



□ 本报驻纽约记者 张伟



美国航空“联姻”全美航空

世界最大航空公司“诞生”

- ◆ 新公司市值达110亿美元,按收入和乘客数量计算,或为世界最大的航空公司
- ◆ 在56个国家和地区拥有336个飞行目的地,每天航班数量在6700架次
- ◆ 合并有助降低运营成本,使美国其他大型航空公司面临挑战

美国航空公司(American Airlines)和全美航空公司(US Airways)在2月14日情人节这一天宣布了“联姻”的消息。新公司将沿用美国航空公司的名称和标识,按收入和乘客数量计算,它可望成为世界最大的航空公司。新公司将以其110亿美元的市值一举超越美国大陆航空公司成为全美同行业老大。市场分析人士表示,这一合并案势将改变美国航空业版图。

经营困难促公司并购

根据双方公布的并购条件,美国航空公司的母公司美利坚航空公司(AMR Corp.)的股东将持有合并后新公司72%的股份,全美航空公司股东将持有其余28%的股份。美利坚航空公司现任首席执行官托马斯·霍顿将担任新公司的非执行董事长,任期可能持续到2014年的春季或夏季,即新公司第一届年度股东大会召开之时,届时美国航空将结束破产保护期。全美航空公司的现任首席执行官道格·帕克将担任新公司首席执行官。美国航空公司表示,新公司将具有强大的资本实力和全球经营网络,在56个国家和地区拥有336个飞行目的地,每天航班数量在6700架次。

近几年来,美国航空业经营较为艰难,各大航空公司纷纷通过并购重组寻求突破。2008年,达美航空通过兼并西北航空成为美国第一大航空公司。2010年,美联航与大陆航空合并成的美国联合大陆控股有限公司,一跃成美国航空业龙头。2011年11月底,由于债务负担沉重和成本居高不下,美国航空公司及

其母公司美利坚航空集团美国航空公司申请破产保护,因此此次合并交易相当于美国航空公司脱离破产程序的重组计划,需要得到监督美国航空公司的重组事宜的纽约南区法庭的批准。美国航空公司和全美航空公司预计,这次并购将在今年第三季度完成。美利坚航空公司债权人持有的几乎所有债务有望通过该交易获得偿付。受合并消息提振,当天在纽约股市,美利坚航空公司股价一度暴涨近一倍,而全美航空公司股价则下跌7%左右。

“结合”之后遇更多挑战

美国航空公司新的领航人帕克一年多以来一直在努力推动达成这一交易,最终成功地使美利坚航空公司的债权人相信合并设想比破产更有利可图。但是有业内人士认为,由于两家公司存在较大差异,这桩“姻缘”可能带来更多挑战。美国航空公司的运量几乎是全美航空公司的两倍,但是新公司的运营将由后者接管。两者也存在商业文化差异等诸多不同之处:美国航空公司的总部位于南部得克萨斯州达拉斯都会区的沃斯堡,数十年来一直是行业老大,自负且拘泥刻板,近年来的业绩呈螺旋式下降状态。全美航空公司,总部位于西南部的亚利桑那州凤凰城都会区小坦坦佩,公司经营风格轻快灵活且富有进取心,目前收入和运营触底之后正在反弹。全美航空公司曾在2006年因更换预订系统而使服务陷于瘫痪,其两大飞行员团队一直不和。2008年之后,该公司的运营业绩才开始回升,在近3年实现赢利,其股票在2012年上涨了166%。

部分航空枢纽受影响

此间业内人士认为,虽然达拉斯和凤凰城的商业文化不同,但是帕克是一个极富创新精神的指挥者,并且具有克服这些障碍的经验。国际评级机构惠誉日前发布研究报告称,虽然合并多被解读为对航空业的促进,但对机场而言好坏参半,该合并案可能减弱这两家公司在某些机场的运营,一些航空枢纽可能因此获益,而另外一些航空枢纽却可能因此受损。航空枢纽的主要风险在于运量大幅减少恶化其收益。如果这一合并案完成,新公司可能使

用6个航空枢纽:达拉斯-沃斯堡、迈阿密、芝加哥、费城、夏洛特和凤凰城,并且在纽约、洛杉矶等主要市场保持较大规模的运营。近年来,一些航空公司已经在一些规模较小的市场如匹兹堡、圣路易斯、辛辛那提、孟菲斯削减了运营规模。惠誉不排除这家新合并的公司将进行运营上的调整。在这个控制成本至关重要的行业,作为一个单一的公司,如果要提高运营效率,必须砍掉那些无利可图的航空枢纽。另外,这一合并案也使美国其他大型航空公司面临低成本航空公司所带来的挑战。对于地区性航空公司而言,如果它们的航线与这家新公司重叠,也将面临更多运营风险。



2月14日,在美国首都华盛顿里根国家机场,一架全美航空公司的班机(上)从美国航空公司的班机附近起飞。 新华社发

本报新加坡电 记者陶杰报道:新加坡星展集团近期发布的有关离岸人民币的分析报告认为,随着全球经济的逐步回暖,中国的对外贸易量有望加速增长,人民币结算额也将相应增加。与此同时,这也意味着传统上充作对冲工具的人民币无本金交割远期将逐渐由离岸人民币远期合同所取代。

新加坡专业人士认为

离岸人民币远期合同交易将受青睐

该报告分析认为,现货离岸人民币当前的每日交易额约为28亿美元,自2010年中离岸人民币市场正式推出以来已经激增了10倍,再加上离岸人民币远期每日交易额的32亿美元,使得离岸人民币的总流通量达到了60亿美元,已经大大超过了约为32亿美元的人民币无本金交割远期外汇的交易额。

报告称,离岸人民币远期超越人民币无本金交割远期交易并不意外。与纯粹是衍生品的人民币无本金交割不同,离岸人民币是可带来收益的资产。除了人民币债券(也称作“点心债券”)等离岸人民币资产以外,离岸人民币也因为中国政府继续放宽跨境资本流动,而具备了扮演岸外资产工具角色的功能。



挂牛头岂能卖马肉

□ 徐惠喜

中国有句俗语叫“挂羊头卖狗肉”,用来比喻以好的名义做招牌,实际上兜售低劣的货色。而这些天在欧洲,正上演着现实版的“挂牛头卖马肉”。爱尔兰、英国、法国、德国和瑞典等10多个国家市场上集体爆出牛肉变马肉的丑闻,且事件还在不断发酵中。

正如亚洲有些国家民众有食狗肉的习俗,马肉在欧洲也是上得了厅堂的正经肉食,在一些超市售卖,只是其价格不及牛肉的三分之一。与牛肉相比,马肉充其量只是“低劣的货色”。马肉本无害,食者无须惊。但当消费者明明买的是牛肉汉堡,吃出的却是马肉时,则难免要冒一身冷汗了。欧洲现行的食品检验标准一直号称是最高的,在牛肉汉堡中吃到马肉,确实让人匪夷所思。

牛肉汉堡马肉做。这是事情的全部,还是马肉风波的冰山一角?这是让不少消费者纠结不安的问题。英国议会下设食品与农村事务委员会主席安妮·麦金托什日前表示,“肉类供应链出现的

污染规模令人毛骨悚然,英国乃至欧盟范围内无疑将有更多发现。”而更让监管者困惑的是,冒充牛肉的马肉如何从原料厂、加工厂、销售商到部分监管机构等各个环节一路畅通无阻,直通消费者餐桌?这期间究竟是什么环节出现了差错?莫非欧洲的食品监管体系已经失守?该委员会最新发布的调查报告认为,足够证据显示,不良企业蓄意用马肉代替牛肉牟取不法利润,愚弄消费者。“这种欺诈影响面广,迫切需要采取措施,防止更多受污染肉类食品进入食品供应链。”

英国议会的这份报告,把马肉风波的矛头指向了不法商家。确实,欺诈消费者,以次充好,唯利是图,是不法商家的丑恶属性,也是构成此次丑闻的直接动因。欧洲农业部长会议指出,不法商家在马肉风波中欺骗性地标识了商品。

让欧洲的消费者稍感宽心的是,这次马肉风波属于标识欺诈,而非人人谈之色

变的食品安全。马肉风波的曝光,源自监管机构例行抽查,而且欧盟完备的溯源体系对调查提供了极大便利。初步调查显示,马肉疑源于罗马尼亚的两家屠宰场,由塞浦路斯一家经销商转销给荷兰另一家经销商,接着进入法国一家肉类加工厂车间……经过一番旅行后,这些马肉最终以“牛肉”的名义,被填入各种冷冻面、肠、饼,贴上欧洲某食品巨头及其供应商的品牌标签,堂而皇之地走进欧洲10多个国家的大超市,最后来到消费者的餐桌上。

食品安全的担忧被排除了,但知情权被侵犯、信任受伤害,给消费者造成的伤害是难以弥补的。以好的名义做招牌,实际上兜售低劣的货色,这种行径是要不得的。食品产业链的各个环节和市场的所有参与方,都需要更严格的自律和他律。

在中国,“挂羊头卖狗肉”为人所不齿。在欧洲,挂牛头卖马肉这种表里不一,以次充好的行径该打住了。

雾霾天气如何确保航班安全起降

——访霍尼韦尔航空运输副总裁戴殊荣

本报记者 陈頔

刚刚过去的春节黄金周,乘坐飞机出行已是很多人的首选,然而,在遭遇大雾等极端天气时,往往会影响到航班的起降耽误行程。近日,记者在采访美国霍尼韦尔航空航天集团航空运输副总裁戴殊荣时,专门聊起了这个话题。

称的盲降,CVS系统能有效减少因恶劣天气而造成的飞行线路临时改变、航班取消或飞行时间延长等状况,从而降低飞行成本减少安全隐患。

当激增的客流量使空中交通面临巨大压力时,如何保障乘客良好的飞行体验?面对记者这个问题,戴殊荣并不急于回答,而是谈起了许多旅客常常遇到的飞行感受。“乘客登机后,坐在机舱内苦等数小时不起飞;起飞后,通过机舱内的显示屏看到飞机并不是按照两点间的

虚拟直线飞行,而是一条需要‘拐几个弯’的曲折航路。当飞机飞临目的地时,由于起降航班增多,飞机又不得不空中盘旋排队等待降落,大多数乘客或多或少有过类似的经历。”

戴殊荣告诉记者,在整个飞行过程中可以看到,不论是起降的延迟,还是飞行中的“绕道而行”,每一个环节都会给乘客增加额外的时间成本,导致整个航班运行效率降低,给乘客造成不佳的飞行体验。

戴殊荣认为,缩短航路距离会保障乘

客更加省时及安全地抵达目的地。针对这一看似普通的问题,霍尼韦尔的解决方案是“去弯取直”。戴殊荣向记者介绍,霍尼韦尔提出的解决方案是,采用四维飞行管理系统,将时间维度加入到飞机的飞行信息中,使得每一架飞机都会预先制订包括经度、纬度、高度和时间在内的四维飞行信息,并将此信息传达到空管系统内,在飞行途中,通过卫星与空管系统进行飞行数据的更新,空管人员通过显示屏对所有航班的飞行数据进行监测。如受到天气因素影响,空管人员可以帮助飞机重新设定四维轨迹信息,飞机只需要遵循实时更新的信息来完成飞行即可。“相信在不远的将来,这些先进的技术都能够运用到航空出行中,可以为中国乘客保驾护航。”戴殊荣说。

0.6%

欧元区国内生产总值环比下降

本报布鲁塞尔电 记者严恒元报道:欧盟统计局日前公布的统计数据显示,去年第四季度,欧元区和欧盟的国内生产总值环比(与上个季度相比)分别下降0.6%和0.5%,同比(与前年第三季度相比)分别下降0.9%和0.6%。去年第三季度,欧元区的国内生产总值环比下降0.1%。欧元区经济已经连续三个季度出现负增长,这意味着欧元区在过去三年中第二次陷入衰退。

统计数据显示,2012年,欧元区和欧盟的国内生产总值环比(与2011年相比)分别下降0.5%和0.3%。

29亿美元

美国1月份联邦财政有盈余

据新华社华盛顿电 美国财政部日前宣布,受薪资减税政策到期和部分高收入群体的个人收入所得税率上调影响,今年1月美国联邦政府月度财政盈余约为29亿美元,是自去年9月份以来美国联邦政府首次出现月度财政盈余。

美国财政部的报告显示,今年1月,美国联邦政府的财政收入约为2722亿美元,财政支出约为2693亿美元。在2013财年的前四个月,美国联邦政府的财政赤字总额约为2904亿美元。

0.4%

日本经济连续三个季度负增长

据新华社东京电 日本内阁府日前公布的速报值显示,经季节调整,2012年第四季度日本实际国内生产总值(GDP)环比下滑0.1%,换算成年率下降0.4%,这是日本经济连续第三个季度出现负增长。

去年第四季度日本经济增长主要靠内需拉动,内需对GDP增长的贡献率为0.1%,其中个人消费、公共投资和住宅投资分别环比增长0.4%、1.5%和3.5%,但企业设备投资下滑2.6%。而受全球经济减速、中日关系紧张等因素影响,外需对当期经济增长的贡献率为负0.2%,其中出口下滑3.7%。



欧佩克上调世界原油需求预期

据新华社维也纳电 受世界经济前景向好拉动,石油输出国组织(欧佩克)日前上调了2013年国际市场对欧佩克原油的需求预期。

欧佩克月度报告中将2013年国际市场对欧佩克原油需求量上调10万桶,至日均2980万桶。同时,报告预计今年全球原油需求量为日均8970万桶。报告指出,上调国际市场对欧佩克原油需求主要得益于中国经济增长的支撑。今年1月欧佩克一揽子原油价格环比上涨2.6%,至每桶109.28美元,创去年9月以来最高月度均价。

埃及土耳其加强旅游合作

本报开罗电 记者胡英华报道:埃及旅游业商会联盟和土耳其旅行社协会日前签署了合作协议,以促进两国间旅游业发展。

根据两国签署的合作协议,2014年埃及将成为土耳其旅游业的“年度国家”,进行一系列市场推广活动,促进埃及和土耳其之间的旅游业发展和文化交流。2015年土耳其则将成埃及旅游业的“年度国家”。合作协议还为两国航空公司和两国间航线提供了一系列优惠政策,进一步降低了运营成本。2012年土耳其赴埃及游客数量为5.3万人次,埃及赴土耳其旅游人数则超过12万。

沃尔沃联手匈牙利拉巴公司

本报布达佩斯电 记者刘健报道:瑞典沃尔沃汽车公司和匈牙利拉巴车辆控股公司在布达佩斯签署了战略合作协议。匈牙利将受惠于此项协议,加强匈牙利在国外汽车市场上的地位,并将使出口量大幅增加。

这两个公司的成功合作,将有助于两国共同提高市场竞争力。目前匈牙利已成为欧洲的汽车制造中心,除本协议外,奥迪即将完成在匈建厂,欧宝已做出投资在匈建立汽车发动机生产厂,并计划在匈建立新的柴油发动机厂,而奔驰在匈已设立汽车制造中心。



本版编辑 徐惠喜 连俊