

打破制约消费的生产“瓶颈”

经济日报
中央电视台 | 联席评论

生产环节出问题，势必影响消费。最近，用老鼠等肉制品加工生产冒充羊肉的“假羊肉事件”闹得人心惶惶，不但让涮羊肉生意变冷，还令不少消费者产生了“还有什么肉能吃”的顾虑。前几天山东某地生姜也出了事，有调查认为该地生姜种植过程中使用了可致命的剧毒农药，这让一些农副产品市场一度“闻姜色变”，生姜销量明显下降。

多年来，我们一谈及扩大消费的种种制约因素，往往立即会想到收入分配、社会保障等等。这些食品安全事件提醒我们，生产环节的障碍同样不容忽

经济越发展，人们生活水平越高，消费者对产品的技术含量、性能、品质的要求越高，生产滞后对扩大消费的制约越明显。生产环节是经济运行的基础环节，生产什么才可能消费什么。扩大消费须率先打破制约消费的生产“瓶颈”，真正把不合格的产品挡在市场的大门之外。

本期“经济日报 中央电视台联席评论”关注话题——打破制约消费的生产“瓶颈”。

视。从地沟油、速成鸡到今天的毒姜，不断爆出的食品安全问题，小则让一个企业产品销售受挫，大则波及整个行业，致其需求萎缩，严重影响消费者信心。我国每年出生1600多万新生儿，蕴含巨大奶粉需求，但自“三聚氰胺事件”以来，我国消费者更倾向于购买洋品牌奶粉，使得国内奶粉消费一片惨淡。

产品质量安全问题，只是生产环节中制约国内消费的冰山一角。经过30多年的发展，我们尽管已基本解决了产品量的供给，告别了短缺经济时代，表面看生产环节问题基本解决，但产品的技术含量和附加值普遍不高、品牌影响力较弱、部分产品产能过剩而实际有效供给不足，正在成为生产环节上的新问题，阻挡了消费者的热情，甚至使一些消费者不得不去购买国外产品。2012

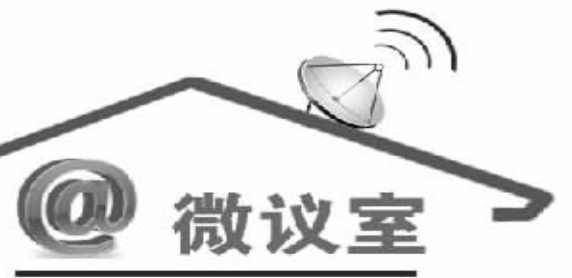
年，我国超过美国成为世界第一大国际旅游消费国，中国游客境外消费总额达到1020亿美元，比2011年增长了40%，比2000年增长了近8倍。

之所以越来越多的人选择走出国门消费，有价格的原因，有消费心理的因素，但更主要的是国内缺少叫得响的大品牌，缺少引领潮流、引领消费的新产品，国内产品升级换代没有跟上城乡居民消费升级的步伐。而且经济越发展，人们生活水平越高，消费者对产品的技术含量、性能、品质的要求越高，生产滞后对扩大消费的制约越明显。这些年，因难以满足消费结构升级需求，以入门级为主的国产汽车在我国汽车消费中只能充当配角，产能利用率不足，企业利润微薄。与之相对，进口汽车却多年保持了30%左右的增速，即使在去年汽车市场低迷情况下，仍比国产汽车增速高出近一倍。

生产环节是经济运行的基础环节，生产什么才可能消费什么，扩大消费须率先打破制约消费的生产“瓶颈”。打破这个“瓶颈”，不仅要求生产环节始终坚持以质取胜、以信取胜、以新取胜，适应消费升级新形势谋求转型，真正生产出质优价廉、适销对路的产品，而且还要将生产、消费放在生产、分配、交换、消费这一经济运行的全过程中来考量，尤其从交换环节上下功夫，管好进入消费市场的“准生证”，真正把不合格的产品挡在市场的大门之外。

很明显，在把分配、交换环节理顺的同时把生产环节也理顺了，建立起扩大国内消费需求的长效机制，我国居民消费潜力才能得到有效释放，崇尚“洋品牌”和国内消费不足的现状才能彻底改观，经济持续健康发展才能真正获得支撑。

(本文执笔:马志刚)



“份儿钱”调整别慢了

在北京出租车调价方案出台之后,司机“份儿钱”怎么改广受关注。北京市发改委近日表示,“份儿钱”的形成有历史原因,十分复杂,市交通委将于近期出台调整政策,企业利润控制水平也将纳入一并考虑。

【微评】打车涨价，“份儿钱”怎么改？近期公众和舆论对北京出租车调价方案议论颇多，其中很大原因就在于“份儿钱”改革仍未取得实质性突破。“份儿钱”是理顺出租车行业利益机制核心部分，让司机和乘客完全承担运营成本，显然并不符合市场逻辑。因此，解决“打车难”，光靠涨价并非根本途径，调整“份儿钱”压低管理费用显得尤为迫切。出租车调价方案将于半月后听证，希望“份儿钱”的改革方案也不要让大家等太久。

如此“照顾”伤民心

交通运输部近日组织起草了《收费公路管理条例（修正案征求意见稿）》。意见稿拟规定，经营性公路的收费期限，按照收回投资并有合理回报的原则确定，最长不得超过25年；国家实施免费政策给经营管理者合法收益造成影响的，可通过适当延长收费年限等方式予以补偿。

【微评】因国家免费政策影响收益竟可以通过延长收费年限来补偿，如此“照顾”高速公路经营管理者，不仅让国家免费政策意义尽失，而且没有考虑到车主的税费负担。因改建扩容、基本养护管理支出就可以延长收费年限，难免让人觉得公路免费是镜中花、水中月。虽立马根除高速公路超期违规收费并不现实，但随意打开的延期收费口并不妥当。就像网友调侃的：假日公路免费的“午餐”不好吃，原来在这儿等着呢。

“一闹就停”谁之过

曾在厦门、大连、宁波等地引来广泛争议的PX项目，最近再次在成都、昆明掀起舆论波澜。公众担心重化工项目的环境风险，政府和企业则力证其安全。上马还是暂停，成了一个谁也说服不了谁的问题。

【微评】从2007年因厦门部分市民反对而进入公共视野起，PX这一化工专业名词就衍生出诸多问题，承载着公众的环境焦虑，也给地方政府带来巨大的环保压力。争议背后的一个重要原因，就是缺少有效的沟通和对话。不管投资多大、工艺多先进，如果牵涉到民众利益，仅以“通告”、“告知”的形式“单向度传输”，怎能在信息时代赢得民众支持？一个地方、一个项目的突围和探索固然重要，但在畅通公众表达、进行有效沟通上，还需要更合理的规划设计。

(更多内容请浏览经济日报腾讯法人微博
<http://e.t.qq.com/jingjiribao>)

古迹改造多些人文关怀

徐 达

近期，对“地产开发商近百亿元资金改造什刹海”等传闻，北京市西城区政府表示，该说法系误读，什刹海旧城保护示范项目非商业开发，不会大拆大建，按居民自愿原则进行人口疏解，腾退后的院落将进行修缮保护等。

笔者以为，民众之所以误读有关政策，既与对相关项目缺乏了解有关，也和过去一些地方大拆大建的改造模式不无关系。从更深层次来讲，这表现出民众对如何保护好“老北京一片净土”的焦虑。近年来，随着北京胡同、老街等古建筑及文化底蕴的逐渐减少，余下为数不多的传统街区更加成为公众关注的焦点。以往政府在古迹改造上多采用商业开发带危改的模式，开发商出资改善居民居住条件，拆除部分民居，再拿回一部分面积做商业开发，这无疑加剧了民众的担忧。

随着经济社会的发展，建筑和居住形态的新陈代谢固然不可避免，但在古迹改造时，还需要一些地方和开发商融入更多人文关怀，在动手改造前做足功课，尽可能缓解民众的焦虑。首先，在项目规划时应坚持对古迹保护性建设和尊重民意等原则。要公开透明、充分征求民众意见；要对施工单位的资质进行严格把关，对项目进行详细说明，让民众了解事实；在工程建设阶段，有关部门还应主动接受社会监督。其次，在传统街区等古迹改造中还应尊重当地百姓的生活习惯，保持其生活的延续性。此外，改造工程中，在遵循各种现代标准的同时，应最大限度地减轻对历史古迹的损伤，确保历史肌理和建筑风格不受破坏。

古迹承载着逝去的时光，其历史文化意义不能和当今社会及民意剥离开来。只有在让民众享受到“旧房新颜”的同时，坚持对古迹背后的记忆与历史进行修复，充分尊重民众意见并赋予更多的人文关怀，才可能缓解民众焦虑，同时使古迹的价值得到彰显。

新闻漫谈



蒋跃新作(新华社发)

无药之痛

近来,重庆市多家医院反映急救西地兰、鱼精蛋白和间羟胺等价格低廉、效果很好的药品,有的医院为抢救病人甚至只能“打白条”向别的医院借这些药。

廉价药品出现短缺,说明这些药的利润率不高,使得药企的生产积极性受到影响。不过,效果好、价格低的药品确实为群众特别是低收入群体所需要。有关地区和部门应落实好中央有关要求,做好廉价药品的生产管理工作,并用好相关补贴机制,使廉价好药不再难买。

(宗 文)

道路屡修屡坏应问责

何勇海

入春以来，吉林省长春市很多条城市道路出现不同程度的损害，严重影响正常交通。有市民表示，该市年年入春都修路，但仅仅过了一冬，道路又满目疮痍。

道路“年年修、年年坏”，是很多地方久治不愈的“城市病”。道路之所以屡修屡坏，除了车流量增加等客观因素外，还有多方面的原因。第一，一些市政部门的官员拍脑袋作决策、拍胸脯

作规划，追求华而不实，摒弃便宜耐用的东西，甚至追求快修快成，以致使城市大马路屡成“路脆脆”，不得不反复修补。第二，规划部门目光短浅缺乏长远，缺乏统一管理指挥，各施工单位各自为政，以至于出现“你挖完了我挖，我挖完了他挖”的恶性循环。第三，某些人以道路损毁为名，反复改造道路，从中捞取“油水”，满足个人利益。第四，有关部门对反复“烧钱”修补道路

行为鲜有追责，助长了一些部门偷工减料、以次充好等行为。

一笔笔巨大的财政资金在道路“年年修年年坏”中浪费掉，应该有人被问责。从更高层面来讲，市政设施不完善、公共服务质量好不好，不仅反映出当地的领导水平，还代表着政府形象。从这个意义上讲，一些地方政府亟须全面问诊，建立长效机制，全面提升城市管理水平。

加速建立巨灾保险机制

江 帆



面对高发的灾害风险，单靠商业保险公司承担经济补偿显然是“小马拉大车”，能量和效果都极其有限。尽快建立国家财政支持的巨灾保险机制就显得更为紧迫

随着四川芦山地震逐渐进入灾后恢复重建阶段，以及“5·12”防灾减灾日的临近，保险业如何进一步发挥防灾减灾的重要作用成为备受关注的课题。以此次芦山地震为例，保险业预计赔付额度将超亿元，但是与地震造成的过百亿元直接经济损失相比，仍然显得杯水车薪。

近年来，保险在社会经济发展中的经济补偿功能得到了进一步显现。在汶川、玉树地震以及北京“7·21”暴雨灾害中，保险业的快速理赔都为减少灾情损失作出了贡献。不过，面对高发的灾害风险，单靠商业保险公司承担经济补偿显然是“小马拉大车”，能量和效果都极其有限。

因此，尽快建立国家财政支持的巨灾保险机制就显得更为紧迫。巨灾保险，一般指应对突发且后果严重的自然灾害保险，如地震、飓风、海啸等。严格说商业保险公司对巨灾不具有可保性，主要原因在于巨灾缺乏大量同质的、独立分布的风

险暴露，不适宜运用大数法则，而且巨灾造成的经济损失难以估量，动辄数十亿元甚至上百亿元，这是单个保险公司难以承受的。如果国家没有有效的巨灾保险机制，一场大灾就可能拖垮保险公司，甚至对整个保险业造成破坏性打击。

基于巨灾的特殊性，发达国家大多在建立风险控制和补偿机制上，采用政府财政直接介入或间接支持的方式，通过发挥国家信用作用，制定有效的公共政策防损减灾。而完善的巨灾保险制度一旦建立，又有利于商业保险机构更好地进入其中，发挥资源配置作用，因为通过保险的杠杆效应，可以用较小的经济成本锁定较大的经济风险，有效降低巨灾风险对国家和地区的财务冲击。在发达国家的巨灾赔偿中，保险理赔可以高达50%以上，而我国往往不及损失总额的百分之一。

我国保险市场还处于初级阶段，保险

公司的资本规模还不足以提供较大的巨灾风险保障。在这种情况下，我国可以结合政府主导和地方政府分配统筹的方式来建立巨灾保险制度，即政府、保险公司和社会共同协作的巨灾保险机制。

在具体操作上，可以考虑建立完善巨灾保险的立法内容，包括界定巨灾保险的适用范围、定位和实施形式；将巨灾保险制度纳入国家综合灾害防范体系，进一步促进保险与减灾工作的有效结合；建立巨灾风险基金，资金可以多方面筹集；利用资本市场和财政税收政策推动巨灾保险机制的建立；进一步加强防灾减灾和保险知识的宣传教育等。

总之，我国的巨灾保险应该是一个多主体参与的多层次立体结构，当巨灾发生时，应由巨灾风险基金、保险公司、再保险公司，以及政府财政、社会捐赠等多路资金来共同承担责任，共同发挥风险控制和经济补偿功能。

为“赔本买卖”赞一个

雷钟哲

媒体报道，西安市近年来通过收储社会闲置房源，提供租房补贴等方式，为许多城市低收入人群解决了住房难题。

近年来，随着“城中村”改造加快，一些拆迁户分配的多余住房出现闲置。西安市通过与房东一次性签订8年到10年合同，把这些房源收储。期间，房东享受免征营业税、中介费等优惠政策。政府则将这些房子以略低于市场价出租给低收入人群，同时给予租户每月每平方米5元、最多不超过300元的补贴。目前，西安市已收储1万套这样的房源，解决数万人住房。

以较高价格租进、较低价格租出，此外还给租户提供住房补贴，这种“赔本买卖”实际上反映出西安市政府对自身服务职能的清醒认识，属于典型的民生创新工程。这项政策还有两个显著益处：其一，能帮助遏制商品房房价的过快增长，是对楼市宏观调控的支持。近年来，除了投机投资性购房推高了房价，低收入群体的刚性需求也是房价走高的重要推手。当其中的一部分需求被大量类似“公租房”、“廉租房”转移，所谓的刚需就会缓解很多。其二，有助于吸引人才，体现出人才聚集的“凹地效应”。所谓“凹地效应”，是指某个地方因具有某些优势特点，导致这些事物向此聚集,比如投资政策、就业岗位、宜居环境等。西安推出的这项惠民政策，能有效解决“夹心层”住房困难，也让城市充满温情。一项惠民政策能够发挥多种功能，实在值得赞一个。期待各地政府能继续推出这样的民生创新工程。