

5月31日，据《晚点LatePost》报道，滴滴自动驾驶即将完成新一轮融资，融资额超3亿美元，其中广汽集团投资2亿美元（广汽集团直接投资1亿美元，广汽资本旗下基金投资1亿美元）。知情人士透露，滴滴自动驾驶完成此轮融资后，其估值将超过小马智行（估值超53亿美元）。

对此，21世纪经济报道记者向双方求证，广汽集团回复称“广汽集团与滴滴作为战略合作伙伴，将在多个领域开展合作，5月17日我们共同发布了广汽埃安与滴滴自动驾驶达成战略合作、全速推进量产全无人驾驶新能源车的信息，双方也在探讨更多合作的可能性，有进一步消息会和大家沟通。”滴滴方面则表示不予置评。

## 广汽集团参投

启信宝显示，自2019年将自动驾驶部门升级为公司，拆分至今，滴滴自动驾驶共完成三轮融资。

2020年5月，滴滴自动驾驶完成首轮超5亿美元的融资，该轮投资由软银愿景基金2期领投。今年1月，滴滴自动驾驶完成3亿美元的新一轮融资，由IDG资本领投，CPE、Paulson、中俄投资基金、国泰君安国际、建银国际等投资机构跟投。加之此次超过3亿美元的融资额，滴滴自动驾驶共计融资超11亿美元。

此轮融资完成后，滴滴自动驾驶股东中首次出现主机厂的身影——广汽集团。

事实上，滴滴和广汽的合作由来已久。2018年4月，滴滴与广汽等31家汽车产业合作伙伴共同成立了洪流联盟，提出要共建汽车运营商平台，联合汽车全产业链上下游合作伙伴共同推进汽车产业变革，广汽是首批重要合作伙伴之一。

2019年6月，滴滴与广汽集团签署了《深化合作框架协议》，在车辆推广及定制化、汽车运营、网约车、无人驾驶等领域形成更为深入的全方位战略合作。同年8月，滴滴和广汽共同投资成立了出行平台“如祺出行”，在网约车运营和车队管理等领域展开合作。

前不久（5月17日），滴滴自动驾驶宣布与广汽埃安达成战略合作，双方将在智能汽车领域探讨合资、合作模式，结合广汽埃安自动驾驶整车平台及整车设计、制造能力与滴滴自动驾驶软、硬件技术研发优势，共同从线控底盘、自动驾驶传感器与系统集成等基础维度，全新定义并开发一款可投入规模化应用的无人驾驶新能源车型，并全速推进量产。

值得一提的是，滴滴自动驾驶公司COO孟醒曾在接受采访时表示“我们会和一些关系更近的主机厂一起来打造更深度的定制合作”。在他看来，自动驾驶未来是重投

入的产业，可能涉及到资本、人员、技术、IP等方面的投入，不会每家都能花这么多钱。

除了广汽外，滴滴自动驾驶于2020年6月宣布与北汽合作，双方共同研发高级别自动驾驶定制车型，专门用于RoboTaxi（自动驾驶出租车）运营。去年11月，滴滴联合比亚迪推出定制网约车D1，专为共享出行定制的D1并不在市场上售卖。滴滴出行表示，D1是滴滴过去8年业务的总结和升华，同时D1也将成为滴滴自动驾驶业务的承载体之一。

自滴滴自动驾驶业务拆分以来，发展速度不断加快。目前，滴滴自动驾驶已在美国加州、上海等多个地方获得自动驾驶道路测试资格。2020年6月，滴滴已经在上海面向公众开放L4级别的自动驾驶服务。有消息称，到2025年，滴滴将在11个城市开放运营。

### 自动驾驶商业化落地依然遥远

随着新一轮科技和产业革命兴起，自动驾驶作为智能化和网联化发展的高级形态，华丽的赛道涌入了无数顶尖的技术与人才，也吸引了数不清的资本与客户。数据显示，2021年前两个月，该赛道投融资事件已达24起，披露投融资总金额为176.4亿元。照此趋势，2021年自动驾驶赛道的投融资项目数量及投资总金额有望创新高。

值得注意的是，从2016年成立至今，小马智行已完成七轮融资，总融资额超11亿美元，估值超53亿美元，创下目前国内自动驾驶领域最高的融资额和估值纪录。知情人士透露，滴滴自动驾驶完成此轮融资后，其估值将超过小马智行。

除了小马智行以外，今年以来，文远知行、地平线、四维图新、智加科技、驭势科技等皆完成数亿美元的融资，自动驾驶行业颇受资本市场青睐。前瞻产业研究院数据显示，到2021年预计全球无人驾驶汽车市场规模将达70.3亿美元。

“过去滴滴致力于优化软件，未来十年将会同步优化软件和硬件，快速迭代。”值得一提的是，与诸多依靠测试车辆积累海量数据的自动驾驶公司不同，作为出行服务供应商的滴滴发展自动驾驶有着更为合理的逻辑和更便利的优势——可以利用出行业务积累的海量道路、乘客等数据和应用场景，同时滴滴构建的出行网络，也成为自动驾驶业务落地的应用场景。

不容忽视的是，尽管Robotaxi前景诱人，从试运营到大规模商业化落地，Robotaxi面临重重挑战：技术、资金、法规、场景等均存在未知变量，能否实现真正意义上的无人化和规模化运营？能否克服高昂成本实现盈利？自动驾驶商业化前夜依旧漫长。

目前大多数处于测试阶段或实现运营的Robotaxi，车内均配有安全员，以便在突发情况下接管车辆保证安全，但这和无人驾驶解放双手的愿景背道而驰。

文远知行COO张力曾在接受21世纪经济报道记者采访时表示，在出租车成本结构里，司机成本占60%左右，如果不能替代司机，无人驾驶Robotaxi的商业模式是不成立的。对所有以Robotaxi为主要商业目标或者商业模式的公司而言，早日替代司机、实现全无人驾驶是决定命运的关键点。“无人驾驶要想盈利必须实现单车盈利，实现单车盈利的前提是要能够实现无人驾驶，目前车辆配备安全员运营的模式不可能赚钱，甚至比普通模式还要亏钱。”

但滴滴并未止步于此，通过与不同主机厂共同打造不同的合作方案，扩充滴滴自动驾驶商业化版图。滴滴出行CEO程维曾表示，到2025年，共享汽车有望在滴滴平台普及超过100万台，新车型的迭代版本将能搭载滴滴自研的无人驾驶模块。到2030年，滴滴的定制车希望能够实现完全意义上的自动驾驶。

更多内容请下载21财经APP