

6 公司调查 Investigations

客少租金高 东莞德克士两年亏 400 万关门

■ 胡飞军 报道

近日,西式快餐特许加盟品牌德克士位于东莞的唯一加盟店关门歇业,其拖欠物业 2 个月租金、水电费以及员工工资近 20 万元等问题也浮出水面。

德克士东莞店加盟商游先生接受记者采访时表示,由于德克士在东莞的知名度不高,自 2012 年 11 月开业之后生意不温不火,今年 2 月之后,客流锐减,生意愈发惨淡,开业至今累计已亏损近 400 万元。此外,面对每月占营业额三成的租金,德克士东莞店倍感压力,请求降租未获同意,加盟商运营资金周转出现困难直接导致关门歇业。

据记者了解,德克士是顶新集团旗下的餐饮品牌,与康师傅、味全等是兄弟品牌。目前德克士的全国门店数量达到 2200 多家,与肯德基、麦当劳等坚守自营模式不同的是,德克士采取更多的是加盟模式,门店中有 9 成左右是加盟商,且更多在二、三、四线城市拓展。

拖欠物业十多万元

据德克士官网介绍,上述德克士东莞店是德克士在东莞的唯一一家分店。该店位于东莞市南城区鸿福西路与莞太路交界处的腾龙商务大厦一楼,处于东莞市繁华商业中心。德克士东莞店分为上下两层,约 240 平方米。

9 月 9 日上午,记者来到德克士东莞店,一个较大的德克士广告牌挂在二楼墙面上较为显眼,店门已被“铁将军”把门,店内依旧留放着相关食品制作大型设备。店门上贴着两张告示,一张显示“因设备检修,暂停营业,敬请谅解”,另一张则是

“ 相关新闻

福喜事件致麦当劳 8 月销售额创 11 年最大降幅

麦当劳美国时间 10 日凌晨发布公告,称 8 月该公司全球同店销售额下降了 3.7%,低于市场预期的 3.1%。亚太、中东和非洲区同店销售额下降 14.5%。麦当劳称,各个地区的销售额均有所下滑,主要受近期中国过期肉丑闻影响和美国市场竞争日趋激烈。福喜事件令该公司第三财季的每股盈利减少 15 到 20 美分。

日本销售额大跌 25%

供货商中国上海福喜食品使用过期



该大厦物业管理处的房租和水电费催缴单,在两张告示旁边是一个写着“旺铺招租”的电话。

随后,记者来到该大厦 5 楼的物业管理处了解相关情况。

“那个门面的具体租金、水电等事务不归我们负责”,腾龙商务大厦物业管理处一位工作人员对记者表示,“虽然拥有那个门面物业的所有权,但已经把这个物业的经营权承包给了第三方,直接从第三方收取租金和水电费。”

“德克士开业快两年,下面通知是说设备检修,也不知道什么时候再开业”,德克士东莞店附近一家餐饮店的一位员工对记者表示。

随后,记者拨打了德克士门前的物业招租电话,接电话的正好是自称这家德克士门店的物业具体负责人的李小姐。“他贴出来的告示是说设备检修,但后面就没继续开业了,我们也不知道什么原因”,李

小姐对记者表示,“店面老板游某联系不到,有两个月租金和三个月水电费没交,大概有十多万,游某和他老婆刘某的电话能打通,但没人接听。”

“今天是 9 月 9 日,如果等这个月底他们还没有露面来处理此事,肯定不会继续拖下去,我们将按照合同规定采取法律措施。”李小姐说。

加盟商称跟总部无关

德克士东莞店为何开业近两年却面临关门歇业的境地?9 月 9 日下午,记者联系上了德克士东莞店的加盟商游某。

游某介绍,2012 年 11 月 15 日,德克士东莞店开始试营业,“德克士在东莞的知名度不算高,经营起来相对来说比较困难,开业至今,至少有一年多处于亏损状态。”游某说,“之后期盼着市场能够逐渐好转,但今年 2 月以后,经营就每况愈

行官汇报。

上海福喜同样是日本麦当劳的肉类供应商之一。日本麦当劳控股 9 日发布数据显示,日本麦当劳 8 月份的销售额同比减少了 25.1%。顾客数同比减少 16.9%,相比 7 月份 9.6%的减幅有所扩大。顾客人均消费额也减少了 9.8%,均创下今年的最大降幅。

麦当劳业绩创 11 年最大降幅

在福喜事件及美国消费不振双重夹

下。”

“以前统计过,白天营业额在 3000 元左右,晚上则在 6000 元左右,客流减少后,白天和晚上都变成 3000 元左右,生意就越来越差,开业至今累计亏损了近 400 万元,”游某告诉记者,以前一个月营业额是 25 万元,现在只有 20 万元左右。

游某坦言,房租成本是“不能承受之重”。

“从去年到现在,物业也知道我们经营很困难,我们希望物业支持下,降点房租”,游某说,“去跟物业谈降低房租事情,对方回应说,因店面地段好,降低租金的事情是不可能的。”

“一个月的营业额大概只有 20 万元,目前一个月要亏损近 10 万元,每个月开支包括房租、水电费、员工工资、货款和德克士加盟费,实在太大了。”游某说。

“这次关门歇业的事情跟德克士总部来说没有多大关系,现在主要是和物业的纠纷”,游某告诉记者。

“当时拖欠了物业 7 月份房租和 6、7 月水电费,大约十多万,加上员工 2 个月薪酬 6、7 万元,总共大约 20 万元。”游某说,他希望能将租赁的制作设备的设备归还德克士总部,拿回质押在德克士处的保证金 30 万元,“扣掉设备部分,大约能拿回 20 万元,基本够支付房租、水电费和员工工资。”

游某表示,物业发生变卦,不再同意他将设备拖走,“他们说我店面关门影响不好,担心不好租出去,不管我有没有钱进货,还要我继续支付 8 月份房租,并希望我延长租期,可我已经没钱了。”

游某表示,将会在近期与物业、德克士等相关方协商解决租金以及员工工资等方面问题。

击下,8 月麦当劳全球同店销售额下降了 3.7%,创 2003 年 2 月下滑 4.7%以来最大幅下跌。除亚太地区深受福喜事件影响外,在传统的美国和欧洲市场麦当劳发展同样遭遇阻力。

数据显示,8 月美国同店销售额下降 2.8%,为连续第四个月下滑;欧洲同店销售额下降 0.7%。此外,近日俄罗斯法院要求俄境内多家麦当劳餐厅暂时停业。有分析认为,麦当劳多国发展遇挫将直接影响今年业绩表现。

(陈白)

酝酿海外收储:中储粮首提粮食储备三条红线

■ 张旭 报道

中储粮正在转型。

9 月初,中国储备粮管理总公司官方发文称,粮食安全储备制度应建立粮食储备总量、谷物储备、油脂油料三条储备保障线,来确保国家粮食安全。

中储粮官方建议,到 2020 年,国家粮食储备库存消费比达到 20%,小麦、稻谷、玉米三大谷物品种的储备应占储备库存的 85%左右,油脂油料库存消费比应达到 25%左右。

这是中储粮首次提出有关国家粮油储备库存消费比这一数字,而以前国内多以社会粮油总库存消费比这一指标来评估国内粮食安全。东方艾格农业分析师马文峰告诉记者,现在国内粮油库存消费比在 40%左右,最低的年份也在 30%。

9 月 4 日,中储粮政策研究室主任申雷海告诉记者:提出国家粮食储备库存消费比只代表企业意见,现在国家有耕地红线、水资源红线,如何确定国家粮食储备红线,中储粮提出这个建议是希望带动社会讨论。

另外,在国内企业纷纷走出去拓展海外粮源之际,中储粮也决定“在适合的粮食主要出口国通过租赁、合资、独资等方式建立收储基地”,以保障国内粮食安全。

不过,申雷海表示,“走出去”方案目前还只是中储粮的设想,国家还没有出台具体的政策。

首提粮食储备红线

中储粮官方称,国家有耕地红线、水

资源红线,没有提粮食储备红线,“储备红线”是粮食安全应有之义,与上述二者共同构成国家粮食安全的重要组成部分。

按照“以中央储备为主、调动地方储备积极性,以谷物为主、兼顾油脂油料,以国产粮为主、适度进口”原则,中储粮提出,逐步建立粮油储备安全三条保障线,确立粮食储备红线。

中储粮建议:在粮食储备总量保障线上,到 2020 年,储备库存消费比达到 20%。在储备规模中,考虑到储备粮油动用的梯次、效率与职责分工,应以中央储备为主、地方储备为辅。

在谷物储备保障上,中储粮提出,小麦、稻谷、玉米三大谷物品种的储备应占储备库存的 85%左右,以谷物为主,小麦、稻谷在谷物储备比例中占大头。在油脂油料储备保障上,由于油脂市场对外依存度高,市场波动频繁,依靠国际油脂油料资源平衡国内需求将成为新常态,油脂油料库存消费比应达到 25%左右,略高于谷物库存消费比。

所谓库存消费比,是指一个国家或地区年末粮食库存与年度粮食消费量的比值。这是联合国粮农组织提出的衡量粮食安全水平的一项指标,按照该评价标准,粮食的库存量大体上等于一个国家一年消费量的 17%-18%,是比较正常的。

这是中储粮首次公开提出国家粮食储备库存消费比这一指标,指标设定也高于世界粮农组织的指标。

申雷海告诉记者,这次中储粮提出这个保障红线,大家可能会认为这个比例比较高,基于中国是一个粮食供给紧平衡的国家,粮食安全保障方面不能出现错误。

中储粮“希望促动大家来研究这个事情,国家储备库存消费比最后不一定定在 20%”。

由于国家粮食储备库存属于国家机密数据不向社会公布,粮食行业研究都是通过中储粮收储和轮换数量进行估测。

一粮油行业人士估算说,假如说 2020 年我们的粮食消费量为 6 亿吨,那么届时中央和地方的政府储备总量就是 12 亿吨,其中 85%为三大谷物,也就是说小麦、玉米、水稻的总库存约为 102 亿吨。油脂油料的总库存为 1800 万吨。

马文峰提供的研究数据显示,预计 2014 年国内粮食总产量为 6.16 亿吨,截至 6 月末小麦、稻谷和玉米三种主要粮食品种库存 3.20 亿吨,考虑国有粮食企业购进与销售,预计国有粮食企业库存量 1.97 亿吨,农户库存 8679 万吨,其他库存 3628 万吨。而国有库存最主要以中储粮为主。

马文峰表示,6 月底,预计国内稻谷总库存 8198 万吨,国有库存 5905 万吨;小麦库存总量 1.44 亿吨,国有小麦库存总量达到 4936 万吨;玉米总库存 94593 万吨,国有玉米库存 8863 万吨。

由此可知,截至 6 月底,按照国有库存 1.97 亿吨计算,国有库存消费比为 31.98%,远高于中储粮设定的 20%的设定红线。不过,由于近期中储粮在实施收储和轮换,国储库存消费比也在变化。

计划进军海外收储

同时,中储粮也计划进军海外收储。中储粮建议:完善海外收储、物流体

四航企获补贴 38.73 亿 牵手地方政府各有所图

■ 陈姗姗 报道

对航空公司来说,通过开通一些航线等以获得政府补贴,似乎已成为行业惯例。今年上半年,包括中国国航在内的航空公司,更是依靠政府补贴避免了账面亏损的尴尬。

在 A 股市场获取政府补助金额上亿元的 38 家公司中,中国国航位居第二,而除了中国国航,四大航空上市公司均获得了数额不小的政府补贴,总计达到 38.73 亿元。

补贴助国航逃离亏损

记者查阅中国国航的半年报发现,上半年公司的营业外收入为 8.78 亿元,其中政府补助为 8.18 亿元,约占营业外收入总额的 93.17%,而上半年归属于上市公司股东的净利润为 4.74 亿元,这也意味着,如果没有政府补助,中国国航上半年的净利润将为负数。

对于政府补助的内容,中国国航在半年报中表示,政府补助主要为政府部门给予的用于支持航空业务发展的补贴收入。而去年同期,中国国航收到的政府补助只有 2.356 亿元。

另据记者统计,四大上市航空公司上半年的营业外收入共 49.75 亿元,其中来自政府层面的各种补贴合计 38.73 亿元,约占营业外收入的 77.85%。

对于投资大、收益时间长、利润空间薄的航空业来说,每年能够获得一定的政府补贴,似乎已经成为行业惯例,尤其是在开通一些国际航线和老少边穷地区航线时。

希望通过开通航线带动本地区的招商引资和旅游,是当地政府不惜重金补贴航企落户的重要原因。比如早在 2005 年,重庆市政府就曾决定市级财政在 3 年内每年拨款 2000 万元,共计 6000 万元补贴航空公司在渝的国际航线,以期拉动当地旅游、商务谈判及地区经济,据测算,重庆每多一条国际航线,1 年就可增加 500 万元税收。

对此,一些航空分析师对记者分析,航线相关补贴的安排,有利于航空公司通过低票价吸引大量乘客培育市场,但如果补贴收入的贡献占利润的比重太大,也会存在一些不确定性和政策风险。

一家开通国内二线城市到欧洲航线的航空公司管理层对记者透露,在决定开通这条航线之前,当地政府就承诺在税费优惠和航班补贴方面给予大力支持,基本可以覆盖开通航班后 30%左右的成本,这也是公司最终做出开航决定的重要原因,如果没有当地政府的优惠和补贴政策,开航后面临的很可能就是亏损,但一些政府补贴只提供三年,如果航线不能在三年内完成扭亏,最终结果可能还是取消。

地方政府的“小九九”

当然,即使拥有政府补贴,今年上半年航空公司的业绩依旧不理想。比如中国国航的净利润就同比下降 57.6%,不过利润的下降与人民币贬值带来的汇兑净损失 7.21 亿元不无关系,去年同期,中国国航汇兑净收益 11.19 亿元。

一家航空公司的市场部人士也对记者坦陈,除了汇兑收益,今年的航空市场需求也不景气,尤其是八项规定和经济影响下的两舱(头等舱和公务舱)收益下滑,票价水平一直不高,而进入下半年,由于行业运力增加仍较快,高铁竞争加剧,市场准入放宽,这些都使航空公司的经营业绩短期内难有大幅改善。

值得注意的是,最近两年,随着民航局重启新设航空公司的审批大门,各路资本寻求与更多地方政府成立合资“本土”航空的步伐再度加快。今年上半年,就有长龙航空、青岛航空等多家新的航空公司开飞,其中不乏地方政府参股的身影。此外,还有多家传统航企与地方政府在当地成立合资公司。

“联合地方政府在当地成立航空公司后,得到的将不仅仅是地方政府的注资,还可能是更多政策支持,比如免税、土地优惠,甚至是其他产业的投资机会等。”民航局一位官员分析指出,比如为了吸引航空公司开航线,一些地方政府会用机场附近的土地代替现金补贴,此外在工商、税务等方面也会一路开绿灯。

不过,一家国有航空公司的管理层对记者指出,如果单纯从发展航空主业的角度看,与地方政府成立合资公司更多是“占地盘”的概念,地方政府在出资出力后,必然要求航空公司的航线和运力投放在该地区倾斜,这并不利于航空公司优化布局航线网络。而如果在网络布局、客货市场营销,甚至是机型选型和保障能力上难以与母公司实现战略协同,单纯依靠政府补贴来“占地盘”的模式,并不具可持续性。

一位航空业分析师更是对记者分析,目前的航线时刻已经很紧张,优质航线资源几乎已被现有航企垄断,新建航企将面临与传统航企更激烈的时刻、飞行员、机务等有限资源的争夺。而成立新的航空公司又需要增加运力引进,从而使目前的市场运力更加过剩。

