

新闻调查

快递包装『瘦身』进展如何

巴掌大的首饰盒却被装进鞋盒大小的纸箱、小小一支笔缠满泡沫材料和胶带……快递过度包装曾经广受消费者诟病。

7月起,《限制快递过度包装要求》强制性国家标准正式实施,为快递包装减量划出“硬杠杠”。标准实施一个多月来,快递包装发生了哪些变化?行业落实情况如何?“新华视点”记者进行了调查。

凸显“绿色”导向

上海消费者李女士经常网购化妆品小样、零食等小件商品,此前她常收到纸箱套纸盒、胶带纵横交错的“套娃”式快递包装。“买饮料、酒水还经常拆出一地的泡沫材料,感觉很不环保。”

最近,李女士发现自己收到的快递包裹明显“瘦身”,不少快件撕开快递袋就能直接看到商品,废弃的包装也更方便处理。

2025年,我国快递业务量完成1990亿件,连续12年位居世界第一。为进一步推动行业绿色转型,《限制快递过度包装要求》聚焦快递包装“大箱小用”、包装层数冗余、胶带过度缠绕等问题,从三个方面提出明确要求。

标准要求,包装箱需根据内件尺寸合理适配,包装层数分别设定2层、3层、4层三档管控限值,量化控制封箱胶带的宽度、长度等。

近年来,我国持续推动快递包装绿色化。2025年6月起施行的新修改的《快递暂行条例》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;《限制快递过度包装要求》于2024年底发布,为行业预留了一年半的过渡期。

“我们使用的包装材料都是系统根据快递员各自的业务量匹配分发的。”青岛顺丰速运同安路营业部负责人尹红政说,公司从源头端管控包材使用,从去年开始逐步按新国标落实。今年7月新国标实施后,打包流程并没有较大调整,“大箱装小件”“层层缠

胶带”等过度包装已很少看到。

北京邮电大学邮政发展研究中心主任赵国君表示,标准将《快递暂行条例》中关于优化包装方式、节约使用资源等原则性要求细化为可量化技术指标,形成“法规+标准”相衔接的制度体系,将推动包装生产企业、电商平台、寄递企业等共同落实绿色包装要求。

以精细化实现轻量化

当前,快递公司如何将标准落实落地,让快递包装从“能装下”向“装得刚好”转变?

顺丰速运(沈阳)有限公司相关负责人介绍,公司针对危险易碎物品、大件包裹、高价值货品、电子产品等不同品类实行差异化包装方案,在保障运输安全的基础上减少不必要的包材使用。

“我们将胶带厚度由5丝调整为4丝,平均单只包装袋减重约3克,文件封纸板重量也从270克减至250克。”顺丰包装创新实验室高级经理路鹏说,公司将对塑料薄膜、胶带、纸类、封条等物料持续进行创新研发,从源头端节约使用资源。

由于标准建立了明确且严格的指标体系,传统依赖人工经验的打包方式已较难满足相关要求,快递企业纷纷重塑包装流程,强化包装作业的自动化程度和精细化水平。

在中通云仓科技有限公司杭州塘栖仓,一件件商品经扫码后进入包装流程,仓储管理系统根据商品类别、尺寸等信息自动推荐包装规格,工作人员按照提示完成打包。

中通云仓科技公共事务负责人徐永贵介绍,公司自主研发的智能包装箱推荐系统可根据订单信息推荐适配包装,避免靠经验选箱导致的包装过大等问题。目前,这一系统已在全国近300个仓库推广应用,进一步提升了快递包装标准化水平。

电商是快递寄送的重要主体,不少商家出于商品安全或品牌营销考虑,会自行包装后提供给快递公司。对此,多家快递公司通过引导商家采用电商快递一体化包装、拒收过度包装等方式,减少二次装箱和重复填充。

“网点服务的电商客户较多,商品品类和规格差异较大。标准实施后,我们引导客户根据商品品类和实际尺寸选择包装,提高包装适配度。”圆通速递广东广州白云机场网点负责人周鑫潮说,

对于确需增加包装层数的商品,网点会根据易损程度进行针对性处理,合理控制包装层数和保护材料用量,避免过度包装。

协同发力为包装做减法

随着标准的正式实施,快递包装绿色化迈入刚性约束阶段。然而,记者采访发现,在收寄一线,仍有一些场景会让快递员陷入两难。

北京的一名快递员告诉记者,自己揽收的包裹中,电子产品等标准列明的易损易碎品占比不到一成,但不少消费者会主动要求按照易碎品标准增加包装层数,自己打包时犯了愁——包装过多,不符合减量要求;包装减少,又可能引发消费者投诉。

治理快递过度包装,既是包装环节的小改变,也是推动行业绿色转型的重要抓手,需要快递企业、电商平台、商家、消费者等多方协同发力。

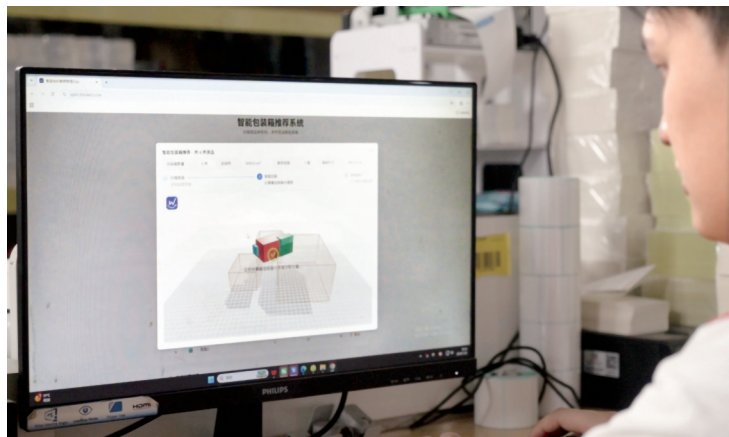
业内人士表示,快递企业要通过智能化管理优化包装适配度,更重要的是,要完善企业内部管理与考核机制,真正让快递员敢于、善于为包装做减法,降低末端执行压力。

“治理快递过度包装,关键在于打通产业链上下游,形成源头减量、平台引导、循环利用的协同机制。”国邮智库专家赵洪涛表示,应推动商品包装与寄递包装一体化设计,减少由快递公司进行二次包装。同时强化平台端治理,将绿色包装纳入商家管理规则,对无需二次包装的商家给予激励,对消费者提供配套奖励,提升各环节参与积极性。

“‘以竹代塑’、窄胶带、‘双易’包装袋等绿色包装技术实践在不断推进,但绿色材料成本偏高、循环包装回收难等因素仍制约规模化应用。”大连工业大学轻工与化学工程学院包装工程系主任吕艳娜认为,应鼓励绿色包装生产企业抓住机遇,持续在科技创新和成本管控上下功夫,让更多新型产品替代传统包装。

国家邮政局新闻发言人、市场监管司司长林虎表示,国家邮政局将健全快递包装协同治理体系和绿色低碳产品检测认证体系,深入推进快递包装全链条治理、行业塑料污染治理、过度包装治理,推动绿色包装与智慧物流深度融合,积极稳妥推进邮政业收、转、运、派全过程减少碳排放。

新华社“新华视点”记者 王聿昊 于也童 江汉



中通云仓科技员工正借助智能包装箱推荐系统选择快递包装。图据新华社客户端

民生观察



四川成都市,新能源大巴缓缓停靠在车站,乘客们有序上车。图据新华社客户端

成渝城际快巴投运首月客流量超5万人次

城际大巴何以重获乘客青睐

近年来,受高铁网络不断加密、私家车保有量增多等多重因素影响,公路营业性客运量有所下降,但记者在多地采访发现,通过一系列转型升级举措,城际大巴重获乘客青睐。城际大巴何以迎来“回暖”趋势?

新能源车型增加,带来运营成本的降低,是其中一个原因。

夏日,四川成都市蜀都大道迎晖路段,新能源大巴缓缓停靠在五桂桥公交站,乘客们登车后3个半小时便可抵达重庆,与搭乘传统普速列车的时间基本相当,50元的单程车票比高铁、动车车票更便宜。这趟联通成渝地区的城际快巴,今年6月26日首次投运,首月客流量便超过了5万人次。

“过去的大巴基本都是燃油车,油费占比较高,加上传统客运站的场地租赁费、人工运维支出,企业生存压力加剧,成渝城际客运曾一度停摆。”四川富临运业集团股份有限公司副总经理李明远说,目前城际快巴每日双向发车稳定在40班次,周末及节假日在56班次以上,车均上座率超80%。

今年,成都市将燃油大巴替换成了新能源大巴,每公里能耗成本从约1.5至2元降至0.6元以内,单车单日运营成本可压缩450多元,成本下降超60%。

“运营成本降低,有效反哺票价,与现在的高铁动车出行形成互补。”李明远说。

不止成渝。云南昆明至贵州兴义线路的纯电直达班车票价为60多元,此前的传统燃油客运票价超百元;吉林长春开通至通化的新能源城际大巴票价约为50元,此前的传统城际大巴票价约为70元……通过推行新

能源车辆运营,多地“重启”后的城际大巴票价更亲民。

此外,数智化技术广泛应用进一步提升了出行体验,是城际大巴“回暖”的另一个原因。

依托大数据与人工智能技术,“定制客运”成了城际大巴的亮点。

近期,宁波公运集团股份有限公司开通了两条前往金华义乌市和衢州市常山县的城际站点巴士,覆盖商贸采购、日常通勤、探亲返乡等多元出行需求。

据宁波公运集团股份有限公司客运运输业务部经理符鼎介绍,两条线路自7月21日开通以来,客流量已达数千人次。

交通运输部公路科学研究院发布的《中国定制客运发展报告(2025)》显示,截至2025年底,全国共有约3600家班车客运企业开展定制客运服务,开通定制客运服务线路约11350条,投入运营车辆超7万辆。全国定制客运服务平台数量达344个,较2024年增加42个。

尽管城际大巴呈现“回暖”态势,但仍存在停靠站点设置难、线路资源盘活不充分、平台运营不规范等问题,也面临定制客运发展潜能释放不充分、区域发展不均衡、社会知晓度和认知度不高等挑战。

“今年,交通运输部将大力发展定制客运列入年度工作重点。”李强说,交通运输部将以“场景化”作为推动城际大巴规范安全发展的关键路径,聚焦枢纽接驳、城际通勤、研学旅游、就医通学等高频场景,进一步加强行业运行监测,强化服务品牌培育,做好出行安全保障,持续推动传统城际道路客运服务向便捷化、品质化转型。

新华社记者 叶昊鸣 李杰 张阳 魏一骏