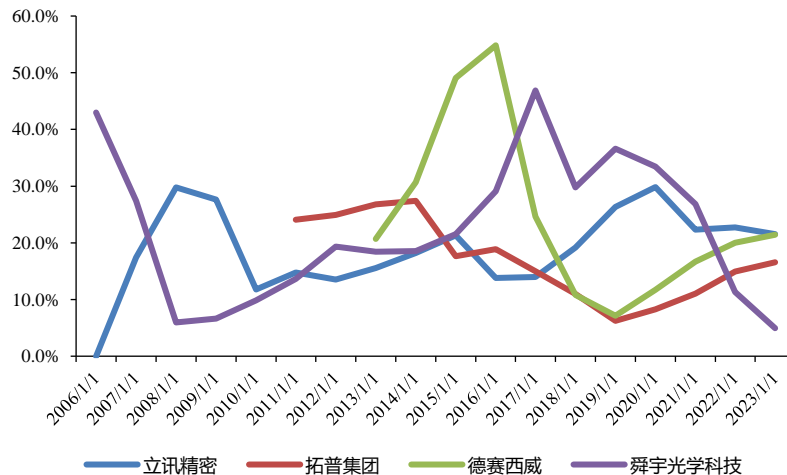
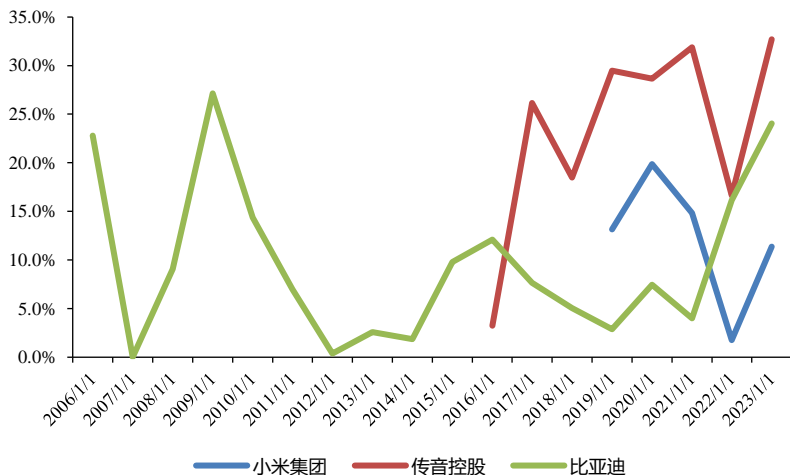
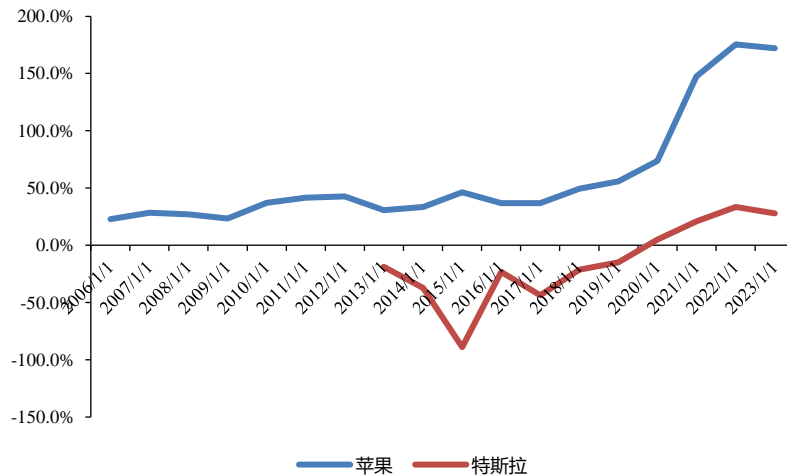
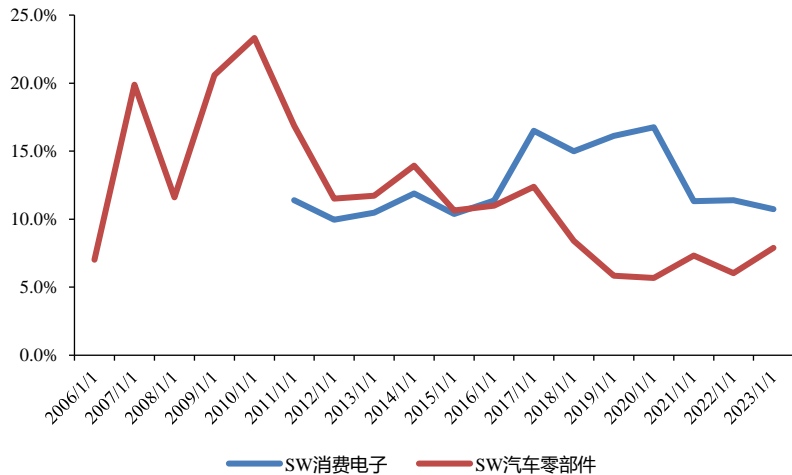


- **智能化下半场（2025-2030年）：**
- 持续快速迭代-车企格局加速收敛-规模为王。
- 类似于智能手机格局，我们预计CR6国内集中度或挑战80%。
- 单一车型爆款程度比电车更爆。
- 车企的盈亏平衡点比电车更高。

## 2025-2028年月均份额展望（智能化红利的催化）



## ■ 汽车Vs消费电子ROE比较：SW汽车零部件已经低于SW消费电子，核心个股趋势相同。



以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/858033061012007043>