

国内生鲜电商领域，先后有四千多家企业入局，但实现盈利者寥寥

“一路狂奔”后，生鲜电商面临发展瓶颈

子 煜

在经历了几年“一路狂奔”后，生鲜新零售开店步伐放缓，甚至还出现门店关停的现象。近日，永辉旗下的生鲜新零售业态超级物种传出关闭其上海五角场万达门店的消息，这也是其自2017年1月开店以来，首次面临关店问题。事实上，盒马鲜生、顺丰优选以及美团小象生鲜也出现了部分区域门店关店的现象。

与此同时，过去数月间，盒马鲜生、顺丰优选等曾因食材品质不合格或不新鲜出现过风波。6月12日，杭州市市场监督管理局、杭州市消费者权益保护委员会召开“买菜APP”相关企业责任约谈会。叮咚买菜、盒马鲜生等7家平台到场接受约谈。其中，平台商品重量缺失、包装不够环保、水产农残超标等问题被指出整改。

据电子商务消费纠纷调解平台收到的用户维权案例显示，生鲜新零售被投诉问题主要聚焦在：商品质量问题、以次充好、久未发货、物流延迟、下单容易取消难、退款难且款项未及时退回、虚假宣传、售后服务差等7个方面。

品质需求亟待解决

相关数据显示，中国生鲜电商市场的交易规模在2018年已突破2000亿元，预计到2022年，整个“赛道”交易规模将达到7000亿元，增长潜力巨大。但是，目前国内生鲜电商领域，大约有4000多家入局者，其中仅有4%营收持平，88%陷入亏损，实现盈利者寥寥。

在“一路狂奔”之后，不少生鲜电商平台不仅在管理上出现了问题，而且在平台运营以及用户体验上也给消费者带来了不好的体验。

电子商务研究中心主任曹磊认为，生鲜电商暴露的管理漏洞以及消费投诉问题，更多的是盲目扩张太快，导致产品质量把控缺位和售后服务跟不上所致。“生鲜电商主要面临的难题来自于两方面：一是多级批发商链条导致毛利低，无法形成规模效应；二是冷链建设成本高，用第三方食品安全又难以保障。”

物流配送是重点

电子商务研究中心特约研究员、中国物流学会特约研究员解筱文认为，生鲜物流中存在的配送超时、信息传输滞后、生鲜不“鲜”等较多现实问题，说明目前生鲜物流跟不上市场发展的需求，还处于粗放发展阶段。

解筱文表示，相对于传统电商物流而言，生鲜物流的专业性相对比较突出，对整个供应链的生产、储存、运输、销售等环境要求较高，但目前的保鲜、冷藏运输载体及全程物流体系并不完善，不能全程很好支撑，尤其受制城市交通拥堵、临时性限行等情况，对即时配送带来较大考验。生鲜物流企业相对于传统的快递物流企业而言，还存在小、散、弱等现实问题，亟待规模化、集约化、专业化发展。总之，这个阶段是生鲜电商市场对物流业的倒逼，需要一个不断优化完善、逐步提升的过程。

规避消费陷阱

针对消费者如何预防“互联网+买菜”中存在的种种“陷阱”，业内人士建议，消费者应尽量选择知名度高、信誉度好的电商平台和商家；鲜活易腐商品不在7日无理由退货范围，消费者在互联网买菜平台购买冷鲜食品时，要仔细查看生产日期、保质期，避免冲动购买大量暂时不需要的商品；仔细了解促销活动规则，避免消费纠纷，留存促销活动的截图以及商家作出承诺的截图等；尽量避开购买高峰期，并且了解发货时间和大致的物流时间，快递务必“先验货再签收”，遇到商品破损、腐烂、货不对板情况，可拒收快件；在生鲜电商平台消费中遇到退费难、售后困难等问题，通过市场监管、消协等有关部门和投诉平台，及时维权。

晒难题 找症结 筹良方 明责任

收尾项目工作对接会开出个个“单方”

本报讯（特约通讯员郑传海 通讯员曹光 曹筱璐）召开收尾项目工作专题对接会，对施工企业来说并不是什么新鲜事。然而，中铁建电气化局三公司日前召开的收尾对接会，却让参会的60多名管理人员眼前为之一亮，部分收尾项目负责人的愁容渐消，公司业务部门也感到肩上的担子沉甸甸的。

这次纳入收尾管理的项目有30多个，既有国家重点工程，也有地方重点工程，还有民营企业投资建设的铁路专用线。公司从收尾工作中涉及的工程尾工、资料移交、成本核算、清收清欠、优质工程申报等十五个方面进行了全面清理，针对未完成的工作定人、定时间，全速推进收尾工作落地。针对目前少数项目面临最大的难题——资金清收难，个别项目竣工已近十年了，就是要不回来拖欠的工程款等，对会上，公司领导和职能部门帮助分析症结何在，研究破题方案。

例如，针对个别项目业主一直以工程存在缺陷为由，拒不支付拖欠的工程款，项目负责人觉得无可奈何的收尾项目，公司领导明确指出，面对这样的债主，更不能轻言放弃。该公司总经理焦国栋认为，项目收尾，要抓住主要矛盾，有些问题，仅靠项目自身很难做到位，只有上下联动，机关和项目配合，通过对接会众筹的方案才能落地。针对项目亏损问题，公司纪委、审计部门必须出具实际的审计报告，发现问题严肃处理。会上，经过分析研究，对于涉及收尾项目的各项工作都明确了责任主体和时间节点，对存在困难问题的都开出了具体的“药方”。董事长陈宪祖说：“这才是我们希望看到的，也是我们必须要做好的。”他强调，要从建立长效机制入手，高效有序推进收尾项目尽快收尾，真正落实好提质增效的总目标。

“扶贫鸡”产下“致富蛋”

近年来，河北省枣强县积极探索产业扶贫新路径，发展绿色、无公害蛋鸡规模化养殖，由政府免费为贫困户提供鸡苗，通过合作社统一供应饲料、统一防控疾病、统一市场销售，带动周边养殖户增收致富。图为7月29日，在枣强县马屯镇史家屯一养殖场内，工作人员在查看蛋鸡长势。

新华社记者 李晓果 摄

外卖“养老餐”离满足需求有多远？

本报记者 黄仕强

前不久，全国老龄办进行了一次调查，其中超过四成的受访老年人对“养老餐”表现出需求欲望，这个比例高居调查表上所列养老服务项目之首。事实上，老年人的餐桌问题一直是国内养老领域关注的重点，餐饮也成为我国养老领域供给缺口最大的服务项目之一。

《工人日报》记者注意到，随着养老餐饮服务需求者人数上升，“养老餐”这一市场正在扩张，尤其是些外卖平台加入其中，开始在养老市场中发力。

餐饮企业纷纷入局

“从五六年前开始，就已经有餐饮企业将目光投向了国内养老市场，与一些街道社区合作推出了老年人专属的餐饮服务。而近两三年，外卖平台也加入阵营，让养老餐开始步入手机端。”有国内养老业资深人士向记者介绍。

据公开资料显示，截至目前，全聚德、永和大王、和合谷、真功夫、金百万、丽华快餐、吉野家、嘉和一品等知名餐饮连锁企业都提出或已经推出了针对老年餐饮需求的产品和服务，而像饿了么等外卖平台也早已开始向养老市场渗透。

记者获悉，之所以餐饮企业会纷纷入局养老餐市场，最大的原因就是国内巨大的老年市场。根据国家统计局最新发布的数据，截止到2018年底，我国60周岁以上的老年人口约2.5亿。面对如此庞大的人群基数，他们的餐桌内容自然成为了餐饮企业觊觎的商机。

“互联网应用场景的广泛推进，为养老餐的输出提供了更加便捷的途径。”丽华快餐相关负责人就谈到，“现在用智能手机进行消费的老年人群逐步增多，外卖平台推出养老餐也是应市而生。”

需求多但尝试者少

市场大，抢滩者多，但外卖养老餐最核心的还

是需要更多的老年人消费才足以支撑。那么，外卖养老餐的受众反响如何？

家住重庆渝中区菜袁路的张大妈就对外卖养老餐非常推崇。她告诉记者，每天她需要花大量的时间照顾老伴儿，不可能经常用轮椅推着老伴儿去菜市场，所以常常被买菜吃饭问题困扰。“现在就方便多了，哪怕是有一天无法去买菜，用手机一点，饭菜就能送上门，免去了很多麻烦。”张大妈说，她还把这些外卖平台推荐给很多的老姐妹，大家的反馈都是不错。

记者了解到，国内一些知名外卖平台最近都在与重庆主城多个区域的养老服务机构洽谈，考虑利用平台的便捷性来丰富老年人的餐桌内容，让外卖养老餐惠及更多老年人。“不管是老年人，还是我们机构，对于养老餐的需求欲望还是很强烈。”某养老服务机构负责人表示。

不过，虽然渴望者数量不少，但记者在走访过程中了解到，尝试者数量并没有达到餐饮企业的预期值。一家外卖平台的工作人员就告诉记者，每天从他们平台送出的养老餐与预期的数量相距甚远。

一些家中有老人的上班族对于外卖养老餐就表现出不信任。从事办公室文员工作的梁梦蝶说，“老年人吃得比较简单，但更看重健康，而外卖平台上的养老餐是否能达到老年人饮食健康标准，还只能打一个问号。其次，外卖平台送餐时间的长短也不适合老年人，尤其是送餐高峰期时段，一个外卖员要送多个地方，一旦时间长了，送来的养老餐凉了，反而还会影响老年人的肠胃。”

记者注意到，前不久广州市出台了《社区居家养老服务改革创新试点方案》《长者助餐配餐服务指引》等文件，已经关注到外卖养老餐运送时间这个问题，文件中明确要求在市中心城区步行10分钟至15分钟范围、外围城区20分钟至25分钟范围内建设助餐配餐服务网络。

但是，仅仅是规定时间，对于外卖养老餐的吸引力还不足以提升多少，正如业内专家强调，外卖养老餐需要食药监、人社、卫计、交通等多部门合力去规范、推动、运营，才能进一步壮大市场。



家住北京八里庄街道红庙北里的两位老人正在用“外卖”午餐。

东方IC 供图

混业运营打开新思路

“养老餐的外卖市场看似巨大，但起码目前还没有盈利。”一位业内人士告诉记者，养老餐如何真正吸引大量老年人消费，从而解决盈利难题，是目前这个市场的人局者急需破局的瓶颈。

业内人士表示，他们通过调查发现，外卖平台上的养老餐价格大致控制在13元~15元之间，事实上这个价格商户的利润空间不大，再加上平台还要收取部分管理费用，使得经营养老餐的商家很难盈利，这也使得想要把外卖养老餐做大做强难度不小。据了解，有的餐饮企业或者商家，已经受盈利瓶颈所困，开始放弃扩展相关服务的规模，甚至前期入局的也有撤离市场的打算。

秦皇岛：中法合作打造航海产业

本报讯（特约记者朱润胜 通讯员林丽丹 徐丹）7月29日，“中国河北—法国滨海夏朗德省航海产业交流周”在秦皇岛西港花园启幕。开幕式上，河北港口集团与法国拉罗谢尔市休闲港口管理局（以下简称拉罗谢尔休闲港）签订合作协议，双方缔结为友好港口；与“大舷墙”游艇展组委会签署了咨询服务协议，力争2020年“大舷墙”国际游艇展落户秦皇岛。

拉罗谢尔休闲港位于法国第二旅游胜地滨海夏朗德省，根据缔结友好港口协议，河北港口集团和拉罗谢尔休闲港，将共同致力于促进两港在休闲港口规划和管理、滨海旅游等领域的技术合作与人才交流。拉罗谢尔休闲港将助力秦皇岛港建设国际知名旅游港。河北港口集团将在秦皇岛西港区引入FFV航海教育培训体系和相关认证，引入法式帆船培训教练器材装备支持和专业教练指导，将秦皇岛港建设成为法式帆船培训中心。通过“大舷墙”国际游艇展咨询服务协议的签订，合作双方将以此为契机，将秦皇岛西港区打造成为国际国内游艇产业商贸交流区、休闲游艇最新产品聚集区、北方最大帆船游艇产业基地和帆船运动中心。

南昌出台措施稳就业岗位

本报讯（记者卢翔）近日，记者获悉，江西省南昌市将对困难企业给予稳定就业岗位政策支持，对符合条件的企业，按上年度6个月的统筹地月人均失业保险金和企业上年度月均参保职工人数确定，一次性返还发放稳定就业岗位补贴。

据了解，对于困难企业的认定，要求在江西注册落户，2018年以来持续开展生产经营，未被列入异常经营名录或严重违法失信企业名单；提交申请前一个月应已连续参加失业保险并足额缴费12个月以上；受经济形势影响面临暂时性生产经营困难，2019年6个月以上主营业务收入同比下降30%以上亏损的企业或利润同比下降50%以上。此外，南昌鼓励企业和工会组织协商制定稳定就业岗位措施，采取措施不裁员或少裁员，组织开展职工培训。

鲁南高铁日照至曲阜段全面送电

本报讯（记者刘静）7月28日上午9点28分，由中铁电气化局承建的鲁南高铁供电系统工程现场，随着现场送电总调度长一个一个送电命令的下达，五个牵引变电站依次顺利完成向接触网送电，为8月1日开始联调联试提供了可靠供电条件，距离年底开通运营的目标实现又迈出重要的一步。

鲁南高铁东起日照市与青连铁路日照西站接轨，向西贯穿临沂市、曲阜市、济宁市、菏泽市与郑徐客专兰考南站相连，全长494公里，设计时速350公里，国家Ⅰ级双线客运专线，是我国设计标准最高的高速铁路。本次开通送电日照至曲阜段，全长223.95公里。据悉，鲁南高铁建成后，将推动山东沿海地区与中原经济区的合作，优化和完善区域路网布局，提高区域路网运输效益。

“安全小超市”守护平安

本报讯“郭师傅，这是奖励您的防灰尘口罩、雨衣和洗衣液，感谢你提出的安全隐患。”日前，中铁七局集团一公司敦白铁路客专项目部“平安超市”里，施工员郭建增领到了平安奖励。“这个小超市，守护了现场的大平安啊。”郭师傅表示。

为进一步夯实安全生产管理基础，让知安全、懂安全、管安全的劳动者最大程度得到认可，敦白项目部于今年6月1日创办了“平安超市”，以发放奖励的办法让每名作业人员、每个班组实现从“我要安全”到“我要安全”的转变，让“防风险、除隐患、遏事故”的主题在项目落地开花。截至目前，“平安超市”开放兑现3次，消除安全隐患27条，兑换奖励物品41件，有效提高了施工现场排查安全隐患的积极性。（建华 马文辉）

5G 商用为车联网打开新空间

李永钧

7月14日，国内首个自动驾驶5G车联网示范点落地广州。对于汽车产业而言，5G商用时代已经到来，将带来更多的突破，给整个产业打开更为丰富的想象空间。

优势崭露头角

2019年被视为全球“5G元年”，5G所带来的不仅是网速的提升，更重要的是其低功耗、低延时等特性所带来的“车联网”变革。最新一年自动驾驶竞争力排行榜显示，处于领先地位的公司多是采用单车智能的方式，即车辆对环境的感知和对行驶的决策都是通过车载的传感器和计算处理单元来完成。这种方式有较大局限性，对于交通设施受损比较严重、部署不规范的道路，或者是交通流量较大且车速较快等复杂路段，还很难完成感知和实时决策。但随着5G的发展和应用，为自动驾驶打破了这些局限性。

随着汽车产业链在5G技术和应用上的不断深化推进，不仅可以帮助车辆间进行位置、速度、行驶方向和行驶意图的沟通，更可以利用路边设施辅助车辆对环境进行感知，交通信号灯可以以无线信号的方式发给周边的车辆，确保自动驾驶汽车准确了解交通信号灯的状态。不仅如此，交通信号灯还可以广播下次信号改变的时间，甚至其他相邻路口未来一段时间内的信号状态，自动驾驶车辆可以据此精确优化行进速度和路线，既优化了交通，又可以减少碳排放。

另一个例子是交叉路口的通行优化和横穿行人警报。目前由于视线受阻，司机和车传传感器有时无法观察到路口内横穿的行人，一个解决办法就是通过5G技术对路口内行人进行监控，可以即时通知，规避事故发生。另外，5G技术还可以利用车辆间无线连接，让多个车辆进行协作式决策，合理规划行动方案。

更可喜的是，5G时代的汽车将实现整车OTA（云端下载技术）升级。每次升级后，汽车将会增加更

多功能，运行也更为流畅，同时配合高度智能化的AI技术将给消费者带来驾驶体验升级。总之，5G技术优势崭露头角，将在自动驾驶领域发挥更大作用。

步入快速发展

当前，万亿元规模的车联网市场成为“香饽饽”。得益于5G技术领域的领先优势以及庞大的汽车市场规模，我国车联网产业进入“快车道”，技术创新愈加活跃，新型应用蓬勃发展，产业规模不断扩大。公开数据预测，到2020年，全球车联网市场规模将突破90亿美元，其中中国市场规模将超300亿美元。

今年4月，中国联通旗下车联网子公司联通智网科技有限公司引入9家战略投资者，其中包括一汽、东风汽车、广汽等多家传统车企。作为我国通信设备头部供应商，华为不造汽车，立志“车联网要真正做到世界第一”。4月，其与沃尔沃汽车达成战略合作，将智能车载交互系统中嵌入华为应用商城，为中国用户打造本土化的智能车载应用服务平台。5月，华为正式升级其汽车业务，成立智能汽车解决方案部门。

我国汽车生产商自然也不放过难得的市场红利期，积极开展车联网布局。东风汽车推出首台融合5G远程驾驶技术的概念车Sharing-VAN，这款车被定义为移动出行服务平台，包含了自动驾驶、5G远程驾驶、调度监控系统等新技术。吉利集团宣布与高通公司和高通公司合作，将于2021年发布吉利全球首批支持5G和C-V2X的量产车型。部分国内车企也都积极跟进，如长城发布的“i-Pilot智慧领航”自动驾驶系统，已经通过测试。这项基于5G的自动远程驾驶技术，让自动驾驶离我们不再遥远。

另外，随着5G和C-V2X技术的深入渗透，我国车联网产业现有优势将继续保持，车载通信芯片、定位芯片、通信模组等“软肋”也将打开国产化新局面，如高德、四维图新、千寻位置、紫光展锐等先进内容服务企业的市场潜力将进一步释放。未来两年，与5G网络建设同步展开，我国多数城市和高速公路将采用C-V2X技术对交通基础设施

升级改造；5G和AI等新兴技术的结合将激发汽车产业的创新浪潮，赋能整个汽车生态的进化。

难题亟待解决

工信部相关负责人最近表示，以无人驾驶为代表的车联网将是5G的一项重要应用，工信部正在与交通运输部合作，利用5G技术发挥车路协同优势。据了解，目前基于3GPP R14版本的车联网已基本完成量产后的技术准备，但大规模商用还有政策和技术上的问题亟待解决。

首先，是信息安全和隐私方面。对于大众消费者来讲，除了关注车联网带来诸多便利和道路安全，也更关心车联网所涉及的信息安全和隐私问题。为保护车主的隐私，提高网络的安全系数，C-V2X设计了匿名密钥体制，周期性变更标识和信息签名，为此需要在车辆中安装几百甚至几千个证书。由于涉及到信息安全问题，迫切需要国家多个相关部门相互协作，制定出适合我国国情的证书管理和分发体制。

其次，在C-V2X信息安全方面要求使用我国自行开发的SM2/3加密算法，该算法已广泛应用于银行等系统，具有一定产业基础。但国内现有支持SM2/3算法的芯片在处理能力上尚且无法满足C-V2X所需的每秒上千次的签名和验签的要求，且多数从事安全芯片开发的国内企业还缺乏开发车规级产品的经验。而国外芯片厂商尽管已经从国际体系获取了SM2/3算法，但由于不完全了解国密算法所涉及的认证环节以及相关的认证风险，故而迟迟未能给出支持C-V2X安全规范的产品规划。因此，需要进一步从政策和资金上进行推动，期望国内外从事安全芯片设计开发的公司尽快拿出支持国密SM2/3算法的高处理能力的车规级芯片。

再次，目前基于3GPP R14版本的C-V2X仅能为低级别自动驾驶提供准确的驾驶辅助信息，而L4/L5高级自动驾驶所需的协作式决策，将对V2X通信提出更高的要求，需要V2X提供更高的带宽、更短的时延，最重要的是需要提供更高的可靠性。此外，目前还存在接口不统一、核心技术不足、商业模式难行等问题。