

电商，真的开始变“绿”了吗

本报记者 刘春沐阳

日前,商务部办公厅印发《关于推动电子商务企业绿色发展工作的通知》(以下简称《通知》),提出支持服务电商企业绿色发展,引导电商企业提高绿色发展能力,积极探索形成资源节约、环境友好的企业发展模式,推动塑料污染治理、快递包装绿色转型等取得实效。电子商务企业的落实情况如何?在探索绿色发展方面有哪些经验和实践?在绿色转型方面相关行业还存在哪些薄弱环节?对此,记者进行了探访。

绿色运营

节能增效对绿色发展具有重要支撑作用,持续推动电商企业节能增效,是《通知》的一项重要内容。强化绿色发展理念、提升低碳环保水平、增强数字化运营能力等是电商企业实现节能增效的重要方式。

《通知》提出,引导电商企业积极应用节能环保先进技术,做好办公经营场所、网络机房、仓储和物流配送的绿色建设和改造,建立健全绿色运营体系。

“京东在仓储和配送、网络的绿色建设方面已有较为成熟的实践。”京东物流相关负责人在接受记者采访时表示,2017年,京东物流在上海亚洲一号智能物流园区布局屋顶分布式光伏发电系统,并在2018年正式并网发电。目前,光伏发电已覆盖园区内包括仓内照明、自动分拣、自动打包、自动拣货等多场景作业的用电需求。预计2021年底,光伏电站装机总量将达到200兆瓦,实现年发电量1.6亿度以上。

配送方面,截至目前,京东物流在全国7个大区、50多个城市,总计投放新能源车近1.2万辆,规模化新能源车队覆盖多种业务场景,其中北京市自营城配车辆全部更换为新能源车辆。

菜鸟网络也在物流园区的绿色建设方面迈出大步。据菜鸟网络绿色行动项目负责人介绍,2017年起,菜鸟网络就开始在上海、广州、杭州、武汉、东莞的智慧物流园区内建设屋顶太阳能光伏电站。2020年菜鸟物流园区实现年发电量超过2000万度,相当于节省8000吨煤炭。未来,菜鸟物流园区年发电量将超过10亿度,预计减少碳排放100万吨。

《通知》提出,鼓励电商企业应用大数据、云计算、人工智能等现代信息技术,加强供需匹配,提高库存周转率,推动多渠道物流共享,应用科学配载,降低物流成本和能耗。

生鲜电商平台美菜网在这方面持续发力。“美菜自身一直秉承‘绿色发展’、节能环保的理念,采用低耗能、低排放的设备设施构建绿色供应链。”据美菜工厂负责人高健介

业界点睛

我国粮食损失浪费严重。联合国粮农组织(FAO)估计,中国每年在收割、运输、储备、加工过程中损失的粮食超过6%,粮食消费环节的浪费尤为严重。在资源和环境双重约束下,粮食增产空间有限,节粮减损等同于增产。加强粮食科学管理,切实解决粮食损失浪费严重问题,是确保国家粮食安全战略举措。

日前召开的国务院常务会议通过《粮食流通管理条例(修订草案)》,草案明确了防止和减少粮食损失浪费的措施。构建“产购储加销”全产业链经营模式,是推动节粮减损的重要途径。近年来,有关部门通过实施优质粮食工程,推动粮食全产业链经营,实现产需有效对接,提高粮食供给质量,不仅减少了产需不匹配造成的浪费,而且通过全程机械化作业,实现了粮食从田间到加工“不落地”的目标,有效减少粮食产后损失损耗。不过,从全国范围来看,要打造从产区到销区、从田间到餐桌无缝对接的粮食产业体系,构建更高层次粮食安全保障体系,尚需时日。

节粮减损是一项长期任务,既要治标,也要治本。首先,继续深化农业供给侧结构性改革,根据市场需求变化及时调整粮食供给结构,提升粮食供给质量,实现产需有效对接。其次,加强粮食产后科学管理,减少粮食产后损失浪费。通过建设农户科学储粮仓减少农户储粮损失;通过粮食产后服务中心为种粮农户提供清理、干燥、收储、加工、销售等服务,减少收购环节推动节粮减损;通过开发推广科学储粮技术降低储运环节损失;通过积极推广适度加工技术和深加工技术,减少加工环节损失,提高粮食资源利用效率。再次,要大力倡导科学文明的消费方式,加强粮食安全宣传教育,持续营造“爱惜粮食光荣、浪费粮食可耻”的浓厚氛围,减少消费环节损失浪费。

法律是治国之重器,良法是善治之前提。要强化法治思维和法治手段,从法律制度层面推进节粮减损工作,反对食品浪费。目前,粮食安全保障法和反食品浪费法已经列入2021年度立法工作计划。有关部门不断完善法治手段,建立从田间到餐桌全链条监管,鼓励食尽其用,减少丢弃浪费。节粮减损是各级政府、市场经营主体、行业组织、消费者共同的责任义务,通过立法明晰节粮减损各类主体责任与义务,各司其职,各尽其责,共同推进节粮减损。

本版责编 乔金亮

绍,美菜通过大数据应用对客户需求进行分析,精准预测采购量,尽最大努力减少库存带来的损耗,引进了数千辆新能源配送车辆,降低碳排放。此外,利用大数据算法模型,美菜上线了“一平台两系统”,其中配送调度系统可以自动为配送司机制定最优配送路线,匹配距离最短的配送商户,减少了近60%的无用运输。

绿色包装

电商、快递等业态的蓬勃发展,在大大便利人们生产生活的同时,也产生了大量的包装废弃物,对资源和环境产生了较大压力。让快递包裹变得“更瘦”“更绿”是近些年相关部门和企业努力的目标。为加强快递包装绿色供应链管理,《通知》从推动快递包装减量、推进可循环包装应用、规范快递包装使用等方面提出具体要求。

采用产地直采、原装直发、聚单直发等模式是从源头减少快递包装用量的重要途径。京东物流相关负责人告诉记者,京东物流通过入仓优惠政策激励上游品牌商企业推行直发包装,目前宝洁、联合利华等品牌商上千个商品SKU(库存量单位)实现出厂原包装可直发,截至目前已减少物流纸箱使用1.5亿个以上。

菜鸟也在大力推动商家原箱发货,即商品的出厂包装到仓后,不用拆零和二次包装,直接发出,大大降低纸箱等物料的使用量。据统计,仅2020年11月,发自菜鸟仓的原箱包装、环保拉链箱发货比例就占近50%。

《通知》提出,重点地区的电商企业要逐步停止使用不可降解的塑料包装袋、一次性塑料编织袋,减少使用不可降解塑料胶带。

“在减少不可降解塑料使用方面,菜鸟进行了多番试点和探索。”菜鸟网络绿色行动项目负责人举例说,2020年11月份,菜鸟仓在“双11”期间,将正在使用的塑料袋包装更换为生物基环保袋,减少塑料的使用。在寄件场景中,也试点推进环保寄件袋,这种专属环保袋由秸秆、陈化谷物等可再生原料参与制作,与同尺寸的其他快递袋相比,每个环保袋在生产环节可直接节省4.4克塑料。

除了包装减量之外,推广可循环复用包装、建立可循环快递包装回收渠道,也是强化快递绿色供应链管理的有效手段。《通知》提出,推动生鲜电商企业在同城配送中推广应用可循环配送箱、可复用冷藏式快递箱等;推动电商外卖平台与回收企业等开展多方合作,在重点区域投放外卖餐盒等回收设施。

“物流、包装上的环境友好一直是我们非常注重的方面。”每日优鲜市场负责人在接受记者采访时表示,每日优鲜首创了前置仓模式,每天由城市中心仓向各个前置仓发货,再由前置仓将商品配送给消费者。在中心仓到前置仓环节,每日优鲜采用了可重复使用的配送箱;在前置仓到消费者的这段配送路途中,会尽可能将所有商品打包进入一个包装袋里,减少纸箱的使用和包材浪费。

“在外卖餐盒回收等方面,饿了么做过许多尝试。”饿了么相关负责人告诉记者,2020年,饿了么可持续实验室携手易代扔平台发起上门回收废弃餐盒、饮料瓶公益行

动,许多城市的消费者吃完外卖再也不用担心塑料餐盒“盒”去“盒”从,可以使用手机预约上门“一键回收”,在家就能完成外卖餐盒、饮料瓶等可再生垃圾的回收工作。饿了么还联合后端回收机构,针对平台回收外卖塑料垃圾,并在饿了么APP上添加回收入口方便消费者参与回收活动 etc。

绿色治理

从记者采访了解到的情况看,一些大型电商企业在绿色发展方面已有较成功的尝试,但还显得不足。特别是在绿色转型过程中,行业、企业以及消费者个人所遭遇的一些困难也是客观存在的,不能忽视。

一位业内人士对记者表示,随着节能环保、绿色发展理念深入人心,使用绿色包装、一次性塑料包装替代产品已成为全社会毫无争议的共识,但是目前的替代品成本较高并且不能完全满足不同行业和不同用途的需求,已成为制约绿色转型的重要因素。

比如过度包装。中国循环经济协会会长朱黎阳告诉记者,绿色包装在行业内已经提出很多年,但是过度包装这一痛点却始终无法从根源上解决。“一些生活用品,可能它既有塑料包装,也有纸质包装,包装盒很大,物品却很小。”

有些替代品的使用体验不好。从2021年1月起,我国禁塑令已全面落地。可以预见,最严“禁塑令”的实施有利于有效控制塑料污染,但其中仍然存在一些难题。义乌市双童日用品有限公司董事长楼仲平给记者讲了点奶茶的亲身经历。“我点了两杯奶茶,结果发现塑料的用量反而比过去增加了。由于一次性不可降解塑料吸管被禁,商家转而使用了纸吸管。但纸吸管无法戳破奶茶的塑封杯盖,商家送了一根塑料果签用于戳破杯盖。奶茶喝到最后,纸吸管无法吸出芋泥等沉淀物,商家又送了一把塑料勺。”楼仲平表示,表面上看,禁塑令把塑料吸管禁了,结果一些商家为了弥补纸吸管的体验不佳问题,却又额外增加了更多塑料用量,这完全违背了禁塑令的初衷。

外卖餐盒问题同样棘手。“外卖菜品有别于传统电商的物品,如淋油水煮类、蒸品类、煎炸类、烧烤类及砂锅石锅类菜品等具有高油高热特质,出锅温度多高于100摄氏度,且高于纸质及可降解塑料餐盒耐受性,这是使用时的挑战。使用后如回收再利用,需要清洗油污,回收成本也较高。”饿了么相关负责人说。

此外,包装回收体系不完善,回收渠道匮乏,导致许多消费者即使愿意参与进来,也不知该如何处理。有必要建立可循环快递包装回收渠道,探索建立上下游衔接、跨平台互认的运营体系。

从主管部门到包装物生产厂家,从快递企业到网络商家再到普通消费者,从生产、销售、使用到回收再制造和监管,每个环节都缺一不可,绿色治理需要共同协作、形成闭环效应。“只有生产企业、包装企业、电商平台、物流企业以及每一个消费者携手,才能让绿色生活蔚然成风。”朱黎阳说。



我国首台氢燃料混合动力机车下线

1月27日,我国自主研发的首台氢燃料混合动力机车,在中车大同电力机车有限公司成功下线。此次下线的氢燃料混合动力机车设计时速达到80公里,满载氢气可单机连续运行24.5小时。毕思聪摄

纯电动车续航1000公里,没必要!

本报记者 杨忠阳

向了高潮。

纯电动汽车到底有没有必要将目标续航里程定在1000公里?“实现1000公里的续航里程,的确在市场宣传上很受关注,但是否需要作为一个行业目标,有待商榷。”大众中国CEO冯思翰告诉记者,目前大众没有推出1000公里续航电动车的计划。他认为,在电池技术没有实质性突破的情况下,高续航的电动车需要搭载更重的电池,为此要搭配极高成本的、更轻的车身,这样整车的成本也会越来越高,并不是一个好主意。

“两三年后,国内的充电桩布局将更完善,换电模式、快充难题也基本解决了,新能源汽车根本不需要背着续航1000公里的电池到处跑。”在刚刚举行的威马W6量产仪式

上,威马汽车创始人、董事长兼CEO沈晖表示:“如果国内主流的新能源汽车用的都是续航1000公里电池,对社会来说,绝对是一种巨大浪费。”

中国汽车工程学会名誉理事长付于武认为,不同的应用场景、不同消费者的个性需求,对电动车有不同的要求。并不是达到1000公里就有技术,没有1000公里就没有水平。产品跟市场应该是对应的,我们市场并不需要这么高的续航里程,把1000公里续航作为追求的标准是一件很可怕的事儿,是资源的浪费,而且并不清洁,失去了电动车应有的节能减排意义。

“现在的确没必要单纯追求这么高的续航里程,而是要努力提升电池的能量密度。”国家

产业聚焦



本报记者 祝君壁

水泥「量价齐稳」需坚持错峰生产

中国水泥协会最新数据显示,2020年全国累计水泥产量23.77亿吨,同比增长1.6%,增速较2020年1月至11月提高0.4个百分点,低于上年同期4.5个百分点;12月份,全国单月水泥产量2.13亿吨,同比增长6.3%,环比下降12.3%。

2020年受新冠肺炎疫情和汛情双重影响,水泥行业运行出现大幅波动。“其中一季度我国水泥产量同比下降24%,创本世纪以来最大跌幅,二、三季度随着疫情得到有效控制,经济持续稳定复苏,基础设施建设快速恢复,水泥市场逐步好转,需求强势反弹,水泥产量增速由负转正。”中国水泥协会执行会长孔祥忠认为,2020年水泥行业总体呈现了“量价齐稳”的态势,全年行业效益与上年基本持平。

孔祥忠表示,水泥企业有效执行产能减量置换和错峰生产等政策,为2020年实现行业效益稳增长目标提供了重要保障。“产能减量置换政策的有效落实使得行业新增产能总体得到了有效控制;各地通过开展错峰生产和行业自律,较好地实现了各区域市场供需动态平衡。”

此外,随着科技投入和数字化技术应用的普遍推广,水泥行业、企业的创新能力得到了迅速提升。2020年中国水泥协会新制定了8项行业标准,创历年之最;数字化应用方面,水泥企业大力推进数字化转型,积极探索智能制造,打造智能化工厂。目前,水泥行业在管理、生产技术等方面的数字化应用已经迈上了一个新台阶。

从投资来看,在经历2020年前2个月的大幅滑落之后,水泥行业固定资产投资增速保持了努力回升的态势,全年达51.89万亿元,同比增长2.9%,增速低于上年同期2.5个百分点。分地区看,东部地区投资同比增长3.8%,中部地区增长0.7%,西部地区、东北地区投资分别增长4.4%和4.3%。

尽管2020年水泥行业整体实现了健康平稳发展,西部地区、东北地区的投资也在提速,但孔祥忠表示,行业仍存在区域发展不均衡的问题,“南强北弱”的市场差异依旧突出。“客观上这种差异与我国各地区经济发展水平高度相关。此外,个别省份为追求投资盲目新增产能的情况依然存在。部分水泥企业错峰生产、产能置换等政策执行不到位,行业自律不足等现象时有发生。”

孔祥忠认为,东北和贵州等地区存在水泥需求不足等客观市场因素,但当地部分水泥企业格局不高、经营理念落后是主要原因。“建议企业要以常态化错峰生产新政策为依托,以贯彻执行新政策为抓手,强化行业自律意识,做好政策落实。同时,区域内大企业要做产业政策执行的表率,发挥引领作用。”

对于2021年水泥行业发展走势,孔祥忠认为,基于基础设施建设投资仍将为我国经济稳增长发挥重要作用,水泥市场需求仍能保持稳定。加之水泥错峰生产和产能置换两大产业政策保持延续,预计水泥行业效益将会继续保持平稳增长。

“但是,国家对生态文明建设要求不断提高,水泥行业面临的环境保护、节能减排低碳发展及协同处置任务会持续增加。”孔祥忠表示,按照“十四五”规划《建议》要求,水泥行业仍需不断加大科技投入,提升行业发展质量。今年水泥行业要启动碳达峰、碳中和工作,在维护市场公平竞争环境中尤其要注重反垄断和反不正当竞争行为。

目前,水泥行业产能严重过剩的局面没有改变,尤其是北方地区产能过剩矛盾更加突出,部分地区无序竞争导致区域性行业亏损,行业供给侧结构性改革任务依然艰巨,需要持续推进。此外,大企业的经营理念存在差异,行业自律有待深化。“这些情况都是水泥行业‘十四五’期间面临的挑战。”孔祥忠说。

电动乘用车技术创新联盟技术委员会主任王秉刚表示,电池技术做到300wh/kg,能支持400公里左右的续航里程,车的重量也不是特别重。对小型车、中档车来讲,根本不需要那么高的续航里程。在他看来,关于车的续航里程到底是多少,应完全按照消费者的需求、车的性价比来定。

北京航空航天大学教授徐向阳告诉记者,长续航里程肯定在一段时间内还会是车企竞争的一个卖点。但他同时强调,当电动车续航里程超过500公里以后,应该更关注的是安全、成本和充放电的快捷与便利性,而不是一味地去追求1000公里的续航里程。

“目前,车载电池包的总能量和相应续航里程在不断提升,正在向千公里续航里程迈进。虽然一千公里续航并不是我们追求的主要目标,但电动汽车的能量需求肯定还是要上升的。”中科院院士、清华大学教授欧阳明高表示,如近期出现的冬天低温续航里程缩水问题,实际上也是一个能量问题,如果有一个长续航里程的车,“打折”也不怕。在他看来,更重要的是,“提升整车集成的技术水平,也就是电动汽车的节能水平”。