

# 负债10亿申请破产 太阳马戏团“日落”

## 传奇陨落

上世纪80年代，从加拿大魁北克市附近的一个小村庄走出的小表演剧团，经过30多年的发展，已经成为了在全球家喻户晓的马戏团品牌。如今，这个一度风光无限、被誉为世界旅游演艺界传奇的太阳马戏团，却还是没能逃过破产的结局。

在最新的公告中，太阳马戏团集团宣布，该公司已于当地时间6月29日向法院申请破产保护。业界还有消息称，为了重组资本，太阳马戏团集团同时还裁掉了约3500名员工。

根据声明，太阳马戏团将破产原因归咎于新冠肺炎导致其所有演出被迫停止、收入归零。在声明中，太阳马戏团表示该集团已与现有的投资者私募股权基金TPG Capital、中国复星国际有限公司和加拿大魁北克养老基金就接管太阳马戏团的债务，并投资3亿美元支持其重启达成协议。

“新冠肺炎疫情导致我们所有节目被迫停止，公司收入为零，管理层必须果断采取行动保护公司的未来。”太阳马戏团集团CEO丹尼尔·拉马尔谈及破产原因时似乎充满了无奈，他说：“在过去的36年，太阳马戏团一直是成功且盈利的。”

不过，对于丹尼尔·拉马尔的说法，业界却并不完全认同。不可否认，疫情肯定是太阳马戏团集团破产的重要诱因，国内文旅圈对于这样一个有着多年历史的世界知名企业家破产也充满惋惜。”北京第二外国语学院中国文化和旅游产业研究院副教授吴丽云坦言，然而，这样一个行业巨头，走到今天这一步，势必与其管理者的经营思路、企业形成的商业模式也有着一定的关联。而景鉴智库创始人周鸣岐也坦言，疫情其实只是压垮太阳马戏团这只骆驼的最后一根稻草而已。

冰冻三尺非一日之寒。实际上，多份报告都显示，太阳马戏团集团身上已扛有近10亿美元的巨额债务。除了疫情带来的影响外，还有不少人将其破产的原因归结于过去几年公司的过度“负重扩张”，以及长期形成重投入、收入结构较单一等。

公开信息显示，早在2012年，太阳马戏团就出现了首个没有盈利的年份。而后，信用评级机构穆迪也曾发布数据显示，2015年太阳马戏团全球收入出现了10%的负增长。

小丑、魔术、哑剧、特技、飞翔、潜水……太阳马戏团曾将无数瑰丽魔幻的梦想带到全球，但当梦境醒来，“世界马戏团传奇”的光环黯淡，迎接它的却是一地狼藉的现实。太阳马戏团的大幕已经几个月没有拉开，紧随而来的就是现金流中断、负债累累、被迫裁员，甚至破产。北京时间6月30日，太阳马戏团母公司太阳马戏团娱乐集团（以下简称“太阳马戏团集团”）发表声明，称已正式向法庭提交破产保护申请。



## 太阳马戏团经营情况

- 目前太阳马戏团演出遍布全球50多个国家和地区约450个城市
- 今年太阳马戏团暂停了44场全球演出
- 此前报告显示，截至2019年12月，太阳马戏团可用资金约为1.05亿美元

## 太阳马戏团发展历程

- |               |                             |
|---------------|-----------------------------|
| ● 80年代早期      | 太阳马戏团萌芽                     |
| ● 1987年、1990年 | 进军美国、欧洲市场                   |
| ● 2007年       | 首赴中国内地演出<br>拉开内地巡演大幕        |
| ● 2014年       | 与杭州新天地集团签约<br>敲定在中国内地首个驻场演出 |
| ● 2015年       | 复星宣布收购太阳马戏团集团股份             |
| ● 2020年初      | 受疫情影响，陆续暂停演出                |
| ● 2020年3月     | 一周内两次宣布裁员<br>裁员人数约占总人数95%   |
| ● 2020年6月     | 正式宣布申请破产保护                  |

## 不破不立

有“接盘”并不意味着太阳马戏团能迅速恢复往日的荣光。事实上，对于这一老牌旅游演艺企业的前景，仍有部分业界专家给出了“不明朗”的预测。

在吴丽云看来，破产后的太阳马戏团，势必要经历另一个“不破不立”的过程，高昂的演出成本、过度单一的收入结构，尤其是对演出售票过于依赖的传统模式，已经不再符合当前的市场发展规律了。

上述知情人士告诉北京商报记者，对于太阳马戏团，同行已经形成了一个共识，就是该剧团的所有演出都是不惜工本的；太阳马戏团在追求艺术性上做得非常极致，他们的道具、舞台、演出人员成本都非常高，经济性相对较弱。

吴丽云坦言，这一方面意味着太阳马戏团的线下演出产品确实拥有很强的不可替代性，但另一方面也显示出太阳马戏团的演出效益相对较低，一次内容创作可形成的收益范围相对较窄。

“从当前国际疫情防控的形势来看，全球的旅游演艺、室内演出在短时间内都很难恢复到疫情前的水平，太阳马戏团要继续走以前的老路子可能行不通了，只有开拓线上业务才能形成多轮收益，增强企业的抗风险能力。”吴丽云表示，当前，很多文旅企业在保持主业不变的前提下向多维度经营模式转型，如果太阳马戏团的经营者能改变思路，比如通过收购擅长网络传播的企业强化网络播放、直播这些新业务板块，也许不仅扛过这次危机，还能闯出一条适合自己的新路来。

不过，周鸣岐则表示，对于一部分有意接手太阳马戏团的企业来说，这一品牌的调性是其最看重的部分，这类企业或许不会轻易改变太阳马戏团的产品体系，而且当前太阳马戏团大规模的裁员可能也无法支撑其生产新的内容产品；因此，如果抱持这种想法的企业成为‘接盘侠’，那么很可能会暂时手握品牌、观望市场，尽可能减少对该企业的后续投入、缩减不必要的成本开支，等待时机成熟再借助IP重建太阳马戏团”。

北京本报记者 蒋梦惟

## F 聚焦 Focus

# 日韩贸易战一年 谁最受伤

去年7月，日本一纸出口禁令直接将矛头对准韩国的经济支柱半导体产业。不久之后，韩国针锋相对，一场声势浩大的“抵制日本运动”开始蔓延。如今，一年已过，日韩不仅没能重归于好，反而在这个问题上越缠越深。日韩贸易关系本就如履薄冰，新冠肺炎疫情的大流行又让企业再受一击，无论是韩国半导体企业，还是深受韩国抵制的日本企业，日子可能都不好过。

世贸组织（WTO）恢复面对面工作后的首次争端解决机制理事会，被日本和韩国“拿下”了。当地时间6月29日，WTO争端解决机构开会议论是否应就日本对韩限贸措施成立争端解决机构专家组，最终决定有望在7月的第二次会议上出炉。对此，日本表示不同意建立专家组，但根据WTO的规定，被起诉国拒绝专家组设立申请后，除非所有成员国一致否决设立申请，否则不允许再次拒绝组建专家组。

日韩本可以避免这次对峙的。去年7月，因为日本突然宣布对出口韩国的三种半导体原材料加强管控，双方互相“拉黑”。两个月后，韩国政府决定就日本的出口管制向WTO申诉，并要求在WTO争端解决机制下进行磋商。但去年底，韩国宣布暂停此机制，恢复正常磋商，并表示暂不终止《韩日军情协定》。这一举动也一度被视为韩日双方为了避免了最坏情况。

然而今年以来，韩国多次要求日本针对取消对韩出口管制进行表态，并将5月31日

设定为最后期限。但据日本媒体报道，日本仍需要一定时间才能作出决定。因此，6月2日，韩国政府表示，日本没有表现出解决韩日贸易问题的意愿，不能与之进行正常谈判，决定重启在WTO争端解决机制下与日本的磋商。

拖拉一年，日韩半导体原材料的贸易问题依旧无解，而新的麻烦却已经到来。不久前，美国总统特朗普表示，他希望将韩国、澳大利亚、印度，可能还有俄罗斯的领导人也列入到G7会议的参加者名单，但因为韩国位列其中，日本不惜站在美国的对立面。

日本共同社的报道称，日本已经正式通知美国，日方对将韩国包括在内的行动持负面看法，称韩国对华态度和朝鲜问题上“与七国集团的成员步调不一致”。对于日本的态度，韩联社6月29日的报道称，韩国青瓦台高官当天表示强烈慨慨，怒斥日本的行径“无耻至极”；韩日矛盾正由劳工索赔和限贸扩大到国际舞台”。

“日韩矛盾其实是多点爆发”，辽宁大学国际关系学院副教授、察哈尔学会研究员李家成表示，尽管中间出现了一定的转机，但就目前形势来看，未来日韩围绕出口管制形成的贸易争端可能会继续持续下去。而且目前双方又有新的争端点，很多问题相互缠绕，可能会造成日韩双边关系的整体下降。

由于销量不佳，日产公司也已经决定在今年年底正式撤出韩国市场，优衣库关掉了15家韩国门店，人们纷纷改用韩国产品，休假旅游也不再选择去日本……不久前，日本《每日新闻》判断，日韩已再次进入对决模式。

北京商报记者 杨月涵

# 空客难逃重组裁员？

北京商报讯（记者 陶凤 汤艺甜）关于法国飞机制造商空客公司重组裁员的传闻愈传愈烈。6月30日，路透社援引空客公司工会方面的知情人士称，空客将于图卢兹时间周二晚些时候宣布重组计划，预计在法国股市收盘后，内容可能包括裁员数千人。

此前关于空客裁员的消息一轮接一轮，6月早些时候，彭博社就报道称，一名不愿具名的知情人士说，强制裁员将是最后的手段，该公司会先研究整个制造部门的自愿离职和提前退休。彭博行业研究分析师弗格森预计，裁员总数可能达到1.2万-1.6万人。

而在更早之前的4月，空客CEO纪尧姆·福里在致13.5万名员工的信件中也表示，在短短几周内，“我们失去了大约1/3的业务”。彼时，空客已经在政府协助下，对在法国的3000名员工实施休假计划，福里称：“我们现在可能需要计划更长远的措施，企业已提出所有选项，正等待市场需求明确，相关评估还需要两到三个月的时间，如果我们现在不采取行动，空客的生存就成问题”。

对于此次重组裁员消息的真实性，北京商报记者向空客方面求证，对方表示，“我们也在采取各种可能的措施保护公司和整个航空业的核心能力。我们希望在7月底之前能够提供更具体的信息”。

传闻并非空穴来风，在航空业整体的凋敝形势之下，空客注定无法独善其身，这一点，福里自己心知肚明。德国《世界

报》6月29日刊登了对福里的专访：“在未来两年，即2020/2021年，我们的客机产量和交付量将比原计划下降40%。过去两个月内，我们的交付量下降了80%。4月，我们本计划交付75架客机，但实际上只有14架交付”。

“这是一个残酷的事实”，福里坦言，不过他并未透露任何人力重组的相关细节，仅表示目前实施的无薪假是不够的。

除了交付量的大幅下滑，空客在新订单方面也颗粒无收，毕竟各家航空公司都已经自身难保了，更无力承担新的飞机了。今年5月，空客没有接到任何一份新订单，这已经是空客今年以来第二个月录得新飞机零订单了。5月，空客仅向加拿大航空交付了2架A220-300飞机，向匈牙利的廉航维兹航空交付了18架A320系列飞机。至于宽体飞机，则有4架A350XWB。

业务停滞、收入下滑、现金流吃紧，疫情之下，这一套逻辑在大部分公司身上都适用，空客也不例外。财报显示，2020年一季度，空客净亏损为4.81亿欧元（约合5.22亿美元），而在去年同期则实现了4000万欧元的净利润。其中，客机交付量为122架，比上年同期减少40架，成为收入减少的主要原因。

与此同时，空客的现金流也岌岌可危，今年一季度的现金流为负85亿欧元。为保护财务流动性，空客开始采取各种措施，包括将今年的预期资本支出压缩7亿欧元至19亿欧元、获得150亿欧元的新信贷安排、撤销2019年股息计划等。