

美国如何救三大航？250亿经济援助+250亿贷款担保

财经杂志 1 week ago

The following article is from 出行一客 Author 施智梁团队



出行一客

《财经》杂志交通工业组创建，专注于交通出行领域新闻。在这里，我们将带你联结出...

财经
CAIING

独立 独家 独到

美国国会和总统都已通过救助计划，相关航空公司将在10天内收到首笔现金拨款，但对政府做出“合理补偿”的方式未最终确定



文 | 《财经》记者 王静仪 陈亮

编辑 | 施智梁

3月27日，美国总统特朗普正式签字通过2万亿美元经济救助计划，其中包括向因疫情陷入困境的航空企业提供250亿美元直接经济援助，以及250亿美元的贷款担保。相关航空公司可以在10天内收到首笔拨款。

有知情人士称，美国财政部长史蒂芬·姆努钦（Steven Mnuchin）表示美国政府将入股航空公司，作为250亿美元直接拨款的交换条件。但目前这一说法尚待美国政府的公开确认。

在总统特朗普签字前两天的3月25日晚上，美国参议院就这一大型救助计划展开投票，最终以96票赞成、0票反对的结果通过。外媒报道称，在当日讨论的最后时刻，对航空业的援助已成为主要的立法重点，姆努钦适时提出了现金换股权的计划。此前共和党人拒绝向航空公司提供现金拨款，只希望提供贷款担保，其中客运航空公司和货运航空公司的额度分别为500亿美元和80亿美元。

根据最终通过的法案条款，航空公司可以索要相当于去年4月1日至9月30日之间员工薪水总额的拨款，因此三大航空公司（美联航、达美航空、美国航空）都有望获得40亿-60亿美元的拨款。

“直接资金支持会被饥饿的航司直接用来支付人员工资、维持原有运营规模和偿还短期债务。但这并不能帮助改善夏季预售票收入和信用卡公司里程销售收入大幅下降带来的影响。换句话说，只救得了一时。”科尔尼管理咨询公司经理桂灵峰告诉《财经》记者。

天上不会掉馅饼。法案中已明确，航空公司需要对政府援助做出“合理补偿”，被政府入股正是可能的补偿方式之一。

目前美国三大航的股份主要由机构投资者持有，最大股东持股比例在10%-16%之间，根据本周五收盘时的股价，这些股份的价格各自都在20亿美元上下。

而美国财政部对单家公司的现金援助，均已达到目前最大股东所持股份价格的两倍以上，如果财政部要求入股，这意味着美国政府未来将成为三大航的最大股东，持股比例有望超过20%。

由于固定成本开支较大而收入锐减，现金拨款是航空公司最想要的支援方式。达美航空（NYSE：DAL）CEO埃德·巴斯蒂安（Ed Bastian）称，公司每天要消耗5000万美金。

250亿现金援助也是航空公司高管努力游说的结果。至少有两家公司的高管上周都待在华盛顿，和国会议员以及政府高级官员会面，希望获得政府拨款。其中包括美国联合航空（NASDAQ：UAL）CEO奥斯卡·穆诺兹（Oscar Munoz）和美国航空（NASDAQ：AAL）CEO道格·帕克（Doug Parker）。

“这一法案并不代表那些航空航天业中最需要帮助的群体，相反，只是反映了行业、工会、游说群体里谁叫得最大声。”撰稿人Will Horton在《福布斯》杂志发文批评称，“航空公司联盟非常聪明，用解雇75万名员工来提出要挟。”

根据法案条款，航空公司可以索要相当于去年4月1日至9月30日之间员工薪水总额的拨款。比如达美航空年报显示有9.1万名全职员工，2019年半年间发出了56亿美元的工资，这意味着达美航空可以获得56亿美元拨款。

56亿美元已超过达美航空最大股东手中股份价格的两倍。截至2019年末，巴菲特旗下的伯克希尔·哈撒韦公司持有7091万股达美航空股票，占公司持股百分比为11%，根据本周五收盘时每股29.55美元的价格，这些股份价值20.95亿元。美国联合航空和美国航空的情况也与之相仿。

桂灵峰告诉《财经》记者，如果入股形式是直接拨款、这对航司有很大吸引力，但是否接受肯定还要等入股比例等细则敲定之后，看各主要股东方的反馈。

美国航空于本周四证实，已有一名空乘人员在确诊感染新冠病毒后死亡。美国航空共有约2.7万名空乘。

目前美国三大航的运力已经大幅降低。达美航空宣布未来数月减少70%的运力；美国航空的国际航线运力将同比减少75%；美国联合航空4月、5月的运力减少50%。

各家航司都在竭力保存现金流，从停止茶水间的咖啡供应开始。无薪假、降薪也不可避免：美国联合航空已要求部分员工休长达六个月的无薪假，同时暂停新员工招聘至6月30日。达美航空的所有高管减薪50%，9万名员工中的近15%已经停薪休假。多家航司已宣布推迟今年的分红和股票回购计划。

根据国际航空运输协会测算，受到新冠疫情影响，全球航司今年将亏损2520亿美元，超过全年预计旅客总收益的四成。

新冠疫情对航空业造成了历史上最大冲击。国际航空运输协会此前的统计，2001年9月11日的恐怖袭击事件使航空公司的收入减少了7%，即230亿美元。2010年，冰岛火山喷发导致跨大西洋和欧洲的航班瘫痪了六天，给航空业造成了17亿美元的收入损失。

美国政府所图为何

国际航空运输协会警告称，大部分航空公司会在两个月内花光账上现金，如果政府不出手援助，航司破产已成必然，全球航司需要2000亿美元的流动资金支持来渡过难关。

政府如何援助？国际航空运输协会CEO亚历山大·德·朱尼亚克（Alexandre de Juniac）提出三条建议：一是为航空公司提供直接的财务支持，以弥补收入的减少，应对航司因旅行限制面对的流动性危机；二是由政府或中央银行向航空公司或不愿为当下民航业提供借贷的商业银行提供贷款、贷款担保和公司债券市场支持；三是减免税收。

此前波音公司为自己和航空业寻求600亿美元的美国政府援助，包括政府担保贷款、现金补贴、税费减免等，涵盖上述全部方面。

目前三种路线都有政府展开实践。

澳大利亚政府决定减免税收。3月18日，澳大利亚政府宣布将为国内航空公司减免约7.15亿澳元的税费，向航司退还及取消航空燃油税、航空服务费、国内及地区航空安全费，单退款就达到约1.6亿澳元。

瑞典和丹麦政府则提出担保贷款。3月17日两国政府宣布，将为“对斯堪的纳维亚半岛出行非常重要”的北欧航空提供价值30亿瑞典克朗的信用担保，确保它能在商业银行拿到贷款。

有外媒报道，英国政府正在考虑收购航司股权，因为政府担心单凭现有的经济援助不足以拯救航司。唐宁街10号和英国航空公司未回复《财经》记者的置评请求。

美国政府入股公司，此前在2008年金融危机时已有先例。历史经验来看，美国政府更多提供财务援助，不多关注公司日常经营，且最终往往会出售股份。

2008年至2009年金融危机期间，美国财政部共向陷入困境的通用汽车公司（NYSE: GM）注资495亿美元，收购了60.8%的股份。经过政府救助和重组，通用汽车的经营逐渐改善，之后政府开始抛售股份。直至2013年12月9日出售完毕，美国政府在救助通用汽车项目上共损失超过100亿美元，救助时间长达五年。

桂灵峰认为，股权回购是经营向好前提下，进一步提振股东信心的有效举措。不排除将来接受入股的航司会采用，但基于疫情前各航司的负债规模和运营情况，所需周期肯定更长。

天上不会掉馅饼。尽管美国政府入股航空公司一事尚无最终定论，但参议院法案中已明确，航空公司需要对政府援助做出“合理补偿”。沃尔夫研究公司的分析师Hunter Keay建议，财政部应该与熟悉航空业务的交通部一同商讨援助方案，并确定最终条款。



责编 | 黄端 duanhuang@caijing.com.cn

本文为《财经》杂志原创文章，未经授权不得转载或建立镜像。如需转载，请在文末留言申请并获取授权。