

可循环快递包装 “最后一公里”如何打通？

近两年，多个部门、相关企业大力推广可循环快递包装，加快快递包装“绿色革命”。记者近日采访发现，在消费者收到的快递中，纸箱、泡沫箱、塑料袋等传统包装占据主流，可循环快递包装日常生活中仍很少见到。

回收成本高，实现循环难

畅流程、除壁垒，走出循环“死胡同”

投入量越来越多，终端消费环节仍少见

2020年12月，国家发展改革委、国家邮政局等8部门联合发布《关于加快推进快递包装绿色转型的意见》，提出到2025年，全国可循环快递包装应用规模达1000万个，快递包装基本实现绿色转型。

统计显示，截至2020年底，我国可循环中转袋全网应用率达93.8%。2022年第一季度，可循环快递箱（盒）应用规模达到758.69万个。

记者采访了解到，目前，多家快递企业已推出可循环快递包装。中通快递现阶段使用较多的循环中转袋，大小约等于普通编织袋，可循环50次以上，高于普通编织袋的1至3次使用寿命；在山西省的年均使用量为500万至600万次。

“2018年，顺丰快递推出‘丰BOX’循环包装箱，目前我们主要用于寄送衣服、鞋类等物品。”山西顺丰速运有限公司副总经理徐凯说。

京东研发的循环快递箱“青流箱”，目前已在北京、上海、广州等30多个城市常态化使用。京东在生鲜业务中全面使用可折叠保温周转箱替代一次性泡沫箱，2021年共计使用6000余万次。

数据显示，2021年，全国快递服务企业业务量累计完成1083.0亿件，同比增长29.9%。相比庞大的快递总量，可循环包装占比相对较小。

记者在多地采访发现，只有少数消费者在个别品类商品中使用过此类包装，不少消费者在生活中“从没用过可循环快递箱”，很多快递员也表示“没见过这种包装”。

多位业内人士解释，目前，可循环包装多用于政府采购、电商平台供货等B端客户，到C端客户的相对较少。



2022年5月10日，顺丰公司快递员在用户家拆开可循环利用的快递包装准备回收。
新华社发

费用，无形中加大了快递网点的成本压力。”

事实上，此类包装在实际生活中的循环情况与最初设计相去甚远。西安市一家物流公司的负责人向记者透露，此前曾在一段时间内推行过循环箱，但是很难达到设计的循环次数。

“虽然快递员反复说明要把箱子退回来，但很多用户并不习惯，想自己留着用或者卖废品。还有用户担心使用次数一旦多了，循环箱不干净、不结实。”这位负责人表示，可循环快递箱的破损率和丢失率较高，企业出于成本考虑，不得不把重心转移到回收效率更高的B端客户。

除材料成本外，由于“最后一公里”配送以“求快”为首要原则，高昂的时间成本也让很多快递员对循环箱“爱不起来”。

一位从业者向记者举例，一名经验丰富的快递员单日可派件200件左右，按工作8小时计算，单件派送时间约为2.4分钟，而循环箱由于需要用户当场拆箱再进行回收，派送时长平均为8分钟。同等条件下，循环箱快件的派送效率只有普通快件的三分之一。

在不少消费者看来，使用可循环快递箱意味着“麻烦”。通常情况下，此类包装需要用户现场拆箱取货，再由快递员将包装箱带走回收利用。一些消费者出于隐私考虑，不愿意现场拆箱。

对于学生族、上班族而言，取件时间受限，大部分快递只能被投递在驿站或快递柜。“下班后回家拆箱签收，再等快递员上门来取。”曾使用过循环快递箱的西安市民杨女士表示，使用循环快递箱“有点折腾”。

此外，业内人士表示，目前，整体的快递流通趋势是从东南沿海到西北内陆，逆向物流存在困难，导致大量循环箱在使用后无法再次回到物流网中重复利用。

自2021年3月12日起实施的《邮件快件包装管理办法》明确规定，寄递企业应优先采用可重复使用、易回收利用的包装物，鼓励寄递企业建立健全工作机制和回收流程，对包装物进行回收再利用。

多位受访人士认为，加快快递包装循环利用，实现绿色、环保、节约的目标，需要生产企业、寄递企业、用户等共同努力。

目前，业内尚未建立起统一规范的可循环快递包装生产和回收流程。虽然多家快递企业已推出各自品牌的可循环快递包装，但是在生产、使用和回收再利用环节，循环箱只能在企业内部的物流链条中流动，这在无形中提高了循环包装的使用成本，也限制了覆盖面。

陕西科技大学包装工程系副教授李志强表示，相关政府部门可以协调物流领域主要企业形成统一的循环包装运营模式，“只有打破业内壁垒，才能让循环包装真正走入循环”。

业内人士建议，建立大数据平台，完善可循环包装全生命周期的信息追踪，使包装逆向物流或就地处置成为可能；在社区、高校内增加可循环包装回收点，做好循环箱的回收、清洁和消杀工作，减少损耗率和丢失率。此外，对环保包装生产企业给予适当支持，提高全社会对可循环快递包装的认可度，让循环包装真正走进千家万户。

新华社西安6月28日电

交通物流保通保畅工作进展扫描

受疫情影响，3月份以来，全国交通物流受到较大影响。最近2个多月来，在各地各部门的共同努力下，我国物流保通保畅工作取得阶段性进展。在27日举行的国新办发布会上，围绕物流保通保畅工作进展，交通运输部有关负责人进行了回应。

交通网络总体畅通 物流指标稳中向好 重点枢纽加快复工达产

累计协调解决货车司机电话反映问题12.5万余项；保障各类重点物资运输需求7.8万余项；会同财税、金融等部门积极推动减税退税降费……交通运输部持续推动物流保通保畅工作，一系列措施密集出台。

“物流保通保畅工作取得阶段性进展。”交通运输部副部长赵冲久说。

赵冲久通过一组数据介绍了当前物流保通保畅的总体情况——

全国高速公路和港口航道保持畅通，无临时关闭的高速公路收费站和服务区；6月24日全国高速公路货车流量达到748万辆，与2019年同期同比增长18.3%。

6月24日，全国铁路货物发送量1077万吨，公路货运量1.16亿吨，主要国际航空口岸货邮运输量2.6万吨，邮政快递揽收3.36亿件、投递3.48亿件；监测港口完成货物吞吐量3200万吨，预计今年上半年全国铁路、水运、邮政快递货运量将分别达到2019年同期的120%、115%、185%左右。

赵冲久表示，下一步，交通运输部将继续加强对重点区域的调度指导，推进货运物流全面复工复产，做好产业链供应链跟踪保障，落地落实各项纾困解难政策，推动建立保通保畅长效机制。



多措并举巩固物流保通保畅工作成效

两个多月以来，物流保通保畅工作取得了阶段性成效，主要物流指标持续向好。蔡团结表示，将从多个方面持续巩固拓展物流保通保畅工作成效。

“不得以任何理由对货车进行强制劝返。”蔡团结说，交通运输部要求各地不得随意限制来自低风险地区的货车通行，不得以通行行程卡带*号为由限制货车通行，不得以等待核酸检测结果为由限制通行，不得要求货车司乘人员重复进行核酸检测，对来自非涉疫地区的货车不得以无通行证为由限制通行。“如出现特殊情况，货车司乘人员健康码是红码，要按照疫情防控要求就地采取措施，同时对相关货车严格进行消毒消杀后，保障货物及时转运至目的地。”

“对于货车司机在路上遇到的一些问题，我们要求在2小时内解决。”蔡团结表示，将依托12328交通运输服务监督热线和专班24小时值班电话，及时收集各地货车司机以及相关部门反映的物流不通不畅问题，持续加强问题督办转办，提高办理时效。

在加快推进物流复工复产方面，蔡团结表示，将持续加强对重点枢纽、重点企业以及长三角、珠三角、京津冀等重点地区的跟踪调度，促进铁路装车增量，保障货车高效通行，提升港口装卸转运和通关效率，增加航空货运能力供给，推进上海及周边地区的邮政快递全面复工复产。

在全力保障重点物资运输方面，蔡团结表示，将聚焦“三夏”农资农机、迎峰度夏能源、外贸等重点物资，指导各地强化运输供需对接，优先放行靠泊重点物资运输车辆船舶，做好汛期公路抢通保通。同时，做好与重点企业的跟踪对接，保障重点产业链供应链上下游企业各项物流需求。

新华社北京6月27日电

上海物流运输加快复工达产步伐

进入6月份，上海的物流运输恢复情况如何？发布会上，交通运输部运输服务司司长蔡团结从5个方面进行了介绍——

公路交通网络：对外公路动脉畅通，城市内道路无阻隔，104个高速公路收费站、24个高速公路服务区全部对外开放，高速公路货车流量已恢复至疫情前的正常水平；上海港、浦东机场等重要枢纽集疏运畅通。

水运港口：对外水路运输通道保持畅通安全，上海港保持24小时正常作业；6月份以来，集装箱日均吞吐量达12.6万标箱，其中，6月18日上海港

单日最高达到14.25万标箱。

民航运输：浦东机场近一周日均保障航班起降232架次，进出港货量9267吨，基本恢复至正常水平，其中，6月18日货物吞吐量首次超过万吨，达到10159吨。

铁路运输：6月1日起上海地区北郊、杨浦、闵行等15个铁路货运站场已恢复常态化运营；6月份以来日均发到1700车左右，较疫情期间增幅30%；6月份共安排4列中欧班列的开行计划，恢复到疫情前一周一列常态。

邮政快递：6月上半月，邮政快递日均揽收、投递共1815万件，已恢复至疫情前9成左右。