

记者走访本市十余个地铁站周边发现 餐车鱼龙混杂 顾客难辨真假



本报记者 左妍 实习生 赵嘉唯

每天早晨,在地铁口的早餐车前,花几元钱买一个热气腾腾的鸡蛋灌饼、一杯豆浆垫肚子,然后匆忙搭地铁去上班,这已是许多上班族解决早餐最简单的方法。

几年前,这种主打放心早餐的“餐车”亮相上海街头,本是为了让市民更便利地购买早餐,同时挤掉卫生堪忧的无证摊贩。如今已有多家餐饮公司经营餐车,驻扎在各大地铁站、公交车站周边。但记者调查发现,餐车市场鱼龙混杂,因缺乏统一、有效的管理标准,导致这种经营模式争议不断。连日来,记者走访本市十余个地铁站周边,对餐车进行一番探访。

模样酷似“正规军” 无证餐车时常可见

昨天下午,记者来到轨交1号线中山北路站的2号口附近,人行道上停着一辆红色的餐车。远看,正是“市政府实事工程”项目力推的“爱心帮帮车”模样,可走近一瞧,车上并没有印刷任何食品公司的电话,里面也没张贴相关证件,显然,这是一辆经过改造的“二手车”。只见车身的一边是巨大的“关东煮”图片和字样,另一边则印着手抓饼的价目表,柜台上还整齐地摆放着各色肉串。见有行人走过,摊主不时起身招揽生意,“臭豆腐要伐?”当记者询问其餐车从何而来、是否有证时,摊主不愿回答,很快就把头埋了下去。

与之情况类似的,还有7号线行知路站外。靠近阳城路的这个出口本来空间就不大,还被两辆餐车长期占据,3米远处还有一辆规格较小的餐车,平时贩售手抓饼、葱油饼、鸡蛋灌饼、臭豆腐等,地上扔满竹签和纸巾,还有片片油污。摊主每天从早晨营业到天黑,已经有好几年了。因生意红火,还引来了卖烧烤的流动摊贩“抢地盘”。附近居民陈小姐说,或许因争抢生意的缘故,餐车最近“歇业”了,但几个庞然大物占据人行道,成了“僵尸车”,不仅影响环境,还挡了市民去路。

“这几辆车原来不是正规的啊?如何区别呢?”得知这些餐车并非“正规军”,陈小姐瞪大了双眼,显得非常吃惊。

不卖包子卖烤串 正规餐车打“擦边球”

山寨餐车的存在对市民造成误导,理应被取缔,那么打着“正规军”旗号的餐车情况又如何?经过记者几天的探访,了解到这些餐车所属公司不同,大多规范本分经营,只是仔细观察之下发现还是有不少问题。

在济阳路凌兆路附近,有一辆印有公司名字的淡黄色餐车,但车内没有张贴任何证照,也没有饮料、肉包子等,柜台上鸡心、里脊肉、蒜苗等烤串倒是一应俱全,远远就能闻到烧烤味。摊主说,他本来在其他车站外做生意,后来因为有同行投



■ 轨交3号线赤峰路站外的爱心帮帮车卖起了鸡蛋灌饼和里脊肉

本报记者 陈梦泽 摄

编后

别让爱心变味

匆匆上班路,不少市民在赶地铁时顺手买个餐车早点垫垫饥,就冲着它放心、正规、便捷。谁曾想,原本是便民利民的放心早餐车,如今鱼目混珠,成了地铁站外叫卖烧烤、妨碍通行的无证流动摊,上班族吃进“变了味”的早点,却心不知肚不明。

记者调查发现,一些无证摊贩专门仿冒正规早点车,贩卖烤串臭豆腐等“非早点”蒙蔽顾客;而经营正规早餐车的餐饮公司却早已放松了监管,任由餐车自由停放,跨时营业,把放心车变得无法让人放心。

五年前,“爱心帮帮车”确实解决了陆家嘴等商务区“上班族”吃早点的难题;五年后,便利店遍地开花,吃早点难的现象已得到一定改善,是不是该对放心早餐车的准入、布局、监管,来一个重新梳理与规范?一项“爱心”实事工程,管理也需与时俱进,若监管跟不上,好事也会变麻烦事。别让放心早餐变了味。
辛迪

部分街道对餐车说“不”

建议统一标准化管理 不扰民不挡路

餐车这种经营模式不仅上海有,北京在2002年就启动了早餐车工程,然而,随着暴露的问题越来越多,北京市商务委2012年已下发文件,明确不再审批新的早餐车网点,同时加快“坐店”经营早餐网点的建设。如今,上海也有一些街道开始对餐车说“不”,这种经营模式正面临不小的争议。

街道 “居民反对就不能摆”

杨浦区控江街道一名负责人就曾表示,他们没有同意餐车驻扎。因为到底谁可以申请经营、如何分配餐车的地点都是问题,很容易引发一系列矛盾。“如果餐车要进入,除了办理规定的证件外,我们肯定还要对周边居民进行走访调查,居民同意,才能摆;居民反对,就不能摆。”

目前,市场上存在的大部分餐车是各区县相关部门根据市民需求增设上路的,管理上涉及多个部

门,餐车如果占道经营,由城管部门管理,食品卫生问题则由食药监部门监管。对此,记者咨询了部分区的城管部门,对方均表示,餐车经营需要街道同意,且到城管报备,经核实该地摆放餐车不会扰民和挡路后,才可以颁发临时占道许可,随后方可摆出。对于餐车擅自挪地,他们会及时劝阻并上报;而无证餐车肯定要驱逐。

市食药监局相关负责人顾振华向记者表示,目前餐车的管理参照不久前实施的《上海市食品摊贩经营管理办法》。餐车应当依照食品安全法律、法规、规章和食品安全标准提供食物。按照规定,在规定区域,固定时间段销售食品,不能扰民,也不能影响安全、交通、市容环境等。餐车不得经营凉拌菜、色拉等生食类食品,也不能提供加热处理的改刀熟食、现榨饮料、现制乳制品和裱花蛋糕。

但是,办法中并没有提到像烤串这种“浓烟滚滚”“一地油污”的烧烤类、油煎类食品是否可以销

售,而这些餐车所属的管理公司并没有“中央厨房”,大多只是自行向供货商采购食品和原料,因而食品安全问题,让不少消费者心存疑虑。

事实上,正规餐车的经营范围、时段、路段等是各企业和政府部门自行商量决定,存在不少差异。比如,同一个公司的餐车,在这个区只能“做早点”,但在另一个区却能“全天营业”;最初不能卖手抓饼,现在却啥都能卖。有市民建议,应该通过详尽的办法来约束餐车和经营者;对各公司的餐车进行统一编号、纳入统一的管理平台;同一种类型的餐车经营范围应该一致;严格按照车站外空间大小来决定摆放几辆餐车;摆放前需征求周边居民意见;定期抽检餐车是否存在违规现象,及时向市民通报。

企业 餐车不允许卖私货

其实,餐车这种经营模式进入

上海已经有约六七年的时间,当初作为市政府的一项实事工程,的确解决了一些下岗市民、低保户的就业问题。市民最早熟知的就是奥食卡公司的“爱心帮帮车”了,此外,放心阁、新成、新迎园等餐饮公司也在经营餐车。

记者致电奥食卡和放心阁两家公司,相关负责人均表示,餐车是经过政府相关部门同意的,属于有证经营,且不能随意改变经营地点。但不排除一些餐车营业员随意挪动位置,以寻求更好的“市口”,但他们发现情况或接到举报会严肃处理。

至于市民最关心的“哪些能卖、哪些不能卖”问题,两位负责人均未作出正面回答,只是强调,“我们只能卖公司配送的东西,不允许卖私货,一旦发现就要开除营业员”。但他们也承认,公司虽有监管和片区经理进行抽查,难免有漏网之鱼,因此公司非常欢迎市民对此进行监督。不过,“奥食卡”的一名工作人员的解释则有些模棱两可,“公司产品列表里没有配送里脊肉等串烧产品的,但是我们卖的手抓饼材料里有里脊肉呀。”由此看来,在食品经营范围这个问题上,的确存在部分餐车打“擦边球”的情况。

本报记者 左妍

诉其超时段经营,他找了好几个地方,发现都已“客满”,最终“流落”至此。据他透露,“承包”这辆餐车,每月需往一个账户里打一笔钱,有点类似出租车的“份子钱”。至于钱到底打给了谁,他说自己并不清楚。

2号线张江高科站附近,有多辆有编号的红色餐车。车身约2米长,摆在沿街的人行道上,几个纸箱、泡沫塑料盒就堆在车旁,餐车门边还摆着一个垃圾桶。这些杂物一堆,周边环境显得乱糟糟的。

一些客流量大又有空间的地铁站外大多有餐车的身影,如1号线

莲花路站外,就有多辆餐车一起竞争,甚至好几辆都属于同一家公司。然而,在一些地铁站外,餐车多、客流多、非机动车停放也多,一旦有人停下脚步买东西,很容易造成拥挤。

采访中,记者也听到不少市民的抱怨,“现在便利店遍地开花了,也都有早点卖,一个地铁站外真的需要那么多餐车吗?”市民邵女士也提出了她对餐车的质疑,“几年前,餐车还只允许卖预包装食品,不能卖现制现售食品的,但现在好像个个摊位都在做饼子、炸肉串了,这样

可以吗?”和邵女士有同样困惑的还有殷先生,“这种餐车不应该是早餐时段才出现的吗?现在全天候都在马路边做生意,到底是便民还是扰民?”

网购餐车几千元 “便民工程”想印就印

采访中,记者多次看到外形与正规餐车一样的“山寨餐车”,车身没有任何公司名字,这种看似正规的黑餐车,在城乡结合部尤其普遍。山寨餐车从何而来?记者在网上找到了大量定制、转租早餐车的

信息。其中,在淘宝网上,一部简易的餐车售价在1000至3000元之间,多功能电动小吃车售价在5000元至9000元不等,长度为2至3米不等。除了基本配置外,用户还可以选配附加功能,比如烧烤、油炸、涮烫、铁板烧、炒菜、蒸包等。客服表示,公司承接个性化定制服务,想要做成哪种早餐车,只需拍一张原车照片,便可仿照制作,还可以印上各正规早餐车公司的名称。“一般都会印上便民工程、放心工程、实事工程等字样”,客服建议,“要做就做得规范点,这样比较容易让人放心。”