

B2 索尼彩电业务为何连亏7年

连年亏损让索尼液晶部门倍感压抑。这个曾经的电子贵族已经放低身段低价抢市,但并没有带来市场的繁荣。若不能提供新的品牌核心诉求、解决面板成本问题,索尼液晶电视之路只会越走越窄。

B3 中国油企加速海外“气”源布局

经历了金融危机的“抄底”时机,中国石油企业的海外收购并没有减速。值得注意的是,三大国内石油巨头去年以来的海外投资中,天然气、煤层气、页岩气等“气”源项目愈发受到青睐。

B4 保健酒 传奇还是传说?

“安神补脑、抗疲劳”、“增强免疫力”等的宣传语给保健酒披上了传奇色彩。近日,有关五粮液冬虫夏草酒涉嫌违规宣传的消息曝出,揭开了保健酒行业乱象一角。保健酒,到底是传奇还是传说呢?

今年春节长假期间,东星集团博客上突然公开了一封原东星航空董事长兰世立的“遗书”,由此这位已经淡出人们视线多时的争议人物再度引起业内关注。在“遗书”里,“狂人”兰世立依旧坚称自己没有破产,其资产被人谎报。此前,面对东星航空破产以及自己被判处4年有期徒刑,兰世立始终表示将从头再来,所以此次抛出“遗书”也被认为是其进行的又一次挣扎。

兰世立,东星狂人的末路挣扎

商报记者 肖玮

辉煌的过往

从270元到湖北首富

在“遗书”里,兰世立这样写道:“亲爱的女儿,你的父亲没有破产,也没有犯罪。无论他们将我们所建的中国东星大厦改成什么名称,谁也改变不了这是东星人在武汉人民心中树起的丰碑。不管他们把东星航空的飞机换成什么颜色,都影响不了东星人在中国民航史上光辉的一页。”同时,兰世立还指责,东星航空的债务被人多地放大了10倍之多,而接手公司大部分资产的中航根本不可能实现开通武汉-伦敦、武汉-巴黎、武汉-纽约等航班的承诺。

一时间,让人不禁感慨,即使身处牢中,兰世立依旧没有改变其狂傲不羁、擅长作秀的性格。正是这种性格成就了东星一时的辉煌,也导致了公司的衰败。在东星王国倾塌前,兰世立的发迹史一直都被外界津津乐道。曾被称为传奇人物的兰世立在1991年开第一家公司时,口袋里只有270元。此后的15年中,兰世立涉足过电脑、餐饮、房地产、广告、公路、投资、旅游、航空、电信等20多个行业。到2005年末,他



个人拥有的中国东星集团资产已超过20亿元,在《福布斯》中国内地富豪榜上排在第70位,并成为新的湖北首富。东星集团主要业务集中在旅游、房地产、公路、航空、电信等。

风光时,兰世立曾这样说过:“我做的每个业务在全国排名中都名列前茅。我是湖北最大的房地产商、全中国第一个做公路的,经营着全国最大的民营航空公司和全国最大的民营旅游公司。但是,一个行业很容易就做到第一太没意思了,只能换个行业玩玩。”

兰世立总结自己的生意经为“不断进入新领域,

也不断放弃新领域”。他说最不明白的就是为什么有人要打造百年老店。“百年后你孙子都不知道在哪了,这样的企业有什么用呢。”

男怕人错行 成也航空败也航空

2004年,兰世立又对一个新目标动心了,那就是航空。而正是这个行业,一度把兰世立推向了商界“神话”的位置,也最终让其重重地摔下。

兰世立曾经无比得意地说:“我获批成立航空公司,只用了30分钟。我跟民航总局(现称为中国民用航空局)局长讲,我不懂开飞机,也不懂造飞机,但我

最知道坐飞机的人需要什么。”2005年6月,兰世立拿到了国家民航总局批文,东星集团获准筹建东星航空,成为国内第四家获批的民营航空。

对于为什么进入航空这样一个全球公认的烧钱行业,兰世立曾给出了一个近乎孩子气的解释。他说,当时因为做旅游,每年大概要坐300次飞机,所以对当时国有航空公司印象极差。首先,空姐一个比一个丑;第二个,座椅非常不舒服;还有餐食很难吃、飞机一点都不漂亮,像救护车。于是兰世立决定自己成立一家“不一样的”航空公司。(下转B4版)

商报评论

民营航空路在何方

5年多前,当长期被国有资本垄断的民航业刚刚开始向民营资本开放时,其广阔的发展前景吸引了多家公司进入。然而5年多的时间过去了,民营航空不仅没有像预期的那样腾飞,反而失去了原本的活力。

不能否认的是,全球金融危机以及去年的伊春空难,都给民营航空的未来蒙上了一层阴影。但更重要的是,民营航空规模小、抗风险能力差,使其难以赢得公众的信任。

很多人都记得,东星航空重整,被认为是无论如何都比破产清算要好的结果。但尽管各类债权人、投资人奔走呼吁,武汉地方政府还是不为所动,执意对东星航空破产清算。这其中的原因非常复杂,对民营小航空的不信任就是一个很重要的因素。

而作为国内第一家被停航的航企,奥凯创始人刘捷音曾感慨,国有大公司在航油、航材、机场费等方面都能拖欠,而民营航企必须得按时付款,否则对方就停止服务甚至被告上法庭。据说,甚至有些航油公司要求民营航空交付100万元的油料押金。在银行贷款方面,民营航空更是难以获得支持。

其实,在看到困难和问题的同时,我们也应该意识到,中国的民营航空每走一步都是“摸着石头过河”,所以每一次的失败也都十分宝贵,只有总结教训才能更好地发展。放眼全球,比如在美国,淘汰速度也很快。一般经过5年,民营航空大概几家中能保留一两家,所以中国的情况并不特殊。而且,闯过重重难关而幸存下来的民营企业,才具有发展壮大的实力。

当然,我们也呼吁有关部门尽快出台扶植民营航空的政策,营造公平的市场竞争环境,别让消费者最终为国有航空公司垄断买单。

