

智能驾驶赛道迎上市热潮 行业竞争加剧

■中国城市报记者 孙雪霏

在不久前闭幕的第二届中国国际供应链促进博览会上,智能汽车产业的关键技术与创新产品一一亮相,显示出电动化、智能化、网联化已成为汽车产业转型发展的主要方向,创新推动着产业链上下游深度融合与跨界合作。

数据显示,2023年,我国搭载L2辅助驾驶的乘用车销量已达995万辆,同比增长45.6%,市场渗透率增至47.3%;今年上半年,这一渗透率进一步提升至55.7%,其中具备领航辅助驾驶功能的新车渗透率达到11%。这表明,我国在智能驾驶技术应用上已迈入新阶段,汽车智能化水平正在不断提升。

近期,国内智能驾驶领域企业迎来一轮上市热潮。然而,这一上市潮背后是日益激烈的市场竞争与技术淘汰赛。在这一轮比拼中,找到可持续、可落地的商业模式,成为众多智能驾驶领域企业亟待破解的难题。

上市筹资寻求“输血”

今年,智能驾驶供应链企业的IPO(首次公开募股)成为资本市场的新亮点。仅在过去数月,已经有多家智能驾驶领域的企业宣布上市,或在私募市场完成新一轮融资。智能驾驶赛道热潮涌动。

10月24日,智能驾驶解决方案供应商地平线成功在港交所挂牌上市,首日股价大幅上涨,涨幅一度超过30%。地平线招股书披露,按2023年及2024年上半年解决方案总装机量计算,公司在国内所有全球高级辅助驾驶和高阶自动驾驶解决方案提供商中排名第四,市场份额分别为9.3%及15.4%。2023年末及今年8月,自动驾驶一级供应商知行科技、智能芯片公司黑芝麻智能也相继登陆港交所。

如今,智能驾驶赛道市场竞争愈发激烈,背后有着多重动因。“2019年之前,智能驾驶领域的私募市场溢价严重,许多企业的估值模型多参考美股。”一位基金管理人指出,目前投资机构退出压力较大,智能驾驶概念公司大多选择美股上市,“对于上市价格不能要求,能发

能上就是成功”。

10月25日,自动驾驶公司文远知行在纳斯达克证券交易所挂牌上市,当日股价一度较发行价上涨超27%。11月27日,瞄准L4级自动驾驶企业小马智行在纳斯达克证券交易所挂牌上市。

一众IPO阵列中的智能驾驶公司,按创始人背景大体可分为两类:有科技和互联网公司背景的创始人大多选择全自动驾驶,即L4路径创业,文远知行和小马智行均属此类,是美元投资机构热捧的“明星”公司;另一类创始人则来自汽车或上游供应链,以辅助驾驶即L2切入赛道,多获得下游车厂资本加持。例如,黑芝麻智能创始人兼CEO单记章来自全球图像传感器龙头OmniVision(豪威);知行科技创始人兼CEO宋阳则来自全球最大的汽车零部件供应商博世。

按照国际自动机工程师学会(SAE)标准,汽车自动驾驶技术可划分为L0至L5共六个级别:L1至L2为辅助驾驶技术;L3及以上为自动驾驶;L4是指在绝大部分场景下,车辆可实现自动驾驶,不需要人类驾驶员干预。当前L2级别基础功能已在乘用车新车中普及,L2以上级别高阶智驾功能在新车中的渗透率也在逐步提升。

智能驾驶领域企业为何纷纷选择此时上市?辰韬资本执行总经理刘煜冬分析称,大多数智能驾驶公司成立于2016年前后,经过七八年的发展,规模和估值已到了一定体量。大部分企业与早期投资者签订的回购条款已到期,通常为六年期。随着回购条款的结束,上市成为重要的退出路径。

此外,港交所相关上市制度对特科技公司上市标准的适度放宽,也为自动驾驶领域的企业提供了有利的上市条件。前述基金管理人指出,更重要的是,高估值意味着公司的股票或股份能以更高的价格进行交易,能吸引更多的潜在投资者或买家,增加了老股东找到合适交易对手的机会。资金短缺依然是行业的普遍难题,不管是已经上市还是没上市的自动驾驶公司,基本都处于亏损状态,且自有资金及创始团队的资金不足以回购投资者股份,因此上市成为最

实际的资金解决方案。

高阶不走量 低阶不赚钱

企业面临的融资困境和技术挑战加剧了市场淘汰赛的进程。光智资本合伙人王尔德回顾称,就智能驾驶领域的融资行情而言,2021年,融资金额和数量一度攀升,但从2022年下半年起,汽车供应链的私募市场开始降温,2023年整体融资环境更趋谨慎,很多智驾“明星”企业难以获得新一轮融资。

在资金链紧张的压力下,许多曾专注于L4自动驾驶技术的企业被迫转向L2和L2+级别的辅助驾驶技术,以寻求与整车厂的量产合作。然而,这一转型并不容易,上游高算力芯片在供应受限的预期下价格持续坚挺,而下游车厂的“价格战”则让辅助驾驶技术的溢价空间急剧缩小。

一位国内智能驾驶芯片公司高管表示:“L4公司一旦换用便宜的芯片,算法要重新设计,推出车规级量产方案还得再等一年。”在这种情况下,一些没能储备足够资金熬到量产上车的智能驾驶企业面临着生存风险。

与此同时,L2赛道已趋于饱和。从需求端来看,目前市场主流仍是“基础L2”功能,而“高阶L2”被视为技术的角逐焦点。高阶L2技术涵盖城市与高速场景,其中城市场景因应用复杂度高而成为头部企业的争夺高地。行业领先的高阶L2供应商有Momenta、华为等,蔚来、小鹏汽车品牌也开始自主研发城市领航辅助解决方案。

对于文远知行、小马智行等公司来说,眼下的核心任务是让各自的高阶L2解决方案成功落地。文远知行与博世合作的首个高阶智能驾驶项目已在今年3月量产交付;小马智行则在今年三季度进行战略调整,放弃了低阶辅助驾驶的前装量产业务,重新聚焦于高阶自动驾驶的乘用车和卡车市场。小马智行副总裁、卡车事业部负责人李衡宇表示,干线物流车辆日均里程多、单车收入高,还可以向卡车整车厂等输出自动驾驶方案。

然而,智能驾驶领域企业目前还面临“高阶不走量、低阶不赚钱”的困境。高阶

方案在新车宣传中颇为吸睛,但实际上车量不大,并且供应商还需与自研的主机厂抢活;低阶方案虽走量,但竞争异常激烈,传统零部件大厂如博世等仍占据市场主导地位。

为了突破这一瓶颈,一些公司选择在矿山、港口等更细分、更封闭的应用场景落地智能驾驶方案。对此,刘煜冬指出,相较于开放、载人的场景,封闭场景的技术难度较小,商业化落地的速度会更快。

与此同时,小马智行、文远知行、宏景智驾、元戎启行、地平线等一系列智驾供应链厂商正在加速布局海外市场。

以技术突破抢占市场份额

以车型定点数量和技术能力计,地平线、大疆卓驭和Momenta三家公司被视为智驾解决方案供应商的三强。它们分别在不同的技术路径上占据市场份额,并通过与重量级车企的合作,抢占更广阔的智能驾驶市场。

地平线自2019年起将目光聚焦于乘用车的辅助驾驶和高阶智能驾驶解决方案,并逐步确立了以芯片为核心的技术路线。作为国内领先的智能驾驶芯片供应商,地平线目前提供的三套主要产品分别对应主动安全(如自动紧急刹车和自适应巡航)、高速公路辅助智能驾驶以及包含城区智能驾驶的全场景功能。

截至2023年底,地平线的主动安全系统已被200款以上车型搭载,超过25款车型使用了高速公路辅助智驾系统。随着征程6系列更高算力芯片发布,地平线将推出城区智能驾驶的标准版量产方案,计划在2025年第三季度量产上车。

与地平线侧重高算力芯片不同,大疆卓驭从一开始便以性价比路线切入市场,其智能泊车方案一度引起市场关注。大疆车载推出的泊车系统适用于10万元以下车型,搭载的是德州仪器的TDA4芯片。今年3月,大疆又推出了价格为7000元的高阶智能驾驶方案,再探中低端车型市场。

Momenta的技术路线则主要围绕城市领航辅助和高速领航辅助展开。其作为

一家纯软件公司,产品的核心依赖于英伟达芯片,并与多家车企合作推出高配版车型的智能驾驶系统。尽管订单量可观,一名专注自动驾驶赛道的早期投资人称,Momenta仍面临着“高端定位难以走量”的问题。

为了打破这一瓶颈,Momenta计划将业务拓展到更加大众化的下沉市场,基于更便宜的芯片开发、获得更多上车机会。今年4月,其与高通联合推出了一款适合10万元至20万元车型的智驾系统,以期在更广泛的市场竞争中获取更多的市场份额。



第五届世界会长大会在吉隆坡举办

本报讯 12月2日—3日,第五届(2024)世界会长大会在马来西亚首都吉隆坡举办。

本届大会以“促进贸易自由化,推动经济全球化”为主题,总体采取“1+4+1+9+6+1+3”基础架构,即1场开幕式、4场主题论坛、1场午餐会、9场产业对接会、6场闭门圆桌会、1场联谊晚宴,以及为期3天的实地走访考察和专题研学活动。

来自中马两国政府、全球各商协会和企业共700余名代表到会并参与研讨,围绕“科技革新、创新经济”“经贸商机、潜能无限”“建交五十,稳健发展”等议题开展交流讨论。

“此次大会的互动性更强、开放度更高、实效性更深,是洞察全球发展新趋向的前沿哨所,是探索行业变革新出路的广阔舞台,更是共聚同商前路奋进方向、汇聚力织就合作密网的好机会。”世界会长大会组委会主席、杭州市公共关系协会执行会长刘江表示。

据悉,前四届世界会长大会主会场皆设立于中国浙江省杭州市。本届世界会长大会由马华公会、马中友好协会、马来西亚中资企业总商会共同主办,马华公会和杭州市公共关系协会承办。

(巩静一品)