

# 大规模商业化落地迎拐点 自动驾驶巨头公司激战下半场

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道	如是说道。	时候就具备 L4 或 L5 级的完全自动驾驶能力。”	自动驾驶领域。	谷，目前自动驾驶行业在蓄势，大家都在探索商业化落地的可能性。”在第 13 届中国汽车论坛上，友道智途 CEO 王瑞如是分享道。	数据等新技术快速发展，自动驾驶汽车加快推广应用，逐步由研发测试转入实际运营。“随着政策、产业、技术等不断完善，以及商业化进程的提速，中国自动驾驶产业有望在未来 2~3 年内引领全球新一轮技术创新发展。”
“人工智能的一个重要应用是汽车的自动驾驶。”7 月 6 日，2023 世界人工智能大会在上海开幕，特斯拉首席执行官（CEO）埃隆·马斯克（Elon Musk）通过视频形式	“自动驾驶将大大提升车辆的利用率。”马斯克指出，特斯拉目前的技术已经非常接近完全自动驾驶的目标。在美国道路上进行测试的特斯拉车辆，已经很少需要人工干预。“特斯拉可能在今年晚些	特斯拉还在大会上展示了自身的完全自动驾驶能力（FSD），引发了外界的广泛关注。实际上，除了特斯拉在深耕自动驾驶领域外，国内也有诸多企业在深度布局自	《中国经营报》记者注意到，今年以来，已有多家国内自动驾驶行业的“独角兽”意欲上市，以谋求更进一步的发展。不过，也有不少自动驾驶企业身陷困境。	记者了解到，自动驾驶商业化政策在持续落地。华西证券研报指出，随着人工智能、5G 通信、大	

## 多企业竞逐资本市场

在政策与资本的双重加持下，国内自动驾驶产业在近年驶入发展快车道。

根据此前普华永道发布的《车联网产业发展洞察》报告，我国车联网市场规模呈快速发展趋势，预计在 2026 年达到 8000 亿元，网联汽车渗透率将在 2030 年达到 56%。

王瑞表示：“2004 年以前，自动驾驶处于科学研究阶段，是大学老师们的研究课题。2004 年以后，国内外很多科技公司脱颖而出，资本也很推崇，这个阶段大家做了很多技术落地的尝试，把智驾的技术和车做结合，在加州、北京、上海、深圳等世界各地进行了示范运营。”

一位不愿具名的行业人士告诉记者，受大环境的影响，目前资本市场对自动驾驶行业来说比较

## 行业玩家“各显神通”

有商业模式支撑，整个技术的发展落地才能持续发展下去。

上市潮之外，行业正呈现众生相。今年 6 月，自动驾驶公司图森未来发布公告称，正在探索美国业务的战略替代方案，包括可能的出售。如果美国业务出售，图森未来仍是一家 L4 级全球自动驾驶技术公司，接下来的重点是在亚太地区及其他主要全球市场运营。

据悉，图森未来是一家专注于 L4 级别无人驾驶卡车技术研发与应用的人工智能企业，面向全球提供可大规模商业化运营的无人驾驶卡车技术。对于美国业务或将出售的相关事宜，记者联系到图森未来董事长陈默，其表示，目前不方便回答公告以外的问题。

不过，与美国市场相比，图森

冷静。“从一级市场来看，投资者目前对自动驾驶公司处于比较谨慎的阶段。”

上述行业人士进一步说道：“任何一个行业都有高潮和低谷，未来两三年内，当一些自动驾驶的应用场景，包括大规模的商业化落地的案例越来越多，那么自动驾驶行业自然也就会经历下一个繁荣时期。”

记者注意到，近期自动驾驶赛道竞相赴港上市的企业越来越多，包括知行科技、黑芝麻智能等企业。其中，知行科技成立于 2016 年 12 月，总部位于苏州，其专注于自动驾驶领域量产解决方案，并于今年 4 月选择递表港交所

## 行业玩家“各显神通”

有商业模式支撑，整个技术的发展落地才能持续发展下去。

未来在国内市场的发展可谓亮眼。今年 6 月，图森未来获得上海市浦东新区颁发的全国首批无驾驶人智能网联汽车道路测试牌照，并宣布成功完成国内首次自动驾驶重卡在公开道路的全无人化测试，全程无安全员值守和任何人为干预。测试区域包括洋山深水港及物流园区、东海大桥等指定公开道路。

为何公司能成为上述首批获得牌照的企业之一？图森未来公关部负责人告诉记者，上海对无驾驶人智能网联汽车道路测试牌照的发放有着非常严格的审核、审批流程。

上述负责人进一步说道：“从

上市募资。

招股书显示，知行科技第一个自动驾驶解决方案于 2020 年首次实现量产，2020~2022 年共交付自动驾驶域控制器超过 10 万台。根据弗若斯特沙利文的资料，按 2022 年自动驾驶域控制器销售收入计，知行科技是中国第二大第三方自动驾驶域控制器提供商，市场份额为 26.2%；按 2022 年自动驾驶域控制器销售收入计，包含整车厂（OEM）自研的域控制器，知行科技是中国第四大整体自动驾驶域控制器提供商，市场份额为 8.6%。

招股书显示，2020~2022 年，知

## 行业玩家“各显神通”

有商业模式支撑，整个技术的发展落地才能持续发展下去。

2018 年到现在，图森未来一直在上海临港进行测试，不管是测试的技术进展、累计里程，还是对安全的重视，我们在整个自动驾驶领域都是领先的，牌照的发放也是从侧面印证了我们技术的领先性。”

记者注意到，另一家自动驾驶公司擎天智卡身陷困境。根据多家媒体报道，成立于 2021 年 11 月，专注于无人驾驶卡车技术研发与应用的擎天智卡，被曝出即将进入清算注销流程。

据 Tech 星球消息，6 月 15 日深夜，擎天智卡创始人潘震皓向公司全体员工发送的一封邮件显示：擎天智卡即将进入清算注销流程，剩余资产将由与投资人签

# 实探特斯拉降价冲击波：多品牌开启暑期“冰点促销”冲刺销量

本报记者 杨让晨 石英婧 上海报道

随着新一轮降价潮的到来，汽车行业的发展或将迎来新阶段。

7 月伊始，新能源汽车巨头特斯拉就宣布了旗下车型 Model 3 和 Model Y 现车将在中国市场降价 3.5 万~4 万元的消息。事实上，这并非非是特斯拉今年首次降价，今年 1 月，特斯拉国产车型就大幅降价，其中 Model 3 曾创下历史最低价格。

据不完全统计，随着特斯拉降价带来的冲击波，包括上汽大众、名爵、极氪等在内的多个品牌多款车型也以不同形式加入了降价大军。《中国经营报》记者日前走访发现，尽管降价力度不小，但活动时间都较为紧凑。以上汽大众为例，记者日前走访上海市青浦区某上汽大众 4S 店，一位销售顾问对记者表示，途昂、途观等 SUV 车型最多能优惠 4 万元，但“优惠活动到本周末就结束了”。

据中国汽车工业协会（以下简称“中汽协”）最新数据，今年 6 月，乘用车产销分别完成 221.9 万辆和 226.8 万辆，环比分别增长 10.4% 和 10.6%，产量同比下降 0.9%，销量同比增长 2.1%。其中，传统燃油乘用车国内销量 126.4 万辆，比上年同期减少 21.9 万辆，环比增长 10.6%，同比下降 14.7%。

惠誉评级中国企业研究董事杨菁告诉记者，今年新能源汽车领域的降价竞争加速了整体车市的电动化步伐，上半年新能源车渗透率达到 32%。“燃油车的销量下行趋势自 2017 年达到顶峰后一直持续至今，今年及往后这一趋势还会继续延续。”

## 花式降价促销

除了传统的降价促销外，车企们在用户权益等方面也在进一步给予消费者选择的余地。

记者注意到，除了特斯拉外，上汽大众、极氪、蔚来等多个品牌均开启了降价活动。其中，上汽大众旗下新能源汽车 ID.3 日前宣布限时限量推出“史低价”，7 月 7~31 日，仅 12.59 万元就能入手，不过该活动限量 7000 辆。资料显示，上汽大众的 ID. 纯电系列推出 2 年多以来，累计销量已超过 13 万辆。

除了新能源汽车外，上汽大

## 多重因素引发价格波动

事实上，今年以来的汽车行业价格战受多方因素影响。

杨菁对记者表示，今年以来的降价趋势来自龙头新能源车企面对需求增长放缓、产能提升状况下采取的竞争性策略。“其背后的底气来自于其规模效应、成本优势带来的较高的利润率，以及对上游原材料价格下行趋势的预判。其他车企若没有性价比以外的护城河，在今年的降价潮中将处在被动跟随的状态。”

## 混动市场迎来新机遇

汽车行业内价格战的频繁开展或许将进一步加速中国汽车的电动化发展进程，也为混动等车型市场份额的进一步提高带来机会。

据中汽协数据，今年上半年新能源汽车产销分别达到 378.8 万辆和 374.7 万辆，同比分别增长 42.4% 和 44.1%。相较之下，今年上半年乘用车产销分别完成 1128.1 万辆和 1126.8 万辆，同比分别增长 8.1% 和 8.8%。新能源汽车占整个行业

比重仍然有限，燃油车仍是汽车市场中的重要组成部分。

杨菁告诉记者，由于合资品牌主导的燃油车市场在智能化方面整体落后于中国自主品牌主导的新能源车市场，新能源车降价后相对于燃油车的竞争力进一步提升，使得“油电同价”在中国市场提前实现。尤其，插电混动和增程式混动汽车对于燃油车以及油电混合车（HEV）构成了直接竞争，间接造

成了燃油车销量的下滑。

在杨菁看来，燃油车未来一段时间也将会向智能化和节能化发展，在新能源车的激烈竞争中，中低端燃油车市场的盈利能力将恶化，可能会促使合资车企在燃油车市场专注于中高端市场。

同时，随着购置税减免政策的延长，新能源汽车的渗透率或将继续提高。惠誉方面表示，由于插电混合动力（包含增程式）汽车与纯

电动汽车将继续享有税收减免待遇，驾驶者不会受到续航焦虑或充电不便的困扰，插电混动汽车是更接近于传统燃油车的电动车型选择，被普遍认为是市场全面转向纯电动汽车之前的过渡产品。

数据显示，今年前 5 个月，插电混动汽车占全国电动汽车市场的份额已从 2021 年全年的 17% 上升至 28%，竞争态势已有所加剧。惠誉方面分析指出，与纯电动汽车

相比，传统车企在插电混动汽车市场的竞争中更易取得一席之地。

惠誉方面表示：“今年长城、吉利和长安汽车都推出了具有价格竞争力的插电混动汽车。合资品牌在插电混动市场曾有更为显著的份额。不过，鉴于其跨国母公司侧重于发展纯电动汽车，且其插电混动汽车定价吸引力不足，合资品牌的插电混动汽车发展趋缓。”



东海大桥智能重卡商业化运营。

本报资料室/图

## 商业化落地换挡提速

有关自动驾驶商业化落地的利好政策不断出台。

谈及当下自动驾驶商业化落地的痛点，上述不愿具名的行业人士告诉记者：“目前整个行业面临的最大问题就是硬件的成熟度不够。”

其进一步表示：“不管是乘用车还是卡车，车辆硬件的前装量产是大规模商业化的一个必要条件，但现在大家用的都是改装的车辆，硬件的可靠性和稳定性都不够，或者说它的运营成本非常高，这是制约自动驾驶大规模商业化落地的一个重要原因。”

记者注意到，有关自动驾驶商业化落地的利好政策不断出台。6 月 21 日，工信部副部长辛国斌在国务院政策例行吹风会上表示，启动智能网联汽车准入和上路通行试点，组织开展城市级“车路云一体化”示范应用，支持 L3 级及更高级别的自动驾驶功能商业化应用。

7 月 8 日，在 2023 世界人工智能大会——智能驾驶论坛上，上海市浦东新区为首批 3 家企业发放无驾驶人智能网联汽车道路测试牌照，获得牌照企业可在浦东行政区域内划定的路段、

区域开展车内全无人的智能网联汽车道路测试。

记者了解到，在政策、技术及场景需求等多重因素驱动下，自动驾驶已进入下半场。今年 6 月，上海自贸区临港新片区向友道智途等 4 家企业发放基于立法基础的全国首批无驾驶人智能网联汽车道路测试牌照，持牌的 15 辆车可以在自动驾驶开放道路上，在无驾驶人的状态下合法进行测试，这标志着自动驾驶商业化迎来重要拐点。在张显宏看来，“路测是自动驾驶技术演进和产品落地的必要条件，实现‘真无人’是自动驾驶商业化破局的关键。”

作为获得全球首张智能网联汽车示范运营证，国内首个实现“真无人”技术验证落地并启动常态化测试运营的科创企业，友道智途正在不断进行着多场景下的“真无人”商业探索。

据张显宏介绍，凭借行业领先的全栈自研智驾技术和产业链资源优势，友道智途已先后在港口、矿区、干线物流、环卫公交等几大主流应用场景中取得实质性突破。