

大股东拦路 汉莎航空救命钱悬了

近在眼前,远在天边,对“垂危”的汉莎航空来说,来自德国政府的救助就是这番模样。90亿欧元救助计划的达成本就多番波折,而在股权和影响力面临稀释的危险面前,汉莎航空最大股东再次拦路,一场大股东与政府之间的对峙在所难免,汉莎航空夹在中间“瑟瑟发抖”。大厦将倾,就在大股东与政府谈判消息传出的同一天,汉莎航空也正式告别了德国主要蓝筹股指数DAX30。

命运攸关的一周

“汉莎航空将面临命运攸关的一周。”汉莎航空首席执行官卡斯滕·斯波尔在发送给其员工的一封信中言简意赅地说明了汉莎航空的处境。

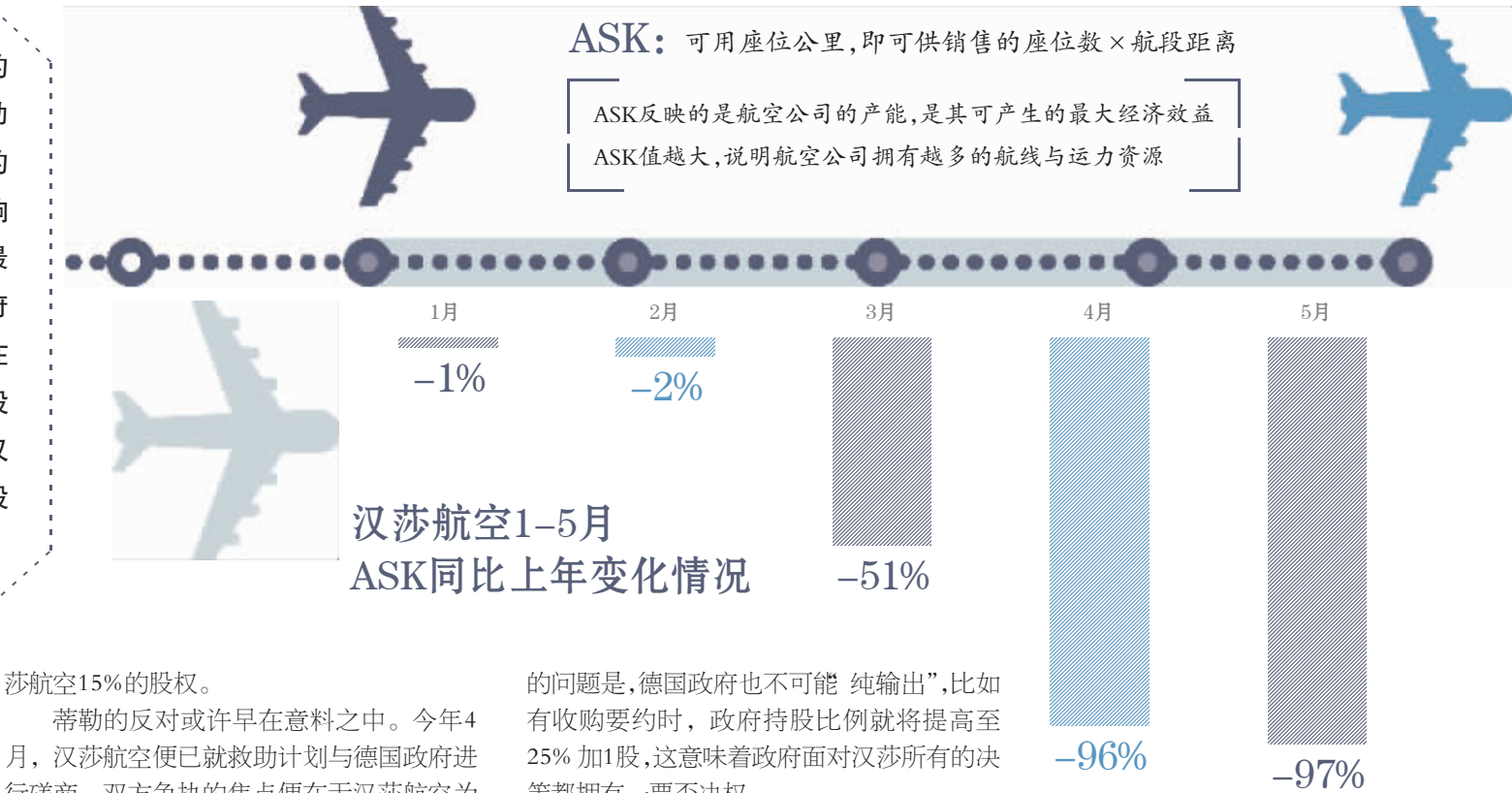
当地时间21日,彭博社报道称,汉莎航空最大的投资者海因茨·蒂勒与德国政府之间的摩擦可能危及两者之间90亿欧元的救助计划,并可能使这家欧洲最大的航空公司崩塌。

几天前的视频股东大会上,蒂勒就曾威胁要阻止德国政府对汉莎航空的救助计划,原因在于政府的介入会稀释自己的持股以及影响力。

而据知情人士的说法,蒂勒将在当地时间22日与德国财政部长和经济部长见面,以讨论这项救助协议。如果最终谈判崩盘,汉莎航空就将把此事交由投资者投票决定。

但目前的情况着实谈不上乐观。斯波尔在信中明确提到,汉莎航空正在与政府和大股东进行激烈的谈判;明确的目标是在下周四之前为我们的公司和所有参与者找到令人满意的解决方案”,届时将召开一次特别股东大会。但斯波尔也提到,完全不确定救助计划是否能在临时股东大会上获得批准。

在刚刚过去的周末,只有38%的股东进行了投票登记,相比起来,蒂勒一人就拥有汉



莎航空15%的股权。

蒂勒的反对或许早在意料之中。今年4月,汉莎航空便已就救助计划与德国政府进行磋商,双方争执的焦点便在于汉莎航空为了获得支持能够将多少控制权交到德国政府手中。彼时汉莎航空就曾警告道,如果得不到救助可能会考虑启动破产保护程序。

直到今年5月末,价值90亿欧元的救助协议出炉,德国政府将取得汉莎航空至少20%的股权,此外还将任命两个董事会席位。

也是这一点踩到了大股东的“雷点”。蒂勒认为,德国政府取得汉莎航空20%的股权其实是想从中牟取暴利,而蒂勒则提议让德国政府通过国有开发银行德国复兴信贷银行间接参与救助。

蒂勒曾向媒体表示,虽然他不会阻挠政府的搭救行动,但希望在被迫投票通过方案前,先决定其他方案的可行性。对于救助计划的进展等情况,北京商报记者联系了汉莎航空,但截至发稿未收到回复。

前途还是控制权

股东们有自己的考量,比如政府介入是否会影响汉莎航空的经营决策,也因此,在90亿欧元救助协议出炉的时候,德国政府就曾承诺不行使其投票权,斯波尔也不忘强调,政府对公司商业决策的影响不大。但明摆着

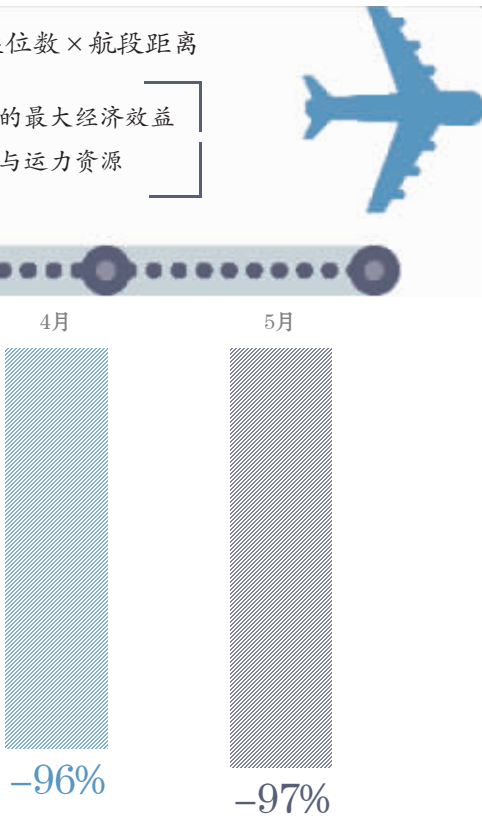
的问题是,德国政府也不可能“纯输出”,比如有收购要约时,政府持股比例就将提高至25%加1股,这意味着政府面对汉莎所有的决策都拥有一票否决权。

即便德国经济能源部长阿尔特迈尔将其解释为“阻止外国投资者利用此次危机控制汉莎航空”,但在股东们眼里,德国政府的角色似乎总是不讨好的。

比如德国政府购买汉莎航空股票的名义价格为2.56欧元/股,但当时汉莎航空在市场的股价则为9欧元/股。此外,尽管欧盟已经放宽了国家援助规则,但按照规定,接受国家援助的公司仍旧不得向高管派发股息和红利,也不得购买竞争对手、供应商或客户10%以上的股份。

“还是控股权的问题。”前海开源基金首席经济学家杨德龙表示,政府介入之后是否会导致政府干预公司的经营、导致出现不符合公司利益的情况出现等都是股东思考的问题,包括政府在考虑公共利益的情况下给公司加上一些公共职能,这些公益性的要求可能都没有盈利的前途,而在这些要求之下公司就可能失去主动权。

当股东因为控制权的问题与政府不断拉扯的时候,汉莎航空却已经耗不起了。6月3日,汉莎航空发布的2020年一季度财报显示,受疫情冲击,汉莎航空当季营收64亿欧元,同比减少18%;净亏损21亿欧元,去年同期净亏



损为3.42亿欧元。汉莎航空预计,今年二季度其亏损还将加剧。

业绩困境下的汉莎航空摇摇欲坠,救助计划却始终谈不下来,除控制权之争外,多少也有些传统观念因素在内。

资深旅游专家王兴斌认为,汉莎航空应是完全的民营企业,德国政府参股以后肯定要派人入驻管理层,汉莎航空的单一股份就要有所改变,但在德国,尤其是民营企业占主导的航空业来说,这种方式通常很难被接受。在经营理念方面,民营企业还是希望自主经营,此外在一些技术问题和政策问题上相对来说也难以达成一致。

耗不起的汉莎

“我们的先辈用了65年的时间打下基础,使汉莎成为欧洲第一。现在仅仅65天,我们的航班数量就退回了65年前的水平。这很痛苦。”在今年5月的股东大会上,斯波尔说出了这样一番话。

如今,当股东、政府乃至欧盟委员会还在为这份救助计划而拉锯的时候,汉莎航空却

已经在倾覆的边缘了。

在发布2020年一季报的时候,汉莎航空便已预测,其2020年调整后的息税前利润将大幅下降。而为了获得德国政府的这笔“救命钱”,汉莎航空也已经作出了一系列的承诺,比如广泛的重组,包括裁员以及资产出售等形式,还有接受欧盟委员会的要求出让法兰克福和慕尼黑两大枢纽机场部分起降权。

上个星期,汉莎航空还曾提到,希望在6月22日之前与员工代表达成集体危机协定,以谈判裁减2.2万个全职职位,计划中的裁员将影响到其业务的每个环节,以及集团旗下所有公司,仅汉莎航空的飞行业务就将裁员5000人,包括600名飞行员、2600名空乘人员和1500名地勤人员。而在这之前,汉莎航空预计的裁员人数只有1万人。

如今留在汉莎航空手里的或许只有一张“大而不能倒”的护身符,但其风光时刻却已经过去。6月22日起,德国主要蓝筹股指数DAX30的列表里就再无汉莎航空的名字,汉莎航空也将就此降级至覆盖100家企业的MDAX指数。

据了解,DAX30指数是欧洲最受市场关注的蓝筹股指之一,常被看作德国乃至欧洲经济的“晴雨表”,自该指数创立以来,汉莎航空一直是这一股指成分股,但在32年后,汉莎航空第一次被剔除出局。

当然,汉莎航空不是个例,在整个航空业承压的大背景下,任何一家航空公司复苏都有很长的路要走。王兴斌称,当下,欧洲、美洲、非洲等地区的疫情都还在继续发酵,旅行相关企业中,航空业又首当其冲,且看不到恢复的迹象,如此看来,航空业前景可以说是非常惨淡。更重要的是,现在的疫情可能还要继续下去,甚至进入常态化阶段,而且这次疫情的范围也已经波及全球,任何方面来看可能都要做长期打算,航空业也是如此。

不久前,行业数据分析公司OAG的航空业分析师约翰格兰特也曾提到,与美国和亚洲竞争对手相比,欧洲航司的国内市场规模较小,利润也较低,而且它们更容易受到铁路和公路行业竞争的影响。它们还必须应对欧洲的各种限制,包括英国14天的隔离期。

北京商报记者 杨月涵

聚焦 Focus

19亿欧元不翼而飞 德国支付巨头造假

德国版“瑞幸”踩空。财务造假丑闻发酵以来,当地时间6月22日早间,德国支付巨头Wirecard透露,上周被审计事务所安永质疑的19亿欧元现金很有可能根本就不存在。德国股市开盘后,该公司股价一度重挫近50%,截至北京商报记者发稿,跌幅为38.62%。

246 亿欧元

2018年9月,Wirecard的市场估值一度达到246亿欧元,超过德意志银行,并取代德国商业银行成为达克斯指标(DAX指数)股30强之一,权重仅次于大众、西门子、德银。

“这家一度被视为德国金融业未来的企业已经成为了国家尴尬的象征。”彭博社如此形容Wirecard眼下的处境,以及它与德国政府的密切关系。

位于慕尼黑附近的阿舍姆的灰色总部大楼领跑着德国金融科技业。成立于1999年的Wirecard以线上赌场和色情网站支付业务起家,2006年收购一家银行后,发展成提供全方位支付业务的服务商。过去

十年,Wirecard通过收购全球各地的较小支付处理企业、获取新的客户群体来扩张其规模,其中包括2017年获取花旗银行遍布亚太11个国家的2万个客户。目前,该公司主要客户包括FedEX、Fitbit和法荷航集团等。

2018年9月,Wirecard的市场估值一度达到246亿欧元,超过德意志银行,并取代德国商业银行成为达克斯指标(DAX指数)股30强之一,权重仅次于大众、西门子、德银。除了线上支付,Wirecard业务也延展到了加密货币,它的商业故事受到了资本的追捧,包括中国银行在内的至少15家银行为其提供了融资。

不过,迟至从2015年来,Wirecard的商业操作就受到了质疑。2019年1月,英国金融时报曾披露,Wirecard涉嫌在新加坡办公室利用伪造和修改过日期的合约来夸大收入数字。报道称,Wirecard利用“round-tripping”手法,通过多个跨国单位件制造可疑交易,使这些交易在当地审计单位看来是合法的。

去年10月,金融时报再次发文质疑Wirecard的会计操作。报道将焦点对准总部位于迪拜的中介公司Al Alam Solutions,通过引述内部报表,报道称Wirecard的财务团队虚报交易,以误导审计公司安永。

面对上述指控,Wirecard相关负责人多次出面否认,认为这些指控是媒体与沽

空者勾结。Wirecard否认之余还得到了德国官方的背书。德国联邦金融监管局2月曾在其官网表示,在4月18日前,全球投资者将被立即禁止对Wirecard建立新的空头头寸或增加现有空头头寸,这是德国首次禁止卖空单一股票。

不过,上周四,Wirecard自曝信托账户中有19亿欧元现金“不翼而飞”,无法向其审计机构安永提供这笔现金存在的证据。该公司表示,存疑的资金占其整个资产负债表总额的近1/4。

Wirecard在后续表态中将自己塑造为了“受害者”。公司方面称,有迹象表明受托人一方向审计师提供了虚假的余额确认单,以欺骗审计师并造成了对此类现金余额的错误认知。目前公司管理层正在向安永努力澄清情况。

目前,该公司已经撤销了2019财年和2020财年一季度财务业绩,原定于周四发布的2019财年审计财报被推迟。此前有消息称,如果在当地时间6月19日仍无法提供审计财报,公司有20亿欧元的贷款可能会被要求提前还款。

受消息影响,截至发稿,Wirecard自6月18日累计下跌83%,市值仅剩20.68亿欧元,较6月17日的129亿欧元的总市值蒸发了108亿欧元。执掌公司18年的首席执行官布劳恩不得不在19日宣布辞职,他所持有的大部分Wirecard股份正遭到平仓。

北京商报综合报道

· 图片新闻 ·

西班牙结束国家紧急状态



21日,在西班牙拉洪克拉拍摄的西班牙-法国边境检查站。新华社/图

随着新冠疫情形势逐渐好转,当地时间21日,西班牙正式解除国家紧急状态。同日,西班牙向欧盟和申根区国家民众恢复开放边界。其中,西班牙与法国边界的车流已恢复流动。

自疫情在全球暴发以来,西班牙是最严重的国家之一。根据西班牙卫生部20日发布的数据,西班牙全国新冠肺炎确诊病例累计达245938例,死亡28322例。单日新增确诊134例,最近7天新增死亡36例。

3月14日,西班牙宣布进入国家紧急状态,禁止民众非必要外出、关闭大部分商铺。紧急状态后来多次延长。

在紧急状态期间,西班牙的经济受到重创,尤其是对于国民经济较为重要的旅游产业。数据显示,旅游业收入对西班牙国内生产总值的贡献超过10%。

近日,西班牙政府宣布,自6月21日起对欧盟和申根国家开放边界,入境者无须隔离检疫14天。不过,西班牙邻国葡萄牙已表示,两国边界将维持封闭至7月1日。

紧急状态结束后,一些限制措施仍将保留,将由各地视情况而定。全国范围看,多数学校仍然关闭,直至9月新学期开学;博物馆、音乐厅、影院、咖啡厅和餐厅等面临严格人数限制,这类限制预计将逐步放松;民众乘坐公共交通工具、进入商店等密闭公共场所仍需戴口罩,违者面临最高100欧元(111美元)罚款等。

当地时间21日,在西班牙与法国边界东端的佩尔蒂(Pertus)关口,发现每隔2-3分钟就有车辆跨境,从西班牙入境法国的车辆较多。边境检查自当日凌晨0时起取消,交通维持顺畅。

北京商报综合报道