



2013 春运经济

《企业家日报》大项目实验室 报道

“春运神器”与“春运经济”

春运来临,归心似箭的人们难免会心头火火上人挤人的状况。不过,今年网上一款名为“硬座宝”的产品,这个产品有一个支架,支架上安装了用来缓解腰部和颈椎压迫的软垫,可以让乘客安心入眠。此物被网友称为“春运神器”,一时间销售量暴涨。

“硬座宝”火了

有过春运经历的人一定看过火车上各种睡姿——倚着椅子睡。手托下巴睡,靠在人身上睡,抱着行李睡,甚至站着都能睡。不过,通常睡一觉下来,腰酸背痛,浑身不得劲。不过,有了“硬座宝”以后,似乎一切都不成问题。

从网上流传的图片上看到,“硬座宝”的正上面和侧前方各有一个方形软垫,下方的软垫用于抵住胸部,上方的软垫用于搁头部,这样坐在座位上的人只要身体前倾,就能借助它轻松入睡了。对于很多有过长途硬座痛苦经历的旅客来说,“硬座宝”解决了睡觉问题。

记者近日在网上购物商城搜索“硬座宝”,有几十个卖家在出售,价格在120元到150元之间,销量最多的达到96件。从该商家的成交记录上看,2012年12月17日有一笔生意,之后十几天都没有卖出“硬座宝”。直到2013年1月6日,成交记录开始不断增加。1月12日,卖家将产品名称“硬座睡觉支架”更改为“硬座宝”,仅3天就卖出了30多个。

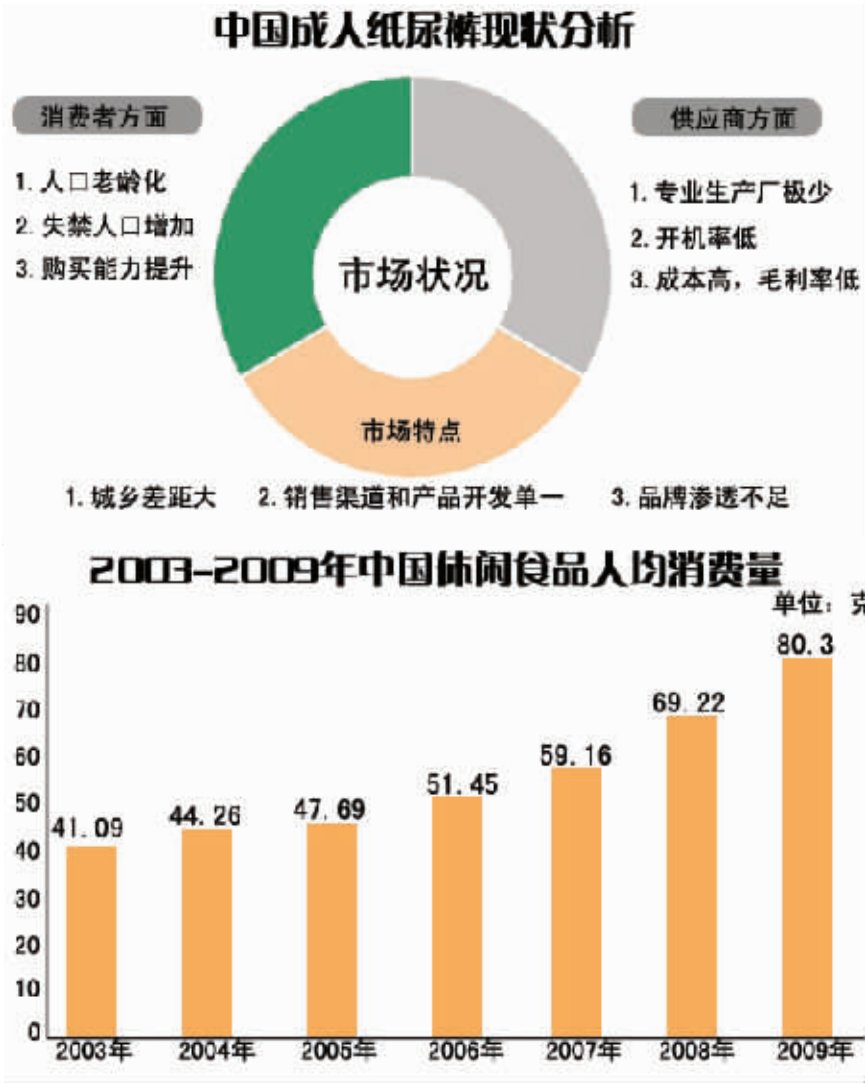
据卖家介绍,买“硬座宝”的人大多是学生,是为了减轻春运乘车的疲劳度。网友“麦麦”说:“我买回来试用了一下,还不错,就是垫子不够软。不过,比没地方倚靠强很多了。”

春运乘车累人,除“硬座宝”,名叫“鸵鸟枕”的棉质产品也在网上热卖。它可以套在头上,只留口鼻处进行呼吸,有避光、隔音、增加舒适度等作用,售价为60元左右。据了解,“鸵鸟枕”最早来自英国白领圈,其得名源自于鸵鸟在遇到危险时喜欢将头埋在沙土里的传言。它的用途也十分广泛,可以做午休枕,在路途中变成“硬座宝”,还可以哄朋友开心,变成了道具。

还有一种神器名叫“火车睡宝”,由一个颈枕和固定带组成,旅途的人可以将其固定在火车座位上,然后头部穿过,调整到适合自己的位置和角度。卖家的图片显示,戴上“火车睡宝”后的样子十分雷人,舒不舒服只有亲身体会了。

盘点各种春运神器

成人纸尿裤



成人纸尿裤又被网友称为“应急马桶”。记者走访发现,这几天买成人纸尿裤的人不少。您在火车上,厕所里面那位怎么等也不出来,您可以直接尿在纸尿裤上。

零食

到处可买。嘴上不闲着绝对能打发无聊时间。

手机充电宝

可在百脑汇买到。其实,手机才是年轻人的第一神器,有了手机,没座不怕,玩游戏刷刷微博,时间过得飞快。但手机没电了看你咋玩,因此买个手机充电宝是非常必要的。

尖叫鸡

可在桂林路市场买到。一捏它,惊悚的惨叫声响彻车厢,你前面挡道的人肯定会给你让路。(惊悚的尖叫声有点自私,您还是真诚友好地借过吧)

铆钉鞋

鞋面上都是尖锐铆钉的它有一个犀利的名字“拒踩鞋”,只要你踩我,保证咯烂你脚!据卖这种鞋的老板说,现在来店

里看这种鞋的女孩不少,许多女孩还专程来试穿一下拍照留念,但真正花钱买的不多。

纸牌麻将

在火车上无聊,痴迷麻将的您肯定想带一副麻将,纸牌麻将就能满足您这个愿望。(玩麻将别动钱,您着点)

报纸杂志

到处可买。在车上无聊了可以读一读,还可以折纸飞机呢。

箱包防夹器

手机与母机分开一定距离就会自动报警,可以防止您的箱包被盗。(箱包里最好别放贵重物品,手机、钱、银行卡都揣在身上)

硬座宝

淘宝上热卖的神器,“硬座一秒变卧铺”,硬座旅客可趴在上面睡觉。

鸵鸟枕

戴上这个帽子,只露鼻子和嘴,适合在公共场合睡觉。(戴上这个睁眼啥也看不到,箱包被人拎走更看不到了,说不定头上被捂得一头汗)

中国式“春运经济”

中国2013年春运于1月26日拉开大幕,至3月6日结束,为期40天。预计全国铁路将发送旅客22450万人,道路的旅客运输量为31亿人次。

在这场浩大的“中国式回家”中,充满民间智慧的“春运神器”,催热了中国特色“春运经济”。除了诗诗所说的“老四样”之外,号称“硬座必备”的“鸵鸟枕”、名为“硬座宝”的睡眠支架,以及“只需几块钱、站票变坐票”的“便携折叠纸凳”如今都成为新上榜的“春运神器”,被网友炒得火热。记者上网搜索发现,这种能让人把头完全埋进枕头里坐着睡觉的“鸵鸟枕”,一个月内在淘宝卖出上千件,被网友戏称为是“没挤过火车的人设计”的一款“硬座宝”,也在一家自称官方的网店里月卖近800件。此外,春节高速公路小客车免费通行,让更多人选择开车回家过年,汽车座椅靠垫、节油宝,也因此大卖。

而近日“杠上”铁路部的各种抢票软件,靠着每天总计约15.1亿次的点击量,通过广告费赚足了“压岁钱”。开发出一款抢票浏览器的金山软件,正因为“在抢票版上表现出的创意”,近日曾股价一日大涨9%。

北京交通大学交通运输学院教授纪嘉伦在接受中新社记者采访时表示,春运本身是一个社会化的大问题,代表“运”字的交通只是一个工具。他认为,在每年的春节长假里,交通作为媒介,使社会更活跃,并实现国家所需的消费过程。

“春运经济”是中国独有的一种现象,不仅仅只是存在于旅途中,“更多的人是在城市里打工,回老家再消费。”纪嘉伦说。

春运,确实是中国一年里最为特殊的一个消费季。北京西客站内一家超市的一位店员对记者表示,每年春运时,零食、土特产的生意都“异常的好”。平时58元的袋装烤鸭春节期间涨到78元,每天还至少能卖个四五十只,“像方便面,一不小心就卖个几十箱。”店员指着身后堆得高高的方便箱子对中新社记者说。

在北京,这些微商小贩的上游,来自当地规模最大的小商品批发兼零售市场天意商城。春节临近,天意一家销售“汉斯母”品牌箱包的店主表示,近期销售量是平时的一两倍。而经营“宾豪”行李箱销售摊位的张春青也称,每年到了春运前,店里“根本站不下人,你根本就没地方跟我说话”。

在“春运经济”不断增长的过程中,车票仅仅是回家的一个途径,随之产生的消费可以是经济效益、是人情,更是一种思乡情愫的载体。

稀缺中求公平 春运里的经济学

每到年末,春运都会成为热门话题,其中又以购买火车票热度最高。话题年年相似,内容总有不同,今年的话题主要集中在12306网站抢票软件是否带来不公和站票坐票等价涉嫌压榨消费者两个方面。无论正反双方观点有多大差异,目的其实并无不同,都希望旅客以尽可能小的成本购得车票,在春节之前安全、快捷和舒适地回到家中。但在目前的条件下,这是不可能完成的任务。

总量庞大和人均不足的规律在铁路领域同样存在,据铁路部门披露的数据,今年春运期间铁路运输将会存在日均200万人次的运力缺口。运力缺口是供求矛盾,解决供求矛盾无非是增加供给和减少需求两种办法,遗憾的是,在当下中国,火车运力这一商品是无法放到经典的供求曲线中加以分析的。先看需求,常坐火车的人都知道,春运期间的火车票,无论是汽车、轮船和飞机等其他交通工具票源同样紧张,但很少引起类似火车票这种广泛关注。

是不是火车票价格上涨,春运期间的需求就一定会减少呢?只要想想中国社会独特的文化,就一定得得出否定的答案。每逢春节,风尘仆仆,挈妇将雏,不辞辛苦回到远方的家中,为的肯定不是占铁路部一点便宜,而是要享受难得的短暂的团聚,这种需求对于价格来说是没有弹性的,哪怕是火车票价格上涨一倍,在骂几句娘之后,还是会乖乖买票坐车回家,否则无法面对父母失望的声音和眼神。

再来看看供给,中国近年来铁路建设跨越式发展,特别是高铁里程增加,对于缓解运力缺口发挥了作用,但还是无法跟上快速增长的运力需求。目前,火车票价格远远不能覆盖运输成本,火车客运实际上扮演着准公共品的角色,如果把铁路部门看作是理性经济人,则其开展客运服务是得不偿失的,所以春运往往作为政治任务来完成,通过价格上涨来利润提高来吸引供给的办法,在这里是行不通的。另一方面来看,春运具有短期需求爆发式增长的特点,仅仅为了满足这部分需求而大幅度增加供给,必然会带来资源在平时的严重浪费。

效率和公平是很古老的话题,春运中的火车票本来应该属于效率的问题,理应通过价格信号来调节供求,但中国传统文化和城乡二元结构带来了巨大的迁徙需求,造成了需求对价格缺乏弹性,火车票的准公共品性质又使得供给的价格弹性也无法发挥作用。这样,就只能跳出市场来寻求解决火车票乱象的办,本来是如何提高效率的问题变成铁路部门的舆论压力。

近年来,铁路部门在舆论压力下,致力于改善旅客购票环境,实名制购票和12306购票网站推出后虽受到一些质疑,但对于降低购票成本和打击倒票黄牛党还是起到了作用。以往,有相当大数量的火车票被黄牛党控制,热门线路的票价通常都会翻倍,现在起码这一问题基本得到解决。在没有翻倍和电话购票之前,半夜排队买票是常有的事情,每年春运2亿人出行假设每人花费一个小时购票,一个小时按10元钱计算,2亿人节省的时间成本就有20亿元。

购买火车票的广大农民工在使用新的订票工具方面有一定劣势,但也不是完全不能解决,通过媒体宣传和一段时间适应,大部分可以学会,据有的媒体测试,目前电话订票是最为快捷便利的订票方法,农民工通过电话订票的难度相对小一些。当然,铁路部门在完善订票网站方面还是有很多工作要做,起码不应该在抢票软件面前不堪一击。

中山大学港澳珠三角研究中心研究交通基建的郑天祥教授受访时指出,高铁票价过高,农民工乘坐可能会花掉大半个月的工资,因此大多舍不得搭乘,高铁的竞争力也因此相应减弱,中国政府应该改变制度来降低高铁票价。

不过,在中国庞大的人口基数之下,春运这一道年度难题,并非修建更多高铁便可解决。春运压力的背后,折射出中国区域发展差异,就业市场不均衡的问题。

在类似广州这样的大城市里,火车站外面形成了排队进站的长龙。广场上撑起了一些大棚,成为新妈妈们休息和喂奶的场所。连续多日吃住在广场上的人们可以领到免费的热水和热粥。

巨大的北京西站的周边交通因为汹涌的客流陷入了停滞。在上海,有农民工已经在火车站附近冰冷潮湿的过街通道里待了好几个晚上,就为了等待购买火车票。

虽然近年来铁路部门占据了基础设施投入的最大份额,开通了一些具有重大意义的铁路线路,比如北京与广州间世界最长的高铁线路,但过去一年来铁路网的整体运力增长有限。对一些农民工来说,今年买火车票的难度很可能比往年还要大。

最大一股客流将出现在公路上。交通运输部表示,客运车辆的输送量将达到31亿人次,比去年增加9%。有交通运输部专家表示,影响中国许多地区的雾霾天气很可能给公路出行增添新的不确定因素。

春运是发展中的经济问题

2013年春运期间预计将有高达34亿人次的出行压力,这一数字很可能创下有史以来春运客流量新高。从1991年有统计以来,中国春运客流量从8.5亿人次飙升至34亿人次,增长了4倍多,尤其是最近几年每年都增加近4亿人次。

究竟是什么造成了中国春运的巨大压力呢?难以理解为何解决了几十年,铁道部长也不停换换,春运问题还是没有缓解?看来一直存在着铁路运力不足的背后,是否有存在其他的隐情?

交通问题只是表象,春运本质上是“发展中的经济问题”。

从近几年国家在解决春运的方法来看,铁道部更多的是以应急方案来解决春运的短期困难。每到春运,铁路部门采取的手段大多是重点地区,铁路局停开管内的短途列车,增开中长途客车,繁忙干线停开大量货车,增开临时客车。最近几年更是为了限制黄牛倒票,开始实施实名制购票。铁道部售票网站12306也开始差异化不同车次的起售时间。然而一票难求的现状一直无法解除。中国为什么不修铁路?这成为春运期间令返乡朋友们气结的问题。

中国为什么不大力提升铁路运力?这里面隐藏着春运难问题背后最大的一个悖论。2013年春运期间,全国客流量将达到34亿人次,这意味着在14亿人口的中国进行2.5次全国规模的人口迁徙。现在全国的最大日客运量是五百万左右,这么算来,春运短短的一个月,爆发出了超出平时近十倍,铁路客运需求有30%左右的运力盈余。显然,如果铁道部仅仅为了解决春运问题而大举提升铁路运力,那么在平时,中国投入巨资兴建的铁路网将要承受接近90%的运力闲置,这将是巨大的资源浪费。

中国确实不能随便再大上铁路了,就算是怎么进行运能增加和运力调配,总是赶不上春运出行人次的快速增加,这不是铁道部能解决的问题。解决春运还得是从根上明白为什么春运出行人数会这么大并解决之。

有人说,春运大规模人数的产生,与中国传统的文化氛围有着极致的关系,但事实上,类似的团圆佳节在世界范围内也是同样存在的。在海外我们就有这种感觉,连被我们认为是个人主义最严重的美国,家庭感恩节、圣诞节也照样是举国上下家庭团聚,不比咱们中国少。也有人说是中国经济失衡,可是哪个国家经济内部能不失衡?日本的北海道、意大利的南部地区,不正相当于中国的中西部?即使美国、纽约、洛杉矶这种大都市与内陆广袤的农业地区面貌差别也极大,能说是失衡吗?

我想国外没出现中国这么严重的春运现象,除了国外人口稀少而交通便利的优势之外,更为主要的原因在于国外在城市间定居的随意性。而中国受到中国的户籍制度限制。

当初中国户籍制度建立的初衷,是保护本地居民并不富裕的教育、医疗、就业等社会资源。正是在以户籍制度为核心的制度体系之下,政府人为的把巨大的劳动力限制在乡村劳动力市场上,让其按照政府意图从事生产,并通过价格的“剪刀差”运作机制,成为中国城市劳动力高价格的支撑。而这种高价格通过福利制度和工资表现出来,最终拉大城乡差距,形成当下的城乡二元结构。

这种户籍制度固化了城市人口的生计红利,也吸引着更多的欠发达地区人口进入大城市。也正是有户籍制度,这些广义上的“流动人口”无法享受城市人的待遇。因为无法买房屋置地,很难在本地结婚生子,难以真正的融入城市,更不用说将整个家庭安居在城市里,这造成了返乡的必然。

问题是,否定户籍制度的意义之前,我们又不能迅速取消它。中国户籍制度的背后是巨大的人口基数,如果现在中国不加以限制人口的流动,中国会成为另一个印度,必然造成现有东部城市生活质量的急剧下跌——拥堵、污染、混乱、高房价、入学难、就业难将成为城市人口 Unlimited 膨胀导致的必然。中国的养