



特斯拉预订加价 要求供应商返款 或迎史上最大亏损季

8月1日,特斯拉即将公布公司第二季度财报并召开电话会,不论是看多的投资者还是看空的不同意见者,都将在这次重要的季度财报中得到一些重要问题的答案。对此,有分析人士预计,特斯拉很有可能将交出史上最大亏损季报。

有业内人士指出,特斯拉的自由现金流有一个明确的模式。当公司临近发布新车时现金流消耗会攀升。但在一年之后,卖车收益会逐渐抵消成本,并最终使自由现金流变为正值。“未来6个月Model 3将为特斯拉带来约30亿美元利润收入。有理由期待特斯拉自由现金流模式再现——如马斯克预言的一样,现金流在第三或第四季度转正。”

谈到为何资金吃紧却反复强调不需要融资,上述人士表示,马斯克正避免从华尔街募集资金,因为如此会触发法律披露要求,而这将会迫使特斯拉向股东披露一些比现在更糟糕的信息。

特斯拉开源又截流 或迎史上最大亏损季

今年5月份,特斯拉第一季度财报显示,公司现金流同比下降32%至27.8亿美元。与此同时,公司债务大幅上涨32%,达到了107.5亿美元。为了满足Model 3的既定生产目标,特斯拉斥资雇佣劳动力并加大了物料供给,这意味着在即将到来的第二季度,公司在员工和供应商方面的支出还将进一步继续扩大,或迎来史上最大亏损季。

为此,出于抵消支出的考虑,据报道特斯拉要求供应商返还部分已付款项。公司称,此举是为了加速Model 3生产的同时,改善公司的成本效益。特斯拉还指出,上述要求仅与不到10家供应商取得了联系,而且仅限于“从2016年开始且尚未完成的长期项目上的资本支出”。

事实上,尽管特斯拉尽可能的在合理化其套取现金的举动,但在某种程度上确实显示出特斯拉资金短缺的窘境。

记者注意到,此前Model 3的预订用户需要缴纳1000美元的可赎回预订金,如今虽然客户可以直接在官网下单购车,但可购车型中却不包含3.5万美元的基础型低价Model 3,只能下单购买高性能、长续航以及全轮驱动版的高价Model 3。除此之外,消费者们还需支付高达2500美元的预付款。

只开放高价车型购买通道、预订金从1000美元上调至2500美元,显然特斯拉正在通过各种办法在筹集和吸纳资金。

值得一提的是,近日特斯拉表示,将利用在汽车饰面和碳纤维方面的专业性生产全新的冲浪板产品,包括Model S、Model X和Model 3,都可以很方便地收纳,无论是在车内还是车外。记者登录特斯拉在线商店看到,这款冲浪板产品售价为1500美元。每个冲浪板均为订制产品,限量200个,发货时间约为2到10周。最新消息显示,冲浪板产品页面已从特斯拉网站下线,疑为售罄。

有业内人士对记者表示,特斯拉冲浪板采用的是与特斯拉车体相同的碳纤维以及哑光和亮光饰面。“车间里剩下的边角料,摇身一变就带来近30万美元的现金营收,马斯克变废为宝想象力惊人。”

凭借Model 3高利润率 马斯克承诺三季度盈利

今年早些时候,包括穆迪投资者服务高级副总裁、汽车分析师团队负责人布鲁斯·克拉克的许多业内人士曾预计,特斯拉在今年还需通过股票、可转换债券或者债券融资约20亿美元。不过,马斯克却始终强调,该公司将在今年第三和第四季度实现盈利,同时现金流转正,不需要再筹资。

问题是,考虑到公司前两个季度的烧钱速度,马斯克的盈利信心从何而来呢?目前来看,最有希望降低特斯拉烧钱速度的措施是实现Model 3的批量生产。Model 3装配线上的工序应该逐渐减少以削减资本输出。同时,Model 3产量的增加也意味着会从客户那里获得更多现金。

记者发现,如果按照特斯拉每周生产5000辆Model 3,每辆5万美元的售价计算,未来6个月Model 3将为特斯拉带来65亿美元的销售额。以Model 3利润率能达到惊人的46%计算,下半年它给特斯拉带来的税前利润将达到30亿美元。

30亿美元对于极度缺钱的特斯拉而言,自然是久旱逢甘。但相对于特斯拉建立上海超级工厂以及研发新车型Model Y来说,似乎还远远不够。

高盛分析师大卫·坦伯林诺(David Tamberino)表示,“考虑到目前的运营,进军中国市场和推出Model Y车型的计划,预计2020年前特斯拉需要融资逾100亿美元。特斯拉可能通过多种途径融资,其中包括可转换债券、债券和增发股票。”(龚梦泽)

可燃冰、页岩气、氢能：谁将是下一代新能源希望之星？

近年来,可燃冰、页岩气、氢能等新兴能源崭露头角,在绿色清洁、提高能源利用效率等方面优势越发突出。记者了解到,我国在新兴能源领域探明的储量相当可观,应用探索也已起步。不过,当前新兴能源的开采尚存争议,成本仍然较高,技术瓶颈有待突破。在风能、光伏、水能等新兴能源日渐常态化的今天,下一个“王者”会是谁?我国新兴能源商业化的明天又在哪里?

开采尚存争议

新兴能源被描绘出了美好的开发、应用前景,不过,真正要实现类似石油、煤炭的大规模商业应用,目前看来还有很长的路要走。在民间,对部分新兴能源的开采存在一些讨论。例如,可燃冰分解会促进气候变暖,这样的观点直到今天仍有市场,但事实真是如此吗?

国家水合物专项项目《南海天然气水合物环境效应调查评价》副负责人梁前勇说,全球可燃冰试采项目屈指可数,人类对可燃冰的安全、环保担忧主要是从理论出发推断而成,本身就需要工程验证。

我国工程技术人员通过试采证明,海域可燃冰由于形成和赋存于海底高压低温环境中,只要停止人工干预,水合物所处地层温度压力就会重新回归稳定,水合物将不再继续分解。此外,科学研究及海底冷泉等甲烷自然泄漏的实例表明,即使一定量的甲烷泄漏到海底,也应该是随着洋流在海面下活动,海洋的净化能力完全能消化吸收,理论上不存在造成大规模温室效应的可能。

当然,要让该观点使所有人信服,还需要更多的开采实践加以佐证。梁前勇等专家认为,由于我国试采和预备开采海域海底坡度极为平缓,不易坍塌,且和日本粗砂型地质相比,泥质粉砂型地质更具塑性,因此我国可燃



冰开采的环境难点将主要集中在开采后可能引起的地层沉降预防上,而这也是全球共同面临的核心难题,“尽管各国的试采都还没看到沉降的出现,但也不能排除大面积开采后造成海底沉降的可能。现在全球都在针对这个问题进行研究,我们也将在今后的试采中重点关注、预防它。”

成本仍然较高

新兴能源的价值毋庸置疑,但当下其开采、利用成本仍然较高,实现商业化有待时日。从日本试采深海可燃冰的实践来看,开采并没有那么容易。现有的可燃冰资源量和日产能还远远不足以支撑产业化进程。在我国800亿吨油当量的海域可燃冰远景资源量中,真正探明地质储量达千亿方的仅神狐、东沙两个矿体,2017年的试采日均产气5151立

方米,最高日产量达到3.5万立方米,而具备商业化开采价值需达日均10万立方米以上,因此当前的开采能力与这一产出预期仍有较大距离,这也就意味着可燃冰的开发暂时无法实现经济效益。

我国页岩气的储量理论数据虽大,但地质条件远不如美国,这就造成了开采难度大,开发成本也相对高。专家坦言,我国页岩气储层“地质老、埋藏深”,3500米以浅的资源只占储量的15%,3500—4500米的占85%,这些深层页岩气在现有的经济技术条件下无法实现商业开采。

氢能同样面临类似问题。清华四川能源互联网研究院氢能研究室副主任徐华池表示,我国氢能与燃料电池已经培育出较为完整的产业链,只是相关产品造价较高。氢燃料电池应用也多见于交通领域比如大中型客

车,在乘用车领域,国内厂家仍处于样车制造阶段。

氢燃料电池系统及其附件的成本比较昂贵,导致氢燃料汽车造价一直居高不下。氢能产业的发展还受到低成本资源分布的局限。通常来说,如果发展电解水制氢,需要较为丰富的水资源和比较低廉的电价支持;也可以通过氯碱化工、天然气化工等富产氢工业的副产品,加以提纯获得氢。但由于氢能的远距离运输成本较高,导致有效经济半径小,有廉价氢源的地方才能发展氢能与燃料电池。

为避免外界误解,徐华池强调,氢燃料电池车与纯电动车不是替代关系,更应表现为互补关系。因其物理特性不同,纯电动车适合乘用车和城市内的短途交通,氢燃料电池车更适合运用于长途、高动力的场景,例如城际大巴、物流等。

技术瓶颈待破

新兴能源快速产业化的技术瓶颈仍然存在。以页岩气为例,美国“页岩气革命”的成功得益于水平钻井和水力压裂技术的成熟和广泛应用,我国在该技术上仍有待提高。

国际能源署去年底发布《世界能源展望2017中国特别报告》预计,到2040年,天然气在中国主要能源结构中占比将从不足6%上升至12%,其中天然气产量增加将主要来自非常规气中的页岩气。中石油西南油气田公司负责人马新华表示,中石油的目标是2020年页岩气产量达到120亿方,2035年实现500亿方,资源没问题,关键还是需要工程技术和组织体系跟得上。

当然,技术的自主突破不可或缺。新兴能源勘探开发起步时间不长,从一开始就要围绕技术的创新突破做文章,使我国在能源保障能力建设方面真正实现独立自主。(新华网)

“阜兴系”百亿私募维权困局四大问题值得反思

■ 朱邦凌

当人们对P2P网贷平台爆雷已经习以为常的时候,“阜兴系”百亿私募实控人跑路还是让人感到震惊。这是第一起百亿级别的私募基金爆雷事件,因此在私募圈和资本市场引发的震动自然让人心惊。

阜兴系拥有正规的私募牌照,还有约十家银行托管。多数投资人会以为有了上述“双保险”进行背书,投资安全应该能有保障,可结果却未必能如愿。

目前,“阜兴系”跑路事件仍在发酵。近一月来,该集团旗下4家私募基金管理机构发行的上百只产品无法兑付,近万名投资者陷入维权困局。

最新消息是,“阜兴事件”工作领导小组已经成立。在工作小组和各个部门的协调下,相信这一事件会得到妥善处理。但“阜兴系”跑路事件,应该引起投资者反思,也对国内私募基金行业管理敲响了警钟。这其中有几个方面的问题尤其值得反思:

其一:朱一栋跑路一月无法立案,问题私募基金立案标准如何确定?

6月26日这一天,许多投资者发现,上海意隆财富及其所属的母公司阜兴集团出事了,同时“阜兴系”实控人朱一栋跑路。

自“阜兴系”实控人跑路后,旗下私募基金在部分产品到期后未拿到本期。随后,部分投资人开始走上维权之路,包括报案。

“阜兴系”控制着意隆财富、西尚投资、郁泰投资和易财行等4家私募公司,运作着多

达上百只私募基金,光是意隆财富一家就有21只,这些私募基金都在监管机构有备案,有正规私募牌照。

朱一栋虽然失联一个月了,但按照目前的相关法律规定,其私募基金还在正常的运营范围内,因此难以立案。这暴露了目前私募基金管理的一大漏洞。

据中国证券投资基金业协会公布的数据显示,截至今年5月,私募基金数量达到7.3万只,私募规模达到12.5万亿元。其中,私募股权基金占总规模的62.8%,高达7.88万亿元。

自实施私募基金管理人失联公示制度以来,失联私募机构的名单就越来越长。在这些跑路失联的名单中,尤以股权类私募机构数量最多。据基金业协会数据显示,截至7月16日,合计161家私募机构的状态为失联,其中股权类、创业基金类私募失联家数为118家,占全部失联私募家数的73.29%,而涉及二级市场的证券类失联私募合计43家,占比为26.7%。

面对高达近8万亿元的私募股权投资基金,加强监管迫在眉睫。而亡羊补牢之举就是要严厉追究跑路者的责任,赔付投资者损失。追究跑路者责任的前提,就是明确规定失联私募立案的标准。

其二:托管银行对私募基金跑路到底无没有责任?

“阜兴系”涉及的托管行有平安银行、光大银行、上海银行等多家金融机构。7月中旬后,投资人涌向托管银行进行谈判,要求托管行召开持有人大会、开展资产保全、披露私募基金复核报告、账户流水等材料。

7月13日,中基协公告称,在私募基金管理人无法正常履行职责的情况下,托管银行要按照基金法和基金合同的约定,切实履行共同受托职责,通过召集基金份额持有人会议和保全基金财产等措施,尽最大可能维护投资者权益。

十天后,中银协首席法律顾问提出四点异议:一、基金法并未规定银行共同受托责任;二、依据《私募投资基金监督管理暂行办法》规定,托管银行并不具备“召开基金份额持有人会议”等法定职责;三、托管银行依法依规不承担“统一登记私募基金投资者情况”义务;四、商业银行作为托管机构依法不承担“保全基金财产”连带责任。

中基协和中银协的“口水战”,暴露了目前股权类私募基金业务相关方的权责界定模糊、存在歧义,托管行的责任厘清存在争议,无法认定托管行的责任问题。

笔者认为,基金法等相关规定不应只适用于证券投资基金,也包含股权投资基金,托管行的责任认定应比照证券投资基金的规定。

其三:各部门如何监控股权私募基金资金的投向及使用情况?

目前在托管机制上,股权类私募也存在缺陷,即托管人无法有效地监控资金的投向及使用情况。股权类及其他类私募基金投资的是确权与资金调拨无法有效匹配和监督的非标产品,其风险比证券类私募基金大大增加,应有严密的操作流程与严格的监管规则,有效控制其可能存在的风险。

从现在暴露出来的问题看,股权类私募

银隆展开切除“肿瘤运动” 董明珠放权已砍掉8000人

■ 龚梦泽

近段时间,一提到银隆,诸如厂区大面积停工、欠薪员工出走的消息应接不暇。随着舆情升温,媒体一边倒的痛陈银隆方面扩张过快,盈利模式匮乏,依靠国家补贴等弊端。

值得注意到,对于上述报道,银隆方面也只选择“寥寥数语”的予以回应。有银隆供应商对记者表示,实际上这段时间大同小异的报道,提到的银隆近况与公司的产业并无太大关系,事件本身并不影响银隆核心业务与发展。“目前银隆最大的问题不出在业绩上,而是舆论关注度过高。”

对此,有业内人士表示,市场的高关注度使得涉足新能源行业的银隆稍有风吹草动就会被推到舆论的风口浪尖。大家对银隆超乎寻常的关注和过度解读,反映出市场对新能源行业的焦虑。

近日,珠海银隆总裁赖信华在接受媒体采访时表示,因为董总(董明珠)是银隆的投资人,外界对银隆很多时候就会“小事化大”。拿南京的查封事件来说,本来就是一个简单的业务纠纷,本不至于闹到法院去封门。

银隆大“肿瘤”已除

“说到一些生产线的停产,其实很正常。前管理层在没有进行市场调研的情况下,盲



目投资电池生产线,由于供需不匹配,导致大量库存。为此暂时停产,对生产线进行升级改造。”据赖信华表示,目前的几条线还在运行,在进行研发和新产品的试生产。”

同时,他透露,员工出走也是管理层有意为之。在接手之后发现很多园区都是拼命招人,没有标准工时和定岗定编,人浮于事现象严重。“可以说以前银隆内部根本没有管理、成本控制的概念,完全是一盘散沙。”

在此背景下,现任管理层对银隆进行了大刀阔斧的裁员改革。据他透露,银隆以前1万8千人,现在只有1万人,不但维持了正常生产,生产效率反而还有所提升。

谈到大家最关注的资金情况。赖信华表

示,总体来说已得到有效改善,一方面应收账款较年初已经下降了45%左右;而库存方面,由于面向的客户是公交系统,很多定制化产品确实影响了资金流动性。

据记者了解,国家对新能源汽车进行补贴之初,为了尽快拿到补贴款,客车企业一方面大批量生产客车,另一方面无视运营能力,将车辆发放给接车单位。这就导致大量客车没有应付款和进度款,就在等补贴。但随着国补新规颁布以及发放周期拉长,造成了很多新能源汽车企业徒有巨额应收账款的纸面财富,却难以回笼资金,直至被拖入破产边缘。

此外,赖信华还表示,之前银隆的采购都是分散进行的,每个园区总经理或采购部有很大的权力,里面滋生了灰色利益链。截至到目前,上还有害的大“肿瘤”基本上都被发现并割除了,至于小的“肿瘤”也会慢慢的清理。

公司运营状况向好

事实上,“刮骨疗伤”后正在经历转型阵痛期的银隆,公司各项指标已逐步向好。数据显示,今年上半年,银隆新能源客车全国销量排名第四位,比2017年同比增长了60%。更为关键的时,相比此前粗制滥造、贪图补贴的客车产品,如今银隆按照正规的、真正的整车设计流程制造出来的新客车,整车工艺质量提升显著。

而在采购环节,银隆设立了筛选分厂,对一些不符合要求的供应商会坚决剔除。未来,在保证生产节奏,增加订单的基础上,公司还将尽可能将库存变现,进而充沛资金流偿还所欠的债务。

对于服务格力十年有余的原格力郑州公司总经理赖信华来说,这一套打法似乎更多源于格力的管理文化和经营理念。对此,赖信华并不讳言“现在的银隆确实借鉴了很多格力的做法,比如筛选厂、总裁禁令、正向质量无误法等。”

甚至有过之而无不及。“现在银隆各个分公司都有硬指标,每年降本至少要达到15%,否则就下调绩效考核。”赖信华表示。