

收购再推迟 LVMH+蒂芙尼差哪了

因疫情影响,至今未审查完的LVMH收购蒂芙尼案再次推迟,奢侈品行业最大收购案前景不明。路透社8月25日消息,LVMH与蒂芙尼的收购交易截止日期推迟了3个月。疫情侵袭,奢侈品行业一夜入冬,蒂芙尼身价大跌,LVMH按照原价购买无疑“血亏”,而全面受挫的蒂芙尼显然也不愿让步。但鉴于LVMH急需补齐珠宝腕表短板,可能不买也得买了。

并非空穴来风

法国奢侈品巨头路威酩轩集团(以下简称LVMH)和美国珠宝品牌蒂芙尼公司(以下简称蒂芙尼)已将收购交易截止日期推迟3个月,即从8月24日推迟至11月24日。北京商报记者就此消息联系LVMH及蒂芙尼,截至发稿未收到回复。

去年11月,LVMH提出以每股135美元、约合162亿美元收购蒂芙尼,这是LVMH历史上最昂贵的并购交易,同时也视为奢侈品行业的最大并购案。彼时,LVMH董事长兼CEO Bernard Arnault曾表示:“我们无比尊敬和钦佩Tiffany,会以我们对每一个珠宝世家的奉献和承诺来发展这个珠宝品牌。”

尽管双方并未给出明确回应,但收购的推迟并非空穴来风。实际上,截至目前,二者的收购并未获得相关监管部门的批准。今年4月,蒂芙尼对外表示,由于新冠疫情的全球肆虐,澳大利亚外国投资审查委员会对该笔收购案的法定审查截止日期从4月8日延长至10月6日,该交易无法按照原定时间完成,需要延迟。

根据公开报道,这两家公司的交易已获得美国监管机构的批准,正准备向欧盟的并购交易监管机构欧盟委员会提交申请。

但疫情不止推迟了交易,更严重打击了交易的买方LVMH。作为全球最大的奢侈品集团,2020年上半年,其净利暴跌了84%,销售额也同比下滑27%至184亿欧元。

尽管LVMH在7月底发布财报的同时表示,2019年与蒂芙尼达成的收购,一旦获得所有监管部门的批准,该价值162亿美元的交易就会完成。

但这个时候花费162亿美元吃掉蒂芙尼,

并非空穴来风

2019年11月25日 LVMH集团宣布与蒂芙尼达成并购交易协议,将以约162亿美元收购蒂芙尼。

2020年3月 有报道称,LVMH决定重新审视对蒂芙尼的收购。

2020年4月 澳大利亚监管机构表示,需要更多时间审查收购案,要求法定的审查截止日期从4月8日延长至10月6日。

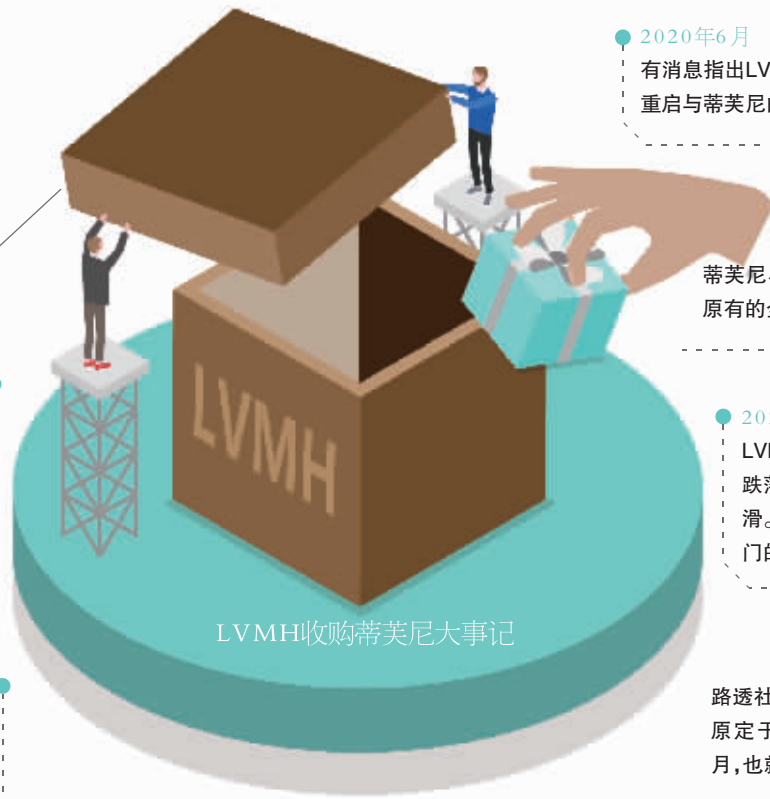
对于LVMH来说,恐怕有些吃力了。要客集团CEO、要客研究院院长周婷指出,在疫情影响的现状之下,LVMH收购蒂芙尼肯定要重新评估。实际上,疫情侵袭,奢侈品行业整体受到了很大影响,但与此同时,前几年冲高的品牌价值上的泡沫也被逐渐打掉,奢侈品价格走低,收购价格也随之降低,企业之间的收购行为也逐渐回归理性。

“买不起”与“大减价”

实际上,LVMH与蒂芙尼约定的135美元每股的收购价格,几乎接近蒂芙尼的史上最高股价。

2019年的蒂芙尼,虽然并非巅峰,但也风光无限,频频交出令人惊喜的成绩单:中国内地市场增长强劲,财报超出华尔街预期,在中国内地开通电商……彼时LVMH收购蒂芙尼,业界直呼将亲眼见证这场奢侈品行业最大收购案。

彼时的强强联手在疫情的侵袭之下,一个“买不起”,一个“大降价”。



2020年6月 有消息指出LVMH集团主席伯纳德·阿诺特正在想办法重启与蒂芙尼的谈判,并可能向蒂芙尼压低收购价格。

2020年6月8日 蒂芙尼与债权人达成了新的协议,对该公司原有的全球循环信贷通协议进行了修订。

2020年7月 LVMH公布的第一季度财报显示,其销售额跌落了15%,是近10年来首次季度收入下滑。同时,LVMH表示,一旦获得所有监管部门的批准,收购蒂芙尼的交易就会完成。

2020年8月25日 路透社报道称,LVMH集团和蒂芙尼决定将原定于8月24日的收购截止日期推后3个月,也就是推迟到11月24日。

今年上半年,蒂芙尼股价一度跌至117美元/股。截至本周一收盘,蒂芙尼股价为127.03美元,市值约为154亿美元。哪怕LVMH以此价格将蒂芙尼收入囊中,依然可以少花费8亿美元。

半年之内,两度有消息传出LVMH正在考虑以更低的价格在公开市场上收购蒂芙尼股票。今年3月,有媒体报道称,LVMH已经与蒂芙尼董事会就市场购买的想法进行了讨论,并正在讨论这一想法可能面临的法律障碍。

今年6月,再次传出消息称,Barnard Arnault正在想办法重启与蒂芙尼的谈判,并可能向蒂芙尼压低收购价格。按照彼时蒂芙尼的股价计算,LVMH能以低于收购报价将近13%的价格买到蒂芙尼股票。

随后,LVMH发布声明,否认考虑从公开市场收购蒂芙尼的股份,排除了在公开市场压价的可能性。业内认为,法律上的阻碍以及LVMH对自己在商界的信誉考虑,最终导致Barnard Arnault放弃了上述想法,LVMH若重新谈判,至少需要支付5.75亿美元的费用。

不过疫情之下,蒂芙尼的偿债能力确实成为了横在LVMH收购案面前的拦路虎。据悉,LVMH此前与蒂芙尼进行讨论的一个重点就是,检查蒂芙尼是否遵守了债务契约。如果蒂芙尼确实违反了贷款协议中规定的条件,LVMH集团就有机会利用这一点作为筹码,退出交易或协商更低的交易价格。

不过,蒂芙尼最终还是成功“绝了”LVMH的念头。6月8日,蒂芙尼公开表示,与债权人达成了新的协议,截止至4月底,已经遵守并完成了所有债务约定。

尽管如此,进入2020年以来,蒂芙尼的日子依旧不轻松,用一季报的话说是“全面受挫”。今年一季度,蒂芙尼净亏损6500万美元,全球约70%的店铺处于关闭状态,各地的销售额下降幅度均达40%以上。

迎难而上?

如果LVMH与蒂芙尼的交易告吹,意味着这将是新冠疫情对破坏最大的收购交易案。不少分析师对这场“世纪联姻”的前景表

示担忧,因为疫情不仅为这笔交易带来了更多的不确定性,同时整个奢侈品行业都进入寒冬,行业的信心也被逐渐消磨。

实际上,疫情之下,许多收购案都放缓了进度或者干脆终止。今年5月初,维多利亚的秘密母公司发布声明,与股权私募基金Sycamore Partners已达成共识,终止双方2月份就收购维密品牌大多数股权达成的交易协议。

自今年初以来,追踪奢侈品公司的彭博社Growing Market Share A指数已经累计下跌了将近3/1,原因是不断蔓延的新冠病毒疫情阻碍了消费者对高端产品的需求。

就连LVMH的竞争对手历峰集团的股价都下跌到了2012年以来的最低水平。而LVMH收购蒂芙尼,正是为了对标历峰集团的珠宝品牌卡地亚和腕表品牌梵克雅宝。

一直以来,LVMH旗下腕表和珠宝部门是集团内部的“短板”。2019年,LVMH销售额同比增长15%,而其腕表和珠宝部门的增长速度仅为4%。

因此,哪怕是在市场暴跌的形势下,全球最大的奢侈品生产商依旧想要收购珠宝领域中的知名品牌。考恩公司分析师Oliver Chen告诉北京商报记者,如果LVMH不收购蒂芙尼,那么由于所谓的“硬奢侈品”(包括珠宝和手表等)产品类别有着很高的门槛,LVMH想要在这个市场上获得份额是很困难的。而一旦收购蒂芙尼,将其打造成第二个宝格丽,将帮助LVMH向历峰集团挑战全球珠宝业务的主导地位,更容易触达更多美国的高端消费者,以巩固其奢侈品行业地位。

中国珠宝玉石首饰行业协会分析认为,从LVMH内部来讲,尽管手表和珠宝部门收入和利润持续增长,然而在庞大的LVMH集团内部,其收入占比却逐渐走低。蒂芙尼加入之后,珠宝钟表在LVMH内部的占比将大幅提升。Bloomberg的统计数据亦显示,加上蒂芙尼之后,LVMH将超过历峰集团成为全球第一大珠宝集团。

“我们确信这两家公司都将决心完成这笔交易。”Oliver Chen指出,LVMH很可能已经关注、考虑和想要这项资产好几年了。”

北京商报记者 陶凤 常蕾

补助将到期 达美航空裁员继续

对于美国航空业而言,黎明还有很远。在旧有补贴快到期的情况下,新救助方案仍然毫无音信,而疫情的控制也不太乐观。继美联航和美国航空警告可能会裁员之后,达美航空也给出了类似的信号,毕竟在亏损57亿美元和上座率大减的情况下,任谁都很撑不下去。

人手过剩是达美航空目前的窘境。当地时间8月24日,达美航空表示,如果不能与工会达成一项成本削减协议,将在10月不得不让1941名飞行员停薪休假。

与此同时,达美航空首席运营官Gil West在为公司服务12年后,也计划在今年9月底退休。Gil West于2008年加入达美航空后,曾协助领导达美航空与西北航空的合并整合。

“我们正面临一个极其困难的决定。这场公共卫生危机已经持续了6个月,但我们的收入仅恢复了25%,”达美航空运营主管约翰·劳特在发给员工的一份备忘录中直言:“不幸的是,在未来6个月里,我们几乎看不到有什么条件能够改变这一现状。”

约翰·劳特所言不假,7月发布的二季度财报将达美航空的困境展露无疑。数据显示,达美航空二季度总营收14.68亿美元,市场此前预期为14.24亿美元,而这一数字在去年同期为125.36亿美元,这意味着营收暴跌了88%。

达美航空曾定下了今年实现盈亏平衡的目标。但现在看来这个目标有点远,仅仅在二季度,达美航空的净亏损就达到57.17亿美元,比市场预期的亏损15.51亿美元高出不少,去年同期为盈利14.43亿美元。

收入利润锐减的同时,债务和支出还在继续。截至二季度末,达美航空持有的总债

务和融资租赁债务为246亿美元,调整后的净债务余额为139亿美元。目前,达美航空仍然每天消耗约2700万美元现金。若按二季度末157亿美元的流动资金来计算,达美航空的现金还够花19个月。

在此情况下,达美航空已经采取了多轮裁员来自救。7月底,达美航空CEO Ed Bastian表示,超1.7万名员工主动离职,接近该公司员工总数的1/5。同时,达美航空还向1.4万名飞行员中的2500多人发出潜在的非自愿离职警告,敦促大家接受降低飞行员最低保障工资的方案,则能避免员工无薪休假的情况。

在实施了提前退休和自愿离岗计划后,目前,达美航空仍有约11200名现役飞行员。据达美航空预测,2021年夏季将是未来12-18个月的飞行高峰期,但也只需要约9450名现役飞行员。

目前,代表达美航空飞行员的飞行员工会正在与公司进行谈判,前者督促公司提出解决方案,也曾提出过飞行员自愿选择休假,航空公司支付部分薪水的方案,但双方迄今未能达成协议。对于目前的谈判情况,北京商报记者联系了达美航空方面,但截至发稿还未收到具体回复。

达美航空的困境只是行业缩影,美国四大航空公司在二季度的亏损超过100亿美元。据美国运输安全管理局统计,今年夏季航空旅游需求仅为去年同期的30%左右。国际航空运输协会上月预测,全球航空旅行需求要到2024年才能恢复到2019年的水平。

资深旅游专家王兴斌表示,现在主要是国际航线受影响,国内航线基本上放开了,全球疫情如果没有明显好转的话,国际航空

业很难恢复。按照世界旅游组织的说法,可能要到明年下半年才会有明显好转,旅游正常发展之后,才能带动航空业复苏。

“国际航空业的主要来源一部分是商务,另一部分就是旅游,现在这两部分都受到阻碍,现在还看不到有好转的迹象。”王兴斌坦言。

随着需求迟迟难以恢复,航空公司纷纷表示,将以瘦身作为自救方案,这也意味着裁员难以避免。此前,由于美国政府提供了250亿美元的救助资金,在该项救助于9月30日到期之前,航空运营商暂时不允许继续裁员,但即使没有被解除劳动合同,许多航空公司的员工也处于无薪或减薪休假的状态。

美国航空业者已经向政府发出警告称,在250亿美元到期之后,这一行业中的7.5万个就业岗位就可能进一步蒸发。根据行业组织Airlines for America的说法,目前,美国各大航空公司直接雇佣70万名员工,但其背后的整个产业链却牵涉到了多达1000万人的生计。

随着最后期限的到来,不只是达美航空,美国各大航空公司都已经为员工打起了“预防针”。美联航警告称,正考虑让近1.2万名飞行员中约1/3的人停薪留职,此前这一数字为2250名,但现在增加了近一倍。

与此类似,美国航空也发出了警告,称2.5万名员工将面临裁员或停薪留职。西南航空则警告称裁员将不可避免。

目前,航空公司和工会一直在游说美国政府再提供250亿美元的援助,以保护就业岗位,但美国两党对于下一轮的财政救助计划暂无任何进展。

北京商报记者 陶凤 汤艺甜

空头为何不肯放过特斯拉

特斯拉和空头的故事还在继续,只是天平似乎已经彻底倒向了特斯拉一方。业绩、拆股、市场,在众多因素的加持之下,特斯拉股价一路飞涨。也因此,始终与特斯拉相伴的空头损失惨重,但很明显,即便做不到越挫越勇,可空头唱衰特斯拉的声音却始终不绝于耳,特斯拉股价的泡沫问题再一次摆上了台面。

特斯拉飞涨的股价终于出现了回调。当地时间24日收盘,特斯拉股价下跌1.75%报2014.2美元,市值达到3733.74亿美元。当天盘中,特斯拉股价一度下跌6%,跌破2000美元。但在这之前,特斯拉股价却像坐上了火箭,上周四,特斯拉股价首次突破2000美元大关,随后继续向高处攀升。截至8月24日收盘,今年以来特斯拉的股价累计涨幅超过380%,相比之下,同一时间内,标普500指数大盘仅上涨5%。

只是有人离场,却有更多人准备加速进场。近日,韦德布什证券公司分析师丹·艾夫斯还表示,在最乐观的情况下,预计特斯拉股价可能一路飙升至3500美元。本月中旬,一向唱空特斯拉的摩根士丹利分析师亚当·乔纳斯也将特斯拉的评级从减持上调至持有,并将其12个月目标价从1050美元上调至1360美元。

在一份报告中,艾夫斯称,上调特斯拉的股票预期原因在于特斯拉在中国市场有很大的增长潜力,他们相信特斯拉在中国的生产需求和需求依旧强劲。

不过在赛意企业研究所研究部主任、武汉大学客座研究员唐大杰看来,特斯拉这次的涨价有一个市场方面的基础,即疫情过后资本市场出现了反常的表现,总体上经济基本面下滑,但股市却往上冲,这就导致大部分股票在这波行情中出现上涨。

“另外就是资本市场一直在找题材,找想象空间,从而把泡沫做大,而特斯拉正好具

备这种题材,即未来新能源发展的题材。”唐大杰称,特斯拉的业绩表现也不错,SpaceX的成功又极大提振了大家对马斯克的信心,综合而言,特斯拉的股价其实是多种因素组合在一起撑起来的。

但问题也正出现在这里。特斯拉股价飞涨的另一面,是空头的损失惨重。据金融分析公司S3Partners发布最新数据显示,8月以来特斯拉“空头”的投资损失额达到约70亿美元,今年以来更是累计亏损254亿美元。对于公司股价的上涨及空头的损失,北京商报记者联系了特斯拉,但截至发稿未收到回复。

事实上,一直以来,市场始终觉得特斯拉仅仅是一家汽车公司,很多看似高科技的概念并不足以撑起特斯拉的高市值,也因此特斯拉稳居美股空榜榜首,截至目前,押注特斯拉股价下跌的空头头寸仍然高达213.1亿美元。

“我真的无法解释特斯拉。”当地时间24日,哥谭资产管理公司联合CIO乔尔·格林布拉特在接受CNBC采访时还表示,特斯拉的崛起是市场“泡沫”的一部分,目前的市场交易中,有很多投机活动都流向了特斯拉。

唐大杰也称,特斯拉的市盈率已经达到了超乎常理的高度,做空它完全有理由。数据显示,特斯拉股票目前的市盈率已经高达1066倍。另外新能源汽车始终有不成熟的地方,而且基于高科技材料的迅猛发展,很有可能在两三年之内出现新的储能方式,进而颠覆特斯拉锂电池的储能模式。

“特斯拉的股价存在泡沫是肯定的,因为在美联储释放大量流动性的背景之下,很大一部分跑到了股市,美股本身就有大的泡沫。”但唐大杰也提到,这里面还有另一个问题,就是人们为什么愿意接这个泡沫,原因就在于在现状之下,将资产放到其他地方风险更大。

北京商报记者 杨月涵