

# SpaceX跌至上市后最低价



## 跌破150美元关口

美东时间7月7日，截至美股收盘，SpaceX报149.47美元，单日大跌6.83%，盘中最低下探至149.09美元，创下该公司6月12日纳斯达克上市以来股价新低，也跌破了上市首日150美元的开盘价，但仍高于其135美元的IPO发行价。

据了解，在交易所运营商修改规则后，SpaceX迅速被纳入纳指100，从6月12日上市到入指仅耗时15个交易日，创下该指数自创立以来的最快纳入纪录。而在此前，新股IPO进入指数的最低要求为3个月。

在上个月底，SpaceX还成为罗素1000指数的成分股。彭博行业研究分析师罗伯·杜博夫估计，SpaceX被纳入纳指100和罗素指数

系列，将推动跟踪指数的基金产生至少54亿美元的买入需求。

这一情况也被认为或能够为SpaceX股价提供短期支撑和托底。而在正式进入纳指100的首日，SpaceX的股价为何反而迎来震荡下跌？期权分析平台OpenInterest.PRO首席策略师迈克·考指出，由于SpaceX在纳指100中的权重相对有限（仅1.3%），被动买入对股价的推升效应可能在初期被削弱。

美国投行自由资本市场（Freedom Capital Markets）科技研究主管保罗·米克斯也表示，纳指100纳入“可能没有人们想象的那么重要”。但与此同时，由于SpaceX的流通盘极小（IPO时仅约4%的股份可供交易），ETF和共同基金需要购买“可交易池中相当大的一部分”。

芝加哥期权交易所高级副总裁JJ·基纳

汉在SpaceX纳入前夕对媒体表示，投资者需要为未来一周半内股价可能出现20美元级别的波动做好准备。“我们知道波动性很高，而且有迹象表明波动性可能还会增加。你能接受未来11天内股价可能波动20美元吗？股价可以涨20美元，但同样也可以跌20美元。”

## 亏损持续

自上市以来，资本市场上对SpaceX的看法就呈现显著分化，多空双方博弈激烈。Nationwide首席市场策略师马克·哈克特表示，市场担心AI概念股估值过高，这种担忧可能持续到财报公布前。

据SpaceX招股书，公司业绩仍处于亏损状态。今年一季度，SpaceX收入46.94亿美元，净亏损42.76亿美元，几乎接近去年整年

亏损。目前SpaceX仅有以星链卫星互联网为核心的连接板块能够“造血”，太空以及AI板块在持续“烧钱”。而在重金持续投入之下，目前Grok模型并未在市场竞争中占据优势。

也正是由于持续亏损，SpaceX不符合标普500指数的盈利准入门槛。这意味着最广泛被追踪的基准指数标普500至少在一年内不会将SpaceX纳入其中。

尽管市场上对SpaceX的盈利能力、执行力和估值等方面的疑问挥之不去，一部分分析师仍看好SpaceX的长期增长前景。有媒体报道称，包括摩根士丹利、摩根大通和高盛集团在内的多家投行及券商机构于本周二开始对这家“太空独角兽”进行覆盖研究，并给出了相当于“买入”的评级。这些机构分析师此前因参与承销该IPO而处于传统的静默期，如今静默期已结束。

分析师认为，尽管市场仍关注SpaceX的盈利能力、执行风险及估值水平，但其在航天与人工智能领域的长期增长潜力获得普遍看好。摩根士丹利分析师在一份报告中写道：“虽然新云交易是近期业务的主体，但我们认为端到端的人工智能服务才是更长期的商业模式。”

该机构团队设定的目标价为每股300美元。此外，加拿大皇家银行（RBC）与巴西投资银行均给出225美元目标价；瑞银、高盛和Stifel则分别给出210美元、205美元和190美元的目标价。

## 继续部署太空赛道

一边是投行给出万亿级长期成长叙事，一边却面临短期落地的实质性经营风险。近日，一家环保机构发起诉讼，要求法院下达关停令，停用Colossus 2数据中心配套燃气轮机，指控设备未取得完整运营许可即投入商用供电。Colossus 2是SpaceX承接大型AI企业算力订单的核心硬件载体。今年5月，公司与AI独角兽Anthropic签订总规模450亿美元长期算力供应协议，约定每月收取12.5亿美元算力服务费，合作周期至2029年5月。

诉讼风险或冲击上述合作。有行业律师解读，下级法院大概率下发临时关停指令，即便给予整改缓冲期，算力交付中断将触发合同终止条款，协议双方均享有90天提前解约权。一旦合作缩水或取消，华尔街全部估值模型中的AI算力增长预期将大幅下调。

流通盘结构缺陷进一步放大了下跌波动。SpaceX本次IPO仅对外释放4.3%的流通股份，创始人埃隆·马斯克个人持股比例高达49%，市场可自由交易筹码极度稀缺。上市初期，SpaceX依靠题材炒作，股价推高至225.64美元历史高点，筹码集中在短线投机资金手中，一旦出现利空信号，极易形成踩踏式抛售。眼下全球资金对高估值未盈利科技股风险偏好持续降温，投资者开始重新审视SpaceX业务兑现周期：星链全球扩张、星舰量产、算力中心落地均存在大量资本开支，短期难以实现稳定大额净利润，高估值缺少当期业绩支撑。

但二级市场的表现并未影响该公司在太空赛道的布局。就在本周，SpaceX向美国联邦通信委员会（FCC）提交全新第三代星链星座部署申请，计划新增部署10万颗低轨卫星，分层布局323至477.5公里极薄低轨道，覆盖全球全部倾斜空域。

申报文件显示，第三代星链定位全球AI通信主干网络，可为自动驾驶、云端大模型、海量物联网终端提供超低延迟对称带宽，区别于一、二代仅服务偏远宽带的基础功能。需要说明的是，第三代星链星座与SpaceX的太空数据中心项目Starmind分属不同的星座。此前SpaceX曾向FCC提交申请，计划最高发射100万颗搭载AI算力单元的卫星。

摩根士丹利预计，到2040年，SpaceX营收有望突破3.3万亿美元，主要得益于其在连接性与“实体人工智能”服务领域开辟的全新市场空间。不过该行报告也指出相应风险，包括公司对马斯克的高度依赖、与特斯拉相关的利益冲突，以及监管和地缘政治层面的不确定性。此外，公司巨大的融资需求及有限的市场深度，也可能拖慢新技术部署进度。

北京商报记者 赵天舒

## 聚焦 Focus

# 两大航运巨头重启苏伊士运河航线

丹麦马士基航运集团当地时间7月6日宣布，将与德国赫伯罗特公司依托两大航运企业组建的“双子座”合作网络，让旗下部分船只恢复使用苏伊士运河航线。

全球各大航运企业最初选择绕行非洲大陆，避开红海、曼德海峡及苏伊士运河，始于2023年11月。当时，随着新一轮巴以冲突爆发，也门胡塞武装在红海及亚丁湾等水域对关联以色列的船只发动袭击，迫使航企纷纷避开苏伊士运河。

此后近三年间，全球大量集装箱货轮绕行非洲大陆西南端的好望角，航程增加大约3500至4000海里，运输时间拉长10至14天，运费激增，大幅推高海运运价。如今，随着中东局势趋缓，各大航运企业开始考虑重新启用红海航道。

马士基6日在一份声明中说：“马士基与赫伯罗特宣布对‘双子座’合作网络旗下AE15航线作出结构性调整，这条航线将改行苏伊士运河，不再绕行好望角。”

“双子座”是马士基与赫伯罗特联手组建的航运合作网络，AE15航线连通亚洲、地中海以及欧洲地区。赫伯罗特发言人透露，预计调整AE15航线后，整体海运航程可缩短四周。

马士基说，两大航运巨头此番商定重启苏伊士运河航线，“是对红海地区安全局势开展全面评估后的结果，也意味着迈出逐渐回归苏伊士运河航道的一步”。双方均已制定应急预案，一旦红海局势恶化，航行方案

将随时调整。

不过，两家企业暂无计划调整“双子座”合作网络其余航线，并且会持续密切关注中东局势走向。后续，这一合作网络的任何航线调整，均取决于红海局势能否持续稳定、区域冲突不再升级。

全球知名航运咨询机构克拉克森研究公司数据显示，通过苏伊士运河及红海的航线是连接欧洲和亚洲的最快航线，在红海局势恶化前，承载全球10%的海运贸易总量。

早在2月中旬，马士基与赫伯罗特在有海军护航前提下联手恢复ME11航线。ME11航线途经苏伊士运河，连通印度、中东至地中海的海运线路。马士基6日在另一份声明中证实，受伊朗战事影响，这条航线已于2月末暂停使用。

在霍尔木兹海峡危机之前，海运保险市场已因红海危机受到冲击。根据国际海事安全中心（CIMSEC）的数据，穿越红海的战争险保费在危机前一直维持在船体价值的0.05%左右，危机期间则飙升至每次航程0.5%至1%的区间。对于一艘价值1亿美元的船体而言，这意味着单次通行就要增加50万至100万美元的成本。到2024年第四季度，通过苏伊士运河的集装箱船运量较2023年水平下降了60%以上。直到2025年底，马士基（Maersk）、地中海航运（MSC）、达飞海运（CMA CGM）和赫伯罗特（Hapag-Lloyd）仍继续绕道好望角航行，在胡塞武装于2025年11月宣布

停火后也是如此，原因之一就是保费未能恢复正常。

对于近期的海运保险市场情况，洛克顿保险经纪公司（Lockton）战争、恐怖主义及政治暴力业务主管塔帕尔（Rishi Thapar）表示，市场正在企稳，但并非重启。他称：“我们看到了一些定价改善的早期迹象，但最近的损失和持续的不确定性意味着，市场的调整将是渐进的，而非剧烈的。”印度保险公司Policybazaar的阿联酋子公司首席执行官古普塔（Neeraj Gupta）也认为，承保人需要看到两到四周确切的情势降温，地缘政治风险的降低才会开始体现到定价上，而完全恢复到冲突前的费率可能需要几个月的时间。

根据贸易情报机构Kpler的分析，保费通常在冲突期间上涨迅速，但在“无事件发生期”下降缓慢。截至2026年6月，亚洲—欧洲苏伊士运河的费率仍比胡塞武装袭击前的基准线高出25%至40%。分析认为，霍尔木兹海峡的保险正常化将以年为单位进行衡量，而不是以周或外交周期来衡量。

从航运公司的反应来看，全球最大的航运公司之一商船三井（MOL）表示：“在美伊协议落到实处、且安全在海面上通过实践得到证明（而非仅仅在外交公报中作出承诺）之前，将不会恢复正常的霍尔木兹海峡通行。”达飞海运也发出信号称：“即使海峡正式重新开放，也不会假定局势能恢复到冲突前的状态。”

北京商报综合报道

## · 图片新闻 ·

# 法国极右翼领导人勒庞宣布将竞选总统



7日，法国巴黎，国民联盟议会党团主席玛丽娜·勒庞在巴黎上诉法院审判判决后离开。视觉中国/图

法国国民联盟在法国国民议会的党团主席玛丽娜·勒庞7日宣布，将参加2027年法国总统选举。

勒庞当天晚间在法国电视一台一档节目中表示，将很快与其搭档若尔当·巴尔代拉启动竞选活动。她还说，如果赢得2027年总统选举，将任命巴尔代拉为总理。巴尔代拉2022年接替勒庞担任国民联盟主席，被视为其接班人。

巴黎上诉法院7日作出判决，维持此前对勒庞挪用公款案的有罪判决，但对其刑罚作出调整。根据判决，勒庞被处以3年监禁，其中两年缓刑，一年戴电子手铐在监外执行。勒庞还被判处10万欧元罚款。此外，勒庞被判处45个月内不得参选公职，其中30个月缓刑执行。勒庞当天表示，尽管巴黎上诉法院维持判决，但她计划向法国最高法院提出上诉。

根据法国法律，勒庞可在10天内提出上诉。据

法媒分析，由于巴黎上诉法院未裁定判决立即执行，勒庞提出上诉后，刑罚将在最高法院作出裁决前暂停执行，因此她原则上具备参加2027年总统选举的资格。

勒庞2025年3月31日被法国一家法院判处挪用公款罪名成立，处以4年监禁，其中两年缓刑，两年戴电子手铐在监外执行。勒庞还被判处5年内不得参选公职，这一判决立即生效。被定罪后，勒庞称判决带有政治动机，目的是将她从下届总统选举中“除名”，并提出上诉。

玛丽娜·勒庞是法国极右翼政党“国民阵线”创始人和前主席让-马里·勒庞的女儿，2011年1月当选“国民阵线”主席，“国民阵线”后更名为“国民联盟”。勒庞曾3次竞选总统，在2017年、2022年总统选举中进入第二轮投票，但都输给了法国现任总统马克龙。

北京商报综合报道