



# 从行李箱看供给侧改革

谈璿

## 新民眼·首席视点

眼睛一眨,居然就快年底,一年之中中国游客出境消费最大高峰期悄然来到。这一季,大家从境外不辞辛苦拖回的沉甸甸行李箱一打开,又将变出一样样哈宝贝?

银联国际最近发布了中国游客出境旅游及消费趋势报告,2015年中国游客出境旅游预计消费将达1.1万亿元,未来会继续稳步增长。照理说,出境旅游好好玩才是正事,但调查发现,近八成中国游客出境游惦记着在行程中安排购物,而境外消费占比最大的也是购物,其次才是住宿和交通。银联卡消费情况统计则发现了一大新变化,出境购物从传统的购买奢侈品为主,逐渐转向了日用品类,在当地人光顾的百货公司和超市的刷卡量增长明显。都说中国人是“移动的钱包”,如今越买越理智,越买越精明了。

也许因为当过两年商业记者的缘故,我喜欢观察他人的购物成果,尤其是游客海外归来展示的“行李箱里的秘密”。

同学几家人结伴去德国自驾游,欣赏美景之余不忘一路畅买,自然少不了入手和国内价差巨大的BOSS西装、RIMOWA箱子。其中一家回程时箱子数量变7只,两只装的是德国的瓷器餐具,新居派用场。

酷爱饮茶的同事,对日本铁壶心心念念,恰逢出国在成田机场转机,火速拿下,小心包好塞进随身大背包,飞了几程终于毫发无损带回家。

一位女性朋友暑期带娃到加拿大兜了一大圈,回来时身上多了件颜色靓丽的始祖鸟冲锋衣,防水又挡风。

至于去日本拎电饭煲、马桶圈,扫货眼药水、袜子、药妆、宝宝驱蚊水等都已经稀松平常。甚至见过从塞班岛回来的跟团游客,晚上在宾馆附近兴奋地发现一家仓储式大卖场几乎全团出动扫货,好几个人带回的“大件”,居然是折叠式小推车!

问起他们的“购后感”,回答异口



孙绍波画

同声:东西好,价格比国内便宜大多。

现在问题来了:舍近求远为哪般?国内就买不到质量和价格同样有竞争力的同类产品吗?答案是:不容易!

中国被称作“世界工厂”,更确切点说,是“世界加工厂”。两头在外的贸易生产模式在过去的三十年使中国成为出口大国,经济实力蒸蒸日上。但是,缺乏原创力和自主优秀品牌的隐忧一直存在。当外需下滑、国内生产成本居高不下时期来临,软肋叠加形成困境,出口这驾马车对经济的拉动作用疲态尽显。与此同时,另一驾马车——国内消费的巨大需求又在不断流失海外,非常可惜。

为什么?产品供给错位,低端商品过于泛滥,高端商品量少价高。当中国进入中等收入阶段以后,人们生活水平提高自然而然带来对日用品质量的高要求。而国内产品结构的新更迭没有来得及跟上需求变化的脚步,本土名牌缺位,各领风骚没几年。在洋名牌长驱直入的环境下,本

土名牌从小企业一点点发展壮大,并非易事。举个例子,十几年前曾买过两套家具,用下来很不错。最近家里想添置几件,发现其中一新锐厂家几年前倒闭破产,缘由是一次外贸交易的赔款过于庞大;另一家原本靠剽窃流行家具式样生产的小厂,依然蜗居市郊没有大的发展。

供给侧改革因此成为当下的热词。在12月2日的经济工作专家座谈会上,李克强总理说,要从供给侧和需求侧两端共同发力,促进产业迈向中高端,放手让企业家去创新。民众出国买东西,倒逼我们的供给升级。中国的许多企业特别是装备制造企业已经在相当程度上具备了国际竞争力,但轻工产品的竞争力仍亟待提升。这就需要充分发挥供给侧方面体制机制的改革,激发调动市场主体创新创造的活力。

机制变,活力增。中国人不缺勤奋,也不缺智慧。有中国市场的充足需求在,假以时日调整产品结构,中

国游客担心回国行李超重的情况定会改观。曾经采访某位对小企业有研究的首席经济学家,闲聊时他说起家里装修时水质净化器就是装在行李箱里从国外带回来的,不过空调没用洋品牌,全部用了国产的,著名的“董小姐”当CEO的那家。他提到,沿海不少为耐克、阿迪达斯等代工生产的运动服装鞋帽企业已经创建了自有品牌,当地本来就有配套企业扎堆的优势,质量其实不输那些大牌,在营销上也开始学着洋品牌的做法,请明星代言。

最后提一句,过于迷信海外名牌同样没有必要。我是个护手霜“控”,浦东机场日上免税行里卖的国外护手霜品牌用过多种,最后得出个人体验,效果最好的当属在联华超市买的芦荟尿素霜,几块钱一大盒,就是香味的选择上差了点。

当我们的日用品也能和国际一流品牌媲美了,请大家不吝点赞,用力买买买。(作者为首席记者)

“我在贵州一个村寨看到,虽然破旧贫穷,但老百姓都觉得日子有希望。因为最近两三年,村里出了20多个大学生。整个村子的年轻人、孩子们都感到有上升的通道、向上的希望,全村的‘心气’都不一样了。”

——在12月3日的国家科技教育领导小组第二次全体会议上,国务院总理李克强谈到了今年春节前夕在贵州黎平蒲洞村的一次考察。

“农垦在新的形势下定位在四个方面:保卫国家粮食安全和重要农产品有效供给的国家队,中国特色新型农业现代化的示范区,对外农业合作的排头兵,安边固疆的稳定器。”

——今天上午,农业部党组成员杨绍品在农垦改革与发展新闻发布会上表示。

“在中央和国家机关本级车改启动的同时,中央企事业单位车改方案也一直在研究当中,目前方案已基本成熟,会在年内印发并对社会公布,争取到2016年底基本完成中央企事业单位车改工作。”

——据中央车改办负责人介绍,中央事业单位和企业车改实施意见分别由国管局和国资委牵头制定。

“科技部在今年年底把这些国家重大科研仪器设备,向香港的科研人员提供申请使用的机会,鼓励香港的科研人员了解国家重大科研基础设施的现状,充分利用这些国家科研基础设施开展研究。”

——全国政协副主席、科技部部长万钢昨在香港表示。

“当初接受任务的时候,疟疾的危害相当严重。那个时候,我没有过多考虑其他的问题,只是一心想把任务完成。现在,我感觉自己的工作还没有做完,耐药性问题已经出现,我关心的是这个问题。得奖之后会怎么样?我从来没有考虑过,也不太感兴趣。”

——中国科学家屠呦呦昨天与爱尔兰科学家威廉·坎贝尔、日本科学家大村智在卡罗林斯卡医学院举行新闻发布会。这是三位2015年诺贝尔奖生理学或医学奖得主在“诺贝尔周”首度与媒体直接交流,屠呦呦先后三次提到自己“工作尚未完成”。

“与过去不同,劳动力阅读报刊、用手机发短信、写信、银行ATM取款完全没问题的比例皆超过一半,但仅有超过1/4的劳动力在使用网上银行、网上购买火车票方面完全没问题。”

——昨日,中山大学发布“中国劳动力动态调查”蓝皮书。



关注时事热点,聆听八方声音,敬请关注本报微信“新民眼”。

## 声音·热点

# 收“拥堵费”能否有效治堵?

“北京、上海、西安等很多城市都在研究征收拥堵费,但是,这个很敏感,哪个城市走在前面,都会有很大的压力,只要有一个城市牵头,肯定很快都会陆陆续续推进的。”

——交通运输部城市交通研究中心副主任吴洪洋日前在接受媒体记者采访时表示。

“征收拥堵费属于行政收费,就是在公共资源被特别利用的情况下,从公立原则的角度讲,特别利用的人应该通过付费的方式来表现,个体机动化出行目前的外部成本还没有完全内部化,征收拥堵费就可以实现其内部化,我比较赞成这种做法。”

——东南大学法学院副教授、交通法治与发展研究中心执行副主任顾大松日前表示。

“拥堵费必须高到能影响市民

近日,北京市交通委主任周正宇介绍了“十三五”期间缓解首都交通拥堵的工作措施。其中,备受社会关注的征收拥堵费问题,也有了明确的时间表。周正宇称,未来北京将实施更加严格的需求管理,调节机动车保有和使用。2016年将研究试点征收拥堵费。

此前,上海也曾就“征收外牌车拥堵费”的传言作过回应,明确其为尚在研究中的储备方案。那么,“拥堵费”究竟是否一帖“良药”?来看看各界的看法。

对出行方式的选择才有效。”

——北京交通大学副教授李红昌日前表示,治理拥堵分“供给”和“需求”两个手段。所谓供给手段,就是增加公共交通设施建设和使用,而需求手段就是鼓励市民公交出行、同时限制市民使用小汽车出行。

“大城市治堵不可能一蹴而就。

从供需矛盾来看,北京交通压力还是增长趋势,拥堵费等经济手段的执行效果需要在整体环境中衡量。”

——北京交通发展研究中心主任郭继孚就北京将试点征收“拥堵费”发表看法。

“经济杠杆能起到一部分作用,发展公共交通才是根本。这需要政

府部门加强城市路网规划和建设,加大对公共交通的投入。还要约束公车过度使用,保障公共交通的‘路权’。同时也需要市民的共同配合,人人做到践行低碳生活观念,减少不合理的用车需求。”

——国家发改委综合运输研究所城市交通研究室主任程世东日前表示。

“对于那些住别墅、开豪车、家里拥有多辆车的人来说,再高的‘拥堵费’在他们眼里也是小菜一碟。如果最终‘拥堵费’限制了大众的出行,反而成了给有钱人‘花钱买通行权’,显然有失公共道路公平的路权。”

——经济日报今天刊发署名文章认为,关键在于“拥堵费”的设计和征收要做到公平、合理。

本栏编辑 潘高峰