

从德国到中国 特斯拉正面迎战BBA

全球三大市场,特斯拉一个都不会放过,这一次,特斯拉将魔爪伸向了欧洲,并且不出所料地选择了燃油车的大本营——德国。同一天,特斯拉上海工厂也正式获得“准生证”,可以进行量产。当汽车业处于百年未有之变革时,疯狂的特斯拉开始成为站在潮头的先锋。但后来者摩肩接踵,传统的巨头们已经开始清醒过来,特斯拉不能停下来,无论是德国还是中国,特斯拉都将直面BBA三巨头(奔驰、宝马、奥迪)。



“双喜临门”

毫无悬念,特斯拉CEO马斯克选择了德国作为4号超级工厂(Gigafactory 4)的根据地。当地时间13日,在德国柏林的一个颁奖典礼上,马斯克宣布,欧洲超级工厂的选址将在德国柏林。有趣的是,他在公布该消息期间,特斯拉旗下的Model 3车型击败了宝马3系和奥迪A4等车型而获得德国图片报“金方向盘”奖。

据悉,德国的这座工厂将是特斯拉的第4座超级工厂。特斯拉第1座工厂位于美国内华达州里诺,第2座位于纽约州水牛城,第3座则位于中国上海。同时,这也会是特斯拉的第3座整车组装工厂,此前,特斯拉的整车组装都是在美国加州弗里蒙特的工厂进行,上海超级工厂是第2座整车组装工厂。

特斯拉在柏林的规划不止如此。根据马斯克的说法,特斯拉还将在柏林建设一个工程和设计中心,因为他认为柏林的工艺技术在全球是最顶尖的。而就在马斯克的推特发出去不到一小时,就有人发现特斯拉已经开始在柏林招募各种职位。

巧的是,13日,中国工信部发布第325批《道路机动车辆生产企业及产品公告》(以下简称“公告”),同意在《公告》内设立纯电动乘

用车生产企业,企业名称为“特斯拉(上海)有限公司”。这意味着,特斯拉上海工厂已正式获得“准生证”,可以进行量产。

10月21日,在世界互联网大会上,特斯拉全球副总裁陶琳透露,特斯拉上海工厂生产能力是可控的,可以说已经准备好了,目前还需要产品认证和国家批准手续,获得批准后可以开始对外销售了。8日,首批国产特斯拉Model 3试制车正式下线亮相。国产Model 3和进口版本的外观、内饰完全一样,但国产Model 3尾部拥有中文标识“特斯拉”。

就选址德国的优势、竞争力及上海工厂是否已经启动量产等问题,北京商报记者联系了特斯拉媒体联络中心,但截至发稿尚未收到回复。

进击的特斯拉

“很显然,许多世界上最棒的车辆都是在德国生产的。”对于选择德国,马斯克给出了自己的理由。德国一直在全球汽车市场有着举足轻重的地位。摩根士丹利分析师Adam Jonas在早前的一份研究报告中指出,德国是全球豪华汽车市场的“心脏”,其经济依赖于内燃机技术。

更关键的是,德国政府如今非常关注气候变化,追求汽车电动化的心日益迫切。就在

本月初,德国政府宣布了一项刺激电动汽车发展的计划。根据该计划,德国政府将自2020年起扩大电动汽车补贴,对插电式混合动力车的补贴将从3000欧元增加至4500欧元,对售价超过4万欧元的车款,补助金额将增至5000欧元。

《华尔街日报》在报道中指出,电动化趋势让德国传统汽车业面临转型压力,而特斯拉的青睞无疑是德国新的曙光。毕竟,在欧洲乃至全球,特斯拉仍然是电动汽车行业的佼佼者。EV Sales网站公布的欧洲电动车销量数据显示,今年上半年特斯拉的销量为37780辆,以17%的市场份额夺得冠军。德国经济部长阿尔特迈尔坦言,特斯拉的决定对电动汽车行业而言是一个里程碑。

而在中国市场,特斯拉也已不甘于仅仅作为豪华电动车细分市场的霸主,特斯拉的目标是成为整个豪华汽车市场的巨头。根据特斯拉的规划,上海工厂的产能预计初期便可达到年产约25万辆汽车和电池组,并将增长至年产50万辆。与美国工厂不同,上海工厂所生产的车辆将只供应给中国消费者。

数据显示,2018年我国豪华车市场销量排名前三的品牌分别为奔驰、宝马、奥迪,排名第四的品牌是销量22.79万辆的凯迪拉克。因此,无论以25万辆还是50万辆的年产能目标计算,特斯拉都有望成为仅次于BBA的国

内汽车市场第四大豪华品牌。

在马斯克看来,只要能有效解决产能和成本问题,凭借特斯拉过硬的技术,中国很可能会成为Model 3车型的最大市场。“我们目前续航最短的车型,也比竞品同价位中续航最长的还要长,而我们续航最长的Model S/X 3车型,要比他们多出20%-40%的续航。”

BBA攻防战

眼下的特斯拉,将矛头直指BBA。一方面进攻去了宝马、奔驰、奥迪、大众的大本营,另一方面在中国市场也开始高歌猛进,抢起了BBA的生意。不过在这场声势浩大的电动汽车之战中,攻与守就变化多端。

就在特斯拉上海工厂筹备量产的同时,BBA也正加速布局中国电动车市场。8日,北京梅赛德斯-奔驰销售服务有限公司宣布,奔驰EQC纯电中型SUV正式登陆中国市场。此次上市的奔驰EQC包括两款车型,均由北京奔驰生产,可享受1.6万元的新能源国家补贴和免购置税的政策。

此外,庞大且成熟的国内经销商网络也是BBA相对于特斯拉的一大优势。近日,奔驰宣布将在现有600多家经销商中遴选出遍布于全国19座城市的59家经销商进行奔驰EQC

的销售及售后服务。明年年底前,奔驰EQC的售后服务将推广到全国57个城市中的超过200家经销商门店。

而在BBA的出生地,情况同样不容乐观。奥迪许下了承诺,到2025年将推出30余款电动化车型,其中20款将是纯电动车型。奔驰则提出了“2039愿景”,即到2039年奔驰将着力实现乘用车新车产品阵容的碳中和。宝马同样不甘示弱,已经确立了在电动出行方面的下一个里程碑:到2021年,累计交付100万辆电动汽车。

不过汽车行业分析师贾新光认为,现在谈不上竞争,目前汽车电动化的模式、价格、标准都是特斯拉定的。其实新能源汽车与传统汽车差别很大,电动汽车不是机械产品,而是消费类的电子产品,服从另一套规律,更新换代更快。虽然传统汽车业有比较长的历史,但还没转换到思路,对这个市场还没有理解透,特斯拉走出了三步,但别人可能只走了一步。

贾新光分析称,现在特斯拉已经达到了一个能够完全商业化的阶段,仅仅依靠新能源汽车就能盈利,这种模式,特斯拉在中国已经复制了,到欧洲又继续复制,这样就在三大汽车市场都有布局。当然,如果下一步德国的传统汽车实力强大,特斯拉可能也会面临压力。

北京商报记者 钱瑜 濮振宇 汤艺甜

· 图片新闻 ·

美66万“追梦人”命运听候裁决



12日,美国华盛顿特区就关于特朗普政府废除“童年抵美者暂缓遣返”计划召开新闻发布会。CFP/图

据《华盛顿邮报》报道,美国联邦最高法院于12日听取关于特朗普政府废除“童年抵美者暂缓遣返”计划(又称“追梦人”计划)的公开辩论,这将决定约66万名“追梦人”计划受益者的未来命运。美联邦最高法院之前曾两次拒绝受理“追梦人”计划相关上诉案,但今年6月同意受理此案,最终决定可能在2020年6月做出。

两年多来围绕“追梦人”计划进行的法律斗争进入高潮。该计划由美国前总统奥巴马于2012年签署实施,使得年幼时被父母带入美国的青少年非法移民可免遭遣返并合法获得工作机会。该计划的受益人至今为止约有80万。特朗普上台后于2017年9月宣布废除“追梦人”计划,但联邦法院分别在加

州、纽约州和华盛顿哥伦比亚特区叫停了针对“追梦人”计划的废除令。特朗普政府因此将这一法律问题提交到联邦最高法院。

“美国之音”12日称,数名该计划的参与者将出席公开辩论,但首席大法官约翰·罗伯茨拒绝了对辩论现场进行音频直播或者于同日公布录音的要求,不过,法院将在其网站上公布辩论音频。美国公民与移民服务局数据显示,目前“追梦人”计划参与者的平均年龄为26岁,约80%来自墨西哥,还有数以千计的人来自巴西、韩国、菲律宾及其他国家。据捍卫该项目的几个州提交的简报,逾90%的“追梦人”计划参与者目前都有工作,45%的人就职于学校。

北京商报综合报道

Focus

数字货币做不成 Facebook绕道电子商务

Libra闹得满城风雨,眼瞅着就要“凉凉”,但Facebook却没那么轻易就退缩。发币不成,绕道电子商务未必不是个退而求其次的好主意。当地时间12日,Facebook宣布推出支付工具Facebook Pay,用户可以在该公司的四大社交媒体Facebook、Messenger、Instagram和WhatsApp中使用。在这之前,用户只能在Messenger中使用支付功能。

Facebook Pay堪比微信支付。根据Facebook的说法,用户可以在Facebook Pay中添加信用卡、借记卡及Paypal查看支付历史、管理支付方式,使交易变得更为便捷,而Facebook Pay的推出则建立在与现有的金融基础设施达成合作的基础上。Facebook强调,将持续在安全性上进行投入,Facebook Pay能够安全地储存和加密用户的银行卡和账户号信息,在系统内运行反欺诈监控措施。

美国地区的Facebook和Messenger从本周开始就将试水这项电子商务服务,届时用户可以通过Facebook Pay进行游戏内购买、购票及用户对用户的转账等,未来Facebook Pay还将在更多地区和更多产品上推出。

这一次,在支付方面,Facebook展现出了超强的求生欲。Facebook不忘强调,Facebook Pay与其尚未推出的数字钱包服务Calibra是分开的,而后者正是

Facebook此前饱受争议的数字货币Libra项目的一部分。而Facebook Pay也被指直接对标Pay Pal旗下的Venmo。值得注意的是,上个月初,PayPal便是第一家与Libra划清界限的企业,而在PayPal之后,万事达卡、Visa、eBay、mercadopago、Stripe等机构也先后弃Libra而去。

对于推出Facebook Pay的原因及意义,北京商报记者联系了Facebook,但截至发稿尚未收到回复。

Libra的未来显然不容乐观,与其在这条路上死磕到底,倒不如拐个弯换条路走,这似乎是Facebook Pay表面上的逻辑所在。毕竟在移动支付这条赛道上,竞争者早已不止一个PayPal。此前Google Wallet和Apple Pay的加入便已让该领域的竞争更加激烈。

Facebook的天然优势在于其庞大的用户体量。在社交方面,Facebook的龙头地位已经坐稳,数据显示,Facebook在全世界已经拥有20多亿用户,这一数字超过了世界上任何一个国家的人口,近乎达到了世界人口的1/4。如果最终Facebook旗下的四大社交媒体之间的支付可以互通,Facebook Pay的基数可想而知。

Facebook Pay的落地对Facebook的商业帝国而言,更像是一道加筑的墙。英国《金融时报》报道称,Facebook创始人扎克伯格曾经透露,想要在Facebook广告驱动

的商业模式下增添电子商务。Facebook Pay让用户不用离开Facebook旗下产品App就可以完成广告商品购买,获得的交易数据还能帮助平台更好地进行广告定位。

Facebook的这道墙可以从两个方面进行考量。对内形成闭环,更方便赚钱,但对外的意义或许才是Facebook Pay真正的重点所在。路透社报道称,扎克伯格今年早些时候就曾表示,Facebook计划整合各平台App内的基础设施。

一个关键的背景在于,眼下的Facebook正踩在垄断的风口浪尖。上个月,纽约检察长莱蒂娅·詹姆斯便已宣布,来自47个州的检察长目前正在对Facebook进行调查。与9月份相比,对Facebook进行反垄断调查的检察长数量已经出现了大幅上涨。

至此,Facebook Pay的另一层意图被外界解读为,为了防止公司受到来自政府机构的反垄断审查及拆分公司的提议。事实上,随着大型科技公司垄断嫌疑的逐渐加大,再加上Facebook惊人的信息泄露问题,拆分大型科技公司的声音早已四起。民主党议员、总统竞选人伊丽莎白·沃伦便主张要拆分脸书这样的大公司,沃伦认为,这些公司权力太大干涉政治。就连Facebook的联合创始人Chris Hughes也曾在今年5月发表长文,文章标题言简意赅——《是时候拆分Facebook了》。

北京商报记者 杨月涵