

Disclosure

达成合并协议 美两大航空正式“订亲”

面对航油价格节节升高和美国经济的衰退,美国航空业开始加速整合。美国当地时间4月14日,美国达美航空公司和美国西北航空公司正式宣布,双方将以全股票交易进行合并,交易价值逾30亿美元。合并后的新公司将被命名为美国达美航空公司,新公司会把两家航空公司的互补航线网络全面合并,企业市值为177亿美元,成为世界上最大的航空公司,这也是全球航空业近年来规模最大的并购案。

◎本报记者 索佩敏



达美航空公司飞机 资料图

合并后 新公司年收入将超350亿美元

根据交易条款,美国西北航空公司的所有股东将按照每1股美国西北航空股份折合1.25股达美航空股份的比例,获得相应的股票。此价格较美国西北航空周一收盘价高出17%。合并后,新公司全球总部位于亚特兰大。达美航空现任首席执行官理查德·安德森将担任新公司的首席执行官,达美航空现任总裁兼首席财务官爱德华·巴斯蒂亚亚在新公司内继续出任总裁兼首席财务官,美国西北航空现任首席执行官杜·史蒂文斯则会成为新公司的董事会成员。

但目前合并协议仍需要获得达美航空和美国西北航空股东的批准,以及相关监管机构的审核。上述批准、审核过程预计于今年晚些时候完成。在正式审批过程完成之前,两家航空公司的航班时刻、常旅客计划、客户服务以及企业组织结构将不会因为宣布合并而产生变化。达美航空和西北航空都是全球天合联盟的成员,美国政府最近还授权这两家公司与其各自的合作伙伴法国航空公司和荷兰皇家航空公司对跨大西洋航线定价。

预计此次并购交易将产生超过10亿美元的年收入和成本协同效应,并且预计整合两家公司的永久性现金成本不会超过10亿美元。

两道坎 面临飞行员反对和反垄断审查

尽管两家公司已于14日共同宣布了详细的合并计划,但这并不意味着新公司就此将顺利诞生。事实上,新的达美航空在成立前至少还将面临两大考验:飞行员工会的同意和反垄断机构的审查。

达美航空董事会表示,原达美航空的飞行员将在新公司中获得3.5%的股权利益。而两家公司除飞行员以外的员工,将获得新公司4%的股权利益。达美航空同时承诺,将尽其所能达成一项涵盖达美和西北航空飞行员的协议。

事实上,达美航空与西北航空此前的谈判在2月搁浅,正是因为两家公司的飞行员工会未能就如何整合两家集团的薪资达成一致。达美航空此前曾表示将推迟合并计划,直至飞行员们接受整合协议。有消息指出,达美航空本周末与公司6000名飞行员就合并问题举行谈判,达美航空与西北航空5000名飞行员的谈判也将展开。不过,西北航空飞行员工会已经明确对合并表示反对。该工会在声明中称,这项协议显然让西北航空飞行员在经济方面和年资表整合方面均处于不利地位。

此外,有业界人士指出,考虑到

新达美航空将飞往67个国家的390多个目的地,预计年度总收入将超过350亿美元,拥有近800多架飞机的主力机队,员工总数约75000人。

杜·史蒂文斯表示:“合并后的新公司将推出多条贯穿美国、拉丁美洲、欧洲和亚洲的优质航线。此外,整合后的新公司能够更合理的将合适的机型调配到合适的航线上,让我们的整个航线网络更有效率。简而言之,美国西北航空及达美航空的网络合并,将更好的激发我们全球范围内的运营潜力,并增强了我们对于未来发展的投资能力。”

值得注意的是,达美航空与西北航空的合并未能撼动美联航作为中美航线上最大承运人的地位。目前美联航经营的中美每日不停站直飞航班共有5个,分别是北京到旧金山、芝加哥和华盛顿特区以及从上海到芝加哥和旧金山的直飞航班。而公司也以获得美国交通部批准,计划于今年春季开通广州至旧金山的直飞航线。相比之下,达美刚于今年3月开通上海至亚特兰大的直飞航线。而美西北目前在中美航空市场上则主要是由中国经由东京转机前往美国,不过美国运输部已经批准其2009年开通底特律至上海的直航航线。

达美航空与西北航空合并后带来的影响,美国司法部和反垄断机构对合并反应谨慎,合并申请面临严格审查。如果双方正式申请合并,美国司法部30天后可以要求双方提供合并协议细节。如果司法部认定合并不符合国家利益,有权冻结航空业合并1年。而目前已经有不少国会议员公开反对达美航空与西北航空公司合并。

西北航空总部所在地明尼苏达州州长蒂姆·波伦蒂说,他担心合并将使明尼苏达州失去大量就业机会和税收。运输和基础设施委员会主席吉姆·奥伯斯特尔则认为,合并将削弱航空业竞争,不符合公众整体利益。合并将减少竞争,影响较小社区得到的航空服务。2007年1月,由于多名政界人士反对,美国联合航空公司被迫放弃合并合众国际航空集团的计划。

市场调研机构Market Watch认为,由于受到政界人士反对,达美航空与西北航空公司的合并可能不会一帆风顺。不过也有分析指出,达美航空和西北航空的航线几乎没有任何重合,这应有助于提高两公司合并获批的几率。

■新闻观察

全球经济趋缓或催“热”航空并购潮

◎本报记者 索佩敏

随着达美航空和西北航空宣布合并,这宗近年来全球最大的航空业并购暂时落下帷幕。不过分析人士指出,全球航空业的并购整合只是刚刚开始。面对国际油价不断走高给航空业带来的成本压力,以及美国次贷导致的宏观经济疲软,作为对宏观经济最为敏感的航空业,可能会掀起新一轮重组热潮。

美国航空业整合加速

业内分析人士指出,达美航空公司与西北航空公司合并,主要受燃料价格上涨、美国经济表现疲软等因素影响。自1月中旬以来,每桶原油价格从约90美元升至目前约110美元,航空燃料加工费用大幅度提高,加大了航空公司的运营成本。此外,美国经济表现疲软,信贷紧缩导致融资困难,让航空公司雪上加霜。自3月以来,包括美国天空巴士航空公司、边疆航空公司在内的4家廉价航空公司申请破产。

市场普遍认为,达美航空与西北航空合并可能会直接影响到美联航与美国大陆航空的合并进程。早在2006年下半年,市场就传出美联航与大陆航空正就合并举行谈判。随着西北航空与达美航空合并,前者持有的大陆航空“空股”将重新回到大陆航空手中。西北航空因持有这些优先股而有能力阻止大陆航空与其他航空公司进行合并。有消息人士表示,大陆航空与美联航已经完成了大部分与合并相关的基础工作,在达美航空和西北航空发布合并声明后可能“很快”为达成交易做好准备。

市场调查机构Market Watch



安德森将担任新公司的首席执行官 资料图

评论,如果达美航空公司与西北航空公司成功合并,新公司运营成本将降低,部分抵消油价上涨带来的不利影响。此外,新公司将扩展在亚洲的业务,取消一些不赢利的线路。这场合并将引发美国航空业新一轮合并风潮。有分析家预计,经过一系列合并后,美国将出现3家航空巨头,控制约80%的全美航空交通量。

整合趋势或波及全球

并购整合是近年来国际航空业的重要趋势,欧美航空巨头之间的并购也是层出不穷。2003年10月,法航宣布以换股形式与荷兰皇家航空合并,法航将以11股本公司普通股股票加10股认股权证交换10股荷兰皇家航空的普通股,总计交易金额为7.84亿欧元,由此诞生了当时全球最大的航空公司。2005年3月,欧洲另一家航空巨头——德国汉莎航空宣布以最高3.1亿欧元(约合4.06亿美元)的价格收购陷入困境中的瑞士国际航空公司。

而随着此次达美航空与西北航空的合并,业内人士认为在目前严峻的市场环境下,美国航空业的并购重组可能会波及全球。有分析人士指出,航空业对于宏观经济非常敏感,由于美国次贷对于全球宏观经济都会有一定影响,加上油价高涨带来的压力,有部分航空公司可能会寻求合并的方式来实现规模效应,应对市场难关。

南航董事长刘绍勇在为某杂志撰写的2008年预测中认为,2008年以及以后可以预见的趋势是,大量的重组和兼并将在欧美主要航空公司之间快速展开,同时波及全球。随着欧美航空公司之间参股比例大大放宽,并购活动必然增加。目前欧美航空公司大约占有全

球航空市场60%以上的市场份额,他们之间业务和资产合作的不断加深,必然给其他区域的航空公司施加巨大压力,推动包括中国在内的各国航空市场上发生大小不一的重组与兼并。

国内航空业一波三折

而国泰与国航之间的联合重组、新加坡航空意欲参股东航等都是这种压力的预演。2006年6月,国泰航空和中国国航宣布了名为“星辰计划”的股权重组计划。通过该计划的实施,国泰与国航交叉持股,而国泰则全资收购了活跃在内地与香港市场间的港龙航空。2007年9月,国内三大航之一的东航宣布,计划以每股3.8港元的价格向东航集团、新航和淡马锡共发行29.85亿股H股,由此引入战略投资者,募集资金约113亿港元(14.5亿美元)。不过该计划最终被国航以出价每股5港元收购方案的方式,最终被东航股东大会否决。

现任民航局局长、原国航董事长李家祥一直是中国民航业重组的坚定倡导者。李家祥在国航时一直大力推广其“超级承运人”的理念。在他看来,中国民航业需要一到两个能够和国际航空公司竞争的“超级承运人”,而这需要中国民航业内的重组与联合。尽管李家祥在出任民航局局长后表示,联合重组是企业自主行为,政府尊重企业的自主经营行为。但业界普遍认为,他的上任或许将加强国内民航业联合重组的趋势。

不过也有国内航空公司对此提出了异议。昨日一家国内航空公司高层接受记者采访时表示,航空业有多种模式,既可以通过做大来实现规模效应,由此盈利,也可以通过专注于某一特定市场如高端客户或者廉价航空来做精。在他看来,很多大型企业的并购也存在风险,未必都是1+1大于2的效果。

刘绍勇则指出,在航权开放和外航重压之下的发展中国家,特别是在中国航空公司内部,也有可能发生以市场化为主导的新一轮产业重组。航空公司的重组不是简单的资源相加,也不是一时的股权争夺,重组过程必然要面对各种资源有取有舍,有分有合。一种可以考虑的方式是,由国家成立一个航空控股总公司,来同时持有南航、国航和东航的国有股权,并由国家进一步注入资本金,增强资金实力。这有助于中国应对国际航空市场的竞争,积极应对全球航空业的重组和并购活动。



越来越不景气的美国房地产 资料图

房价不断缩水 过半美国人惧怕买房

美国14日公布的一份最新民调显示,民众对本国住房市场的前景持越来越悲观的态度,半数以上美国人表示不会在可预见的将来购买房产,而且这一比例正在不断上升。

房价不断下跌

来自密苏里州弗格森的居民罗伯特·杰克逊不到两年前前买了一处两居室的房子。如今,他和妻子拥有4个孩子的他希望换一所更大的房子。不过,不断下跌的房价让他无所适从。

30岁的杰克逊告诉说,虽然房价下跌对于想买新房的他来说是个好消息,但他如何卖出眼下的房子周转资金却面临大问题。即使找到买家,如今的市场成交价可能让杰克逊蒙受一大笔损失。我们只能采取权宜之计,暂时住着,等市场好一点再说(买新房),”杰克逊说。

和杰克逊有相同想法的美国居民不在少数。根据美国媒体14日公布的一份最新市场调查,大约60%的美国人明确表示,未来两年中不会考虑购买房产,这一比例较2006年9月时的53%有所上升;同时,明确表示将买房的人从两年前的15%降至目前的11%。

调查报告称,居民对购房的犹豫心理部分源于他们对房地产市场前景的悲观预期。其中,四分之一的受访者认为,美国房价将进一步下跌,认为房价合理的民众比例已经下降到35%,大约一半民众认为房价存在高估现象。

市民忍痛“割肉”

美国媒体援引宏观经济分析师格斯·福尔的话说,以当前市况来判断,美国大约有900万购房者面临还贷金额高于房屋当前市值的窘境。而房价的下跌趋势预计将持续到明年年初。

也许考虑到房价可能持续下跌的因素,民众并不愿意看到买到的房子价值不断缩水,也不愿意看到高价房贷给生活带来巨大压力。

根据调查,美国购房者如今选择可调整按揭方式还款的比例为10%,只是两年前的一半。可调整按揭的还款方式最初允许购房者以低利率还贷,但此后根据市场情况逐步调整。美联社说,这种还款方式经常让一些购房者在后期面临高利率和巨大还款压力,甚至迫使他们放弃房产。如今,美国国内个人住房抵押回收案例已连创历史新高。

家住加利福尼亚州斯托克顿的丹尼尔·加列戈就是不少在房价下跌过程中选择忍痛“割肉”的居民之一。他说,房价下跌已经使自己资产缩水,但不断攀升的汽油价格和其他生活开支使他难以承受可调整按揭贷款压力。预计到房价短期内不会恢复,加列戈选择在还贷利率再次调高前低价抛售了自己的房子。

“我们可能不得不搬到父母家一起住,”现年30岁的加列戈说,我可以先偿还债务,然后开始租房,也许多年以后能买得下新房子。”

次贷波及他国

美国《纽约时报》14日报道说,美国房地产市场经历的阵痛正在波及到全球其他国家。从爱尔兰乡村到西班牙海岸,再到印度北部地区,到处可以看到缩水的房价,一些地区遭受的打击程度甚至比美国还严重。

31岁的埃玛·林内是爱尔兰一所大学的校长。2006年5月,她和未婚夫在首都柏林市郊购下了一处舒适的一居室公寓。由于当时正处于爱尔兰房地产市场最火爆时期,他们为此付出了57.5万美元,这一价格比现在的市场价格贵出至少10万美元。

“我们知道,我们已经处于亏损状态,”林内说,我一想起来就会打冷战……当我真正卖它房子的时候,现实就会落到头上。”

西班牙过去10年中新建住宅超过400万户,多于德国、英国和法国的总和。在其中一些地区,平均房价一度上涨了两倍,许多外国人也涌向西班牙的沿海度假胜地购置房产,那里曾被称为永远不会输钱的地产投资市场。如今,数以千计的房舍已经空置;国际货币基金组织的报告称那里的房价被高估了至少15%;许多地产投资者面临痛苦抉择。

2005年,胡利安·费尔南德斯在首都马德里郊外购下3处小型公寓。如今,为避免高昂的还贷压力,费尔南德斯急于将手中房产出售。不过,别人给出的价格还是他当初的购买价。经历房价暴涨后,费尔南德斯的房屋资产又过山车似的回到了原点。

而在印度,股市受美国次贷危机等负面消息而持续下跌,使得民众很难再有更多现金购置房产。《纽约时报》说,过去一年中,印度首都新德里和北部一些城市的房价下跌了20%。(徐超)