



一家垃圾回收企业的分拣中心内堆满了废弃的快递包装纸。新华社记者 司晓帅 摄

能否被遏制 快递过度包装乱象 「瘦身令」实施，要求最多包四层

7月1日起，《限制快递过度包装要求》正式实施。作为我国首部专门规范快递过度包装的强制性国家标准，新国标首次明确了快递包装层数、箱体空隙率、胶带使用等量化指标。

值得注意的是，快递包装看似单一问题，实则涉及消费者、商家、电商平台、快递企业等多个方面、多个环节。新国标在实施过程中是否会遭遇“落地难”？又该如何破解呢？

互联网企业集中释放 超20万个就业岗位

新华社北京7月2日电(记者 张洁)记者7月2日从人力资源社会保障部获悉,为期一个月的互联网企业云端招聘月活动已于近日开展,超5000家互联网企业集中释放超20万个就业岗位。

各地深入走访互联网企业,摸清岗位空缺情况,动态更新招聘信息。例如,浙江瞄准具身智能、智慧物联等新兴领域,归集千余个高质量就业岗位;江西九江市深耕短视频传媒、电商运营等赛道,发布数据标注、设计剪辑等热门岗位。

不少互联网企业集中发布招聘资讯和岗位信息。例如,京东集团释放就业机会2.5万个,覆盖技术服务、销售顾问等多类岗位;腾讯发布招聘需求8000余人,涵盖AI算法、高性能计算等技术研究岗位;字节跳动提供约7000个岗位,涵盖大模型应用、AI搜索等前沿技术领域以及综合运营管理等多方面;美团招聘6000人,涵盖技术、产品等百余种岗位。

活动中,各地运用AI、大数据等新技术,开展“沉浸式走播”、会场巡播等直播带岗活动,助力青年人才与企业精准对接。同时,将政策宣讲、职业指导等服务融入招聘活动,将就业服务链条延伸至社区、高校。

组合驾驶辅助系统 安全国标发布

新华社北京7月2日电(记者 唐诗凝)记者2日从工业和信息化部获悉,《智能网联汽车组合驾驶辅助系统安全要求》(GB 47955—2026)强制性国家标准日前由国家市场监督管理总局、国家标准化管理委员会批准发布,拟于2027年1月1日起正式实施。

近年来,我国智能网联汽车产业迎来高速发展“窗口期”。记者了解到,2026年以来,我国搭载组合驾驶辅助功能的乘用车新车市场渗透率达到70%,其中,配备领航驾驶辅助功能(NOA)的车型渗透率超过30%。

此次发布的国家标准由工业和信息化部组织制定并归口,填补了我国组合驾驶辅助系统产品安全基线空白,将为行业准入、质量监督和事后追溯提供关键技术依据,对提升智能网联汽车安全水平、保障产业健康可持续发展具有重要意义。

《智能网联汽车组合驾驶辅助系统安全要求》立足我国产业发展和行业监管需求,兼顾技术可行性、产品兼容性与落地实操性。一是充分考虑不同产品形态和技术路线,针对基础单车道、基础多车道、领航驾驶辅助等三类组合驾驶辅助系统产品,分别提出所适用的安全要求;二是结合我国道路交通特征,从功能要求、数据记录、车辆制造商安全保障等维度,提出保障组合驾驶辅助系统安全运行的基线要求;三是考虑到系统“辅助”驾驶这一核心定位,提出人机交互、使用说明、用户培训等要求,为用户和系统的正确配合提供基础保障;四是结合我国行业管理实际需要,构建包括场地试验、道路试验、文件检验等在内的多层次评价方法,全面考察系统的安全能力。

据悉,下一步,工业和信息化部将加强智能网联汽车产品准入管理,进一步压实企业安全主体责任,保障组合驾驶辅助系统安全合规应用;同时,加快发布实施自动驾驶系统等其他强制性国家标准,推动构建完善的智能网联汽车标准测试和监管体系,加速自动驾驶技术产业化进程,引领我国智能网联汽车产业高质量发展。

约束哪些环节? 覆盖发货、打包、快递全链条

我国每年有多少快递?增速又有多快?

国家邮政局公布的数据显示,2010年,全国规模以上快递服务企业业务量累计完成23.4亿件。而到了2025年,我国快递业务量已猛增至约1990亿件,连续12年位居世界第一。

与此同时,快递包装废弃物产生量也随之增长。据报道,中国工程院院士王琪在“2024中关村论坛系列活动—美丽经济与可持续发展论坛”上透露,我国快递包装废弃物总量2023年已近2000万吨。

快递过度包装,不仅造成资源浪费、加重固废处理压力,也推高了行业运营成本。而以往的快递绿色包装治理多以倡议性、指导性政策为主,约束力相对有限。

“新国标的落地,彻底改变了以往‘软性治理’的局面,为行业减量降耗、规范包装行为提供了可量化、可核查、可执法的刚性依据。”全国人大代表、浙江晨泰科技股份有限公司副总工程师胡东方长期关注快递绿色包装议题,曾连续3年在全国两会期间提出相关建议。在他看来,新国标的最大亮点在于明确多项量化硬性指标,精准治理行业存在的一些包装乱象。

一是严控包装层数。新国标明确,非易碎物品包装层数不超过两层,易碎品、精密商品包装最高不超过四层,杜绝层层叠加、重复包装。

二是严控箱体空隙率。新国标对快递包装箱适配提出要求,针对性解决“大箱装小件、填充物堆砌”的问题,强制实现货箱尺寸科学适配。

三是规范胶带使用。新国标对封箱胶带使用量作出明确规定,杜绝胶带过度缠绕的打包方式。

胡东方指出,新国标覆盖电商发货、商家打包、快递配送全链条,真正实现从源头遏制过度包装。

为何现在才实施? 之前设置了18个月过渡期

其实,新国标早在2024年12月31日便已发布,之所以到今年7月1日起才正式实施,是因为设置了18个月的过渡期。

胡东方认为,这为电商平台、快递企业留出了充足的整改和转型缓冲时间。目前,行业整体已基本完成前期筹备、流程优化和耗材迭代等基础性工作。

记者注意到,胡东方的分析也得到了数据佐证。

2025年6月1日,新修订的《快递暂行条例》实施,增加了“快递包装”专章,明确提出“快递包装应当符合寄递生产作业的要求,节约使用资源,避免过度包装,防止污染环境”,为快递包装绿色治理提供了专项法治依据。

在2026年4月2日召开的“物流标准化专题新闻发布会”上,国家邮政局政策法规司副司长徐华荣回答封面新闻记者采访时表示,目前全行业包装箱层数、包装袋厚度减量过半,胶带宽度减量25%以上,快递包装绿色化、减量化、可循环水平持续提升。

2026年6月26日,国家邮政局新闻发言人、市场监管司司长林虎在新闻发布会上披露:《快递暂行条例》实施一年以来,全行业包装标准化率达86%,同城快递使用循环包装数量占比超10%,企业使用绿色认证的包装数量占比超5%。回收复用纸箱达16.16亿(次),减碳20.94万吨。

从各地实践看,绿色转型正在加速落地。比如江西南昌,快递驿站打包环节全面提质瘦身,优先复用旧纸箱,统一更换窄幅环保胶带;在河南商丘电商物流产业园,绿色包装操作纳入员工日常培训和绩效考核,单件快件包装物料消耗减少近30%。

如何避免“落地难”? 专家建议构建多方协同治理体系

胡东方指出,新国标在实施过程中可能会遇到一些困难。比如,部分消费者偏好厚实包装,担心商品磕碰,主动要求商家多加气泡膜、多缠绕塑料胶带等;电商平台缺少配套激励机制,消费者无动力选择简装绿色包装等。

胡东方建议,可使用可降解材料包装,既能满足消费者的安全包装要求,又能达到绿色环保目的。

针对限制快递过度包装的长效治理路径,胡东方表示,破解这一难题不能仅靠单一标准约束,需构建政府、平台、企业等多方协同的治理体系。

具体而言,政府层面要持续优化配套监管政策,坚持科学审慎监管,通过引导企业主动合规,同步补齐社区、驿站绿色包装基础设施。

电商平台要压实源头治理责任,将包装合规纳入商家日常考核,通过绿色系统规范打包标准,同时引导消费者选择绿色安全简约包装。

快递企业持续完善标准化安全打包流程,常态化开展从业人员培训,主动推广符合标准的绿色耗材。同时,通过跨行业联动,推动品牌商家优化商品安全包装,鼓励产业端研发高性价比绿色耗材,全面形成源头减量、过程规范、末端完善的全链条绿色治理格局。

记者注意到,林虎此前在新闻发布会上表示,国家邮政局将深入推进快递包装全链条治理、过度包装治理等,强化法规标准引领,将相关国家强制性标准执行情况纳入日常监管重点,推动形成标准约束与法律保障相衔接的治理体系。同时,加大“双随机一公开”监督检查力度,常态化组织电商快递包装抽查抽检,会同相关部门对违反强制性国标行为等进行执法。此外,引导寄递企业将绿色发展理念全面融入生产经营全过程,强化科技创新赋能,推动实现从源头减量到末端循环利用全过程降碳。

华西都市报-封面新闻记者 戴云