

# CES展完美谢幕，自动驾驶商业化可期

2017 年 01 月 11 日

看好/维持

电子

事件点评

## ——电子行业 事件点评

姓名	分析师：杨若木	执业证书编号：S1480510120014
	Email: yangrm@dxzq.net.cn	Tel: 010-66554032
姓名	联系人：余江	
	Email: yujiang@dxzq.net.cn	Tel: 010-66554014
	联系人：刘慧影	
	Email: liuh_yjs@dxzq.net.cn	Tel: 010-66444130

### 事件：

一年一度的国际消费电子展(CES)于1月8日在拉斯维加斯落下帷幕，来自全球的4000多家企业，数十万人参加了此次盛会。作为科技行业的风向标，每年的CES都点出了当年资本市场的热点，并预示了未来五到十年的科技发展趋势。VR/AR作为2016年CES的主题，引燃了当年全球股市对其的追捧。我们相信今年的CES看点也会同样在全球资本市场上掀起一阵波澜。通过梳理参展商名录，和与会人员交流，我们认为今年CES展的主要看点在无人驾驶。

### 观点：

#### 1. 各大整车厂纷纷于16年下半年推出自动驾驶量产计划，大规模商业化近在眼前。

近五年来，“自动驾驶”一直作为汽车界的概念性热点被大家讨论，但由于传统车企的怀疑态度，自动驾驶的商业化进程一直备受质疑。特斯拉自动驾驶模式的成功为汽车行业带来了“鲶鱼效应”，打破了传统车企的垄断格局；也为因智能手机出货量放缓而焦虑的电子企业寻找到了下一个增长点。16年下半年各大整车厂纷纷在此期间推出了自动驾驶车的量产计划。自此，自动驾驶从“概念车”时代走入了大规模商业化时代。17年CES作为各大车企发布量产计划之后的第一次亮相，与以往CES展出的自动驾驶产品不同，其大部分自动驾驶相关产品已具备商业化条件。

#### 2016 CES 参展商名单

1. 参展商
  - η 2016 CES 17 参展商名单 model 3 2018 参展商 50
  - η 40 参展商 model 3 参展商
  - η Google 参展商 Uber 参展商
  - η 参展商
  - η 参展商 Mbi I eye 参展商 2021 参展商
  - η Ford 2021 参展商
2. 参展商
  - η 参展商 Del phi ) 参展商 Mbi I eye 参展商
  - η 2017 CES 参展商 2019 参展商
  - η 2017 1 5 参展商 13 参展商
3. 参展商
  - η 19 参展商

#### 2017 CES 参展商名单

1. 参展商
  - η 参展商 M ni van 参展商
  - η 参展商 Fusi on 参展商
  - η 参展商 SUV, FF91 参展商
  - η 2018 参展商
  - η 参展商 & 参展商
  - η 参展商
2. 参展商
  - η 参展商 Del phi + Mbi I eye CES 参展商 CSLP 参展商
  - η 参展商 L4/ L5) 参展商 GPS 参展商
  - η 参展商 REM 参展商
  - η 参展商 Al exa 参展商 Google Assi st ant 参展商
3. 参展商
  - η 参展商 Roadhackers 参展商
  - η 参展商
  - η ADAS 参展商
  - η 参展商 i nt el 参展商 FPGA ADAS 参展商

## 2. 自动驾驶产业格局将与智能手机类似

科技企业将打破传统汽车产业链，在自动驾驶产业链中起着领导地位。未来自动驾驶产业链格局将与智能手机类似

- 自动驾驶市场竞争的两大力量是传统车企和科技企业。科技企业在自动驾驶系统方面具有优势，但是汽车对安全性的要求非常高，传统车企在制造工艺方面具有无可比拟的优势，这是长时间积累的结果。因此，我们认为自动驾驶后续的格局将类似于智能手机，科技企业提供无人驾驶系统，传统车企作为其下游承担 OEM 的工作。
- 自动驾驶市场也不会完全形成上述格局，特斯拉等公司就类似于智能手机市场的苹果。无人驾驶市场也会存在一些搅局者，国外的特斯拉以及国内的乐视和蔚来汽车等就是这样的角色，它们使用自己开发的无人驾驶系统及整车。
- 无人驾驶系统方面，“核心大脑”便是人工智能，谷歌、IBM、百度等公司在该领域激烈竞争，均向取得谷歌在智能手机领域的地位。硬件方面，英伟达和 AMD 类似与智能手机领域的高通和联发科。

## 3. 无人驾驶产业中电子企业的机会

在汽车智能化、电动化的过程中，电子化程度不断提高，电子企业拥有较大机会。我们认为电子企业的机会主要在一下三个方面：一是无人驾驶系统的信息获取的渠道——各类传感器，二是电力电子器件以及各类功能控制用的 MCU，三是通信及娱乐系统。

电子企业进入无人驾驶供应链大致有两条渠道：一是通过无人驾驶系统供应商，二是通过整车厂商。无人驾驶系统很可能出自在人工智能方面有突出研究的公司，因此传感器企业进入的方式便是通过无人驾驶系统供应商，其他方面的电子设备则通过整车厂商进入供应链。整车厂商的供应链相对封闭，与汽车安全相关性不大的通信和娱乐系统进入的难度较小，而电力电子器件、MCU、连接器线束等则相对困难，可以通过并购的方式减少时间成本。

对于特斯拉、乐视、未来汽车等科技型车企，供应链相对开放，电子企业进入的难度相对传统车企小很多。

## 结论：

各大汽车厂商推出无人驾驶产品，使得商业化更加临近，但是当前仍有一些问题需要解决。一是法律方面仍待捅破，当前多国对于无人驾驶上路测试放开了限制，但对于无人驾驶汽车的商业化应用仍缺乏法律支持；二是特斯拉出现多次事故之后，消费者对无人驾驶的热情遭到一定程度打击。

我们认为，无人驾驶仍将走渐进发展之路，短期之内的机会在于通信和娱乐设备、ADAS、电力电子器件等方面。推荐航天科技、东风科技、欧菲光、保千里、均胜电子、得润电子。

## 分析师简介

### 分析师：杨若木

首席研究员，9 年证券行业研究经验，擅长从宏观经济背景下，把握化工行业的发展脉络，对周期性行业的业绩波动有比较准确判断，重点关注具有成长性的新材料及精细化工领域。曾获得卖方分析师“水晶球奖”第三名，“今日投资”化工行业最佳选股分析师第一名，金融界《慧眼识券商》最受关注化工行业分析师，《证券通》化工行业金牌分析师。

## 联系人简介

### 联系人：余江

北京大学硕士，2016 年 1 月加入东兴证券从事电子行业研究

### 联系人：刘慧影

2 年证券从业经验，曾在纽约一家对冲基金任 TMT 研究员，2017 年 1 月加入东兴证券从事电子研究

## 分析师承诺

负责本研究报告全部或部分内容的每一位证券分析师，在此申明，本报告的观点、逻辑和论据均为分析师本人研究成果，引用的相关信息和文字均已注明出处。本报告依据公开的信息来源，力求清晰、准确地反映分析师本人的研究观点。本人薪酬的任何部分过去不曾与、现在不与、未来也将不会与本报告中的具体推荐或观点直接或间接相关。

## 免责声明

本研究报告由东兴证券股份有限公司研究所撰写，东兴证券股份有限公司是具有合法证券投资咨询业务资格的机构。本研究报告中所引用信息均来源于公开资料，我公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。我们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，报告中的信息或意见并不构成所述证券的买卖出价或征价，投资者据此做出的任何投资决策与本公司和作者无关。

我公司及其所属关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券头寸并进行交易，也可能为这些公司提供或者争取提供投资银行、财务顾问或者金融产品等相关服务。本报告版权仅为我公司所有，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、刊发，需注明出处为东兴证券研究所，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。

本研究报告仅供东兴证券股份有限公司客户和经本公司授权刊载机构的客户使用，未经授权私自刊载研究报告的机构以及其阅读和使用者应慎重使用报告、防止被误导，本公司不承担由于非授权机构私自刊发和非授权客户使用该报告所产生的相关风险和责任。

## 行业评级体系

公司投资评级（以沪深 300 指数为基准指数）：

以报告日后的 6 个月内，公司股价相对于同期市场基准指数的表现为标准定义：

强烈推荐：相对强于市场基准指数收益率 15% 以上；

推荐：相对强于市场基准指数收益率 5% ~ 15% 之间；

中性：相对于市场基准指数收益率介于-5% ~ +5% 之间；

回避：相对弱于市场基准指数收益率 5% 以上。

行业投资评级（以沪深 300 指数为基准指数）：

以报告日后的 6 个月内，行业指数相对于同期市场基准指数的表现为标准定义：

看好：相对强于市场基准指数收益率 5% 以上；

中性：相对于市场基准指数收益率介于-5% ~ +5% 之间；

看淡：相对弱于市场基准指数收益率 5% 以上。