

■见证穿越周期的力量

剑指全球头部玩家

均胜电子有哪些底牌？

作为全球头部汽车零部件供应商，均胜电子要在未来3年-5年成为智能汽车细分领域中的“全球头部玩家”。

日前，均胜电子旗下均联智行亚洲区CTO朱魁在接受宁波晚报独家专访时，透露了公司的发展“野心”。

就在前不久，均胜电子官宣：公司首个L3级智驾域控产品计划于2027年年中量产上车；由其自主打造的L4级智驾域控即将搭载于低速无人物流车，有望成为国内首个基于国产芯片平台实现量产的L4智驾域控产品。

那么，要成为全球头部智驾供应商，更要成为智能汽车细分领域全球头部“玩家”，均胜电子有哪些“底牌”？



JoySpace+内部。

1 创新为先，订单为王

均胜电子成立于2004年，是全球领先的智能汽车科技服务提供商，其核心业务横跨座舱域、智驾域、网联域、动力域、车身域等五大板块。

在朱魁看来，商业化落地，是技术创新的最终目标。

一组数据印证了均胜电子“订单王”的实力——

2025年前三季度，均胜电子斩获714亿元全生命周期新订单，相当于每天获得订单金额2.63亿元。

“在智能驾驶领域，均胜电子已实现‘重大突破’。”朱魁告诉记者，均胜智能汽车技术研究院于2021年成立。彼时，辅助驾驶行业还处于规则开发时期，全球竞争对手布局该领域已有10余年之久，针对传统规则算法的ADAS系统研发很难获得大的业务突破。

转折发生在2024年。彼时，特斯拉基于AI模型打造的智能驾驶算法在全球崭露头角。而均胜电子也在中国市场找到了深度契合的合作伙伴——业内头部智能驾驶算法公司Momenta。通过双方的强强联合，2025年连续斩获智能驾驶赛道的“大订单”。

全球化部署能力，是均胜电子的“拿手好戏”。

朱魁说，公司完善的全球研发和运营布局，兼具中国供应链优势与全球化能力，可以把中国速度和全球交付质量更完美地结合在一起。通过将供应链、生产、研发深度嵌入北美、欧洲、亚洲等汽车主要市场，可以让项目落地成功率显著高于行业平均水平。

截至目前，均胜电子在全球拥有超过25个研发中心和60个生产基地，可提供一系列智驾域控系列产品，能覆盖低、中、高阶智能辅助驾驶的适配需求。

2025年9月15日至10月20日，仅用时35天，均胜电子便斩获汽车智能化项目订单200亿元。

2 卡位「AI定义汽车」时代

特斯拉的Cybercab无人驾驶，将大众对未来科技的想象转化为现实。而在均胜电子的展厅内，处于“C位”的JoySpace+也有力诠释着“中国智能”。

这款智能座舱配有可伸缩方向盘、电子倒车镜、无线充电桩、曲面智能中控、多功能飞控旋钮等智能产品。

智能驾驶将走向标准化，智能座舱则需要差异化。

朱魁介绍，在这款智能座舱内，目之所及都是均胜电子为“千人千面”驾乘体验做的全新尝试，将视觉、听觉、触觉、语音等全场景多模态交互与智能内饰、智驾系统、汽车安全技术等结合，打造出“沉浸式”的智能化、个性化驾乘体验。

随着人工智能的爆发，我们终将进入“AI定义汽车(AIDV)时代”。尽管这需要一定的过程，但我们要做的便是拿到业务转换的“先手牌”。

朱魁补充说，均胜电子从智能座舱起家，已经历了三次关键变革——

借助5G/V2X在中国市场的快速崛起，布局智能网联；随着AI赋能，实现智能驾驶突破；顺应当下正在发生的AIDV，布局“中央+区域架构”，打造跨域融合解决方案。

目前，均胜电子正以“中央+区域架构”为核心，一方面，通过中央计算单元，实现“舱网驾”和AI中央计算的深度融合；另一方面，聚焦区域控制器，推进车身、底盘、动力和AI边缘计算的深度融合。

以均胜电子去年第四季度拿下的“舱驾一体”项目定点为例，该产品采用双处理器方案，分别负责智能座舱与网联以及智能驾驶。

“这一配置能实现10%至20%的成本优化。”朱魁透露，公司现已进行研发单芯片融合方案，让座舱域与驾驶域实现“合二为一”，单芯片方案预计降本20%至30%。

此外，该公司正在研发第四代智能座舱平台，支持至少300TOPS算力，能部署市面上主流的AI端侧智能体。

3 未来终将到来

朱魁认为，中国汽车智能化已进入2.0阶段，AI技术正在快速赋能智能汽车的每一个功能域。

这一目标的达成，靠的不是某一Tier1的“单打独斗”，而是通过合作生态的构建，实现从浅层次的能力互补走向深层次的方案绑定。正如均胜电子与Momenta的深度合作，其目标是要让车企造好车更能好造车。

目前，均胜电子已与华为、高通、地平线、黑芝麻智能、Momenta、ONX、Elektrobit、保隆科技等几十家合作伙伴围绕芯片、算法、操作系统、传感器建立合作。

“因为我们相信，未来终将到来。”朱魁分析称，自动驾驶正处于从“测试示范”阶段迈向“商业化推广”的新阶段。针对L3和L4，法规责任界定、系统成本控制、算法安全可靠和商业模式验证一直是全行业的四大挑战。不过，随着国家逐步放开L3/L4和试点，法规责任界定的问题将逐步得到解决，一旦规模化铺开，商业成本将不再是问题。

对此，均胜电子在技术层面早有部署，“静待花开”。

“我们早在L2++产品阶段就已预留安全冗余，目前已与车企推进现有车型系列的L3级智能辅助驾驶域控制器升级。同时，公司积极布局L3和L4，有望在2026年形成业务上的突破。”朱魁说。

在L4领域，该公司已从实验室走向应用场景。其与斯年智驾联合开发的基于“V2X+L4智驾+智能云调度”的智慧港口数字化管理平台，已在宁波舟山港、厦门港等港口投用并稳定运行。

2026年，均胜电子还将向主机厂L3/L4高阶自动驾驶量产业务发起挑战，不少项目现已处于预定点状态。

此外，均胜电子已基于英伟达、高通芯片研发L4级控制器，计划将技术横向拓展至机器人领域。未来，矿区、园区、机场等均有有望成为L4商业化落地场景。

智能汽车和机器人核心技术同源，均胜电子已完成“汽车+机器人tier1”双布局。

记者 张恒 文/摄