

年终系列盘点之一

中国经济：今年怎么样？明年怎么干？

本报记者 崔吕萍

抗疫这两年，中国经济靠什么拉动？这股拉动力后劲儿如何？又将迈过哪些坎儿？时至年终，一起总结展望一下。

实体经济是我国经济最大韧性所在

今年以来，在党中央坚强领导下，各地区、各部门坚持疫情防控和经济社会发展两手抓，市场主体适应经济环境变化，克服了许多困难，我国经济总体上持续恢复。前三季度我国经济同比增长9.8%，两年平均增长5.2%。

用全国政协常委、经济委员会副主任杨伟民的话说，成绩单于长期坚持发展实体经济的方向。

首先，2020年疫情发生后，我国经济恢复主要靠工业带动。截至今年前三季度，经济恢复的平衡性有所增强：一产同比增7.6%，二产扭转了我国制造业比重连年下滑的局面，三产累计增速也恢复到9.5%的较高数值。

其次，内需稳步恢复，外需增长较快。我国能够迅速满足外需的扩张，也是中国经济今年以来的亮点之一。在我国率先控制住疫情、国际疫情仍在蔓延的情况下，出口对稳定我国经济增长的作用凸显，这也说明我国制造能力、产业配套能力、市场竞争能力都十分强大，更说明党的十八大以来，党中央关于坚持发展实体经济的方向是十分正确的，是我国经济最大韧性所在。

再次，物价、就业、收入稳定，人民生活得到保障。数据显示，今年前三季度，全国居民消费价格指数（CPI）同比上涨0.6%，10月份同比上涨1.5%，涨幅比上月扩大0.8个百分点。生产者物价指数（PPI）同比上涨13.5%，涨幅比上月扩大2.8个百分点。“对于全年物价上涨，我们的预期目标是控制在3%左右，应该完全是可以实现的。另外，1到10月份全国城镇新增就业1133万人，已经提前完成全年新增1100万人以上的目标。同

时，前三季度居民收入增长9.7%，城镇居民收入增长8.7%，农村居民人均收入增长11.2%，农民收入增长继续快于城镇居民收入，这有利于缩小城乡居民收入差距。”杨伟民这样说。

而要稳定经济增长，杨伟民表示，明年我们应关注5个方面的挑战。

第一个也是最大的挑战来自经济增长本身。“今年一季度GDP同比增长18.3%，基数很高，所以明年一季度经济增长压力会很大。今年经济增速会超过6%的预期目标，但两年平均增长低于2019年6.1%的水平，进入到5%的台阶。尽管这是国内外环境发生重大变化，加上新冠肺炎疫情的影响所致，同时，我国从高增长阶段进入到高质量发展阶段增速必然下滑。但回落幅度略大，因此明年要保持经济常态化恢复，下大力气稳定经济增长速度。高质量发展需要保持一个合理区间的经济增长速度。实现发展的主体是企业，政府是推动发展的主体，没有政府的推动，企业很难实现发展。从市场与政府的关系来看，政府要加大推动发展的力度。监管是让企业更健康、更规范地发展，并不是说不发展。”杨伟民这样说。

第二个挑战是疫情，因此要努力做到疫情防控快而精准，减少停摆的人口和停滞的经济活动规模。

第三个挑战是房地产。在杨伟民看来，房地产市场风险并非来自短期因素，目前部分城市房价已超出了中等收入群体的承受力，对制造业、对创新构成了负面影响，也不利于人口的长期增长，而人口增长减弱对长期发展更为不利。“因此，我们要按照党的十九大、党的十九届六中全会的精神，加快建立多主体供给、多渠道保障、租购并举的住房制度，这就会涉及一系列改革。”杨伟民表示。

第四个挑战是能源及其产业结构。“最近党中央国务院发布了关于‘双碳’的顶层设计文件，国务院也作出了一些政策安排，相信明年因缺煤、缺电导致制造业下滑的情况会得到扭转。”杨伟民表示。

第五个挑战是居民消费。“最终消费增加并不一定意味着居民消费的增加，很

可能是政府消费增加了或增加更多。因此我们需要从整体上提高居民收入占国民收入的比例，合理分配劳动报酬与其他要素报酬的比例，这既是推动共同富裕要解决的问题，也是我国稳定经济增长的长远大计。”杨伟民这样说。

跨周期视角策略很有必要

“年初政府定的经济增速是不低于6%，这种目标是留有较大余地的，正常情况下，应该力争8%以上的增速，两年平均达到5%左右。以此为基础，明年再争取不低于5%的增速。”谈及对明年宏观经济的展望，全国政协经济委员会副主任刘世锦日前在公开场合这样说。

相比增速，刘世锦更关注经济领域长期存在的结构性问题。他认为跨周期的视角和策略很有必要，强调先立后破。特别要关注宏观政策主要解决短期稳定和长期平衡的问题。不仅要认识到货币政策能做什么，更要理解货币政策不能做什么。与短期宏观政策相比，我们更需要关注结构性潜能，因为中国真正的增长潜力主要还是来源于结构性潜能。

“还有值得关注的一种现象是，信息化和数字化的快速发展被有些人视为偏离实体经济的虚拟活动，如有人认为电商平台发展挤垮了大量传统商铺，也是对实体经济的冲击。但我们不能由此就得出应该发展金融和数字技术的结论。”在刘世锦看来，在实体经济与虚拟经济关系的讨论中，有必要提出一个生产率标准。从生产率标准出发，需要关注一种被称为“数字经济”的经济形态的发展。这种实体经济通常是数字技术与实体经济深度融合的产物，具有数字技术领先、直接介入实体经济过程、重资产、就业人数多、供应链优化布局等特点，因而显著提高了生产率，形成较强的竞争优势，体现了通过数字技术与实体经济的深度融合带动实体经济转型升级。

“应当明确，我们强调发展实体经济，并非简单回到传统的实体经济，不是仅重视发展物质形态生产，不是把所谓的‘硬科技’与‘软科技’对立起来。我们

的真实挑战是如何推动前者向后者转型。”刘世锦提出了新的思考方向。

期待进一步扩充中等收入群体

“如果让我高度概括，中国经济未来的希望就是两条。”全国政协常委，清华大学社会科学学院教授、中国经济思想与实践研究院院长李稻葵这样表示。

第一条是还没有进入中等收入水平的这10亿人口大部分在农村，中年人进城打工了，但老人和孩子还住在农村，这10亿人口中间，至少4个亿应该有望用15年的时间把他们吸引到城里来，成为新的中等收入人群。这是我们的“肾气”所在，而要释放这一潜力，就要保障城镇化进程。

第二条是科技能让产业生产效率提高，进而提升竞争力。此外，传统产业变为绿色低碳产业的过程中，需要投资，而投资就会拉动经济。

“这两个增长点还需要进一步营造。短期看，需要我们摒弃盲目乐观，付出更多努力。”李稻葵表示。谈及如何释放潜力，李稻葵表示，要让市场在资源配置中发挥决定性作用，同时要更好地发挥政府的作用：“结合我们的工作，建议我们像上课一样，重修这门‘政府与市场经济学’。要把政府的行为放到经济分析中去，去理解经济运行，从而更好地制定经济政策，真正把政府的行为调整到位，让市场更好地发挥作用。”

李稻葵进而强调，对于各级政府的经济激励应到位：“比如建议给地方政府足够的经济激励，让其去促进城镇化发展，主动吸纳尚未纳入中等收入群体的10亿人口，让他们进城。”

李稻葵同时建议，政府要积极培育碳市场：“低碳是我们的国策，现在有两个思路：一是给碳排放企业制定排碳上限，推动限排+排放权交易；二是排碳征税、提高用碳企业成本，进而让整个社会都感受到碳税成本。我比较倾向于第二个思路，因为碳交易给出的碳价格是不稳定的，相比之下，碳税更容易确定，也更有利于培育出一个减碳的大市场。”

智能交通到拐点？

——听听全国政协委员李彦宏怎么说

本报记者 崔吕萍

当“聪明的车”遇到了“智能的路”，智能交通的雏形就有了。但这两者之间如何互相验证对方是否聪明？这种智能赋予交通之后，交通本身又能变成什么样子——它是绿色可持续的吗？能代表未来吗？

在全国政协委员、百度董事长兼首席执行官李彦宏看来，发展智能交通已到拐点：一方面，我们可以去设想智能交通、智能城市甚至智能社会将带给我们怎样的改变；另一方面，我们要在不断解决问题中实现创新，加速智能交通体系的构建，让百姓出行更美好。

智能汽车并非自动驾驶的“终局”

1998年回国创业前，李彦宏把在硅谷看到的商战故事记录成书，书名就叫《硅谷商战》。虽然这本书的写作过程被他戏称“不务正业”，但在那个年代，能够以第一视角记录发生在硅谷的高科技发展史、竞争史并非易事，以至于时至今日，高科技领域创业者和管理学专业人士仍能从这本小书中得到相当多的启示，比如让好主意有条件孵化；要让那些敢于冒险的人得到回报；不要对自己开办的公司死守着不放。

“让人们更平等、便捷地获取信息，消除疑惑、求有所解，是我创办百度的初心。现在看来，20多年过去了，搜索引擎已经彻底改变了人们获取、使用知识的方式。百度也从最初的信息检索，‘进化’出了目前领先全球的人工智能技术体系。真正了那句‘不忘初心，方得始终’。”李彦宏这样说。

从第一本人专著《硅谷商战》到在人工智能领域带有科普性质的《智能革命》，到着眼于理顺人工智能技术与经济发展之间关系、探讨人工

智能成为社会发展新基建、新动能价值所在的《智能经济》，李彦宏坚持用纸质书籍做载体，讲述他对于这些新技术、新话题的认识。用他的话讲，无论信息载体如何变化，纸质书籍的知识密度和严谨性在他心中是无法替代的。

如果说前三本专著关键词偏“科普”，那么李彦宏在新书《智能交通——影响未来10—40年的重大变革》中希望大家读懂的，则是实操策略。

比如李彦宏并不认为自动驾驶的“终局”只是智能汽车，而应该是更大维度的智能交通、智能城市甚至是智能社会。智能汽车只是智能交通“人、车、路、环境”四大关键参与者之一，智能交通是智能城市的重要组成部分，智能城市又是智能社会中的一个重要元素。

智能交通至少能解决三大问题

在李彦宏看来，智能交通至少可以解决三大问题。

第一，基于自动驾驶的智能交通，可以降低90%的道路安全事故。看手机30秒相当于盲开500米，自动驾驶则可以有效避免类似情况。未来，随着无人驾驶进一步成熟，“聪明的车”“智能的路”和车路协同、智能交通管理等系统，都会降低交通事故的发生概率。

第二，智能交通系统能够有效解决拥堵问题，通过“让灯数车”“让车读秒”等车路协同方式，交通效率可以被有效提升。

第三，自动驾驶和智能交通能够助力减碳。这方面抓手也不少，比如车的电动化和智能化水平，可以有效降低车辆在道路上的拥堵时长和能源消耗；比如路的网联化程度越高，越有助于提高道路交通运输的效率；再比如自动驾驶将带来出行方式的变革，朝着共享化方向发展，可以减少私家车的使用量。

“交通对于人工智能来说算是一个的

细分领域，但对于国家、民族而言，却又不仅仅是经济问题，而是社会问题、民生问题、跟每一个人的每一天都息息相关。”以终为始，李彦宏认为，可以去设想智能交通、智能城市甚至智能社会将带给我们怎样的改变。

关于“未来打开方式”的思考

提出问题，为的是解决问题。

2021年全国两会，李彦宏提交了一份名为《加快自动驾驶商用和智能交通普及，让老百姓出行更绿色便捷，实现碳达峰目标》的提案。“我认为，利用人工智能、5G等新技术，加快自动驾驶商用和智能交通普及，能有效缓解交通拥堵，让老百姓出行更绿色便捷，实现碳达峰与经济社会高质量发展的协调统一。”谈及此，李彦宏这样说。

提案提交5个月，工业和信息化部回复时提到“将加快建设完善智能网联汽车标准体系，明确分阶段建立适应我国国情与国际接轨的智能网联汽车标准系统的任务目标；将继续坚持‘单车智能+网联赋能’发展战略，加大网联基础设施建设力度，加快道路基础设施升级改造，营造良好的网联化发展环境。”

而交通运输部作为该提案的联合办理部委，对此也做了积极回应。

解决问题的过程，往往也是创造新机会的过程。为此，李彦宏概括提炼出智能交通未来6大趋势。

第一是智能交通运营商。李彦宏认为，这一模式将改变传统智能交通建设的业态，由一次性集成商模式改为持续性运营商模式：短期来看，每个城市都将有一个或多个智能交通运营商；中长期来看，或将出现2—3家全国性的智能交通运营商。

第二是提升交通效率的创新实践转化。比如信号灯自适应调节、动态限

速、预约出行未来都将成为可能。

第三是车路协同背景下，自动驾驶大规模商用进程将提速。车路协同像是路灯，而单车智能就像车灯，在两者协同作用下，自动驾驶商业化落地门槛能够大大降低，加速单体智能向协同智能的转变。

第四是L4（即高度自动驾驶，也就是能够实现全程无需驾驶员任何操作）及以上自动驾驶仍要面临安全和成本两大难点。

第五是实现出行即服务。对于用户而言，通过使用单个应用程序，就可以获得一站式出行服务，并使用单个支付渠道完成支付，其目的是为用户提供最佳的价值主张，为私家车提供一种更方便、更可持续、甚至更便宜的替代方案。

第六是实现通行时间智能预估，借助百度地图基于飞桨深度学习框架和图神经网络技术，综合考虑诸如道路链接信息、时间信息、时空协同关系、环境、突发事故等多维度信号，以及用户驾驶习惯、对路线熟悉程度等因素，让使用者感受到“时间刚刚好”。

然而，即便是这样基于小切口、垂直纵深方向发展式的思维逻辑，其实也会遇到问题。对此李彦宏也坦言，百度在人工智能领域的发展经历了起起伏伏的过程：“在这一过程中，一些关于‘未来打开方式’的思考在逐渐成熟，智能交通是我们‘吃得比较透’的领域，所以我也愿以此为例，贡献一些思考，希望能够帮助社会各界触类旁通地思考人工智能在各自领域的价值。在我看来，智能交通时代的拐点已经到来——当前，我国有领先的科技人才红利，有这么多的人工智能应用场景，有‘先行先试’‘敢为天下先’等政策理念，在其他地方没有的场景，我们这里会有；在其他地方没有解决过的问题和困难，我们有机会首先去解决，而解决问题本身就是创新的过程。”

创新是实现高质量发展第一动力

全国政协委员、中国联通产品中心总经理 张云勇

党的十九届六中全会通过的《中共中央关于党的百年奋斗重大成就和历史经验的决议》强调，必须实现创新成为第一动力、协调成为内生特点、绿色成为普遍形态、开放成为必由之路、共享成为根本目的的高质量发展，推动经济发展质量变革、效率变革、动力变革。

创新是第一动力，经济这列火车跑得快，需要创新不断驱动。在笔者看来，经济领域相关的创新至少涵盖以下几点。

第一，宏观调控思路和创新。经过40多年的高速增长，总量已稳居世界第二的中国经济进入以速度换挡、结构优化和动力调整为主要特征的新常态。当前，世界面临百年未有之大变局，全球经济充满不确定性，我国经济正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期。区间调控和定向调控相结合，不仅对国民经济平稳运行和产业结构优化升级起到了极为重要的作用，对宏观经济理论也有重大创新。就如刘鹤副总理在《必须实现高质量发展》中所说，增强宏观政策自主性，针对经济波动，做好宏观政策跨周期设计和逆周期调节，加强预期管理。宏观经济“跨周期”调控思路首次提出是在2020年7月召开的政治局会议，作为创新与完善中国特色宏观调控的一项新举措，跨周期有助于中国更好地应对国内外复杂的经济局面，更好地保障经济与金融的平稳运行。核心是综合观测企业利润周期、金融市场周期、国内政策周期等内生性因素，也有技术创新驱动、全球市场波动、国际局势异动等外生性因素，统筹长期供给管理和短期需求管理，在熨平经济波动和促进持续增长的基础上，推动实现各类政策在时序上的协同。

第二，基础研究能力是国家产业经济创新活力源泉。科技是引领发展的第一动力，基础研究是形成科技优势和制高点的根本途径，是所有技术问题之根。关键技术的突破，往往形成龙头带领一个垂直领域拔地而起，进而带动周围上下游形成产业链，最终对整个经济高质量发展形成积极带动，实现更多“从0到1”的突破进而催化更多地从1到N。这里，基础研究科教融合发展必不可少。建立符合基础研究特点和规律的评价机制，实行差别化分类评价和长周期评价，注重长期研究。不唯论文，不等于不需要，鼓励论文系列化研究和长周期评价，鼓励科研人员大胆探索创新，挑战未知，进而提升整体环境科学发现和原始创新能力。

第三，数字经济健康发展成为创新的新赛道。这里包括建设好创新的基座：新型基础设施，即建设高速泛在、天地一体、云网融合、智能敏捷、绿色低碳、安全可控的智能化综合性数字信息基础设施。此外数字经济和实体经济融合长期看成为中国经济的亮点，也是新动能充分发挥的领域。引导加快数字经济和实体经济融合创新发展将成为重要方向。当前数字经济对部分实体经济产生了一定的“挤出效应”，前期融合较好的主要是金融、教育等服务性产业。如果从工业视角看，数字经济发展或将在产业部门间产生替代效应，融合进展不如前者。传统企业应适应数字化趋势，在数字经济大潮下获取数字化转型带来的创新动能，实现传统产业技术改造升级。数字经济的健康发展不仅是数字技术企业本身的事，更需传统企业参与到创新中来。以工业互联网为例，目前主流的平台架构偏传统工业，集成能力比较有限，在细分领域数据积累、算法学习、分析设计能力等方面存在不足。数字经济对实体经济尤其是激发制造型企业的创新活力并形成倍增叠加作用尚未大范围显现，还没有形成普惠效应。为此，建议鼓励实体经济产业链上下游协同攻关，鼓励传统企业积极结合自身资源禀赋，与数字型企业合作，进行数字化人才培训和职业教育，为“专精特新”企业和制造业垂直领域的优等生企业培育兼顾传统领域和数字化的融合人才，面向数字化能力不平衡的地区、不均衡的企业补短板，以数字化创新跨越数字鸿沟。

全国碳市场迎来首个履约期

本报记者 李元丽

伴随全国碳排放权交易市场（以下简称“全国碳市场”）首个履约周期截止日期渐行渐近，11月以来重点排放企业交易意愿明显上升。截至12月2日，全国碳排放权交易市场（CEA）累计成交量4847万吨，累计成交额超20亿元。

自今年7月16日全国碳市场正式上线，截至10月，全国碳市场碳排放配额每月交易量分别为595.19万吨、248.85万吨、920.86万吨、255.30万吨，成交金额分别为3亿元、1.17亿元、3.85亿元、1.07亿元。11月以来，全国碳市场碳排放配额成交量逐步放大，11月单月成交量已达2302.97万吨，成交金额约9.39亿元。

近日，生态环境部发布《关于做好全国碳排放权交易市场第一个履约周期碳排放配额清缴工作的通知》。《通知》要求各地的生态环境厅（局）督促发电行业重点排放单位尽早完成全国碳市场第一个履约周期配额清缴，确保2021年12月15日17点前本行政区域95%的重点排放单位完成履约，12月31日17点前全部重点排放单位完成履约。

厦门大学中国能源经济研究中心教授孙传旺表示，从首笔交易以来，全国碳排放权交易市场总体运行平稳有序，配额价格在合理的区间波动。临近首个履约期，重点排放企业交易意愿上涨，交易活跃度逐渐上升，流动性与交易规模较前期都有较大变化。

安永大中华区能源及基础设施咨询主管合伙人宋亚明表示，目前纳入全国碳市场的2000多家重点排放企业均集中于发电行业，另有更多高碳行业有望在明年年底前纳入全国碳市场。全国碳市场有着广阔发展空间，随着碳达峰、碳中和进程的推进，未来全国碳市场将向成熟完备的金融市场迈进。

据记者了解，钢铁行业碳达峰实施方案以及碳中和技术路线图的工作已基本完成，钢铁行业力争2025年碳排放达峰；到2030年，碳排放量较峰值降低30%。目前该行业纳入全国碳市场的具体方案正在推进中。此外，为进一步增强全国碳市场活跃度，有关部门正积极推进非控排企业入市交易。这也意味着，后续金融机构也将参与到全国碳市场建设之中。

“金融机构可以以多维度参与碳市场，助力提升碳市场的流动性，促进其实现价格发行功能。”光大证券金融业务首席分析师王一峰表示，除提供银行账户开立、场内交易结算、相关资金监管等基础性金融服务外，还可以广泛参与到碳排放权质押融资业务、碳期货等金融衍生品创设、为企业提供碳资产管理金融业务中。

展望未来全国碳市场建设，孙传旺表示，从短期来看，应提升企业市场参与度，促进市场主体多元化，扩大行业覆盖范围；从中长期来看，将推动碳产品创新和碳衍生品交易；从长期来看，应积极推进全国统一的电力市场与碳市场的协同，加快非化石能源发电的蓬勃发展。