



**黄奇帆：中国抓好三件大事，
则疫情冲击、俄乌冲突、地缘
竞争和别国打压都不是事**



意见领袖 | 黄奇帆（复旦大学特聘教授、重庆市原市长）

2022年7月16日-17日，由中国人民大学重阳金融研究院（人大重阳）主办，中国人民大学全球治理研究中心、中国人民大学中美人文交流研究中心、巨丰金融研究院联合承办，北京巨丰金控科技有限公司、一克纳米(新经济学家)、GF60(绿色金融60人论坛)协办的宏观形势论坛(2022年夏季年会)在京举行。新华社、人民网、证券日报、证券时报、中国日报、中国网、北京日报、中国青年报、中国新闻网、封面新闻等多家媒体报道本次会议。重庆市原市长、复旦大学特聘教授黄奇帆做了闭幕演讲，以下为演讲全文：



在7月17日的宏观形势论坛（2022年夏季年会）闭幕式上，重庆市原市长、复旦大学特聘教授黄奇帆于线上做闭幕演讲。



改革开放创新，促进国民经济高质量发展

——在“2022 宏观形势年度论坛夏季年会”上的闭幕演讲

各位来宾，女士们、先生们：

大家下午好！很高兴参加本次论坛。今年以来，受新冠疫情冲击、俄乌冲突、主要发达国家通胀高企等多重因素影响，世界经济复苏增长严重受挫，全球性、系统性的经济和金融风险持续累积。而当前我国经济也面临需求收缩、供给冲击和预期转弱三重压力。在这样的大背景下，只有认真办好自己的事、推动实现高质量发展，才能有效对冲各种风险挑战，才能真正推动实现两个大局。而实现高质量发展，我认为要坚定不移办好改革、开放、创新三个方面的事。

坚定不移深化改革，疏通国内大循环的堵点

改革涉及多个方位，当下改革的重点就是建设统一大市场。这是进一步释放中国经济超大规模单一市场潜力、形成世界经济强大引力场的头等大事，需要我们以改革的思维、务实的措施消除经济系统中客观存在的体制性、机制性障碍内循环的政策性梗阻，以新政策、新应用拓展市场新空间。从现实来看，当下至少有八个方面的体制性、基础性的问题，形成了国内市场大循环的堵点：

一是地区间过度竞争产生的负面效应。地区间的相互竞争、比拼经济增速和规模被认为是中国经济持续高速增长的内在动力之一。这是地区竞争带来的积极效应。但地区竞争也有负面效应，低水平重复建设、地方保护等阻碍了市场优胜劣汰功能的发挥。近年来，随着供给侧结构性改革的推进，这种现象有所减少，但仍然在一定范围内客观存在。

二是城乡二元架构导致市场分割。这表现在要素配置方面，劳动力在城乡的流动、区域间的流动仍有不少束缚，农村集体经营性建设用地入市机制还在探索。在商品服务方面，一些地方在农村流通的商品与在城市的同类商品看上去很像，但质量标准差得很远，甚至部分就是假冒品牌、伪劣商品。在交通物流、市场设施和公共服务等方面，城乡之间差距比较显著，制约着商品、要素的自由流动，反过来加剧了发展的不平衡。

三是部分领域行政配置资源的色彩仍然浓厚。比如在能源领域，油气进出口仍然高度管制。中国是能源进口和消费大国，却在能源定价上缺乏话语权，这与我们的高度管制政策有关。再比如在电力领域，去年出现了

大规模电荒，就是因为上网电价与煤炭价格不平衡配置造成的。国家为此推出了有序放开全部燃煤发电电量上网电价，电力市场化改革迈出了重要一步。此外，还有一些领域还存在不同程度的“玻璃门”“弹簧门”现象，一些领域的市场准入，不同地方的政策各不相同，企业在一个地方能注册，但换个地方就不行。等等。

四是物流体系不够畅通，物流费用居高不下。2020 年中国社会物流总费用占 GDP 的 14.7%，显著高于全球平均水平；而美国的物流费用只有 GDP 的 7%，欧洲、日本在 6%-7%，甚至连东南亚发展中国家也只有 10% 左右，物流成本偏高已是社会共识。基本原因有三：一是铁路运量比重低。目前仅占总运量的 9.5%，公路、水路分别占 74.3%、16.2%（美国铁路运量的比重是 20%）；一般来说，铁路运输的成本是高速公路成本的三分之一，如果把铁路运量比重提高到 15%-20%，将有效节约物流成本。二是公路收费高。一些高速公路收费几十年了，到期了还在收费；而发达国家的高速公路一旦 BOT 收费期满，就停止收费。三是多式联运效率不高，还没有实现基础设施软硬件的无缝对接。

五是部分行业存在人为的限行、限购等政策性梗阻。过去几年，治理过剩产能取得了显著进展，但仍有不少行业受到限购、限行、限牌照等简单的政策手段的限制，一些本来可以满足的需求得不到释放。比如，汽车行业，根据世行的数据，2019 年每千人拥有汽车量美国为 837 辆、德国 589 辆、日本 591 辆，甚至一些亚洲国家如马来西亚为 433 辆，而中国仅

173 辆，应该说市场前景十分广阔。但在一些地方，老百姓明明有很强的购车需求，却因为限号、限牌政策而买不了车。现在一些城市写字楼已经出现产能过剩，而楼房型的立体停车库几乎是空白，从规划上把原来要建的部分写字楼调整为立体停车库，既拉动了消费，又平衡了市场。

六是部分技术标准滞后抑制了需求。我国是当今世界钢铁装备生产线产能最大，但产能利用率较低的国家；同时，我国又是全球钢铁蓄积量不足，废钢炼钢循环经济比重偏低的国家。目前我国钢结构产量仅占我国钢产量的 7-8%左右，而欧美等国家（地区）这一比重约为 40%左右，提高各类建筑中的钢结构比重将显著扩大钢材需求，将有助于消纳这些先进的“过剩”产能。现在的钢筋混凝土房屋一般寿命为 40-50 年，钢结构房屋寿命可以长达 100 年以上，提高建筑用钢标准、推广使用钢结构，既可以使我国现有的钢铁产能充分利用，又可以大幅提升房屋质量、延长房屋寿命，长远的看还能形成废钢炼钢的循环经济，也有利于抗震减灾等等，一举多得。

七是要素市场化改革亟须提速。由于种种原因，土地、劳动力、资本、技术等生产要素市场在运行过程中不同程度地存在行政干预过多、市场化运作不畅、资源配置效率不高等问题。目前正在实施的“探索建立全国性的建设用地、补充耕地指标跨区域交易机制”“放开放宽除个别超大城市外的城市落户限制，试行以经常居住地登记户口制度”等措施有利于提升要素流动性，有利于引导各类要素协同向先进生产力集聚。有关要素市场

化改革亟需按中央的政策措施加大推进力度。

八是国有资本内外循环有待打通。2020 年，全国国有企业资产总额 268.5 万亿元，国有资本权益 76 万亿元，99%的股权资本是工商产业型资本，总资本回报率和全要素生产率都不高。按照十八届三中全会关于国企改革要从管资产向管资本转变，建立一批资本投资运营公司，推动混合所有制发展的要求，如何从现有国有资本中划转 10 万亿左右的股权资产来组建若干个国有资本运营公司，让这些运营公司像新加坡淡马锡或股权基金那样专注另类投资、股权投资，根据被投资企业的效益来决定进退，既盘活了国有资本，又推动混合所有制，促进了国有资本在国民经济中的循环畅通，扩大了国有资本在国民经济中的影响力、带动力、控制力。

推动以上这八个方面的改革，党中央早有部署：从十八届三中全会的《决定》到 2020 年 3 月发布的《关于构建更加完善的要素市场化配置体制机制的意见》，再到 2020 年 5 月发布的《关于新时代加快完善社会主义市场经济体制的意见》，再到 2022 年 3 月发布的《关于加快建设全国统一大市场的意见》，这些重磅文件提出了许多生财型、聚财型和资源优化配置型改革，既具有针对性和前瞻性，又具有极强的战略意义。在当下经济增长和财政收入因疫情而大幅受挫的背景下，落实好上述文件精神，认真推动一批不花钱或少花钱却又能带来巨量红利的改革，不仅符合经济社会实际，也有利于复工复产、激发企业活力、助力经济循环。

坚定不移扩大开放，用足用好 RCEP 开放红利

开放同样涉及各个方位，当下中国开放的重点是 RCEP 的落实。RCEP 将为中国的产业发展带来五个方面的发展机遇：一是绝大多数商品实行零关税，有利于扩大优势产品出口。二是服务贸易准入门槛降低，为中国发展数字贸易、知识产权服务、研发设计服务、跨境物流等生产性服务业，以及生活服务、文化服务、旅游服务等生活性服务业，提供了良好的条件。三是原产地累积规则的深入应用，有利于深化区域内产业分工、优化产业布局。四是有利于高质量引进来，加快形成具有国际竞争力的产业链集群。五是有利于高质量走出去，推动高水平共建“一带一路”建设。但是，这些红利、好处的产生需要各地方各部门用好、落实好。建议各地方从以下几方面深化 RCEP 政策推广和应用：

一是推动 RCEP 规则在政策制度层面加快落地。要系统梳理地方性的法规制度，落实 RCEP 在营商环境改善、服务贸易和投资部门开放等方面的强制性义务，同时还要着力建设市场化法治化国际化的营商环境。对于那些没有被自贸试验区覆盖的地方，RCEP 的签署就相当于也享受到了自贸试验区的政策，所以不要等靠要，要主动对接、适应。那些已经批准的自贸试验区要在这个基础上有更高的对标要求，加快健全以贸易自由、投资

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_44296

