

近期，自动驾驶相关话题持续发酵，资本市场上的网约车概念股也在持续走高。

记者注意到，作为自动驾驶技术极具前景的应用，当前Robotaxi(无人驾驶出租车)赛道上的玩家并不少，多家科技公司、车企以及出行服务公司都想提前入局分一杯羹，部分企业数据和行业数据也显示相关业务增长呈乐观状况。但Robotaxi大规模商业化何时会到来，目前业界还没有统一且确切的时间表。

■新快报记者 罗晓彤



■廖木兴/制图

自动驾驶 大规模商业化 没有确切时间表

A 为何市场对自动驾驶汽车高度关注？

7月10日，伴随着一记响亮的敲钟，港交所迎来了“自动驾驶运营科技第一股”——如祺出行作为Robotaxi运营公司首次登陆港交所，备受市场和消费者关注。

同样是7月10日，“上海发展改革”微信公众号也传递出“创新车联网技术赋能，推动相关平台、功能及政策优先在嘉定、南汇、奉贤新城落地，有序开放新城智能网联汽车应用范围，开展智能出租车、智能公交等场景的规模化应用”的消息。

资本市场的智能网约车概念股表现强劲，7月12日-16日期间，大众交通股价连续多次触及涨停，立方控股、通达电气等公司的股票也有不同程度的上涨。

深度科技研究院院长张孝荣告诉新快报记者：“近期自动驾驶相关话题引发热议的原因主要是厂家进行了巧妙的话题营销，掀起了市场对Robotaxi模式的兴趣。随着一些夸张性应用数据的披露，以及一些争议性事件快速传播，自动驾驶技术引发了关

注，舆论热议背后也反映了市场对未来自动驾驶汽车发展的期待和关注。”

中国企业资本联盟副理事长柏文喜也认为，当下市场对Robotaxi模式的兴趣越来越浓厚。他说：“随着自动驾驶技术的不断进步和相关政策的逐步完善，自动驾驶汽车的应用场景越来越广泛，从公共交通到个人出行，从物流配送到无人驾驶出租车等领域都有广阔的应用前景，市场对未来自动驾驶汽车发展是充满期待的。”

B 争相入局Robotaxi赛道有五大原因

Robotaxi即无人驾驶出租车，作为自动驾驶技术在共享出行场景下的落地应用之一，被视为自动驾驶实现大规模应用前较为平滑的过渡计划。

根据太平洋证券的预测，Robotaxi在中国的市场规模有望在2025年突破1.18万亿元，到2030年可能达到惊人的2.93万亿元。而中金数据显示，预计到2030年，Robotaxi全球市场规模超2万亿美元。

广阔的市场前景吸引了不少企业争相入局。就目前来看，无论是科技公司，还是车企、出行服务公司，都想以身入局分一杯羹。

其中科技公司方面，老牌企业谷歌早在2012年就开始测试无人驾驶汽车，此后成立“Waymo”品牌，目前已经在美国洛杉矶和旧金山半岛运营，覆盖面积超过1200平方公里。百度则于2015年成立L4事业部研发无人驾驶技术，于2017年初推出“Apollo”平台，近期引发热议的萝卜快跑

主流车型便是“Apollo”第五代车。与此同时，小马智行、文远知行、元戎启行等新兴科技公司，也在专注于自动驾驶技术的研发和应用。

特斯拉是推动Robotaxi技术发展和应用的车企代表。据了解，特斯拉的无人驾驶出租车项目Tesla Robotaxi早在2016年就被马斯克提上日程，并在2019年得到进一步细化，号称可实现L5级无人驾驶。此前计划于今年8月8日发布，但因“某些元素需要修改”而推迟至10月。

与此同时，优步(Uber)、滴滴、如祺出行等出行服务公司，也在积极探索Robotaxi业务。其中，滴滴于2023年发布了首款未来服务概念车DiDi Neuron，并表示计划2025年量产自动驾驶车型，接入滴滴共享出行网络。如祺出行则在2021年开始布局Robotaxi的开发及商业化，并于2022年引入自动驾驶解决方案，小马智行作为战略投资方，为其

提供L4级别以上自动驾驶的技术支持。

对此，北京社科院副研究员王鹏向新快报记者梳理了企业争相入局Robotaxi赛道的五大原因。一是无人驾驶出租车市场具有巨大的商业潜力，随着技术的不断成熟和成本的降低，未来有望实现规模化运营和盈利，提前布局就可以抢占市场先机，获取更多的市场份额和利润；二是实现技术积累与突破，通过布局Robotaxi赛道可进一步验证和提升自身的技术水平，推动技术的商业化应用；三是提高品牌曝光与优化用户体验，有助于提升企业的品牌形象和市场竞争力，并为未来的市场推广打下良好基础；四是可收集到丰富的驾驶数据，用于算法的优化和迭代，进一步提升自动驾驶系统的性能和安全性；五是落实多元化战略，通过整合自身在人工智能、大数据、云计算等方面的优势资源，企业可以打造完整的自动驾驶生态体系，实现战略协同和资源共享。

C Robotaxi 大规模商业化任重道远

自动驾驶技术的发展逻辑正在发生变化，商业化落地成为竞争的关键，Robotaxi也一样。当下，针对Robotaxi的政策环境是积极支持的，从推进行车路云一体化应用试点、出台智能网联汽车测试条例和政策补贴等，均为Robotaxi的商业化运营提供了有力的政策支持和生态环境。

“Robotaxi赛道虽有良好政策支持，但仍需面对技术、安全、法规等方面挑战。”智库专家林先平告诉新快报记者，最大的挑战可能是技术难题，包括如何提高自动驾驶系统的安全性、可靠性和适应性等。

林先平提到：“当前，自动驾驶行业的发展仍处于早期阶段，市场竞争激烈，相关企业需要谨慎考虑上市时机，以降低风险并获得更好的投资回报。此外，自动驾驶行业的法规和政策环境也在不断变化，企业需要与相关机构进行沟通和协调，以确保合规性。”

王鹏也认为，当下Robotaxi赛道面临着来自技术(含技术安全性、可靠性、成熟度等)、法规与监管、成本与商业化、社会接受度与伦理的多重挑战，而技术挑战和成本与商业化挑战可能是最大的挑战。其中，技术挑战关系到自动驾驶汽车的安全性和可靠性，是其商业化应用的基础和前提。而成本与商业化挑战则关系到企业的盈利能力和可持续发展能力，是其能否在市场竞争中立足的关键。

记者了解到，技术研发成本、购买或租赁无人驾驶车辆的费用、采购传感器和设备、数据采集和处理成本、车辆运营和维护成本等一系列费用不能忽略，相关成本依然很高。

不过，在技术不断发展和完善的过程中，成本也会有所变化。据百度方面介绍，目前萝卜快跑中部分运营车辆为最新的Apollo第六代无人车，成本相较前代有所降低，单车采购价约为20.46万元。得益于汽车硬件成本的降低，萝卜快跑的服务成本有望下降80%、运营成本降低30%。

至于Robotaxi大规模商业化何时会到来，目前业界还未有统一的定论，多数声音认为，这需要看相关技术的成熟度、法规的完善程度、市场的接受程度等因素，但随着相关技术的进步和法规的完善，Robotaxi大规模商业化有望在未来实现。或正如张孝荣提到的：“预计未来几年内，Robotaxi将在部分地区和特定场景下进行试点和推广，逐步实现商业化应用。”



更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道