



# 画饼难充饥

## 马斯克在世界首富宝座上待了不到48小时

财经头条

马斯克的高楼起得快，塌得也快。2月27日，马斯克以1871亿美元的身家击败LVMH首席执行官 Bernard Arnault，再次成为世界首富。

然而，不到48小时，马斯克又回到了“老二”的位置上。仅在周三(美国时间)，马斯克净资产下跌了约20亿美元，导致其总资产降至1840亿美元，屈居 Arnault 的1841亿美元之后。

原来，当天特斯拉召开投资者大会，投资者们期待的“新款汽车布局”没有出现，却被喂了一肚子马斯克画出来的“大饼”。投资者们用股价对马斯克的“大饼”进行了回应：大会后短短几个小时内，特斯拉股价下跌超过5%，马斯克也被从世界首富宝座上拉了下来。



### 马斯克吓蒙 A 股万亿赛道

3月2日，特斯拉2023年投资者日在德州超级工厂举行。特斯拉工程师表示，特斯拉的下一代平台将减少75%的碳化硅使用，下一代永磁电机将完全不使用稀土材料，且不损失能效，总制造成本下降1000美元。

受消息影响，昨日A股早盘，稀土永磁、碳化硅、充电桩板块集体“扑街”：东尼电子跌停，天岳先进跌超11%，天富能源、晶盛机电等个股跌幅超5%。另外与特斯拉有关的概念股也出现大跌。

此前，稀土价格因为新能源车、风电和太阳能而持续上涨。股价也因为预期未来不缺市场而较为坚挺。如今逻辑生变，市场快速给出了投票。

稀土真会这么不堪？有投资者表示，已就“特斯拉提出下一代永磁电机不用稀土”的问题咨询了相关专家。结论是：很难！实现无稀土还需要很长的时间和苛刻的假设，特斯拉说的是下一代永磁电机，既然还是永磁同步路线，那仍然需要磁材。

据证券时报

### 画饼失败股价猛跌

北京时间3月2日5点30分，迟到半小时后，马斯克出现在特斯拉德州超级工厂投资者日活动上，正式为特斯拉开启了第三个“十年计划”：“秘密宏图”第三篇章，宣布将让地球通往一个“完全可再生未来”。

这次投资者日活动，被不少特斯拉员工称为“开始地球的投资人会议”。马斯克用几句简短的话概括了整体目标：未来全球必须实现240TWh储能电池、30TW可再生电力，制造领域10万亿美金的投资，(满足)1/2的能源需求，(占用)0.2%的土地面积，(产出)2022年世界GDP的10%。

为了达成这一目标，马斯克提出全球将建立智能电网、应用电动汽车、使用热泵系统、在工业领域应用氢能、可持续的航运等方面的要求。

马斯克的饼越画越大，但是资本市场显然不认可，活动开始后，特斯拉股价就不断下跌，演讲结束时，下跌幅度迅速扩大，一度超过5.46%，市值跌去超过350亿美元，比造车新势力中理想和小鹏的市值加起来还要多。

这次活动让市场失望的一个点在于，特斯拉并没有带来任何新车或改款车型，也没有正式发布全新平台。

此前市场普遍预测，此次活动上特斯拉将发布第三代平台、20万以下低价车型 Model Q 和改款 Model 3，并宣布一体化压铸车身工艺、4680 电池、HW4.0 新型主板全球导入时间表。但是活动一开始，特斯拉就宣布这次活动不会推出任何新车型，本应在2020年就量产的4680电池也没有新消息。

### 特斯拉越来越“务虚”

作为特斯拉每隔十年最重要的战略规划，资本市场曾对“秘密宏图”第三篇章寄予厚望，但是3月2日的活动并没有带给市场应有的惊喜。和前两次宏图计划

相比，这次活动“画饼”的意味更加浓厚，实际内容也更加“务虚”。

2006年8月，马斯克公布特斯拉“秘密宏图”第一篇章的四步计划：造一辆电动跑车；用赚到的钱开发一款人们买得起的轿车；再用赚到的钱开发一款价格亲民的轿车；进行上述三步的同时，提供可持续能源(太阳能电力)。特斯拉第一篇章的宏图计划，可以说是完全务实，基本都聚焦于实际车型或业务，所以最终这四步计划全部实现。此后的十年间，特斯拉先后发布了 Roadster 电动跑车(2008年)、豪华轿跑 Model S(2012年)、价格更低廉的 Model 3(2016年)和太阳能电池板(2016年)等产品。

2016年7月，马斯克又发布了“秘密宏图”第二篇章，同样分为四步计划：打造太阳能屋顶并整合储能电池；扩展新能源汽车产品线至所有的主要细分市场(SUV、皮卡和载重卡车)；开发安全性十倍于手动驾驶的无人驾驶技术，并通过大规模车队实现快速迭代；让车辆闲置时通过分享为你赚钱。

如果说第二篇章的时候马斯克就已有“画饼”嫌疑，现在公布的第三篇章，则是真正把饼画到了一个难以企及的高度，每个步骤都涉及全球能源市场的变革，这根本不是一家公司甚至一个国家能做的事。

### 当不了汽车界的苹果

作为电动汽车行业的领头羊，过去十多年，特斯拉很大程度上引领了这个行业的发展，很长一段时间里都是电动车的代名词。2022年，特斯拉共交付了131万辆电动车，同比增长40%。在当天的投资者日活动上，特斯拉正式宣布，其汽车总产量累计达400万辆。

在这次活动上，马斯克和众多高管还专门说明，特斯拉的目标是到2030年每年生产2000万辆电动汽车，代价可能是花费1750亿美元继续建厂。

2000万辆是个非常夸张的数字。要知道，全球第一大汽车厂商丰田汽车，近两年每年的产量约为1000万辆；而中国作为全球第一大汽车市场，去年汽车总产量也才2702万辆(据中汽协数据)。

尽管设想十分大胆，但实际上，去年特斯拉的出货量并未达到马斯克此前设定的“每年增长50%”的目标，也没有达到华尔街的预期。

更重要的是，从去年第三季度起，特斯拉开始面临需求疲软，2022年第三季度和第四季度，特斯拉的产销差分别为2.2万辆、3.4万辆，特斯拉正在一步步从不愁卖的“订单库存”，逐步转变到卖不完的“现车库存”。

为了应对需求疲软，特斯拉去年年底

进行大规模降价。随着价格不断下降，特斯拉的毛利也在不断降低，2022年第一季度，特斯拉的毛利高达32.9%，但是到了第四季度，毛利已下降到25.9%。而新一轮降价对特斯拉毛利的影响，可能要到今年一季度财报才会得以集中体现。

就拿特斯拉的“高毛利”来说，如今随着特斯拉不断降价，对比国产新能源汽车品牌的领先优势不过是十几个甚至几个百分点。而苹果作为手机行业的赚钱大哥，一家厂商就分走了行业70%以上的利润，毛利水平往往要比友商高好几倍。就在最近，苹果公布的最新财报显示，2023年第一财季，苹果毛利率高达42.96%。至少从赚钱能力上来看，特斯拉可能当不了汽车行业的苹果。综合财联社、市界观察