



# 计算机行业：MOBILEYE 独立 IPO 的背后是其日渐式微的局 面



本报告导读：

英特尔计划推动 Mobileye 于 2022 年上市；销量增速放缓、客户流失，Mobileye 日渐式微，其背后或有多重原因；推荐德赛西威、中科创达。

摘要：

英特尔计划推动 Mobileye 于 2022 年上市。英特尔仍将是 Mobileye 的大股东，Mobileye 高管团队仍将留任，此前收购的 Moovit、从事激光雷达和雷达开发以及其他 Mobileye 项目的英特尔团队都将归属于 Mobileye。

我们认为，Mobileye 过去在 ADAS 芯片领域积攒的优势正在被竞争对手逐渐蚕食，IPO 正是在这一背景下的应对方案。

销量增速放缓、客户流失，Mobileye 日渐式微。1) 2021 年 12 月，Mobileye 宣布 EyeQ 芯片出货量突破 1 亿颗，但同时可以发现，该系列芯片的销量增速正在大幅放缓，其中 2020 年销量 1930 万颗，同比增长 10.3%，增速较 2019 年下滑 30.8pct。2) 在下一代自动驾驶芯片的选择上，英伟达凭借其最为有利的开发环境以及先发优势成为了众多主机厂追捧的对象，Orin 逐渐成为了后者的第一选择；高通则依托智能座舱霸主的地位向驾驶域拓展，同时，作为消费级芯片的霸主，更低的成本亦是其重要优势；此外，还有华为、黑芝麻、地平线等玩家陆续入局。

Mobileye 日渐式微的背后或有多重原因。1) 黑盒的解决方案越来越

不被主机厂所欢迎。Mobileye 提供的是软硬件紧耦合方案，是高性价比、低成本、低功耗的“省心”方案，这在主机厂研发能力较弱而又希望快速推出 ADAS 功能的阶段具备明显的竞争优势。但随着主机厂研发能力不断提升以及通过自研实现差异化竞争的愿望越发强烈，开放性的不足成了 Mobileye 的软肋。2) 本地服务和灵活性逐渐成为主机厂选择供应商的重要参考因素，而 Mobileye 的服务支持能力相对偏弱。从定位上看，Mobileye 将自身划分在传统主机厂阵营中，需要严格遵守功能安全，行事风格相较于科技企业而言与主机厂更为接近，服务支持的时效性会相对偏弱。从行业地位上看，由于此前 Mobileye 是业内的绝对霸主，向全球的主机厂供货，对于中小主机厂的算法迭代需求也很难做到全部及时响应。第三，在全球疫情的背景下，跨地域的支持本身就变得更加困难，放大了 Mobileye 的弱点。3) 在辅助驾驶阶段，Mobileye 是当之无愧的霸主，商务方面难免会相对强势。

推荐德赛西威、中科创达。在与 Mobileye 的竞争中，英伟达和高通等厂商逐渐占据主动。推荐目前在大陆区域唯一一个已经和英伟达签署了确定合同的 Tier1 德赛西威 高通在自动驾驶的重要合作伙伴中科创达

**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\\_35445](https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_35445)

