

北京启动绿色旅游饭店重新评定

北京商报讯(记者 肖玮)6月19日,记者从北京市旅游发展委员会获悉,《绿色旅游饭店》新标准已于2016年2月正式实施,北京自6月1日-11月15日,完成本市绿色旅游饭店评定,对于获评饭店还将研究给予政策、资金等方面扶持。

市旅游委相关负责人介绍,新标准规定,绿色旅游饭店需坚持清洁生产、维护饭店品质、合理使用资源承担社区与环境责任等,按等级将绿色饭店分为金叶级和银叶级两种。此前,北京共有273家饭店获评绿色旅游饭店。此次评定的范围包括,正式开业一年以上,并满足必备项目检查条件的饭店均可参评。经评定的绿色旅游饭店授予相应的标志,并颁发证书,每五年复核一次。

事实上,表面富丽堂皇的五星级酒店、饭店,却频频被曝出有超标污水源源不断排入市政管网等事件。在此前的排水专项抽查中,JW万豪、丽思卡尔顿、康莱德、长安街W酒店、瑞吉酒店等6家单位超标排污。北京市水政监察大队曾向这6家违规单位发放了《责令限期改正通知书》,要求限期一周内改正。另外,不少市民致电12345投诉举报厨房反映,住宅小区楼下的数家饭店,在饭店营业期间,厨房产生的油烟时不时会从排污管道涌入居民房,臭味严重影响小区居民的生活。

市旅游委行管处负责人强调,“与原标准相比,绿色旅游饭店新标准不再只关注旅游饭店采取了哪些技术及措施,而是更加强调旅游饭店的对外窗口和宣传引导作用,注重饭店社会责任的承担,通过评定,将对提升北京旅游业服务水平起到重要作用。”

中俄远程宽体客机客舱布置首度亮相

北京商报讯(记者 肖玮)中俄合作研发的远程宽体客机正逐渐揭开神秘面纱。6月19日,第五十二届巴黎国际航空航天展览会在法国开幕,中国商用飞机有限责任公司(以下简称“中国商飞”)在展示C919大型客机、ARJ21新支线飞机的同时,首次向公众展示了中俄远程宽体客机的客舱内部布置。这意味着中俄远程宽体客机的市场营销工作正在提速,也标志着中国商飞公司正在形成支线客机、单通道干线客机和双通道干线客机多型号并举的市场营销格局。

北京商报记者从中国商飞获悉,展示的中俄远程宽体客机采用头等舱、商务舱和经济舱标准三舱布局,共280座。中国商飞还将在本届航展上针对潜在客户集中开展ARJ21、C919和中俄远程宽体客机推介活动。

公开资料显示,5月22日,中国商飞与俄罗斯联合航空制造集团(UAC)的合资企业——中俄国际商用飞机有限责任公司(CRAIC)在上海成立。合资公司主要负责中俄联合研制新一代远程宽体飞机项目的运行工作。目前,双方已经确定了远程宽体飞机系列化发展方案,完成了飞机级指标初步定义,明确了基本型的航程为1.2万公里,采用280座级。通过采用先进气动设计、大量应用复合材料、装配新一代大涵道比涡扇发动机等提高飞机综合性能指标,降低直接运营成本超过10%。近期,项目将转入初步设计阶段,将对系统和设备供应商进行问询。

业内分析人士指出,中俄远程宽体客机联合研制工作稳步向前,再一次表明中国民用飞机正在向系列化、市场化、产业化、国际化快速推进。

西安饮食重大资产重组停牌

北京商报讯(记者 钱瑜 李振兴)6月18日晚,西安饮食发布公告,接到控股股东书面函,拟对西安饮食筹划重大事项,可能构成重大资产重组,2017年6月19日开市起停牌。业内认为,时隔两年后,西安饮食停牌或迎来转型升级的新契机。

西安饮食公告称,接到控股股东西安旅游集团有限责任公司书面函,称拟对公司筹划重大事项,可能构成重大资产重组。因该事项尚存在不确定性,为保证信息披露的公平性,维护广大投资者利益,避免公司股票价格异常波动,公司股票自2017年6月19日开市起停牌。

业内分析认为,西安饮食目前经营压力较大,需要通过重组优质资产实现老字号的转型升级。数据显示,2014年,西安饮食净利润为1106万元,同比下降25.24%,扣除非经常性损益后,亏损2712.8万元。2015年亏损达3165万元。2016年,餐饮行业回暖,但西安饮食并没有多大起色,虽然净利润1235万元,但扣除非经常性损益后亏损仍达2295万元。2017年一季度,西安饮食亏损860万元。

早在2015年,西安饮食就已经尝试转型。当年,西安饮食欲以4.12亿元的价格收购嘉和一品。2015年4月,拟以5.22元/股的价格收购嘉和一品100%股权,估值为4.12亿元。但嘉和一品在事先未告知的情况下,订购了交易额达5300万元的1000台智能仓储柜设备,从而导致这项收购泡汤。西安饮食认为,大规模固定资产投入将给公司后续经营带来风险,因此决定终止收购嘉和一品。

不过,在收购嘉和一品失败后,西安饮食仍表示将继续以大众市场为根本,全面推进老字号转型升级,大力发展大众餐饮连锁经营,以提高大众餐饮市场占有率。

东来顺美国第二家店开业

北京商报讯(记者 钱瑜 李振兴)6月16日,东来顺洛杉矶店正式开业,该店通过特许加盟模式,选用当地羊肉。这是东来顺自美国旧金山店2016年11月开业后的第二家店。

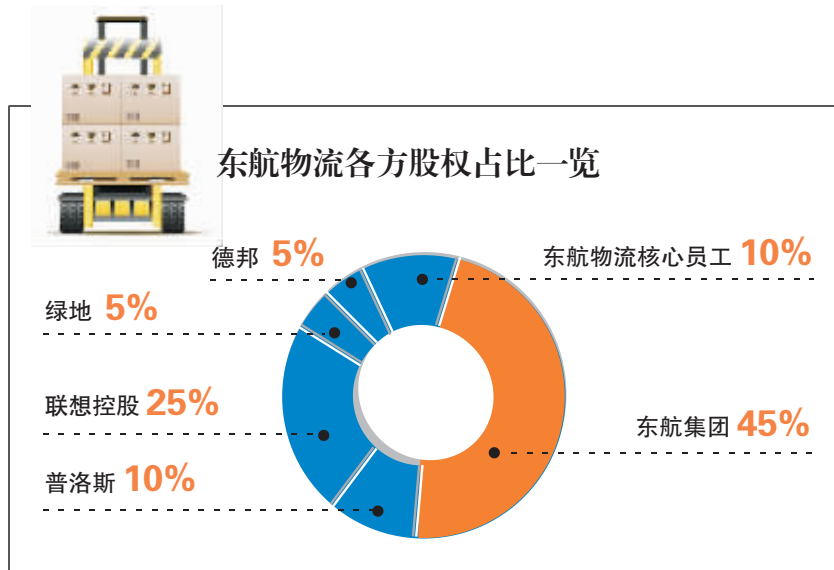
据东来顺相关负责人介绍,东来顺洛杉矶店采用特许加盟模式,加盟商为当地人。东来顺主要提供牌匾、技术、部分原材料以及员工的培训,并派驻技术人员进行指导。

东来顺洛杉矶店为东来顺在美国的第二家店。去年11月,东来顺美国旧金山店开业。东来顺集团公司总经理周延龙表示,“海外开店提速的原因是解决了原材料的输出问题。过去东来顺坚持必须是内蒙古基地的肉产品出口海外的原则,现在改为选用符合清真标准的当地高品质羊肉,坚持传统制坯工艺,最大程度将东来顺核心产品及文化推广到海外市场。”

东来顺连锁发展业务的负责人表示,东来顺洛杉矶店羊肉提供为当地一家经过认证的企业。选好羊肉后,东来顺的技术人员根据不同的部位进行制坯,这些羊肉的品质可能比国内的内蒙山羊肉品质还高。

对于未来的海外布局,上述负责人表示,东来顺仍将采用特许加盟模式,以美国为主,构建起完善的供应链体系,这有助于东来顺未来的海外布局。“目前,中国的中高端餐饮业有走出去的欲望,而国外中餐业面临升级的需求,两者的结合将产生很多机遇。另外,日本、加拿大、澳大利亚等华人较多的地区也是东来顺重点考虑的。”该负责人表示。

相对控股 东航物流混改动真格



混合所有制改革“6+1”试点名单,东航物流由此成为民航领域首家进行混改的试点企业。

“此次东航物流业务混改应该说动静很大,但从引入的投资方背景来看,却难以在短期内,为该公司带来更多的货源。”广州民航职业技术学院副教授慕琦在接受北京商报记者采访时指出,传统的货运航空公司在过去多年来基本都是靠货运代理来揽货,货源、客户和定价权都不在自己手中,很多高价值的包裹都在当做普货论斤卖,这才是航空货运公司亟待打通的瓶颈,也是东航物流需要进一步思考的问题。

混改三步走

按计划,东航集团将东航物流的混合所有制改革作为全面深化改革的关键领域,采用了“三步走”的方针:第一步是股权转让,将东航物流从中国东方航空股份有限公司的体系内脱离出来,专注于经营航空物流产业;第二步是增资扩股,引进战略投资者和开展核心员工持股计划;第三步是改制上市,创造条件实现企业上市。

东航物流总经理李九鹏分析,在物流产业快速发展过程中,国有资本和民营资本互有优劣势。一方面,民营资本占据物流服务体系的主导地位;另一方面,国有资本占据传统航空货运产业的

主导地位,此次参与的各方都有进行深度融合与合作的强烈意愿。新的东航物流将在航空物流、货运产业基础上,整合民营资本的第三方物流、物流地产、跨境电商以及传统快递产业的落地配功能。

但不少业内分析师也坦言,虽然混改之路走得风生水起,但东航物流要想上市却并不容易。慕琦就坦言,“相对于综合物流集团来说,东航物流目前是以空中货运为主,竞争能力还有待观察,登陆资本市场的路径也不甚清晰”。

另外,一位不愿具名的航企人士向北京商报记者透露,国航货运混改也存在很大想象空间,国航正酝酿以中国国际货运航空有限公司为平台,重组国航和南航的货运业务,同时与招商局下属中国外运长航集团和顺丰速运、圆通速递等快递物流企业混合,组建新的中国货运航空公司。初步考虑的混改持股比例为:国航占30%、南航占20%、中外运占5%、非国有资本占25%、国泰航空占20%。也就是说,航空货运的竞争将随着如火如荼的混改而日趋激烈。

仍存不小挑战

总体来看,民航物流混改已如箭在弦上。“十年九易”已经成为航空货运的一大标签,在航空物流链中,传统航空货运公司仅仅只是提供运力,或者说

公司研究

Company research

时隔三年 万科再涉足旅游地产项目

北京商报讯(记者 钱瑜 王胜男)近日,云南城投置业股份有限公司(以下简称“云南城投”)发布的“关于公司房企优先购买权的公告”显示,云南城投同意放弃对下属参股公司,云南城投华商之家投资开发有限公司(以下简称“华商之家”)40%的股权优先购买权,昆明万科房地产开发有限公司(以下简称“昆明万科”)将成为该部分股权受让方,并负责太阳山项目的后续操盘运营开发。

根据发布的公告内容显示,华商之家目前股权结构为云南城投持股40%,云南百年置业房地产开发有限公司和云南云岭天麓投资有限公司分别持股35%和25%。现百年置业及云岭天麓拟向昆明万科分别转让所持有的华商之家25%及15%的股权。公告表示,由于考虑太阳山项目后续开发周期较长、投资压力较大,引入万科这一国内一线知名房企有利于太阳山项目的后续发展,云南城投同意放弃优先购买权,昆明万科将成为此次股权转让的受让方。本次股权转让完成后,华商之家的股权结构变更为云南城投及昆明万科各持股40%,百年置业及云岭天麓分别持股10%。

由于华商之家持有太阳山项目开发商云南澄江

老鹰地旅游度假有限公司90%的股权,股权转让完成后,昆明万科将间接持有老鹰地公司36%的股权,经各方同意,昆明万科将作为太阳山项目信贷操盘运营方,未来将负责太阳山项目的后续操盘运营及开发。值得注意的是,万科接手之后,这个项目不管是从财务角度、经营管理都将被贴上万科的标签,宣传推广用的也将是万科的品牌。

资料显示,太阳山项目于2012年7月正式启动,总占地面积6618亩,距离昆明市70余公里,预计规划建设3期,目前已开发到2期,集五星级度假酒店、体育休闲、文化旅游、健康养生、度假住宅、会议接待等项目于一体。其中星级度假酒店——五星级希尔顿酒店已经开业运营近两年。

业内人士表示,太阳山项目具有资源以及景观上的优势,去年销售情况表现得不错。经过几年的开发,项目从配套酒店、景观等方面已经有一定的开发基础,交通也相对完善。同时,近两年来旅游小镇的概念也催热了周边地块的发展。

对于万科来说,从2014年起,万科将旅游地产作为战略转型的重点,但真正开发旅游地产的项目并不算多。万科的旅游地产中最为外界熟知的

就是滑雪度假项目,2014年8月,万科发布吉林松花湖度假区项目,之后万科又相继签下了桥山北大壶以及北京石京龙两个滑雪项目。此外,万科此前曾公布的旅游地产建设项目包括惠州双月湾度假村、深圳浪骑游艇会、杭州良渚文化村、清远白天鹅度假酒店、三亚森林度假公园等。此次的太阳山项目是万科首次在云南市场涉足旅游地产项目的开发。

业内人士表示,一方面,旅游产业发展迅速,旅游板块大热,华侨城、万达等以地产起家的企业都在近几年转型“旅游+地产”的模式,对于万科来说,早已发布的旅游地产战略却迟迟并未实现转型。万科再次落子旅游地产项目,也意图在迅速发展的旅游产业版图上分一杯羹;另一方面,据此前有人透露,万科过去的商业逻辑是通过旅游项目带动周边地产的开发和销售,真正发展旅游产业的部分相对较少,但未来国内大部分一二线城市不会再有大规模纯住宅用地供应,多数都是“产业+地产”,政府从生产资料环节就要求企业转型,万科也必须在地产的基础上具备产业运营的能力,从而加码“旅游+地产”业务。

《烛光里的妈妈》歌词被侵权索赔65万

北京商报讯(记者 卢扬 王嘉敏)6月19日,因认为《烛光里的妈妈》歌词在未经授权的情况下被擅自修改,词作者李春利将TCL集团股份有限公司董事长李东生、TCL集团及新浪微博起诉至法院,要求三被告在新浪官方微博书面道歉,并赔偿经济损失、合理支出等共计65万余元。目前,海淀区法院已受理了此案。

李春利表示,《烛光里的妈妈》是她于1987年为电影《眼镜里的海》创作的电影插曲,她本人是该歌曲歌词的唯一作者,并于1993年12月1日在中国音乐著作权协会进行登记。而李东生于2015年2月在未经授权的情况下,对《烛光里的妈妈》的歌词进行了篡改并署名,发表在李东生本人的微博上,随后,腾讯、土豆等网络媒体上均出现了这一侵权行为。2017年4月24日,TCL集团股份有限公司委派员工联络李春利,希望获得《烛光里的

妈妈》相关授权,但在李春利表示拒绝后,侵权行为仍然大量在互联网上进行传播。

事实上,这并非《烛光里的妈妈》第一次遭遇侵权。湖南卫视2013年1月25日播出的《我是歌手》中,羽泉以一首《烛光里的妈妈》获得当场冠军。但因为羽泉在没有征得李春利的同意下改变歌词,且节目播出时词作者署名错误,羽泉与湖南卫视一度陷入侵权纠纷。

北京市东易律师事务所律师赵虎指出,通常情况下,歌曲发表时署名的词作者为歌词的著作权人,依法享有著作权,根据《中华人民共和国著作权法》规定,未经著作权人许可,歪曲、篡改、剽窃他人作品的,以改编等方式使用作品的,或通过信息网络向公众传播作品的,都应当根据情况,承担停止侵害、消除影响、赔礼道歉、赔偿损失等民事责任。

欢瑞世纪年报遭深交所问询

北京商报讯(记者 卢扬 郑蕊)6月19日,深交所对欢瑞世纪此前发布的年报发出问询函,并对欢瑞世纪年报里其他应收款前五名中存在李易峰等方面的借款及往来款一事,要求欢瑞世纪进行说明和披露。

欢瑞世纪2016年度报告显示,在按欠款方归集的期末余额前五名的其他应收款情况一栏中,李易峰、浙江悦视影视传媒有限公司、海宁嘉行天下影视文化有限公司均与欢瑞世纪存在借款及往来款,数额分别为1800万元、1732.4万元和88万元,其中李易峰的借款及往来款账龄为1-2年。

公开资料显示,欢瑞世纪于去年6月借壳星美联合上市,而李易峰则是欢瑞世纪的股东,并在2014年按照每股2.5元的价格获得欢瑞世纪20万股。对于此次李易峰的借款事项,深交所正在问询函中表示,请欢瑞世纪说明上述借款的审议和披露情况,是否符合《主板上

是“只拥有飞机、不拥有客户”,一直处于价值链微笑曲线的最低点。随着高速铁路、公路运输的分流,航空货运在运输过程中的“时间优势”也在逐渐降低。如今,人们的生活方式一直在发生变化,客户所有的需求都是“门对门”的服务,因此,传统航空货运“机场到机场”的服务模式已经到了非改不可的境地。

统计数据显示,一方面航空货运量在急剧增加,另一方面则是竞争在不断加剧。在2010-2015年的六年时间里,整个中国民航的货运量增长了12%,但是运价却下降了27%。在2015年,国航、东航、南航三大航空公司的货运平均价格为1.27元/吨公里,运价几乎毫无利润空间可言。

所以,东航物流混改是央企混改的一次尝试,也符合东航集团自身需求。不过,资深民航专家林智杰指出,国有航空公司转型发展,选择正确的战略方向只能算是万里长征的第一步,要取得最后的胜利,不仅需要不折不扣沿着正确的道路落实好战略规划,更核心的是能不能利用混改等政策红利,重新打造出国企体制机制的新活力。

具体来说,林智杰认为,东航物流混改可能会面临三方挑战,首先在管理层基本没有变更的情况下,要让市场机制在国企的底子里生根发芽并不容易,如何转变观念需要下些功夫;另外,虽然东航放弃了绝对控股权,但仍拥有控制权,而国有股东和民营股东之间的配合协作也存在挑战;最后就是东航物流转型成为综合物流供应商的目标实现起来难度系数不小,毕竟顺丰、UPS等公司已经建立起了从航空物流到地面物流的整套解决方案,当对手越来越强大的时候,要想瓜分市场绝非易事。

而慕琦则建议,“国有航空货运企业先天具有信用、资源和资产等优势,民营快递企业具有效率、技术和创新等优势,双方通过混改合作联盟,不仅可以提升网络效率与规模水平,更有可能打开流量变现的价值空间。未来的民航物流混改中,应更多考虑引入快递等拥有货源的公司,以便在更短的时间内取得更大收益”。

北京商报记者 肖玮/文 张彬/制表