

城市锐评

加快消费品以旧换新 撬动万亿元市场

■潘铎印

近期以来,随着中央明确安排超长期特别国债全力支持消费品以旧换新,相关部门接连部署,发布了最新的汽车和家电领域以旧换新实施细则。地方上也在积极行动,湖南、广东、上海、江苏、青海等地纷纷发布相关实施方案。随着政策加力扩面,消费品以旧换新涉及的万亿元级市场将加速开启。

如今,以旧换新正加速走进百姓生活,成为消费升级和经济发展的重要推动力。进入新时代,人民对美好生活的向往更加强烈,消费需求不断变化,消费品存量更新换代需求不断提升。推动新一轮消费品以旧换新,既利当前更利长远。

目前,我国消费市场总体上正在由“增量时代”进入“增量和存量并重时代”,大量老旧消费品在客观上有更新换代的需求,存量消费品以旧换新需求不断提升。去年底召开的中央经济工作会议提出,推动大规模设备更新和消费品以旧换新。今年7月,国家发展改革委、财政部印发《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干

措施》,提出统筹安排3000亿元左右超长期特别国债资金,大力支持更新换新。从大幅度扩大支持范围,新增老旧电梯、家电家装等重点领域,到大幅度提升补贴标准,加大重点领域更新换新的补贴力度,一系列务实举措进一步增强了广大居民消费意愿,消费潜力逐步释放。

超大规模市场是我国的突出优势。2023年,工业、农业等重点领域设备投资规模约4.9万亿元,随着高质量发展深入推进,设备更新需求会不断扩大,将是一个年规模5万亿元以上的巨大市场。同时,截至2023年底,我国民用汽车保有量达到3.36亿辆,冰箱、洗衣机、空调等家电保有量超过30亿台,汽车、家电更新换代也能创造万亿元规模的市场空间。满足人民日益增长的美好生活需要,推动大规模设备更新和消费品以旧换新,既能为消费升级注入强劲动力,巩固和增强经济回升向好态势;也有利于推进供给侧结构性改革,引导和支持企业加大科技创新和新产品研发;还有利于促进先进产能比重持续提升,并进一步促进消费、拉动投资、增强经济活力,推动经济发展实现动力

变革。

让政策充分发挥促进作用,吸引消费者积极参与,是对市场各方的重要考验。实施消费品以旧换新行动,还要通过政府支持、企业让利等多种方式,推进回收循环利用行动,完善回收网络规划布局,打造全产业链回收平台,加快耐用消费品更新进程,让更多高质量产品走进千家万户,提高居民生活品质,提升人民群众获得感、幸福感。

消费一头连着宏观经济,一头连着千家万户,是经济发展的重要引擎。消费品一新一旧之间,蕴含着扩大内需、推动高质量发展的强大活力。党的二十届三中全会通过的《中共中央关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》提出,“加快培育完整内需体系”。我们要继续加强政策支持和引导,充分调动各方积极性,打通生产、回收、利用等环节,撬动“以旧换新”万亿元市场,充分激发有潜能的消费,把我国超大规模市场优势和内需潜力加速释放出来,为消费升级添动力,为美好生活添光彩,形成促经济、惠企业、利民生的多赢局面。

察言观社

酌情拒绝“买短乘长” 强化运乘契约保障

■唐山客

近日公布的2024版《中国国家铁路集团有限公司铁路旅客运输规程》(以下简称“2024版《国铁集团客规》”),新增了“无运输能力时,列车有权拒绝旅客补票和继续乘车”规定。据介绍,这一规定可防止列车严重超员引发的各类风险,保障列车运行安全秩序和旅客乘车体验。

先买一张短程票,到站后不下车,再补一张到达更远目的地的长程票,这是不少旅客在第一时间买不到直达的长程票时采取的曲线购票措施。此外,也有一些旅客在乘车途中根据出行需求临时延长车程。2024版《国铁集团客规》施行后,旅客“买短乘长”不论是有意为之,还是临时起意,都有可能因铁路运力不足等情况下遭拒。

实际上,铁路企业酌情拒绝“买短乘长”是一种契约选择。旅客购买了短程票,旅客与铁路企业之间就形成了以出发站、终点站、开车时间、座次、票价等为主要内容的铁路客运合同关系,旅客“买短乘长”涉及铁路客运合同中终点站、票价等内容的变更。旅客在“买短”后,想要补“乘长”的票,需要与铁路企业协商变更客运合同,而能否变更,则取决于后者是否同意。

当铁路运力较充足、客运供需矛盾不大时,铁路企业通常会满足旅客的“买短乘长”需求。如此可在一定程度上缓解部分旅客的购票难题,给旅客提供出行便利。然而,当铁路运力紧张、客运供需矛盾较大时,尤其是在春运、开学季、旅游季等出行高峰时段,在一些繁忙线路上,铁路运力可能无法承载一些旅客的“买短乘长”需求。这种情况下,铁路企业拒绝旅客补票和继续乘车,是根据运力也即对客运合同的履约能力作出的合理选择,契合意思自治原则。

如果铁路企业无条件满足旅客的“买短乘长”需求,有可能导致列车超员严重,进而影响列车安全运行;也可能导致车厢拥挤,拉低旅客的乘车体验。此前,有媒体报道过相关车次的列车因部分旅客“买短乘长”导致正常购票的旅客无法上车的现象,也暴露出“买短乘长”与正常购票之间的矛盾。就此看来,铁路企业在无运输能力时拒绝旅客“买短乘长”,除了有保障列车安全运行、维护列车安全秩序的考量,还有助于完成对正常购票旅客的履约,有助于维护正常购票旅客的合法权益。

“无运输能力时,列车有权拒绝旅客补票和继续乘车”的新规定,本质上是对契约规则的重申,有其合理性、必要性和可行性。同时,铁路企业应进一步完善“无运输能力”“严重超员”等情形的判定标准和规则,向社会公布,并通过购票系统的大数据信息和列车现场管理信息,做好对旅客出行需求以及运力供需矛盾的测算、评估、预判、管控,强化统筹协调,动态发布运力保障信息和预警信息,给旅客一个明确的乘车出行预期,引导旅客合理规划出行方案。既做到在运力允许的范围内最大限度包容和满足旅客的“买短乘长”等出行需求,又做到在运力不足时保障旅客的知情权和选择权,公平合理地拒绝旅客“买短乘长”,尽量赢得旅客的理解,减少矛盾和争议。

家电安装,免费成噱头?

说是免费安装实际不免费、高空费材料费“套娃”收费……近日,不少消费者在社交媒体反映,自己本是高高兴兴换新家电,却被安装费“刺中”,有的安装费甚至高达商品本身价格的四成。专家建议,随着以旧换新政策的持续推进,家电企业应同等重视安装等售后服务,努力为消费者提供更好的消费体验。

人民视觉



微言微语

真过“紧日子” 狠刹“装修风”

背景:

近日,有媒体在一些机关和企事业单位调研中发现:有些单位热衷于装点门面,大搞装修,新建设施使用率不高,将大量资金花在“刀面上”,与中央提出的“要习惯过紧日子”“严控一般性支出”等要求不符,引发社会关注。

《浙江日报》:近年来,各地兴建楼宇馆所等行为普遍得到遏制,一些地方转而将钱花在装修、扩建上,这股向基层蔓延的“装修风”,暴露的是一些地方在观念和行动上还没有适

应过“紧日子”的要求。刹住基层“装修风”,踏踏实实过“紧日子”,须从观念、制度、监管等多方面发力。

《新京报》:客观说,一些公共设施若老化到影响正常功能的使用,维修、改造不是不能有,但还是得量力而行,并确保花费支出的最小化,把有限的财力真正用在刀刃上。装修、扩建之风的兴起,表明一些地方还并没有真正从观念和行动上彻底适应过“紧日子”的要求。这也提醒,仍不可低估一些行政积弊的顽固性,围绕政府过“紧日子”,还得有更多针对性的制度保障。

《南方日报》:政府过“紧日子”是为了百姓过“好日子”。少开一个不该开的会议、少上一个不该上的项目、少花一分不该花的财政资金……唯有严控会议、差旅、培训、论坛等支出,才能把更多资金用在关键处,花的支持保就业保民生保经营主体等要紧处,从而用“紧日子”减法做实“好日子”加法。特别强调的是,一些机关和企事业单位的日子虽然“紧”了,但苦干的劲头不能减,实干的成绩不能少,要用常态化“紧日子”为人民群众拼得更多“好日子”“幸福日子”。