编辑 汤艺甜 美编 李烝 责校 杨志强 电话:64101949 bbtzbs@163.com

切萨皮克破产 美国页岩油先锋倒下了

即便油价已经升破页岩油气企业“生死线”的40美元/桶,但有着美国页岩油气先锋之称的切萨皮克还是倒下了——顶不住低油价的压力,在巨额负债的催促之下不得不选择申请破产保护。更重要的是,疫情导致的需求低迷加上轰轰烈烈的价格战之下,美国页岩油气企业仿佛成了最大的输家,成本高企和负债的致命缺点,在这一次危机中也被无限放大。

▶ 只有27%的页岩油企业能够为买家提供足够的价值,而且只有雪佛龙和埃克森美孚等大型独立石油企业或超级巨头尚有财力进行收购。

▶ 这一波资产减记可能会促使该行业在未来6-12个月期间经历前所未有的深度整合。

▶ 随着运营商开始将油价暴跌的影响计入其资产负债表,二季度开始,美国页岩油企业今年可能会被迫减记3000亿美元资产,将引发破产和重组。

▶ 每桶35美元的油价意味着,近1/3的页岩油生产商处于资不抵债状态,即无法用自由现金流偿还较长期债务。

破产保护

《美国破产法》第十一章,记载着关于重组的内容,现在它正成为疫情之下许多濒临“死亡”企业最后的救命稻草。当地时间28日,美国老牌页岩油气企业切萨皮克能源公司发布新闻公告称,公司已向得克萨斯州南区破产法院申请破产保护进行资产重组。“这是自2015年以来美国最大的石油天然气生产商破产案”,美国海博国际律师事务所如此评价道。

早在2005年,切萨皮克就成为仅次于埃克森美孚的美国第二大天然气生产商。2008年,切萨皮克的市值曾达到375亿美元,此后五年间,切萨皮克天然气井钻探数稳居全美首位,其联合创始人麦克伦登也一度成为美国薪酬最高的CEO。但现在,接二连三的意外导致切萨皮克股价一路暴跌,截至上周五,切萨皮克股价报收11.85美元/股,今年已经累计下跌超过九成,市值仅剩大约1.16亿美元。

按照切萨皮克的说法,公司申请破产保护旨在全面清理企业负债并进行重组,以实现可持续的资本结构。目前,公司已经与主要债权人签订重组支持协议,通过重组将减少约70亿美元的债务。此外,切萨皮克还同意了25亿美元退出融资的主要条款,而其一些贷款人和担保票据持有人已同意支持该公司6亿美元的新股发行。

对切萨皮克来说,破产保护似乎是迟早的一步。早在4月底,关于切萨皮克申请破产的消息便已传得沸沸扬扬。上个月,切萨皮克承认,公司已经无法获得融资,可能寻求破产保护,并强调其持续经营的能力存疑。切萨皮克能源公司公布的季度财报显示,今年一季度,公司营业收入超25亿美元,净亏损约83亿美元。与此同时,切萨皮克目前债务总额超90亿美元。对于后续安排等情况,北京商报记者联系了切萨皮克,但截至发稿未收到回复。

债务困境

“新的、不可预见的利空因素继续冲击着页岩油行业的发展。尽管油价跌至负值只是暂时的混乱状态,但这种剧烈的波动凸显出该行业的脆弱状态。”不久前,德勤的分析师在报告中如此评价道。事实上,新冠肺炎疫情的冲击导致需求低迷,油价本就大幅下跌,再加上意外来临的价格战,油价一度跌到了惊人的地步。

但对于切萨皮克来说,如今的处境却不能完全归咎于大环境。不难看出,巨额债务是促使切萨皮克申请破产保护的重要原因,但在债务这个问题上,或许还要从麦克伦登说起。

麦克伦登算是个传奇人物,激进一直是他身上的标签。麦克伦登一直坚信天然气将成为美国的主要燃料,而在他创立切萨皮克的时候,就确定了一个原则,即哪家公司抢先获得的钻探地块最多,哪家公司就会取得成功,而那些慢条斯理的公司,将会被市场淘汰。

天下武功,唯快不破,麦克伦登正是基于这一点开启了大举扩张,但也是因为这一点,导致切萨皮克的债务雪球越滚越大《纽约时报》的报道称,麦克伦登在21世纪初广泛勘探钻井,积累了200多亿美元的债务。2013年,麦克伦登被迫辞任CEO,随后劳勒接管切萨皮克,不仅需要解决麦克伦登留下的巨额债务,还要解决他留下的财务和法律问题。此外,劳勒还试图通过增加石油产量、出售天然气资产来扭转公司颓势。

然而2015年开始,随着美国页岩油气革命的不断深入,美国本土天然气开始过剩,价格也迅速下跌,意料之中地,切萨皮克的经营出现了困难,现金流也难以为继。如今再加上疫情和价格战的冲击,导致油价不断下滑,去年12月,切萨皮克还以10%的利率对债务进行再融资。但眼下的结果却是切萨皮克负债累累,不得不寻求破产保护。

不过对于切萨皮克而言,现在却不一定会是终点。中国能源网首席信息官韩晓平称,申请破产保护并不意味着切萨皮克一定会“死”,在美国只要没进入清算就不算“死”,破产保护就是别人不能再向其追钱了,但问题就是以后再想融资就会变得困难,不过切萨皮克也可以选择把资源卖给别人,过一段时间恢复之后再融资开采。

页岩油完败

虽然距离“死亡”还有一定距离,但切萨皮克的处境着实让人唏嘘,而在切萨皮克之前,美国惠廷石油公司也已经率先申请了破产保护,从而成为首家在原油价格战中倒下的页岩油公司。随后,申请破产保护的页岩油气企业越来越多。

目前来看,美国页岩油气企业面临的最大压力就要属债务了。德勤的数据显示,在原油价格处于35美元/桶时,近1/3的美国页岩油生产商在技术上已资不抵债。此外,成本也始终是美国页岩油气难以逃避的短板。据了解,中东国家生产石油的成本可能只有5-10美元/桶,但美国页岩油的生产成本则高达40美元/桶。

虽然现在油价有所回升,但这背后还涉及到一个货币贬值的问题。韩晓平称,目前美国大量印钱,导致货币对应的实体价值发生了变化,中间出现了很多泡沫,以前30美元/桶的油价就可以覆盖成本,但现在40美元/桶可能都无法弥补,当钱“贬值”的时候就造成了融资困难,而页岩油企业最怕的就是资金链断裂。

看起来,美国页岩油气企业似乎成了这轮危机里的最大输家。要知道,传统石油的开采属于“一劳永逸”的工程,油井运行几年甚至几十年都有可能。相比起来,页岩油气的生产周期只有两到三年,这也决定了美国页岩油气企业在各种方式上的不同。

“美国页岩油的投资模式是重产量,再加上美国比较宽松的投资模式,导致企业一直处于高速扩张期,非常容易通过股权融资从资本市场筹钱,拿到钱后开始钻探页岩油,卖出页岩油后再借钱钻新的井,如此反复。这种扩张也导致美国页岩油的开采成本出现了一定的下降。在这种模式下,偶尔油价跌一下,资金链断一下无所谓,但长期的低油价页岩油企业就受不了。”韩晓平称。

虽然冲击很大,但现在可能还没到美国页岩油企业溃不成军的地步。厦门大学中国能源政策研究院院长林伯强表示,这些企业主要还是看油价,能够明确的是,现在的状况已经比以前坏很多了,只是不知道这种情况持续的时间有多长,这些企业能熬到什么时候也不知道,如果油价永远是30美元/桶左右,那肯定全部都会“倒了”,但油价还能回去的话,它们也就能活下来。

至于油价的长期走势,韩晓平也认为,疫情阶段整个页岩油勘探开发的投资都暂停了,但如果大家都暂停投资了,以后再想用的话成本就会增加,供需也会短缺,所以页岩油要不断投钱开采,才能稳定生产,当经济恢复的时候油价也自然会回升。而且美国终归是世界上最大的石油需求国家,需求摆在那里,只要经济复苏的话,油价也会很快恢复。

北京商报记者 杨月涵

聚焦 Focus

试飞测试开始 波音737 MAX迎转机

尘封了15个月之后,波音737 MAX迎来了重上云霄之日。当地时间6月28日,美国联邦航空管理局(FAA)开了口,允许波音737 MAX开始试飞测试,最早于当地时间周一(29日)开始。对于波音来说,这无疑是一年多以来难得的转机了。从去年3月埃航空难之后,波音成了千夫所指,在谷底难以翻身,再加上今年暴发的疫情,累积的片片雪花让波音这座高楼渐塌。测试只是起点,要想再次叱咤云端,波音要做的还有很多。

FAA是在给国会监管委员会的一封邮件中透露这一消息的。根据这封邮件,FAA表示其下属机构已对波音737 MAX系列客机安全系统的评估审查完毕“准许启动认证飞行测试……联邦航空局试飞机组可能最早明天(29日)开始(测试)”。

据了解,这次测试工作将会持续至少三天时间。测试内容“将包括一系列飞行演习和紧急程序,以便该机构评估这些变化是否符合FAA的认证标准”。除此之外,这封邮件还显示“FAA还没有决定是否让飞机复飞”,在让飞机恢复服务前,还有很多其他步骤。

对于此次测试重点关注的部分以及除FAA之外的审查,北京商报记者联系了波音媒体联络中心,对方并未给出更多回复,仅表示此次试飞由FAA主导,相关信息将由他们发布。

据路透社援引知情人士的消息称,如果一切顺利,FAA将需要批准新的飞行员培训程序和其他审查,可能要到9月才会批准飞机复飞,即波音737 MAX有望在年底前恢复在美国的服务。不过,欧洲和加拿大的监管机构在与FAA密切合作的同时,甚至可能发现更多潜在问题,要求波音作出更多修改。

在印度尼西亚狮航公司和埃塞俄比亚航空公司的737 MAX客机分别于2018年10月和2019年3月失事之后,波音的该机型随后在全球一直处于停飞状态,并于今年1月正式停产。在陆续的调查中,两起客机失事被认为与“机动特性增强系统”(MCAS)有关。

据了解,此前数月,波音进行了相关软件系统升级、接线变更、文档编制和预演,在737 MAX飞行模拟器中进行了数百小时的测试,以及在未配备FAA官员的情况下乘坐同一架737 MAX测试飞机在空中进行数百小时的测试。知情人士称,其中至少有一次练习飞行与周一飞行测试的参数相同。

波音方面也曾透露称,截至今年5月4日,波音进行了1216架次带有升级后软件的MAX试飞,飞行时间共计2330小时。彼时,波音预计,将会于三季度恢复737 MAX交付之前及时获得必要的监管批准。实际时间最终将由监管机构决定。

北京昶盛律师事务所主任宋云鹏告诉北京商报记者,波音737 MAX要想复飞,首先肯定要经过美国民航部门的认证,除此之外,如果要飞至其他国家,还要经过当地民航部门的适航性认证。一般来说,复飞测试的时间会比新机型的适航性测试要短,但是由于波音之前两起空难在全球的影响比较大,所以FAA肯定会非常慎重,至少要比一般机型时间长。

看起来,试飞测试只是第一步,波音737 MAX离复飞还有很远,但这一进展也意义非凡。在因两次重大坠机事故而停飞超过15个月后,FAA批准其展开试飞测试,至少意味着监管部门终于认可了波音针对737 MAX系列机型安全性能所进行的改进。

对于已经阴霾缠身的波音来说,这是为数不多的好消息。29日美股盘前,波音的股价上涨了2.04%。今年以来,除了未完全消散的737 MAX风波,波音其他机型也因为疫情遭遇了滑铁卢。5月,波音仅交付4架飞机,低于4月交付的6架,同比减少了约87%,也是其60年来交付量最低的一个月;同时波音的净订单总数已降至负602架。

虽然波音已于今年5月以较低的产能恢复737 MAX的生产,并预期2021年将产能提高到每个月31架,但在6月早些时候,波音已通知其最大供应商冻结最近重新启动的737 MAX零部件生产,以防止供过于求。从目前的市场行情来看,在航空业复苏之前,波音的难关还要持续很久。

北京商报记者 陶凤 汤艺甜

对华出口大增“宅经济”成全韩国方便面

北京商报讯(记者 陶凤 常蕾)“宅经济”盛行,方便面再次风靡。韩国农林畜产食品部数据显示,2020年5月,在韩国对华(不含中国香港、中国澳门及中国台湾)总出口额呈现同比下降的背景下,方便食品的出口额同比增加63.9%。此外,来自韩国农水产品流通公社的数据也指出,今年1-5月,韩国方便面对华出口规模最大,为6700万美元,同比增加50.9%。

韩国农水产食品流通公社上海首席代表朴成国向媒体表示,疫情环境下的“宅经济”为韩国食品进入中国,尤其是华东市场提供了重要机遇。

受新冠疫情持续蔓延影响,消费者对方便面的需求猛增。而作为方便面消费大国,中国近年方便面进口持续增加,令韩国成为最大受益者。

中国产业信息网数据显示,2019年我国方便食品行业规模超过了4500亿元人民币,中国也成为全球第一大方便面消费国。

而韩国方便面企业农心自进入中国市场以来,销售业绩已经增长了20倍。公开资料显示,2018年,农心中国销售业绩已经达到2.8亿美元。据农心负责人李哲坤介绍,目前在中国市场销售的农心产品中,已有超过八成产品在本地生产,而本地化产品的销售比重也在不断上升,由于华东、华南等非传统目标市场的发展迅速,经过几轮增能,上海工厂的生产规模已经超过了沈阳工厂。

另外一家韩国方便面企业三养食品公司今年表现更是出众。数据显示,2020年一季度三养销售额超过750亿韩元(约合人民币4.13亿元),较去年一季度增加约45%,这一业绩或刷新三养食品创社以来单季度最高纪录。业绩增长源自三养面向各国的出口均出现增长,其中中国和美国市场增长迅猛,增长率分别达到50%和100%。

这种趋势不仅在方便面,其他方便食品当中同样有所体现。韩国第一大食品巨头CJ的一季度销售额和营业利润同比分别增加16.2%和54.1%。其中,对海外市场的销量占比为60%,远高于本土市场。其产品包括韩国酱类冷冻食品和速食米饭等。

与之形成鲜明对比的是韩国整体外贸出口的萎缩。韩国产业通商资源部日前发布的数据显示,韩国5月出口额同比下降23.7%至348.6亿美元,连续两个月萎缩超两成。其中,汽车及零部件、石油制品等出口同比降幅较大,而医疗卫生用品、保健食品和电脑等数码产品出口大幅增长,其中半导体出口同比增长7.1%。

“韩国对外出口最大的项目半导体,在逐渐恢复。不过方便面近段时间的贸易数据比较突出,而且韩国方便面在中国一直口碑不错。”辽宁大学国际关系学院副教授李家成告诉北京商报记者。

此外,从出口目的地看,当月韩国对华出口已经基本恢复至疫情前水平,但对美国、欧盟、东盟等国家和地区出口普遍下降两到三成。

对此,李家成解释称,中国作为韩国第一大出口国,对韩国的贸易格局影响很大,因此中国国内的疫情得到控制,贸易也会相应回升“而美国境内疫情出现反弹,因此贸易回暖尚待时日。从某种程度上说,韩国的出口也是全球疫情防控格局的一个体现”。