

「剩菜」當「盲盒」惜食還是噱頭？

百姓論壇

正方觀點

反方觀點

形式新鮮好玩 實質體現節約

觀點1 勤儉正能量 該大力提倡

企業白領嚴女士：

我覺得年輕人鍾情於它的原因，主要有兩點：一方面形式新鮮好玩，一下子就擊中了我們的消費心理。另一方面，這種形式本質上是勤儉節約，這麼正能量的做法，誰又能拒絕呢？

北京市民關先生：

這種所謂的「盲盒」能夠在事實上減少浪費、鼓勵節約，無論「剩菜盲盒」「剩飯盲盒」，還是「邊角料盲盒」，都是一種類似於「光盤行動」的正能量，應該大力提倡。

網友「賽百力」：

很多這種盲盒的商品包裝上都會印上「珍惜每一粒糧食」一類字樣，我覺得這種宣傳非常走心，也非常高級，讓我感覺自己像是在做公益一樣，產生了一種被認可的神奇感覺。

觀點2 平添趣味性 提升參與度

自媒體人柳女士：

在「實物」商品之外，還有一種商品叫做「心理體驗」。對於盲盒，人們喜歡拆，並且在那種滿滿的不確定性中獲得心理的快感。這種滿足感是傳統銷售模式完全無法提供的。

大學生路同學：

我們常說「年輕人消費的不是商品，而是概念。」誰能推出新花樣，誰就能贏得消費者。所以「剩菜盲盒」的走俏一點也不奇怪，它不過是準確地踩在了互聯網經濟的點位上。

網友「奇K大冒險」：

「剩菜盲盒」把那些規規矩矩、整整齊齊擺在商場貨架上的食品，變成了零零散散、隨隨便便的盲盒遊戲。這種好玩又便宜的模式，讓消費者有很強的參與感。

觀點3 匹配供與需 刺激消費力

個體工商戶武先生：

「剩菜盲盒」就是把一種供給和一種需求，精準地進行了匹配，於是就產生了這樣巨大的化學反應。對於商界的朋友來說，「剩菜盲盒」無疑是一個成功的範例。

老城大媽崔阿姨：

我感覺食品的品質沒有問題，而且價格便宜，比如平常要30多元的麵包，在盲盒中只要十幾元，這對於我們這些習慣了精打細算的老年人而言，肯定具有不可抗拒的吸引力。

網友「深藍太平洋」：

「剩菜盲盒」定位在那些零散的、難於在市面上集中大規模銷售的食品，而且精準匹配了那些有少量需求的客戶，因此迅速生長起來，可以說它開闢了一條新的商業賽道。

近日，一種新的零售業態——「剩菜盲盒」，在內地年輕人中間悄然興起。雖然名字非常「粗暴狠辣」，但事實上並非售賣真正的剩菜，而是將臨近保質期或者需要當日售出的食品，以「盲盒包裝」的形式，低價售出。在這種新業態中，一方面，消費者享受了低價，商家增加了銷量，第三方平台則收穫了流量與利潤，可以說各得其所。但另一方面，更加難以預期的食品安全狀況，更加複雜的糾紛形態，也讓很多人並不看好「剩菜盲盒」的商業前景。

大公報記者 張寶峰



▲一些「剩菜盲盒」包裝上會標示食物保質期。



►一位烘焙店員工正在打包「剩菜盲盒」。

話你知 「剩菜盲盒」源於丹麥

「剩菜盲盒」這個概念起源於丹麥。店家可以上線當天快要過期的食物，通過盲盒的形式打折出售。消費者可在App上預約下單，到店取貨。這種方式既可以幫助商家處理當天賣不掉的食物，避免浪費，又可以使消費者以折扣價買到食物，節省生活成本。

目前內地主流的「剩菜盲盒」普遍在第三方平臺上出售，這些第三方平臺在整合了能夠提供剩菜盲盒的餐飲店後，有效連接了消費者和門店，顧客在線上預約，到線下門店自取，平臺從中賺取流量和佣金。

►不少網友在社交平台分享自己購買「剩菜盲盒」的體驗。



适合暂时不太富裕年轻人的省钱小技巧说的是上海当下很流行的剩菜盲盒。

花很少的钱可以买到更多的食物，减少浪费，目前剩菜盲盒面包类比较多。

食安藏隱患 監管要及時

法律見解

眾所周知，食品關係到消費者的身體健康，安全性排在第一位，而「剩菜盲盒」屬於臨期食品，容易潛藏安全隱患，不可不防。

北京民事律師李斌告訴大公報，事實上，現有法律足以對「食品類盲盒」進行監管。問題的關鍵在於「法理」和「情理」在兩方面的平衡。一方面，是「法理」層面，精準區分安全衛生食品的正常經營，與劣質過期食品的濫竽充數。另一方面，是「情理」層面，法律解決糾紛更要考慮到鼓勵勤儉節約與引導理性消費之間的平衡。

事實上，2022年8月，國家市場監管總局曾發布《盲盒經營活動規範指引》

(試行) (徵求意見稿)》，擬對盲盒銷售的內容、形式、銷售對象等方面作出規定。該指引提出，食品不得以盲盒形式銷售，並要求餐飲服務經營者在使用盲盒商品開展促銷活動時不得誘導、誤導消費者超量點餐。目前，該指引還在徵求意見中，也許在未來能看到對於食品盲盒規範上更明確的指引方向。

另有業內人士認為，總體規範雖然有，但法律細則卻仍不明確。在更多的情況下，「剩菜盲盒」類產品的消費，仍然主要建立在商家與消費者雙向誠信之上。因此，不建議對短保質期食品設置盲盒形式，同時建議監管部門加大對「剩菜盲盒」的監管力度。

大公報記者張寶峰

汕汕高鐵鋪軌 年末全線通車

開展長軌運輸，採用「兩進兩出」運輸方式，有效提升運輸效率和施工工作業水平。

汕汕高鐵是中國「八縱八橫」高速高鐵網中「沿海通道」的組成

部分，線路起自廣梅汕鐵路汕頭站，途經汕頭、揭陽、汕尾3市至廣汕高鐵汕尾站，正線全長超過162公里，設計時速350公里，共設7座車站，預計今年12月達到開通條件。

汕汕高鐵建成通車後，將連通廣汕高鐵，廣州至汕頭時間將縮短至1.5小時左右，並與即將建設的汕漳高鐵連接，從而在粵港澳大灣區、海峽西岸經濟區、長三角地區之間構築起新一條南北向大能力客運通道，成為粵東地區加快融入粵港澳大灣區的重要交通基礎設施，助推沿線地區經濟發展。



區軌 ◀
。將連接廣
汕頭高鐵直
全線鋪
受訪者供
圖

中國新一代飛船 可載7人征空

【大公報訊】據央視新聞報道：2023年，中國載人航天工程任務連戰連捷。中國工程院院士、中國載人航天工程總設計師周建平近日受訪時透露，新一代具備可重複使用技術的載人運載火箭和載人飛船已在研製當中。

周建平介紹，新一代載人飛船還是採用鈍頭體的形式，由三艙結構變成兩艙結構，更安全更經濟，未來幾年內有望實現返回艙的重複利用。新一代載人飛船空間會更大，最多可以坐7人，還可以裝更多物資，利於今後擴大載人航天活動規模、開展國際合作以及開闢新的載人領域。

而就中國載人登月工程進展，周建平稱，與載人登上空間站相比，載人登月難

度要大很多。現在空間站組合體的最大構型將近一百噸，但要實現一次載人登月，折合送到近地軌道的運載能力，大概要一百三十多噸。

「我們正在研究登月的火箭，分兩次把載人飛船和登月的着陸器送到月球軌道，在月球軌道上交會對接。航天員是乘坐載人飛船出發，到了月球軌道和着陸器對接以後，進入着陸器，然後着陸器落月球，着陸器會帶一輛車，可以擴大人的活動範圍，提高效率。然後完成任務以後，着陸器的上升器再把人送到月球軌道，再和載人飛船對接，航天員再回到載人飛船，返回地球這麼一個過程。」周建平說。

責任編輯：林子奇 美術編輯：馮自培