

中免集团中标大兴机场免税项目

北京商报讯(记者 武媛媛)中国国旅旗下中国免税品(集团)有限责任公司(以下简称“中免集团”)确定拿下北京大兴国际机场免税项目。3月13日,北京商报记者从中免集团获悉,北京大兴国际机场国际区免税业务招标项目招标代理公司正式向中免公司发出中标通知书,中免集团成功中标第一标段烟酒、食品标段和第二标段香化、精品标段的10年免税经营权。由此,其免税版图再次扩围。

事实上,今年1月31日,中免集团就收到了招标邀请。该项目按照经营免税商品品类共分两个标段:第一标段为烟酒、食品标段,面积为1666平方米,销售额提取比例为49%;第二标段为香化、精品标段,面积为3467.4平方米,销售额提取比例为46%。上述项目经营期均为10年。3月8日,中免集团母公司中国国旅发布《北京大兴国际机场国际区免税业务招标项目中标候选人公示》指出,若中免公司最终中标本项目,将对公司未来经营业绩产生积极影响,但对公司2019年经营业绩不产生重大影响。

目前,中免集团已经先后取得了香港国际机场烟酒标段,首都国际机场T2、T3国际区,上海浦东、虹桥机场国际区,广州白云国际机场T1、T2国际区,澳门国际机场等大型国际机场的免税经营权。对于此次成功中标大兴国际机场国际区10年免税经营权,中免公司总经理陈国强表示,北京大兴国际机场是支撑雄安新区建设的京津冀区域综合交通枢纽,对于中免公司而言,必将是一个新的发展动力。

业内人士分析,北京大兴国际机场免税业务“钱景可观”,此次中标后将会促进中免公司市场份额持续扩大,国际竞争力实现提升。但需注意的是,如果中免公司在快速扩张业务版图的过程中,内部的管理机制、人才资源等需快速跟上,否则在品质监控上容易出现短板。

猫眼娱乐3.9亿港元战投欢喜传媒

北京商报讯(记者 卢扬 胡晓红)3月13日,猫眼娱乐发布公告宣布与欢喜传媒达成战略合作,猫眼将投入3.9亿港元(约3.327亿元人民币),以每股1.65港元的价格认购欢喜传媒8.11%的股份。认购价较于认购协议日期在联交所所报欢喜传媒市每股股份1.56港元溢价约5.81%。此次交易达成后,猫眼娱乐将成为欢喜传媒重要股东。

公告显示,猫眼娱乐将获得欢喜传媒旗下电影和电视剧及网剧项目优先投资权及独家宣发权,还将与欢喜传媒共同投资电影和电视剧及网剧项目,并且与欢喜传媒合伙人徐峥、宁浩、王家卫、张一白、陈可辛、贾樟柯、顾长卫等一批国内顶级创作者建立更加紧密的合作关系。此次战投“绑定”徐峥等影人背后,是猫眼娱乐持续推进“互联网+娱乐”平台战略,进一步加强文娱产业上游内容领域的影响力的战略。

公开资料显示,猫眼已通过资本方式与韩寒创立的亭东影业《锦绣未央》总制片人《鬼吹灯之黄皮子坟》总制片人《这!就是铁甲》制作公司创客星球《血色苍穹》《少年歌行》制作公司中影年年《京剧猫》制作公司璀璨星空等内容团队建立了合作与连接。此外,猫眼娱乐也将在电影领域积累的平台能力和资源,复用到文化娱乐产业的更多领域。例如正在播出的电视剧《逆流而上的你》为猫眼参与出品《老中医》由猫眼联合出品。

加强内容领域影响力似乎正在成为猫眼娱乐解决盈利难的重要方式。虽然61.3%的市场占有率让猫眼稳坐中国在线电影票务市场头把交椅,但猫眼仍面临盈利难的问题;2015-2018年前9个月,猫眼累计亏损额已超过20亿元,在线娱乐票务服务在整体收入结构中的占比从99.6%下降至59.8%。

邓紫棋与蜂鸟音乐就艺名再起硝烟

北京商报讯(记者 郑蕊)3月13日,据网友发布的网络截图显示,由于蜂鸟音乐早在2014年便申请将“邓紫棋”注册为商标,因此邓紫棋若与蜂鸟音乐真正解约,邓紫棋恐难以再用艺名“邓紫棋”发展个人事业,这让邓紫棋与蜂鸟音乐之间尚未平息的解约风波再次升级。

据悉,2014年9月5日,蜂鸟音乐已提出正式申请,将“邓紫棋”注册为商标,商标类型为普通商标,代理/办理机构则是北京高文知识产权服务有限公司。随后在2015年7月20日,该申请通过初审,并于2015年10月21日进行注册公示,专用权期限直至2025年10月20日。消息一出,瞬间便引发热议。不少网友猜测,蜂鸟音乐将“邓紫棋”注册为商标后,邓紫棋本身今后将不能再用该艺名,以后或许要用真名邓诗颖或是改用其他艺名。

近段时间,邓紫棋与蜂鸟音乐之间的解约风波一直未能落定。3月7日,邓紫棋公开发文称,自己与蜂鸟音乐之间的分歧存在多时,蜂鸟音乐存在若干严重违约及不法行为,因此,邓紫棋通过代理律师宣布,决定选择即将终止与蜂鸟音乐的独家经纪人合同。但蜂鸟音乐通过声明明确否认邓紫棋及其律师在社交媒体上指出的所有指控。

经纪纠纷尚未解决,艺名版权纠纷又浮出水面。对此,有从业者表示,尽管蜂鸟音乐拥有“邓紫棋”版权,但邓紫棋也有机会从蜂鸟音乐手中要回艺名。据2017年3月1日起施行的《最高人民法院关于审理商标授权确权行政案件若干问题的规定》显示:当事人以其笔名、艺名、译名等特定名称主张姓名权,该特定名称具有一定的知名度,与该自然人建立了稳定的对应关系,相关公众以其指代该自然人的,人民法院予以支持。”而邓紫棋通过音乐事业的发展现已与艺名建立了较为稳定的对应关系,或许会得到法律支持。

国航大幅调整两舱积分

继东航、上航变更国内航线舱位名称之后,中国国际航空(以下简称“国航”)也迎来了国内航线舱位名称的调整。3月13日,国航发布通知称,为统一航国内航线与国际航线舱位名称,提升旅客服务体验,从2019年3月31日起,国航将对国内航线部分舱位名称和代码进行调整,机上服务标准不变。值得注意的是,国航实际承运航班各舱位累积率,也将进行相应调整。

具体而言,从3月31日起,国航国内航线舱位名称由五舱调整为四舱,同时国内航线也将取消豪华头等舱。此外,国内航线窄体机头等舱将改为公务舱,国内航线宽体机豪华头等舱改为头等舱,头等舱改为公务舱。

相应地,国内头等舱中,A舱累积率由125%提高

至200%,定级航段由125个提高至2个,默认最小里程额为1000公里。国内公务舱中,J舱累积率由200%提高至300%,定级航段由2个提高至3个,默认最小里程额为800公里;C舱累积率由150%提高至200%,定级航段由1.5个提高至2个,默认最小里程额为800公里;R舱累积率由125%下调至110%,定级航段由1.25个下调至1.1个,默认最小里程额为800公里。

而国内及国际经济舱中,国内经济舱P舱由豪华头等舱改为经济舱A舱位,舱位累积率由300%下调至25%,定级航段数由3个下调至0.25个,默认最小里程额为500公里;国际经济舱新增P舱为经济舱A舱位,舱位累积率为25%,定级航段为0.25个。默认最小里程额为500公里。

此外,为了尽可能降低舱位名称调整对两舱旅

客及贵宾会员休息室服务体验及现场保障的影响,国航对自营休息室的名称也进行了相应调整,例如北京首都国际机场的头等舱休息室将更名为国际头等舱&公务舱休息室(670休息室改扩建期间暂用);公务舱休息室将改为国航贵宾会员休息室;头等舱、公务舱休息室将改为国航头等舱&公务舱休息室等。

在此之前,3月11日中国东方航空股份有限公司已经发布了关于东航、上航国内航线舱位变更的公告,表示自2019年3月31日零点起,东航、上航将对国内航班舱位实施统一更名,更名后的舱位布局与国际航班保持一致,包括原国内航班的豪华头等舱更名为头等舱,头等舱更名为公务舱,部分机型新设豪华公务舱,其他不变。

北京商报综合报道

F 聚焦
Focus

波音737 MAX遭全球大范围禁飞

接连两起空难,让波音737历史上销售最快的机型737 MAX迅速跌下“神坛”。据中新社报道,当地时间3月12日,欧洲航空安全局(以下简称“EASA”)发表声明要求,从当天19时起,暂停欧盟范围内所有波音737 MAX 8和737 MAX 9机型的运作。此前,包括中国、新加坡等多国已经叫停了该机型。业内普遍认为,虽然波音及美国联邦航空局(以下简称“FAA”)均表态这一机型足够安全,但停飞潮仍持续蔓延,反映出业界对该机型安全性的担忧,如果不能重新挽回市场信心,波音公司恐受重挫。

全球大范围停飞

中新社报道,在埃塞俄比亚客机空难事件后,EASA发表声明称,作为预防性措施,其已发布适航指令,要求从当天19时起,暂停欧盟范围内所有波音737 MAX 8和737 MAX 9机型的运作。欧洲航空安全局还同时要求,所有由非欧盟国家运营的上述机型民航航班暂停进出欧盟。

欧洲航空安全局还表示,事故调查正在埃塞俄比亚当局领导下进行。由于失事飞机是在美国设计和建造,美国国家运输安全委员会亦向调查当局提供支持。欧洲航空安全局同样向事故调查提供了协助。

3月12日,据央视新闻报道,中国、印度尼西亚、新加坡等国家已宣布暂时停飞737 MAX飞机,另有开曼航空、南非康姆航空、巴西高乐航空等10多家航空公司也决定停飞这一机型。

更值得关注的是,作为737 MAX的重要市场,美国也传出要求停飞该机型的声音。路透社报道,两位美国参议员要求美国航空管理当局停飞波音737 MAX 8客机。

卖越好“亏越惨”

737 MAX是波音争夺2万亿美元单通道客机市场的利器,但如今在空难阴影下,波音却风光不再。737 MAX是波音旗下最先进的窄体机,但正是因为新一代机型,所以在数千架订单中,才交付了



300多架,未来,预计该机型占据波音交付量的三分之二,有望贡献四成利润。这样的机型一旦出现问题,对飞机制造商的经营前景会产生巨大影响,可能出现之前卖得越好,后续损失越大的情况。”资深民航专家王疆民告诉北京商报记者。

资深机长陈建国则分析,目前,737 MAX的市场保有量不是很大,停飞对全球的出行影响有限。以我国为例,我国有近4000架民航客机,这一机型只有不到100架,停飞占比不到3%,加上现在本身就是淡季,几乎不会影响航空运行。但也有业内人士指出,虽然对旅客出行影响不大,但由于该机型订单增长迅速,如果确认存在技术漏洞,恐对飞机制造商形成“灾难性打击”。

一组被广泛引用的数据显示,截至2019年1月底,波音737 MAX全系机型在全球总订单已高达5011架,已交付350架,未交付4661架。其中,超过420架订单来自中国内地市场,已经开展商业飞行的数量达96架。有媒体测算,若以MAX系列中每架飞机最低0.96亿美元的价格计算,波音737 MAX全系机型未交付订单总价值约合人民币逾3万亿元。

美国彭博社预计,737 MAX每年为波音带来的收入约为300亿美元,是波音卖得最好的机型之一。不少业内人士认为,波音为了迎合中国客户,在浙江舟山设立其首个海外飞机完工和交付中心,而该工厂交付的首架飞机正是737 MAX 8,且预计

每年向中国买家交付大约100架飞机,可见该公司对中国市场的重视。但随着空难事件发生及业界对该机型安全性的担忧,让接下来的数千张订单存在不确定性。

窄体机争夺战

“为了争夺庞大的窄体机市场,波音和空客都推出了新一代飞机,多年来,空客A320 neo和波音737 MAX一直处于激战状态,而从目前情况来看,737 MAX被质疑最多的是新配备的自动防失速系统,如果最终真的被确认有问题,竞争对手可能获得航企更多信任。”王疆民表示。

彭博社就援引消息人士的说法,2018年10月29日发生空难的印尼狮航正在考虑改用空客飞机,此前狮航曾计划暂停与波音公司现有订单。《澳大利亚人报》12日称,维珍澳大利亚航空公司首次表示可能重新评估其对波音737 MAX 8飞机的订单。

一直以来,120-220座的窄体机占据了全球民用航空市场七成以上的份额,在中国这个比例更是达到了八成以上,为此,空客和波音先后推出A320 neo和737 MAX新一代机型争夺市场份额,中国正在研发的C919,也被认为是未来这一“赛场”的潜力选手。

在竞争持续加剧的态势下,空难和全球大范围停飞,不排除会改变单通道飞机市场销售格局。中国外交部发言人陆慷称,中方的禁飞令会持续多久,现在很难预测一个具体的时间表。中国民航局发布的公告已经明确表示,他们将联系美国联邦航空局和波音公司,在确认具备有效保障飞行安全的有关措施后,再另行通知各运输航空公司恢复波音737-8飞机的商业运行。其他多国也都对该机型复飞采取谨慎观望态度。“无论是确认订单总数超过6200架的A320 neo,还是正在试飞试验中的C919国产大飞机,都拥有自己的优势,如果竞争对手遭遇质疑,很可能有利于这两款机型赢得客户的青睐。”王疆民称。

北京商报记者 肖玮

迪士尼收购福克斯 好莱坞进入“五大”时代

3月12日晚间,好莱坞终于迎来了迪士尼与福克斯的“官宣”,迪士尼以713亿美元收购福克斯部分资产的交易获得了最后的监管批准,确切完结时间为“美国东部时间3月20日上午12:02”。届时,迪士尼与福克斯旗下的20世纪福斯的合并也将生效。这不仅意味着曾经流落在外的英雄们要回归漫威,也预示着好莱坞大片商即将进入新的“五大”时代。

据了解,此次收购正式达成后,包括Hulu、印度星空传媒、20世纪福斯电影电视公司、福克斯电视集团、国家地理在内的福克斯的主要资产,都将归入迪士尼旗下。与此同时,曾经离散的《X战警》《神奇四侠》等IP,也能借着迪士尼收购福克斯的光,重新回归迪士尼旗下的漫威怀抱,前者更能借此丰富旗下内容。

事实上,作为一场“世纪收购”,迪士尼能够将福克斯“娶”进家门并不容易。2017年末,迪士尼与福克斯达成协议,而当时迪士尼在这笔收购交易中,开出了以524亿美元的价格收购福克斯的部分资产,同时也承诺一并承担

福克斯137亿美元的债务。但半路却杀出了美国最大有线电视运营商康卡斯特,幸运的是,2018年7月迪士尼因更高的报价在这场厮杀中胜出。自那以后,迪士尼就一直等待监管部门的批准。

迪士尼与20世纪福斯于去年8月联合召开股东大会时,迪士尼首席执行官罗伯特·艾格曾表示:“迪士尼和20世纪福斯的业务相结合,能使我们创建更有吸引力的高质量内容,扩大国际知名度,并提供更吸引人的娱乐体验。”而随着20世纪福斯的到来,《神奇四侠》《X战警》等IP的回归在令漫威宇宙更加圆满的同时,也令迪士尼实现更大的内容竞争力,与其他IP形成联动,创造更大的价值。值得注意的是,现阶段包括迪士尼在内的好莱坞传统巨头公司虽然有内容优势,但正面临流媒体的冲击,急需强化平台端的布局。而此次收购交易中的Hulu,正能为迪士尼提供完整的平台支持。

公开资料显示,目前Hulu、Netflix、亚马逊Prime视频占据着目前

全美主流媒体市场绝大部分的市场份额,是前三大OTT视频服务提供商。即使近年来OTT增加了许多新的服务,但是并未削弱Hulu、Netflix、亚马逊Prime视频的地位,用户仍然对这三家的OTT视频服务较为青睐,IP与渠道是一家电影公司重要的竞争力,也是迪士尼现阶段需要的竞争资源,迪士尼的此次收购交易无疑是一石二鸟。

另一方面,迪士尼借助20世纪福斯打破了电影项目的创作限制,而从市场格局层面来看,此次收购更是令好莱坞从曾经的传统六大公司,即20世纪FOX、迪士尼、索尼、华纳兄弟、派拉蒙、环球影业,直接进入“五大”时代。

近年来,好莱坞不断上演着巨头兴亡史。从最初以米高梅、20世纪福斯、雷电华、华纳兄弟、派拉蒙这五家公司为代表的好莱坞黄金时代,到哥伦比亚、迪士尼、环球影业的崛起而出现的好莱坞“八大”时期,再到雷电华退出电影圈、索尼吞并米高梅和哥伦比亚后的“六大”格局,如今,一旦交易完成,好莱坞又将变为迪士尼、索尼、华纳兄弟、派拉蒙、环球影业五大巨头。

多次的演变也折射出愈发激烈的市场竞争,以上公司的票房排名也在不断变化。其中在2011-2016年,当时好莱坞六大巨头均曾坐过一年的票房冠军宝座,但随后票房首位的冠军便被迪士尼牢牢拿下,包括刚刚过去的2018年,迪士尼以在全球范围内共获得73.254亿美元票房再登冠军宝座,并且是全球唯一一家实现票房超70亿美元的公司,在全球市场占据14.2%的份额。

在迪士尼完成收购20世纪福斯后,迪士尼也将进一步巩固自己的竞争力。以2018年的数据进行计算,迪士尼和20世纪福斯在全球范围内的份额占比总和将达到22.19%,较排在第二位的华纳兄弟领先约10个百分点。

北京大学文化产业研究院副院长陈少峰认为,目前迪士尼是全球范围内不少电影公司试图学习、效仿的对象,不只是拥有多部获得较高票房的电影作品,整体运作体系较为完善,衍生品、主题公园等产业链的发展同样较为成功,使得该公司的竞争力不可小觑。

北京商报记者 卢扬 郑蕊