

# “无堂食”需亮标 外卖新规6月实施

外卖和网售食品新规来了。“我们要告诫外卖平台，不能只收佣金、不承担责任；不能只管流量、不顾品质，外卖平台必须实实在在担起外卖食品安全‘守门员’的主体责任。”2月26日下午，市场监管总局相关负责人在新闻发布会上说。

当天，市场监管总局对近期制定的《网络餐饮服务经营者落实食品安全主体责任监督管理规定》(以下简称《规定》)和《网络食品销售经营者落实食品安全主体责任监督管理规定》进行解读。为杜绝“幽灵外卖”，新规要求外卖平台应通过实地核查等方式，对外卖商家的食品经营许可证等经营资质证书进行实质性审查，至少每6个月对外卖商家登记的实际经营地址等信息进行一次核验更新。《规定》将于6月1日正式施行。



## 无堂食商户必须设置专门标识

中国餐饮业年度报告数据显示，我国外卖市场规模预计突破1.4万亿元，同比增速超10%，占餐饮行业总收入的24%左右，成为行业重要的增长极。市场监管总局食品安全总监孙会川介绍，通过日常监管发现，有的外卖商户提供的地址是假的，有的上传的照片是假的，还有的甚至资质都是假的，这样的外卖何谈放心。与此同时，有的外卖平台一门心思圈地，闭着眼睛审核，一味纵容失信商户和问题外卖，罔顾平台责任和食品安全。

针对这些情况，为进一步提升餐饮外卖食品安全水平，市场监管总局专门制定出台《规定》，重点从三个方面来提升外卖“放心指数”。

一方面，紧扣平台主体责任这个“牛鼻子”。《规定》细化了外卖平台对商户资质审核、信息公示、过程管控、问题处置等全链条的管理责任。“我们要告诫外卖平台，不能只收佣金、不承担责任；不能只管流量、不顾品质，外卖平台必须实实在在担起外卖食品安全‘守门员’的主体责任。”

另一方面，聚焦商户规范经营这个“关键点”。《规定》明确，商户必须具备真实的实体

经营门店，经营项目、地址与资质证书必须保持一致。商户必须严格落实原料控制、设施维护、操作规范等要求，不得在操作区外加工食品或委托他人代工；对于不提供堂食服务的商户必须设置专门标识。

此外，筑牢违法违规惩戒的“防护网”。外卖平台本质上是电子商务平台，《规定》与《中华人民共和国电子商务法》进行衔接，将外卖平台纳入电子商务平台经营者的统一监管框架，进一步强化平台在信息报送、数据共享、消费者权益保护等方面的法定责任；同时大幅提升平台、商户的违法违规处罚力度，罚款最高可达20万元，如平台主要负责人故意违

法、性质恶劣、造成严重后果的，还可按其上一年度收入，对个人处以1倍以上、10倍以下的罚款。

## 要求平台对外卖商家实名登记

同时，《规定》有望解决网络餐饮服务食品安全的痛点——幽灵外卖。“幽灵外卖”是网络热词，其本质是无资质、无固定场所的非法经营者通过资质造假、套用许可、地址虚构等手段，在外卖平台伪装成正规商家营业。

市场监管总局餐饮食品司司长俞路介绍，要整治“幽灵外卖”，就必须溯本清源，构建系统性治理体系。《规定》将通过“正源、清流、固本”三策并举，构建起一套全方位、多层次的治理体系，有效铲除“幽灵外卖”的滋生土壤，让外卖商家从“纸面的合规”变为“可见的真实”。

《规定》要求外卖平台应当对外卖商家进行实名登记，并通过实地核查等方式，对外卖商家的食品经营许可证等经营资质证书进行实质性审查，保证外卖商家经营资质证书载明的信息与实际情况相符，而非仅作形式审查。通过强化外卖平台对外卖商家的准入审查，压实其作为外卖商家入网审查“第一守门人”的责任。

《规定》要求外卖平台将外卖商家的食品经营许可证等经营资质信息与省级市场监管部门掌握的数据进行核验比对，核验不符的不得为其提供平台服务。打破外卖平台与监

管部门之间的数据壁垒，破除“信息孤岛”，实现资质信息“一源核验、双向校准、实时反馈”，切实阻断虚假、失效资质“带病入网”的路径。

《规定》还要求外卖平台应当至少每6个月对外卖商家登记的实际经营地址、经营资质等信息核验更新一次，保证上述信息与实际相符。这并非简单的定期打卡式更新，而是将静态准入转化为持续跟踪的“生命周期管理”，外卖平台须在核验窗口期主动进行信息复核、资质核验与实地抽查，确保外卖商家经营情况持续真实有效。

此外，为守护消费者“舌尖上的安全”，两个规定结合网络消费场景特点作出针对性规定，保障消费者明白、放心、舒心消费。一是夯实信息公示义务，要求入网餐饮、食品销售者在主页面显著位置持续公示经营资质等信息，保障消费者知情权与选择权。二是强化食品安全保障，平台需建立智能监测、快速处置等管控机制，将经营资质、公示信息等纳入食品安全风险管控清单，压实平台责任；同时为入网餐饮经营者划定行为红线，严禁加工使用不合格食品原料、违规加工制作食品等行为。三是畅通投诉举报渠道，平台需设置投诉举报链接并及时处理，食品销售企业将投诉处置情况纳入管控清单，还倡导外卖配送员参与社会监督，发现违法问题及时反映举报，构建食品安全社会共治格局。

北京商报记者 郭缤璐

## X 西街观察 Xijie observation

### AI拐点也有盲点

张绪旺

英伟达又交出了一份让行业咋舌的财报，第四财季营收利润涨幅双双超过70%。站在聚光灯下，英伟达CEO黄仁勋颇为笃定：代理AI(Agentic AI)已达到拐点，企业对智能体的采用率正在飙升，算力直接转化为收入。

从大模型到智能体，从对话互动到系统级操作，Agentic AI或者智能体的跃进，意味着AI从会聊天到会干活、从消费端的社交娱乐到企业级的商业渗透。黄仁勋无疑是最乐观的那个人，但越来越多的人也开始意识到，AI似乎真的要完成从“嘴替”到“手替”的关键一跃。

值得注意的是，就在同一时间，在春节AI大战中赚足眼球的腾讯元宝，却在忙着为用户生成的内容差错而致歉。一位用户使用元宝制作拜年海报时，呈现的是一句脏话。元宝官方：模型在多轮对话中输出了异常结果。这不是大模型产品第一次“情绪失控”，年初元宝就曾对要求改代码的用户“辱骂+乱回”。

宏大愿景撞上琐碎情绪，一边是黄仁勋口中的指数级增长，一边是消费级场景里的失误频出——画面放在一起，构成了AI叙事里最真实的割裂。

无论从技术上还是商业上，AI拐点是存在的，甚至无法被预测被计划。英伟达的业绩是结果，黄仁勋得以对形势总结之上再出发。显而易见的变化正在发生，AI正在从被动的生成工具进化为主动的参与者。

商业逻辑上的质变，让人们对于智能体的追捧绝非虚火。老板想要拥有一个永不眠的数字化员工，员工也想拥有借力省力的智能体帮手。

问题在于，当AI从对话式的内容娱乐走向严肃的商业执行，从插科打诨走向代工代劳，它的容错率正在急剧收窄。生成一句离谱的祝福语，最多是社交平台上的笑料；但如果在财务审核、合同撰写、医疗咨询的节点上“异常输出”，那就不是道歉能解决的事了。

AI拐点之下的盲点，清晰可见。技术拥趸们仰望星空，讨论着算力即收入、token即货币，讨论着太空数据中心和百万辆robotaxi的远景。而真实世界的用户，会在最日常的交互里，为被AI劈头盖脸的“辱骂”而烦心，为AI点不到合适的外卖而悻悻。

参数竞赛、算力堆砌和应用扩张，是AI竞争的主战场，但关于稳定性、安全性和价值观的“笨功夫”，不能成为被忽略的角落。

商业层面的盲点同样刺眼。英伟达业绩固然亮眼，但一半的数据中心销售额来自几家超大规模客户。这种集中度让人想起二十多年前的互联网泡沫——基础设施卖得热火朝天，但应用商业闭环还在路上。

技术越往前走，越需要回头看看那些被甩在身后的细节。当AI开始拥有决策权和执行力，任何错误导致的不只是解释成本。让AI学会干活的同时，人类也要自省吾身。

## 协同发展十二载：京津冀交通跑出加速度

2026年是京津冀协同发展战略实施12周年，作为先行领域，交通一体化版图持续上新。2月26日，北京商报记者从市交通委获悉，截至2025年底，京津冀三省市运营性铁路总里程突破1.1万公里，较2014年增长近四成；高速公路总里程达1.1万公里，增长41.7%。京哈高铁、京唐城际、津兴城际等一批重大铁路项目相继通车，京津冀区域主要城市之间基本实现1.5小时至2小时通达，高铁已全部覆盖京津冀所有地级市。北京通州站投运，北京市“八站两场”现代化枢纽格局蔚然成型，区域交通组织功能实现质的飞跃。

“轨道上的京津冀”主骨架全面成型，跨省通勤从“双城生活”迈入“同城体验”，协同发展十二年，交通上的京津冀跑出了加速度。随着“十五五”开局之年的到来，这张交通蓝图正持续上新。

### “轨道上的京津冀”里程翻倍

“现在从北京通州站能直达唐山站，再也不用为换乘操心了。”在通州工作、家住唐山的李先生，是京津冀铁路网加密的受益者。2025年12月30日，随着北京通州站开通运营，京唐城际铁路全线贯通，首都“八站两场”综合交通枢纽格局成型，北京通州至唐山最快仅需55分钟，像他一样的通勤族，回家路走得更快、更从容。这也正印证着跨省通勤正从“双城生活”迈入“同城体验”。

1月26日，京津冀区域内首次开行环线高铁。G8859次列车从北京西站始发，经保定东、白洋淀，终到天津西，随后接续运行返回北京西，将北京、雄安、天津及沿途重要节点闭合串联，让京津冀路网核心更具生机与活力。

家住北京白石桥附近、在雄安新区工作的“新雄安人”宋先生，对此感触颇深。现在他每周需要从雄安往返北京两三趟，每次去雄安，都会从北京西站搭乘G8859次环线列车，到白洋淀站下车后，步行不到10分钟即可到达办公区。“这趟车的开行时间刚好可以满足通勤需求。”他笑着说。

开通运营一个月，这条环线高铁累计服务旅客超4.5万人次。

国铁北京局相关负责人介绍，从京张高铁开启世界智能高铁先河，到京雄城际支撑千年大计交通网；从津保铁路打通京津冀横向通道，到京哈高铁全线开通运营极大压缩京津冀与东三

省之间的时空距离；从京唐、京滨城际开辟北京东部至天津北部、河北东部的通道，到津兴、怀兴城际进一步加密了环京通勤圈，京津冀地区以京津轴、京雄(石)轴、京唐轴、津雄轴为骨架，衔接太原、郑州、济南、沈阳、呼和浩特等八个方向的“四轴八放射”铁路网布局逐步形成，京雄津保“0.5至1小时交通圈”稳固建立，主要城市间2小时通达交通圈基本建成，“轨道上的京津冀”主骨架已基本成型。

与此同时，列车上的幸福感也在向旅途之外延伸。“星光·燕赵号”“津旅时光号”等旅游列车的开行，满足了现代游客“快行慢游”的需求，列车正成为展示城市形象的流动载体。一趟趟列车，载着游客探访燕赵古迹、领略海河风情、攀登冬奥赛场，让京津冀丰富的文旅资源加速“活”起来。

数据显示，京津冀区域内高铁总里程从2013年底的1284公里增长到2025年底的2675公里，增长超过一倍，实现了对区域内所有地级市以上城市的全覆盖。

### 通勤时间平均缩短30至40分钟

运输服务的进阶，让跨省通勤更有温度。北京商报记者从市交通委获悉，为了着力破解环京通勤“老大难”问题，41条跨省公交线路常态化运营，覆盖17个环京县市，日均客流量超23万人次。白庙南、白庙北综合检查站完成标准化改造，通行效率显著提升。

“通勤定制快巴”开通12条主线，50余条支

线，覆盖燕郊、大厂、香河、固安、武清、雄安等环京重点区域，日均运送通勤人员9500人次，通勤时间平均缩短30至40分钟。

2025年，首条外埠进京公交——河北大厂至北京地铁潞城站线路开通，首条跨省旅游专线——天津至北京环球影城专线落地运营，区域客运服务从“单一供给”迈向“多元定制”。

京雄高速北京段成为全国首条5G专网全覆盖智慧高速，京礼高速成功开展L4级自动驾驶编队试验。京津塘高速跨省货运自动驾驶场景、大兴机场至经开区等自动驾驶接驳线路常态化运行。

京津冀交通一卡通与全国300余座城市互联互通，北京轨道交通二二维码实现与多城市“一码通行”，市郊铁路与地铁“一票通行”全面落地，群众出行体验大幅提升。

### 平谷线年内基本具备开通条件

北京市交通委表示，2026年是“十五五”开局之年，也是现代化首都都市圈规划实施首年。北京交通部门将锚定目标任务，细化责任分工，推动规划蓝图转化为实景图。

今年，北京交通部门将推动轨道交通22号线(平谷线)年内基本具备开通条件。同时，加快京雄高速二期、G108新线高速、京密高速等公路项目建设，推动唐廊高速津冀段开工建设。以G1京哈高速(津冀段)为试点，深化跨省市公路数字化转型升级示范建设，推动智慧扩容、安全增效。

优化出行服务，提升跨省通勤体验。深入调研环京地区通勤需求变化，动态优化定制快巴线路、班次和站点。总结推广大厂外埠进京公交线路进京运营，研究制定《开行外埠进京公交线路框架协议》。

强化创新驱动，提升区域协同治理效能。协同京津冀共建世界级机场群、港口群，拓展内外贸航线，大力发展海铁联运、空铁联运。深化京津冀标准化协同，推动智慧交通、绿色交通领域技术合作。持续破解跨界堵点难点，推动政策法规深度协同、应急联动高效顺畅、跨界执法联合有力，以交通一体化支撑产业链供应链优化升级。

北京商报记者 卓洋