



羊城晚报记者
莫谨榕

进入2024年,广东自动驾驶领域的多个独角兽,正在集体冲刺资本化赛道。

7月10日,背靠广汽集团和腾讯控股两大股东的如祺出行顶着Robotaxi(无人驾驶出租车)概念在港交所成功上市,成为国内“自动驾驶运营第一股”。近日,广州另外两家自动驾驶独角兽均传出冲刺IPO的消息。位于广州市黄埔区的文远知行在美国证监会(SEC)公开披露招股书,寻求在美国纳斯达克上市。与此同时,中国证监会发布了关于小马智行的境外发行上市备案通知书,目标上市地点为美国纳斯达克证券交易所或纽约证券交易所。

由于港股和美股对初创企业上市条件要求比较宽松,当下自动驾驶企业普遍面临亏损“魔咒”,自身“造血”能力不足,因此,对资金的迫切需求促使它们纷纷将目光投向港股和美股。然而,自动驾驶行业在技术突破与商业化落地方面仍面临重重挑战,IPO能否真正成为这些企业破解难题、实现跨越的钥匙,尚需验证。



自动驾驶已来到商业化落地的关键路口 图/潘亮 摄

文远知行赴美上市再进一步

2023年8月25日,中国证监会官网披露了文远知行(WeRide Inc.)境外发行上市备案通知书,文远知行寻求美股IPO的计划浮出水面。在中国证监会备案通知书给予的12个月期限即将到期之际,2024年7月26日,文远知行向美国证监会提交了招股说明书,距离其首发上市又跨近一大步。

一纸招股说明书揭开广州自动驾驶独角兽的神秘面纱。资料显示,文远知行成立于2017年,自述是“全球首家自动驾驶企业”,产品在7个国家30个城市运营测试,也是全球唯一一家在4个国家获得自动驾驶汽车测试许可的自动驾驶公司。

更让投资人关心的是,文远知行自成立以来一直未能实现盈利,且亏损还在扩大,预计仍将持续一段时间。据招股书披露,其在2021年至2023年的归属母公司股东的净利润分别亏损10.07亿元、12.98亿元、19.82亿元,今年上半年仍亏损8.81亿元,2021年至今亏损已超过51亿元。

自动驾驶行业科技含量高,门槛高,投入大,盈利周期长,资金短缺、亏损几乎是这类初创公司逃不过的难题,寻求资本化也是最直接的解决方式之一。文远知行在招股书中分析称,其收入的主要来源是L4级自动驾驶汽车的销售,主要包括机器人巴士、机器人出租车和机器人清扫车以及相关的传感器套件,以及

提供L4级自动驾驶和ADAS服务(高级驾驶辅助系统)。“与全球上市的L4自动驾驶公司相比,我们在2021、2022和2023年的净亏损最小。”文远知行的管理层表示。

自动驾驶行业的特点是存在大量技术和商业挑战,持续不断的大额研发投入和大规模商业化进展成为影响自动驾驶行业发展的关键因素。数据显示,2021年、2022年和2023年,文远知行的研发费用分别为人民币4.432亿元、7.586亿元和10.584亿元。尽管上述研发投入金额在全球自动驾驶企业中并不突出,但已经占到其各年度收入的320.7%、143.8%和285.5%。2024年上半年,研发费用为5.172亿元,且管理层预计还将投入大量资源和费用用于技术研发。

自动驾驶行业的大规模商业化仍处于测试阶段,除了核心技术外,市场认可度、监管政策等因素都会极大影响商业化进程。“自动驾驶技术是一项新兴技术,我们在开发和商业化、技术方面面临重大挑战。我们的技术可能没有我们预期的那么好,或者我们需要比目前预计更长的时间才能实现商业化。”文远知行管理层在招股说明书上坦言目前企业存在的风险。种种因素显示,盈利仍会在未来一段时间内文远知行的难题,而在美股成功上市后,文远知行能否获得投资人青睐,尽快获得资金补给也未可知。



今年7月26日,文远知行向美国证监会提交了招股书 图/新华社

以中国式现代化全面推进 强国建设、民族复兴伟业



“Robotaxi第一股”面临考验

资本市场将给自动驾驶行业带来的是机遇还是考验,从已经上市的企业表现可窥见一斑。

7月10日,如祺出行正式在香港联交所上市交易,主打Robotaxi概念,计划将上市募资金额的40%用于自动驾驶及Robotaxi运营服务研发活动。招股说明书显示,如祺出行是全球首个推出有人驾驶网约车与Robotaxi商业化混合运营的出行平台,也是国内首个拥有商业化自有Robotaxi车队的出行服务平台。

然而,从上市后的股价表现上看,如祺出行并未获热烈追捧。上市当日,如祺出行发

行价为35.00港元/股,开盘即破发,报30.00港元,当日收盘报33.90港元,下跌3.14%。而在8个交易日后的7月19日,股价收盘报18港元,距发行价格已近腰斩。截至8月14日,港股收报25.70港元,市值52.46亿港元,仍处于破发状态。

影响投资者对如祺出行预期的,首先是行业和公司自身业绩情况。尽管主打Robotaxi这一新兴概念,但从业务组成上看,主要业务来源仍是网约车服务。招股书显示,2021年至2023年年底,营业收入分别为10.14亿元、13.68亿元、21.61亿元,其中网约车收入占比为99%、91%、84%。公司尚未实现毛利层

行业走到商业化关键路口

尽管不同投资人有不同看法,但自动驾驶行业前景十分广阔几乎已成共识。艾媒咨询数据显示,2023年中国无人驾驶汽车市场规模达到118.5亿元,整体保持稳定增长态势。预计到2029年中国无人驾驶汽车市场规模达1206.8亿元。安信国际研报分析,预计2026年Robotaxi交易额开始大规模起量,2026年/2027年交易额预计达到15亿元/221亿元,预计到2030年增至4890亿元。

中金公司认为,Robotaxi直接探索L4级别高阶无人驾驶。过去近10年,行业投融资表现几度浮沉,背后折射出市场对其商业化落地的担忧。得益于地方政策与产业链的共同催化,Robotaxi近期受到了广泛的关注。“短期来看,政策和降本路径的探索有望催化产业扩张效应;长期来看,Robotaxi商业化需要技术、成本、生态、监管多位一体的推动。”

好风凭借力。随着政策端不断成熟,行业发展持续规范化,自动驾驶有望步入百花齐放态势。2023年11月,四部委联合发布《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》;2023年12月,交通运输部发布《自动驾驶汽车运输安全服务指南(试行)》,



经过了近10年的孵化,自动驾驶行业从萌芽到驶入发展快车道 图/潘亮 摄

明确定义了使用自动驾驶汽车在机动车可通行的各类道路上从事城市公共交通和出租车客运服务的行业规范。此外,北京、上海、广州、深圳、武汉、重庆等地均出台自动驾驶相关落地政策。“我们认为Robotaxi目前仍处于发展早期,随着政策的持续优化以及相关企业的持续投入,行业仍有较大发展空间。”德邦证券研报分析。

东方证券也同样看好Robotaxi商业化,预计Robotaxi有望逐步实现商业化,将部分替代B端出租车和网约车,且将加快汽车智能化进程,无人驾驶产业链中游及下游如自动驾驶方案供应商和整车企业有望受益,提供智能化硬件、软件的上游公司也有望受益。