

从徐汇区的“首证”到早餐工程建设 上海便利店跨界“开饭店”

便利店是食品销售经营者，卖的是预包装食品。饭店是餐饮服务经营者，制作加工食品后出售。

这是两种主要的食品经营主体业态，以往，经营者在上海申请食品经营许可证时，只能申请其中一种，要么开便利店，要么开饭店。

鼓励新生代食品经营者健康平稳发展，这道隔阂在上海被打破。

上海市市场监管局今天宣布，根据该局发布的《关于落实本市早餐工程建设的实施意见》，食品销售经营者申请从事兼营餐饮服务的，在符合食品制售许可标准后，可以核发相应经营项目。这意味着，符合条件的便利店可以跨界，现场制作加工熟食对外销售。

把熟的加热 无法把生的做熟

其实两年前，上海就曾尝试打破便利店和饭店间的“次元壁”。

2018年5月8日，徐汇区市场监管部门发出了一张特殊的食品经营许可证，这张许可证的经营项目一栏内，多出了“（含菜肴复热）”这几个字，而此前上海已颁发的食品经营许可证中，从未有过这样的操作。

别小看这几个字，有了它，便利蜂漕溪北路店才可以在便利店内做冷冻、冷藏菜肴的到店加热，及在保温前提下的分餐销售，类似传统食堂那样的“打盒饭”。没了它，便利蜂要“打盒饭”就属于超范围经营，要承担法律风险。

“在上海开出第一家门店时，就想丰富业态，在所有连锁门店卖盒饭，覆盖周边居民的三餐。”上海便利蜂商贸有限公司公共事务部高级总监刘晔青表示，两年前的制度创新，让梦想成为了现实，但这种创新仍未彻底打破便利店和饭店间的“次元壁”——便利店只能把熟的加热，却无法真正像饭店那样把生的做熟。

多家便利店已申请兼营餐饮服务

上海正在全力推进的新一轮“早餐工程”建设，让许多便利店看到了更多的发展空



间。“如果能够兼营餐饮服务，我们就能提供更多品类的优质早餐。”刘晔青坦言，除了中午、晚间等高峰时段，24小时营业的门店要忙于加热分装冷冻、冷藏菜肴，此外还有大量时间，食品制作加工能力其实没有得到充分利用，正好可以用来做早餐。

“我们一直关注这方面的制度创新，口子刚开，就提交了主体业态的变更申请。”上海逸刻新零售网络科技有限公司拓展公关负责人沈佳红透露，逸刻北京西路店和恒丰路店想在食品经营许可证的主体业态上加一项“餐饮服务经营者”，并增加“热食类食品制售”“自制饮品制售”等经营项目。

如此通过审核，逸刻便利店就能现场加工制作蛋饼、炒饭、煎饺等品类的早餐，“和三明治等预包装食品的冷冰冰相比，现制现售的早餐更热乎，更有中国味道。”沈佳红表示，相比于传统餐饮门店，便利店有网点数量众多的优势，打通兼营餐饮服务这“最后一公里”后，完全可以为上海市民提供更加方便快捷的早餐体验。

打破“餐厨比” 放开手脚转型

业内人士指出，上海的这项制度创新，将极大激活便利店等食品经营者的活力，一大

批传统便利店有望转型。但该人士也坦言，允许食品销售经营者兼营餐饮服务只是第一步，在实际审批过程中，还需要大量的政策配套来支撑。其中一个重点，就是打破“餐厨比”的限制。

所谓“餐厨比”，就是各类饭店、饮品店的食品处理区面积与就餐场所面积之比。

“我们在调研中发现，大多数便利店如果兼营餐饮服务，都会碰到餐厨比问题。”上海市市场监管局食品经营处副处长黄丽塔表示，制售的食品种类增加后，便利店普遍会调整、扩大原来的食品处理区，但按照此前的相关规定，食品处理区面积与就餐场所面积之比有上限，这些食品处理区调整、扩大后，很可能超过上限，在相关许可审批上卡壳。

对此，市场监管部门制定了配套举措：各类饭店、饮品店的食品处理区面积与就餐场所面积之比不设上限，并在审核时，允许将取餐等候区、自助取餐柜等面积计入就餐场所面积。

如此一来，在不违反食品安全等底线要求的前提下，便利店等食品销售经营者可以放开手脚转型。

一些便利店甚至可以转型为“外卖型”饭店——食品处理区放到最大，就餐场所缩减至最小。哪怕没有就餐场所，可以用取餐等

候区、自助取餐柜等“充当”就餐场所，从而符合申请餐饮服务经营者要提供就餐区域等消费场所的要求。

审批放手 外送量由市场决定

对于“外卖型”饭店，市场监管部门还为他们的未来发展留了一招后手。

按照原来的相关规定，申请“含网络”经营项目的食品经营许可证申请人，其单位时间的外送量有上限，以防门店实际接单量超过实际制作加工能力，因“赶单”造成食品安全隐患。现在，这项规定被打破——不再审核单位时间外送量。

“食品安全监管的重心，应该是质，而非量。监管人员要盯住经营者的管理制度是否健全、制售的食品是否安全，而不是他们的加工量、外送量。”黄丽塔坦言，一家便利店、饭店制售多少食品，应该由市场来决定，而不是审批人员来决定。

以盒小马门店为例，其一个蒸煮柜每小时可以制作数百只包子，假设未来“盒小马”会通过外送早餐来增加部分营收，按原有的标准“锁定”，其大部分门店1个小时只能送几十份包子，不利于门店的多元化经营和发展。（上观新闻、上海徐汇）

站厅没有柱子 大厅面积翻倍

轨交15号线徐汇站换乘亮点剧透

上海轨道交通15号线线路起于紫竹高新区站，终到顾村公园站，全线共设30座车站，均为地下车站，途经闵行、徐汇、长宁、普陀、宝山5个区。其中途径徐汇区的共有8站。那么，徐汇的站点有何亮点？来看一波提前剧透。

桂林公园站：

首座试点采用BIM正向设计车站

根据传统模式，各专业设计师先绘制出车站的二维设计图，BIM工程师依据各专业图纸转换成三维空间模型。

15号线桂林公园站打破常规，成为上海首座试点采用BIM正向设计的车站。设计阶段在通过BIM技术创建的三维平台上，搭建起车站轮廓，各个专业的人员在这个平台上共同设计。

“二维效果图有一定局限性，比如说排管线，当管线较为密集时，即使知道在某些点位上会有交叉，但是在二维图上难以精确把控，容易出现碰撞的情况。另外，模型的创建受制于各专业图纸的提资时间节点，碰撞问题的审查具有明显的滞后性。”上海市隧道工程轨道交通设计研究院副总工程师陈文艳介绍，三维有了空间的概念，在设计阶段将车站可视化、立体化，有利于后期建造。“设计到施工对接环节中的问题减少，施工图一次出图的准确度至少提高10%。”



试点过程中，探索了三维正向设计流程，打通了基于BIM模型的结构计算弊端。同时，定制了满足二维出图要求的各专业构件模型单元，真正实现了地铁车站从建筑结构到机电专业的BIM三维设计。

“这对设计人员的要求很高，需要各个专业的人员都能加以掌握。”马建民坦言，不同于工业设计，比如说汽车行业，相关技术已经成熟。在建筑行业，BIM正向设计应用推广时间并不长，需要一个发展与适应的过程。“从趋势来看，该项技术将越来越广泛地应用于上海地铁。”

上海南站站：

8000平方米综合交通枢纽

根据原设计方案，15号线上海南站站换乘通道占地4000平方米，实现与1号线、3号线的换乘。“为打造综合交通枢纽，我们调整了初

步设计，通过专家评审，最终将换乘大厅面积扩至8000平方米。”马建民告诉记者。

与吴中路站一样，上海南站站采用了无柱拱形车站设计，换乘大厅为开放式大空间。该站设置有下沉广场，从换乘大厅的透明玻璃向外看去，乘客们就能欣赏到广场景观。

“通过开放地下空间，引入更多地面空间元素，使地下与地面的差异减小，达到相同的空间品质，打破空间界限，实现空间创新。”同时，通过下沉式广场和商业中心相连接，盘活整个片区。在公共空间里融入城市功能，解决片区需求。

考虑到该站综合交通枢纽的性质，在方案阶段，设计者们便将地铁与公交、铁路等其他交通方式的换乘便利性考虑在内。“比如从15号线出站，上一地面，马上就能看到公交站台。”一些人性化设计也必不可少，如进出口闸机宽度加大，且数量也相应增加。

吴中路站：

站厅、站台没有一根柱子

在上海地铁1号线衡山路站，或许你已见过无柱车站的真容。15号线吴中路站同样选择了无柱设计，两者的区别在于，衡山路站采取了上海地铁站普遍使用的平板结构，而吴中路站则是采用大跨度拱形顶板，成为上海首座全无柱拱形预制加现浇叠合顶板车站。

“这是一种全新的构造形式，为验证其可行性与安全性，我们在现场做了一小段等比例试验，进行破坏性加载，检验这种结构形式在软土地区并有附属结构开挖工况极限下的表现。通过试验进一步完善结构设计，并加以优化。”上海轨交十五号线发展有限公司副总经理马建民介绍。

建设者们采用“预制+现浇叠合”工艺进行大跨度拱形顶板的设计和施工。该工艺为国内首创，有利于地铁车站站厅层实现无柱大空间，不仅大幅减少现场支模的繁重工作量，同时可节省50%的施工时间，优化工艺流程。

从应用场景来看，全无柱拱形站厅和站台结构适用于有配线的车站，以及对建造外包宽度有相对要求的和有深埋管线的车站。“在狭长的车站内，柱子会造成阻挡，不利于乘客的通行。如果没有了柱子，进出站乘车将更为通畅。同时，该站型还将有效提升站厅层的空间感，赋予车站设计与装饰更大的发挥空间，为市民带来更好的乘坐体验。”

记者了解到，吴中路站首次在地铁中尝试应用多元化场景，将上海浦江两岸天际线以76米长画卷呈现于站厅拱廊，把车站空间打造成一幅蕴藏无限可能的城市画卷。（上海徐汇）