

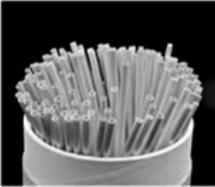
# 植物吸管的春天要来了?

年底禁用塑料吸管,专注环保类产品的商家对“政策支持”期待已久

新品热卖



天然麦秆吸管  
来自大自然  
(100支)  
**¥14.9**  
点击购买



天然麦秆吸管  
易分解 不沉淀  
(400支)  
**¥28**  
点击购买



天然青竹吸管  
有竹子的清香味  
(单支装)  
**¥1.5**  
点击购买

环保类产品商家销售的植物吸管

## “禁塑令”之后“禁管令”多数老板在观望

2019年数据显示,全国塑料吸管近30000吨,约460亿根,人均使用量超过30根,塑料吸管的成本平均一支为0.03元左右,却需要长达500年的降解时间。

距离禁令的最后期限还有不到半年,餐饮行业做好准备了吗?6月30日,麦当劳中国宣布,即日起,北京、上海、广州、深圳近千家餐厅将率先停用塑料吸管,同时在

直饮杯盖的设计上进行了微调。包括河南在内的其他地区年底前有望停用到位。

外卖平台上,多数还未出现“不使用塑料吸管”选项,但有“无需餐具,可得能量”的消费引导。正弘城商场内一茶饮店外送负责人表示,公司并未下达相关指令,“大多数饮品店都是塑料吸管,如果要求都要改,那我们肯定也要按

照国家要求来。”

小吃店情况更不乐观,记者走访了郑州金水区沙县小吃、黄焖鸡米饭、过桥米线、兰州拉面等10余家连锁小吃店,店主多表示“没有听说要禁止塑料吸管”,只有一家店主表示“好像看到过”。

针对年底前要实施的“禁管令”,走访的小吃店老板表示“先观望观望再说”。

## 环保老板:麦秆吸管最高月销1000多万支 收支基本平衡

国外“禁管令”比国内实施得早,嗅到商机的国内环保企业们,已经开始行动了。

如果你搜索“环保吸管”,出现的品类五花八门,“麦秆吸管”“竹子吸管”“玻璃吸管”“纸吸管”“不锈钢吸管”……但销量都不高。

“加油麦秆”老板汪先生,销售出身,去年5月份偶然看到越南一则植物吸管的视频,萌生念头,开始专注做“天然吸管”,用他的话来说,植物吸管将会是未来的必然形

态,“这些没有工业元素,不会在加工环节产生污染。”

相较于国内的“无人问津”,国外的订单是支撑他及团队生存下去的主要渠道。“特别是麦秆吸管和竹子吸管。”汪先生说,从去年7月份起,国外订单开始多起来,麦秆虽不及塑料成本低廉,但在环保类吸管中,麦秆的成本算是比较低的了,这类吸管主要销往日本、东南亚、欧洲等十余个国家的快消品行业。“去年生意最好的一个月,麦秆

吸管卖出去1000多万支。”王先生坦言,尽管量大,利润却只有十多万元,“它的孔径太小,使用受限制,奶茶类、浆果类饮品使用不了。”

相较于麦秆,竹子的孔径可大可小,但成本是麦秆吸管的10倍。“好在这类吸管可以在饭店像勺子、筷子一样重复使用,我们配备了刷管工具。”汪先生说,他的竹子吸管,最高月销量在四五十万支,也是销往国外的。“量产不稳定,利润又薄,总体来看,收支基本平衡。”

近日,微信公号“央视财经”发布消息称,根据国家发改委、生态环境部发布的《关于进一步加强塑料污染治理的意见》,2020年年底,全国范围餐饮行业将禁止使用不可降解的一次性塑料吸管。用惯了便宜好用的塑料吸管,要换成什么?纸、麦秆、竹子、芦苇……当很多企业主在观望时,一些专注环保的老板欢呼“植物吸管的春天要来了”。 □东方今报·猛犸新闻记者 付雨涵/文图

## 政策利好下 期待国家强力推进

像汪先生这样专注环保类产品的商家,对“政策支持”期待已久。

“政策虽利好,需要国家职能部门的强力推进,不能是一纸空文。”“康源环保”店铺负责人表示,“禁塑令”喊了好多年了,从目前的情况看,与预期相比还有很大差距,“禁管令”会不会停留在口头上,他有些担心。

除了政策,汪先生也担心技术问题。“植物类吸管,最大的缺点就

是保质期太短,保存不好,会发霉,无法使用。”汪先生说,他发货时都会放置干燥剂,最长保质期也不过半年左右,“如果解决了这个难题,批量生产不怕有库存了。”

那么纸吸管呢?“纸吸管不耐高温,容易散,取材木头,跟当下的环保理念并不是完全相符。”在汪先生看来,纸吸管虽然目前用得也不少,综合各方面考虑,并非优选。

网友们对这一事件看法也是

各不相同。多数网友认为,希望是禁用而不是收费,也有网友表示,与其禁用不如禁产。

目前,国家发布的政策中也指出,违规者将被处罚1万至10万元。不管怎么说,随着“禁管令”的到来,它对行业的颠覆也是可以预期的。

减少对塑料的依赖势在必行,而如何找到一个环保、成本低、用户体验又非常高的产品,替代塑料吸管,更是迫在眉睫。

## 探索促进社会资本进入交通建设领域机制

# “河南经验”受到国务院督查激励表彰

前不久,因促进社会资本进入交通建设领域措施有力等,我省受到国务院督查激励表彰。究竟什么原因,这背后又有着怎样的秘密?7月6日至7月10日,记者走访驻马店、三门峡、洛阳等地,去探寻如何探索促进社会资本进入交通建设领域机制。

□东方今报·猛犸新闻首席记者 夏萍 通讯员 侯凯耀

7月7日,骄阳似火,在连霍二广高速联络线项目洛河特大桥施工现场,桩基和墩柱施工正在如火如荼地进行。

连霍二广高速联络线是我省高速公路“双千工程”(总投资1000余亿元,建设里程1000余公里)重点项目之一。项目全长81.246千米,北起洛阳市新安县,由铁门镇接连霍高速,途经新安、宜阳、伊川、汝阳,终点接二广高速,双向四车道,概算投资总额95.26亿元。

今年上半年,该项目已完成投资9亿元,占年度投资计划20亿元的45%,目前的开工点有96处,基本实现全面开工状态。据悉,连霍二广高速联络线项目采用PPP模式下的“BOT+政府可行性缺口补助”方式实

施,洛阳市政府授权该市交通运输局作为实施机构,通过公开招标方式确定社会资本方。中国中铁及其所属单位与省收费还贷高速公路管理有限公司组成联合体,共同出资组建中铁新川高速公路有限公司,负责项目的投融资、建设、运营维护及移交管理。

“我们看好河南交通运输发展的广阔空间,也将发挥自身在投资建设领域的品牌优势。”中铁新川高速公路有限公司负责人房会彬说,目前项目的控制性工程陈宅隧道和洛河特大桥施工稳步推进,为完成年度投资任务打下坚实基础。

据悉,2019年开工的高速公路“双千工程”15个项目中,有7个为PPP项目,采用市县负责提供“净

地+20%投资”的PPP建设模式,吸引了中国中铁等大型企业投入资金392亿元参与我省高速公路建设,有效缓解全省高速公路建设资金筹措难题。

不仅是高速公路建设领域,在国省干线公路和场站建设领域,也吸引了大量社会资本参与我省交通基础设施建设。

国道310南移工程三门峡段就是其中的代表。省交通运输厅开辟绿色通道,仅用43天完成工程可行性研究报告的批复,创造了我省项目前期工作的最快速度。“我们创新采用‘政府出资代表+社会资本1+社会资本2’的方式共同出资组建项目公司,股权结构为30%:30%:40%,社会资本1将其持有30%股权对应的表决权委托给政府出资代表,即政府实际持有60%的表决权,社会资本2持有40%的表决权。”三门峡市公路事业发展中心主任张栋介绍,设定两个社会投资人,既规避了政府不能占大股的规定,且增加了对项目的主导权,大大降低了

PPP项目的投资风险,“有了这些资金支持,有了强力的队伍建设,项目9月底前通车没问题。”

而在豫南地区的驻马店市产业集聚区内,一座占地900亩的驻马店国际公路物流港坐落于此,吸引了200多家货运(物流)企业入驻,年货运吞吐量500万吨以上。作为公共服务属性的通用集散型货运枢纽,物流港兼具城乡配送、电商物流、零担快专线、物流信息等功能,由河南福和物流发展有限公司投资建设,前期获得交通运输部补助资金3000万元,目前累计完成投资12亿元。

“国务院的督查激励,是荣誉更是鞭策。”省交通运输厅副厅长徐强说,下一步,省交通运输厅将加快推进高速公路“双千工程”等一批交通基础设施建设,切实加大有效投资,今年确保尧栾西等3条高速公路建成通车、新增1.5万个20户以上的自然村通硬化路,力争超额完成600亿元的年度投资目标任务。