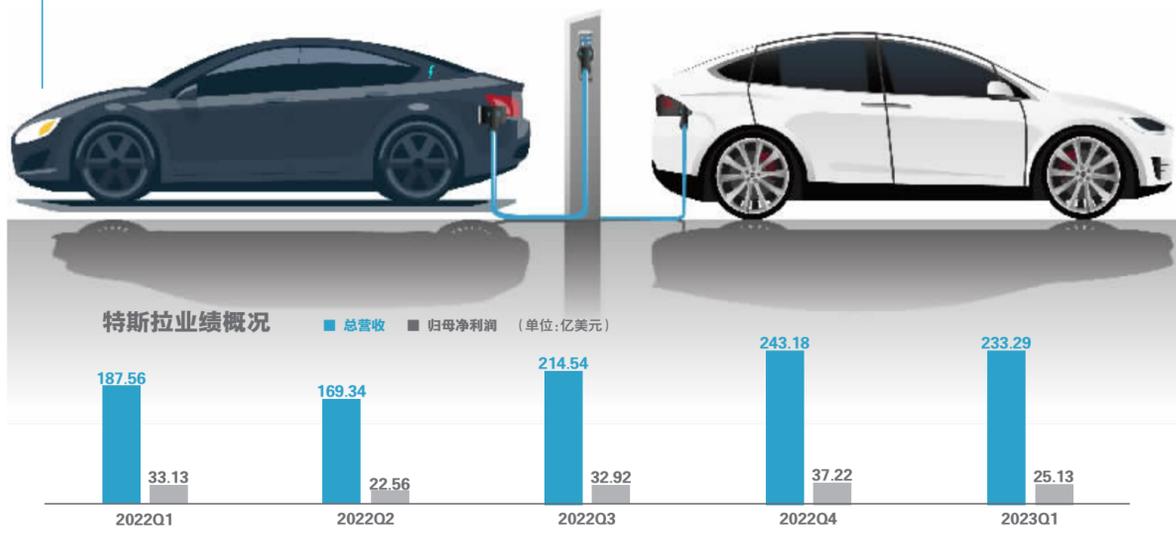


特斯拉降价伤人伤己

马斯克的星舰首飞爆炸，特斯拉也原地“爆雷”了。今年前三个月，尽管特斯拉再次刷新了其季度交付纪录，但从利润、毛利率的环比下滑来看，特斯拉去年底掀起的电动车价格战正在反噬自己。残酷的商业世界没有既要又要，马斯克的目标很明确：在短期内牺牲利润，积极争取市场份额。不过，他仍然没有透露市场翘首以待的特斯拉新车型的任何消息。



价格战先伤己

在销量与利润之间，马斯克毫不犹豫地选择了前者。当地时间4月19日盘后，特斯拉发布2023年一季度财报。财报显示，特斯拉从去年底发起的价格战卓有成效：在全球交付了422875辆汽车，创历史新高，超出华尔街的预期；总营收同比增长24%至233.29亿美元。

代价当然也有，降价蚕食了公司的收入。净利润同比下降24%至25.13亿美元，汽车业务毛利率跌至21.1%，同比下滑11.8个百分点。同时，自由现金流骤降至4.41亿美元，为两年来最低点。

对此马斯克不以为意，他表示，即便毛利率和利润双降，特斯拉也要继续降价追求销量，今年交付目标为200万辆。他坚定认为，特斯拉的财务状况足以承受降价，并在同行竞

争中占上风。

但投资者心怀疑虑，特斯拉盘后股价下跌6%。截至周三收盘，特斯拉股价今年迄今已上涨47%。深海资产管理公司的管理合伙人Gene Munster说：“特斯拉正处于艰难时刻，他们正咬牙坚持，但投资者希望看到情况开始改善的趋势。”

但即使是这样，特斯拉的毛利率依然要比传统车企高出一倍以上。2022年，通用汽车的营业利润率为6.6%，而福特仅为4%。

特斯拉首席财务官Zachary Kirkhorn在电话会议上说，利润率缩水不影响特斯拉未来几年内增产的资本支出计划。他说：“在利润率缩水成为我们必须重新审视的问题之前，我们有很大的空间。”

就在此次财报发布前夕，特斯拉又默默下调了美国市场的售价。此次，Model Y AWD、Model Y Long Range、Model Y

Performance的降幅均达到3000美元，降价后价格分别为46990美元、49990美元和53990美元。Model 3则降价2000美元，价格已经跌破4万美元至39990美元。

这不仅是特斯拉本月第二次降价，也是今年4个月来的第六次价格下调。在一系列降价之后，Model 3的定价比年初降低了11%，而Model Y比年初低了20%以上。除了美国市场以外，特斯拉在中国、以色列、欧洲市场都进行了不同程度的价格下调。

汽车界达尔文

宁可累死自己，也要卷死别人。早在2017年，马斯克就断言：“当特斯拉能通过改进来降低成本，而其他公司需要牺牲利润来跟进时，竞争或许就不存在了。”

如今，以价格为核心的竞争正进入最

激烈的阶段。海通证券认为，特斯拉以降价提升市场销量，宣告着2023年电动汽车产业正式进入激烈竞争，全球车企到了面对巨大压力正面竞相角逐之时。投行Piper Sandler的分析师Alex Potter则认为，特斯拉正处于“战争状态”，并将保持激进的定价策略。

此前，马斯克曾在年初大幅降价后表示，特斯拉的订单增长迅速，几乎是生产速度的两倍。因此即使是利润率下降，但如果特斯拉的需求持续保持高位的话，利润总额也仍然能稳步增长。

在此次财报电话会上，有分析师问：“特斯拉是否正在电动汽车市场推动达尔文式的变革进化？”马斯克回应：“从技术上讲，我们确实可以做到以零利润出售。”

从成本来看，特斯拉确实有降价的底气。汽车分析师、中欧协会智能网联汽车秘书长林栋对北京商报记者表示，特斯拉之所以一再降价，是因为它在一体压铸以及软件开发能力方面都掌握着核心技术。它通过这些技术的升级和优化，降低了大量的制造成本和生产成本。而这种掌握核心技术的企业，当规模越大，它的成本就下降得更快。

但问题是，特斯拉的销量可能并不如马斯克所描述的那么强劲。虽然本季度特斯拉产销量均创新高，但从环比增速来看，特斯拉一季度交付量仅比上季度增长了4%，而去年四季度的环比增长率高达17.8%。

与此同时，一季度特斯拉的产量实际上高出交付量近1.8万辆，而对于Model S和Model X车型，本季度仅交付了10695辆，这是自2021年第三季度以来的最低水平，其产量几乎是销量的两倍。

马斯克：继续降

在财报电话会上的提问环节中，马斯克重申，车辆的成本仍在降低，特斯拉将继续根据实际情况调整售价，“在自动驾驶技术尚未完善之前，通过较低的利润率卖出更多汽车是不错的选择”。

换句话说，特斯拉盈利不止靠卖整车，软

件更新也是一大收入来源，只要能先把竞争对手挤出市场，不愁日后没得赚。财经科普作家谢宗博认为，从长远来看，一旦建立起用户的使用习惯，特斯拉的自动驾驶等软件订阅收入将成为新的长期稳定收入来源。这部分收入甚至可能超出买车本身的利润，成为特斯拉将来利润和现金流的主要来源。

价格以外，市场关注的另一个重点仍旧是需求。今年一季度，特斯拉的产量仍旧高于交付量，引起外界对于其库存和需求压力的担忧。

对于一季度降价后销量增长乏力的问题，马斯克则直接甩锅给了美联储。他认为，很多消费者需要通过贷款来购车，美联储多次加息，抬高了这些人贷款的门槛，高利率也吓退了一些消费者，加息实际上相当于对电动车的变相涨价。

接下来，备受期待的评价新车型，或将成为特斯拉更重磅的“杀伤性武器”。毕竟对消费者来说，没有最便宜，只有更便宜。

马斯克在2020年9月的特斯拉年度股东大会&电池日上，第一次给出了平价车型的问世时间：“从现在开始三年内，我们可以生产出非常具有竞争力的2.5万美元汽车。”

如今期限已至，这款车型却依然没有消息。风险投资机构Loup Ventures的分析师预计，特斯拉的平价车型要到2024年才会推出。

值得注意的是，特斯拉缺席了近日的上海车展。一方面，外界猜测，特斯拉不参加上海车展或与2021年的维权事件有关；另一方面，特斯拉也确实没有能够拿来展示的新车。这也意味着，多数有意愿且有能力的特斯拉消费者可能已经购买过了，想要提振销量，特斯拉只能进一步降价。

因此有业内人士认为，如果特斯拉不进一步降价，车辆供大于求的情况就会越来越明显，未来将无法保持持续增长。

不过，特斯拉此次财报也透露了一些积极的消息。比如备受瞩目的Cybertruck看起来不会跳票，特斯拉表示，生产计划仍在稳步推进，预计会在今年下半年正式跟市场见面。

北京商报记者 方彬楠 赵天舒

聚焦 Focus

SpaceX星舰首飞爆炸

“炸烟花”

直播画面显示，星舰在升空过程中就出现了失控，一度掉头向下俯冲，空中爆炸后青烟、白烟混杂。随后SpaceX宣布，星舰和推进器未能分离。

这是星舰第二次飞行尝试。此前在4月17日，由于压力阀出现问题，SpaceX号称“史上最强大火箭”的星舰在美国得克萨斯州南部发射的计划暂停。

而对于这次发射最终能否成功，SpaceX在发射前表示，通过这样的测试，成功取决于我们能学到多少，随着SpaceX迅速推进星舰的开发，这将为未来提供信息并提高成功的可能性。

SpaceX在其官网上介绍称，星舰是有史以来最强大的运载火箭。

该型火箭除了可以执行近地轨道任务外，还可以执行载人登陆月球、火星等任务。

据了解，星舰由载客飞船与超重型火箭助推器组成。星舰火箭系统第一级助推器被称为“超重型推进器”，第二级被称为“星舰”。其中“超重型推进器”高达70米，直径9米，配置33台“猛禽”发动机，使用液态甲烷/液氧推进剂。

按照计划，星舰将在飞行约3分钟后与助推火箭分离，达到轨道速度。它的首次飞行测试不会完成完整的近地轨道，如果成功，它将在地表上空约150英里处飞行，进入被认为是在外太空的高度，最后在夏威夷附

近太平洋上溅落。整个飞行预计仅持续90分钟。

北京时间4月20日晚，推迟了两天发射的SpaceX的巨无霸航天器星舰在美国得克萨斯州的基地起飞了。但在发射升空3分钟后，火箭机体出现了发动机熄火，进而导致姿态失控，最终星舰首飞任务以爆炸解体告终，马斯克最终还是30亿美元放了一朵烟花。虽然他曾经说，“只要不炸毁发射台就算成功”。



20日，SpaceX的星际飞船在博卡奇卡的星际基地发射。但在发射3分钟后，在高空发生爆炸。视觉中国/图

近的太平洋上溅落。整个飞行预计仅持续90分钟。

这本是人类有史以来向太空发射的最重航天器，由史上最大的超重型火箭助推器发射升空。如果按照计划进行成功发射，人类将开启迈向火星的大门，马斯克的移民火星梦想或许接近实现了。

该团队表示，“星舰”的试飞似乎还不够令人满意，他们将继续审查数据并为下一次飞行测试努力。但团队同时表示，这比他们希望的更“成功”。

火星梦

马斯克曾宣称，星舰的发射成本相当低，一旦相关试验取得成功，将启动规模化生产，以每年建造100艘的速度，打造1000艘星舰组成的太空舰队，将10万人和相关物资运送到火星，实现从21世纪20年代后期开始在火星殖民的梦想。

事实上，星舰的发展史可能追溯到近20年前。2007年，马斯克首次向外界透露了

一个目标：最终能让人类得以探索并殖民。在他宣布这个目标之前，2005年，马斯克的商业航天公司SpaceX已经开始研究超重型运载火箭概念。

2011到2015年间，马斯克的登陆火星计划逐渐被揭露开来。在这期间，SpaceX开发了火星殖民系统MCT，也就是星舰的前身。2018年，SpaceX开始制造超重型运载火箭的首个火箭原型，并正式提出了星舰概念：马斯克将第一级助推器称为“超重型推进器”，将第二级飞船称为“星舰”。

自2019年以来，SpaceX就在得克萨斯州南部的基地开发星舰，并在20公里以下的高度测试飞行了数艘星舰原型。在网上仍然可以搜到很多原型机试飞爆炸的视频。但SpaceX并没有因此停止测试的脚步。

2021年5月5日，星舰SN15原型机进行了最后一次10公里跳跃试飞，最后成功实现平稳落地，这意味着星舰原型机首次完成了亚轨道试飞。从官方透露的信息来看，星舰由一级助推器“超重”和上面级星舰两部分组成，总高120米，起飞重量为5000吨，可以说是有史以来最大航天器。

马斯克曾表示，这艘巨大的不锈钢运载器将是自有史以来最强大的火箭，起飞推力约为NASA标志性土星五号火箭的2.5倍。虽然此次发射并未成功，但这并不妨碍人们见证这一壮丽的盛况。就如马斯克所说，不保证成功，但保证精彩。

按照SpaceX公司的规划，星舰经过高频重复使用后，单次发射成本有望低于1000万美元，甚至仅需约200万美元，对应其100吨的低轨道运载能力，可以将每公斤有效载荷发射入轨成本降低到惊人的10美元，将彻底改变航天产业。

“原来火箭最重要的性能是运载能力，花多少钱是次要的。现在火箭最重要的性能是性价比，星舰的发射如果成功的话，将大大降低人类进入太空的成本。太空探索是全人类共同的事业，任何一个参与者愿意参与其中并积极尝试，在某种意义上也是人类的成功。”科普作家、行星科学专家郑永春曾如此说道。北京商报综合报道