

# 马航噩梦,拿什么拯救你?

■ 本报 蒋二二 报道

屋漏偏逢连夜雨,2014年是全球航空业的多事之秋,马来西亚航空公司无疑是最麻烦缠身的公司。4个月内两次空难,让已经连续亏损的马来西亚航空公司成为绝对的悲剧主角。经历了3月的客机失联事件后,17日晚间马航客机MH17在乌克兰坠毁,令公司形象和股价再度遭到重创。

时隔不久,马航再次发生坠毁事件,业内认为这将给马航的运营予以致命一击。由于经营不善,马航最近几年连续出现亏损情况。2011年至2012年,马航的净亏损额分别为人民币474亿元、81亿元。根据马航公布的2013年业绩统计数据,公司尽管实现销售比上年增长99%,但是净亏损达到22亿元,亏损额为上年度的27倍。发生MH370失联后,马航的运营更是雪上加霜,其中国航线的客座率一度下降了60%。

## 再遭坠毁

马航客机失联才短短几个月。7月17日,一架属于马来西亚航空公司(以下简称“马航”)的波音777客机在乌克兰境内靠近俄罗斯边境坠毁。继MH370失联后,马航再一次进入公众视野。记者从相关渠道获得的消息显示,马航MH17最后坠毁时间为乌克兰当地时间14:19,纬度为48.13,经度为38.5,东南方向117度航向,当时航速为914千米/小时,高度为10058米。

马航方面宣布,飞机载有280名乘客和15名机组人员,包括80名儿童,其中机组人员为7男8女。随后旅客国籍被陆续公布,包括154名荷兰人,此外已确认有一名中国香港籍乘客,MH17航班原本是从阿姆斯特丹飞往吉隆坡的。

到底是谁击落了MH17?截至目前,没有组织声称对此事件负责,乌克兰政府开始着手调查此事。来自俄罗斯政府的消息称,事故发生之后,俄罗斯总统普京已经与奥巴马就该空难通过电话,但未透露谈话细节。

各国的航空公司已经做了积极应对。各国航空公司已经做了积极应对。记者看到,在坠毁事件发生后,途径乌克兰的航班就纷纷绕行政事区域,目前已经有多个国家的航空公司宣布停止飞往或飞越乌克兰领空,包括法国航空公司、德国汉莎航空公司、俄罗斯 transaero 航空公司等。

记者经过查询发现,此事或给中国部分航空公司造成影响。比如东航上海飞往罗马、国航北京飞往罗马的航班,都途径乌克兰上空。值得注意的是,在今年3月8日马航MH370宣布失联,至今没有发现飞机残骸。按照《蒙特利尔公约》,马航需要支付旅客至少2800万美元的特别提款



权,如果马航被证明有过错,则赔偿金额将远高于此。

这使还没有恢复过来的马航更加雪上加霜。据马来西亚航空公司第一季度财报显示,净亏损444亿马来西亚林吉特(1林吉特相当于195元人民币),较去年同期的279亿林吉特的亏损进一步扩大,同时现金及等价物减少49亿林吉特,而去年同期为增加16亿。

在该季度中,马航的乘客量尽管同比增长了19%,但运营利润却仅增加了4%,主要受到油价上涨的影响,在该季度中,油价上涨14%,导致运营成本增加了6%。同时,林吉特对美元汇率的持续走低,也对其运营成本带来负面影响。

马航二季度财报尚未出炉。但MIDF Research认为马航二三季度亏损可能会扩大,MH17的失事进一步增加了这种可能。

值得一提的是,马来西亚国库控股公司(Khazanah)5月也发出信号,称将不再为连年亏损的马航注资。国库控股公司是马航的大股东,持有其69.37%的股份。

此外,马航现有有机队的折旧也给业绩带来沉重负担。第一季度客机等主要资产的折旧高达22亿林吉特,较去年188亿林吉特进一步扩大。

马航董事会表示,发生在3月8日的马航MH370航班失联事件,无疑对已经十分疲弱的第一季度业绩造成了“重大冲击”。马航称,由于马航客机MH370失联事件,直接导致消费者行为的改变,许多已经被预定的机票被乘客取消。

而最新的坠毁事件,无疑将加剧消费者行为的改变。

## 或牵连旅游业

失联事件相隔不久,马航又遭遇飞机坠毁事件,数月内两次重大事故让马航与中方旅行社的合作再次跌入“冰点”。

最近,大量游客开始退改签马航机票,至于能否全额退款则视各家合作情况而定,大量业者紧急调整相关旅游产品,部分业者已停止与马航合作。

从马航失联事件开始,赴马来西亚旅游的中国游客数量已经骤降,客源数量大跌40%以上。而马航在中国市场销售的不仅是马来西亚航线,其还有不少转机赴其他地区的转机,比如马尔代夫,且因马航的转机马尔代夫机票比直航机票便宜2000元左右,因此原本该马航产品销售情况不错。但在失联事件后,很多游客出于安全考虑而不再购买类似马尔代夫这类马航转机产品。

有公开资料显示,仅在今年3月份,马航在华机票销售情况暴跌约60%,此次再度坠机将令消费者信心丧失殆尽。

诸多业者反映,这几天开始,大量游客致电咨询情况,几乎所有涉及使用马航的产品都大量被游客要求退票或改签其他航空公司。

业界认为,两次重大事件或将马航推向破产的边缘,连遭事故的马航也被马来西亚旅游所倚重的中国旅游业边缘化。东南亚是中国出境游最主要市场,以往占比可高达40%,而在泰国政变风波后,泰国游在东南亚旅游市场中的占比有所减少,马来西亚游份额提升,两次马航事件后,马来西亚旅游份额骤降,而日前泰国国家旅游局高调宣布即将对中国游客实行免签证费新政,因此业者预计未来东南亚游的客源将倾斜向泰国。从整体出境游市场来看,还有部分东南亚游客源会分流到欧美或其他旅游市场。

## 发展前景堪忧

虽然不太可能因为赔偿金额支付不起而关门大吉,但马航的前景依然堪忧。民航法专家张起淮表示,未来马航的发展

才是关键,目前不会因为财力原因破产,但马航有可能会因为安全和信誉问题被停飞,或是因为市场份额逐步下滑、失去竞争力而走向破产。“虽然马航在MH370失联之后为搜寻飞机做了许多努力,但是在查找原因、吸取教训、总结经验、保障安全等方面仍未积极应对。”张起淮说。

但马航作为马来西亚国有航空公司,大马政府坐视不管似乎也不太合适。张起淮也表示,马来西亚政府作为马航的大股东,对其实施资产重组的可能性大于破产。持有马航母公司69.4%股权的马来西亚国库控股公司6月曾表示,这家国有投资公司正研究多种选择,以使马来西亚航空公司重组和扭亏为盈。当月底,马来西亚航空公司首席执行官Ahmad Jauhari Yahya表示,公司计划宣布一系列重大调整,但并未给出具体细节。

本月初,曾有消息称马来西亚国家控股公司可能将马航私有化作为选择之一。马来西亚国家控股公司董事总经理阿兹曼说,任何重组方案都必须获得马来西亚政府的批准,而且必须考虑到马航作为国家航空公司的地位。他说,作为国家航空公司,马航显然在国家经济发展中扮演了非常重要的角色,但同时作为纳税人资金的管理者,马来西亚国库控股公司必须非常小心地平衡这一角色。

目前看来,MH17事件可能进一步推动马航重组的脚步。至于采用政府注资、整体或部分出售、或是其他方式,则有赖于大马政府对于马航的信心了。用悲惨已经不足以形容马航的现状。

业内人士表示,为了继续生存,马航可能需要做出更大改变,甚至需要“洗心革面”,启用新品牌。一些分析师建议出售马航以获取必需的资金、理念和技术。另一些分析师认为,应该更换马航管理层和飞行运营主管,以重塑员工和消费者对这家航空运营商的信任。

# 上半年地方经济“成绩单”:重庆排第一

■ 肖明 报道

今年上半年的地方经济“成绩单”已陆续出炉,21世纪宏观研究院根据地方统计局目前已公开的数据测算(截至7月24日),重庆排名全国第一,中部地区省份上半年经济增速整体表现抢眼,位次上升较快,东部、西部一些省份在全国的位次出现了不同程度的下降,而东北地区则呈现整体下滑趋势。

盘点各地今年上半年的经济增速(西藏、海南、内蒙古、辽宁、黑龙江为21世纪宏观研究院预测数据),今年上半年全国31个省区市的经济增速均低于各地年初制定的全年增长目标。与地方年度目标最接近的是重庆、江苏,与各自全年目标仅仅差0.1个百分点。

据21世纪宏观研究院测算整理,今年第二季度与第一季度相比,除了天津、新疆、安徽、吉林、辽宁略微放慢,重庆和贵州持平外,其余地区经济均较上一季度加快。但整体而言,所有省区市的地区工业和投资增速呈现放慢的态势。

## 中部省份争上游

公开数据显示,湖北、江西、湖南今年上半年的经济增速分别为9.5%、9.5%、9.3%,在全国31个省区市中位于上游,位次都比去年同期有所上升。此外,河南今年上半年经济增速为8.8%,虽然只排在中游位置,但比去年同期跃升了14位。

而位次下降幅度最大的,不是数据表现疲软的东北三省,而是西部一些资源型和重化工业比重较大的省份。云南2013年上半年经济增速为12.4%,排全国第三位,今年上半年经济增速为8.4%,位次滑落至第十八位,甘肃的位次则下降了十二位。

除了山西、安徽外,今年上半年中部地区的经济表现相对抢眼。东部主要省份位次与去年同期相比也有上升。北京、上海今年上半年经济增速分别为7.2%、7.1%,虽然低于去年同期的7.7%,但在全国的排名已经比去年同期的并列第三十位有所靠前。

相对而言,去年同期位列榜首的天津经济增速虽仍位于第一梯队,但位次则略有下滑,今年上半年只是列第四位。而河北今年上半年经济增速为5.8%,排名第三十位,比去年同期下降了五位。

西部地区不少省份下滑幅度较大。甘肃、云南、宁夏今年上半年的经济增速分别为8.4%、8.4%、7.4%,比去年同期的11.3%、12.4%、9%要低,在全国的排名相较去年同期有超过十个位次的下滑。

东北地区的位次曾呈现全面下滑的态势,但下滑幅度并不大。原因是,东北地区经济去年已经开始走低。21世纪宏观研究院根据公开数据的测算,预期黑龙江今年上半年经济增速低于5%,位次为全国最末,比去年同期下移六位。吉林、辽宁今年上半年经济增速也难以达到去年同期9%的水平。吉林、辽宁去年上半年位次为第二十位,今年上半年为第二十八、二十四位。

## 下半年期待改革红利

对比2012年上半年、2013年上半年、2014年上半年的经济增速,重庆、贵州、天津、青海、新疆、福建、陕西、江西、湖北、湖南、安徽、江苏、山东、四川、广西、甘肃、内蒙古、宁夏、辽宁、吉林、陕西、河北、黑龙江都呈现持续下滑的趋势。

今年上半年经济增速排第一、第二位的重庆、贵州也不例外。重庆2012年上半年、2013年上半年、2014年上半年的经济增速,分别为14%、12.4%、10.9%;贵州的经济增速分别为14%、12.5%、10.8%。

甘肃、内蒙古2012年上半年的经济增速分别为13.6%、12%,2014年上半年经济增速分别只有8.4%、7.6%,两年内经济增幅收窄了40%左右。东北地区的收缩幅度则更大。

根据21世纪宏观研究院测算,上述地区经济增速明显放缓与地区工业增速减速同步。

天津2012年全年规模以上工业增速为16.1%,今年上半年仅有10.8%。2年多的时间,增速下降了一半左右。宁夏2012年规模以上工业增速为13.8%,今年上半年仅仅为8.1%。据国家统计局的数据,黑龙江今年上半年规模以上工业增速更是低至2%。

而其他一些地区经济增长放慢,则与第三产业、消费关联较大。比如北京、上海、浙江、西藏2013年服务业比重为76.9%、62.2%、46.1%、53.4%,位居全国前列。但是受消费或出口放慢的影响,北京、浙江经济增速明显放缓。

今年上半年,北京实现社会消费品零售总额4272.7亿元,比上年同期增长7.5%,低于去年同期8.8%的增幅。

天津受汽车限购等政策的影响,今年上半年实现社会消费品零售总额增幅仅仅为4.5%,增速为全国倒数第一。上海今年社会消费品零售总额今年上半年增速为7.6%。天津、北京、上海三地社会消费品零售总额增速为全国最后3名。

此外,上半年各地的投资增速也呈现整体下降的态势。在大规模淘汰过剩产能的背景下,工业以及投资短期内难以持续快速增长。而基础设施投资,则面临民营资本企业是否愿意进入的问题。

今年以来各地的注册企业在迅猛增长,但是实体经济并没有同时加快,与各地落实改革措施,释放新改革红利不够有关。因此,各地如果要在下半年达成年度经济稳增长目标,仍应将其实施重点放在加大改革力度、激活民间投资,作为最主要的手段。

# 飞机高铁推免费 WiFi 探索新商机模式

■ 李卓 报道

在1万英尺的高空上网,或者在时速300公里的动车上享受视频连线,国内旅客可能很快就能体验到。

继海航、国航之后,东航7月23日也正式开启机上WiFi的商业测试。记者当天从中国北车获悉,上周末,该公司研制的新信息层系统通过了专家评审,这意味着从技术层面上,高铁WiFi可能即将开通。

机上WiFi可能会产生一块巨大的蛋糕。据市场研究公司In-Stat的调查报告,2010年国际上约有8%的飞机配有无线网络,预计到2015年,机上WiFi服务带来的收益将增至每年15亿美元。而高铁WiFi开启的则是一场升级版的“空铁大战”。

不过,据记者了解,目前国内机上WiFi还处于免费试运营阶段,商业模式尚不明朗,航空公司对外暂时也持保守态度,不愿过多评论。业内人士认为,“免费”应该是未来机上WiFi的主流模式,同时可针对高端商旅客,配以高端定制模式,甚至可以通过与各大电商合作,推出“空中淘宝”模式。

## 网速:基本满足需求

在国内刚刚兴起的空中WiFi,在国外早已盛行。最早的机上WiFi,是2005年波音公司研发的Connexion系统。据航佳技术专家团队最新统计,目前国外至少已有1800架飞机配备了WiFi功能。

要实现空中WiFi,首先要进行飞机改装。东航转型办公室副主任张弛近日对媒体介绍称,从飞机改装开始,到改装过程,以及改装后的正常飞行,全部要经过美国联邦航空局和中国民航局的适航认证。

证。

记者近日从中国国航了解到,去年7月,国航就开始尝试在部分航班上提供全球卫星通讯互联网服务,截至今年6月,国航完成了13架飞机的改装。

在网速方面,今年4月,国航升级空中上网服务。据国航介绍,升级后的机上宽带服务使用的是最新4G技术,网络带宽可达30M。而东航近日的空中WiFi则是使用亚太六号卫星Ku波段转发器实现的。据了解,Ku波段数据通讯能够实现理论通讯速度为50M,但由于在信号传输过程中损耗等多种因素的影响,实际卫星与飞机间通信的最大带宽为32M。

东航方面称,按这种速度,WiFi航班可以满足200人同时上网,网页浏览、微信互动、空中购物等基本上网功能都可以实现。如果只有40-50人同时上网,还能完成空地视频连线、网络视频播放等功能,基本满足旅客高速上网的需求。

## 模式:目前以免费为主

就外界最为关心的空中WiFi收费问题,东航方面表示,WiFi航班商业试飞将持续到今年9月30日,在这期间,旅客上网是免费的。

“东航与中国电信正在加紧研究空中互联网未来的商业模式,希望能通过商业模式的探索与优化,为旅客提供价格尽可能合理的空中互联网服务。”东航方面称。

国航相关负责人对记者表示,目前国航也仍然在免费测试阶段,什么时候正式开启商业模式,尚无时间表。

事实上,从国外情况看,旅客使用空中上网系统的费用并不低,当前仍以收费为主。据航佳技术专家团队总结,国外收

费模式主要有三种:一、按照航线长短、套餐、上网方式乘客付费的常规模式;二、引入个性化服务、提供免费服务,增强旅客吸引力和忠诚度;三、引入iPad等便携式视听设备,自主选择娱乐节目和购物。

美联航从2012年开始,根据航行时间推出两种网络选择,定价在3.99-19.99美元之间;德国汉莎航空的机上WiFi服务,每小时向乘客收取15美元。

航佳技术专家团队认为,单纯向乘客收取费用的模式,在推广初期因为新功能和体验,自然会有一定的市场,然而随着互联网技术不断发展,人们在地面习惯了免费或者低价的上网服务,昂贵的空中WiFi上网会吓退一部分人,因此航空公司会开拓更多个性化服务,寻求供应商与合作伙伴,一方面可以增加航空公司的收入来源;另一方面,有利于打造丰富多元化的互联网应用,增强对旅客的吸引力和忠诚度。

针对起步较晚的中国民航,航佳技术专家团队认为,中国互联网行业的发展,可以媲美任何发达国家。2013年中国民航业完成旅客运输量达35亿人次,且以每年超过10%的增长率增长,因此,国内机上WiFi虽然起步晚,起点却很高,会是一座含金量十足的“金矿”。

“免费使用模式,我们认为这应该是主流模式。”航佳技术专家团队认为,航空公司可以打造专业的空中传媒公司运营,未来兼并现有的机上读物,同时配备空中商城、空中免税店等传统的商业模式服务,而免费的WiFi将会受限于该平台对其他网址、网站的商业化开放。当然,对于乘客所希望的功能邮箱、QQ或者微信聊天之类的基本电子也需要具备,否则空中冲浪就会徒有虚名。

## 对战:高铁覆盖人群广

“谁能解决旅途中的信息隔离状态,谁就能获得主动。”一位高铁人士对记者说。空铁对垒,已经由速度大战上升到信息网络服务的竞争。

由中国北车研制的“轨道交通乘客信息服务系统”于上周末通过专家评审,这意味着,从技术层面,高铁WiFi也即将开通。记者从北车了解到,这一系统具备直播电视、卫星上网以及3G/4G上网功能;系统后台采用大数据分析云计算技术,客户端软件适用于Android、iOS、Winphone等不同操作系统的手机、平板电脑、笔记本电脑等智能终端。

相比空中WiFi,高铁WiFi目前最大的竞争优势在于,航班上不能使用手机。因此,高铁上的系统覆盖范围和使用人群要广得多。上述高铁人士告诉记者,高铁WiFi的技术难度和高铁时速相关,速度越快,难度越大,并且在过隧道的时候,信号可能会受到影响。不过整体而言,高铁WiFi从运营速度、技术难度、技术成本相比空中WiFi都要低,覆盖人群也更大,经济性更好。

据悉,意大利时速300公里的高铁在2011年就已经实现了WiFi覆盖,乘客只需输入当次的票号、座位号以及姓名,认证通过就能在列车上免费上网。业内人士也指出,意大利高铁WiFi的上网费是否包含在票价中不得而知。国内高铁WiFi未来的盈利模式究竟如何,这主要取决于中铁总。

无论如何,待商业模式成熟以后,WiFi对于航空、高铁都将是桩不错的生意。从目前空铁对战升级至WiFi服务来看,未来的交通運輸,包括公路、船舶等,都将逐渐颠覆过去传统单一的服务功能,转向多元化旅客综合运输服务。