

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,加快速递包装“绿色革命”。“新华视点”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。

投入量越来越多,终端仍少见

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、上海等30余个城市常态化使用。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。

回收成本高,实现循环难,市场不认可

记者调查发现,可循环快递包装成本高于普通包装,在物流终端“最后一公里”回收存在困难,导致推而不广,市场认可度较低。

中通快递山西管理中心总经理赵晓龙为记者算了一笔账:以中通快递单价36.5元的循环箱为例,在循环50次后,单次成本可降至0.73元,低于与其尺寸相近的4号箱成本。“但在回收过程中,循环箱会产生人工操作、扫描、车辆运输等额外费用,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。

畅流程、除壁垒,走出循环“死胡同”

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。

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。

新华社记者张思洁
王皓 赵英博



6月27日,美国得克萨斯州,执法人员在调移民惨案所涉卡车。
CFP供图

新华社休斯敦6月27日电 美国执法人员27日在得克萨斯州一辆大货车车厢里发现46具移民遗体,这是美国近年来已知最严重的移民死亡事件。当地官员说这是一起“人间惨剧”。

得克萨斯州圣安东尼奥市警方和消防部门当晚在记者会上说,当天18时许,一名男子在该市一处路口发现一辆疑似被弃的大货车并听到车厢里传来呼救声,走近后看到车厢内有人死亡,随即报警。

执法及救援人员赶到现场后,发现车厢里“尸体成堆”,车厢里没有水,空调也未工作,幸存人员体温较高且虚弱无力,甚至无法自行下车。6月以来,德州热浪滚滚。据气象部门消息,圣安东尼奥市27日最高气温达38摄氏度。美国媒体报道说,在挤满人的车厢里,实际温度更高。

警方和消防部门还说,死者均为成年人。从车内救出16人并送往医院,其中包括4名未成年人。目前尚不清楚车厢里人员的身份、国籍和具体人数。警方已拘捕

3人,目前正调查他们与这起事件的关联。

圣安东尼奥市市长尼伦伯格在记者会上说,这是“一起可怕的人间惨剧”。墨西哥外长埃布拉德在社交媒体上形容这起事件为“悲剧”,表示墨西哥官员已赶往事发地。

移民问题一直是美国社会高度关注的问题,也是美国民主、共和两党争斗的重点领域。正在谋求连任的德州共和党籍州长阿博特当晚在社交媒体上发文,抨击拜登政府的边境政策,声称“这些(移民的)死亡是拜登造成的”。美国国土安全部下入境和海关执法局在社交媒体上发文说,圣安东尼奥市警方认为这起事件涉嫌人口走私,目前正在进行调查。

美国政府最新数据显示,今年5月,美国边境执法人员在美墨边境逮捕非法移民近24万人,再创新高。

德州地处美国中南部,同墨西哥接壤。2017年7月,在圣安东尼奥市一家超市停车场发现一辆载有39名移民的货车,车内无水、无空调,车上10人因中暑、窒息及脱水而死。 徐剑梅

罕见“三重”拉尼娜气候事件可能出现

据新华社伦敦电 英国《自然》杂志日前称,气象学家已连续第三年预测拉尼娜现象,即可能发生罕见的“三重”拉尼娜气候事件,对全球气候产生深远影响。伴随全球变暖,类似情况可能会更加普遍。

研究人员指出,当前拉尼娜现象始于2020年9月前后,此后多数时间都处于轻度至中度状态,到2022年4月,它愈演愈烈,导致赤道东太平洋上空出现自1950年以来罕见的寒流。世界气象组织6月10日发布最新预测显示,当前拉尼娜现象持续到7月或9月的可能性为50%至60%。美国国家海洋和大气管理局预测,拉尼娜现象持续到2023年年初的可能性为51%。

拉尼娜和厄尔尼诺现象一般每两到七年发生一次,

中间有中性年。厄尔尼诺是太平洋赤道中东部海水温度异常升高引起的一种气候现象,拉尼娜则与之相反,指太平洋该区域海温连续一段时间低于正常年份温度。如果厄尔尼诺现象很强,可能导致后续拉尼娜现象持续两年甚至三年时间。

研究人员说,北半球出现连续两个拉尼娜冬季很常见,但连续三个比较少见。自1950年以来,持续三年的“三重”拉尼娜现象仅发生过两次。但不同的是,此次如果出现“三重”拉尼娜现象,并不是发生在强厄尔尼诺现象之后。联合国政府间气候变化专门委员会最新报告显示,自1950年以来,强厄尔尼诺和拉尼娜事件比之前几个世纪更频繁和剧烈,但专家组尚无法判断这是否由气候变化引起。 郭爽