

# 疫情之下，自动驾驶行业加速洗牌

本报记者 林安东 综合外媒



## 倒闭、裁员频发，行业洗牌加速

据德国《明镜周刊》报道，大众汽车旗下卡车公司Traton负责人近日表示，自动驾驶技术将是首批受疫情影响而缺乏持续投资的技术之一，因为汽车行业希望节省资金，以渡过难关。

据美国媒体《The information》报道，近日，估值超过32亿美元的硅谷自动驾驶企业Zoox已经聘请独立投资银行Qatalyst Partners对潜在“战略投资者”和潜在买家对于Zoox的兴趣进行评估。也就是说，Zoox目前正在考虑出售公司或融资两种方案。而据《华尔街日报》报道，Zoox正在和亚马逊对收购事项进行深入谈判。而这一切距离它上一次获2亿美元的融资不过半年时间。除了Zoox，志在自动驾驶卡车市场的Starsky Robotics也因无法筹集到更多资金，在3月份宣布停止运营并破产。

据《汽车新闻》报道，除了并购和破产，欧美地区的一部分自动驾驶公司则在裁员。比如，此前北美地区的两家货运自动驾驶初创公司Kodiak Robotics和Ike分别裁掉了大约20%和14%的员工。

Ike的联合创始人南希·孙表示：“尽管仍有自动驾驶公司不断涌现，但自动驾驶领域的创业很困难。”

## 瞄准短期量产，资源聚向头部

疫情打乱了全球发展的节奏，也打乱了自动驾驶的发展节奏。但显而易见的是，因疫情需要隔离等原

并且随着时间的推移，我们将看到更多行业内的公司开始兼并和整合，而突如其来的疫情只是加速了这个过程。”

此外，通用汽车公司旗下自动驾驶汽车部门Cruise也正式宣布将裁员约150人，约占员工总数的8%。据悉，Cruise裁减的员工主要集中在业务战略、产品开发、设计和招聘领域，他们还解雇了加州帕萨迪纳市从事激光雷达工程的员工。

通用汽车公布的财报显示，2016年至2018年间，Cruise分别亏损了1.71亿美元、6.13亿美元和7.28亿美元，总亏损金额达15.12亿美元。数据显示，Cruise此前一共融资了72.5亿美元，看似资金充裕又背靠通用汽车，但结果表明，自动驾驶“烧钱”的速度已经让Cruise吃不消了。

同时，大部分汽车制造商都在推迟实施自动驾驶计划的时间。近日，福特汽车表示，其将推出自动驾驶汽车服务的计划推迟到2022年。这已经是福特第二次宣布推迟相关计划。

《福布斯》有评论指出，这些车企巨头和明星企业在当前的大背景下也面临如此困境，更别说那些没有多少资本可以倚靠的初创公司，如果他们得不到持续融资，就只能被淘汰。

自动驾驶汽车迟迟未能落地，消磨了资本市场继续投资这项技术的信心。自动驾驶这种前景广阔但耗资巨大的融资黄金时代已经过去，资源开始向头部聚拢。而短期内量产前景相对较好的公司会更容易受到资本的青睐，比如面向物流货运、无人配送、Robotaxi，以及自动驾驶软件、AI芯片、传感器等自动驾驶关键技术提供解决方案的公司。

Waymo作为全球自动驾驶领域毫无争议的“领头羊”，其CEO约翰·克拉富西克近日宣布，继今年首轮融22.5亿美元之后，再次获得新投资人的追加投资，本轮累计融资金额为30亿美元。

作为全球唯一一家正式开始商业化、实现纯无人车运营（不配备人类安全员）的自动驾驶公司，Waymo旗下的Waymo One乘车服务虽然已被叫停，但它仍在疫情期间于亚利桑那州的公共道路上继续测试自动驾驶技术。

鉴于此，前美国华尔街分析师大卫·杰克逊创建的股市分析平台网站Seeking Alpha预计，Waymo将在一年内正式推出无人驾驶出租车服务。到2030年，Waymo或将持有美国自动乘车服务市场25%-30%的份额。

“COVID-19让我们意识到，全自动驾驶技术可以为我们提供安全、健康的个人出行和配送服务。”克拉富西克在推文中表示，尽管COVID-19疫情导致Waymo的测试和服务部署计划暂时受挫，但本次危机实际上更加凸显出Waymo技术的重要性。“有了这笔资金，在Alphabet的支持下，我们将深化对人员、技术以及运营的投资，所有这些都是为了支持Waymo Driver在世界各地的部署。”

除了吸引大规模投资外，Waymo还有其他动作。日前，克拉富西克在推特上发布了一张后车窗贴有Waymo logo的沃尔沃汽车图片，并配文“#Waymo#Volvo”。这基本就是在暗示Waymo和沃尔沃合作了。要知道，沃尔沃在前不久才宣布，其要在2022年投入量产的全新车型上搭载Luminar激光雷达感知技术。此时曝光合作，明显就是为自动驾驶量产车型的落地提前造势。

据《汽车新闻》报道，早在2016年，Waymo就曾接触了包括沃尔沃在内的12家汽车制造商，为其无人驾驶技术寻求制造伙伴。之后，FCA、捷豹路虎和本田相继与其牵手。虽然目前Waymo和沃尔沃双方均未就此作任何官方回应，但是就这条推文的激烈讨论和猜测已经让业内相关人士非常期待了。

对于Waymo而言，虽然它已在底特律开建了全球首个L4级别自动驾驶量产工厂，但这个工厂更像是一个标准化的改装厂，用来改装此前Waymo在2018年从合作伙伴FCA和捷豹路虎处订购的Pacifica和I-PACE车型。这些都在一定程度上增加了生产和后期维护成本，因为这两款车型并不是自动驾驶车型。

沃尔沃则早在2005年就开始了自动驾驶技术的研究，并成立了全球第一个自动驾驶研发团队。沃尔沃从2015年开始就逐渐将筹码押注到了L4级别上，直接跳过了L3级别。这几年也一直与Uber保持合作。去年6月，沃尔沃与Uber合作研发的具有一定自动驾驶硬件能力的车型XC90正式下线。此次Waymo与沃尔沃的联手，可能会是一次非常完美的互补。

## 大众完成对Argo AI的投资

6月2日，自动驾驶初创公司Argo AI宣布，大众对其投资26亿美元的交易已经完成。

Argo AI首席执行官和该公司慕尼黑分部副总裁在一份声明中表示：“随着大众汽车完成投资，我们成为一家全球性公司，并且有新成员加入。此次交易不仅巩固了我们的资金现状，也让我们成为唯一一家在美国和欧洲都有合作伙伴和商业协议的自动驾驶技术平台公司。”

去年7月，大众和福特首次宣布此次交易。根据双方达成的协议，大众汽车将向Argo AI注资26亿美元，其中包括10亿美元的投资，以及估值为16亿美元的子公司，即自动驾驶公司。作为交易的一部分，大众汽车集



团将在三年内向福特购买价值5亿美元的Argo AI股份，而福特也将继续履行此前对Argo AI承诺的现金投资。这项交易中，Argo AI的估值总额超过70亿美元。

此前，大众董事会批准了数个与福特联盟的项目，并称在不久的将来与福特签署最终协议。双方合作的共享项目包括福特将开发一款中型皮卡、福特欧洲的一款电动车将采用大众电动车平台、一款由大众开发的城市配送货车、一款由福特开发的大型商用货车。

## 美国预计投入1410亿美元调整电动车产业链

面对当下电动车市场，美国内相关各方，包括电动汽车制造商、充电设施供应商、公用事业公司等都在要求或者已经对电动汽车的基础设施进行调整和改进。该计划包括对充电费用予以优化，合力推动电动汽车在美国市场的推广和普及。为此，汽车行业在各个专业领域组织的推动下，开展了一项史无前例的调整计划，在疫情爆发之前计划于未来几年至少支出1410亿美元重组电动汽车产业链，实现从内燃机到电池驱动引擎的历史性转变。

截至目前，各个汽车制造商已经有数十种新型电动汽车准备列在该计划之中。但计划遭遇了诸如充电站数量、电动车充电标准、充电费用等方面制约。

充电速度将是此次



计划调整的一个重要问题。数据显示，在美国的64000个汽车充电桩中，只有大约五分之一的插头能在不到一小时的时间里给一辆电量枯竭的汽车充满电。

此外，美国作为全球第二大汽车市场，却陷入了一场微观经济的竞争。没有充电器，农村司机不太可能使用电动汽车。没有足够的买家，汽车制造商不太可能提高产量。波士顿咨询集团高级合伙人布赖恩·科利表示：“这是典型的‘先有鸡还是先有蛋’的问题，未来一两年都无法解决。”