

特斯拉三日蒸发近千亿，马斯克高位割韭菜？

■作者 李卓玲 潘卓伦

特斯拉股价连续三日下跌，总市值大幅蒸发850.93亿美元。A股方面，截至9月4日收盘，近百只概念股飘绿。

美东时间9月3日收盘，特斯拉股价再次下挫9.02%，报收407美元，总市值降至3792.46亿美元，跌破4000亿美元大关。

这已是特斯拉连续第三个交易日股价出现下滑，股价较8月末跌去18%，总市值亦大幅蒸发850.93亿美元。

消息面上，9月1日，特斯拉公布新股发售计划，至多将筹集50亿美元资金。而这已是特斯拉今年第二次增发新股。

有意思的是，马斯克在今年1月底的财报电话会议时曾称，“特斯拉筹集资金毫无意义。”话音刚落，今年2月，特斯拉就发行了20亿美元新股，彼时，马斯克亦被外界质疑“出尔反尔”。

今年以来，特斯拉股价水涨船高，目前已居高位。而特斯拉第二大股东Baillie Gifford大幅减持、增发新股等动作，亦被外界质疑“套现”“高位割韭菜”嫌疑。

“特斯拉前期股价一路看涨，较高偏离了市场之前对其在价值评判。”9月4日，香颂资本执行董事沈萌在接受时代财经采访时称，特斯拉作为市场看法分歧比较大的股票，其本身存在很大的多空分歧。而此次引发股价迅速下挫最

大原因或为其第二大股东大幅减持，再加上再融资，都在一定程度上让特斯拉此轮突飞猛进进入尾声。

在他看来，多空博弈下，如若向空方倾斜，就存在部分大机构减持、平仓的动作，这些动作都会导致特斯拉股价连续下跌。

值得关注的是，美股特斯拉股价连续下跌，亦影响了A股特斯拉概念股整体表现。据东方财富Choice数据显示，9月4日早盘，A股148只特斯拉概念股中，110只股票股价出现不同程度下挫，占比达74.32%。下午开盘，特斯拉概念股板块有所回暖，但截至4日收盘，仍有74家上市公司股价“飘绿”，其中，银邦股份(300337.SZ)跌幅高达9.48%，蓝英装备(300293.SZ)、新宙邦(300037.SZ)跌幅超5%。

马斯克食言，启动50亿美元再融资

据特斯拉提交给美国证券交易委员会(SEC)的文件显示，特斯拉已与高盛、巴克莱、德意志银行等机构达成协议，后者将承销甚至购买其即将发行的新股。根据协议，特斯拉可能会不时以市场价发行普通股，总发行价最高达50亿美元。

对于此次新股发行计划，特斯拉方面称，计划将此次发行的净收入用于进一步加强资产负债表，以及用于一般企业用途。

值得关注的是，这是特斯拉今年第二次增发新股。今年2月，特斯拉宣布发行高达20亿美元新股，发行收益同样用于进一步加强该公司资产负债表及一般公司用途。此外，据公开统计，在过去十年中，特斯拉曾通过高位增发新股募集了140亿美元资金，而此次的规模是最高的。

对于此轮50亿美元的再融资，业界看法不一。Wedbush Securities分析师Dan Ives称，这是“明智的举措”，理由是投资者认为特斯拉将在未来几年领导电动车的变革趋势。他认为，马斯克正希望通过筹集足够的资本，以优化资产负债表和巩固现金流的增长，并逐渐摆脱负债状态。

不过，对于该计划公布后，特斯拉股价一路走低，有观点认为，特斯拉未能清晰阐释资金用途，仅模糊表示将用于“强化资产负债表”以及一般企业用途，令投资者失望。此外，结合该公司近期在主要市场的销量表现，有投资者怀疑，特斯拉仍远未摆脱需要外部输血的阶段——即便已经连续四个季度盈利，它显然还是不能自给自足。

此外，特斯拉亦被质疑存“高位套现”“割韭菜”等动作。日前，持股比例仅次于马斯克的特斯拉第二大股东Baillie Gifford，大幅减持了特斯拉股票，持股比例已降至4.25%。

目前，特斯拉股价正居高位。在本

次宣布发售新股前，特斯拉刚完成了自2010年6月IPO以来的首次股票拆分。特斯拉在8月11日宣布将进行“1比5”的股票拆分计划，分拆于8月31日正式生效。在分拆后的首个交易日，即8月31日，特斯拉的股价一度上涨12.57%，报498.32美元，公司市值达到4643.39亿美元，同时推动CEO马斯克的个人财富超过1000亿美元，跻身富豪榜第三。

有业内分析师对时代财经表示，拆股主要是因为特斯拉单股股价太高，抑制了一定流动性，拆股后其提高了股价交易的流动性，但缺少足够的业绩来同步支撑。同一时期，苹果亦在拆股，股价在上涨后亦开始随科技板块大盘作调整，但其接下来有新产品发布会，能带动苹果股票价格向上，但特斯拉股价与其业绩关联度越来越低，股价泡沫程度越高的话，其波动幅度亦会越大。

“电池日”有望迎利好

不过，虽然踏入9月的特斯拉股价处于动荡，但市场依然对其短期前景抱有较高期待。据日前特斯拉官方消息，此前多次跳票的“电池日(Battery Day)”确定于美东时间9月22日举行，业界预测马斯克将公布行业颠覆性的电池技术或产品。

关于“电池日”的具体内容，目前市场中已有多种预测，甚至已经催生出

诸如硅基负极材料等一系列相关热点。

而除了“电池日”，特斯拉在短期内还有望迎来国产Model 3磷酸铁锂电池版新车的利好。据日前工信部消息，搭载宁德时代磷酸铁锂电池的国产Model 3已经完成申报，新车续航里程较在售入门款Model 3更高，但售价有望进一步下探。

需要注意的是，短期内，特斯拉股价波动仍较大。在沈萌看来，目前特斯拉上海工厂方面的利好、中国市场销售成长等利好基本出尽。下一个阶段或为欧洲工厂的投产、销售，在此期间，特斯拉股价或较大程度受美股，尤其是科技板块的调整有同步行情。

事实上，特斯拉昨夜股价暴跌一定程度上亦受到美股科技板块重挫影响。截至北京时间9月4日收盘，美国三大股指统统以暴跌收盘，标普500指数跌3.51%；道指跌2.78%；纳指跌4.96%。此前一直被追捧的科技股成为了此次暴跌的“重灾区”。

“如果美股科技板块行情依然像昨日那样快速明显下跌的话，有可能会导特斯拉多头加速退出，空头加仓压住其快速下跌，这样或会造成特斯拉股价较科技板块整体下滑速度更快。不过，如果科技板块这两天企稳，并出现回调迹象的话，特斯拉连续下跌的势头亦可能会被止住。”沈萌对时代财经说道。

(文章来源：时代财经)

市场疲弱致新能源积分供给不足 工信部将调整政策缓解车企压力

■作者 徐木子

截至今年7月，国内狭义乘用车累计销量931.1万辆，同比下降18.5%，其中新能源狭义乘用车前7个月中仅7月实现同比增长，其余月份均为负增长，累计销量不到40万辆，与去年同期相比下降36.1%，跌幅与乘用车市场行业总体水平相比超17%。

上半年整体疲软的国内车市在新能源市场中被进一步放大，与市场相对应的新能源积分同样遇到了增速不及预期的情况，为进一步缓解企业的压力，近日，工业和信息化部发言人公开表示，由于今年的特殊情况，针对行业企业出现的正积分供给不足问题，工信部将做出调整。

事实上，被业内简称为“双积分”的政策，近年来随着积分比例要求的逐渐递增，对多数车企而言实现合规的难度也越来越大，此前，为修正行业实际发展与政策要求存在偏差的问题，工信部针对实际情况已对其中的部分指标进行了多次调整。

上半年在疫情、补贴退坡等多重因素影响下，新能源市场因产销疲软，出现正积分数量不及预期的情况，业内人士认为，再次调整政策对很多企业无疑是很好的解困举措。

跌幅超过行业整体， 新能源市场上半年过冷

从2019年全年告别高速增长，销量出现近10年首次同比下滑后，今年上半年的国内新能源汽车市场依旧没有摆脱低迷态势，并以低于行业的整体增速持续低位运行。

根据乘联会公布的统计数据，截至今年7月，国内狭义乘用车累计销量931.1万辆，同比下降18.5%，其中新能源狭义乘用车前7个月中仅7月实现同比增长，其余月份均为负增长，累计销量不到40万辆，与去年同期相比下降

36.1%，跌幅与乘用车市场行业总体水平相比超17%。

之所以出现这样的情况，除了与补贴进一步退坡有着直接关系外，也与国内新能源汽车市场结构有关。上半年虽然车市整体均受疫情影响较大，但B端市场需求下滑幅度大于C端市场，导致长期以来B端市场占比更高的新能源汽车市场，出现了跌幅大于行业总体水平的情况。

事实上，由于B端需求的萎缩，此前倚仗B端市场较大的一部分传统车企今年上半年销量下滑幅度也高于整体水平，根据乘联会统计的产量数据，1-7月传统车企整体降幅较大，产量同比下降51%，超过新能源乘用车行业总体下降35%的数据，其中包括北汽集团、奇瑞集团、长城汽车、比亚迪等今年累计新能源产量比去年同期下降了60%以上。

销量下滑也一定程度上影响着企业经营数据，北汽蓝谷近日发布的半年报显示，公司上半年营业收入同比下降了69.84%，归属于上市公司股东净利润为-186.3亿元，与去年同期相比下降281.48%，销量下滑是其营收、净利润巨降的主因。

北汽蓝谷表示，下半年除继续在分时租赁、长租业务、换电业务、出租、网约大客户、驾培市场的优势，推进对公业务市场外，下半年将按照规划做好ARCFOX品牌车型的信息推广，布局营销渠道和服务渠道，并通过多重手段措施重点突破对私市场。

正积分供给不足， 工信部称将做相应调整

新能源产销量的下降，与之伴随而来的则是新能源积分数量的下降，这也让车企实现2020年全年双积分合规增添了更大压力。

如今，被业内称为“双积分”的政策随着近年来的逐渐趋严，车企想要实

现合规难度已经越来越大。工信部发布的《2019年度中国乘用车企业平均燃料消耗量(CAFC)与新能源汽车积分情况公告》显示，144家公示企业中仅58家实现了CAFC达标，另外86家不达标。

根据规定，如果车企不能满足新能源积分要求，将会被要求暂停高油耗产品的申报、生产并进行处罚，车企不得去购买其他企业的新能源正积分，或是采用关联企业间转让的方式实现双积分合规。

而上半年正积分供给不足，对绝大多数车企而言，意味着可能无法按照预期满足双积分政策要求。近日，在2020中国汽车产业发展(泰达)国际论坛上，工业和信息化部装备工业一司副司长陈克龙公开表示，由于今年的特殊情况，工信部将针对行业企业出现的正积分供给不足问题作出相应调整。

■作者 历建斌

8月豪华车零售同比增长32%，市场份额创出15%的历史新高，主流合资品牌零售同比增长6%，自主品牌总体压力仍较大，8月零售同比增长4%。

据蓝鲸汽车9月8日讯，乘用车市场信息联席会发布了8月乘用车市场产销数据，其中零售170.3万辆，同比增长8.9%，环比增长6.5%，实现了自2018年5月以来的最强正增长，1-8月的累计零售1101.4万辆，同比下降15.2%。

具体数据方面，轿车零售82.3万辆，同比增长8.4%，环比增长6.5%；SUV

目前工信部还未公布具体的调整细则，事实上，这已不是工信部首次针对行业发展实际变化作出政策调整。

在今年6月工信部发布的关于《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》修正案(后简称为《修正案》)中，除明确了2021-2023年新能源汽车积分比例以外，面对现阶段汽车生产企业大多面临较大积分压力的现状，已给予了车企诸多变通手段和更加灵活的解决方案，帮助车企实现合规。

其中，除提出了低油耗乘用车概念及相关积分核算的优惠细则，让车企不生产过多新能源车也可实现积分达标成为可能，同时在第二十八条，乘用车企业2019年度产生的新能源汽车负积分，可以使用2020年度产生的新能源汽车正积分进行抵偿的基础上，增加一款作为第二十八条第二款：工业和信息化部

可以根据汽车行业发展情况，决定乘用车企业使用2021年度产生的新能源汽车正积分对2020年度产生的新能源汽车负积分进行抵偿。

乘联会秘书长崔东树认为，《修正案》中政策的调整照顾了企业实际困难。“2020年各厂家的新能源车表现分化，除了特斯拉等新进入车企，大部分车企的积分基本同比下降较大，行业新能源积分都有较大压力。”

“由于2020年的疫情影响，部分企业新能源积分产生的节奏变慢，因此为照顾企业，车企可以用2021年的积分抵偿，等于延缓的结算期，形成2020年、2021年的新能源积分一并补偿，不必在2021年初必须购分清零，对很多企业是很好的解困措施。”崔东树表示。

(转自蓝鲸汽车)

乘联会：8月乘用车零售170.3万辆， 同比增长8.9%

零售78.2万辆，同比增长10.6%，环比增长6.8%；MPV零售9.9万辆，同比增长0.7%，环比增长3.4%。

8月零售销量排名前十位的厂商分别为一汽-大众、上汽大众、上汽通用、吉利汽车、东风日产、长安汽车、东风本田、广汽本田、一汽丰田和广汽丰田。

8月豪华车零售同比增长32%，环比7月增长3%，市场份额创出15%的历史新高；主流合资品牌零售同比增长6%，环比7月增长6%；自主品牌总体压力仍较大，8月零售同比增长4%，环比7月增长7%。

8月新能源乘用车批发销量突破10

万辆，同比增长43.7%，环比7月增长23.9%，其中插电混动销量1.75万辆，同比增长25%，纯电动的批发销量8.25万辆，同比增长45%。

乘联会表示，近几年“金九银十”的降温特征明显，今年疫情影响下的销量走势呈现年初较低迷的特征，随着7-8月低基数和车展启动早等因素影响，淡季表现强，旺季回升速度难以超预期。但受到中秋节在10月的影响，加之9月底北京车展等营销活动的推动，“金九”的销量回升效果影响应该较为明显。

(转自蓝鲸汽车)