

馒头白菜背后：飞机餐困在成本控制中



10月18日,南航“馒头白菜”飞机餐风波仍在发酵,由此也引发了对航空餐食成本的热议。北京商报记者在查阅三大航财报后发现,今年上半年南航的营收为三大航之首,但餐食机供品成本却是最低的,“馒头白菜”的背后是一场航司动刀降本变革。事实上,除了南航,其他航空公司的部分飞机餐也被不少旅客诟病。越来越多的航司在探索节约成本之路,但均伴随众多消费者的吐槽,这也证明,在节流上,航司仍然需要更为科学的方法。

航司营业收入与餐食成本情况 (2023年半年报)

航司	营业收入 (亿元)	餐食成本 (亿元)	餐食成本占营业收入比例 (%)	同比增长 (%)
南航	718.3	10.49	1.56%	▲78.4%
国航	596.13	11.67	1.97%	
东航	494.25	12.8	2.52%	

南航餐食成本为三大航最低

10月14日,网名为“峰哥亡命天涯”的消费者(以下简称“峰哥”)在微博晒出两张飞机餐的照片,并配文“四个馒头,一包榨菜,还有一片白菜,这么多年头一次看到这么奇葩的航空餐”。

峰哥所晒照片显示,餐盒中盛放着四个种类不同的馒头和一片白菜,餐板上还有一包橙色的榨菜。随后,10月17日晚间,峰哥再发微博确认该飞机餐为南航发放,具体发放时间是在沈阳桃仙机场经停呼和浩特飞往西宁曹家堡机场的航班第二航程。

北京商报记者针对“馒头白菜”一事询问南航,截至发稿,南航并未给出官方回应。

事实上,“馒头白菜”的背后是一场航司动刀降本的变革。

民航业内人士李瀚明分析,南航提供“馒头白菜”飞机餐的原因可能与航司节省成本或者机场的保障能力有关。

北京商报记者翻阅国航、东航和南航2023年半年报发现,在三大航中,南航的营业收入最高,但餐食成本以及占比却均为最低。

财报显示,上半年南航的营业收入为

718.3亿元,营业成本为668.99亿元。在营业成本构成一项中,餐食机供品费用为10.49亿元,占总成本的1.56%,去年同期为5.88亿元,同比增长78.4%。在财报中,南航表示,餐食机供品费用变动原因主要是上半年旅客运输量同比增加,餐食机供品随之增加。

而在国航和东航的2023年半年报中,国航实现营业收入596.13亿元,其航空餐饮成本为11.67亿元,占营业成本比例1.97%;东航实现营业收入494.25亿元,其餐食及供应品成本为12.8亿元,占总成本比例2.52%。

没有统一标准的餐食

根据峰哥10月17日的微博,北京商报记者在南方航空App上搜索了其乘坐的航班。南航App显示,该经停航班航班号为CZ6117,10月19日的特价经济舱票价900元起。在该航班的餐食说明中,沈阳-呼和浩特第一段航程的经济舱、明珠经济舱、公务舱与头等舱餐食均为“点心”,而呼和浩特-西宁第二段航程的经济舱和明珠经济舱餐食为“点心”,公务舱和头等舱则为“正餐”。

峰哥表示,第一段航程所发的点心为面包,第二段航程中的中式点心并非全是馒头,

还包括了花卷、双色馒头、豆沙包和蛋糕。对于南航此次的飞机餐,峰哥表示,没有指责南航之意,“其实很好吃,就是稍微有点多了,希望有点蛋白质,中式点心吃多了有点噁”。

那么,航空公司在不同时段应当提供什么样的餐食?餐食的成本和价格如何定夺?在航食公司工作的陈鹏亮告诉北京商报记者,目前没有明确统一的标准,都是航空公司自己规定。

北京商报记者查阅资料发现,按照行业惯例,配餐标准依据飞行时间长短变化。其中,飞行时间在一小时内的航空餐为干点餐,有面包、烧饼或汉堡;飞行时间在两小时以上,又正值饭点,飞机餐为正餐;若航程和飞行时段约两小时,又正值饭点或在饭点之间,旅客也有可能获得轻正餐或者点心餐。

针对航空餐食的餐谱设计,2017年12月23日起实施的《食品安全国家标准 航空食品卫生规范》中提及,应充分考虑供餐航班飞机的航程、机上设施条件(冷藏、加温设备)、航空配餐生产企业的生产能力、航空配餐配送装机时间等因素影响。严格控制航空配餐安全风险。

不过,该条规范并未规定餐食品种和成本价格。

事实上,航空餐食的生产要经过数个环节。陈鹏亮告诉北京商报记者,航空餐食的生产制作由航食企业负责,航空公司向航食企业购买餐食后提供给旅客。“具体提供什么样的餐食是由航空公司决定的。一般来说,航司的客户服务部会与航食公司对接,提出餐食要求,航食公司按照要求来制作。”

陈鹏亮还透露,南航目前拥有自己的航食公司。根据南航财报,其子公司广州南联航空食品有限公司的业务性质为航空配餐,南航持有70.5%的股权。北京商报记者在天眼查App上搜索发现,广州南联航空食品有限公司的经营范围中包括生产航空配餐(包括生产糕点、月饼),为国内外航空公司提供航空食品、饮料、糖、酒,以及为国内外航空公司提供与航空配餐有关的劳务服务(以上均仅限“南联航食及其分公司”经营)。

李瀚明指出,“航空公司和机场都可以自己开设航食公司,不过一般而言这需根据从当地出发的航班数量和乘客需求而定。在需求较少的机场,航空公司一般会请当地机场开设的航食公司配送航空餐食。因此,航空公司能够提供给旅客的餐食,往往既和航空公司的预算有关,又和当地的饮食习惯密切相关”。

航司的成本控制不止于餐食

此次的“馒头白菜”风波也引起了热议。在峰哥两条微博下,有消费者评论,“忆苦思甜饭”“馒头花卷是中国传统主食也不能这样干啃吧”“好歹给点蛋白啊”。

社交媒体平台上不乏消费者对不同航司飞机餐的吐槽。有消费者表示,在购买海南航空经济舱机票后发现可以提前点餐,特意选了很多很多人推荐的海鲜饭,但打开发现只有5个虾仁。

也有消费者晒出深圳航空南昌-太原航线的餐食为一块饼干和一瓶水。“看到航班说明上写着有餐食就没吃晚饭,两个小时航程也不至于就一块饼干,写明有餐食会很容易让人误会。”该名消费者表示。

有丰富乘机经历的旅客宋希告诉北京商报记者,“我此前也遇到过公务舱提供奇葩餐食的情况,当天航班上公务舱飞机餐提供了一份香蕉吐司,是在一片吐司上放了几片香蕉,拿到手时香蕉已经氧化了。吐司下面的托盘里一边放着西红柿配鸡蛋糕,另一边放着果酱”。

在宋希看来,部分航司飞机餐的菜品设计令人难以理解,相应地,味道上也并不好吃。“我认为航空餐食的质量有很多影响因素,具体还要看航空公司及供餐企业如何规定。”

航司的降本变革不仅限于餐食,北京商报此前曾针对航空公司线上值机选座收费一事进行报道,部分国际航线经济舱收费座位比重高、免费座位太少,而公务舱选座也要收费。

无论是餐食还是选座,航司固然可以探索降成本的措施,但降本之路上吐槽不断,这也证明了航司在节约成本上仍需要更为科学的方法。

“无论如何,点心餐配给四个馒头确实不太合适。消费者掏了钱,其航班也说明了包含餐食,的确要顾及消费者的体验和感受,提供给旅客的服务质量不能也随成本一起节约没了。”陈鹏亮说道。

北京商报记者 关子辰 牛清妍

新增12个签约项目 京唐康养协作提速

10月18日,京唐康养合作交流会在河北省唐山市举行。围绕养老领域,北京与唐山共签订12项合作协议,在京津冀养老事业协同发展的背景下,京唐两地的康养协作与交流也再次提速。北京商报记者在走访多家唐山养老院时注意到,近两年来,越来越多北京老年人选择来到唐山养老,低廉的收费和优美的环境是吸引他们的关键因素。据初步统计,唐山全市已有54家二星级以上养老机构有意愿承接北京养老服务需求。下一步,北京与唐山还将围绕养老服务领域展开更多合作,推动京唐养老、京津冀养老的协同发展和落地。

京唐达成多项康养合作

据了解,为进一步深化京津冀地区养老服务协同发展,本次京唐康养合作交流活动由北京市民政局联合唐山市政府共同举办。北京市民政局共组织离退休老干部管理部门领导、各区民政部门主管领导及60余家养老服务企业代表近百人,前往唐山考察优质养老服务资源及项目,完成12项合作协议的签订。

北京市民政局养老处处长周玉在接受采访时表示,举办此次京唐康养合作交流活动,将引导北京优质养老服务资源和项目向河北省具备条件的地区延伸布局,促进优质企业与优质项目的集中对接,推动京唐养老协同落地落实。

“下一步,我们将携手津冀,聚焦养老服务项目协同、政策协同、人才协同、医养协同、区域协同、行业协同等六个方面持续探索,合力打造养老服务现代化,建设区域养老协同先行区、示范区。”周玉说道。

据了解,目前唐山市已培育养老机构353家,规模为全省第一;共有床位3.55万张,入住率49.2%,超过全省平均水平3个百分点。发展

护理型床位2.16万张,占比61%;共培育星级养老机构216家、医养结合机构983家。

已有京籍老人来唐养老

来自北京市海淀区的王会来阿姨就是在唐养老的京籍老年人之一。王阿姨告诉北京商报记者,相比北京的养老院,自己选择的唐山养老院在费用上也便宜了不少。“我住的是单人间,目前每月收费4788元,包含护理费用和餐费。”

除安馨医养庄园外,北京商报记者在走访中还看到,最近两年像王阿姨一样住进唐山养老院的北京老年人已经越来越多。在唐山市玉田县敬德养老公寓、唐山怡然安养院、唐山首佳·健康城等多家唐山养老院内,都居住生活着不少来自北京的老年人。

老家在唐山、在北京生活30余年的陈淑敏阿姨已在唐山市玉田县敬德养老公寓住了四年时间。“我是坐着轮椅来的养老院,现在已经可以自己走路上山了。”陈阿姨表示,自己肺不好,容易缺氧,位于国家3A级景区内的敬德养老公寓贴近自然,属于天然氧吧,同时公寓内还装有中央供氧系统,能够很好地满足自己的需求。

唐山首佳养老产业有限公司(以下简称“首佳养老”)总经理罗旺在接受采访时表示,目前首佳·健康城项目已收住超2000名老年人,其中约10%的老人来自北京和天津。“随着京唐城际铁路的开通,老年人来唐山更方便了。并且现在北京的养老政策也非常好,支持鼓励老年人选择更多元的养老方式。”

养老资源共享常态化发展

北京商报记者了解到,在此次京唐康养合作交流活动举办前,北京市民政局已先后6次带领北京市养老服务企业到河北省进行实地对接考察。今年9月举办的2023年京津冀养老服务协同发展项目推介会上也曾明确提出,京津冀将坚持“同质同标”,建立完善工作机制,携手打造养老服务现代化,建设区域协同的先行区、示范区。同时明确鼓励北京养老项目向河北延伸布局,依托北京养老服务网,开通天津市和河北省的养老机构线上支付功能,打通北京籍老年人失能护理补贴异地支付通道。

唐山市民政局局长张万如表示,未来唐山将进一步推进养老机构提档升级,支持和鼓励更多养老机构主动承接北京养老服务需求。据初步统计,唐山市已有54家二星级以上养老机构有意愿承接北京养老服务需求。

“为持续加强京唐两地养老服务互动交流,一方面,我们将积极发挥北京养老服务培训资源的优势,加大对唐山养老护理人员的培训,提升养老护理能力和水平。另一方面,我们也将依托网络资源和信息化手段,常态化推动京唐两地养老服务信息、资源共享。鼓励养老机构之间经常交流、优势互补。”张万如表示。

北京商报记者 赵博宇

百丽独揽Champion经销权

曾经火爆一时的潮牌Champion如今面临着业绩难题,甚至因此将被出售。10月18日,北京商报记者获悉,百丽将从Champion中国市场另一经销商手中斥资收购该品牌的经销权。

根据永嘉集团发布的资产出售公告显示,该集团全资附属公司皆柏贸易(杭州)有限公司,与百丽时尚集团全资附属公司凡尚服饰(上海)有限公司订立出售协议,出售目标资产,总代价为1.04亿元(约1.11亿港元)。

根据公告信息,永嘉集团此次出售的目标资产为旗下Champion中国市场业务。包括已采购而尚未出售或预留给客户的Champion时装品牌服饰产品存货;69间Champion专卖店的租赁专营店资产,以及店铺当中的内部装修、装饰、设备及道具(店铺员工及存货除外)。

Champion是成立于1919年的美国时尚潮牌,一开始以运动衫起家,后来推出第一件现代版连帽卫衣,至此,Champion的连帽卫衣成为颇受欢迎的时尚单品。

2015年,Champion以轻奢高端的定位进入中国市场,主要经营模式依靠经销商,而Champion在中国市场的经销商不止一家,除了永嘉集团外,2019年,百丽也成为该品牌经销商。

值得一提的是,此番永嘉集团出售该业务的原因是在市场竞争中难有优势。

永嘉集团方面表示,百丽、永嘉均为Champion时装品牌在中国的授权经销商,由于Champion在中国的经销权并非独家,且我们并非该品牌在中国的网店运营商,故与其他经销商直接竞争时极为不利。根据永嘉集团披露的数据,2022年及2023年上半年,该集团在中国的Champion业务经营亏损分别为5200万港元及3400万港元。

事实上,除中国市场外,Champion整体的表现同样不理想。

根据财报资料,从2022年第二季度至今,Champion全球销售额连续5个季度下跌,按固定汇率计算,跌幅分别为20%、9%、14%、15%和15%。美国市场需求的疲软是主因。以2023年第二季度为例,美国市场销售额单季度下滑25%,美国以外的国际市场下滑1%。

与此同时,Champion母公司此前也表示:“为使股东价值最大化,董事会将考虑针对该品牌的一系列方案,不排除出售或其他战略交易的可能。”

与如今的业绩下滑相比,Champion此前也有过一段增长高峰期。2018年,Champion中国首家旗舰店在北京三里屯开业,黄牛高价抢购成为现象级。2017年,Champion销售额达到10亿美元,2018年再提升36%至13.6亿美元,2019年同比增长40%至19亿美元。截至2020年年底,Champion在中国的门店数逼近100家。

然而如今,在业绩下滑存在被售出的不确定性之际,百丽斥资收购是否值得?

据了解,此次交易完成后,意味着Champion中国市场经销权一分为二的局面结束,百丽或成为独家经销商,而百丽全权负责中国市场Champion的发展后,能否推动Champion实现之前的高增长,成为百丽接下来要面对的问题。

不过作为经销商,百丽有着足够的经验。据了解,百丽国际旗下运动业务板块滔搏国际是耐克、阿迪达斯、PUMA、Converse等17个国际运动和户外品牌的代理经销商。2019年10月,百丽国际将滔搏国际业务拆分,在港交所进行单独上市。

北京商报记者 郭秀娟 张君花