编辑 汤艺甜 美编 张彬 责校 李爽 电话:64101949 bbtzbs@163.com

苹果造车有戏?

对于苹果造车利弊的看法

●《巴伦周刊》

汽车属于资本密集型行业
汽车利润太低,估值更低
造车跟造手机不一样
汽车差异化较难,成本是关键

●Loup Ventures创始人吉恩·蒙斯特

苹果的汽车业务有两条可能的道路:制造苹果品牌的汽车,或者为其他汽车制造商开发可授权的软件。

●RBC Capital Markets分析师

苹果强大的品牌效应将为其成功推出汽车奠定基础。

●摩根士丹利

苹果可以销售某种运输订阅服务,有机会从传统汽车制造商和其他初创企业手中抢占电动汽车市场的更大份额。

●花旗

非常怀疑苹果是否真的会生产汽车,因为汽车业务的盈利能力要低得多。

相较于苹果自己,外界似乎对苹果的"造车梦"更上心,当再次有造车进展的传闻出现时,苹果的股价也跟着蹭蹭上涨。这也难怪,毕竟过去这一年,市场已经见证了特斯拉的疯狂,似乎期待着苹果能成为下一个特斯拉。不过,无论是从烧钱程度还是利润空间来看,当前苹果可能不会轻易"官宣",但一切仍是未知,毕竟电动车是大势所趋的确是共识,而有资本和技术作为支撑,苹果要想挑战特斯拉也未尝不可。

接连"被造车"

苹果再次掀起了电动车行业的波澜,即便只是市场传闻而已。12月22日,据路透社报道称,苹果公司正在推进自动驾驶汽车技术,并计划在2024年生产一款乘用车,其中可能包含该公司自己研发的突破性电池技术。

根据路透社的报道,苹果计划使用一种独特的"单体电池"设计,通过省略装电池材料的包装和模块,来增大单体电池的体积,并释放电池组内部的空间。苹果的设计意味着电池内可以填充更多的活性材料,使汽车的潜在续航里程更长。

另外,进一步的消息还显示,苹果的首款电动汽车Apple car的原型车已经在美国加州上路测试,将在明年9月发布。

受此消息影响,苹果的股价在周二美股开盘后一度大涨5%,随后涨幅有所收窄,截至当天收盘时,上涨了2.85%,报收131.88美元/股,总市值达到22421.98亿美元。

当然,这并不是苹果第一次被传出要造车的消息了,最近关于苹果造车的消息几乎席卷了电动车行业。12月9日,DigiTimes在报道中透露,台积电和苹果正在合作开发自动驾驶芯片技术,并正在谈判供应链协议,以在两家公司之间供应汽车电子产品。

这或许并非空穴来风,毕竟苹果自己也释放了某些信号。早在2013年的全球软件开发者年会上,苹果正式推出了"iOS in the Car"车载系统(后更名为CarPlay)。第二年,又有爆料称,苹果正在筹划一个名为"Titan"的项目,与汽车相关。

后续,苹果的特殊项目小组也浮出水面。截至2020年,据LinkedIn的不完全统计,苹果公司特殊项目组总计有1200多人,其中170人来自福特汽车公司,300多人来自特斯拉,110多人来自汽车相关的民营研究机构。

另外,2019年,苹果在汽车领域一共获得了30多项专利,涉及自动驾驶、AR导航、车载VR、车内支付、生物识别、智能硬件、车外交互、虚拟后视镜等多个领域。

这意味着苹果至少有了与汽车沾边的想法。对于造车传闻是否属实以及进展等一系列问题,北京商报记者联系了苹果方面,不过截至发稿还未收到具体回复。

底气和关卡

传闻归传闻,毕竟还未"官宣",但从利和弊的角度来看,外界早就给出了不同的猜测,华尔街已经各执己见。

比如,花旗就并不看好,其分析师Jim Suva直言"相当怀疑"苹果是否真的会生产汽车。他表示,因为汽车行业的利润率相比苹果主业要低得多,所以最终结果可能是苹果将其OS更加深入推进至消费者和企业市场。

正如花旗所言,造车的利润空间的确比苹果的现有业务小得多。在12月初的内部信中,特斯拉CEO马斯克坦言,过去一年,公司实际的利润率只有1%。特斯拉在电动汽车领域已经是领先地位了。相较之下,苹果的硬件产品的毛利率为29.8%,软件业务更是高达66.7%。

且"烧钱"是当下造车企业们的共同特点。特斯拉累计烧钱超过50亿美元,成立十多年后才开始盈利,而戴森在烧了26亿英镑后,直接宣布放弃造车。另外,相较于手机等产品,汽车遍布全球的供应链体系也要复杂得多。

不过,摩根士丹利却表现出了期待,该行的分析师表示,苹果等公司希望进入汽车行业,不仅是为了通过销售汽车和零部件赚钱,还因为驾驶汽车的人是一群忠实受众群体,他们的时间可以用来赚钱。摩根士丹利援引一项预估数据称,每年人们花在汽车上的时间超过6000亿小时。

因此,在摩根士丹利看来,苹果或许不会像当今汽车公司设想的那样进入汽车行业,而是可能利用其设计和软件,打造更好的汽车体验,并可以通过其当前的订阅和服务产品矩阵实现货币化。

汽车行业分析师贾新光坦言,关于苹果造车的传言其实由来已久,乔布斯时期就有了想法。但最好的时机其实已经过去了,如果苹果在特斯拉之前推出,会非常厉害,但现在就会存在很多问题,不确定性很高,包括在技术、法规等方面都有限制。

也有业内人士认为,新能源汽车的核心还是续航,自动驾驶只是辅助,完全脱离人控制还需时日。而苹果的电子产品一向在电池续航方面饱受争议"智能系统可以通过技术人才补充解决,但电池技术需要的是技术与经验的沉淀"。车评人陈震说道。

新的鲇鱼

从创始人乔布斯开始,苹果就有了造车梦,现任CEO库克曾坦言"电动汽车也和手机一样是电子产品,只不过体积更大。"

即便苹果真的造车,也不足为奇,毕竟这一领域的蛋糕很诱人。据国际能源署给出的数据,包括插电混动汽车在内,2019年全球电动汽车的流通量是700万辆。从2014年以来,电动汽车的销量猛增,基本每年的增速都在60%以上,虽然2019年下滑至45%左右,但仍保持了高速的增长。

从总体市场当量来说,电动汽车仅占全球汽车存量的1%,这意味着潜力还有很大。在这一年来,中概股蔚来、小鹏、理想等造车新势力在资本市场的估值也一路飙升。

当然,一旦苹果强势介入,之于整个行业的威胁不言而喻,首当其冲的便是特斯拉。

在电子产品的发展形态上,苹果的出现改变了人们对于智能手机的使用遐想,从按键到触摸的转变,是一种新的消费习惯。

而从汽车领域来说,这样颠覆了原有造车模式、改变人们认知的无疑是特斯拉。苹果的资金丰富、研发能力强,在踏入汽车行业后,很有可能在自动驾驶汽车领域成为特斯拉的直接竞争对手。

的确,在"烧钱"研发方面,苹果没在怕的。根据2020财年第四财季的报告,截至当季,苹果的现金流为1918.3亿美元。根据公开报道,今年截至12月,苹果在汽车领域又拿下了近40个专利。

美国当地时间21日,特斯拉股票正式被纳入标普500指数,而在苹果造车的消息传开后,特斯拉股价的跌幅超过6%。22日,马斯克在推特提到,在特斯拉Model 3项目最黑暗的日子里,他曾与库克取得联系,想将特斯拉以目前1/10的价值出售给苹果,但当时库克拒绝了会面。

其实不仅是对特斯拉,苹果造车对新能源车企乃至整个行业来说都可以说是不小的压力和挑战。摩根士丹利分析师亚当·乔纳斯称,苹果进军自主驾驶电动汽车领域可能会创造"新的特斯拉熊市",同时也可能对通用、福特等老牌汽车制造商构成威胁,如果"苹果真的要施展拳脚",这两家公司将很难与之竞争。

不过,汽车行业专家颜景辉指出,汽车电动化、电商化、智能网联是发展趋缓,是十分有前景的市场。苹果这样的企业进场,更能发挥智能化的优势,融资、对网联化注入新的活力。

至于苹果造车对于传统行业的冲击,颜景辉认为,苹果的弱项正是在于造车,在这个方面可以和传统车企有机资源整合互补。两者之间本着创新的原则发挥各自的优势,有竞争和促进,总体来说利大于弊。

在贾新光看来,苹果可以在车载系统、物联网等方面发力,因为这方面目前还没有成功的,有一定的竞争力,像华为就是着眼于AI、5G、物联网方面。

北京商报记者 陶凤 汤艺甜 实习记者 赵天舒

特朗普"横插一脚"美国刺激法案再生变

对美国人来说,这可能注定不是一个能安心过的圣诞节了。争吵数月换来的9000亿美元刺激法案在还差临门一脚时遭遇了美国总统特朗普的"否决",眼瞅着补助就这么远了,更要命的是,在闹得人心惶惶的变异病毒也传出了在美国可能蔓延的消息。尽管特朗普给出的否决理由是要求大幅增加现金的发放,但在疫情反弹当下,即便是300美元,也总比没有好。

现在人们最怕的可能就是意外了,偏偏意外又随处"埋伏"。当地时间22日晚间,特朗普在推特上发布了一条时长4分钟的视频,其中最关键的内容便是其不会签署此前美国参众两院通过的价值9000亿美元的新冠疫情纾困法案。据了解,这份纾困法案包括2860亿美元的个人直接援助金及失业援助金、3250亿美元的小型企业援助金。该法案计划向年收入87000美元以下的美国人提供600美元的一次性支票和每周300美元的失业救济金。

"他们计划送到我桌前的这份法案和预期的有太多不同,"在特朗普看来"这真的是个耻辱。"按照特朗普的说法,他希望国会将纾困法案中的支票金额增加到每人2000美元或每对夫妻4000美元,而不是目前法案中"低得可笑"的每人600美元。此外,特朗普还称,法案中包含了太多对外援助,而对处境艰难的美国人来说援助却是不够的。

值得注意的是,送到特朗普桌前的这份法案打包在一份价值1.4万亿美元的更大支出法案之中,该法案将在接下来的9个月里为各项政府计划提供资金。如今,特朗普拒绝签字,也意味着美国政府将再次面临关门的窘境。目前依靠临时拨款,美国政府的运作将短暂维持到12月28日。

不过美国众议院议长佩洛西则回应特朗普称"共和党之前一再拒绝透露特朗普总统想要的支票金额是多少,而最后,总统同意的金额是2000美元——民主党已经准备好这周经一致同意将其付诸表决。让我们这样做吧!"佩洛西和众议院多数党领袖斯坦尼·霍尔表示,他们将在本周四将直接支付每人2000美元的要求直接提交到议会,并进行一致同意投票。

刺激法案再拖下去绝对不是个好消息。目前美国疫情失业补助和疫情紧急失业补偿均将在12月26日到期,如果新纾困法案未能生效,1200万美国失业人口将在圣诞节前失去关键的"救命钱"。而旨在维护租户不被房东驱赶的联邦暂缓驱逐令、供给学生贷款偿还宽限的救助条款、疫情赋闲帮助方案等也将在本月底到期。而此前,当美国国会宣布就新一轮纾困方案达成一致时,美国媒体和观察人士的普遍感受是这一纾困计划来得太迟,但聊胜于无。

在这之前,美国商务部周四公布的数据显示,随着美国财政刺激计划带来的红利消退,美国各州的个人收入水平均在三季度出现下滑,其中,西弗吉尼亚州个人收入下降最多,按年率下降30%,密歇根州、肯塔基州和俄克拉荷马州降幅均超过20%。这也越发突显出出台新一轮刺激措施出台的必要性。

特朗普的决定太过于突然。中国现代国家研究院美国所助理研究员孙成昊对北京商报记者分析称,如果从个人执政的角度看,特朗普可能会觉得刺激法案最后会更有利于美国当选总统拜登,毕竟特朗普的执政时间已经所剩无几,不想给拜登留下更多比较好的政绩遗产。

不过,孙成昊也提到,按照正常的规则,特朗普否掉议案之后,如果国会获得超过2/3的人的赞同是可以重新否决总统的否决的。据了解,该法案在参众两院通过的票数对比分别为92票对6票以及359票对53票,属于压倒性优势通过。

这边财政刺激临时生变,那边更令人恐慌的消息也已经传来。当地时间22日,美国疾病控制和预防中心(CDC)通报称,英国出现的一种变异新冠病毒可能已经在美国蔓延"美英之间人员持续往来,且这一病毒变种目前在英国大流行,它输入美国的可能性增加"。

按照CDC的说法,全美1700万新冠确诊病例中仅约5.1万例完成病毒基因测序。美国虽未在境内发现英国出现的变异新冠病毒,但它可能已经在美国传播。不过目前,没有证据显示变异新冠病毒会导致病情加重或死亡风险增加。

杀伤力不大,但其带来的恐慌可能才是更大的难题。数据显示,在12月的前20天里,美国新增新冠肺炎确诊病例达400万,新增死亡病例约5万例。22日当天,拜登还在一场新闻发布会上表示,美国疫情"最黑暗时刻"还在前面,需要对全美各州、地方政府提供经济刺激措施等支持"国会已在本周完成了相应的工作,我可以,也必须要求他们在明年再来一次"。

北京商报记者 杨月涵

·图片新闻·

英法重开边境 部分旅客可入境法国

12月22日,英国多佛,因多佛港关闭而在港口外等待的货车。**新华社/图**

英国交通部22日晚宣布,英国和法国政府达成了重新开放英法边境的协议。按照协议,从23日上午开始,英国的货车司机和部分旅客将被允许入境法国。

根据协议,两国之间的铁路、航空和海运服务将从23日上午开始恢复,只有因为紧急原因需要入境的旅客才能进入法国,包括货车司机、法国公民和拥有法国居留权的英国公民。所有从英国入境法国的旅客都必须出示72小时内新冠病毒核酸检测阴性的证明。此外,入境法国的货车司机还必须接受一项针对变异新冠病毒的检测,检测可以在半小时内出结果。法国政府还将对来自英国的货物进行新冠病毒抽样检测。

这项协议的有效期持续至2021年1月6日,但两国政府将在今年12月31日重新对协议进行审核。

此前,为应对英国近期出现的变异新冠病毒,法国宣布从当地时间20日午夜起48小时内禁止来自英国的所有人员旅行,包括与公路、铁路、航空、水路有关的货运人员旅行。这给英国与欧盟国家之间的货物运输带来极大影响。自边境关闭以来,大约有2850辆卡车被困在英国肯特郡。

英国政府22日公布的数据显示,英国当天新增36804例新冠确诊病例,为新冠疫情开始以来单日新增最高,累计确诊2110314例。

据新华社