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

"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 如是说道。

"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 时候就具备L4或L5级的完全自动 驾驶能力。"

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

动驾驶领域。

《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。

"很多行业的发展都有波峰波

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。

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

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 试转人实际运营。"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。"

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些年驶入发展快车道。

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 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

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

招股书显示,2020~2022年,知

行科技的营业收入分别为0.48亿 元、1.78亿元、13.26亿元,相应的 净亏损分别为0.54亿元、4.64亿 元、3.42亿元,相应的经调整净亏 损分别为0.36亿元、0.34亿元、 0.17亿元。

除了知行科技外,自动驾驶 芯片公司黑芝麻智能也在今年6 月向港交所提交上市申请书,其 是领先的车规级智能汽车计算芯 片及基于芯片的解决方案供应 商。2020~2022年,黑芝麻智能的 营业收入分别为 0.53 亿元、0.61 亿元、1.65亿元,公司年内亏损额 分别为7.6亿元、23.57亿元、27.54 亿元,同期经调整亏损净额为 2.73亿元、6.14亿元、7亿元。

东海大桥智能重卡商业化运营。

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 落地的痛难点,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人 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。

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

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

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

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

署的股东协议规定的流程进行处

对于公司清算注销流程的相 关事宜,7月11日,记者联系上潘震 皓,其要记者加其微信,并表示会 将负责媒体的同事推荐与记者对 接,但截至记者发稿其尚未通过微

谈及专注于L4级的卡车企业 遇到的困境,友道智途首席架构 师、智驾中心副总经理张显宏告 诉记者,"现在智能重卡包括商用 车行业内,最核心的一点是都希 望自动驾驶能快速落地,也就是 商业模式能打通。有商业模式支 撑,整个技术的发展落地才能持续 发展下去。"

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 東了"。

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

众旗下燃油车也加入了降价活 动。据了解,目前途昂全系包括 置换等在内的最高优惠能够达到 6万元左右。在此优惠条件下,30 万元就能够买到满配旗舰车型。

极氪、蔚来等造车新势力则 不止于降价。记者注意到,蔚来 方面在今年6月宣布了全系新车 起售价格下调3万元,价格下调后 蔚来 ET5 不到 30 万元就能够拿 下。除了传统车企宣布降价外, 蔚来方面还宣布即日起,通过支 付定金购买蔚来全系新车的首任

车主能够获得整车6年或15万公 里质保,三电系统10年不限里程 质保;6年免费车联网,每月8GB 流量以及终身免费道路救援等用 车权益。

同时,在今年7月31日前支 付定金购买全新ES6及全新ES8 的用户,仍可免费获赠家用充电 桩。并且支付定金的用户还能够 选择购买价值3万元的权益升级

此外,极氪也在进一步拓展 用户权益。极氪方面日前宣布 将在今年7~9月推出2023年款 极氪001限时购车权益。据了 解,极氪001全系车型均可免费 获得价值6000元的极境蓝外饰, YOU版、ME版车型则可以免费 选装2.8万~3.5万元不等的运动进 阶套装、空气悬架套装等。入门 级的WE车型则能够获得价值2.8 万元的现实"随心卷"选装基金。

申港证券研报分析认为,今 年以来,价格战成为车市主基 调。国产特斯拉官降后进入历史 最低值。在头部效应下,多家新 能源车企纷纷调价。燃油车市 场,3月份东风集团与湖北地方政 府携手推出的政企补贴,则引爆 燃油车市场的价格战。

"汽车市场的竞争环境越发 恶劣,对车企和经销商都带来负 面影响。价格战让不少消费者持 币观望,带来的刺激消费效应并 不明显。"申港证券进一步分析指 出,在行业龙头降价压力小的背 景下,价格战将暂时告一段落,行 业利润有望企稳回升,车企将回 归造车本质,比拼技术渠道实力。

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。"

同时,电池等原材料价格的剧 烈波动对新能源汽车造成影响的 同时,也在一定程度上影响了燃油 车市场。杨菁表示,从去年开始, 电池原材料价格的剧烈波动是造 成新能源汽车成本、价格变化的主 要因素之一,未来可能会持续对车 企的定价造成影响。

同时,随着日前财政部、工信 部等有关部门联合发布的公告, 新能源汽车车辆购置税减免政策 将延续到2027年年底,也会对汽 车价格带来一定影响。

评级机构惠誉分析认为,补 贴政策延长或意味2023年第四季 度的前置购车需求将减弱,届时 消费者将不会在免税政策到期前 急于购车。"然而,今年车企激进 的定价策略或刺激电动汽车销量 更强势增长,从而抵消前述影 响。更为明晰的长期税收激励措 施将为2023年以后电动汽车的盈 利提供缓冲,进而令车企能够在 未来1~2年内维持'以价换量'的

竞争策略。"

值得注意的是,针对价格战, 行业内也试图通过行业自律予以 遏制。记者注意到,针对今年以 来汽车市场曾出现的价格战,中 汽协在日前组织包括特斯拉、上 汽集团、吉利控股集团等在内的 16家车企签署了《汽车行业维护 公平秩序承诺书》(以下简称"承 诺书"),明确将坚持遵守行规行 约,规范市场营销活动,维护公平 竞争秩序,不以非正常价格扰乱

市场公平竞争秩序等。

但令人尴尬的是,两天之后 中汽协方面就发表声明,紧急删 除了关于"价格"的描述,中汽协 方面表示,原因是"表意不当,有 违《反垄断法》精神"。中汽协方 面进一步表示,已将上述条款从 承诺书中删除,并敦促16家及其 他汽车生产委员会企业,严格遵 守《反垄断法》及相关行政法规 等,共同为产业规范健康创新发 展贡献力量。

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下,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 申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。"