

本报通讯员 颜思铭 记者 马宁

2月7日，新加坡卫生部将新冠肺炎疫情的风险评估从黄色提高到了橙色，这表示新加坡政府建议取消或推迟不必要的集会活动，而继续进行的活动应采取加强防护措施，包括温度筛查、增加消毒频率、备注活动参与者的详细注册名单等。尽管如此，新加坡航展仍然按计划于2月11~16日举行。

航展组织方 Experia Events 公司表示，航展虽然按计划进行，但出于对疫情防控采取了大量的预防措施。Experia Events 总经理 Leck Chet Lam 表示，“自新冠肺炎疫情暴发以来，新加坡政府已经与机场、酒店、商业活动社区和景点等多个部门合作，制订了相关的协议和预防程序，以确保对病毒的防范措施得以实行，包括全面的清洁和消毒方案等。”

新加坡旅游局 (STB) 认为，鉴于橙色预警的情况，STB 将与 Experia Events 公司以及其他政府机构紧密合作，为 2020 年新加坡航展提供持续支持。STB 早前曾提醒与会代表和参展商保持警惕，采取良好的个人卫生习惯，并密切监控自己的健康。

新加坡航展的媒体发布会在 2 月 9 日举行，Leck Chet Lam 在发布会上表示，虽然有 70 多家签约参展商未能参加航展，包括美国几家主要的防务公司和全部的中国企业，但这些缺席的企业占全部参展商比例不到 1/10。虽然现在情况特殊，但航展对于企业来说仍然非常重要，现在需要在防疫和商业活动之间保持平衡，人们的生活和企业的商务活动还要继续，因此航展将继续进行。

不同以往的新加坡航展

2月11日，新加坡航展开幕，Leck Chet Lam 和新加坡国防及运输机构的主要官员在樟宜展览中心进行开幕剪彩。航展一直持续到 2 月 16 日，来自 45 个国家的 930 家公司参加了航展，吸引了 40000 多名专业观众。

总体看来，新冠肺炎疫情对航展还是产生了影响，例如，参展商数量减少了 8%、静态展示的飞机数量减少了 10~15 架，而公众日出席人数远不及往年。

洛马、雷神、通用原子航空系统、湾流、德事隆、德哈维兰、庞巴迪、CAE 等一些美国和加拿大的巨头企业之前已经宣布将不参加航展，他们均将原因归于对其员工和客户健康的担忧。波音公司虽然表示将参加航展，但波音 777-200 eco 验证机将不会展出。

但即便如此，同样有很多希望扩展业务的企业选择出席航展，特别是中小型企业。例如，在美国馆中，有

International Viewpoint 国际视点

亚太市场依然牵动人心 ——疫情下的2020新加坡航展



多家美国公司来到新加坡，这说明新加坡航展对美国企业及其当前和潜在亚太客户的重要性均在提升。一些已经有影响力的大企业退出了此次航展，甚至也没有聘请新加坡本地员工代表本公司参加航展，但很多较小的企业则十分重视本届航展，从而选择继续其展览计划。

中国代表团此次没有参加航展。但中国空军“八一”飞行表演队参加了航展的飞行表演，这引起包括新加坡民众在内的广泛关注。今年是新加坡与中国建交 30 周年，航展主办方对中国“八一”表演队的到来表示热烈

欢迎。表演队多队形特技飞行轮番上演，现场观众反响热烈。Experia Events 公司表示，航展期间一直对新冠肺炎疫情采取密切关注，并参考政府发布的指南作为指导意见。

新加坡展示其航空航天实力

虽然没有像中国、日本或印度那样拥有自己的本土航空航天制造业计划，但新加坡却是航空航天产业的领军国家之一，在其境内共有 130 家航空航天公司。

这个城市国家在 2016 年被英国

《金融时报》称为“未来的航空航天城市”，称其在吸引投资方面已经超过了不少国家，是“创新的诱人之地”。在新加坡的航空航天产业高峰论坛上，贸易和工业部长易华仁 (S. Iswaran) 鼓励该行业驾驭创新，推进技术浪潮。易华仁表示新加坡政府将尽其所能，帮助企业升级先进技术。

未来五年，随着全球的公司加强在新加坡的影响力，新加坡的航空航天产业将获得 5 亿新元 (3.6 亿美元) 的对内投资。

诸如 GE 航空、罗罗和赛峰飞机发动机等公司已与新加坡政府机构

JTC 签署了有关新建或扩建设施的协议。JTC 负责管理实里达航空产业园，实里达航空产业园计划于 2006 年首次公布，这是新加坡融入亚洲航空航天产业发展的重要部分。在航展上，JTC 展示了实里达产业园的扩建计划，该产业园将扩大到 9 个标准工厂，用于航空制造和 MRO 业务等。JTC 表示，这些新的标准工厂将结合行业对更高技术规格的要求，以适应工业 4.0 的技术，并可使用更大型的设备。产业园的扩展将于今年开始。

实里达产业园内的现有企业也在增加其现有设施。例如，庞巴迪正在将其新加坡服务中心的规模扩大 3 倍，使其工作面积达到 930 平方米，这是庞巴迪在亚洲地区最大的服务中心。新加坡航空工程公司 (SIAEC) 与 GE 航空、CFM 国际和罗罗都建立了合作关系，在 JTC 建立新的工厂或维修机构。此外还有一些新的企业如航空零件分销商 Proponent 以及涂料公司 PPG 等，都于今年在此开设工厂。

根据新加坡经济发展局 (EDB) 的数据，新加坡的航空航天产业的就业工人人数达 22000 名，其产值在 2018 年超过 110 亿新元 (79.3 亿美元)，自 2015 年以来的复合年增长率为 10%；在过去 20 年，该行业的复合年增长率达 8.6%。此外，新加坡还贡

献了全球 MRO 产业的 10%。在 EDB 看来，虽然现在亚太地区有很多不稳定因素，对经济发展不利，但即使如此，新加坡航空航天产业的长期发展趋势仍然是利好的，是新加坡未来经济发展的亮点。

“航展的贸易方面以乐观态度结束”

截至 2 月 16 日，国内报道中没有详细披露这次航展贸易部分的具体成绩，但据媒体报道，航展主办方已经披露，“2020 年新加坡航展的贸易部分以乐观的态度结束，其三分之二的主要参展商承诺于 2022 年 2 月 15~20 日在樟宜展览中心参加第八届新加坡航展。”

科尔曼全球公司是第一个承诺于 2022 年继续入驻新加坡航展美国合作伙伴的公司。科尔曼全球总裁兼首席执行官汤姆·科尔曼说：“美国馆多家公司今年取得了成功，这激励了我们成为 2022 年第一个签约的公司。美国的参与超出了展会中最大的国际组织。与往年一样，新加坡航展也吸引了来自整个地区的高层决策者和影响者。美国馆将以 2020 年的成功为基础，于 2022 年再次强势出击。”

Leck Chet Lam 认为：“此次新加坡航展是全球航空和国防生态系统的一个战略节点。新加坡航展对亚洲航空航天和国防工业的转型至关重要。尽管当前全球存在对新冠肺炎疫情的担忧，但参展商的承诺和在 2020 年新加坡航展上的出席都表明了大家对亚洲航空业前景充满信心，也反映了新加坡航展作为促进发展的平台的重要性。参展商的团结使我们感到鼓舞，期待着继续加深合作关系。”

据媒体报道，“此次新加坡航展见证了新的发展与合作。JTC 与航空航天公司的签约，带来了价值 5 亿美元的新投资，这些投资将扩大航空航天生态系统和供应商网络。CAAS 与空客的合作，旨在改善城市空中交通的区域连通性；ST 工程公司为期五年的合同，为澳航的波音 737-800 和空客 A330 机队提供机舱维修服务；空客展示了其 MAVERIC (用于试验和验证鲁棒创新控制的飞机模型“翼身融合”) 民机缩比模型技术验证机，其有望将油耗降低 20%。”

“尽管发生了新冠肺炎疫情，但今年全球企业仍较为积极地参加了新加坡航展，反映了国际企业对新加坡在航空航天领域付出努力的认同，也是新加坡为航空航天界带来的价值的有力证明。这个行业对新加坡来说是一个亮点，并将继续为新加坡企业和新加坡人创造良好的机会。”新加坡经济发展局常务董事谭光晖认为。

“共享员工”走红 创新企业用工模式

盘和林

新冠肺炎疫情期间，“共享员工”概念走红，即新经济企业比如新零售、电商等平台型企业与受疫情影响无法开业的餐饮企业达成临时合作，“借用”其员工。据有关媒体不完全统计，截至目前，已有包括阿里、京东、苏宁、每日优鲜、联想等在内的数家企业发起了与传统企业“共享员工”的计划。

“共享员工”，在劳动经济学中属于劳动资源流动管理的一个方面。理论上讲，劳动力需求是意愿和支付能力的统一，消费者的需求和支付能力影响企业的生产供给，而生产供给的大小则决定了劳动力需求的大小。疫情期间，人们的出行受限，消费者对于传统餐饮企业需求减少，导致餐饮企业对于劳动力的需求降低，而人们的生活还需要蔬菜等必需品，对于经营蔬菜水果等的零售平台需求增加，导致了零售平台型企业对于劳动力的需求增加。

在暂时劳动力过剩的传统餐饮业与暂时劳动力紧缺的新兴电商零售平台之间，激发了劳动共享，为传统餐饮企业、电商零售平台和员工三方都解决了燃眉之急。可以说，通过“共享员工”这一模式，让人力这一重要资源得以实现流动，有效提升了资源配置效率，也恢复了一定的社会产出水平。

那么，为什么之前极少提及“共享员工”这一模式呢？因产业变迁等原因造成的摩擦性失业、结构性失业，为什么没有通过“共享员工”这一方式得到解决？实际上，一直有很强的资源流动壁垒阻碍了实现这种共享经济模式。我们抛开企业的转移用工意愿不说，单就客观条件来说就很难实现。

此次之所以能实现“共享员工”，主要还是企业之间为解决特殊时期问题进行了一种合作，不过这也提供了探索未来建立“共享员工”平台的一种可能性。能否通过第三方服务商或者是互联网服务商打造一种员工共享平台，汇集企业和员工的信息和需求，线上达成大量用工协议，通过线上服务精简用工流程，让员工尽快上岗，这种模式值得探讨。

业界专家普遍认为，灵活用工将是未来中国人力资源供给的一个重大变化，如果能够借助数字经济的发展，解决资源壁垒，拉近了人力过剩企业和人力紧缺企业的距离，实现了供求双方的快速、精准匹配，促成员工转移各方面程序的快速执行，将能让劳动力资源得以更有效流动。当然了，“共享员工”终究是一个新事物，资源的流动也绝不是完全自由的，只有施加适当的制度约束，才能保证资源流动的效率。一些效仿企业必须约定清楚各方的权利、义务与责任，尤其是管理制度、保障措施、法律风险与责任归属。对于未来“共享员工”平台的发展，有关部门可考虑出台“共享员工”相关规范，贴合行业变动进行更高效的监管，在保证员工合法权益的情况下提高效率。

企业管理

情人节档覆没 影视业在危机中孕育新机遇

本报记者 马宁

刚刚过去的情人节，是一个电影院不放电影的情人节。

2019年12月1日至2020年1月10日，26家影视上市公司股价涨幅超10%，龙头公司如慈文传媒、华策影视、万达电影等涨幅高达30%以上，原本2020年是业界普遍看好的一年。然而2020年新冠肺炎疫情的突发，让期待“小阳春”的影视行业反而遭受了最严酷的“倒春寒”。情人节档全军覆没，让本来已经有回暖迹象的影视行业再度雪上加霜。

受新冠肺炎疫情影响，原定于2月14日上映的由格蕾塔·葛韦格执导的《小妇人》也宣布撤档了。而此前，《抵达之谜》《海兽之子》等数部情人节档电影已宣布撤档。

疫情对影视企业的影响有多大？推迟的影片还有上映的机会，行业的停滞则将造成更大的冲击。1月31日，相关部门下发通知，要求各影视制作公司、剧组和演员在新冠肺炎疫情期间停止影视剧拍摄工作，据业内人士估计，停工可能会一直持续到5月，造成的损失一时无法估算。

从目前看，多个影视企业在2020年实现业绩扭亏的难度恐怕将加大。截至2月10日，万得影视板块22只已发布年报业绩预告的个股中，近七成预计2019年业绩亏损。其中万达电影预计亏损33亿元至45亿元，华谊兄弟预计亏损39.6亿元至39.7亿元。万达电影表示，亏损主要是因为主投、主控影片数量少、票房不及预期。

近日，横店影视城对外发布公告，宣布将减免剧组在停拍期间的摄影棚及酒店费用，并将支付群众演员每人300元/月的租房补贴和200元/月的生活补贴。疫情期间，影视基地大多出台一些优惠政策，可以减少剧组的部分压力。但如果疫情持续时间延长，人工成本、房租成本就会大幅上涨，对制作公司的现金储备、持续造血能力构成极大挑战。大公司还可以拼储备，一些库存剧可以应急，但如果只是靠一部剧周转的小公司，就会有项目资金链断裂导致倒闭的风险。

电影类的制作公司，投资方可能会考虑到电影制作、播映的风险，选择在制作阶段撤资或减资。因此项目方要稳住军心，把能控制的风险降到最低。另外，不管是投资方还是制作方，都期待疫情过去后的逆反周期，他们表示会努力扛过去。对于制作公司和出品方来说，虽然那些临时撤档的作品在未来还会择期上映，但作品面临更激烈的竞争，票房好坏难以预料。

有业界人士依然认为，比起税收风暴、限薪限价，此次疫情对影视行业的影响有限，只要在政策上保护好产业链上最前端的影院，避免影院大量倒闭，就能把损失控制在可承受范围内。他们也承认，暂停的影视剧拍摄和线下观影对整个影视行业的生态产生难以预判的影响。

从税收风暴开始，再到演员艺人限酬、平台采购限价，资金端和市场端的双重挤压，曾让大批影视制作公司倒闭，影视剧立项、备案数量大幅下降，开机率明显降

低，也曾让资方无钱可赚，明星无戏可拍。疫情为影视企业带来了意想不到的影响，库存影视作品得以一定程度上的释放。目前华策影视、欢瑞世纪等企业的库存或已杀青剧集数量均在10部左右。《我在北京等你》等积压剧目前已确定在2月份陆续播出。有分析指出，积压剧释放将加快回款，可以帮助企业业绩改善。但也有言论指出，积压剧大多品质不高，对日趋追求精品化的影视行业来说，不一定是好事。

危机之中总是孕育着新的机会。面对疫情带来的挑战，春节档已撤档的电影《囧妈》在平台免费播出。随后，撤出情人节档的《肥龙过江》也宣布在爱奇艺、腾讯视频以付费的点播模式首播。中泰证券研报指出，内容方直接与平台方对接有助于缩短利润链，估计成本较低的院线电影在互联网端发行的模式可行。《囧妈》在线上首映和其他几部影片在在线点播，让互联网长视频平台有了一次探索与电影出品方和发行方合作模式的历史机遇。

网络大电影在这次疫情中的表现可圈可点。2020年的春节档网络大电影上线26部，爱奇艺、优酷、腾讯视频等平台对影片进行有计划、有策略地上线播出，产生了不错的效果。这次的疫情让更多用户熟悉并体验了互联网平台看电影的模式，也能促进网络大电影类型的丰富化和制作水平的提升。相信这次疫情过后，可能会有更多的影视公司关注到互联网泛影视新业态。