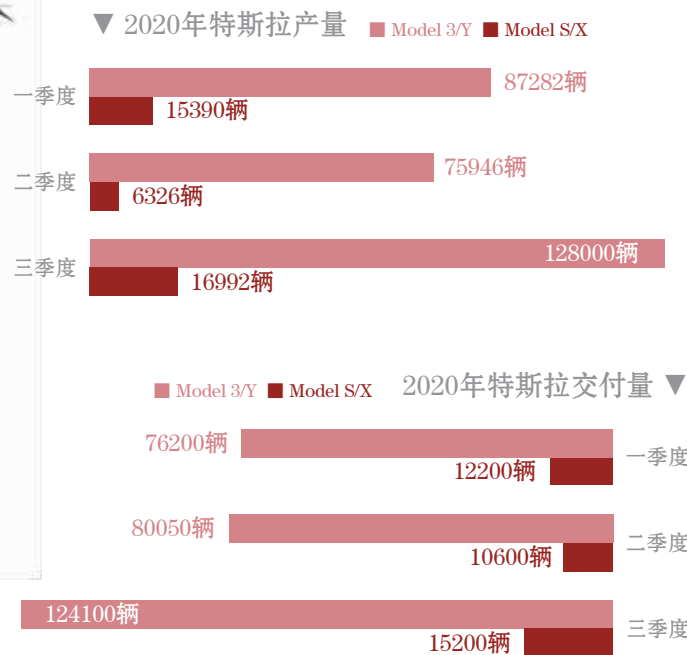


编辑 汤艺甜 美编 李杰 责校 杨志强 电话:64101949 bbtzbs@163.com

降价之外 特斯拉短板待补



对于“不争气”的Model S, 特斯拉再次打出了降价牌, 试图以此博得消费者的目光。这或许也是无奈之举, 毕竟在火爆的Model 3衬托之下, Model S的销量颇有些尴尬, 而诸多后来者的“宣战”更是让Model S优势不显。虽然在产品组合中不太起眼, 但要想实现年交付50万辆的目标, Model S无疑也是必须提升的短板。



一降再降

作为电动汽车制造商特斯拉的CEO, 马斯克再次发挥了自己不按常理出牌的特色。北京时间10月15日凌晨3时, 马斯克在社交媒体Twitter上宣布, 特斯拉将继续下调旗下Model S长续航轿车的售价。

“直面竞争, 兑现预言。今晚, Model S的售价就将降为69420美元!” 在Twitter上, 马斯克的急切显而易见。

这已经是特斯拉本周第二次下调这款高端轿车的价格。周二, 在美国市场, 特斯拉将Model S长续航版的价格从74990美元下调至71990美元, 并将Model S高性能版的价格从94990美元下调至91990美元, 下调幅度为4%。

与此同时, 在其海外主力市场中国, Model S的价格也进行了新一轮调整, Model S长续航版和高性能版的价格下调了2.3万元。其中, Model S长续航版的售价从75.69万元下降至73.39万元, 而高性能版的售价则从85.69万元下降至83.39万元, 下调幅度为3%。

在降价这方面, 特斯拉已经是老手了。据不完全统计, 从2019年2月以来, 特斯拉调价逾10次, 其中官方降价就有5次。

暂且不论最被人诟病的Model 3, 就连不频繁出现在大众视野中的Model S, 今年在中国市场都已经经历了三轮降价。前两轮分别是在5月和7月, 7月全系降了0.8万元, 整体来看, 2020年至今, Model S已经降了6万元。若是按照特斯拉对Model 3的调价策略, Model S的价格可能还有进一步下探的空间。

对于Model S价格一降再降的原因, 北京商报记者联系了特斯拉方面, 不过截至发稿还未收到具体回复。

Model S“杀手”

2009年曝光, 2012年正式发布, 之于特斯拉, Model S的定位有别于基础款的Model 3, 特斯拉官网上对于Model S的形容是“高性能豪华电动轿车”。

在刚刚推出的那一年, Model S风光无限。当年, 2012款特斯拉Model S战胜了2013款凯迪拉克ATS、福特Fusion、保时捷911卡

雷拉S及2013款宝马M5等车型, 摘得年度汽车的头衔。

不过如今在特斯拉的产品组合中, Model S的风头已经被更平价的“后来者”Model 3所盖过, 后者无论是在吸睛能力还是在吸金水平方面都遥遥领先。

2019年, 特斯拉公布的数据显示, 旗下两款高端车型Model S和Model X的产量共计62918辆, 向消费者交付66600辆, 较2018年的101553辆、99310辆分别下滑了38%、32.9%, 较2017年的交付101250辆也出现了明显下滑。

相比之下, Model 3的销量几乎是节节高涨, 2019年, Model 3生产302276万辆, 向消费者交付30.06万辆, 创下了新高。

而在最新的数据中, Model S也几乎难以占据一席之地。今年三季度, 特斯拉总共交付了13.93万辆电动车, 同比增长43%, 高于此前分析师平均预期的13.7万辆。具体到不同车型而言, Model 3和Model Y占到第三季度交付量的89%, 达12.41万辆; 而Model S和Model X仅占据了剩余11%的交付量, 为15200辆。

一边是Model 3的高歌猛进, 而在另一

边, Model S的处境却愈发艰难, 左右互搏, 几乎是近年来关于Model S和Model 3最大的争议。早在2017年5月, 马斯克就曾在Twitter上回应了这一问题: “我注意到很多人把Model 3当成下一代特斯拉汽车, 他们都错了。Model 3是缩水版的Model S。它更小、续航里程更短、性能更低、功能也更少”。

但这番解释并没能让市场信服, 从续航里程等方面来看, Model 3的性能劣势其实并不明显。在最便宜的Model S和最贵的Model 3之间, 更多消费者仍然青睐后者。市场调研机构Cowen的分析师Jeff Osborne指出: “特斯拉管理层没有提供Model 3和Model S明确的定位图, 投资者似乎对该公司产生失望情绪。”

除了Model 3带来的压力之外, Model S还面临着外界的虎视眈眈, 这或许也是马斯克屡次打出降价牌的重要原因。

就在马斯克发布Twitter的同一天, 被戏称为“特斯拉最强杀手”的Lucid Air也官宣了价格。Lucid Air是美国硅谷初创电动车企Lucid Motors旗下的首款量产车, 起售价为77400美元, 补贴后价格为69000美元, 与马斯克Twitter上提到的69420美元相差无几。

值得一提的是, Lucid Motors由彼得·罗林森领导, 他曾就职于特斯拉, 任副总裁兼Model S首席工程师。

从性能方面来看, 二者也不分伯仲, Model S的续航里程超过400英里, Model S Plaid的续航里程则超过520英里, Lucid Air同样能够达到517英里。不过, 要到2022年, Lucid Air入门车型才开始正式交付, 马斯克还有充足的准备时间。

交付压力

除了为Model S找生存空间外, 降价或许也是马斯克应对交付压力的策略。

汽车行业专家颜景辉表示, 特斯拉降价, 最终还是想争取销量, 降价实际上也是调整产品的价格结构, 价格下探之后可以进一步扩大目标客户群体。虽然价格下探了, 但由于车型不一样、配置不一样, 还是有区分的, 因此不太会对品牌度有影响。

颜景辉进一步表示, 近几年来, 随着品牌

力的树立, 特斯拉还是有一定的市场忠诚度的, 而市场规模的扩大, 会影响其单位成本, 换句话说, 其销量的规模已经能够支撑价格的下探。

中国汽车流通协会常务理事贾新光则提到, 特斯拉的降价也有提振股价的考虑, 今年以来, 在美股中, 特斯拉股价的走势是比较好的, 这与中国工厂基本没受到影响有一定关系。近期在电池日之后, 由于市场不太理解, 特斯拉的股价一度出现了下滑。

50万辆, 是马斯克于今年1月时定下的交付目标。在近日发布的内部邮件中, 马斯克继续强调称今年的产能目标是50万辆, 即使是因为疫情导致很多生产出现延迟, 但仍然没有打算改变这一目标。

“站在厂商自己的角度来看, 目标一般都定得相对高一些, 在引起社会关注的同时, 对自身也是一个激励”, 颜景辉坦言, 特斯拉目标定得这么高, 可能也是对中国市场的复工复产有信心, 下半年市场本身相对于上半年就会乐观一些; “金九银十”再加上11月的冲量, 可能还会出现消费的小高潮。不过实际上能否完成, 也要看市场情况的变化。

对于特斯拉而言, 50万辆的目标着实不是一个小数目。数据显示, 今年三季度, 特斯拉一共交付了139300辆汽车, 创下特斯拉季度交付量的新纪录, 若算上二季度的90650辆和一季度的约8.84万辆, 意味着特斯拉需要在四季度完成18万辆的交付, 才能实现自己的诺言。

而在疫情持续冲击需求、德国工厂以及上海工厂二期建设尚未完成、美国工厂产能尚未恢复的情况下, 特斯拉要实现超18万辆交付量的难度无疑是相当大的。

在贾新光看来, 特斯拉还有很大的降价空间, 比如在电池方面, 容量上升、成本下降, 而在车身方面, 工艺的简化也可以拉低成本; 除此之外, 如果美国的工厂恢复产能, 再加上柏林工厂的建成, 产能还可能提升至200万辆。

事实上, 除了屡次打出降价牌之外, 马斯克还提前了7座版Model Y的上市时间。根据马斯克在Twitter上的说法: “7座版将从下个月开始生产, 并在12月初开始首批交付”。

北京商报记者 陶凤 汤艺甜

聚焦 Focus

“烧钱”放缓收入改善 美国航企复苏有戏?

随着美股三季度逐步拉开序幕, 深陷泥潭的航企经营情况也逐步浮出水面, 幸运的是, 比起二季度的一塌糊涂, 一些航企已经出现了零星的好消息, 比如美联航的“烧钱”速度出现了放缓的迹象, 达美航空收入降幅也较上一季度有所改善。但就整个大环境而言, 可能还谈不上乐观, 特别是在美欧疫情反弹的关键背景之下, 航空业要想复苏, 或许并不是一朝一夕就能完成的事情。

从二季度到三季度, 美国航企还是没能等来业绩的全面复苏。当地时间14日, 美国联合航空(美联航)公布了自己的三季度财报, 整体依旧不容乐观。数据显示, 当季美联航净亏损达到18亿美元, 相比起来上年同期为盈利10亿美元。此外, 当季美联航收入为24.9亿美元, 较去年同期下跌了79%。其中, 客运收入下降高达84%。

不过, 值得苦中作乐的一点是, 美联航的现金消耗有所减少。财报数据显示, 三季度美联航每天消耗的现金减少至2500万美元, 这些费用包括每天400万美元的遣散费和债务支付, 而在二季度时美联航每天现金消耗达到4000万美元。据了解, 美联航三季度削减了59%的运营成本, 同时通过股票和债券出售筹集了数十亿美元资金以帮助抵抗疫情。截至三季度末, 美联航的流动资金为194亿美元。

此外, 货运服务也成了美联航难得的亮点, 数据显示, 该季度美联航货运业务营收增长了50%, 达到4.22亿美元。值得

注意的是, 美联航几天前刚刚宣布, 将于10月21日起恢复上海浦东至旧金山国际机场的不经停直飞航线, 将无需再经停韩国首尔。这对于像美联航、达美航空和美国航空这样严重依赖国际和商业客流的大型航空公司而言, 或许是个好消息。对于业绩压力及未来的准备措施等问题, 北京商报记者联系了美联航, 但截至发稿未收到回复。

巧的是, 此前一天, 达美航空刚刚成为第一个发布三季度财报的美国大型航空公司, 情况同样不容乐观。数据显示, 公司2020年第三财季净亏损54亿美元, 营收同比骤降76%至30.6亿美元, 不及分析师预期。据了解, 包括第二财季业绩在内, 达美航空迄今在新冠疫情中总共亏损逾110亿美元。

同美联航一样值得欣慰的是, 达美航空CEO Ed Bastian也提到, 公司每日现金消耗的“烧钱”程度已从二季度的4300万美元降至平均2400万美元, 降幅高达44%, 9月进一步降至1800万美元, 预计四季度的每日现金消耗进一步降至1000万-1200万美元。但他也提到, 原定年底实现收支平衡的目标被推迟到2021年春季。此外, 达美航空三季度76%的营收降幅也较二季度88%的降幅出现了收窄。

看起来, 美国航企在政府的救助计划以及自身的疯狂自救之下, 出现了些许好转, 但从整体情况来看, 现在却还没到航企能够松口气的时候。今年3月美国航空公司

以10月1日之前不裁员换得政府250亿美元的补助, 但这一补助计划已于9月30日到期, 眼下关于新的刺激计划, 美国两党依旧在博弈, 起码在大选之前, 双方达成共识的可能性越来越低。上周, 美国众议院议长、民主党领袖佩洛西还在新闻发布会上表示, 如果没有敲定更全面的救助计划, 也就不存在单独的航空业救助计划。

另一方面, 由于新的联邦救助未能到场, 裁员潮已经开始有所预警。也是10月1日, 美国航空公司和美联航便宣布, 由于未能得到联邦政府进一步经济援助, 总计裁员3.2万人。美联社援引美国航空公司首席执行官道格·帕克的话报道称, 自10月1日开始裁员1.9万人, 如果美国国会未来数天“能够通过法案进一步援助航空企业, 美国航空公司将召回这些员工。美联航计划裁员1.3万人, 也表示如果得到援助会召回下岗员工。”

“疫情防控以来, 全球航空公司得到1600亿美元政府财政支持, 这是许多航空公司的生命线。如果政府没有及时伸出援手, 今天会看到更多航空公司破产和更多员工失业。”国际航空运输协会(国际航协)理事长兼首席执行官亚历山大·德·朱尼亚克曾如此说道。此前, 国际航协预计, 今年全球航空公司的经济损失将达840亿美元, 预计今年营收为4190亿美元, 仅为去年的一半, 而全球航空客运需求要到2024年才能恢复到疫情前的水平。

北京商报记者 杨月涵

· 图片新闻 ·

法国将在大巴黎地区等地实施宵禁



14日, 法国巴黎街头一家酒吧关门停业。新华社/图

法国总统马克龙14日晚宣布, 将从17日起在法兰西岛大区(大巴黎地区)和其他8个大城市实施宵禁, 以遏制新冠疫情。

马克龙当天在接受法国电视台采访时说, 宵禁将从17日开始实施, 为期4周, 时间为每日21时至次日6时。除巴黎外, 里昂、里昂、图卢兹等城市也将受到这一措施影响。违反宵禁规定者将被处以135欧元罚款。

马克龙说, 法国疫情“没有失控”, 但疫情传播已经达到“令人担忧的”程度, 因此有必要采取更严格的措施。他表示, 宵禁必然会对旅游业、餐饮业、文化和娱乐业等产

生负面影响, 但政府将采取纾困措施, 包括恢复实施“部分失业”措施、提供国家担保贷款等。

法国政府14日还宣布, 将从17日起在法国全境恢复“卫生紧急状态”, 以便采取相应防控措施, 应对当前严峻的新冠疫情。

法国政府网站14日公布的数据显示, 法国过去24小时新增新冠确诊病例22591例, 累计确诊病例779063例, 累计死亡病例33037例。法国目前有9194名新冠患者在医院接受治疗, 其中1673名患者在重症监护室接受治疗。

据新华社