

# 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

## 宏观政策有望加大实施力度

“今年仍将强调积极财政和灵活适度的货币政策。”

在宏观政策方面，受访专家预计，宏观政策有望加大实施力度，稳定经济大盘。

周茂华告诉记者：“预计两会后有进一步出台纾困、支持政策，促进内需加快恢复，但并非强刺激。”

周茂华指出，这是源于国内经济面临新的下行压力，国内适度加大政策，确保经济运行在合理区间；其次，国内宏观调控继续围绕稳字当头、稳中有进的总基调，各部门政策协同配合、精准施策；此外，我国宏观调控政策此前已提前发力，政策效果正逐步显现。

周茂华还表示：“财政、金融等政策配合，适度加大基建补短板力度，为企业纾困，有效降低实体经济综合财务成本，满足房地产合理融资

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。

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也表示：“预计今年两会会将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



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

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

间资本投资。”王军说。

王军还指出：“应对需求收缩、稳定消费主要应依靠财政手段，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。”

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。

这则交易的消息传出后，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。

“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

# 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

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，该岗位职责中即包括“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，为确保股权置换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%，铁路股权置换后，将由省方100%持股。

江苏省2021年9月发布的《江苏省“十四五”铁路发展暨中

## 实名制乘车难题

广州是中国最早探索城际铁路自主运营的城市。2020年11月30日开通的广清城际和广州东环城际均由广州地铁集团自主运营。广东地铁集团人士对《中国经营报》记者透露，未来，以广州地铁集团全面接管珠三角城际铁路项目运营工作为目标，按照“全面接管、分步实施、均衡部署、有序推进”的原则，广东省制定了一揽子运营接管方案。2025年之前，广州地铁集团将自主运营粤港澳大湾区内约700公里的城际铁路线路。

2021年12月29日，广州地铁集团正式承接珠三角城际轨道(广州都市圈)建设项目及广东珠三角城际轨道交通有限公司(详见中国经营网2021年12月31日报道《广铁集团退出珠三角城际铁路公司 广州地铁全面接管》)。

目前，广州地铁集团推动自主运营城际铁路和地铁线路无障碍换乘过程中，面临着实名制和安检互认问题。

城际铁路和地铁之间的换乘分为有障碍换乘和无障碍换乘两种场景。有障碍换乘指乘客在换乘时，需要重新刷卡出站，再过闸机进站，乘车费用分别在地铁和城际铁路系统计费结算。无障碍换乘，对乘客来说，就是一张卡或一张票可以乘坐地铁和城际铁路，换乘无须重新刷卡。乘客出站后，相关部门对交易数据统一清分后，再按清分规则向地铁和城际铁路系统分账。

交通运输部2014年发布的《铁路旅客车票实名制管理办法》要求，快速及以上等级旅客列车和相关车站实行车票实名制管理，儿童票除外。其他旅客列车和车站需实行车票实名制管理的范围由铁路运输企业根据运输安全需要确定并公告。

广州地铁集团人士表示，由于各地公交、地铁不需要实名制购票，所以目前市场上的公交卡、交通一卡通大多是非实名购买，这就为地铁和城际铁路之间换乘带来了不便。

也提出自主运营本地城际铁路的计划。

而最早开始探索城际铁路自主运营的广州市，正面临着推动城际铁路和地铁无障碍换乘过程中，城际铁路需要实名制乘车的难题。此外，推动城际铁路和地铁安检互认、应急联动等亦是自主运营中亟待解决的问题。

长期路网布局规划的通知》则提出，依托既有省、市铁路或城市轨道交通等市场主体，组建专业化、市场化运维管理团队，推进城市群城际铁路、都市圈市域(郊)铁路独立成网、自主运营。在“十四五”期间，自建自营取得突破，新增自主运营城际和市域(郊)线路3条以上。

接近江苏省政府人士向《中国经营报》记者透露，拟自主运营的几条线路都是新建项目，将由江苏省市县三级政府负责投资建设，中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)不会参与其中。由于资金来源、线路接轨等问题尚未明确，目前这些拟自主运营的项目尚无法确定何时开工。

江苏省铁路集团有限公司官网还显示，江苏省铁路集团相关负责人2021年曾赴广东开展专题调研，调研内容即为学习借鉴广东省在城际铁路自主运营管理方面的经验。

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、“公交化”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‘公交化’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。

随着深圳地铁接手电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。