

■上证论坛

“精细化”将成为未来中国经济发展关键词



王 军

非同寻常的2020年正进入尾声，即将到来的2021年让人充满期待。作为迈向新征程的第一个五年和向第二个百年奋斗目标进军的新起点，未来五年的中国经济又将展现一幅什么样的画卷呢？

“十四五”规划为未来中国描绘出一幅波澜壮阔的图景。“十四五”规划建议稿明确提出：到2035年，人均GDP达到中等发达国家水平。尽管“十四五”规划建议稿中，并没有提及具体的经济发展目标。但是，文件起草组经过认真研究和测算，认为从经济发展能力和条件看，我国经济有希望、有潜力保持长期平稳发展，到“十四五”末达到现行的高收入国家标准、到2035年实现经济总量或人均收入翻一番，是完全有可能的。

这个“定性表述为主”背后所蕴含的定量指标大致是：如果不考虑别的国家的增长情况以及通胀和汇率变化等因素，未来五年及十五年中国经济增速仍有望保持在4.8%及以上的水平。

当然，要想实现这些目标依然具有相当大的挑战性。从外部看，全球经济受新冠肺炎疫情和超级量化宽松政策的影响，可能将重回长期停滞甚至长期收缩的状态，这将对我国未来经济增长产生一定外部影响。从自身因素看，国内仍面临供应链的转移和科技进步受限，以及高龄少子化等一系列问题。但是，对于未来经济增长的前景，我们也并不悲观。在全球范围来看，“十四五”期间中国经济仍然具有显著的长期竞争优势，保持中高速增长的理由依然充足。从供给角

度看，我国具有最完整、规模最大的工业供应体系，拥有39个工业大类，191个中类，525个小型，成为世界唯一拥有联合国产业分类中全部工业门类的国家。从需求角度看，中国具有规模广阔、需求多样的国内消费市场。中国的人口红利虽然在逐步消失，但“工程师红利”才刚刚开始释放。未来的中国将是一个由技术创新和消费升级两大引擎共同驱动的超大规模经济体。

总之，以疫情为标志和分界，在基准情形下，中国经济可能迎来中长期增长的转折点。即从过去十年6%至7%的中高速增长，转向未来十年4%至6%的中速增长。在复杂多变的内外环境下，尽管未来的增长之路更加艰难，但是中国经济已经迎来复苏，将进入中速增长平台。

“十四五”规划相较于以往最大的不同是，淡化总量增长，强调结构优化，这标志着中国经济已步入到一个存量代替增量、存量经济主导的时代，表现在区域、产业、企业、居民收入、消费多重结构不断分化与集聚、调整与收缩，产业和人口向优势区域集中已成为无法阻挡的客观经济规律。

未来，高质量发展将体现在中国经济的方方面面。从国家战略来看，当前经济形势仍然复杂严峻，不稳定性不确定性较大，很多问题是中长期的，加快形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局的提出，本身就体现了我国发展战略的重大调整。

从总需求及其结构来看，在经济增速保持平稳增长的同时，我国的经济结构也将继续向“消费驱动型”经济转化和优化，服务业和消费占比有望继续提高，消费需求将成为带动经济的主要力量。“十四五”期间的消费率将有望上升至60%左右，投资率则可能稳定在40%左右。同时，需求结构内部尤其是投资需求的结构也将发生调整和优化，来自市场驱动的力量将更为明显和占优。

从区域来看，未来依托大城市群、大都市圈的城镇化发展思路更加清晰，区域发展极化、分化特征更

加明显，以中心城市特别是五百万以上人口的特大城市的带动作用更为突出，城镇化率将进一步提升。粤港澳、长三角、京津冀、西部(成渝)、中部(长江中游+中原)等五大区域的城市群将是未来中国的核心城市群。区域分化的另一面是人口流动的分化，即人口从三四线城市净流出，向一二线特大城市不断集中。

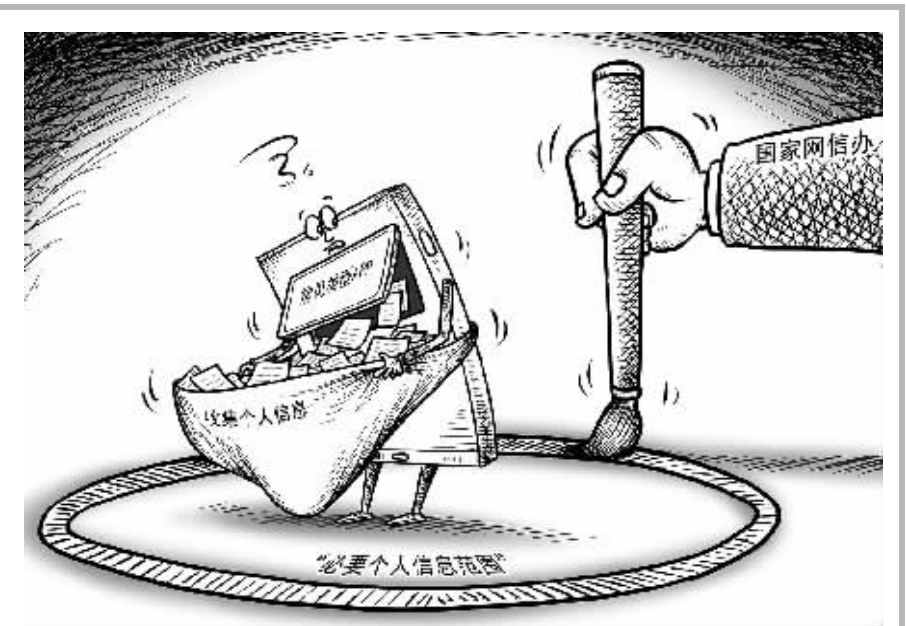
从产业来看，未来中国经济动能正在发生转化。预计未来五年，第二产业的比重将保持在35%左右，第三产业的比重将持续提升至60%左右，但扩张速度会有所放缓。此外，就新旧动能转换而言，“十四五”规划建议特别明确了人工智能、集成电路等八大前沿领域、新一代信息技术、高端装备、新能源汽车等九大战略新兴产业以及新基建等。特别是，新一代信息技术改变了传统的生产生活方式，数字经济将成为引领国内创新发展的主动力和国际竞争的主战场。

数字经济对实体经济各行业的赋能将呈现结构性机会。在各行业中受益最大的是传媒、教育、医疗、零售、金融、物流、科技平台、硬件与软件等行业；餐饮旅游、食品饮料、农业、家电、汽车、轻工制造、电气设备、机械等行业次之；而房地产、油气、化工、钢铁、有色、建材、建筑等行业则影响偏小。

从企业角度观察，企业的竞争进一步加剧、两极分化更加显著，行业中的企业头部化日益明显，收入和利润正快速向少数头部企业聚集。据麦肯锡的跟踪研究发现，中国的头部企业获得了大约90%的总经济利润，其资本回报率达14.6%，是市场平均水平的两倍。

因此，从大趋势来看，无论是宏观还是微观，增量时代、比“快”的时代已经结束了，存量时代、比“慢”，比“精细化”的时代开始了。慢就是快，精细化是生存和发展之道，也将成为未来中国经济发展的关键词。未来我们必须适应这一重大变化，接受现实，修正目标，调整策略，加快转型，练好内功，提高能力，在加快形成“双循环”新发展格局的同时，寻找新的定位和新的发展机遇，努力实现高质量发展。

（作者系中原银行首席经济学家 中国国际经济交流中心学术委员会委员）



保护个人隐私 网信办为 APP 列“负面清单”

日前，国家网信办发布《常见类型移动互联网应用程序(APP)必要个人信息范围(征求意见稿)》，对即时通信等 38 类常见类型 APP，明确了“必要个人信息范围”。征求意见稿规定，提供不同服务功能的 APP 可以收集不同范围必要个人信息。只要用户提供了必要信息，APP 不得拒绝安装，且要保障基本功能服务。否则，必须承担相应法律责任。

漫画 刘道伟

用好退市制度这一监管利器

□桂浩明

上市公司的退市问题，正受到越来越多的关注。特别是在全面推行注册制改革的背景下，建立严格、合理、高效的退市制度，是推动资本市场长治久安的基本前提，同时也是资本市场实现可持续发展过程中的一项必要的保障性措施，自然也是关系到了广大投资者的利益。

以往，在核准制的背景下，A 股市场对于那些持续亏损的企业，早就有强制退市的安排，但在实施了注册制以后，由于符合一定条件的亏损企业也能够上市，这样因为企业亏损而将其退市，在逻辑上就出现了问题。因此就退市制度的设计来说，应该要有新的标准和判断维度，从而使得强制退市这一监管利器，能够更好地发挥作用。

毕竟对于一些成长型的高科技企业来说，很难避免在某个特定发展阶段出现经营利润为负的现象。目前，有关部门已经在研究把可持续经营能力作为衡量上市公司是否具备上市条件的指标，在这里对生产型企业来说重点就是看主营业务收入，而对科研型企业来说就是看研发投入。相信，随着标准的明确，那些丧失经营能力，靠外部输血才得以生存的僵尸企业，将很难在市场上立足。把这些企业从上市公司队伍中剔除，对证券市场是一种净化，对投资者来说，也是一种根本性的保护。

除了可持续经营能力这一维度外，股票流动性这一维度也值得高度重视。上市公司都具有公众公司的特点，应该在二级市场上保持必要的流动性。这种流动性不但体现在成交规模上，也表现在股东人数上，同时也与股价密切相关。今年以来，因股价低于面值而退市的案例，占了

强制退市中的很大一部分，充分显现出其威力。股价低于面值，反映的是广大投资者对企业不乐观的预期。既然不被看好，那么继续留在市场上就是一种资源错配，退市也就成为必然。与此同时，对最低股东人数的要求、最低换手率的要求也很关键。特别是在实名制下，最低股东人数这一指标，反映的是公司作为公众公司的基本要素是否具备。适当提高这方面的指标要求，必然会令那些乏人问津的公司处于十分尴尬的境地，不得不退市。从某种角度来说，它也会对股票交易中不时出现的“做庄”模式，形成相应的威慑作用。

此外还有一个很重要的维度，就是依法合规方面的要求。基于市场实践的需要，现在已经有了对欺诈上市，以及对公司上市后存在重大违法违规行为予以强制退市的安排。其实，在这方面还可以参考“积分制”的方式。在一段时期内，公司以及高管人员因为违法违规受到交易所谴责达到一定数量的，能否也予以强制退市呢？当然，对这个问题还需要作多方面的认证与研究。过去，因为没有相应的措施，对这些治理结构不完善，不断做出损害投资者利益的企业，只能任其在市场上逍遥，而现在终于到了研究、解决这些问题的时候了。

上市公司的退市，不仅是让那些不符合上市条件的公司退出，更重要的还是为了提高上市公司的质量。建立多维度的退市政策，就是要让退市真正做到常态化。一个成熟的退市制度的存在，其意义并不亚于一个良性的发行与上市制度。把住了“进”和“出”这两个端口，中国的证券市场就能更好地发展。

（作者系市场资深研究人士）

个人破产制度为创业者试错预留退路

□蔡恩泽

12月3日，浙江省高级人民法院召开新闻发布会，发布《浙江法院个人债务集中清理(类个人破产)工作指引(试行)》，这意味着浙江正式探索个人破产制度。

此前，2019年7月，国家发改委等13个部门联合印发了《加快完善市场主体退出制度改革方案》，其中提出“研究建立个人破产制度”。这是中国首次明确提出将建立个人破产制度。今年6月，深圳率先于推出我国首部个人破产地方法规《深圳经济特区个人破产条例(征求意见稿)》。一个是我国改革开放的先行试验区，一个是民营经济大省，对个人破产制度的探索可为诚信的创业者试错预留退路，为企业择机退出市场提供合法渠道。

长期以来，个人破产案是司法敏感地带，由于没有相关法律法规可以遵循，既困扰着法院，同时也困扰着债务人。有了个人破产制度，可以让诚信的创业者合理规避债务风险，有机会得到债务豁免，不用再砸锅卖铁还债，从而增强创业的勇气和耐力。

事实上，今年10月，全国已有首例具备个人破产实质功能和相当程序的个人债务集中清理案件。案件债务人是某破产企业股东，月收入4000元、资产不到5位数，却负债214万余元。在法院的积极调解下，认定该债务人为“诚信而不幸者”，取得4位债权人的谅解，最终只需偿还3.2万余元，并且能保持一定水准的生活。

个人破产制度的旨在鼓励企业家创新精神和保护债权人利益之间达成某种平衡，这是债务、债权双方的核心关切。由于现实

■大视野

推进产业链现代化的关键是自主性

□袁 东

产业链的延伸及其布局，不仅是一个企业、一个地区和一个国家的事情，也是全球范围内的事情。无论从哪个角度讲，中国市场都是产业链布局的重点。甚至，中国市场是一些“全产业链”的良好载体与支撑体。那么，如果“全产业链”都在中国，就是产业链现代化吗？未必！对中国发展而言，产业链现代化的关键是产业链构建的自主性。

中国市场是全球最大也是最具潜力的市场。唯有中国的竞争性企业占据了产业链的中高端，才能够主导“全产业链”的构建与走向，中国市场才能成为由中国企业主导的市场。如果中国企业在本土市场上都不具备竞争优势，那么也难以在全球市场上胜出。

目前，尽管某些产业链的大部分环节都布局在中国，但是中国企业在中的大多数仍处于产业链的低端，并由此产生一些亟待解决的问题。一是，产业链低端基本是那些低工资岗位，这使中国广大劳动阶层报酬率相对较低，增长水平相对有限。二是，由于产业链的主导权并不在中国企业手中，产业链的构建、延伸、结构调整与走向也就不由中国企业主导。随着产品更新换代与技术进步的加快，中国企业在产业链中的地位也就进一步趋于被动，不仅自身收入与利润被不断挤压，所提供工作岗位的报酬水平也相对被压制。三是，位于产业链高端的外资企业与资本凭借对中国高端市场的垄断，获取了巨额垄断利润，据此巩固产品开发与技术更新能力，加快产品更新换代与技术创新，进一步增强“先进者优势”，从而进一步提高他们对中国企业的“优势壁垒”。四是，由于中国企业和劳动者所获得的收入、利润在“全产业链”中的占比偏

低，不仅制约了中国劳动阶层收入的快速提升，也抑制了消费需求和社会总需求的提升。因此，如果产业链现代化不能持续向产业链中高端提升，也会影响到“扩大内需”这一战略基点。

产业链的形成与改进并不完全是市场自由竞争的结果，产业链是由那些位于技术高端的企业在其本国政府支持下构建起来的，这些企业不仅决定着整条产业链的生产结构，也决定着成本结构与价格水平。从某种意义上讲，“全产业链”仅仅是相对那些主导产业链构建的企业与国家而言。产业链越是跨越国界，越是全球化，就越是有着主导与非主导之分。

对于一个越来越全方位开放的中国而言，产业链的自主性，而非仅仅是产业链的全球化，才是首要和根本的，因为这决定着向产业链高端进军的发展目标的实现，某种程度上也是一个决定全局的关键所在。正是在这一意义上，国家提出了“产业链现代化”。

只有那些能够自主开发产品尤其是高端复杂工业产品的中国企业，才会拥有在全球范围内自主采购元器件和不断改进工艺的自由权，才能够基于自己设计开发的产品，建立生产制造结构、成本总体水平与结构、市场性价比的标准，引领、整合上下游产业链，建立起产业联盟，主导整个产业链的收入与利润分配。

要实现产业链的自主性进而达到产业链现代化的目标，关键是要加大力度推进中国工业的自主产品开发和技术创新。

只有坚持并极力推进工业产品自主开发，中国企业才会建立并不断改进自己的产品开发平台，充实产品开发团队与改进平台实验装置设备，从而在实践活动中，充分吸收各方面的技术知识，积累起日益丰厚的产品开发经验和能力，进而取得关键技术

的突破，使技术创新和进步踏上前进的轨道。

加大力度推进中国工业产品自主开发和自主创新，既需要中国企业勇于在竞争性环境中具有战略远见与决心，更需要国家层面的推动，比如在某些领域某些时期，要求中国骨干企业提高自主产品开发的比重，并对那些勇于进行自主产品开发与技术创新的企业给予有力的支持。

强调并推进自主产品开发，并不是关起门来封闭式自我研发，而是在一种更加开放、高强度技术学习进程中，实现产品的自我设计与开发，增强产品开发能力，推进技术创新。

产品开发是连接技术和市场的关键环节，由于中国企业更熟悉本土市场的需求，以及国内本身的经济社会条件，所以一旦中国企业能够将那些中高端工业产品纳入自主开发范畴，所开发的产品在中国市场上会更有竞争力，这些企业也将由此踏上良性扩张的快车道。比如，面对已经被合资企业、跨国企业和国内重点大型企业垄断的中国汽车市场，哈飞、吉利、奇瑞、比亚迪等企业无不是依靠开发出拥有自主知识产权的系列车型，在20多年里杀出一条血路，迅速从小变大，并实现了中国汽车出口的零突破。相似的案例在面板显示器、核电、高铁等工业领域也都存在。

当一批具有这样特性的中国企业不断出现并壮大时，当中国在本土乃至全球市场向着产业链现代化大踏步前进，并最终实现目标时，我们才能够说，中国摆脱了西方国家与企业与资本在产业链上的压制，我们才能够说，中国市场首先是中国企业的，然后才是世界的，中国的对外开放也就更有底气。

（作者系中央财经大学教授）

智能化，汽车产业革命的下半场

□张 锐

日前，首届世界智能汽车大会在广州拉开帷幕。对于汽车产业而言，新能源只是上半场，智能化才是下半场。世界智能汽车大会的举行无疑对智能汽车项目对接落地，对中国乃至全球智能汽车产业高质量发展产生新的助力。

智能化汽车又称智能网联汽车，是人工智能、芯片演算、5G、车联网、大数据和新型感知等多种技术耦合的结晶体。不同的技术对应着相应的产业链，如与自动驾驶息息相关的有摄像头、卫星定位、超声波雷达等智能硬件。因多种技术存在紧密勾连，未来智能汽车的发展必将呈现出产业融合与协同创新的局面。

目前来看，全球智能汽车以及由此衍生的产业演进与布局，虽然仍处于商业化前期阶段，但强大的产业关联与协同以及全新而愉悦的消费体验，已经足以让智能汽车创造出非常乐观的市场需求前景。根据IDC全球智能网联汽车预测报告》发布的信息，智能汽车将在未来的5年迎来飞速发展时期，智能汽车的出货量复合增长率会攀升至16.8%，到2024年，智能汽车在全世界范围内的出货量或将达到7620万辆。

众多国家为智能化汽车进行政策赋能，无疑是智能汽车发展即将进入快车道的重要推力。除了欧盟委员会先后发布了《通往自动化出行之路，欧盟未来出行战略》《智能汽车安全的良好实践》等重要文件，并明确宣布在2030年完全进入自动驾驶社会的目标外，德国还单独推出了《自动和联网驾驶战略》，宣布将投入数十亿欧元改造网络基础设施、鼓励智能汽车研

发，法国则将自动驾驶领域纳入国家人工智能发展计划和促进经济增长及企业变革行动方案。同时，美国政府也推出了智能汽车的最新政策体系“自动驾驶4.0”，并计划改造一段长约40英里的轨道，这条专门用于自动驾驶汽车的跑道被命名为“密歇根智慧出行走廊”。

对于中国而言，智能汽车承载着“制造强国、网络强国、交通强国”的未来重任，汽车智能化的顶层设计毫不弱于其他国家。两年前，工信部就印发《车联网(智能网联汽车)产业发展行动计划》，提出分阶段实现智能网联汽车产业高质量发展的目标。今年以来，国家发改委又发布《智能汽车创新发展战略》，明确到2025年基本形成国内标准智能汽车的技术创新、产业生态、基础设施、法规标准、产品监管和网络安全体系。同时，国务院印发的《新能源汽车产业发展规划》强调了汽车电动化、网联化、智能化的发展方向。不仅如此，国务院多个部委还协同组建了国家智能网联汽车创新中心。

地方政府对顶层设计的有效执行，加快了汽车智能化落地的步伐。其中，北京、上海、广州、深圳、杭州、长沙等全国40多个城市都制定了智能网联汽车道路测试相关政策。上海、深圳等地都已颁发智能网联汽车示范应用或自动驾驶商用牌照，北京已经挂出“智能车联开放道路”牌标，“能思考”“会说话”的道路在北京多达40公里，覆盖36个路口。

政策层面支持力度的加强，直接激发了国内汽车生产商拥抱智能化的热情。智能汽车按照自动化程度分为L1至L5共5个级别，越往高汽车自我控制的程度就越高。按照工信部的权威说法，目前国内有

15%的上市车型搭载了L2级自动驾驶系统，部分汽车开展了特定场景下L3级自动驾驶车型的检测验证，其中上汽R汽车旗下MARVEL R车型已经能够实现L3级别自动驾驶的量产，北汽集团的新一代L4级自动驾驶汽车在2025年可实现量产。

第三方技术力量的赋能让国内智能汽车的提速如虎添翼。服务智能汽车的5G网络类似于人类大脑的“神经元”，将远程驾驶指令传到行驶的汽车只需0.005秒的延时，比人对驾驶情况处理的反应快40至80倍。更重要的是，智能汽车行业并不像国内其他产业领域“缺芯(芯片)少魂(操作系统)”，包括蔚来汽车、零跑汽车等新造车势力，以及英伟达、地平线等专业研发商都推出了可以局部或者全部打通智能驾驶系统的芯片与操作系统。尤其值得关注的是，华为也推出了全栈智能汽车解决方案“HI”，覆盖计算与通信架构和智能驾驶、智能座舱、智能电动、智能车云、智能网联等五大智能系统。

车企产品升级与创造的需求与第三方技术的无缝衔接，造就了国内智能汽车产业跨界融合之势。其中，上汽MARVEL R车型就是与华为合作的结晶，北汽L4级自动驾驶汽车就是与滴滴牵手的成果。同时，北汽还与华为联合设立了“1873戴维森创新实验室”、百度共同设立了汽车信息安全联合实验室。另外，长安汽车UNI-T自动驾驶车型搭载了就是地平线征程2代芯片，而且长安汽车还联手华为、宁德时代等共同布局高端智能汽车市场。多种强大商业力量的共振与协同让全球清晰地听到中国智能汽车前行的铿锵脚步声。

（作者系中国市场学会理事、经济学教授）