

包装回收不足 10% 胶带降解需近百年

快递包装离绿色化还有多远

近日,由国家邮政局
 联合共青团中央共同发起的
 “绿色快递进高校”活动在全国六所
 高校同时启动,活动倡导对非环保和
 有毒有害的快递包材说“不”,优先使用
 无毒无害、可降解、可循环的网购商品
 和快递包装;坚持理性消费、提倡减
 量生活,自觉选择适度包装,拒
 绝为过度包装买单。



快递包装回收不足10%

据国家邮政局发布的《2016年邮政行业发展统计公报》显示,2016年全年邮政行业业务总量完成7397.2亿元,同比增长45.7%。全年邮政行业业务收入(不包括邮政储蓄银行直接营业收入)完成5379.2亿元,同比增长33.2%。其中,快递业占比首次突破七成,达到73.9%。

具体来看,快递服务企业2016年业务量完成312.8亿件,快递业务收入达到3974.4亿元,与海南省2016年的GDP(4044.5亿)相当,高于宁夏、青海和西藏三省的GDP。

但值得注意的是,在快递业快速发展的同时,快递包装的污染逐渐显现。以黑龙江省龙江县为例,当地县城每天产生的垃圾中快递包装占1/3左右。

据测算,我国平均每件快递的胶带使用量是0.8米。此外,生产一吨纸需要砍伐17棵十年生大树,生产一吨塑料袋,需要消耗3吨以上石油。

业内人士表示,快递使用的塑料袋大部分为一次性再生塑料袋,但胶带部分主要材质仍是聚氯乙烯,需要经过近百年才能降解。统计数据显示,2015年,仅全国快递业所使用的胶带总长度为169.85亿米,可以绕地球赤道425圈。

而快递包装量增速仍在不断增加。数据显示,2015年

快递运单207亿单,编织带31亿条,塑料袋82.68亿个,胶带169.85亿米,相对于2014年,7类快递包装中有6类同比增长超过45%。

而从回收来看,山东华泰纸业股份有限公司董事长李建华说,眼下由快递包裹产生的包装废弃物达到了百万吨级,但回收率不足10%。

正因为此,2016年7月,国家邮政局下发了推进快递业绿色包装工作的实施方案,提出到2020年,基本淘汰有毒有害物质超标包装物料,基本建成社会化的快件包装物回收体系。

据悉,我国目前已在快递行业大范围推广电子运单,较之前的五联纸质运单,电子运单大大减少了纸张用量,每年可为快递企业节省支出50亿元;而中国邮政速递物流的运单使用热敏环保材料,省去底纸,减少了一半的原材料,免除了处理废弃底纸的费用和所造成的环境污染。

在快递绿色包装方面,一些快递企业在寄递时也开始采用可降解纸箱和可循环塑料箱,而在中转时采用可循环使用帆布袋,并推出了纸箱回收计划。据顺丰速运介绍,顺丰速运2016年聚乙烯(PE)类材料减少消耗2793吨、聚丙烯(PP)类材料减少843吨、原纸减少消耗2539吨。

国际快递纷纷“绿色化”

事实上,除我国外,发达国家早已建立了相关法律法规。德国1991年、1997年先后出台《包装废弃物管理办法》和《包装回收再生利用法》,要求除包装生产商外,从事运输、代理、批发、零售的企业需负责回收包装物。法规要求,凡包装体积明显超过商品本身10%以及包装费用明显超出商品30%行为,应判定为侵害消费者权益的“商业欺诈”。此外,德国还设立了对传统塑料袋征收1.27欧元/公斤的绿点税,而完全生物降解的塑料袋免税。

在“污染者付费”原则的基础上,日本1995年提出,由消费者负责将包装废弃物分类,市政府负责收集已分类的包装废弃物,私有企业获政府批准后可对包装废弃物进行再处理。同时,日本还规定包装容器内空位不得超过容器体积的20%,包装成本不得超过产品售价的15%。

英国也立法规定,包装物在满足商品卫生安全外,不得添加过多包装。如果企业违反规定,消费者可以投诉并进行处理。在过去20年,英国商品的包装重量减少了40%。

此外,除快递本身的包装外,汽车碳排放也是国际邮政减排的重点。法国2014年设立了社会责任部门(CSR),提出到2020年,法国邮政现有的车辆将100%替换为新能源车,以减少温室气体排放。目前,法国邮政拥有世界上最庞大的环保车队。

瑞士则开始使用环保系数更高的B7柴油、新能源车辆和太阳能供电系统等。这些新举措已经帮助瑞士邮政减少碳排放1100吨。而在挪威,除了大量采用电动车外,还开始采购零排放燃料,部分城市的邮件配送已实现二氧化碳“净

零排放”目标。

在此背景下,2015年,在国际邮政公司环境监测体系成员邮政运营商中,可替代性新能源车占车辆总数的比例由2008年的10%提升至现在的14%;可替代性新能源扩展至11类。目前,已有5个国家的邮政运营率先迈向100%使用可替代性能源车辆的目标,18个国家的邮政运营商在提高能源使用效能、提供技术支撑、增加资金投入、使用可替代性能源车辆、办公楼使用新能源等方面采取针对性措施。

而在国内,京东也已联合大型电动汽车整车厂家,开始研发电动物流货车,用于各分拨中心到配送站点路段的运输。去年6月,首批京东新能源货车在北京、上海、成都三地率先上路运营。

但需注意的是,快递包装绿色化是一个系统工程,虽然在快递及上下游企业的努力下取得了部分进展,但仍面临着推进瓶颈。业内人士表示,虽然国家在倡导绿色发展理念,也出台了相关政策,但方案及现有行业标准缺乏强制性,难以对各市场主体形成有效约束。

“成本高企是推进难的主要原因。”上述人士指出,一捆全长约265米、宽6厘米的普通胶带,在网上的批发价格约为10元,但同样规格和长度的牛皮纸胶带价格近40元。企业的推广难度可想而知。

此外,上述人士同时表示,回收率低也是目前推进的难点。现阶段面对拆封的包装垃圾,很多消费者不知如何处理,大部分包装直接送进垃圾场填埋,也给环境造成较大的压力。

(据新华社)