

两会聚焦稳增长

本报记者 谭志娟 北京报道

备受关注的全国两会正在召开。2022年经济增长目标如何设定？宏观政策走向又如何？市场对此类问题比较关注。

《中国经营报》记者注意到，2月25日召开的政治局会议指出，今年经济工作要坚持稳字当头、稳中求进。要加大宏观政策实施力度，稳定经济

GDP增速目标或设在5.5%左右

“5%是潜在经济增速的下限，需确保守住。”

记者注意到，对于2022年经济增长目标设定问题，目前市场存在三种预期：5%以上、5%~5.5%、5.5%左右。

中原银行首席经济学家王军日前接受《中国经营报》记者采访时认为：“做好2022年经济工作，稳定宏观经济大盘，首先需要制定一个符合实际、切实可行并具有稳定预期、鼓舞信心作用的经济增长目标。如果这一预期目标是一个区间，那么5%~5.5%比较合意；如果是某个点位，那么5.5%左右比较理想。”“5%作为2021年经济增长目标的底线，也是潜在经济增速的下限，需确保守住；5.5%则是一个需要努力争取才有可能完成的任务，这样的增长目标有

大盘。去年年底的中央经济工作会议也提出，2022年经济工作要稳字当头、稳中求进。由此业界认为，稳增长成为2022年经济工作的主要方向。对此，受访经济界专家对记者表示，“稳增长”政策方向、注重高质量发展等方面有望成为今年两会的看点，并预计2022年经济增长目标可能设定在5.5%左右，稳增长政策也有望加码。

GDP增速目标或设在5.5%左右

“5%是潜在经济增速的下限，需确保守住。”

记者注意到，对于2022年经济增长目标设定问题，目前市场存在三种预期：5%以上、5%~5.5%、5.5%左右。

中原银行首席经济学家王军日前接受《中国经营报》记者采访时认为：“做好2022年经济工作，稳定宏观经济大盘，首先需要制定一个符合实际、切实可行并具有稳定预期、鼓舞信心作用的经济增长目标。如果这一预期目标是一个区间，那么5%~5.5%比较合意；如果是某个点位，那么5.5%左右比较理想。”“5%作为2021年经济增长目标的底线，也是潜在经济增速的下限，需确保守住；5.5%则是一个需要努力争取才有可能完成的任务，这样的增长目标有

助于更好地衔接和完成‘十四五’及2035年经济发展目标。”王军说。

光大银行金融市场部宏观研究员周茂华接受本报记者采访时表示：“预计今年两会将把经济增速目标设定在5%左右。”在他看来，“一是我国经济韧性足，防疫形势向好，政策空间相对大，经济有望锚定合理区间；二是目前全球处于非常态，今年我国经济发展仍面临复杂的内外环境，全球疫情尚未结束，全球经济复苏前景不够明朗，发达经济体政策转向，国际地缘局势冲击等，经济增速目标设定过高可能对其他经济目标实现构成一定约束。”

不过，东吴证券宏观首席分析



本报资料室/图

师陶川对记者说：“预计2022年经济增速目标将设定在5.5%左右，以保持近十年来经济增速目标下调的渐进性。”

中信建投首席经济学家黄文

涛也持类似看法，近年我国经济目标下调幅度一般为0.5个百分点，去年经济增长目标为6%以上，从“与今后目标平稳衔接”的要求来看，今年定在5.5%的概率较大。

需求，引导房地产行业优化结构；同时，引导金融机构加大对实体经济薄弱环节和重点新兴领域支持力度。”

黄文涛预计：“今年仍将强调积极财政和灵活适度的货币政策。货币政策强调保持流动性合理充裕，引导金融机构加大对实体经济特别是小微企业、科技创新、绿色发展的支持。”

在货币政策上，人民银行货币政策司近日发布的《稳健的货币政策支持高质量发展》文章中也指出：“下一步，稳健的货币政策灵活适度，坚持稳字当头、稳中求进，根据形势变化和经济高质量发展的要求，灵活适度调节货币政策的力度、节奏和重点，引导金融机构有力扩大信贷投放，增强信贷总量增长的稳定性，引导信贷结构稳步优

化，促进降低企业综合融资成本。”

在财政政策上，黄文涛认为，财政端实施更大规模减税降费政策、扩大支出规模、适度超前开展基础设施投资，在防范化解风险的要求下仍将强调坚决遏制新增地方政府隐性债务。

王军也持类似看法：“财政与货币政策在积极和稳健基调下应保持必要的扩张力度和边际宽松以支持实体经济。2022年的财政政策应更加积极、支出强度更大、支出进度更快、减税降费更精准有效和可持续。”

“财政政策的重心应聚焦中小微企业、个体工商户、制造业、风险化解以及实现绿色发展、促进就业和保障民生等方面，适度超前进行基础设施建设，以公共支出带动民

间资本投资。”王军说。

王军还指出：“应对需求收缩、稳定消费主要依靠财政手段，财政政策也可以成为稳消费的政策首选。”

记者注意到，去年四季度以来消费出现放缓的迹象，这从数据可见：2021年10月份社会消费品零售总额同比增长4.9%，11月份为3.9%，12月份为1.7%。

陶川也表示，稳经济离不开消费，预计两会后可能会看到全国层面进一步推动消费的政策出台。

陶川还预计：“两会后不久货币政策降息降准的窗口将再度开启；同时，在2022年一季度基建发力之后，二季度将迎来更多房地产政策的实质性松绑，以及更大力度的减税降费。”

李嘉诚家族百亿欧元交易最后冲刺

英国CMA3月初公布反垄断调查最终报告

本报记者 裴昱 北京报道

对李嘉诚家族而言十分重要的一笔价值百亿欧元规模的资产剥离交易，正在进入最后的冲刺阶段。这笔发生在长江和记公司和总部位于西班牙的Cellnex Tele-

com公司之间，价值百亿欧元交易所对应的资产，是长江和记在欧洲的通讯基础设施业务，业内称为“欧洲通讯塔”。

这项发生于2020年的交易，于2021年夏天被英国竞争和市场监管局(CMA)发起调查。CMA

是英国的反垄断监管机构，根据英国相关法律法规，只有在完成CMA所启动的调查之后，长江和记与Cellnex Telecom的交易方才能够完成，而现在，这笔交易正在进入最后的冲刺阶段。

《中国经营报》记者从英国

CMA官方渠道获得的信息显示，针对这项交易的反垄断调查，CMA将在不晚于2022年3月初形成“最终报告”，届时，长江和记出售“欧洲通讯塔”资产予Cellnex Telecom的交易能否达成，将有最终结论。

国CMA对此案的办理程序，2021年12月中旬，对于临时调查结果以及可能的补救措施，英国CMA对并购各方进行了通报，而在2022年1月，围绕“可能的补救措施”，相关的听证会已召集，相关法定程序目前仍在推进当中。上述知情人士认为，这说明了英国反垄断监管部门对于这笔交易可能引发结果的重视。

根据长江和记与Cellnex Telecom订立的初步框架，此笔交易资产包中包含总计2.9万个通讯基础设施基站，在欧洲的6个国家皆有分布。一位基金经理向记者回忆，当时

这笔交易的消息传出后，长江和记在美国的ADR“上涨很快”，当日收涨于5%，他认为，当时的股价表现说明市场对这一交易的商业价值认可。

实际上，在CMA发起反垄断调查的法律框架中，出售资产为CK Hutchison Networks持有，这是长江和记公司为剥离资产交易做出的安排。CK Hutchison Networks是长江和记的子公司，以此为实体，持有2.91万个位于欧洲的通讯发射塔，在设立子公司的同时，也设了专门的管理团队，这种股权结构的安排，有利于资产交割的进行。

“长实集团”发布公告称，作价42.81亿美元，出售公司旗下的飞机租赁业务。记者了解到的信息显示，这笔交易的买家，是美国投资机构凯雷旗下的航空业投资平台Maverick Aviation Partnership LP(以下简称“Maverick”)。

此次交易的买家美国凯雷集团，是从事另类投资的机构，它的航空业投资平台Maverick实际上是一只投资基金，背后有很多大机构LP(财务投资者)，其中最主要

的LP是加拿大的养老基金。飞机租赁行业曾是李嘉诚家族十分看好前景的产业，此次交易的两家飞机租赁公司，其实之前都是由李嘉诚家族投资重组而来。

长实集团则在披露交易信息的公告中表示：“新冠肺炎疫情导致飞机租赁行业的前景转变，风险与回报动态变得不稳定且难以预测。”市场则对此次交易之于长实集团的作用予以了积极反馈，交易公告披露后，长实集团股价上涨。

通讯基础设施业务

记者了解到，此次交易中长江和记的交易对手Cellnex Telecom总部设在西班牙巴塞罗那，从事的主业即是电信基础设施业务。熟悉欧洲通讯市场的人士表示，2020年开始，这家公司开始在欧洲通讯市场领域开始扩张业务，收购的通讯基础设施涉及到英国、葡萄牙和波兰等国。当年7月，Cellnex Telecom公司通过发行新股募集资金，也是用于进一步扩大网络业务，当期募集资金约为40亿欧元。

长江和记公司系经重新组合而来，向上溯源，可以追溯到长江实业和记黄埔两家公司。此后，李嘉诚家族商业重心转移，从亚太市场转向欧洲，现在，在前台掌舵长江和记的，是李嘉诚的长子李泽钜。2018年5月，李嘉诚退任长江和记与长江实业的主席，但是同意出任资深顾问。

近期以来，李嘉诚家族所属公司，多有资产处置业务。2021年底，李嘉诚家族的重要上市公司长江实业集团(1113.HK，以下简称

多地酝酿城际铁路自主运营无障碍换乘实名制难题待解

本报记者 孙丽朝 北京报道

也提出自主运营本地城际铁路的计划。

继广清城际、广州东环城际由广州地铁集团自主运营后，城际铁路自主运营被越来越多城市提上日程。深圳地铁集团2022年1月29日召开会议，会上提出，今年要接管深圳首条城际铁路——穗莞深城际广州新塘至深圳机场段。同时，湖南省、江苏省

地方积极性显现

当前各地对城际铁路自主运营的积极性越来越高。

2021年10月29日，湖南轨道交通控股集团有限公司(以下简称“湖南轨道”)官网发布一则招聘公告，为下属子公司湖南城际铁路有限公司(以下简称“湖南城际”)招聘运营安全部负责人，该岗位职责即包括“负责自主运营的前期筹备工作”。

湖南城际成立于2010年6月，负责湖南省境内城际铁路建设、经营与管理，现已建成并开通的项目包括长株潭城际铁路、长株潭城际铁路西延线、乌山联络线。

招聘公告称，为确保股权转让后相关工作平稳有序过渡，湖南轨道需提前做好湖南城际的关键岗位人才储备。湖南城际目前由湖南轨道持股70%，中国铁路广州局集团有限公司持股30%，铁路股权转让后，将由省方100%持股。

江苏省2021年9月发布的《江苏省“十四五”铁路发展暨

目前，广州地铁自主运营的广清城际和广州东环城际可以支持实名认证的包括普通羊城通、岭南通、全国交通一卡通、广州地铁乘车码等多元支付系统。但非实名认证的交通卡无法乘车。

一位轨道交通行业人士对《中国经营报》记者表示，铁路实名制购票政策初衷是为了减少黄牛倒票，并为乘客增加安全保障。但这一制度与当前国家层面推动的城际铁路和地铁互联互通、“公文化”运营等思路相违背。地方自主运营的城际铁路主要服务通勤需求，属于市域交通，建议取消地方自主运营的城际铁路和市郊铁路项目的实名制乘车要求。“所谓‘公文化’运行，就是要效仿公交，随来随走，方便乘车。”他说。

2020年8月3日，国家发改委批复的《粤港澳大湾区(城际)铁路建设规划》提出，探索创新体制机

制。以公交化运营、一体化管理、一站式服务为目标，探索多元化、有序竞争的运营模式。按照资源共享、互利共赢原则，支持铁路企业通过委托运营、购买服务等方式参与城际铁路运营。支持城市轨道交通企业开展城际铁路运营试点，总结经验成效，适时推广实施。

随着深圳地铁接手穗莞深城际广州新塘至深圳机场段项目，未来，广州地铁集团和深圳地铁集团运营的城际铁路如何接轨也将成为关键。按照广东省的规划，深圳地铁集团负责运营的穗莞深城际的北延线是新白广城际，后者由广州地铁负责运营。

广州地铁集团人士向《中国经营报》记者透露，原则上，规划两条线路车辆可以互相过轨运营，类似目前国铁集团下属两个路局之间的跨路局运行列车。但由于深圳地铁集团和广州地铁集团是分属两个城市的两家公司，未来这一设想如何落地，涉及到调度指挥、运营结算等复杂问题，仍需要进一步研究。