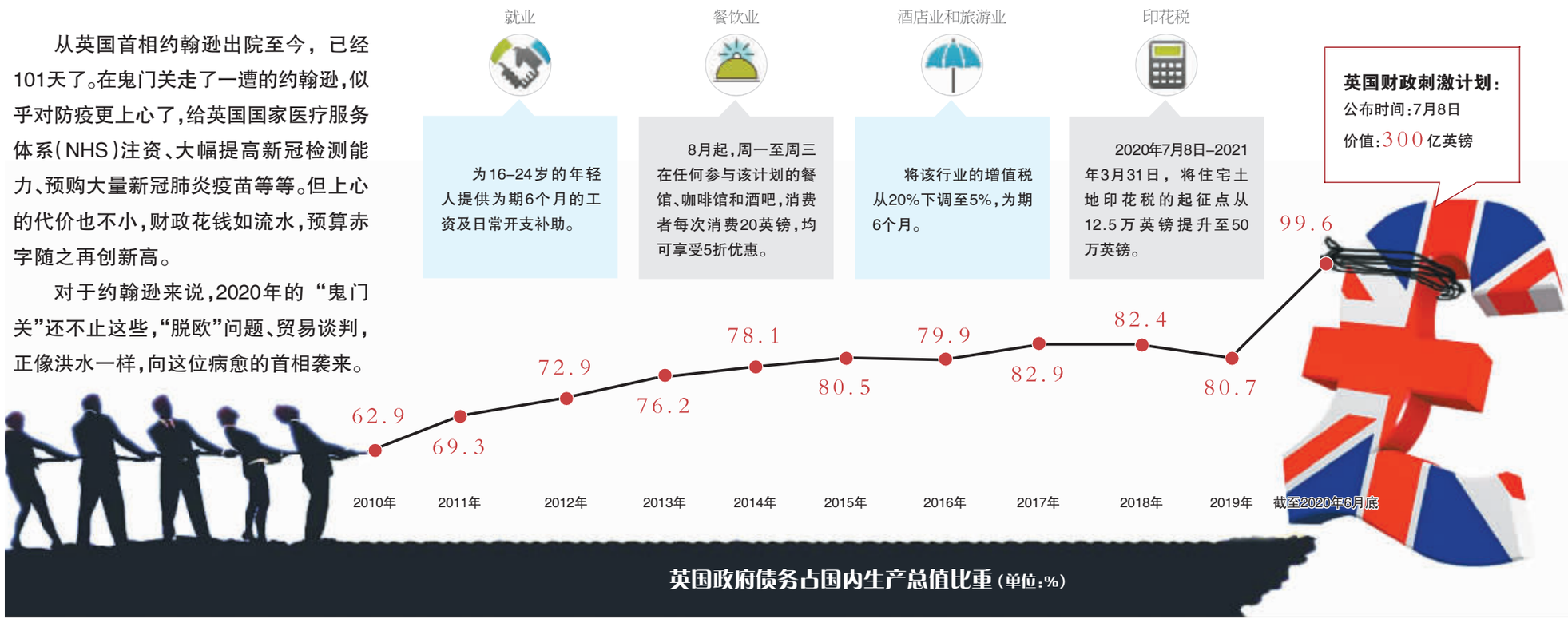
编辑 汤艺甜 美编 张彬 责校 杨志强 电话:64101949 bbtzbs@163.com

赤字高企脱欧谈不拢 英国抗疫不易

从英国首相约翰逊出院至今，已经101天了。在鬼门关走了一遭的约翰逊，似乎对防疫更上心了，给英国国家医疗服务体系（NHS）注资、大幅提高新冠检测能力、预购大量新冠肺炎疫苗等等。但上心的代价也不小，财政花钱如流水，预算赤字随之再创新高。

对于约翰逊来说，2020年的“鬼门关”还不止这些，“脱欧”问题、贸易谈判，正像洪水一样，向这位病愈的首相袭来。



超支

二季度已经结束，被疫情“冰冻”的经济也陆续露出了惨淡的真面目。英国也不例外，虽然二季度的GDP数据还没出，但预测的数据并不乐观。当地时间7月22日，路透社公布了一项调查的结果，主题正是上一季度的英国经济。

7月13日-21日的这项调查预测，上季英国经济或将创纪录地萎缩18.9%。与此同时，这项调查还显示，在上一季度出现几百年来最大幅度的萎缩之后，本季度英国经济将创下数十年来最快扩张速度，因为全国性的抗疫封锁措施过后，经济正广泛重启，预计本季度经济将扩张12.2%，高于上个月预计的10.5%。

在大幅度的萎缩和最快的扩张之间，是英国政府大力度的财政刺激。

7月21日，英国统计局发布了6月的借贷数额——355亿英镑，虽然比5月的447亿英镑要低，但是去年同月的大约5倍，同时也是自1993年有记录以来的第三高月度数字。

而这一数字的公布，也意味着英国在本财年前3个月的借贷已经达到创纪录的1279亿英镑。这一数字相当于上一财年（2019年4月-2020年3月）全年举债总额的两倍多，上一财年借贷总额为554亿英镑。

累计的债务如同一块巨石，死死地压在英国财政上。截至6月底，英国的债务总额为1.98万亿英镑，比去年同期增加了近2000亿英镑。债务已经相当于英国国内生产总值的99.6%，这一比例达到1961年以来最高。

中国政策科学研究会经济政策研究会副主任徐洪才表示，现在受疫情影响，债务占比接近100%的国家比较多了，比如日本的负债率早就超过300%了，美国也已经超过112%了，但是日本的国债利息较低、期限较长，如果期限短、利息高的话就比较危险了。

刺激

只有支出没有收入，是英国债务滚雪球的主要原因。自3月疫情在全球暴发以来，英国也紧跟各国步伐，相继出台了多轮财政补助措施。最新一次是在7月8日，由英国财政大臣里希·苏纳克公布、价值300亿英镑的一揽子支出计划。

虽然从数额上来看，远不如美国的万亿美元，但根据苏纳克的说法：“我们需要让民众有信心，这将推动增长，从而创造就业”。

正如苏纳克所言，在这轮刺激中，保护就业是重点。一方面，英国选择奖励雇主，若员工在2020年11月初至2021年1月底复工并保留岗位，且每月工资超过最低标准，那么每增加一位满足上述条件的员工，雇主都会获得1000英镑的奖金。另一方面，这项计划也为16-24岁的年轻人提供为期6个月的工资及日常开支补助。以一个24岁的年轻人为例，政府补助将约为6500英镑。预计这一计划可帮助30万年轻人找到工作。

除此之外，这份财政预算案还宣布了8800亿英镑投资基金，再加上约翰逊7月初宣布的50亿英镑基础设施建设投资，英国政府的支出无疑是巨额的。

根据苏纳克的总结，自新冠肺炎疫情危机以来，英国政府为此所付出的财政支出总额目前已达1900亿英镑。

在此情况下，英国预算责任办公室认为，本财年英国政府的预算赤字最终有可能超过3700亿英镑，为二战以来的最高水平。

即便如此，英国政府的努力很可能只是杯水车薪。失业问题仍然严重，因为撑不下去的英国企业们还是只能选择裁员来自救。

据不完全统计，自3月23日英国实施疫情封锁措施至今，英国大企业已经宣布计划在全球范围内裁员超6万人，比如英国航空计划裁员1.2万人、英国石油公司计划裁员1万人。

而重启后，英国经济的恢复情况也并不如预期的理想。英国国家统计局上周发布的报告显示，5月GDP环比增长了1.8%，虽然与4月的环比下滑20.4%相比有所反弹，但安永统计俱乐部首席经济顾问霍华德·阿彻表示，“市场普遍预期的环比增幅为5.5%，预期范围为2.9%-11%。因此，1.8%的5月环比增长甚至低于最低预期”。

同一天，英国预算责任办公室称，今年，英国或将创下300年来最大的GDP年度跌幅，可能萎缩14.3%，即使是最乐观的预测，也将下跌10.6%，最慢可能要到2024年三季度才能恢复至疫情前的水平。

谈不拢

巨石不止是疫情“黑天鹅”，潜伏已久的“脱欧”危机也进入了倒计时阶段。

6月15日与欧盟官员举行视频会议时，约翰逊曾放话称，尽管谈判陷入僵局，但英欧双方没有理由不能在7月底前敲定“脱欧”协议大纲。

但从目前的情况来看，事态仍不明朗。最新的一次谈判在7月7日，由本月刚接任欧盟轮值主席国的德国与英国进行谈判。

第二天，在欧洲议会上，德国总理默克尔发言称，尽管双方已加快谈判步伐，但从外交意义上讲谈判迄今进展甚微。默克尔甚至提到了“无协议脱欧”的可能性。

英国《每日电讯报》在报道中指出，目前距离约翰逊的7月期限仅剩数天，英国将无法和欧盟达成“脱欧”后贸易协定。双方在捕鱼权、交易管理、欧洲法院的作用以及所谓的公平竞争保证上仍然陷入谈判僵局。

徐洪才表示，疫情之前，英国的经济总体上是比较稳健的，但在“脱欧”问题上，虽然英国此前的独立性相对较高，比如自有货币，但英国跟欧洲大陆之间的经济往来一直是比较密切的。

“现在英国和欧洲之间的分歧其实还是原来的问题”，中国欧洲学会副会长、复旦大学欧洲问题中心主任丁纯分析称，比如公平竞争方面，有关环境、就业标准等问题，欧盟觉得如果英国自己单独实行一套标准，与欧盟不对等的话，市场会扭曲，英方就会拥有一些优势，因此在这些方面，欧洲态度比较强硬；而在金融领域，英国希望能够跟原来拥有经营准入证一样，以较低的成本经营欧盟成员国的业务等。欧盟则要求英国采纳等效监管原则方行。此外，还涉及到渔业等问题，包括主权、捕鱼量等等，主要是法国对这一问题颇有微词。

丁纯表示，现在英欧双方都有自己的考量，也正在博弈，需要找到一个平衡点。而约翰逊方面的态度也比较强硬，一方面“脱欧”算是他的政绩，另一方面他也希望在谈判中掌握更多筹码。相对来说，欧盟比较占优势，现在的内忧外患促使欧盟可能会比较团结，士气比较旺。

丁纯坦言，如果最后无法谈拢，变相“硬脱欧”的话，对谁都没有好处，不只是英国经济，对欧盟相关成员国也会造成打击，很多成员国与英国之间的贸易往来还是比较多的。对于欧盟来说，也不希望英国退出后还享受之前作为成员国的特权，否则就树立了一个坏的榜样，可能会被其他国家效仿。

除了与欧洲之间的剪不断理还乱，英国与美国的贸易谈判也难见曙光。上个月，英国国际贸易大臣特拉斯还批评称，美国政府在高谈自由贸易的同时却限制进口准入。

7月22日《金融时报》援引一位英国政府官员的话称，英国放弃在年底前与美国达成贸易协定的希望：“会在今年发生吗？基本上，不会”，另一位官员则表示：“我们不想被迫达成一项协议”。 **北京商报记者 陶凤 汤艺甜**

美联航每天烧钱4000万 全球航企面临最惨二季报

现在到了美国航企直面暴风雨的时候了。当地时间周二，美国联合航空（以下简称“美联航”）发布二季度财报，财报数据显示，当季美联航亏损16.3亿美元，平均每天更是消耗4000万美元现金。眼下疫情在美国仍旧加速蔓延，美联航的二季报很可能只是美国航企痛苦的冰山一角，随着美股财报季大幕的逐步拉开，美国航空业的财务前景也变得越发暗淡。

尽管好于分析师的预计，但美联航的业绩答卷依旧惨淡。财报显示，美联航在二季度的收入下降至14.8亿美元，较去年同期的14亿美元下降了87%，而在分析师的预期里，这一数字为13.2亿美元。超预期的营收并没能抵消美联航的亏损，二季度16.3亿美元的亏损让美联航背上了巨大的压力，可以对比的数据是，2019年同期美联航的利润为10.5亿美元。

在这轮全球蔓延的新冠肺炎疫情当中，航空企业首当其冲。在21日发表的声明中，美联航表示，伴随着许多航班的停飞，以及机票销售大幅下滑，公司已经尽可能降低亏损速度，目前该公司每天亏损超过4000万美元，但较4月的每天亏损1亿美元有所下降。与2019年同期相比，旅游需求下降了约93%，客运收入下降了93.5%。幸运的是，货运业务成了美联航的救星，美联航表示，在增加了4800多个货运航班之后，其货运业务收入较上年同期跃升36%，至4.02亿美元。

当疫情持续半年且依旧看不到完全消退迹象的时候，航企实际上便已做好了打持久战的准备。美联航表示，他们已经削减了数千架次航班，并停飞了数百架飞机，以削减现金消耗，预计三季度的每日现金消耗将减少到2500万美元。对于业绩情况及未来的影响等问题，北京商报记者联系了美联航，但截至发稿未收到回复。

削减成本几乎是美联航的当务之急。据央视新闻，此前美联航曾计划裁减超过36000名员工，而该公司也已于当地时间20日正式向州政府官员发出通知，计划在旧金山国际机场解雇6573名员工。

除此之外，该公司还计划在洛杉矶国际机场裁员1634人，在圣地亚哥国际机场裁员149人，在橙县约翰·韦恩机场裁员65人。

许是得益于这些措施，美联航首席执行官Scott Kirby表示：“虽然这场前所未有的危机对我们的团队来说很困难，但我们预计美联航二季度的亏损和现金消耗比任何大型竞争对手都要少。”

按照他的说法，美联航通过快速而准确地预测疫情对客运和货运需求的影响，准确地将航班时间表与减少的需求相匹配，完成了航空史上最大的债务融资交易，并削减了整个业务的开支。

Scott Kirby的说法有一定道理。美联航之前，达美航空于本月14日公布了二季度业绩，财报显示，当季达美航空净利润为-57.17亿美元，同比下降496.19%；营业收入为14.68亿美元，同比下跌88.29%。此外，达美航空还预计，截至9月的三季度收入将较去年三季度下降75%-80%。

同样的，达美航空也忙于在危机之下削减成本，预计将把8月的航班计划削减一半至500架次，并将裁员20%。而在本周四，西南航空和美国航空也计划报告季度业绩。此前，路透社援引知情人士的说法称，西南航空大约24%的飞行员和约33%的空乘人员已同意提前退休或长期请假。

疫情突袭之下，封国、封城带来的旅行禁令让航企成为这场“黑天鹅”里的重灾区。资深旅游专家王兴斌称，航空业的复苏完全取决于疫情的变化，但目前的情况就是欧洲、美洲的疫情始终没有出现太大的好转，因此航空业也很难出现好转，可以断定其业绩的恢复很难。

现在的问题是，美国疫情依旧看不到尽头。如今美国确诊病例已超388万例，美国疾病控制与预防中心（CDC）于当地时间21日公布的报告也显示，美国实际感染新冠病毒的人数远超官方确诊病例数。美联航也预计，在出现针对该病毒的疫苗之前，需求将受到限制。 **北京商报记者 杨月涵**

·相关新闻·

美国超3600家企业申请破产保护

北京商报讯（记者 陶凤 常蕾）由于受到新冠肺炎的影响，美国正在掀起企业破产浪潮，成千上万的零售商、能源公司和其他企业遭到重创。据美国哥伦比亚广播公司21日报道称，受疫情影响，今年上半年申请破产保护的美国企业数量激增。

法律服务公司Epiq Global的数据显示，截至6月30日的今年上半年，已有超过3600家美国企业申请破产保护，比去年同期激增26%。仅在6月，美国企业破产申请比上年同期激增了43%。

根据美国破产协会统计数据，自3月初以来，美国已有超10万家小型企业永久倒闭：“在纽约，大多数小型企业的现金储备不足3个月。这意味着用于重启、偿还租金和购买库存的资金已经用尽，成千上万的企业主面临着风险，尤其是少数族裔的企业主。”作者写道。

除了实力不足的小型企业外，还有底蕴悠久的百年企业、实力雄厚的行业巨头。比如美国百年奢侈品零售企业尼曼、老牌百货J.C.Penney、被称为“总统御衣”的成衣销售商布鲁克斯兄弟……这些曾经的巨头，如今都只能沦为“破产潮”中的一部分。

不过，企业们也并未坐以待毙，而是使出了浑身解数以求“自保”。一方面关店、裁员，如苹果、微软、星巴克、梅西百货等，均宣布了关闭部分线下门店、转为线上销售。苹果作为首批宣布关闭全球门店的公司之一，截至7月初，已在全美关闭77家门店。

尽管如此，不少财务专家仍然认为，更糟糕的情况可能还在后面。据Coresight预计，今年全年，美国或将有25000家店永久关闭，其中，55%-60%将在美国商场内。

据行业机构预计，今年美国零售额将整体下跌10%，直到2022年前都无法恢复到疫情前的水平。尽管电商销售预计会获得一定增长，但是主要依赖实体收入的商场仍将受到不小的冲击，Coresight Research分析师预计，未来3-5年，美国将有1/4的商场会完全消失。

前海开源基金首席经济学家杨德龙也向北京商报记者表示了对于下半年的不看好：“为了11月的总统选举，在疫情并未控制住的情况下，美国多州复工复产，导致疫情二次暴发的风险大增，再叠加此前美联储的放水和美股的反弹，因此短时间之内很难恢复。”杨德龙指出。

“随着政府用于稳定经济的救助计划开始到期，申请破产为面临日益严峻财务困境的家庭和企业提供了保护。”美国破产协会执行董事艾米·奎肯博斯称：“我们预计（破产）申请将因此开始增加。”美国目前的破产规则旨在帮助企业更快地完成破产程序，并降低文书成本。有些企业可以通过破产保护实现债务和业务重组，从而成为一家更具竞争力的企业。