

市值蒸发 官司缠身 波音经历“至暗时刻”

□本报记者 张枕河

目前距离埃塞俄比亚航空波音737MAX8空难已过去一个月。在这一个月內,美国飞机制造商波音不仅市值蒸发高达302亿美元,各种官司也不断袭来。最新数据显示,波音第一季度商用飞机交付量同比大幅下降,3月份更是没有一份新的737MAX订单。展望未来,外有空客等强敌竞争,内有各类诉讼缠身,波音的“至暗时刻”何时才能结束?

诉讼潮不可避免

对于波音而言,接下来一波诉讼潮将不可避免,而起诉波音的对象将包括遇难者家属、航空公司、投资者、股东等各类人。

目前已经有数位埃塞航空遇难者家属对波音提起了多起诉讼,指控该公司没有向飞行员通报自动防失速系统的危险。卢旺达籍遇难者穆索尼的家属日前上诉至芝加哥联邦法院,控告波音客机的自动驾驶系统存在缺陷,是这场空难中首次有遇难者家属向波音提起诉讼。

据最新报道,在遇难者家属提出起诉后,波音公司的一名股东也对该公司发起诉讼,指控飞机制造商隐瞒了737MAX的安全风险。

一位名叫理查德·希克斯(Richard Seeks)的波音股东在本周提交给法庭的文件中称,波音公司实际上将公司的盈利和增长置于飞机安全之上。由于波音公司的疏忽,投资者遭受经济损失,波音公司涉嫌存在证券欺诈行为,因此要求波音公司赔偿。

希克斯表示,波音公司关于公司运营、增长和安全记录的“虚假和误导性声明”夸大了其市场价值。波音对其他客运航空公司还隐瞒了这样一个事实,即波音拒绝向737MAX提供必要的安全功能,除非航空公司购买这些功能作为“额外功能”或“可选功能”,波音以此压低价格,与空客竞争。希克斯指出,他在今年3月初的空难之前买了300股波音公司的股票,在过去两周只



新华社图片

能亏本卖出。

此外,未来也将有不少航空公司寻求成本和收入的损失赔偿。本月初,波音公司首席执行官米伦伯格首次承认,在两起事故中,波音737MAX飞机的飞行控制系统与空难有关。作为飞机制造商,主动承认缺陷是较为罕见的,这也预示着波音的赔偿金额将非常高。

交付量直线下滑

近日,波音公布2019年第一季度飞机交付情况,本季商用飞机交付量同比下滑19%。737MAX的交付量从一年前的132架下降至一季度的89架,且3月份没有一份新的波音737MAX订单。

据《华尔街日报》报道,为解决737MAX8的问题,波音正在开发一种软件修复程序。然而,即便波音在很短时间内推出修复后的程序,一些分析人士预计,要得到全球监管机构的批准,737MAX至少也要等到今年9月才可能恢复商业飞行。

■ 海外选粹

风投基金大佬“变形记”



《福布斯》

早在2009年全球金融危机爆发之初,马克·安德森和本·霍洛维茨便共同创立了安德森霍洛维茨风险投资基金公司,并剑指硅谷创业公司。当年该基金发布的第一份募资演讲稿曾承诺,要在硅谷找到新一代“自大狂”创始人,复制史蒂夫·乔布斯和马克·扎克伯格式的传奇。

时值2019年,安德森深知,当初的选择未必能如愿以偿。他的新观点是“21世纪可谓来者不善”。他认为,在这个高度互联且信息超载的社交媒体时代,“来者不善”将对现实发起挑战,现在已很难再轻易打造出价值动辄数十亿美元的创新企业。

十年来,安德森霍洛维茨基金已晋身硅谷风险投资行业的精英行列,并为基金投资者创造了100多亿美元的账面利润。在接下来的一年左右时间里,该基金所投资的至少五家独角兽公司(包括空中民宿)将陆续上市。安德森曾表示,在任何行业,首当其冲的差异化形式是什么?就是成为行业领先者。”

然而,保持行业领先地位往往比成为领先者更难。随着脸书接连曝出数据丑闻,人们对于高科技行业的乐观期待正日渐消退。作为脸书的早期投资者,安德森至今仍是该公司董事会成员。因此,脸书遭遇重挫,也不可避免地牵连到安德森霍洛维茨基金的声音。同时,著名创投公司软银基金近期携上千亿美元巨资在硅谷展开大手笔投资,也令安德森们倍感压力。

在本年度美国最佳创投人排行榜中分别第55名和73名的安德森和霍洛维茨,如今决定要让自己“来者不善”。他们刚刚筹集一支价值约20亿美元的新基金,这使公司目前管理的总资产接近100亿美元。

更为激进之举是,他们正在将公司注册成为理财顾问公司,从而完全放弃风险资本公司的属性,目前相关工作已基本完成。这是一个代价高昂且痛苦的转型之举,公司为此要招聘合规人员,并对每名员工进行审计,其投资人也不准在公开场合公布投资组合或谈论基金的业绩表现。

不过,此举显然会令该公司的合作伙伴受益。因为长期以来,风险资本交易一直缺乏华尔街式的监管,随着虚拟货币时代的到来,美国证券交易委员会对高风险投资行业开始加强监管,并直指风投资本。安德森坦言,放弃风险资本公司的身份,可以让公司更加灵活地进行风险较高的投资,其合作伙伴因而得以继续享受自由交易的乐趣。

公司改弦易辙的第二大原因是,两位创始人一直不走寻常路,“喜欢尝试不同的东西”。安德森和霍洛维茨还想借此重燃早期的成功。这是一个风投公司目前已储备了从生物科技到虚拟货币等多种行业的投资专家,其普通合伙人队伍也扩大至16人。(石璐)

■ 金融城传真

自动驾驶:英国领先世界的野心和实践

□本报记者 孙晓玲 伦敦报道

“我们的自动驾驶汽车,最早2020年上路”,英国初创公司Five AI的创始人兼首席执行官斯坦·博兰德在4月4日的英国智能网联汽车大会现场宣布。

这家2016年才成立的公司,是英国多家无人驾驶汽车公司之一。现场有人提问:“与美国和中国相比,英国在该领域的投资,是否已超过他们?”“No!”博兰德回答。

有报道称,这家初创企业已融资2900万英镑(约合2.5亿人民币)。对于正在烧钱阶段的无人驾驶来说,这个数目并不算大。

但是,资本并不是在该领域取胜的唯一法宝,令博兰德自信的是技术和人才。“在欧洲,计算机视觉和机器学习的才能与美国一样强大。”

作为第四次工业革命的典型应用,无人驾驶成为捷豹路虎、宝马、奔驰、沃尔沃、丰田等汽车巨头新的竞赛场,也是英国势在必得的主战场。

“我目前的工作,处于传统汽车工业和科技之间的十字路口,这一领域的动态变化以分钟计算。”丰田欧洲网联公司首席执行官奥古斯丁·马丁表示,“我们一手抓数据,一手抓平台建设,最终服务用户。”

为了在智能网联上占据先机,丰田公司于2018年4月专门成立欧洲网联公司,其总部就设于伦敦,其业务专注于智能网联汽车和大数据。

马丁说:“欧洲网联公司是丰田持续增长的下一步。在欧洲,采用新移动方法的速度非常快。”

这家伦敦初创公司,将招聘数据科学家、工程师和软件开发人员,基于云数字生态系统,提供包括共享乘车、远程交付等服务,管理

丰田在欧洲的大数据业务。

正如英国商业、能源和工业战略部部长克里斯·斯基德莫尔所说,自动驾驶汽车的发展需要各方面的努力,没有一家公司、一个国家可以独立完成。“我们必须应对这种前所未有的全球合作。”斯基德莫尔说,英国政府已在自动驾驶汽车的管理、组织和投资方面做好了准备。

事实上,无论在英国还是欧洲,汽车行业的竞争从未如此激烈而迅速,传统汽车巨头之间、汽车与科技之间、大公司与初创公司之间,都在不断合纵连横。

据欧洲媒体The Drive报道,宝马和戴姆勒集团将成立合资公司Jurbey,专注于移动出行服务,业务涵盖驾驶信息服务、汽车保险、导航、在线访问数据等。

而在英国,为了实现自动驾驶的全球领先地位,政府、学界、业界等各方面不遗余力。

2015年,英国交通部和商业、能源与工业战略部联手,共同创建新机构——互联与自动驾驶中心,确保英国在研发和测试自动驾驶汽车领域成为世界领导者。同时,通过该中心的协调和操作,打通法规、测试、创新、产业等各环节障碍,并不断披露最新进展,持续完善推进。

3年多来,英国在这一领域稳扎稳打,步步为营。

2015年7月,英国交通部发布“自动驾驶汽车操作手册”,为自动驾驶汽车测试提供指导;

2017年4月,英国宣布无人驾驶汽车项目将在考文垂等4个城市进行;

2019年11月,英国交通大臣克里斯·格雷林表示,自动驾驶汽车将比大多数人预期的要早,预计到2021年,第一辆自动驾驶汽车将在英国道路上使用;

2018年7月,英国交通部表示,预计到

2035年自动驾驶车辆销售额将达520亿英镑;

2018年11月,英国宣布将在伦敦和爱丁堡之间进行第一个自动驾驶测试;

2019年1月,英国人工智能公司Oxbotica的自动驾驶汽车在牛津道路上测试,并表示将很快在伦敦街道上行駛;

2019年2月,英国又推出新版世界领先的“自动驾驶汽车测试操作规范”;

2019年3月,英国发布《移动未来:城市战略》报告,提出到2035年,英国网联和自动驾驶汽车出口营收将达150亿英镑;

2019年4月,英国汽车制造商与经销商协会发布报告称,在自动驾驶技术商业化方面,英国已领先全球竞争对手,排在德国、美国、日本和韩国之前。

根据汽车制造商与经销商协会的报告,到2030年,自动驾驶汽车将给英国带来每年620亿英镑的市场机会,创造约42万个就业岗位。在未来10年,自动驾驶将预防4.7万起严重事故,挽救3900人的生命。

作为第一次工业革命的发源地,英国在科技领域的探索从未间断。尤其在人工智能上,英国不但拥有“人工智能之父”图灵,更是没有错过任何一次人工智能浪潮。当阿尔法狗打败世界围棋名将李世石时,很少有人知道,其核心技术来自于英国DEEPMIND公司。

不过,与政府官员的高调表态相比,业界的声音似乎更加谨慎。

Oxbotica的首席执行官格雷姆·史密斯表示,公众最先会在公共服务和商业企业中使用自动驾驶汽车。“根据目前试验,可能会先在特定区域中商用。例如,在机场航站楼和飞机之间运送乘客。但从长远来看,当各种法规到位时,自动道路汽车将在城市中运送乘客,并可运用于长途旅行。”史密斯说。

激烈竞争埋隐患

业内人士认为,激烈的外部竞争给737MAX埋下隐患。从目前看,很多隐患之前并未得到重视。

实际上,波音737系列客机已经诞生50多年,作为最畅销的单通道机型之一,世界上平均每1.9秒就有一架波音737起降。早在2006年,波音就曾考虑推出737新机型,但是一直没有成行,反而被老对手空客抢先一步,后者在2010年推出了更加节油、推力更大的A320升级版A320neo,一时风光无限。

2011年8月,波音宣布启动737MAX研发。回过头看,为与空客竞争,波音在设计737MAX之初,就为争取时间和订单做了不少妥协,由此埋下了隐患。

据专业人士介绍,737MAX采用的是LEAP-1B发动机,它的特点是油耗低、排放少、噪声小,这正是737MAX应对空客新招数。然而,新发动机的潜在问题是体积更大,受制于737机型的起落架不够高,如何安装新发动机成为困扰波音设计师的难题。因为如果要提高起落架的高度,可能飞机的机身设计也要相应改变,继而牵一发而动全身。

最终波音采取了一个折中方案。为保持飞机的机身、机翼、起落架不变,同时又要保证发动机有足够的离地高度,波音737MAX提高了发动机的安装点,发动机最高的部分高出了机翼。如此改动最小,但却会导致飞机的俯仰配平性能有所变化。为了自动修正这一变化,波音只能选择加装机动特性增强系统(MCAS)来补救。

LEAP-1B发动机带来的困扰还不止于此。2017年5月10日,第一架737MAX交付后,其发动机就被发现存在故障,部分新型LEAP发动机内的金属盘可能会破裂。波音当时不得不暂停了737MAX的测试。作为客户,不少航空公司认为这款发动机存在设计缺陷,只能增加维修保养的投入。

■ 海外观察

“特朗普派” 给金融监管体系“注水”

□王亚宏

用了两年半时间,特朗普已经向人们证明了一位房地产商兼电视选秀明星跨界成为总统是一件后果难测的事。因此,当特朗普打算提名前比萨店的老板和执业律师分别进入美联储和美国证券交易委员会这两家机构时,不少人开始担心金融监管机构的未来。

主导美国货币政策的美联储近来让特朗普很不满意,就在4月5日他还再次呼吁美联储下调利率,并称该央行应重启资产购买计划,以刺激增长。按照以往的标准,这番言论已经构成对央行独立原则的侵犯,但对特朗普来说,这还远远不够。他不但发声施压,还利用总统提名权利,打算将一些“自己人”塞进美联储。

特朗普最新打算派入美联储的是赫尔曼·凯恩。虽然凯恩20多年前曾经在堪萨斯城联邦储备银行工作过一段,但他更为人们所知的履历是餐饮连锁店教父比萨的首席执行官。由于在快餐业干得风生水起,他还成为美国全国餐饮业协会的掌舵人。除了在商界呼风唤雨外,凯恩和特朗普还有另外一个共同点:都参加过总统竞选。凯恩在2011年宣布参加总统竞选,成为当时共和党唯一的非裔美国人参选人。

虽然在大选路上凯恩没能像特朗普那样走到最后,但这并不妨碍他为特朗普站台助选。去年9月,凯恩参与发起了一个支持特朗普的超级政治行动委员会,该委员会的官网主页以特朗普的照片为背景,呼吁人们要团结起来避免特朗普遭到弹劾。表忠心的凯恩也得到了奖赏,特朗普决意让其成为美联储理事。

比起餐饮业出身的凯恩来说,特朗普提名的另一位美联储理事史蒂芬·摩尔显得稍微靠谱些,虽然后者也因为没有经济学博士学位而遭到诟病。摩尔此前在保守派顶尖智库美国传统基金会当访问学者,曾经在特朗普竞选团队中担任顾问,并与另一名经济学家撰写了一本关于特朗普经济学的书。

凯恩此前有关货币政策的言论不多,但摩尔却经常立场鲜明地支持特朗普降息的观点。他批评美联储目前设定的利率太高,政策过紧,认为美联储去年9月加息是错误的,应立即改变政策,降息50个基点。他还称收紧货币是对美国经济增长的威胁,美联储奉行的紧缩性货币政策在过去6个月导致美国经济增速减少了1%至1.5%,这给美国经济造成的损害目前尚未恢复,这一言论与特朗普对美联储的批评如出一辙。

由于特朗普一直呼吁放松货币政策,凯恩和摩尔被认为是因为支持总统观点而获得美联储理事提名。美联储关于货币政策的表决中12人有投票权,特朗普一下塞进两人看似问题不算大,但更大的风险在于,领导美联储的鲍威尔本身也在特朗普的火力下风雨飘摇。去年年底特朗普还曾考虑用美联储前理事沃尔什来取代鲍威尔。特朗普私下常常将鲍威尔比作一个“毫无存在感”的高尔夫球手,并称鲍威尔是美国经济的最大威胁之一。

由于对美联储理事的任命需要得到参议院的通过,尽管共和党把控着参议院,但凯恩和摩尔的任命仍有不确定性。特朗普此前曾经提名前美联储金融稳定专家梁内利和卡内基-梅隆大学经济学教授马文·古德弗伦德出任美联储理事,但均因货币政策立场方面的原因没有被参议院通过。

美联储已经风雨飘摇,而白宫还想通过提名来充实另一个重要的监管机构——美国证券交易委员会(SEC)。白宮月初表示,将提名前执业律师艾莉森·李填补美国证券交易委员会年初由于一名委员离任而留下的空缺。由于规则限制使得美国证券交易委员会五名委员中任何单一政党占有的席位不能多于三席,目前美国证券交易委员会主席杰伊·克萊頓也是特朗普提名任命的,克萊頓此前从未在政府部门工作过,是华尔街的并购律师。

除了任命理事,特朗普还有其他影响证券交易委员会的手段。去年他就曾要求美国证监会研究是否停止上市公司季度报告,用半年报代替,称这将“使得美国企业拥有更强的灵活性并节省资金”,推动公司业务发展,从而帮助创造就业。季度财报是对市场审慎监管的产物,上世纪30年代在大萧条监管浪潮中,美国证交会开始让公司强制披露季度信息。

去年,金融危机期间通过旨在加强监管的《多德-弗兰克法案》被修订,该法案加强对系统性风险的监管,力图解决金融机构“大而不能倒”问题,对银行业、证券业和保险业等金融业态以及金融衍生品加强监管,而修订此法案意味着特朗普兑现竞选承诺,即放松监管以刺激经济增长。

通过向监管机构塞入“特朗普派”和修改规则,美国在金融危机期间建立起的监管防火墙被逐渐拆除,这固然有利于短期发展,但也会为日后危机埋下隐患。金融监管体系将如何消化“特朗普派”带来的时间成本和机会成本仍有待观察。