

海南邮政快递的“绿色故事”

□ 通讯员 王宏坤

近日，海南省三亚市邮政管理局组织邮政、快递企业召开生态环保工作推进会。会议强调，各企业要深入贯彻碳达峰碳中和重大战略部署，全面落实《海南省快递包装绿色转型行动计划（2021—2025）》《“十四五”海南省邮政业发展规划》。

近年来，海南省深入推进国家生态文明试验区（海南）建设。作为推动流通方式转型、促进消费升级的现代化先导性产业，邮政快递业在服务海南经济社会发展和保障改善民生的同时，也在为海南的碧水蓝天贡献行业力量。海南省邮政管理局（简称“海南局”）围绕快递包装减量化、标准化和循环化的目标，着力在优化绿色发展政策环境、提升共建共治水平、推动企业生产方式转变上下功夫，行业绿色高质量发展迈出坚实步伐。在今年通报的2021年全行业生态环保工作评价排名中，海南局位列全国第一。

助力国家生态文明试验区（海南）建设过程中，各寄递企业主动担当，在各总部支持下，逐步落实《通用要求》，为海南天更蓝水更绿作出了积极贡献。”海南局副局长华雄介绍，以降解快递包装为例，海南顺丰、邮政EMS省内同城快件应用全生物降解快递包装袋比例近100%，中通采购使用可降解包装袋374万个，菜鸟一次性投入13万个全生物降解包装袋，圆通全国总部为海南定制的首批20万个可降解快递包装袋已投入使用。



快递物流集散中心。

地方标准严上加严

“客户来寄件，小哥会主动宣传使用绿色包装，带动客户共同为环保尽一份力。”在海口市海府路邮政网点，可循环快递箱、可降解包装袋在货架上有序摆放，绿色包装相关制度贴在墙上。该网点工作人员向在现场督导检查的海南局局长丰圣少一行介绍，目前该网点的省内同城快件应用可降解包装袋达到100%。

宣贯相关绿色标准、检查绿色制度落实情况，是海南局赴企业检查工作时的必选动作。2021年9月1日，海南省首部快递绿色

包装地方标准《快递绿色包装通用要求》（简称《通用要求》）正式施行。《通用要求》立足海南实际，对封装用品的着色面积、胶带宽度等提出了比现行国家标准更高的要求，彰显了海南特点，对推动该省快递包装绿色转型具有重要意义。

着色面积不超过封装用品表面总面积的25%、胶带宽度宜选用43毫米及以下……《通用要求》里的相关标准比国家标准要求更严，这也意味着企业责任更大。

“《通用要求》虽然不具有强制性，但在

政策环境一优再优

“初步估计，我们可申领享受2021年度应用可循环快递箱（盒）、购买可降解绿色环保包装袋补贴20万元。这真是一件大好事，帮我们减轻了负担，也坚定了我们加大绿色包装投入力度的信心。”海南顺丰梁启丽表示，最近一段时间，她一直在为企业申报绿色发展财政补贴做各种准备，“我的整个状态是‘忙并快乐着’，对接职能部门了解补贴政策、联系各网点统计数据、制作绿色工作台账……做完这些工作，我们的补贴很快就能到位。”

梁启丽所说的“补贴政策”出自2021年

海南省政府办公厅印发的《海南省促进经济高质量发展若干财政措施》。文件明确，对邮政快递企业应用可循环快递箱（盒）、购买可降解绿色环保包装袋超过一定份量分别按0.4元/件、0.3元/个的标准给予补贴。按照这一标准，预计今年海南主要品牌寄递企业可享受补贴合计超300万元。

上述补贴政策是海南省邮政快递业“绿色环境”持续优化的一个缩影。2020年正式施行的《海南省生活垃圾管理条例》明确提出寄递企业和寄件人应当使用环保包装材料。

绿色工作稳扎稳打

在优化政策环境的同时，海南局还积极贯彻落实海南禁塑规定，开展绿色治理“岛外行动”，向京东、顺丰等9个主要品牌寄递企业全国总部发函，督促减少岛外输入型包装污染，禁止收寄和运输禁塑目录内的一次性不可降解塑料制品进入海南，并沟通协调广东等快件量较大的兄弟省局联合加强管控，取得明显成效。

目前，海南省邮政快递业电子运单应用比例、循环中转袋应用比例、“瘦身”胶带应用比例、电商快件不再二次包装比例、符合标准的包装材料应用比例、按照规范封装操作比例均超99%。城区网点回收装置配备基本全覆盖。寄递企业购置应用可循环快递箱（盒）超

10万个。海南顺丰符合条件的省内同城快件应用可循环快递箱（盒）比例近1/3。快递包装袋绿色化水平大幅提升，海南邮政EMS省内同城快件应用全生物降解快递包装袋比例近100%，海南中通、菜鸟、京东、圆通等企业陆续采购使用全生物降解包装材料。一批绿色网点、绿色分拨中心也脱颖而出。截至2021年年底，海南省寄递企业建成绿色网点19个、绿色快递进校园示范网点11个、绿色分拨中心2家，新能源汽车保有量超400辆。

邮政快递业绿色发展离不开消费者的积极参与。在海南多部门联合开展的“邮来已久·绿动未来”主题宣传之“绿色快递进校园”活动中，不少师生成为绿色快递的支持

者和参与者。“我每周都收很多快件，每次拆完就把包装盒丢掉了，既浪费资源又污染环境。通过这次活动，我接触到了更环保的循环快递包装。而且通过工作人员的宣传和讲解，我了解了很多快递环保知识，也提高了环保意识。”海南科技大学学生麦芷淳表示。

绿色发展永不止步。丰圣少表示，下一步，海南局将推动绿色法律法规政策标准的落实，持续加大生态环保领域监督检查力度，积极推进可循环快递包装规模化应用试点，提高行业塑料污染治理水平和绿色发展水平，为助力邮政强国和国家生态文明试验区（海南）建设作出积极贡献。

让快递包装再“瘦”一点

□ 陆民敏

得绿色认证的快递包装，促进快递包装绿色转型；鼓励企业使用商品和物流一体化包装，更多采用原箱发货，大幅减少物流环节二次包装；推广应用免胶纸箱、可循环配送箱等快递包装新产品，鼓励通过包装结构优化、减少填充物使用。

在收货端，要在“循环利用”上下功夫。加快可循环包装回收体系建设，号召消费者积极参与快递包装回收，增强循环使用、节约减量的意识。

此外，还需要在监管层面发力，在行业标准化、规范化上下功夫。随着去年《邮件快件包装管理办法》开始施行，相信我国还将全面推进快递包装绿色治理，健全完善法规标准政策体系，持续推进快递包装绿色化、减量化和循环化。

建设美丽中国，创建节约型社会，离不开绿色经济、循环经济。快递包装“瘦”一点，物流业“绿色”就能多一点，我国绿色经济的发展才能再快一点。

一孔之见



根据《国家物流枢纽布局和建设规划》，预计到2025年，全国将布局建设150个左右国家物流枢纽。那么，物流枢纽究竟有何特别之处？又是如何发挥作用？

陆港推陈出新

在我国，航空物流枢纽是短板。随着经济全球化进程的加快和航空运输时代的来临，人们对航空物流枢纽的重要性有了新的认识——航空货运的专业化、物流化发展需要功能齐全的航空物流枢纽。

鄂州机场是中国货运机场的破零之战，也是中国航空物流枢纽的开局之战。其定位是全球第四个、亚洲第一个专业货运机场，2030年预计货运年吞吐量330万吨，计划到2050年前后实现货邮吞吐量700万吨以上，成为全球第一大货运机场。

在国家物流枢纽六种类型中，陆港型依托铁路、公路等陆路交通运输大通道和场站、物流基地等，衔接内陆地区干支线运输，具有重要地位和意义。

陆港型，主要布局在内陆地区，扮演内陆地区的港口角色，陆港为保障区域生产生活、优化产业布局、提升区域经济竞争力，提供畅通国内、联通国际的物流组织和区域分拨服务。

2019年9月公布的首批23个人选国家物流枢纽建设城市名单中，陆港型有8个，包括西安、成都、兰州等，不仅承担的是货物转运，而且与当地及周边的制造业、商贸业充分融合，极大支持及促进了物流枢纽辐射圈范围内的产业聚集和经济发展。

既不靠海岸线，也不靠国境线的内陆城市，地域的先天气条件是无可逆的，但后天创新可弥补先天的短板，内陆港创造了“港口内移、就地办单、多式联运、无缝对接”的内陆港模式，依靠中欧班列为代表的陆路国际物流通道为出口贸易提供了强有力的运力支持，开启内陆物流枢纽新模式。

破解平衡难题

如果说物流枢纽是我国物流发展的短板，那么，东西部的不平衡，则是短板的短板。所幸，在国家政策的支持下，国家物流枢纽对内陆地区倾斜，加之在贸易结构、交通提升的有利环境下，西部物流枢纽城市正在增多增强，东西部平衡难题正在得到解决。

“大交通”和“大物流”战略成为西部城市发展和助力“一带一路”建设的重中之重，国家物流枢纽的布局中西部地区比重大，反映了我国未来产业布局和物流空间体系的重构是以增强西部、平衡发展为主题的。

产业迁移促使西部核心城市的崛起，形成以新兴制造为核心的产业链基础，西安、重庆、成都的半导体、电子、光电产业等产业集聚下，自然形成了配套的物流供应链服务。

破解东西部平衡难题，不可小视物流巨头在物流枢纽建设运营中的重要作用，物流头部企业的选择至关重要，物流巨头如何布局，如何选择，很大程度上影响了物流枢纽城市未来的命运。

物流枢纽如何凸显价值？

□ 李波

西安，中国西部的重要城市，历史上的著名古都，是中西部两大经济区的接合部，也是连通欧亚承东启西、连南接北的重要战略枢纽，西安国际港务区是全国最大的内陆港。“一带一路”倡议的提出与推进，给西部内陆地区的对外开放带来了新的机遇，使西安加速融入全球价值链，众多快递物流企业纷纷选择在西安布局。

西安，在“一带一路”国家战略的推动下，激发起古丝绸之路起点的功能，叠加时代特点，成为富有时代色彩的西部国际物流枢纽城市之一。西安国际港务区常态化开行了中欧班列长安号，西安至中亚、欧洲的10条干线，覆盖丝路沿线45个国家和地区。

重庆为全国已获批城市中唯一兼具陆港型、港口型国家物流枢纽建设的城市。得益于我国对外开放格局的深刻变化，成渝区位优势凸显，成为中国向欧洲开放的桥头堡，重庆更是得天独厚，更具潜力。

中欧班列，现在已成为我国与欧洲贸易的重要通道，而其肇始于重庆，奠定了重庆国际物流枢纽的基础，也聚集了一大批新产业。上海的笔记本电脑生产基地转到重庆，沿海各电子头部企业纷纷在重庆设厂。

总之，内陆地区国家物流枢纽的建设将高起点推动内陆地区的产业跨越沿海地区粗放式发展阶段，在促进我国东西经济平衡发展中起到重要作用。

促进城市发展

对于任何一座城市来说，想要实现跨越式发展，实现同外界的互联互通都是首要前提，而物流枢纽则是互联互通的重要载体。物流枢纽作为城市发展新的增长极，汇聚商流、物流、资金流和信息流，重构城市经济社会新秩序。枢纽经济要以城市为载体，以物流枢纽为基础设施，以供应链服务为手段，发挥出集聚优势从而实现产业更好地发展，最终可以形成规模经济发展模式，推动地区发展。

物流枢纽，为城市经济发展提供市场资源和持久动力，从而促进产业高度集聚和结构优化，实现可持续发展。

以航空货运枢纽为例，其带动形成临空经济产业集聚区，为关联产业创造发展外向型经济打造平台，通过规模效应创造、吸引和释放更多需求。

产业的发展最终将反哺物流枢纽，例如，富士康进驻了郑州航空港，其智能手机业务带来了大量的航空货运量，极大地促进了郑州的航空产业发展。航空枢纽与产业发展是相辅相成的作用，并且互相促进，形成良性互动。

在笔者看来，合理分布、设施完善的物流枢纽，在经济活动中越来越显得重要。中国大地上，大江南北，黄河两岸，边陲内陆，都在涌现着不同类型的物流枢纽，共同组成中国现代物流大网络，促进着经济与社会的发展。



重庆果园港。本版图片由本报资料室提供

公告

因汉堡南美并入马士基集团，其原有的《国际班轮运输经营资格登记证》正副本（证书编号：MOC-MI.00151）作废，现班轮运输经营资格证书编号为MOC-

MI.00293，提单格式可查询中华航运网。特此公告！
汉堡南美（中国）船务有限公司
2022年7月15日