

坚决守牢食品安全底线

——解读关于进一步强化食品安全全链条监管的意见

中共中央办公厅、国务院办公厅近日发布关于进一步强化食品安全全链条监管的意见,部署多条政策举措。

针对食用农产品种植养殖和食品生产、贮存、运输、寄递和配送、销售、消费、进口等覆盖从农田到餐桌全链条各环节监管衔接存在的问题,意见提出了8个方面需要健全完善的协同监管措施和机制,共21条具体措施。

强化肉类产品检验检疫出证查验、建立实施散装液态食品运输准运制度、完善校园食品安全协同管理机制、加强网络订餐线上线下一体化监管……聚焦百姓关切的安全问题,意见提出有针对性的创新举措。

中国人民大学食品安全治理协同创新中心研究员孙娟娟表示,意见直面当前食品安全治理中被高频曝光的重难点问题,强调了生产经营者的主体责任、地方政府的属地责任、监管部门的

防控责任与行业部门的主管责任等,抓住了全链条责任这一关键点。

食品行业多元庞杂,既包括充分实现现代化大规模生产的食品加工业,也包括集中化程度极低、小而散的各类餐饮企业,还包括“看天吃饭”极易受到气候、土壤、水资源状态影响的农产品生产及加工行业,很难单靠一支监管力量去解决,也无法仅靠抽检检验等一般产品的监管方式去控制风险。

孙娟娟说,意见明确许可部门要严审、监管部门要督查。尤其面对管许可不管检查的分工,意见要求在责任分工的基础上完善衔接机制。对因制度缺失而出现监管协作难的问题,意见做了补缺要求。

如针对散装液态食品的运输,意见提出建立实施散装液态食品运输准运制度,制定实行运输准运制度的散装液态食品重点品种目录。对于跨境电商

零售进口食品的安全风险,意见要求商务部要会同海关总署、市场监管总局建立跨境电商零售进口食品负面清单,将明令暂停进口的疫区食品以及因出现重大质量安全风险启动应急处置的食品等列入负面清单并实时调整。

意见强调了生态环境部门在保障食用农产品安全中的不可缺失性,要求其负责推进农用地土壤重金属污染溯源和整治。教育部门在校园食品安全治理中也要有主体责任意识,加强对学校食品安全相关工作的统筹管理和指导。

在围绕全链条强调食品安全责任链时,意见基于制度安排提出了通过能力建设、让责任落实到位的具体措施。着眼于全链条中的薄弱环节,突出了食品运输从业人员、网约配送员的能力建设需求,并把赋能责任明确于对应的监管或主管部门,如人力资源社会保障部

门要将掌握食品安全法律知识纳入网约配送员国家职业技能标准。

孙娟娟表示,考虑到食品供应链条的复杂性和业态的持续发展,意见点到重点问题、关联主体和对应责任可以发挥示范效果。在责任意识方面,全链条中的其他关联主体也应对号入座,重视食品安全责任。在能力建设方面,意见提及了食品安全检查员制度,要求强化培训考核和统一调配使用,提升专业检查能力和水平。

国务院食安委专家苏婧说,意见不回避社会舆论反响强烈的热点事件,例如提出建立实施散装液态食品运输准运制度、完善校园食品安全协同管理机制等,都能看见食品安全事件的影子。通过坚持问题导向、突出务实管用,持续深化改革破解监管难题,更能看到坚决守牢食品安全底线的决心。

(新华社北京3月19日电)

240小时过境免签政策实施3个月

成都口岸入境外国人同比增长46.3%

华西都市报(郑悦 四川日报全媒体记者 唐子晴)3月19日,记者从公安厅获悉,自2024年12月17日我国实施240小时过境免签政策以来,成都口岸入境外国人17.1万人次,同比增长46.3%;来川外国人21.4万人次,同比增长72.6%,240小时区域联动效应明显。

公安厅出入境管理总队相关负责人介绍,为更好服务我省高质量发展高水平开放,便利外籍人员来川旅游观光、商务洽谈、访问交流等,四川多措并举推出一系列灵活、便利的政策措施,不断优化口岸签证、过境免签、单方面免签、互免签证等政策。公安、文化和

旅游、商务等部门协作联动,着力提升外籍人员在川出行、支付、通讯、住宿等便利度,有力促进了中外人员交往交流,带动了旅游、交通、餐饮等相关产业发展。

此外,我省围绕“景区、园区、社区”建立在川外国人服务站“星链”模式,提

供多部门、跨领域的高效集成综合服务平台。优化成都口岸外国人团体旅游签证服务,与北京、上海、广州等城市建立联动机制,辐射带动更多地方共享旅游资源、形成规模效应,提升开放水平、发展外向经济,进一步释放免签政策红利。

四川多地试点无人配送

无人机快速进村、“云端速达+空地联动”闪送……近年来,四川依托低空经济示范区建设,加速推进无人配送在物流领域的试点应用,覆盖无人机配送、无人车运输等多种模式,形成了“空中+地面”协同的智慧物流网络。

无人配送在多地试点,四川试出了什么?日前,记者前往部分物流企业进行探访,看到效率成本“加减法”之下,仍有技术、协同、安全等“方程式”待解。

看变化

无人配送从天到地广“织网”

3月17日上午9时,成都市龙泉驿区十陵街道的顺丰来龙村营业站点已是一片忙碌景象。快递员谢林峰正在将载满包裹的笼车装入一辆无人配送车里,在监测到周围环境安全后,通过手机APP将这辆无人配送车缓慢移至道路上,并沿着预设的路线驶向附近配送网点。“操作简单,安全系数也较高,重要的是提升了配送效率。”该站点经理牟春松告诉记者,目前公司已在该片区部署了17辆无人车参与快递配送。

记者了解到,这些无人车容量约3立方米,行驶半径为10公里,车辆具备L4级自动驾驶能力(在特定环境和条件下,车辆能够完全自主地完成驾驶任务并监控驾驶环境,无需人类驾驶员干预),最大可实现100公里的续航里程。

除了无人车以外,无人机配送也在四川多地广泛应用。记者查阅相关报道发现,去年以来,中国邮政先后在阿坝、攀枝花、眉山、自贡等地试点无人机配送,部分区域还开通了乡村邮路无人机运输业务。

在成都市新都区,无人机和无人车实现了无缝对接。“18公里直线距离,22分钟送达,快递员从无人机内取出快

递到放入无人车,再启动无人车运输,全程约1分钟就能完成。”新都中通直链负责人卢亚中告诉记者,中通快递与青白江区、新都区联合推出了“云端速达+空地联动”即时配送模式,客户下单并选择无人机配送服务后,无人机从青白江区成都国际铁路港综合保税区起飞,在新都中通分拣中心无人机起降平台降落,快递员将货物取出后放置在无人车内,再由无人车送达客户手中。

卢亚中介绍,目前已建成4个无人机起降平台,基本能覆盖新都全区。这种联动模式只需一个多小时,且费用比同城闪送、急送等即时配送还低。

看成本

效率提升综合成本下降

新技术、新设备的投用,是否能够降低物流成本?

“从现阶段来看,成本还没有降下来,但如果把时间拉长来看,成本一定会降低。”卢亚中向记者算了一笔账——一台无人机购置投入约27万元,按照5年的折旧年限计算,每天充电,零部件损耗等使用成本为100多元,目前无人机配送单次费用为40元,每天只要配送超过3单就可和成本持平,后续再配送就能实现盈利。

无人车同样如此。如果采用传统人工配送,一台长度为4米2的货车平均可载重1500票快件,月均使用成本要3000元,再加上人工费,整体成本在1万元左右;而一台容积为5立方米的无人车,平均可以载重500票快件,按5年的使用年限计算,月均成本在2580元左右,同时使用3台无人车的成本也只有7740元左右,相比之下无人配送的成本还是要低很多。

“从长远来看,随着无人机性能提升,可配送快件票数增加,市场需求和

使用人群增加,单次配送的成本有望进一步降低。而无人车在没有出现故障的前提下,只要充好电就可以持续运转,甚至实现24小时不停工,这是人工配送无法做到的。”卢亚中说。

计算成本要看投入,更要看产出。

“投用以来,每月配送的快件量已突破10万件,这些无人车已有序分布在龙泉驿区的18个站点上,每天整体运行次数在60次以上。”四川顺丰龙泉片区负责人李尧介绍,无人车更大的优势在于,既降低了运输成本又提升了配送效率。“使用无人车配送前,从转运中心来的货车需要到各个站点卸货,再由站点快递员分拣,最后再配送至代收点或用户手中。随着无人车的投用,转运中心的货车只需要在一个站点卸货,再由无人车接驳完成后续配送工作,能节约20分钟左右的折返时间,配送效率提升40%左右。”李尧说。

看问题

堵点明显但市场前景广阔

从目前的发展情况来看,无论是无人机还是无人车,无人配送的方式仍处于试点阶段。在推广应用过程中,也暴露出一些堵点和难点。

首先是技术可靠性问题。无人车、无人机在暴雨、浓雾等极端天气下存在避障精度下降等问题。无人机续航普遍在200公里以内,载重多低于500公斤,长远来看,难以满足长距离运输需求。同时,无人配送前期投入成本较高,很多地区尤其是乡村地区因件量密度低导致设备利用率不足,以规模化覆盖摊薄成本的方式难以普及。

无人配送的跨部门协作机制待完善。例如,部分区域虽然已发放测试牌照,但责任认定机制仍在完善中;无人

机配送需要提前向民航、公安等部门提出申请,待报备通过后才能飞行,流程较为繁琐,无形之中也增加了无人机配送的推广难度。

其次安全性有待提高。以无人车为例,目前各地并未规划专门的无人车行驶车道,在城市内行驶特别是在交通高峰期,极易引发拥堵和事故。同时,无人车虽然搭载了智能识别和判断系统,但对于一些突发性事件仍需人工接管处理。采访过程中,顺丰、中通等企业负责人均表示,无人车投用以来,发生过几起交通事故,无一例外都是无人车被私家车刮蹭、追尾。

此外,基础设施不够完善,应用场景渗透率低等问题也制约了无人配送的规模化发展。

尽管如此,无人配送的市场前景依然广阔。《2024-2029年中国无人配送行业市场调查及投资建议报告》预测,2025年,中国无人配送市场规模将达170亿元。

四川如何抓住这一机遇?省快递协会秘书长王潇表示,可以从场景探索、技术创新和机制完善三方面发力。例如,针对当前新的消费习惯和配送需求,探索更多无人配送应用场景,让无人配送从B端更多向C端延伸扩展,加快试验商业化路径;充分发挥四川制造业优势,鼓励企业按照行业需求,在无人配送设备长续航、高环境适应性、智能化等方面推动技术创新,研发新产品;还要进一步完善无人配送运营管理体制机制,通过专项补贴、路权分级管理、空域开放等政策吸引企业参与试点;此外还要加强宣传,让无人配送更多出现在大众视野,为后续推广应用营造社会基础环境。

四川日报全媒体记者 曹渐源