

印度移动通信市场止戈



距离上一次集体涨价两年后,印度移动通信运营商又一次集体提价。老二打头阵,老三紧随其后,最后,老大Reliance Jio也做出了涨价的决定。旷日持久的价格战让印度移动通信市场竞争惨烈,这一次,无论是修复资产负债表,还是格局稳定后的用户培养,在印度力推数字化的当下,三大运营商的调价无疑是印度移动通信市场的一大步。

最大运营商涨价

作为印度最大移动运营商,印度首富穆克什·安巴尼旗下公司Reliance Jio也迈出了涨价这一步。当地时间11月28日,Reliance Jio宣布,将其移动套餐的价格上调至多21%,例如,其75卢比的基本套餐的定价提高至91卢比。据了解,该涨价计划将从12月1日起生效。

在Reliance Jio之前,印度移动通信的另外两家巨头行动更早。上周一,印度第二大移动运营商Bharti Airtel宣布,将其移动套餐的价格上调至少20%,其最便宜的入门级移动套餐定价为每月99卢比(约合1.3美元),较此前的79卢比上调25%,其他11项移动套餐和3个流量套餐的收费提高了20%,调价从11月26日起生效。

随后,沃达丰印度子公司Vodafone Idea也跟进调价措施。从11月25日起,该公司将其入门级资费计划的价格提高了25%,新定价为99卢比,包括价值99卢比的通话时间、200MB数据和1p/秒话费。

对于提价的原因,Vodafone Idea在一份声明中表示,此次提价将启动移动设备每用户平均收入(ARPU)提高的过程,并有助于解决该行业面临的财务压力。

Bharti Airtel也给出了类似的答案,“Bharti Airtel一直坚持ARPU需要在200卢比到300卢比之间,这样才能获得合理的资本回报,从而实现财务健康的商业模式。因此,作为第一步,我们将率先调整我们的资费”。

至于Reliance Jio,其发布的声明中显示,提价是为了让电信行业进一步可持续,让每个印度人都拥有真正的数字生活”。

价格战

三大运营商超20%的普遍提价,对于印度移动通信市场而言,意义明显,这意味着这个市场水深火热的价格战越来越远了。

作为全球第二大移动通信市场,印度拥有近12亿移动用户,截至今年9月,这一数字为11.6亿,比8月的11.8亿下降了1.74%。其中,老大Reliance Jio拥有4.248亿移动用户,Bharti Airtel排在第二位,拥有3.544亿用户,Vodafone Idea的用户数则缩减至2.699亿。三者占整个市场的份额超过90%。

如今,市场格局稳定,但在形成三足鼎立的局面之前,印度移动通信市场经历了残酷的厮杀,特别是从2016年起。那一年的9月5日,印度首富Mukesh Ambani在孟买宣布,

他所拥有的信实工业集团 Reliance Industries)旗下的电信运营企业——Jio正式提供4G业务,即Reliance Jio正式入局。

虽然这一市场广大,但运营商数量也众多。为了迅速抢占市场,Reliance Jio打出了最快最狠的牌——低价,甚至是免费,免费期还从4个月一直延续到第二年的3月。除了低价的资费,Reliance Jio还推出了超低价的4G手机,付押金使用三年以后还可以全部退还。

过了免费期之后,Reliance Jio的低价也在继续,用户只要付99卢比(不到10元人民币)就可以成为Prime会员,会员在未来一年每月支付303卢比(约30元人民币),就可以继续使用不限量的语音服务和每月28G的流量。

在低价的4G网络面前,印度民众的选择可想而知。凭借这样蛮不讲理的打法,Reliance Jio迅速蹿红,仅过了170天,Reliance Jio就拥有了1亿客户。不仅如此,Reliance Jio还推出了一系列App,覆盖生活方方面面且全部免费,但必须与该公司的流量套餐完全捆绑。网络和软件的双重攻势下,Reliance Jio一步一步登顶老宝座。

但对Reliance Jio的竞争对手而言,价格战的后果是显而易见的,只能被迫迎战,Bharti Airtel甚至将其3G和4G流量价格降低了80%。缺乏雄厚财力的小运营商不得不退出市场,老牌的大运营商们也元气大伤。2017年,Bharti Airtel移动业务的利润同比下降93%,Vodafone Idea净亏损1.72亿美元。之后,印度电信领域从十几个运营商缩减为三家私营运营商。

而伴随着三足鼎立局面的逐渐稳定,停止价格战的呼声越来越高。彼时,印度运营商的ARPU仅在1.5美元左右。于是在2019年12月,印度移动通信市场经历了一次全行业的资费上调,涨幅在15%-40%。

瞄准5G

“对于一家新的运营商而言,价格战的目的无非是迅速抢占市场,培养用户”,通信观察家项立刚指出,但现在,除了疫情的影响之外,整体市场份额也基本稳定了,那么价格战也就无法再达到抢用户的目的了,毕竟用户

习惯已经培养起来了。

所以,项立刚进一步指出,对于运营商来说,在没有更新的技术路线出现之前,在稳定的市场格局和频段下,就需要往收入和利润率方面去发展。

在4G领域,Reliance Jio的确凭借稳准狠的招式实现了弯道超车。不过,现在也并非高枕无忧的时候,因为5G已经来了。眼下,这些运营商又摩拳擦掌,打算在5G方面大干一场。事实上,涨价可能也是个铺垫,毕竟5G大战面前,负债可能会快速增加。

本月早些时候,印度媒体援引印度通信部长阿什维尼·维什诺的话称,印度政府预计在2022年4月或5月拍卖用于提供5G服务的频谱。

但底价过高导致印度的5G频谱拍卖招致了运营商的吐槽。印度最近一次频谱拍卖是在今年,当时Reliance Jio共花费了5712.26亿卢比(合77亿美元),购买了800MHz、1800MHz和2300MHz频段中的488.35MHz频谱;Bharti Airtel则以945.7亿卢比(约12亿美元)的价格收购了800MHz和900MHz频段的48.85MHz频谱。

但适合5G的700MHz频段因底价高昂而一直没有收到投标。Bharti Airtel直言,该频段没有从运营商那里得到任何报价,因为高昂的底价使之对他们来说没有经济意义”。有媒体爆料,这三家运营商此前通过印度移动通信网络协会致信印度电信部门,称如果不把底价调低,无法拍卖成功。

值得一提的是,5G的确是当下印度政府的发展重点。印度总理莫迪曾强调,印度正在积极推动数字化转型,其中五大方向之一就是发展在地电信产业的5G与6G能力。

而在5G频谱拍卖被诟病之后,印度也做出了一些改变,比如通过额外取消0.5%的频谱使用费来鼓励频谱共享;将频谱牌照的期限从20年增加到30年,并取消了为确保未来拍卖分期付款的银行担保要求。

项立刚表示,现在印度的5G发展还处于比较早期阶段,基站数还偏少。对于价格,项立刚表示,不同国家的情况不一样,国外很多地方采用的是拍卖的方法,在价格上会有不同。北京商报记者 汤艺甜

特斯拉都急了 全球海运还要卡多久

黑五过去,圣诞将至,但港口拥堵、司机短缺造成的供应链瓶颈依然在持续,就连特斯拉都坐不住了。当地时间28日,特斯拉CEO马斯克在一封全公司范围的电子邮件中敦促员工,要想办法降低向客户运送电动汽车的成本,而不是为了实现季度末的销售目标,在最后一刻赶订单发货。

近段时间以来,许多美国特斯拉客户遭遇了长达几个月的交付延误,导致他们自掏腰包支付租车和叫车应用程序的费用。

不过,特斯拉并不是唯一延迟交付的公司,其新上市的竞争对手Rivian Automotive上周也通知了预订R1 SUV车型的用户发货延迟。

交付延迟背后,是持续的港口限制和运输成本不断的上升。更令人担忧的是,这样的情况丝毫没有缓和的迹象。德意志银行的分析显示,全球最大的两家航运公司马士基(Maersk)和哈帕格-劳埃德(Hapag-Lloyd)的集装箱平均价格在2022年可能上涨30%。

事实上,已经有不少公司面临着停航和涨价的问题。比如,航运公司THE Alliance计划在12月初停运四分之一的亚欧航线,另一家德国航运公司Hapag-Lloyd则计划将这条航线的费率提高70%。以长度40英尺为国际计量单位的集装箱为例,12月1日起,Hapag-Lloyd从亚洲到北欧的FAK(均一运费率)将增加2000美元至4890美元。

美线航同样有大规模停航的风险。由于港口拥堵,此前万海航运表示,其正在将船只从其六条亚洲-美西航线转移到其亚洲内部航线。以星航运Zim已与万海公司

一道,将亚洲-美国西海岸航线上的船只改道,并暂停其至洛杉矶的加急服务挂靠至少七周。

此外,东南亚运费也出现大幅上涨,一柜难求已经开始出现在一些东南亚港口。从一些东南亚船公司的最新涨价通知来看,蛇口港至泰国曼谷、林查班港,涨价350-700美元不等;蛇口至仁川釜山等港口则直接涨价500-1000美元。

运输成本飙升已经困扰了进出口商家们一年多。根据物流网站Freightos的数据,过去一年,为来自亚洲的货物租用集装箱的成本急剧上升,从中国到北欧的40英尺集装箱的平均价格从2000美元左右上升到14000美元。

而这样的增长可能给商家带来更大的压力,并且进一步推高物价,因为激增的需求与实际运力供给之间极度不匹配。联合国贸易和发展会议(UNCTAD)在近期发表的《2021年海运述评》报告中写到,在海运供应链中断问题、港口限制问题和码头效率低下的问题得到解决之前,未来一年内,全球消费者物价指数将大幅上涨。

联合国贸发会表示,几乎所有集装箱运输航线的集装箱运费都创下了纪录。目前集装箱运费的水平如果长期持续下去,到2023年,全球进口商品价格可能会比现在增加11%,消费者物价指数增加1.5%。

报告还称,集装箱运费的飙升将增加生产成本,进而提高商品服务价格,对国民经济产生消极影响,特别是对于那些在消费和生产领域高度依赖贸易的小型国家和欠发达国家。高运价还将影响家具、纺织品、服装和皮革制品等低附加值商品,这些

商品的生产通常分散在远离主要消费市场的低工资经济体中。联合国贸发会预测,这些类别的消费价格可能会上涨10.2%。

眼下,“奥密克戎”新毒株的出现加剧了全球经济复苏的担忧。中国人民大学副教授王鹏认为,如果病毒产生大范围传播的话,可能会对全球供应链、产业链上的很多生产地产生影响,也会短期之内出现某些货物、某些供应链产业链的供需失衡。更多极端天气和新冠病例暴发的风险也可能再次造成供应链堵塞。

高昂的运费已然引起了有关部门的注意。由于近几个月来利润大幅增长,航运公司被指控在费率问题上串通。欧盟委员会、美国当局和英国竞争监管机构都在对该行业进行审查,但尚未采取任何行动。

不少人也在想办法解决难题。国际航运协会主席Esben Poulsen上周在接受采访时表示,新的集装箱船正在有序建造之中,并将在未来24-36个月内大幅扩充现有运力。

不过Poulsen也称,航运业仍然存在一些挥之不去的问题,恢复常态化运营困难重重。比如,劳动力短缺导致海员调换困难以及海员全面接种疫苗的进度非常缓慢。据了解,由于多数国家继续实施旅行限制,以遏制新冠病毒蔓延,这使得一些海员难以往返于船舶、工作场所和居住国之间,再加上调换存在困难,因此有些运输工作无法顺利完成。

Poulsen还强调,在许多国家要求入境者完全接种新冠疫苗之际,海员们能够获得新冠疫苗数量非常有限,这使情况变得更糟。北京商报记者 陶凤 赵天舒

· 图片新闻 ·

日本再次“封国”



29日,日本东京,实拍羽田国际机场。CFP/图

随着新发现的新冠病毒变异毒株奥密克戎在全球蔓延,日本进一步收紧边境管控。当地时间11月29日,日本首相岸田文雄宣布,受奥密克戎的影响,从30日零时起暂停所有国家和地区外国人新的入境。

当天,日本厚生劳动省发布公告称,28日一名来自纳米比亚的入境人员新冠病毒检测结果呈阳性,目前正在确认其是否感染新冠病毒变异毒株奥密克戎毒株。

世界卫生组织在致194个成员国的技术简报中表示,奥密克戎新冠变异株在全球范围内进一步扩散的可能性很高。在此之前的11月27日,以色列也宣布限制外国旅客入境,成为了首个全球由于奥密克戎新冠变异株封锁国门的国家。

金融市场方面,东京日经225指数11月29

日收盘跌1.6%,报28283.92点,较上一交易日下跌467.76日元;日经指数期货2112合约开盘在28320日元,较上一交易日下跌470日元。

东京大学公共政策研究生院教授铃木一人在《日本经济新闻》网站发表评论表示,禁止所有外国人入境是一项“相当大胆”的举措,但这也体现出岸田文雄政权希望国内疫情保持低位稳定,恢复国民经济的坚定意志。

疫情暴发以来,日本对外开放的政策发生多次变化。今年1月13日,时任日本首相菅义伟宣布日本将全面暂停所有外国人入境,直至2月7日。日本政府曾于11月8日放宽入境限制,允许持短期签证的商业方面访客、留学生、技术实习生在提交疫苗接种证明和活动计划书的前提下入境。

北京商报综合报道