

全面商业化空间打开 无人驾驶出租车行业将越跑越快

证券时报记者 安宇飞

北京时间10月11日,在好莱坞华纳兄弟工作室,一辆通体银色、如同从科幻片中驶出的汽车在特斯拉CEO埃隆·马斯克面前停下,车门棱角分明,像“蝴蝶飞翼”一样打开,身穿黑色皮衣的马斯克跨入其中。

这辆汽车既没有方向盘也没有脚踏板,却像拥有“大脑”一样流畅行驶,载着马斯克穿越了街道和车流,驶入了特斯拉“Robotaxi(无人驾驶出租车)Day”活动现场,这就是特斯拉最新亮相的无人驾驶出租车——CyberCab。

在发布会现场,马斯克宣布,预计特斯拉将在2027年之前大规模铺开CyberCab,除了美国地区,特斯拉也会在中国和欧洲等地寻求监管部门的批准。这意味着,全球无人驾驶出租车产业的商业化落地正在提速。

如今,CyberCab 打开了“蝴蝶飞翼”般的车门,就像一只大洋彼岸的蝴蝶扇动了它的翅膀,这会在中国无人驾驶出租车产业链中掀起怎样的风暴?

没有方向盘和踏板

在特斯拉举办的“Robotaxi Day”活动现场,马斯克发布了没有方向盘也没有踏板的无人驾驶出租车 CyberCab,并把50辆无人驾驶汽车带到了现场。马斯克表示:“这将是载入史册的一天!”

据介绍,特斯拉 CyberCab 解决方案是基于AI和计算视觉的,因此不需要非常昂贵的设备。目前特斯拉制造的Model 3、Model Y都可以在无人监督的情况下实现FSD(完全自动驾驶功能),这意味着特斯拉无人驾驶出租车的生产成本可以“非常低”。

在马斯克眼中,CyberCab车辆的制造成本预计将在3万美元,并且未来随着规模铺开,无人驾驶出租车的出行成本将从1美元/英里下降到0.28美元/英里。而成本的降低,会让一种新的商业模式成为可能,即车主购买具有无人驾驶能力的汽车,在不需要用车的时候,汽车主动出去“接单”赚钱。

马斯克表示,一周有168小时,但是一辆车可能只会使用到10个小时,大部分时间汽车是什么都不做的,造成了资源浪费。如果拥有完全自动驾驶能力,就可以将汽车的使用率提高5倍,甚至10倍。

尽管部分车主不会愿意让自己的车辆变成“出租车”,但马斯克认为“大多数人会愿意”,这样整个特斯拉将会形成一个“庞大的车队”,带来即时的规模效应。从落地时间来看,马斯克表示,在2026年或2027年之前,特斯拉会大规模铺开 CyberCab 这样的无人驾驶汽车。

市场空间迅速打开 安全和价格成关键点

目前,在无人驾驶出租车赛道,中国和美国无论在技术水平还是商业落地方面都领先于全球其他国家。特斯拉 CyberCab 的加速落地,也将对中国的无人驾驶出租车产业链带来影响。

在国内,萝卜快跑、小马智行、文远知行、元戎启行等厂商都在无人驾驶出租车领域进行深耕。以萝卜快跑

畅通退出渠道是创新生态良性运转的“急所”

证券时报记者 李明珠

近年来,创投圈的圈内人交流,氛围总是有点微妙,因为行业确实有点艰难。这其中,退出则是难上加难。宏观环境的变化、行业周期的波动、相关政策的调整,甚至二级市场的波动,都在方方面面影响着行业的退出节奏。

创投作为推动科技创新和经济发展的重要引擎,需要畅通“募投管退”各个环节,才能保障其正常高效的运转。这其中,退出更是关键一环,这既关系到投资者的切身利益,更影响着资本的“耐心”程度,也关乎二级市场的质地及活力。可以说,创投生态的繁荣与否,相当程度上,决定了国家在科技创新领域的竞争力。

首先,过去一段时间,由于二级市场表现不佳,A股对IPO的承受力大幅降低,政策收紧、上市要求变得更加严格,创投机构退出面临更多挑战。当机构的资金无法回流,投资人无法获得可预期的良好回报,将直接影响出资人(LP)的出资意愿。对创投机构而言,募资受阻意味着弹药紧张,投资决策也将更趋谨慎,从而阻碍一级市场投资再循环。可以说,退出渠道畅通了,才能让“募投管退”各环节正常运转。

其次,畅通的退出渠道也是培养“耐心资本”的关键。投资人如对未来的退出有着稳定的预期,他们更愿意忍受短期风险,给予企业足够的时间和空间去成长。相反,如果退出路径

不明,机构从自身利益出发,只会倾向于短期套利,不利于创业企业的长期发展。国务院办公厅此前公布的创投“十七条”中就明确提出,要健全创业投资退出机制,拓宽创业投资退出渠道,优化创业投资基金退出政策,鼓励投资者进行长期投资,有助于提高资本的耐心。

再次,畅通的退出渠道,也是为二级市场提供源头活水的关键。资本市场改革的重点之一是引入源头活水、降低交易成本、提高交易畅通性。二级市场的活跃,有赖于持续的、优质的企业,它们依靠资本市场发展壮大,同时也反哺投资者,为市场注入新的活力。诚然,创投机构并不能保证所有的被投企业都能上市,更不能让所有

上市企业都能帮投资者赚钱,但这样的优胜劣汰机制,是筛选出伟大企业的最佳办法。只有健康的新陈代谢,才能成就健康的资本市场。

综上,畅通的退出渠道,是创投行业繁荣发展的关键,也是整个创新创业生态系统良性运转的“急所”。值得欣慰的是,来自于政策层面的支持正在不断加力,从畅通IPO、鼓励并购等方面,多措并举,退出的渠道更加多样,退出的方式愈发多元。我们相信,随着时间的推移,在各方的共同努力下,可以让行业释放潜力,为经济发展注入持久动力;我们期待,让创新的火种燎原,让科创之光更加闪耀;我们相信,创投应有所为,且大有所为!

稳增长扩内需化风险 财政增量政策送来“及时雨”

(上接A1版)

过去一年,地方政府重启并累计发放用于偿还“存量隐性债务”的地方政府再融资债券(以下简称“特殊再融资债”)约1.39万亿元。东方财富首席宏观分析师王青对证券时报记者表示,若财政部在年内一次性增加较大规模债务限额,全国地方政府债务限额将从当前46.79万亿元的规模水平进一步上调,从而支持四季度地方政府发行较大规模的特殊再融资债,发行规模有望超过去年。

对于财政部发行特别国债支持国有大型商业银行补充核心一级资本,据财政部副部长廖岷介绍,此举可以提升国有大型商业银行的经营能力和盈利能力。目前,相关工作已经启动,财政部正等待各家银行提交资本补充具体方案。

历史上,财政部曾于1998年向国有四大行定向发行2700亿元特别国债注资。王青预计,本次用于补充国有大行核心一级资本的特别国债规模可能达到1万亿元左右。

“这是财政政策与货币政策协同配合的又一举措。”光大证券首席固定收益分析师张旭对证券时报记者说,此举可以增强金融体系服务实体经济的能力,提升支持性货币政策的效能。另外,国有大行的资本金约束缓解后,又可以为化解地方政府债务、中小金融机构等重点领域风险贡献更多的力量。

促进楼市去库存 取消“豪宅税”或在路上

在支持推动房地产市场止跌回稳方面,财政增量政策主要通过引入专项债券等增量资金,促进房地产市场去库存。

土地储备曾是地方政府专项债券的主要投向领域。本次专项债用于土地储备重在回收闲置未开发土地。中指研究院政策研究总监陈文静向证券时报记者指出,该举措主要是考虑到当前各地闲置未开发的土地相对较多,有助于促进楼市去库存,推动房地产市场供需平衡。

在此前人民银行推出3000亿元保障性住房再贷款用于收购已建成未售商品房后,财政部还将引入专项债券支持收购存量商品房,保障性安居工程补助资金也将向收购存量商品房侧重。陈文静表示,此举有望加大已建待售存量商品房的去化力度,进一步促进房地产市场供需平衡。

此外,廖岷在发布会上透露的“当前正在抓紧研究明确与取消普通住宅和非普通住宅标准相衔接的增值税、土地增值税政策”同样引发房地产业内人士广泛关注。长期以来,普通住宅和非普通住宅由于面积和容积率等因素,在增值税上的税负差异较大。上海易居房地产研究院副院长严跃进向证券时报记者指出,此举释放出“豪宅税”相关细项有望逐步取消的信号。

(上接A1版)

综合参与调查机构回复内容,机构呼吁解绑并购流程,进一步简化审批流程、拓宽并购重组融资渠道、鼓励创新并购模式等,推动并购重组适度提速。

“并购政策审核过严、上市公司并购要求过高、审批速度太慢,导致并购市场不够活跃,目前尚未能成为IPO的补充退出方式。如果能每年审核通过100家—200家上市公司并购,规范并购市场,那么将会提高并购作为退出渠道的作用。”深圳创东方董事长肖水龙告诉证券时报记者。

有聚焦垂直领域的深圳本地中小创投机构也指出了并购所面临的难点:重大资产重组有比较严格的政治和审核,导致并购交易推进困难;而小规模资产重组,由于估值体系等问题,容易出现价格倒挂,也会造成并购交易失败。

有聚焦医疗领域的创投机构建议,创投投资的大量新兴产业项目,只要符合上市公司主业发展逻辑,收购不应做过多的审核控制,无论是以现金收购还是以股份并购,市场化的并购方式最为有效。

远致富海副总裁张权勋针对并购市场发展提出了四点建议。一是加强市场化改革,简化优化审核流程。建议进一步优化审核机制,简化和优化并购重组的审核流程,明确不同类型并购重组事项审核规则,提高审核效率。二是加强市场化改革,提高估值包容性。建议进一步发挥市场价格发现和竞争磋商中的作用,顺应产业发展规律,增强并购重组过程中对估值的包容度。三是支持上市公司通过并购重组进行产业转型。建议进一步支持传统行业上市公司围绕科技创新、产业升级布局,通过并购重组向新质生产力方向转型。四是吸引社会资本参与,支持科技创新。建议政策进一步鼓励支持长期资本、产业资本等社会资金和专业化并购基金参与上市公司并购重组,发挥其在产业整合和价值创造中的作用。

Wind数据显示,“科创板八条”发布以来,累计有61家科创板公司首次发布并购重组公告。6月21日,芯联集成发布公告拟通过发行股份及现金方式,收购其参股公司芯联越州的剩余72.33%股权,被称为“科创板八条”后首单并购预案。

而参与了该项并购交易的某创投机构负责人透露,其所持有的股份被上市公司全资收购以后,将顺利实现投资芯联越州两年后退出,尽管最终交易还没有完成,但是这个代表性的并购案例,给其所在的机构积累了一次宝贵的退出经验,目前还有三四个项目在对接买方,主要是以上市公司为主。

“围绕半导体上下游我们做了很多布局,投的一些优秀标的通过上市公司并购,一方面,有利于进一步夯实其主业、补链强链、做大做强,能够增强自身产业竞争力、提升长期稳定性。”上述负责人表示,“另一方面,对于急于转型寻找第二增长曲线的上市公司而言,如果抓住机遇,利用好并购重组工具,注入高质量资产实现业务的转型升级,也能提升投资价值,向资本市场注入活力。”

他还指出,现在的政策如果能够维持稳定,预期四季度创投机构将大力拓展并购退出,真正的并购期或在明年上半年出现。



图虫创意/供图 周靖宇/制图

为例,截至2024年7月28日,它的自动驾驶出行服务已经在全国累计提供超过700万次乘车服务。在北京、武汉、重庆、深圳和上海,萝卜快跑都开展了无人驾驶出行服务测试。

根据如祺出行提供的数据,中国2024年至2030年无人驾驶出租车市场年均复合增长率将高达247.7%,2030年无人驾驶出租车国内市场份额有望达到4880亿元。

在国内,萝卜快跑、小马智行、文远知行、元戎启行等厂商都在无人驾驶出租车领域进行深耕。

中商产业研究院表示,中国现存6472家智能驾驶相关企业。从产业链来看,无人驾驶出租车上游是硬件供应商及自动驾驶解决方案供应商,其中硬件包括激光雷达、芯片、定位系统等;中游是特斯拉在内的整车制造商;下游是无人驾驶出租车服务提供商,包括萝卜快跑等。

企查查数据显示,中国现存6472家智能驾驶相关企业。从产业链来看,无人驾驶出租车上游是硬件供应商及自动驾驶解决方案供应商,其中硬件包括激光雷达、芯片、定位系统等;中游是特斯拉在内的整车制造商;下游是无人驾驶出租车服务提供商,包括萝卜快跑等。

在传统网约车与出租车相比,无人驾驶出租车的价格竞争力也有望越来越强。据西南证券研报数据,目前无人驾驶出租车的运营成本是4.5元/公里,高于普通驾驶出租车和网约车的1.8元/公里,主要是由于硬件、软件、安全员的支出。但随着技术的不断进步、运营效率的提升以及规模不断扩大,无人驾驶出租车成本有望持续下降。

根据弗若斯特沙利文预测,到2026年无人驾驶出租车单价将与普通出租车持平,2026年之后将低于普通出租车价格。

催生产业链机遇

中关村物联网产业联盟副秘书长袁帅表示:“特斯拉推出无人驾驶出租车旨在利用其在自动驾驶技术方面的优势,提供一种全新的出行服务方式。通过无人驾驶出租车,特斯拉可以进一步拓展其业务范围,并在自动驾驶技术的商业化应用上迈出重要一步。”

有业内人士认为,特斯拉推出无人驾驶出租车的真正意义,在于借助这波

人工智能AI瞭望台

流量推动大众对高级别自动驾驶的认知,从而推动高级别自动驾驶的渗透。

中商产业研究院表示,中国高级别自动驾驶的渗透率在不断提升,2023年L2级别自动驾驶渗透率为51%,同比增加16个百分点,L3级别自动驾驶渗透率20%,同比增加11个百分点。预计2024年我国搭载辅助自动驾驶系统的智能网联乘用车市场渗透率将提升至48.7%,自动驾驶市场规模将达3832亿元。

企查查数据显示,中国现存6472家智能驾驶相关企业。从产业链来看,无人驾驶出租车上游是硬件供应商及自动驾驶解决方案供应商,其中硬件包括激光雷达、芯片、定位系统等;中游是特斯拉在内的整车制造商;下游是无人驾驶出租车服务提供商,包括萝卜快跑等。

从技术层面来看,中国无人驾驶出租车产业多采取“多传感器融合”的方式,需要激光雷达等硬件,与采用“视觉感知”技术主要依赖摄像头的特斯拉形成差异化竞争。

企查查数据显示,中国无人驾驶出租车的出圈,将加快L3级高阶自动驾驶的渗透,使相应的整车厂商和零部件厂商受益。核心零部件包括感知端的摄像头、激光雷达,决策端的智驾域控,执行端的线控底盘等。

西南证券研报认为,无人驾驶出租车的退出渠道,将加快L3级高阶自动驾驶的渗透,使相应的整车厂商和零部件厂商受益。核心零部件包括感知端的摄像头、激光雷达,决策端的智驾域控,执行端的线控底盘等。

所以在硬件中,激光雷达成为了中国无人驾驶出租车产业链的核心部分。以百度萝卜快跑第六代无人车为例,单车搭载了4颗来自禾赛科技的超高清远距激光雷达AT128。而特斯拉CyberCab逐步落地,有望带动摄像头产业的发展。

西南证券研报认为,无人驾驶出租车的出圈,将加快L3级高阶自动驾驶的渗透,使相应的整车厂商和零部件厂商受益。核心零部件包括感知端的摄像头、激光雷达,决策端的智驾域控,执行端的线控底盘等。

所以,在硬件中,激光雷达成为了中国无人驾驶出租车产业链的核心部分。

以百度萝卜快跑第六代无人车为例,单车搭载了4颗来自禾赛科技的超高清远距激光雷达AT128。而特斯拉CyberCab逐步落地,有望带动摄像头产业的发展。

西南证券研报认为,无人驾驶出租车的出圈,将加快L3级高阶自动驾驶的渗透,使相应的整车厂商和零部件厂商受益。核心零部件包括感知端的摄像头、激光雷达,决策端的智驾域控,执行端的线控底盘等。

所以,在硬件中,激光雷达成为了中国无人驾驶出租车产业链的核心部分。

企查查数据显示,中国现存6472家智能驾驶相关企业。从产业链来看,无人驾驶出租车上游是硬件供应商及自动驾驶解决方案供应商,其中硬件包括激光雷达、芯片、定位系统等;中游是特斯拉在内的整车制造商;下游是无人驾驶出租车服务提供商,包括萝卜快跑等。

企查查数据显示,中国现存6472家智能驾驶相关企业。从产业链来看,无人驾驶出租车上游是硬件供应商及自动驾驶解决方案供应商,其中硬件包括激光雷达、芯片、定位系统等;中游是特斯拉在内的整车制造商;下游是无人驾驶出租车服务提供商,包括萝卜快跑等。

企查查数据显示,中国现存6472家智能驾驶相关企业。从产业链来看,无人驾驶出租车上游是硬件供应商及自动驾驶解决方案供应商,其中硬件包括激光雷达、芯片、定位系统等;中游是特斯拉在内的整车制造商;下游是无人驾驶出租车服务提供商,包括萝卜快跑等。

企查查数据显示,中国现存6472家智能驾驶相关企业。从产业链来看,无人驾驶出租车上游是硬件供应商及自动驾驶解决方案供应商,其中硬件包括激光雷达、芯片、定位系统等;中游是特斯拉在内的整车制造商;下游是无人驾驶出租车服务提供商,包括萝卜快跑等。

企查查数据显示,中国现存6472家智能驾驶相关企业。从产业链来看,无人驾驶出租车上游是硬件供应商及自动驾驶解决方案供应商,其中硬件包括激光雷达、芯片、定位系统等;中游是特斯拉在内的整车制造商;下游是无人驾驶出租车服务提供商,包括萝卜快跑等。

企查查数据显示,中国现存6472家智能驾驶相关企业。从产业链来看,无人驾驶出租车上游是硬件供应商及自动驾驶解决方案供应商,其中硬件包括激光雷达、芯片、定位系统等;中游是特斯拉在内的整车制造商;下游是无人驾驶出租车服务提供商,包括萝卜快跑等。