

每年消耗量突破4000万吨

## 快递行业绿色转型提速 破解包装材料“垃圾围城”难题

本报记者 张孙明烁 张家振 上海报道

2021年,中国快递业务量达到1085亿件,快递行业首次步入“千亿件时代”。但随着快递业务量的不断增长,消费者在享受购物足不出户便利的同时,快递行业产生的垃圾量也在不断推高。

相关数据显示,2020年,快递包装材料消耗量已突破4000万吨。其中,纸质制品可以较好实现回收利用,而塑料包装等几乎得不到有效回收利用,是污染浪

### 快递箱重复使用率较低

上海市民戴胜(化名)喜欢线上购物,小到耳塞,大到冰箱,过去1年共收到了近百件快递。但如何处置快递包装成为包括戴胜在内的网购者需要经常面对的问题。

据介绍,戴胜居住的小区区内设有智能回收机器,其通常会将拆封后的快递箱压平存放,隔段时间再集中投进机器,机器在自动称重后会向他的账户返还几角至几元不等的现金。

但根据回收要求,快递袋被明确禁止投放,戴胜只能将之丢入干垃圾桶。另外,并不是每个小区都设有智能回收机器,戴胜在搬家后只能按照上海市垃圾分类规则将快递箱投到可回收垃圾桶。

“像老家寄鸡蛋用的快递箱,里面有十几层泡沫,把鸡蛋放在里面很安全,本想留着下次再用,但因为带回老家也麻烦,最后还是丢了。”戴胜告诉记者,如果使用专用箱寄件,需按照鸡蛋数量收取快递费,例如寄50枚鸡蛋的快递费就要25元。“如果专用箱可以循环利用,不仅省钱,而且更环保。”

近日,记者在上海市走访多个小区了解到,在没有智能回收

费主要来源。

据了解,早在2020年12月,国家发展改革委等部门就印发《关于加快推进快递包装绿色转型的意见》,提出到2022年,全面建立统一规范、约束有力的快递绿色包装标准体系,电商快件不再二次包装比例达到85%,可循环快递包装应用规模达700万个,快递包装标准化、绿色化、循环化水平明显提升。到2025年,快递包装基本实现绿色转型。

如何实现快递业绿色转型,



设置在菜鸟驿站的“驿回收”绿色回收箱每年预计可回收上亿个快递纸箱。张孙明烁/摄

机器的小区,快递包装主要被弃入可回收垃圾箱或混入生活垃圾中,由垃圾清洁员收集后再集中卖到废品回收站。

上海市是国内首个通过人大立法方式强制实行垃圾分类制度的城市,快递箱可以直接进入可回收系统,但快递箱的回收再利用情况并不尽如人意。

据上海市政协委员安翊青2021年在上海两会上分享的数据,2020年,上海快递业务量达33亿件,快递包装箱重复使用率低于20%,包装袋几乎仅使用一次。

在安翊青看来,快递箱重复使

亟须破题。《中国经营报》记者在采访中了解到,为促进快递包装循环利用,顺丰推出的快递循环箱“π-box”,可循环使用70次以上;中通快递也推出了“回箱计划”,截至2021年底,共计投入了超2.4万个回收装置。

“鼓励二次利用闲置包装,逐步引导网点和消费者提高环保意识。”中通快递相关负责人向记者表示,在快递包装回收后,网点会将可二次利用的废弃包装再次投入使用,不可利用的包装则进行无害化处理。

### 探索包装循环利用路径

使用循环快递箱和回收快递箱再利用,是解决快递垃圾难题的重要途径。

国家邮政局发展研究中心发布的《2020年度中国邮政快递业绿色发展报告》提出,推进可循环快递包装应用,是推进快递包装绿色治理的重要着力点和切入点,可循环包装应用成主攻方向。

记者也梳理发现,在循环快递箱使用方面,顺丰、京东、圆通已经开始作出尝试。其中,顺丰在2018年推出第一代循环快递箱“丰·BOX”的基础上,2021年9月推出了新一代循环快递箱“π-box”,并已率先在杭州和上海等地试点应用,可循环使用70次以上。

### 须健全绿色制度体系

除快递包装箱外,快递包装袋及填充物等塑料制品是快递业包装垃圾的另一大来源。

中华环保联合会等机构发布的《中国快递包装废弃物产生特征与管理现状研究报告》指出,随着快递行业的快速发展,相关环保问题逐渐突出。大量的快递包装材料若最终变成垃圾,不仅造成资源的浪费,而且会产生较大的环境影响。“总体而言,我国快递包装消耗的纸质和塑料材料已逼近千万吨级并仍在迅速增长,快递包装带来的经济和环境代价不容忽视。”

近年来,快递包装垃圾污染问题逐渐得到重视。为推动快递包装行业绿色发展,2020年,市场监管总局、国家邮政局发布《快递包装绿色产品认证规则》《快递包装绿色产品认证目录(第一批)》,并配套发布《快递包装绿色产品认证机构目录》。2021年,交通运输部发布《邮件快件包装管理办法》。

此外,京东也推出了可循环使用的常温清流箱、循环生鲜保温箱。截至2021年底,已累计循环使用约2亿次。

一位京东上海营业点负责人告诉记者,京东此前曾举办过快递员上门回收快递箱的公益活动,作为奖励,客户可以收到相应的京东豆。

不过,通过快递员上门回收快递箱的方式并不现实。一位曾参与上门回收活动的京东快递员告诉记者,一是快递员日常工作繁忙,回收快递箱会占用派送时间;二是部分客户对快递箱有自己的使用需求,参与回收的意愿不强。“收回来的快递箱没地方放也是一

个问题。”

在快递箱回收方面,以市场占有率居行业首位的中通快递为例,截至2021年底,中通快递通过“回箱计划”共计投入了超2.4万个回收装置。

具体来看,中通快递“回箱计划”的运作思路是,由总部统筹制定,并提供统一购买渠道,由网点自行购买后投放于各个末端门店。在客户收件时,通过环保海报宣传或赠送礼品等多样化的形式,引导客户将快递包装投入回收箱。

另据了解,截至2021年底,菜鸟绿色回收箱已覆盖全国31个省(区、市)315个城市,每年预计可以回收上亿个快递纸箱。

可降解和全降解产品,而全降解产品的价格是可降解产品的至少3倍。由于国内并无强制性规定且绿色产品价格较高,鲜有国内客户购买此类产品,目前向公司订购全降解产品的多为国外客户。

“快递包装绿色产品认证目前刚刚起步,普及使用需要一个过程,而市场需求决定着企业的生产量。”周文彬认为,在快递包装绿色产品应用初期,相应的政策补贴鼓励措施和大众推广宣传应该得到重视。监管约束力、政策激励、消费者的认知程度等方面影响着快递包装绿色产品的应用普及速度。

据了解,国家邮政局、国家发改委、交通运输部2021年底联合印发的《“十四五”邮政业发展规划》设定了可循环快递包装保有量等12项指标,并提出了“健全绿色制度体系,推进包装绿色转型,促进绿色低碳发展,以促进行业绿色发展”等八方面的工作任务。

曾开展多轮增资及融资

## 零跑汽车冲刺港股上市 募资提升研发制造能力

本报记者 盛兰 张家振 上海报道

继“蔚小理”(蔚来、理想、小鹏汽车)齐聚港股后,位居“造车新势力”第二梯队的浙江零跑科

技股份有限公司(以下简称“零跑汽车”)也开启了赴港上市的计划。

近日,香港联合交易所有限公司公布了零跑汽车港上市

申请书,联席保荐人为中国国际金融香港证券有限公司、花旗环球金融亚洲有限公司、摩根大通、建银国际金融有限公司。

对于募集资金用途,零跑汽车在上市申请书中表示:“计划将筹集到的资金40%用于智能电动汽车研发、25%用于提升生产能力、25%用于提升品牌知名度、

10%用于运营资金及一般公司用途。”不过,对于计划募集资金数额等具体信息,零跑汽车方面并未进一步披露。

“事实上,公司的融资节奏

和融资量相较而言都是比较宽松的。”日前,零跑汽车相关负责人在接受《中国经营报》记者采访时坦言,公司属于全栈自研企业,成本管控能力较强。

### 多轮融资超118亿元

对于造血能力不足、尚且处于亏损中的“造车新势力”而言,依靠融资进行外部“输血”,正成为维持公司经营的主要途径之一。

零跑汽车在上市申请书中披露的数据显示,2021年,公司共交付43748辆,较2020年增长443.5%。其中,微型电动车零跑T03占据交付总量的89%,共交付39149辆;电动SUV零跑C11交付3965辆;纯电动轿跑零跑S01则交付了634辆。

零跑汽车尽管凭借零跑T03实现了销量同比大幅增长,但公司的亏损额也在扩大。2019年至2021年,零跑汽车分别录得1.17亿元、6.31亿元和31.32亿元收益,主要收益来源为汽车及部件的销售。但公司同期的归母净利润分别亏损约9.01亿元、11.00亿元和28.46亿元,累计亏损超过48亿元。

记者了解到,在零跑汽车的各项开支成本方面,销售成本占据了主要部分,并远超收益。具体来看,2019年至2021年,公司销售成本分别达到约2.29亿元、9.5亿元和45.2亿元,其中,所用原材料及耗材的成本分别为1.54亿元、7.42亿元和41.22亿元。对于销售成本上升的原因,零跑汽车方面在上市申请书中表示,主要是由于“汽车销量增加”。

对此,有业内人士向记者指出,微型电动车的盈利性难以保证,容易出现“卖一辆亏一辆”的

情况。有关资料显示,2019年开始交付的零跑S01补贴后的价格为12.99万元~14.99万元;2020年开始交付的零跑T03补贴后的价格为6.89万元~8.49万元;2021年开始交付的零跑C11补贴后的价格为15.98万元~19.98万元。

不过,零跑汽车在上市申请书中表示,未来主攻方向将瞄准价格区间为15万元~30万元的中高端主流新能源汽车市场。此前,零跑汽车创始人、董事长朱江明也告诉记者:“到2025年底前,公司将推出8款新车型,形成多元化的车型组合。”

与此同时,尽管零跑汽车尚处于亏损状态,但公司短期内现金流充足。零跑汽车披露的信息显示,截至2021年12月末,公司现金及等价物为43.38亿元左右。

据了解,零跑汽车此前曾开展多轮融资及融资。根据上市申请书披露的信息,2015年末,公司以1亿元注册资本起家,并于2017年进行了多轮股权转让及增资,注册资本增加到4亿元。

此后,零跑汽车在2018年、2019年、2021年先后完成了Pre-A轮融资、A轮融资、B轮融资、C轮融资,分别募集约3.65亿元、11.21亿元、43亿元、60.8亿元资金,募集资金总额达118.66亿元,每股对价成本分别为4.54元、12.26元、20.66元、27.26元。当前,零跑汽车的注册资本已经超过10亿元。

### 单一最大股东集团掌握控制权

随着增资扩股进程不断推进,零跑汽车已形成了由创始团队自然人、家族控股平台、员工股权激励平台和其他普通合伙人等共同构成的股权架构。

零跑汽车披露的信息显示,公司单一最大股东集团共持有零跑汽车31.01%的股权,而公司员工持股计划管理人——国信证券持有零跑汽车5.7%的股权。剩余股权则由另外50名股东持有。

上海兮鼎管理咨询有限公司创始人李利威向记者解释称:“这种股权结构有利于在吸引资方的同时维持创始团队对公司的控制权。同时,若该公司申请的是H股全流通上市,直接控股的部分后续可以进入二级市场流通,个人可以

获得资本回报。”

事实上,零跑汽车单一最大股东集团则是通过绑定一致行动人形成的,由零跑汽车创始人朱江明和零跑汽车成立之初持股32%的傅利泉,以及二人各自的配偶、旗下控制的公司组成。

据零跑汽车方面介绍,2016年,朱江明与傅利泉订立了一致行动协议。据此,他们将按照彼此的共识在董事会或股东大会上统一投票,而当他们未就具体事宜达成一致意见时,则按照朱江明的指示投票。

记者注意到,该协议被设立了截止时间,不过,零跑汽车方面尚未披露具体日期,仅表示在某时间点的后36个月结束。

当前,在单一最大股东集团

中,朱江明直接或间接控制零跑汽车11.89%的股权,傅利泉直接或间接控制零跑汽车13.53%的股权,而傅利泉的夫人陈爱玲则间接控制零跑汽车5.59%的股权。

具体来看,朱江明和傅利泉分别直接持股零跑汽车9.15%、9.01%的股权。与此同时,朱江明还通过控制的杭州芯图科技有限公司(以下简称“杭州芯图”)、宁波景航企业管理合伙企业(有限合伙)(以下简称“宁波景航”)等公司间接持有零跑汽车2.74%的股权。

其中,朱江明和其夫人刘云珍分别持有杭州芯图70%、30%的股权,宁波景航则是由朱江明控制的零跑汽车员工持股平台,控制了零跑汽车8.2%的股权。当前,朱江明

持有宁波景航0.08%的股权,而零跑汽车总裁吴保军、副总裁许伟、敬华分别持有宁波景航约70.28%、24.62%、5.02%的股权。

傅利泉则通过控制的宁波华旻等公司间接持有零跑汽车4.52%的股权。此外,陈爱玲还通过控制的宁波华峻间接持有零跑汽车5.59%的股权,而宁波华峻99%的权益归属人傅益钦为傅利泉和陈爱玲的儿子。

李利威向记者透露:“这种股权结构模式,可能会为公司日后的管理埋下争夺管理权的隐患,尤其到了‘二代接班’‘重大业务调整’等关键节点时。如果这些问题没有得到妥善解决,可能会对公司的运营造成较大影响。”

### 获得多方加持“赋能”

尽管浙江大华技术股份有限公司(以下简称“大华股份”,002236.SZ)的股权在不断被稀释,但在零跑汽车进入“造车新势力”第二梯队的过程中,大华股份仍然是其重要支撑。

据了解,在零跑汽车创立之初,大华股份以持有33%股权成为最大股东,并掌握控制权。当前,大华股份位列零跑汽车直接持股股东第三位,持有零跑汽车8.89%的股权。此外,大华股份还是零跑汽车重要的关联人,傅利泉、朱江明以及陈爱玲分别持有大华股份34.18%、5.36%、2.38%的股权。

与此同时,被零跑汽车自视为

核心优势之一的自主研发与自主生产能力,同样离不开大华股份附属公司的“保驾护航”。

根据零跑汽车披露的关联交易信息显示,其与大华股份子公司大华科技有限公司(以下简称“大华科技”)签订了采购代工服务框架协议。据此,零跑汽车可将包括电路板等在内的各种零部件的组装等加工程序交由大华科技进行处理。有关数据显示,2021年,零跑汽车向大华科技采购金额为2359.1万元。

此外,零跑汽车还与浙江华锐捷技术有限公司(以下简称“华锐捷技术”)签订了零部件及系统供应框架协议,零跑汽车可向华锐捷

技术采购车用传感器及包括雷达、摄像头等在内的系统。

天眼查平台显示,大华股份和零跑汽车分别持有华锐捷技术51%和20%的股权。2021年,零跑汽车向华锐捷技术采购的金额达6489.5万元。

落户于浙江省杭州市的零跑汽车,同样获得了当地政府的支持。零跑汽车在上市申请书中披露,除了享受到15%的优惠税率之外,2019年至2021年,零跑汽车及其附属公司还从当地政府分别获得了3554.9万元、1.19亿元、1.01亿元的补助,以用于该公司的厂房、设备及研发等项目的投入。

杭州经济和信政局(以下简称“杭州经信局”)相关负责人此前便告诉记者:“对于项目投资所需要的资金,杭州市政府会投资一半的资金。”据介绍,除了为车企建设工厂提供研发补助和固定资产投资等在内的补贴资金,杭州市还通过市的产业基金为其提供现金流支持。

据了解,零跑汽车在2021年8月完成的C1轮融资中,由杭州市国资公司投资成立的杭州国舜领跑股权投资合伙企业(有限合伙)便投资了30亿元,认购股份约为1.1亿股。杭州经信局相关负责人向记者回忆称:“零跑汽车当时提出了20亿元的出资要求,我们追加了10亿元。”