

首季良好开局 中国经济企稳向好

■ 罗建华 评论员

国家统计局15日发布的数据显示，一季度国民经济开局良好，首季GDP增速为6.7%。专家认为，系列经济指标回升显示经济出现企稳迹象，预计全年将呈现“前低后高”趋势。(4月15日新华网)

今年是“十三五”的开局之年，开局之年的一季度中国经济数据往往具有风向标意义，倍受国内外广泛关注。回望一季度，面对错综复杂的国际形势和持续较大的经济下行压力，在党中央、国务院坚强领导下，全国上下共同努力，适应把握和引领经济发展新常态，科学统筹稳增长、调结构、惠民生、防风险，在适度扩大总需求的同时，大力推进供给侧结构性改革，经济运行延续了稳中有进的发展态势，结构调整深入推进，新兴动能加快积聚，一些主要指标出现积极变化，国民经济开局良好。

“空姐为什么要漂亮”的经济学解读

■ 舒圣祥 时评人

“我不明白为何民众把空姐看得如此神圣。”尽管贵州大学校长郑强在发表这段言论前，要求不公开，但还是被放到了网上，因为金句不断：“为什么天上倒水的就要比地上倒水的长得漂亮？”“美国航空公司的空姐几乎全是又丑又黑的大妈！”(4月18日新华网)

同样是端茶倒水的工作，为什么天上倒水的长得要漂亮？——搞高分子材料研究的郑强校长，想不明白这个道理，所以大发感慨。对此，力挺其敢讲真话的有，斥其不尊重空姐的也有。虽然郑校长要求“这段掐了别播”，但视频还是流到了网上，流出者出于怎样的意图，我们不得而知。其实，我倒觉得不应该过度阐释这样的个人言论，让大学校长们更自由地个性表达，而不是像个官员那样官话连篇，怎么着也是一件好事。

“空姐为什么要漂亮”的话题，排除歧视与尊重的道德纠结，完全可以从经济学的视角来解读。郑校长表示不懂，只能说他不太懂经济学。一个简单的道理是，同样都是餐厅服务员，高档餐厅肯定比大众餐厅更年轻更漂亮。为什么？一方面是高档餐厅有这样的需求，将年轻漂亮的服务员当作高档次服务的一部分；另一方面也是因为他们有这样的能力，能够以较高的工资水平吸引到年轻漂亮的服务员。

空姐之所以要漂亮，既是因为航空公司服务的客户相对较为高端，所以倾向于选择漂亮的；更是因为他们给出的薪资水平，能够在就业市场上吸引到漂亮的求职者。随着竞争的日趋激烈，如果航空公司给出的薪水不再那么吸引人，他们招到漂亮空姐的可能性就会大大降低；与此同时，随着乘坐飞机的乘客越来越平民化，航空公司对空姐的漂亮程度要求也会降低。头等舱一般比经济舱的空姐长得漂亮，也是一样的道理。

二十年前，肯德基麦当劳里的服务员基本都是美女，现在很多都是大妈。这是行业竞争和人才竞争的双重结果——漂亮的美女们总是倾向于给得起高薪的行当，斤斤计较的老板们总是算计着需不需要以高薪聘用美女。之所以我们的空姐比美国的漂亮，一方面说明美国的美女们可能有比空姐更好的就业选择，另一方面也说明，在美国坐飞机已经极其普通，远比我们更加平民化。

乘客越来越平民，空姐就会越来越平民；薪资越来越平民，空姐就会越来越平民。这一切，都是经济发展和市场竞争的产物，没有什么不可理解。当然，美国空姐之所以很多是大妈，可能还与他们强大的工会力量有关，如果美国航空公司拥有充分的解聘和雇佣员工的权力，他们的空姐漂亮程度应该比现在高很多。工会对于企业发展的掣肘，是人家的劣势而不是优势。所以，我们的空姐比美国漂亮，表示羡慕嫉妒恨的应该是他们，而不是我们。

漂亮也是一种稀缺资源，会在竞争中处于相对优势，并在人才市场上获得相对较高的溢价，这是很正常的市场现象。所以，并不是什么“民众将空姐看得神圣”，而是因为包括郑校长在内的男人们，大家都喜欢美女，乐意给他们支付美丽溢价。



内容提示：昨日上午，记者接到河南省南召县群众爆料，16日下午，南召县发生一起恶性事件，该县检察院、国土局、农业局三单位工作人员及家属在当地一农家乐饭店用餐酒后，因要求以政府名义公款签单遭拒起冲突，一名饭店员工受伤，饭店老板、县人大代表李金明被殴打倒地后身亡。(4月18日《华商报》)

孙正超画

综观一季度GDP增长速度，尽管与去年同期相比，6.7%的增长速度比去年一季度和四季度都略低，但经济运行仍然延续了稳中有进的发展态势，结构调整深入推进，新兴动能加快积聚，一些主要指标出现积极变化，保持在了6.5%—7%的合理区间。而且更重要的是，看待我国经济，不能单看增长率，而要看到我国经济体量不断增大，现在6.7%的增长速度所创造GDP的增量，以2015年的价格计算，比去年一季度的增量多了222亿元。从这个意义上说，首季的增长速度不仅开局良好，而且就国际范围而言，无论与发达国家相比，还是在新兴经济体中都处于较高水平。

诚如国家统计局新闻发言人盛来运所说，“十三五”开局第一季，我国经济运行平稳、结构优化、亮点纷呈、好于预期，经济运行呈现出阶段性筑底企稳的迹象。而这绝非自吹自擂、自说自话，从近期不少外界机构

“外卖环境成本”是个伪问题

■ 止凡 职员

如今，在线外卖市场越来越火爆，在庞大的订单量背后，是不容忽视的资源浪费和环境污染问题。记者调查发现，目前外卖垃圾基本处于无人回收的状态。在享受网络外卖等O2O行业带来生活便利的同时，人们会付出多大的环境成本，又该如何实现生活便利和减少污染的双赢，这亟待引起社会的重视和思考。(4月19日中新网)

如果说当今世界还有什么绝对正确的话题，环境保护大概要算一个。只要是以环保的名义，很多事情就能立马变得不一样，人们因此可以不在乎你的具体初衷，甚至不在乎你的逻辑漏洞。支持环保永远是高大上的，反对环保则是冒天下之大不韪的。比如，当记者抛出外卖环境成本的话题，网上立马支持声一片，好像人人不甘落后。可是，这真的是个问题吗？

根据外卖平台公布的数据，三家主要平台日订单量大概在700万单左右。记者据此粗略算了一笔账：按照每单外卖用1个塑料袋，每个塑料袋0.06平方米计算，每天所用的塑料袋可覆盖42万平方米，大约

上调对我国2016年全年GDP的增幅预期，就足以证明这个问题。据已公布的3月份经济指标数据显示看，国际货币基金组织近日发布的《世界经济展望》报告，将中国2016年经济增速预期上调0.2个百分点至6.5%；摩根大通在报告中指出，近期中国经济显现乐观信号，其中以制造业回暖尤为突出，预期经济增长动力将改善，将中国全年GDP增长预期从6.6%上调至6.7%；中金公司最新发布报告表示，将2016年中国GDP增速预测从此前的6.8%上调至6.9%。这就是中国经济的独特魅力所在。

当然，在看到一季度我国经济取得显著成就的同时，也应清醒地认识到，一方面国际形势复杂多变，不稳定、不确定的因素还很多，另一方面国内正处在转型升级、动能转换的关键阶段，结构调整阵痛仍在持续，同时实体经济比较困难，下行压力不容忽视。为此，我们既要为一季

相当于59个足球场，大约15天即可覆盖一个西湖。——有画面了没？有没有觉得可怕？可是，请换个画面想一想：把700万个塑料袋压缩粉碎，那该是多小的一堆呢？

虽然“15天覆盖一个西湖”的画面很吓人，可是，只有傻子才会把塑料袋去那样一张张地铺——所谓“外卖环境成本”的忧虑，使用的正是同一种无中生有的夸张叙事逻辑。说句不好听的，那就是没事找事，没忧虑找忧虑，以显示自己视角独特目光犀利。塑料袋、一次性筷子，是外卖垃圾的主要构成；外卖垃圾，之前一直都存在，只不过外卖平台的兴起，带来了一定增量。借此炒作“一顿外卖付出多少环境成本”的问题，多少有点哗众取宠。

一个人只要正常地消费、正常地生活，就会产生垃圾，但你不会问“你吃一顿饭付出多少环境成本”，你也不会问“你上一次厕所付出多少环境成本”，你更不会问“你亲热一次付出多少环境成本”。不是这些问题在钻牛角尖的层面都不成立，而是你会觉得这样提问很滑稽。如果时刻拿着放大镜，任由环保驱逐生活，将环保高置于生

电动车“国标”也要与时俱进

■ 杜学峰 职员

近日，北京、深圳等地对电动车的禁行、限行措施，引发了人们对电动自行车出行的再次关注。新京报记者发现，电动自行车的国家标准，还是17年前发布的，标准包括时速不超过20公里，重量不超过40公斤等。十多年来，随着消费者需求的转变，电动自行车生产技术升级改造，目前市场上几乎已找不到“国标车”。(4月13日《新京报》)

据中国自行车助力车专委会粗略统计，2004年电动车全国保有量为2000万辆；截至2014年，电动车保有量已达2亿辆。短短的10年时间，大街小巷上电动车增长了10倍。平均计算，除了孩童和老年人，几乎人均拥有一辆电动车。这从一个侧面说明电动车与人们的出行和生活息息相关。从近年发展迅速的快递业来讲，电动车更是这个行业普遍使用的营运工具。因此，此前深圳、北京对电动车的禁行、限行政策的出台，不仅给很多市民的出行、生活带来了不便，更是给相关行业产生了很大冲击。

2014年11月初，广州市法制办对非机动车和摩托车的“禁售”、“禁油”、“禁行”、“禁停”、“禁坐”等规定进行立法听证，引起各界人士的强烈反对，广州的民意调查中有89.8%的人认为全面禁止电动车会给生活带来影响。北京、深圳对电动车的禁行、限行，想必是没有经过相关听证程序的。

不可否认，电动车在方便了市民出行和生活的时候，也给管理部门带来了不小的压力，尤其是违反交通规则、引发交通事故、盗窃案件、火灾等等。有数据显示，电动车引发的交通事故占全部交通事故的1/3，而这，成为了一些地方禁行、限行的主要理由。

显然，这个理由是不够充分的，也是不具有说服力的。我们试分析一下，目前我国机动车已超过了2.5亿辆，交通事故占到了全部交通事故的2/3，与电动车引发的交通事故相比，这远远高于电动车，而且死亡人数和财产损失远远高于电动车。是不是由此就要对机动车采取禁行、限行措施呢？这有点奇谈怪论的味道！

从近年各地对电动车采取的禁行、限

度的良好开局而坚定信心、增强动力，更当防止出现盲目乐观、自鸣得意的骄傲自满情绪，理智而正确的态度是稳住阵脚、保持定力，毫不懈怠地努力实现百尽竿头更进一步。

良好的开始是成功的一半。可以预见，只要继续按照中央经济工作会议决策部署和政府工作报告总体安排，牢固树立创新、协调、绿色、开放、共享五大发展理念，坚持宏观政策要稳、产业政策要准、微观政策要活、改革政策要实、社会政策要托底的总体思路，加快培育发展新动能，加大供给侧结构性改革力度，继续扩大有效需求，积极释放政策红利，努力巩固积极变化。唯此，就能夯实固牢经济企稳向好的基础。也唯有如此，就能确保经济运行在合理区间，保持中高速增长，迈向中高端水平，确保实现“十三五”经济社会发展良好开局。

活之上，那不得不不说是一种“环保病”，得治。

外卖垃圾中，塑料餐盒和一次性筷子，大多可以回收利用，塑料袋很多也可以降解；与外卖快餐给公众带来的生活便利相比，炒作外卖垃圾，并试图将之定义为外卖“原罪”，未免有点煽情。外卖垃圾夹杂于普通垃圾中，当然涉及垃圾分类的问题，但处理外卖垃圾并不比处理其他垃圾更加“艰难”，在道德层面也并不更加“可鄙”。至于资源浪费，那更是脱离实体经济的胡诌——用来生产外卖包装，怎么就浪费资源了？明明有市场需求，物尽其用何谈浪费？难道你比市场更聪明，更懂得合理配置资源？

“外卖环境成本”，一个彻头彻尾的伪问题。有人提出要尽量少吃外卖，或者自带饭盒，作为个人选择，当然没有问题；若是借此要求别人，或者借此抨击外卖产业，那笔者实在不知道，还有多少东西没有“环境成本”——用手机会产生电子垃圾，建房子会产生建筑垃圾，买衣服会产生服装垃圾，吃喝拉撒更加全都是“罪”啊，我们是不是要因此退回原始社会呢？

行引发的争议看，其实是两个问题：一是管理问题，二是电动机标准问题。而后者从一定程度上又影响了前者。现在企业生产和市场上销售的电动车，早就不是原来意义上的“国标车”了——不管是速度还是重量。而17年前的所谓“国标车”标准早就过时了，企业不生产了、市场上没有销售了。但管理者却还是以这样的标准在管理——而他们管理的不是生产企业、销售商，而是使用者，这种做法本身就值得商榷。

显然，对电动车的禁行、限行，受到影响的是最普通、最底层的老百姓。而这是一个非常庞大的群体。如果说有关管理者是为了城市交通安全、市民的生命财产安全、规范的城市管理，那着力点应该是尽快修改早已名存实亡的电动车“国标”，应该是提高管理能力和水平，应该是加快城市道路建设，应该是把电动车纳入城市交通管理范围，应该是给电动车以“路权”。这可能更加人性化，更显城市管理者的智慧和胸襟。

值得指出的是，对电动车采取一禁了之的管理方法，是懒政、隋政、庸政，是管理手段的下下策！

政府补贴不应再与上市公司“结伴而行”

■ 张国栋 职员

上市公司2015年年报披露进入高潮，伴随着“扭亏”“保壳”“业绩冲刺”等关键词的出现，政府补贴也纷纷露脸。据统计，已经公布2015年年报的上市公司中，获得政府补贴款的近九成，金额多则几十亿，少则也

有几百万。上市公司各取所需，有的实现了扭亏，有的扮靓了业绩，有的虽然有补贴红包助力，但仍无法“脱贫致富奔小康”。(4月14日《京华时报》)

政府补贴上市公司不是新闻，而是每年这个时节就会上演的一出大戏，好似一对你中有我，我中有你，难弃难舍，结伴而行的“伴侣”。从补贴情况看，政府出手毫不吝啬，企业收到的红包金额更是没有最高，只有更高。从公告内容看，政府补贴的理由繁多，其中包括政策支持资金、政府发展资金、技术改造补助、企业奖励、产业转型升级引导资金等，也有打出科技成果转化项目中央补助资金、课题专项经费口号的。但归根结底，政府在关键时刻的慷慨解囊，多半出于两种理由：一是帮助上市公司顺利扭亏，实现保壳。二是为公司扮靓业绩添砖加瓦。

然而不管有什么理由，政府是人民的政府，如此对上市公司“情有独钟”、“结伴而行”，不仅不太正常，事实上也有失公允。不难发现，政府对于上市公司的补贴行为本应该是一种奖励机制，但目前在A股市场上出现的政府补贴现象，已经成为上市公司依靠其达到脱贫致富等目的的代名词，味道已经变了。有分析认为，这是上市公司和地方

政府为了维护税收收入和企业发展的平衡所做出的妥协。可问题是，靠政府补贴虽可解决上市公司短期财务数据难看的问题，但无法解决企业长期绩效持续增长的问题，这种缺少顶层设计的补贴行为是一种战略上的短视行为，上市公司如果一味地靠补贴来掩盖业绩上的短板，在资本层面等于是对投资者的一种战术欺骗，对资本市场的健康发展极为不利，对投资者也是不负责任的。

同时，无序地进行补贴却不对上市公司遭遇的问题和困难进行客观分析，最终，补贴不但无效，反而助长企业的不良习气。如果补贴不合适，会令行业停滞不前不愿意创新。如果是落后产能企业就会造成保护落后，对一些创新企业产生抑制作用，并有可能导致其走向衰败。上述一些企业虽然有政府补贴助力，但仍无法“脱贫致富奔小康”就是例证。

其实，在我国政府补贴某些企业经常会引发争议和质疑，比如，像两桶油这样的垄断巨头，每年以“政策性亏损”的名义获得政府巨额补贴，就被舆论频频质疑：为何不讲“政策性盈利”？还有，地方政府乱补贴ST公司，被质疑是在扭曲上市公司真实业绩，拿投资者的钱来挽救劣质资产。这如果用一句“天下没有免费午餐”来形容，背后定有

政府滥补 扭曲市场竞争

■ 盛翔 评论员

上市公司2015年年报披露进入高潮，伴随着“扭亏”“保壳”“业绩冲刺”等关键词的出现，政府补贴红包纷纷露脸。据不完全统计，已经公布年报的上市公司中，2015年获得政府补贴款的公司近九成。整体来看，政府补贴的金额多则几十亿，少的也有几百万。上市公司各取所需，有的公司实现了扭亏；有的公司扮靓了业绩；有的虽然有补贴红包助力，但仍无法“脱贫致富奔小康”。(4月14日《京华时报》)

不管有多少好听的名义，政府给企业补贴，说白了就是送钱。这和回扣返点之类还不一样，并不是税收的越多，补贴的钱就越多，相反，可能恰恰是那些经营不善的企业，拿走了大笔的补贴。那些真正贡献了就业、贡献了税收、增加了产品总供给、促进了经济增长的好企业，反而拿不到补贴。事实上，他们在市场竞争中就能获得相应的利润，也不需要依靠政府的补贴。好企业应该光明正大通过市场途径从消费者手中挣钱，而不是背地里通过行政途径从纳税人口袋里掏钱。

说实话，九成上市公司获得政府补贴，实在不是什么好消息，它意味着我们的上市公司质量整体不高，尤其是那些对政府补贴形成依赖甚至已经上瘾的企业，很多正是所谓“僵尸企业”。如果没有巨额的政府补贴，它们的壳不可能保得住，它们早就应该从资本市场上退市；但是，无论怎样戴星戴帽，生死边缘总会有地方政府伸出看得见的手，一补就是几个亿。这是什么？这是行政力量对市场力量的粗暴干涉，让资源得不到有效配置，让“僵尸企业”占着茅坑不拉屎。如果没有地方政府几十年如一日地不断补贴，现在根本就不会有那么多的“僵尸企业”。

对投资者而言，企业通过政府补贴“成功扭亏”顺利保壳也好，扮靓业绩拉升股价也罢，其实都是受到了误导和欺骗。毋庸讳言，这对资本市场的健康发展是极为不利的。通过政府补贴粉饰企业报表，掩盖各种业绩短板，不就是在帮助企业欺骗投资者吗？一边打击企业虚假披露信息，一边却又大肆补贴人为美化业绩，实在是自相矛盾。在很多国家，政府随意补贴企业都是被当作经济丑闻来看待的；在我们这里，竟然已经成为一种常态，未免匪夷所思。

需要强调的是，只要有政府补贴在，对企业而言就不可能真正公平，市场竞争的秩序和环境就会被人所改变。政府补贴企业是看得见的不公平，即便九成上市公司都获得了补贴，貌似“雨露均沾”，几十亿与几百万也是相距甚远，更何况那些没拿到一分钱补贴的非上市公司。为了保住本地上市公司数量，为了将来收到更多税收，类似补贴理由，都是十分愚蠢的想法。只要地方政府补贴了一家企业，等于是同时打击了另外一大批企业，这些被打击的企业同样有可能上市，它们贡献的税收也不会比被补贴的企业更少。

无差别地减税，相比有选择地补贴，无论是从公平角度还是从效率角度，都不知道要好多少倍。补贴不仅是慷纳税人之慨，权钱交易的腐败空间更是巨大。如果政府部门自觉有本事判断出好企业，并且对之大方补贴，那么，其他没得到补贴的企业，是否已经自动被归入坏企业的榜单？如果政府部门觉得补贴经营困难的企业是分内职责，那么，所有将要破产的企业是否都可以要求政府埋单？要清理“僵尸企业”也好，要维护市场竞争的公平也罢，都请从严控随意补贴企业的欲望开始；如果钱多了没处花，请补充社保或者直接减税。

“你情我愿”甚至不可告人的利益关系，而不是政府的一厢情愿。只是这样的利益关系并非民众期盼。

窃以为，在市场经济条件下，尤其是“使市场在资源配置中起决定性作用”的背景下，如果政府不差钱，理应补贴到民生领域或助力“双创”，而不应再与上市公司“结伴而行”。这要求，对目前政府补贴企业的乱象进行彻底调查并纠正，既要重新划定补贴范围，也要缩小补贴规模。对必须补贴、扶持的企业，要制定严格的评价标准、决策程序和监督机制。也提醒企业，不要对政府补贴形成一种依赖乃至上瘾，要想在资本市场站稳脚跟，最终还得靠自己。必须指出，政府无论通过何种方式补贴上市公司，都是在拿公共资金制造市场不公，也在一定程度上暴露出政府的错位、越位，绝不是个“双刃剑”问题。

有意思的，早在李克强总理主持召开的一个经济形势座谈会上，就有企业家喊出了“不要补贴，要公平”的声音。如格力电器董事长董明珠就曾直言，我们不需要国家的产业政策扶持！只要有公平竞争的环境，企业自己就可以做好！由此来看，政府补贴，的确是有所改变了。