

新兴媒体代表占理事会成员近 20%

# 中国经济传媒协会更名换届显示新活力

经济传媒协会新任负责人表示,伴随我国经济高质量发展,协会也崇尚高质量经济新闻。经济传媒协会未来的发展,如同其宗旨与名称变化一样,顺应媒体融合发展趋势,呈现出新的增长点和生命力。



**上接 1版**  
民政部会同中宣部、国资委、原新闻出版广电总局、国家网信办等部门同意,2017年8月17日,有30年历史的中国经济报协会更名为中国经济传媒协会。作为从事经济新闻传播和服务的报刊、广播、电视、网络、新媒体等相关机构和人士自愿组成的全国性、行业性社会团体,经济传媒协会第七次会员代表大会通过了协会章程修订案,将协会宗旨修订为:“以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,促

进经济高质量发展和经济媒体事业创新建设,为建设富强民主文明和谐美丽的社会主义现代化强国而奋斗”,显示出协会与时俱进,发挥经济媒体的传播合力,为我国经济高质量发展营造舆论氛围,同时加快媒体融合发展的强烈愿望。  
本次经济传媒协会换届是在传统媒体持续下滑、经济转向高质量发展背景下进行的。经济日报、科技日报、经济参考报、金融时报、健康时报、界面网、财联社等一批主流媒体的负责人,人民

网、新华网、中国经济网、新浪网、网易网等有影响的网络媒体加入了协会,广电和出版也首次加盟,特邀常务理事中出现了金融家、数据专家和媒体传播教授的身影。  
专家点评,经济传媒协会未来的发展,如同其宗旨与名称变化一样,顺应媒体融合发展趋势,呈现出新的增长点和生命力。  
作为国资委授权的党建管理部门,中国物流与采购联合会会长何黎明见证了中国经济传媒协会成功换届。他评

价,协会开展的“中国经济新闻(大赛)暨经济新闻人物评选”活动,是全国评比表彰达标保留项目。五年多来,协会紧紧围绕经济社会发展中心工作,评选出一批代表了国内经济新闻报道水平的优秀作品,推举出一些在全国或业界都具有很大影响力的经济新闻人物,形成了强有力的舆论正能量。希望协会珍惜这个全国唯一的经济新闻和人物评选项目,在有关部门的支持和指导下,进一步创新提升,将其培育成为业界的品牌项目。



经济传媒协会新任负责人表示,伴随我国经济高质量发展,协会崇尚专业的精神,聚焦为会员和企业、行业提供专业服务,先办好五件事:一是配合国家重大战略组织主题报道活动。以精准扶贫为例,市值及品牌全球保险集团首位的世界500强企业中国平安集团,2018年将正式启动公益投入100亿元的“三村建设工程”,面向“村官、村医、村教”三个方向,实施产业扶贫、健康扶贫、教育扶贫,助力美丽乡村的建设。协会与平安集团协商合作,欢

迎更多企业和媒体参与其中。二是提升“中国经济新闻大赛暨经济新闻人物评选”的专业内涵、品质、形式和公信力,将这一连续举办了29届的经济新闻界仅有的全国评比表彰达标保留项目,培育成为中国经济传播领域最有影响力的奖项。三是为经济媒体对接企业和市场提供跨界服务。四是与学界合作提升经济传播的专业服务。五是加强党的领导,提升协会自身的专业服务能力。  
摄影 王大鹏

## 快递在大城市如何“安家” 智能化成为物流突破口

不久前,深圳开展了第五次禁摩限电整治行动,全市范围内禁止电动三轮车通行;广州持续加大对非机动车交通违法行为的管理和执法力度,快递车也是治理对象之一;北京、上海等城市则在有序疏解非核心功能,排查各种安全隐患……在此过程中,快递物流企业的末端网点以及快递车辆都受到不同程度的影响。  
当下,特大城市规范化管理与快递物流业传统运营模式之间的矛盾显现。快递在大城市该怎么“安家”?如何拿到特大城市的“居住证”?记者进行了采访。

城区集散点;9点,到达集散点,停车卸货,往电动三轮车车上分拣包裹,开始派送;下午3点,派送结束,进入收件时段;晚上8点,启程前往顺义文件,车程40—50公里;晚上12点,回到楼台车休息。  
这是北京优速东城六部网点负责人杨西秋和手下快递员一天的生活。“现在快件越来越多,但网点想找个合适的地方却越来越不容易,快递员跑的路也越来越长。”杨西秋说。杨西秋的路途区域是东城,以前网点就在东城区的一个小院内。随着城市治理的加强,网点搬了3次家。第一次,从小院搬出来,搬到附近110方米左右的门店里。第二次,搬到了南边的马驹桥,但距离分拨中心近60公里,距离派送区域20多公里,交、取件实在不方便,杨西秋继续寻找地方。第三次,在马驹桥搬到顺义楼台车,办公、客服、员工都在村子

里。  
快递员除了要有网点,还要有集散点。杨西秋介绍,公司租下的集散点其实是二环边上的一个停车场,露天无遮挡,“遇到下雨下雪,只能靠车里,等雨雪停了再分拣。”记者看到,这一停车场集中了3家快递企业:优速、快捷、圆通。而停车场铁栅栏内,还有中通的分集点。  
在深圳,快递企业遇到的是另一种新难题。随着第五次禁摩限电整治行动的开展,深圳快递员们只能用两轮电动车及微型货车送货。两轮电动车载货少、货物安全难保障。即使是两轮电动车也面临着被备案的问题。“深圳将快递员列为特殊行业,对两轮电动车实行备案配额制,但目前的配额数量远小于需求,缺口较大。”某快递企业深圳地区负责人说。  
两轮电动车载货少,微型货车送货在深圳可行吗?“微型货车分为燃油车和新能源电动车。在深圳,燃油车也实行配额制,牌照难求。新能源车受到政府部门的鼓励,可充电也是一大优势。”该企业负责人说。何况,对加强限制而言,将电动三轮车更换为汽车,购车及雇用司机都意味着成倍增加费用。

快递业是劳动密集型产业。特大城市业务量大,快递员的工资比其他城市要高一些,此前快递员都愿意到大城市干。但是,近两年,快递企业在特大城市招工越来越难。一家快递网点的负责人告诉记者,员工工资虽然年年涨,但每天工作时长长达15—16小时,“太辛苦,很多年轻人不愿意干。年纪大的,很多新技术又学得慢,干不过来。”即使是采取直营模式的顺丰,招工难度也同样存在。一位顺丰快递员告诉记者,大城市的业务量居高不下,好几个业务员吃不消离职了。另外,由于大城市生活成本不断提高,赚的多,花的也多,好多同行或者去了二线城市干快递,或者转行做了别的。  
网点是快递企业的重要一环,其运营成本上快也很快。杨西秋算了一笔账,在顺义的4间小房2间大房,及东城的香河库,租金要8000元/月。东城的停车场,共80平方米左右,每月租金7000元。老杨工资较少,分租其中的1700元,快捷承担了1800元,剩下的由圆通承担。杨西秋手下有8个人,每名快递员每月得6500—7000元,还包吃、包住、包接送。这么算下来,大大小小的成本每个月要6.5万元左右。每派一件,他能从公司拿到也就2—3块钱。“去年底开始,公司将北京地区的配送划分为一类,派件费比郊区二类每单多1元,虽然是杯水车薪,也算是给我们鼓励了。”杨西秋说。  
圆通研究院负责人韩方方表示,特

大城市发展理念与快递物流业传统运营模式之间的矛盾正在显现。例如广州多次强调建设干净整洁平安有序的城市,深圳强调安全发展等等,这些城市倡导的城市发展理念与快递员生活的环境、安全、交通等管理越来越严格。“无论是广州、深圳开展的禁摩限电整治行动,还是京沪疏解非核心功能,都在倒逼特大城市快递物流业运营管理模式创新转型。”韩方方说,从某种意义上讲,快递物流业“二次创业”的紧迫性不容忽视。

另一方面,快递员之前是写字楼物业管理的难点之一,面对不同快递企业的多头管理变为面对一家企业的单一管理,效率更高。  
“建包工厂+站点”模式是更进一步集约化。“建包工厂”即实现若干个加盟网点进出港件的集中分拣操作,化解中心城区加盟网点操作场地的空间压力。“站点”是集揽件、代收、销售等增值服务于一体的快递末端综合服务场所,覆盖加盟网点业务经营区域,布局上更加贴近终端用户。“快递末端综合服务场所典型代表就是菜鸟驿站。”韩方方告诉记者。  
不过,“建包工厂+站点”的深入融合模式在试点中还面临不小的挑战。此前曾有地方试点各品牌共建第三方配送平台,加盟商态度积极,各品牌总部态度却不明朗。“深入融合共建第三方,服务质量如何保证、品牌形象如何保持?只有解决了这些问题,各品牌共建第三方配送才可能实现。”优速北京公司副总经理刘福来说。  
智能化投放路径也是业界公认的末端发展趋势。据估计,2017年通过智能快件箱投递快件在城市地区投递总量的占比接近10%。但使用智能快件箱是否应该付费?如果付费,谁应该承担这笔费用?这两个问题至今没有确定答案。由于没有找到稳定的盈利模式,如今,只有个别省份顺丰、中国邮政的丰巢、中邮速递易成为市场最大的两个“玩家”。今年1月,丰巢最大的两个“玩家”,顺丰、中邮全部跟投。与此同时,丰巢自主研发了一款可以配合“无人车+智能配送车”的八面智能快件箱,快递柜采用八面立体视觉设计,支持“刷脸”取件,可容纳超600个快件。住宅投递,智能快件箱投递和公共服务点投递等互为补充,有望加速形成末端投递新格局。  
据新华社

## 大城市快件越来越多,分拆投递遇到新难题

早晨6点半,从首都机场附近的顺义楼台车出发,前往位于顺义姚迪的分拨中心收件;7点半,取件完毕,前往东

城区集散点;9点,到达集散点,停车卸货,往电动三轮车车上分拣包裹,开始派送;下午3点,派送结束,进入收件时段;晚上8点,启程前往顺义文件,车程40—50公里;晚上12点,回到楼台车休息。

里。  
快递员除了要有网点,还要有集散点。杨西秋介绍,公司租下的集散点其实是二环边上的一个停车场,露天无遮挡,“遇到下雨下雪,只能靠车里,等雨雪停了再分拣。”记者看到,这一停车场集中了3家快递企业:优速、快捷、圆通。而停车场铁栅栏内,还有中通的分集点。

快递员除了要有网点,还要有集散点。杨西秋介绍,公司租下的集散点其实是二环边上的一个停车场,露天无遮挡,“遇到下雨下雪,只能靠车里,等雨雪停了再分拣。”记者看到,这一停车场集中了3家快递企业:优速、快捷、圆通。而停车场铁栅栏内,还有中通的分集点。

## 集约化、智能化应成为城市物流快速突破口的

快递业是劳动密集型产业。特大城市业务量大,快递员的工资比其他城市要高一些,此前快递员都愿意到大城市干。但是,近两年,快递企业在特大城市招工越来越难。一家快递网点的负责人告诉记者,员工工资虽然年年涨,但每天工作时长长达15—16小时,“太辛苦,很多年轻人不愿意干。年纪大的,很多新技术又学得慢,干不过来。”即使是采取直营模式的顺丰,招工难度也同样存在。一位顺丰快递员告诉记者,大城市的业务量居高不下,好几个业务员吃不消离职了。另外,由于大城市生活成本不断提高,赚的多,花的也多,好多同行或者去了二线城市干快递,或者转行做了别的。  
网点是快递企业的重要一环,其运营成本上快也很快。杨西秋算了一笔账,在顺义的4间小房2间大房,及东城的香河库,租金要8000元/月。东城的停车场,共80平方米左右,每月租金7000元。老杨工资较少,分租其中的1700元,快捷承担了1800元,剩下的由圆通承担。杨西秋手下有8个人,每名快递员每月得6500—7000元,还包吃、包住、包接送。这么算下来,大大小小的成本每个月要6.5万元左右。每派一件,他能从公司拿到也就2—3块钱。“去年底开始,公司将北京地区的配送划分为一类,派件费比郊区二类每单多1元,虽然是杯水车薪,也算是给我们鼓励了。”杨西秋说。  
圆通研究院负责人韩方方表示,特

大城市发展理念与快递物流业传统运营模式之间的矛盾正在显现。例如广州多次强调建设干净整洁平安有序的城市,深圳强调安全发展等等,这些城市倡导的城市发展理念与快递员生活的环境、安全、交通等管理越来越严格。“无论是广州、深圳开展的禁摩限电整治行动,还是京沪疏解非核心功能,都在倒逼特大城市快递物流业运营管理模式创新转型。”韩方方说,从某种意义上讲,快递物流业“二次创业”的紧迫性不容忽视。



电脑、电器、手机换新,旧的该如何处理?

## 北京废弃电子产品 有了新型回收利用体系

废弃电器电子产品回收,是大城市亟待解决又容易带来环境风险的敏感话题。4月3日,北京市发改委发布了首批13家废弃电器电子产品新型回收利用体系建设试点单位及监管单位联系方式。

回收利用体系建设试点。试点将是国内首次通过系统打包的方式整体推进废弃电器电子产品回收体系。  
据介绍,新型回收利用体系建设试点力求发挥各类社会主体的积极性。其中既包括环卫企业依托生活垃圾垃圾分类收运网络,也包括电器电子产品生产、销售企业回收,还有再生资源回收利用企业拓展业务范围回收,更有互联网企业“互联网+回收”等多元主体回收。

回收利用体系建设试点。试点将是国内首次通过系统打包的方式整体推进废弃电器电子产品回收体系。  
据介绍,新型回收利用体系建设试点力求发挥各类社会主体的积极性。其中既包括环卫企业依托生活垃圾垃圾分类收运网络,也包括电器电子产品生产、销售企业回收,还有再生资源回收利用企业拓展业务范围回收,更有互联网企业“互联网+回收”等多元主体回收。

回收利用体系建设试点。试点将是国内首次通过系统打包的方式整体推进废弃电器电子产品回收体系。  
据介绍,新型回收利用体系建设试点力求发挥各类社会主体的积极性。其中既包括环卫企业依托生活垃圾垃圾分类收运网络,也包括电器电子产品生产、销售企业回收,还有再生资源回收利用企业拓展业务范围回收,更有互联网企业“互联网+回收”等多元主体回收。

回收利用体系建设试点。试点将是国内首次通过系统打包的方式整体推进废弃电器电子产品回收体系。  
据介绍,新型回收利用体系建设试点力求发挥各类社会主体的积极性。其中既包括环卫企业依托生活垃圾垃圾分类收运网络,也包括电器电子产品生产、销售企业回收,还有再生资源回收利用企业拓展业务范围回收,更有互联网企业“互联网+回收”等多元主体回收。

回收利用体系建设试点。试点将是国内首次通过系统打包的方式整体推进废弃电器电子产品回收体系。  
据介绍,新型回收利用体系建设试点力求发挥各类社会主体的积极性。其中既包括环卫企业依托生活垃圾垃圾分类收运网络,也包括电器电子产品生产、销售企业回收,还有再生资源回收利用企业拓展业务范围回收,更有互联网企业“互联网+回收”等多元主体回收。

“进行废弃电子产品回收试点,建设新型回收体系,是国家试点任务要求,也是北京防范废弃电器电子产品环境污染风险的现实需求。”北京市发改委环境处相关负责人告诉记者,目前以手机为代表的电子产品更新速度加快,废弃电子产品产生量逐年增长。  
据了解,传统废弃电器电子产品回收主要靠回收企业及部分废品回收商承担,废弃电器电子产品易流入非正规回收渠道。而废弃电子产品非法“作坊式”拆解会带来严重的环境问题:露天堆放电路板经雨水淋落后会对水体和土壤造成重金属污染;电线焚烧、电路板喷漆等拆解环节会产生颗粒物和挥发性有机物污染。  
2016年年底,国务院办公厅印发《生产者责任延伸制度推行方案》,明确北京率先开展废弃电器电子产品新型

回收利用体系建设试点。试点将是国内首次通过系统打包的方式整体推进废弃电器电子产品回收体系。  
据介绍,新型回收利用体系建设试点力求发挥各类社会主体的积极性。其中既包括环卫企业依托生活垃圾垃圾分类收运网络,也包括电器电子产品生产、销售企业回收,还有再生资源回收利用企业拓展业务范围回收,更有互联网企业“互联网+回收”等多元主体回收。  
“目前在北京开展废弃电器电子产品回收利用体系试点的企业不止13家。”该负责人表示,首批试点企业工作基础较好,在各自领域有一定代表性且积极参与试点工作。这些企业在废弃电器电子产品回收工作中各有优势,各领域的企业均参与试点,可以实现资源互补,信息共享,完善回收链条。  
目前,国家在废弃电器电子产品生产者责任延伸方面的制度已开始探索建立。在前端,财政基金制度基本完善;在末端,北京实际拆解能力尚有盈余;建立规范回收体系的“瓶颈”在于规范中间回收环节。为理清打通回收环节,

回收利用体系建设试点。试点将是国内首次通过系统打包的方式整体推进废弃电器电子产品回收体系。  
据介绍,新型回收利用体系建设试点力求发挥各类社会主体的积极性。其中既包括环卫企业依托生活垃圾垃圾分类收运网络,也包括电器电子产品生产、销售企业回收,还有再生资源回收利用企业拓展业务范围回收,更有互联网企业“互联网+回收”等多元主体回收。  
“目前在北京开展废弃电器电子产品回收利用体系试点的企业不止13家。”该负责人表示,首批试点企业工作基础较好,在各自领域有一定代表性且积极参与试点工作。这些企业在废弃电器电子产品回收工作中各有优势,各领域的企业均参与试点,可以实现资源互补,信息共享,完善回收链条。  
目前,国家在废弃电器电子产品生产者责任延伸方面的制度已开始探索建立。在前端,财政基金制度基本完善;在末端,北京实际拆解能力尚有盈余;建立规范回收体系的“瓶颈”在于规范中间回收环节。为理清打通回收环节,

回收利用体系建设试点。试点将是国内首次通过系统打包的方式整体推进废弃电器电子产品回收体系。  
据介绍,新型回收利用体系建设试点力求发挥各类社会主体的积极性。其中既包括环卫企业依托生活垃圾垃圾分类收运网络,也包括电器电子产品生产、销售企业回收,还有再生资源回收利用企业拓展业务范围回收,更有互联网企业“互联网+回收”等多元主体回收。  
“目前在北京开展废弃电器电子产品回收利用体系试点的企业不止13家。”该负责人表示,首批试点企业工作基础较好,在各自领域有一定代表性且积极参与试点工作。这些企业在废弃电器电子产品回收工作中各有优势,各领域的企业均参与试点,可以实现资源互补,信息共享,完善回收链条。  
目前,国家在废弃电器电子产品生产者责任延伸方面的制度已开始探索建立。在前端,财政基金制度基本完善;在末端,北京实际拆解能力尚有盈余;建立规范回收体系的“瓶颈”在于规范中间回收环节。为理清打通回收环节,

回收利用体系建设试点。试点将是国内首次通过系统打包的方式整体推进废弃电器电子产品回收体系。  
据介绍,新型回收利用体系建设试点力求发挥各类社会主体的积极性。其中既包括环卫企业依托生活垃圾垃圾分类收运网络,也包括电器电子产品生产、销售企业回收,还有再生资源回收利用企业拓展业务范围回收,更有互联网企业“互联网+回收”等多元主体回收。  
“目前在北京开展废弃电器电子产品回收利用体系试点的企业不止13家。”该负责人表示,首批试点企业工作基础较好,在各自领域有一定代表性且积极参与试点工作。这些企业在废弃电器电子产品回收工作中各有优势,各领域的企业均参与试点,可以实现资源互补,信息共享,完善回收链条。  
目前,国家在废弃电器电子产品生产者责任延伸方面的制度已开始探索建立。在前端,财政基金制度基本完善;在末端,北京实际拆解能力尚有盈余;建立规范回收体系的“瓶颈”在于规范中间回收环节。为理清打通回收环节,

回收利用体系建设试点。试点将是国内首次通过系统打包的方式整体推进废弃电器电子产品回收体系。  
据介绍,新型回收利用体系建设试点力求发挥各类社会主体的积极性。其中既包括环卫企业依托生活垃圾垃圾分类收运网络,也包括电器电子产品生产、销售企业回收,还有再生资源回收利用企业拓展业务范围回收,更有互联网企业“互联网+回收”等多元主体回收。  
“目前在北京开展废弃电器电子产品回收利用体系试点的企业不止13家。”该负责人表示,首批试点企业工作基础较好,在各自领域有一定代表性且积极参与试点工作。这些企业在废弃电器电子产品回收工作中各有优势,各领域的企业均参与试点,可以实现资源互补,信息共享,完善回收链条。  
目前,国家在废弃电器电子产品生产者责任延伸方面的制度已开始探索建立。在前端,财政基金制度基本完善;在末端,北京实际拆解能力尚有盈余;建立规范回收体系的“瓶颈”在于规范中间回收环节。为理清打通回收环节,