

# 油炸食品里的“致癌物”怎么管

## 企业：部分下架，部分正常销售

在深圳市消费者委员会发布了关于三只松鼠、盐津铺子、董小姐等薯片样品的丙烯酰胺含量高于欧盟设定的基准水平值后，11月2日，北京商报记者在上述企业的天猫旗舰店看到，三只松鼠、董小姐的相关产品仍在正常销售，而盐津铺子已将相关产品下架。

不过，在下架前几分钟，盐津铺子天猫旗舰店客服人员表示其产品并无问题，且可以正常购买。目前，我国并无食品中丙烯酰胺含量限量的食品安全标准，正如经济科教频道所报道的，对于丙烯酰胺指标，国际和国内尚无食品中丙烯酰胺限量的相关法规和标准。“盐津铺子天猫旗舰店客服人员说。

针对下架原因，盐津铺子天猫旗舰店客服人员称，产品暂时缺货。对此，北京商报记者致电盐津铺子董秘办，对方表示，只能登记采访需求，无法直接回复。

浙江小王子食品则发布说明函表示，公司严格执行膨化食品的国家安全标准，确保提供给消费者合格的产品。日常生活中很多食物中都有丙烯酰胺的存在，是否健康，要看食物中丙烯酰胺含量的多少，只要不过量食用，都是可以的。

值得一提的是，三只松鼠天猫旗舰店官方信息显示，其涉事薯片也由浙江小王子食品代工生产。对此，北京商报记者联系浙江小王子食品，但截至发稿，电话始终无人接听。

三只松鼠相关负责人回复北京商报记者称，目前国际、国内均无相关限量要求的法规及标准，媒体报道中使用的标准为欧盟指导标准，旨在促进企业改进工艺的建议值，非国家标准。经风险评估专家评估，丙烯酰胺没有限量标准的原因，一是其不可避免，二是尚不足以构成健康风险。

上述事件是由深圳市消费者委员会近日发布，消息称，从线上线下挑选15款国内外知名品牌薯片，并委托专业质检公司开展比较试验。结果发现，有7款薯片的丙烯酰胺含量高于欧盟设定的基准水平值（750 $\mu\text{g}/\text{kg}$ ）。

11月2日，一则关于“多家知名品牌薯片被检出致癌物”登上热搜，其中涉及三只松鼠、盐津铺子以及董小姐所在的浙江小王子食品有限公司（以下简称“浙江小王子食品”）等企业。对此，三只松鼠相关负责人回复北京商报记者称，目前国际、国内均无丙烯酰胺相关限量要求的法规及标准，媒体报道中使用的标准为欧盟指导标准，而非国家标准。北京商报记者调查发现，目前三只松鼠、董小姐相关产品仍在正常销售，而盐津铺子已将相关产品下架。实际上，丙烯酰胺在油炸食品中普遍存在，而国内并没有关于丙烯酰胺的标准，如何降低丙烯酰胺含量也是全行业所面临的难题。

## 深圳市消费者委员会2020年薯片中外对比比较试验报告

（丙烯酰胺评价部分）

丙烯酰胺含量  $\leq 750 \mu\text{g}/\text{kg}$ ：

Lay's、可比克、单身粮、Lorenz、Bluebird、好丽友、Thing、Lay's 乐事

750  $\mu\text{g}/\text{kg}$  < 丙烯酰胺含量  $\leq 2000 \mu\text{g}/\text{kg}$ ：

天佑、上好佳、RED ROCK DELI、良品铺子

丙烯酰胺含量 > 2000  $\mu\text{g}/\text{kg}$ ：盐津铺子、三只松鼠、董小姐

丙烯酰胺被国际癌症研究机构列为“人类可能致癌物”。深圳市消费者委员会建议，丙烯酰胺摄入量越少越好。

其中，盐津铺子、三只松鼠、董小姐3款薯片样品的丙烯酰胺含量超过了2000 $\mu\text{g}/\text{kg}$ 。

在快消品新零售专家鲍跃忠看来，在食品中检测出较高含量的丙烯酰胺，给企业发展带来了严重的打击，也在一定程度上说明企业品控方面存在问题。

## 专家：食品中普遍存在丙烯酰胺

据悉，食品中的丙烯酰胺主要由游离氨基酸和还原糖经过高温烹饪，发生“美拉德反应”（食物的颜色发生变化呈现褐色）后生成。天然的马铃薯含有较高的天冬酰胺，在超过120 $^{\circ}\text{C}$ 的温度条件下处理时，就有可能形成丙烯酰胺。

1994年，国际癌症研究机构将丙烯酰胺列为2A类致癌物，即“人类可能致癌物”。欧盟食品安全局对丙烯酰胺进行评估，认为食品

中丙烯酰胺的存在增加了患癌症的风险，并且儿童是最易受到危害的人群。

此外，研究表明丙烯酰胺对生殖和遗传都有一定的毒性。目前国际上以及国内并没有制定食物中丙烯酰胺限量的法规或标准。2017年欧盟发布指令（EU）2017/2158，其附件IV中制定丙烯酰胺在马铃薯制品等食品中存在的基准水平值（ $\mu\text{g}/\text{kg}$ ），其中薯片的基准水平值为750 $\mu\text{g}/\text{kg}$ 。

三只松鼠相关负责人告诉北京商报记者，丙烯酰胺普遍存在于高温烘焙、油炸类食品中，在超过120 $^{\circ}\text{C}$ 的温度条件下处理时，就可能形成该物质。国家食品安全风险评估中心发布的《评估报告—食品中丙烯酰胺的危险性评估》指出：目前还没有充足的人群流行病学证据表明通过食物摄入丙烯酰胺与人类某种肿瘤的发生有明显相关性”。

中国注册营养师陈然称，丙烯酰胺是食

物“美拉德反应”的副产物，而“美拉德反应”的特点就是会产生红棕色和焙烤的香气，所以方便面、炸薯条、炸鸡馒头、烤鸭、烤面包这些食物里都会有丙烯酰胺，特别是家庭中把食物炸糊了，其丙烯酰胺的含量不可想象。所以，与其恐慌性戒薯片，不如先把油炸食品戒掉。

不过，也有人认为，丙烯酰胺进入体内，经消化道吸收最快，在人体90%可被代谢，最终形成DNA加成物，已经在小鼠大量脏器的细胞和组织处检测到。动物试验表明，丙烯酰胺具有急性毒性、神经毒性以及生殖发育毒性，更具有强烈的致癌性。在人类群体进行的职业暴露流行病学调查发现，丙烯酰胺对人类也有神经毒性作用。但现在不能确定的是，日常饮食摄入的丙烯酰胺，是否存在一个限量，超过了会对人类产生致癌性、生殖发育毒性。

## 监管：行业亟待规范

虽然丙烯酰胺在马铃薯制品等食品中存在的基准水平值是用来验证缓解措施有效性的绩效指标，并非丙烯酰胺在食物中的安全限量。但深圳市消费者委员会建议，丙烯酰胺的摄入量越少越好。

北京商报记者查询发现，三只松鼠薯片目前所采用的标准为GB/T22699。该标准是膨化食品国家标准。该标准是在QB2353-1998《膨化食品》的基础上制定，同时纳入了QB/T2686-2006《马铃薯片》有关复合型马铃薯的部分内容。

在该标准中，明确对膨化食品定义为以谷类、薯类、豆类、果蔬类或坚果类等为主要原料，采用膨化工艺制成的组织疏松或松脆的食品，同时将膨化食品分为烘烤型、油炸型、直接挤压型、花色型和其他型（采用微波、气流或真空等方式膨化制成的膨化食品）五类。不过，并未对丙烯酰胺作出相关规定。

三只松鼠相关负责人告诉北京商报记者：目前国内外薯片类产品中普遍存在该物质，如何降低丙烯酰胺的含量也是一个全行业面临的难题。”

在深圳市消费者委员会方面看来：由于国内外在均无制定丙烯酰胺在食品中的限量，因此丙烯酰胺含量只能由生产商自行采取措施控制。生产商应采取有效的缓解措施，如改良加工工艺或选用国标允许使用添加剂等，降低薯片中丙烯酰胺的含量”。

今年7月，湖北省市场监管局发布的油条消费提示中提到丙烯酰胺：在高温油炸时，富含淀粉和蛋白质的食物可能生成具有神经毒性作用物质——丙烯酰胺。油炸时温度的升高、时间的延长均可增加丙烯酰胺的含量。”

随着油炸食品中含有丙烯酰胺已成为共识，业内呼吁加快行业规范。根据我国产业发展现状，针对国际公认的不利于健康的成分，积极推进符合我国国情的法规标准建立，为国民提供更加健康的休闲食品。”陈然说。

北京商报记者 钱瑜 白杨

# 造车新势力晒10月成绩单：蔚来理想小鹏掰手腕

时常晒出同框照的李斌、李想、何小鹏，也让蔚来、理想和理想和小鹏三家国内头部造车新势力企业之间的胶着竞争变得微妙。而谁能在今年“朋友圈”年终销量赛中胜出，三位掌门人也在暗自较量。11月2日，蔚来汽车、小鹏汽车、理想汽车今年前10个月累计销量数据相继出炉，蔚来以销量同比翻倍的增速继续领跑，去年才实现交付的理想冲至第二位，小鹏汽车则以超60%的同比销量增速位居第三位。距离亮出年终成绩单还剩两个月时间，三家车企也开始各自布局进入冲刺倒计时。

## 头部玩家晒单

国内造车新势力车企经过混战期后，尾部车企淡出，头部玩家相继上岸。作为造车新势力头部玩家，今年10月蔚来汽车、理想汽车、小鹏汽车销量均突破3000辆，今年前10个月累计销量均破万辆。

数据显示，今年10月，蔚来汽车共交付新车5055辆，同比增长100.1%，在三家车企中排名首位。同时，理想汽车排名第二，共交付新车3692辆；小鹏汽车暂居第三位，共交付新车3040辆，同比增长高达229%。

10月彼此相差千辆的销量数据，在今年前10个月被逐渐放大。数据显示，今年前10个月，蔚来汽车累计交付量达3.14万辆，同比增长111.4%，理想汽车、小鹏汽车则分别为2.19万辆和1.71万辆。在业内人士看来，尽管距离年底还有两个月时间，不过排名第二和第三位的理想汽车和小鹏汽车仅相差几千辆，年终排名依旧可能生变。

北京商报记者了解到，目前小鹏汽车旗下布局两款车型，主攻10万-30万元之间的主流新能源汽车市场，蔚来汽车与理想汽车

则定位30万元以上高端新能源汽车市场。相比高端市场，小鹏汽车所在的主流市场消费基数较大，同时也包括比亚迪、吉利、广汽新能源汽车等诸多竞争对手。

而蔚来汽车和理想汽车所在的高端市场，竞争车型数量不多，竞争激烈程度相对较低，但市场整体容量有限。以蔚来ES8和理想ONE为例，两款车均定位中大型SUV。数据显示，今年前5个月，国内中大型SUV销量占国内乘用车整体销量的比重仅为2.44%。汽车行业专家颜景辉表示，尽管定位不同，不过双方在各自细分市场均有优势，小鹏汽车布局高低价位两款车型覆盖面更广泛，对消费者而言性价比更高，未必在最后两个月没有翻身的可能。

## 提早冲刺布局

尽管前10个月交付量已经出炉，但胜负未定，三家车企也加紧提速布局。

为吸引更多用户的关注，今年小鹏汽车推出P7后，开始从充电端绑定车主。北京商报记者了解到，小鹏超充推出免费充电计划，在小鹏汽车首任非营运车主用车期间，前往指

定充电桩（站）充电时，小鹏超充将提供每辆车每年3000度电的终身免费充电服务。小鹏汽车相关负责人表示，该计划已覆盖北京、上海、广州、成都、杭州等24座城市。同时，在购车端，小鹏汽车降低购车门槛，今年北京车展，小鹏汽车推出电池租赁计划，用户仅可在前期支付车辆车身分价款后，享受最长七年的分期付款服务。

电池租赁服务上，今年蔚来汽车也推出BaaS方案。据了解，在蔚来汽车新方案中，消费者可以选择只买车不买电池，电池部分则需每月支付电池使用服务费。蔚来方面表示，推出该方案的一个重要原因就是旨在降低消费者的购车门槛。

相比蔚来汽车和小鹏汽车用服务深度捆绑用户，理想汽车则开始加速线下门店布局。理想汽车CEO李想认为，理想汽车发现一座城市有或没有门店，市场占有率会相差8倍，这意味着实体店能大大提升汽车销量，同时根据竞争对手的行动，理想汽车需要拿回竞争的主动权和相应资源，包括供应商、用户、媒体和渠道。

尽管在外界眼中，李想与何小鹏、李斌组成“朋友圈”，但不论在布局还是在发展路径上，李想始终都有自己的独特想法，其中最为直接的表现就是李想选择了“增程式”发展路径，这也一度遭到外界质疑。为证明“增程式”更为环保和实用，今年9月李想隔空喊话大众汽车，要与其最先进的PHEV进行节能环保的对比测试。

虽然李想坚持的“增程式”发展路径受到质疑，但并未影响理想ONE的销量。晚于小鹏、蔚来、威马交付的理想汽车，今年上半年销量已挤进国内造车新势力前三位。然而，接踵而至的质量问题，却为理想汽车的销量前

景埋下隐患。11月1日，理想汽车首次公开回应近期沸沸扬扬的“断轴”事故，并给出前悬架下摆臂球销升级的解决方案。据了解，截至今年10月31日，理想ONE累计发生前悬架碰撞事故97起，其中10起发生前悬架下摆臂球头从球销脱出情况。据悉，为降低早期用户在发生碰撞事故后前悬架下摆臂球头脱出的概率，理想汽车将为今年6月1日及以前生产的理想ONE，免费升级脱出力更高的前悬架下摆臂球销。

在业内人士看来，相比技术路线，汽车的安全性才是消费者关心的问题，尽管在理想汽车方面认为只是“硬件升级”，但在年底销量冲刺阶段出现该问题，可能会让部分消费者对理想车型产生观望心态，从而影响到企业年底的销量情况。

## 抢占融资渠道

不仅是在销量排名上相互追逐，在IPO和融资进程上，三家车企也在上演争夺战。乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示，造车前期，新势力车企往往投入大量资金进行研发和人才招揽，尽管现在销量向好，但想要达到规模经济效益并盈利，现在还很难。

今年8月，蔚来发布财报显示，今年二季度蔚来总营收37.189亿元，同比增长146.5%，高于市场预期的34.93亿元；尽管营收增长，但蔚来二季度净亏损仍达到11.767亿元。在颜景辉看来，现阶段造车新势力车企均需继续依靠外部“输血”维持经营，哪家造车新势力车企能在接下来获得更多融资，谁就能占更多优势，因此想要在未来做新势力的领头羊三家也在抢占融资资源。

在此背景下，三家头部车企在今年开始

新一轮融资或IPO。今年7月，蔚来中国与建设银行安徽省分行等6家银行签署战略合作协议。协议显示，6家银行共计将向蔚来中国提供104亿元综合授信。

在蔚来中国获得104亿元综合授信当月，理想汽车以“LI”为证券代码在美国纳斯达克挂牌上市，上市发行价为11.5美元/ADS，总计发行9500万股美国存托股票（ADS），理想汽车在美上市首日开盘上涨37%。同样是在今年7月，小鹏汽车宣布完成5亿美元C+轮融资，随后在今年8月，以“XPEV”为证券代码正式在纽交所上市，此次小鹏汽车上市发行价为15美元/ADS，总计发行9973万股美国存托股票（ADS）。此外，蔚来汽车和小鹏汽车则更多追求打造汽车生态圈，或在智能科技领域实现突破，在上市后讲好“故事”，为融资增加筹码。

然而，融资可以解决眼下问题，想要掌握市场主动权，谁能先盈利也是三家关注的焦点。蔚来汽车CEO李斌曾表示，目前将蔚来毛利率的转正寄托在控制成本上。他认为，“随着电池包及其他物料采购价格下降、制造费效的改善以及平均销售价格的稳中有升，毛利率将得到大幅改善”。同时，为节省资金，理想汽车放弃在2022年前推出新车型的打算，计划通过理想ONE的OTA升级来吸引订单。小鹏汽车董事长何小鹏则表示，小鹏汽车要盈利还需要一段时间，交付到1万辆是一个新台阶，从1万-10万辆是下一个更新、更难的台阶。

颜景辉表示，在创业初期三家企业都曾经历艰难时刻，经过激烈竞争后，国内的造车新势力企业已经形成明显分化，对于三家车企已经到了开始角逐的时刻，这场角逐赛不仅是看谁家的销量更高，更是要看企业现金流、盈利能力等综合来评判。

北京商报记者 刘洋 刘晓梦