

股东损失数百亿 苹果隐瞒市场需求面临诉讼

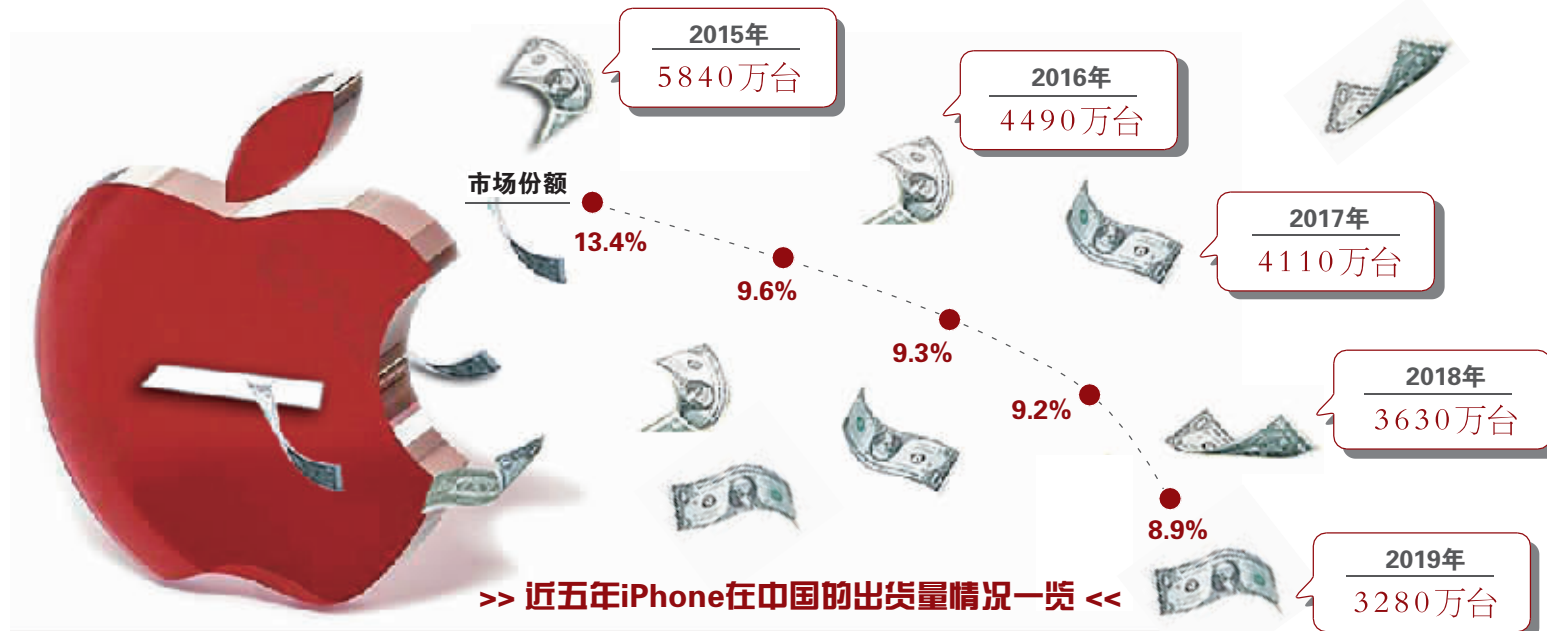
因隐瞒中国市场iPhone需求下滑,苹果公司面临一起新的集体诉讼,被指证券欺诈。6月4日,有消息称,美国加州奥克兰市的地方法官伊冯·冈萨雷斯·罗杰斯裁定,苹果向其股东隐瞒了iPhone手机的市场需求,股东可就苹果公司CEO蒂姆·库克的iPhone需求强劲”言论提起诉讼。

据悉,这起指控是由美国密歇根州一项养老金计划——罗斯维尔市雇员退休系统在去年发起的。

苹果有关iPhone出货量的指控源自2018年底发生的有关iPhone XR、XS和XS Max智能手机销售的事件。在2018年9月,苹果推出了iPhone XR、XS和XS Max三款机型。

在发布会后的两个月,也就是2018年11月,苹果举行了固定投资者电话会议。在这次公开会议中,该公司宣布了iPhone的出货量以及其他内部信息,这些信息使投资者对购买更多苹果股票充满信心。在这次特别电话会议上,库克发表讲话,描绘了有关iPhone出货量以及迄今为止对新款iPhone成功的乐观看法。谈到苹果公司在新兴市场上的表现时,库克提到了在巴西和印度市场的销量下行压力,却称“我不会把中国列入其中”。

同时,苹果还在此次电话会议中宣布,苹果在未来的电话会议中将不再公布具体的iPhone出货量。



2019年1月2日,库克在一封给投资者的信中提出,将苹果的营收预期由之前的890亿-930亿美元下调到了840亿美元左右,最高下调了90亿美元。这是苹果自2007年发布iPhone以来首次下调营收预期,结果导致了次日苹果股价下跌10%,市值蒸发了740亿美元。

该指控称,苹果绝对不可能不知道在2019年1月的电话会议之前,iPhone的出货量没有达到预期。苹果公司在2018年11月的电话会议上知道情况不佳,但拒绝透露该文件,直到2019年1月再也无法隐藏它为止。

罗杰斯表示,如果没有自然灾害或人为因素影响,很难相信库克在作出这一决定之前不知道iPhone在中国市场的需求有所下滑。她还指出,苹果公司决定停止报告iPhone销量“似乎合理地表明,被告预计iPhone的销量会下降”。

北京商报记者就此采访了苹果方面,截至发稿,对方未给出回复。去年,苹果方面曾坚持认为,销量并不一定代表产品基础业务的相对健康状况,这是基于平均售价不断上涨得出的结论。

实际上,由于近几年国产手机厂商发展

迅速,苹果在中国市场的生存空间被挤压。根据IDC发布的数据,近五年iPhone在中国的出货量逐渐减少,2015-2019年全年的出货量分别为5840万台、4490万台、4110万台、3630万台和3280万台,市场份额分别为13.4%、9.6%、9.3%、9.2%和8.9%,都呈逐年递减的态势。

作为一家科技界的明星企业,苹果公司这几年没少挨官司。日前,因为苹果旗下的iPhone X存在人脸识别不安全的情况,哥伦比亚的知名人物Roberto Escobar的设备被黑客入侵,他表示自己收到了威胁类的信

件,所以向苹果提起诉讼,要求赔偿的金额高达26亿美元。

当地时间4月22日,几家音乐公司向美国加州北区法院提起诉讼,他们指控一家音乐发行公司非法重新录制由实体公司提取的音乐并将其内容提供给苹果,而苹果则通过在iTunes中销售这些音乐来获利。

苹果今年的运气也不太好。3月,由于新冠肺炎疫情的原因,苹果公司决定关闭所有门店14天,随后又宣布无限期延长关店时间;上个月,苹果公司决定在全球范围内慢慢开放门店,并制定了社会化距离规则;然而,在乔治·弗洛伊德之死事件在全美范围内引发抗议浪潮后,这家科技巨头决定再次关闭美国一些地区的门店。

目前看来,几乎只有中国市场在疫情中回暖,苹果也加大了营销力度,不断降价刺激消费。6月1日零点,京东“6·18”和天猫“6·18”大促正式开场。这是苹果首次以官方形式同时参加天猫与京东的“6·18”折扣活动。天猫数据显示,在开场5个小时之后,iPhone在天猫的销售额超过5亿元,超过iPhone在中国市场1天的平均成交额,创下最快纪录。

产经观察家丁少将指出,频繁降价的后果,从某种意义上讲,苹果公司正在逐渐失去产品的定价权,从而不得不随波逐流地接受市场定价。

北京商报记者 石飞月

资产合并紧锣密鼓 蔚来国内上市提速?

“联姻”合肥的蔚来,正通过加快资产合并让国内“二次上市”成为现实。6月4日,国家企业信用信息公示系统显示,蔚来(安徽)控股有限公司已发生工商变更,注册资本由1100万元猛增至38.5亿元。对此,蔚来相关负责人对北京商报记者表示,与合肥签订协议后,蔚来正向其注入资产,注册资金增加是资产的并入所致。

值得关注的是,在推进项目落地的同时,蔚来也释放出在国内“二次上市”的信号。“蔚来中国落地后将打开人民币融资渠道。”蔚来CEO李斌表示,从蔚来中国角度讲,当然具备在中国资本市场IPO的可能性。

搭建引资渠道

北京商报记者了解到,本次工商变更,新增股东NIO Power Express Limited(以下简称“NIO Power”),公司注册资本由原来的1100万元上升至38.509975亿元。

“蔚来(安徽)控股有限公司是蔚来中国的法律主体。”蔚来汽车相关负责人对北京商报记者表示,在与合肥的战略协议内容中,蔚来表示将把在中国的主要资产及业务注入蔚来中国,其中包含NIO Power,可以理解为将该公司并入蔚来中国。

今年4月29日,蔚来汽车宣布与合肥市建设投资控股(集团)有限公司、国投招商投资管理有限公司、安徽省高新技术产业投资有限公司等战略投资者签署关于投资蔚来中国的最终协议。投资协议显示,战略投资者将向蔚来中国投资70亿元,同时蔚来将向蔚来中国注入总共177亿元资产以及42.6亿元现金。

实际上,签约后蔚来便立刻启动资产合并。目前,蔚来(安徽)控股有限公司对上海蔚来汽车有限公司、蔚来能源投资(湖北)有限公司为100%持股。

“签约后,蔚来开始向蔚来中国的法律主体蔚来(安徽)控股有限公司注入中国范围内包括整车研发、供应链与制造等核心业务与相关资产。”上述负责人表示。以上业务与资产根据2020年4月21日前30个公开交易日蔚来汽车市值平均值的85%估值177.7亿元。“我们正在按照计划稳步推进中。”他说。

实际上,如何引入更多资金一直是蔚来的焦点。本次交易完成后,蔚来将持有蔚来中国75.9%的控股股份,战略投资者将合计持有24.1%的股份,蔚来中国也将增加过百亿元现金流。李斌表示:“蔚来中国将帮我们打通人民币募资通道。我们非常高兴引进了几家战略投资者”。

“随着企业规模扩大,量产交付车型增多,蔚来汽车对于资金的需求会越来越高。”汽车行业专家颜景辉表示,签署战略投资协议及总部落户后,蔚来加紧合并资产,推进与当地政

府的合作,将蔚来中国的盘子做大,之后也能增强其融资能力。

再提“二次上市”

在推进蔚来中国总部落地的同时,持续增大融资能力也让蔚来看到国内IPO的机会。在今年一季度财报电话会议上,李斌透露,蔚来中国具备在中国资本市场上市的可能性。他认为,从蔚来中国的角度讲,具备在中国资本市场IPO的可能性,后续会根据资本市场的情况做决策。

实际上,这并不是蔚来中国首次被提出具有上市的可能。有消息称,在蔚来与合肥签署框架协议时,合肥市人民政府官微曾发布消息:“蔚来中国……2025年前在科创板上市”。不过,合肥市人民政府在上述官微发布当天便删除了上述信息,然而两个月后,李斌再度提出上市的可能。

“在国内上市融资的一定是人民币。”业内人士表示,蔚来重回国内上市,实际上与其业务和战略重点放在国内不无关系。北京商报记者了解到,除将蔚来中国总部落户合肥,蔚来大多合作伙伴和项目都在国内市场。其中,在造车方面,蔚来与江淮、广汽都有深入的合作,以及NIO Power充电板块的布局。

“之前,中国企业因为资本架构和盈利要求,大部分选择美国资本市场。其实这些企业的主要业务仍在中国,这容易让海外投资者低估。”上述人士表示,回归国内上市将会给蔚来带来更大的可能性,在蔚来中国的项目稳定后,会吸引更多投资者。

同时,天眼查显示,蔚来(安徽)控股有限公司是蔚来汽车与合肥市建设投资控股(集团)有限公司等共同出资设立。这意味着,蔚来将成为一个有地方国资背景的企业。对此,颜景辉表示,具有国资背景也让蔚来中国在内地上市具备一定优势。

值得注意的是,日前发布的《关于调整完善新能源汽车补贴政策的通知》中提出,规定补贴前售价不高于30万元的新能源乘用车才有资格享受新一轮补贴。不过,为鼓励“换电”新型商业模式发展,“换电模式”车辆不受30万

元限价规定限制。此项规定也让蔚来成为唯一一家新车售价30万元以上,但还能享受补贴的汽车品牌。

在业内人士看来,在政策开路下,一直在推广“车电”分离技术的蔚来,也增加吸引国内投资者的信心,为之后的回归上市再添筹码。

扭亏成关键

尽管国资背书、政策开路,蔚来想要重回国内资本市场依旧需要提升自身“造血”能力。汽车分析师张翔表示:“蔚来中国如果选择在国内外上市,目的还是融资,但这个可能性有多大,关键在它现在经营情况如何。”

财报显示,今年一季度蔚来总营收13.72亿元,同比下滑15.9%;毛利润率为-12.2%;净亏损16.92亿元,同比收窄35.5%。

业内人士表示,虽然蔚来一季度业绩在一定程度上受到疫情影响,但自2017年以来,蔚来亏损持续扩大,2019年已增加到112.96亿元。

持续的亏损也消磨着投资者信心。北京商报记者注意到,自2018年在纽交所首次公开募股以来,蔚来汽车股价已经下跌超过1/3。截至6月1日(以当日收盘价计算),蔚来汽车总估值为47.39亿美元。

同时,越卖越亏的问题也阻碍着蔚来的发展。数据显示,2019年蔚来的汽车交付量为2.05万辆,其中ES8车型交付量为9132辆,ES6车型交付量为1.14万辆,成为国内首家年销破2万辆的造车新势力企业。据统计,2019年蔚来每卖出一辆车,亏损便超50万元。

“作为上市公司,蔚来的财报和数据相对于其他企业更加透明。”在乘用车市场信息联席会主席崔东树看来,即便回到国内上市,市场也会参考蔚来之前的成绩,蔚来回国上市也将存在一些变数。

事实上,蔚来也已经意识到这些问题。李斌曾表示,提高毛利率是蔚来2020年的核心目标之一。“我们有信心实现二季度毛利率转正,年底毛利率达到两位数的目标。”

北京商报记者 刘洋 刘晓梦

Focus

下周起国际航班将依据核酸检测结果奖励或熔断

北京商报讯(记者 肖玮)6月4日,民航局发布调整国际客运航班的通知(以下简称“通知”),其中明确自2020年6月8日起,实施航班奖励和熔断措施。

具体来看,民航局、外交部、国家卫健委、海关总署、移民局等共同建立专班机制,以入境航班落地后旅客核酸检测结果为依据,对航班实施熔断和奖励措施。其中,奖励措施是指航空公司同一航线航班,入境后核酸检测结果为阳性的旅客人数连续3周为零的,可在航线经营许可规定的航班量范围内每周增加1班,最多达到每周2班。而熔断措施则指航空公司同一航线航班,入境后核酸检测结果为阳性的旅客人数达到5个的,暂停该公司该航线运行1周;达到10个的,暂停该公司该航线运行4周。与此同时,熔断的航班量不得调整用于其他航线。熔断期结束后,航空公司方可恢复每周1班的航班计划。

通知还指出,已列入民航局3月12日官网发布的《国际航班信息发布(第5期)》(以下简称“第5期”)航班计划的中外航空公司可以上述航班计划为基准,继续按照以下原则执行自/至中国的国际客运航班:国内每家航空公司经营至任一国家的航线只能保留1条,每条航线每周运营班次不得超过1班;外国每家航空公司经营至我国的航线只能保留1条,每周运营班次不得超过1班。上述航线航班可在本公司经营许可范围内调整境外航点。

而自6月8日起,所有未列入第5期航班计划的外国航空公司,可在本公司经营许可范围内,选择1个具备接收能力的口岸城市(具体城市名单可在民航局官网查询),每周运营1班国际客运航线航班。各航空公司由于受疫情影响调减航班涉及的航线经营许可和起降时刻继续予以保留。

民航局还提出,请各航空公司根

据上述要求,向民航局运行监控中心申请运行至2020年10月24日的航班预先飞行计划。各航空公司应按照民航局发布的《运输航空公司疫情防控技术指南》要求做好各项防控措施,落实民航局、海关总署联合发布的《关于中国籍旅客乘坐航班回国前填报防疫健康信息的公告》要求。

为防止航班入境地点过于集中,通知也强调,确保口岸城市具备相应的国际航班和旅客接收的综合保障能力,各航空公司在安排新增航线航班前,应取得由口岸机场所在地省级联防联控机制办公室或应对疫情防控工作领导小组办公室出具的《疫情防控保障能力确认函》。另外,在风险可控并具备接收保障能力的前提下,可适度增加部分具备条件国家的航班量。

北京商报记者梳理发现,为坚决遏制境外新冠肺炎疫情输入风险高发态势,根据国务院联防联控工作要求,民航局于3月12日发布第5期国际航班计划。随后,民航局又分别在3月19日和26日发布了“调减国际客运航班量的通知”和“继续调减国际客运航班量的通知”,对国际航班进行严管。

对于民航局最新通知中提出的“实施奖励或熔断”等措施,民航资深专家葛琦告诉北京商报记者:“新政是我国政府响应国际民航组织恢复往返中国客运航班的合理诉求,是基于我国目前的疫情防控常态化和复工复产政策下民航领域的精准政策”。他进一步分析,接下来,能否复航以及复航几班,要看航司对旅客潜在疫情风险的控制情况,控制得好,对我国没有外来病例输入风险,就可以复航,反之则停航。整体来看,在全球疫情走向尚未明朗的情况下,疫情防控高于航司经济利益诉求。在此大背景下,民航局新政靶向施策,给出解决复航中国际航线航班的解决方案和实施路径。