

数字经济国民经济核算应顺势而为

□ 刘昌新 吴 静 王晓明

“数字技术创新已发展为新的经济增长驱动力，数字技术进步超越了线性约束，呈现出指数级增长态势。面对此形势，我国亟待建立并完善数字经济国民经济核算标准体系，以及加强数字经济的社会经济影响评估。”

随着5G、工业互联网、物联网等新一代数字技术的发展及其在各个产业的应用，全球正在迈入数字经济时代。

以数字化技术为核心的新型基础设施建设正在成为我国新一轮投资的重点，这将加速我国数字经济的发展。

数字经济国民经济核算算是国家和产业发展的重要参考依据，全球一些国家和机构对数字经济实施了具体核算，但目前尚未形成统一的核算标准和方法。为更好地测算数字经济对国民经济的服务作用，应及时建立适应我国国情的数字经济国民经济核算标准与方法体系。

数字经济由数字产业化和产业数字化共同组成，数字产业化是数字经济的基础，产业数字化是产业发展的核心驱动力。数字产业化是与数字技术直接相关的产业部门增加值，比如，信息通讯技术行业就能够采取传统的GDP核算方法。产业数字化则是数字经济的核心，数字技术对农业、工业以及服务业的渗透和融合，将创造新的经济价值。比如，我国数字技术在社区服务、健康管理服务、养老服务、家庭服务等领域已形成较为完善的产业链，部分细分领域如社区O2O市场规模已突破千亿元；工业互联网、物联网正在提升我国工业生产的智能化水平和产品竞争力；数字技术也推动了智慧农业的发展。

然而，面对新的经济模式，数字经济的核算也面临新问题，由于它是由渗透性和协同性引致的传统产业效率提升所对应的增加值，这部分的GDP需要从各个产业的GDP中剥离出来，数字经济体现在产品的形成过程中，而不是最终的产品，这是传统会计统计核算工作无法完成的。因此，应从数字经济创造价值的内涵中提炼核算方法，重点应体现数字技术对传统产业技术创新的价值。

进一步优化数字经济核算理论及方法

数字产业化的GDP核算需要明晰核算范围，产业数字化中的数字经济GDP核算需要体现技术创新的价值。数字产业化的主要是信息产业，主要包括电子信息设备制造、电子信息设备销售和租赁、电子信息传输服务、计算机服务和软件业、其他信息相关服务，以及由于数字技术的广泛融合渗透所带来的新兴行业。其GDP核算方法是按照国民经济统计体系中各个行业的增加值进行直接加总。

产业数字化表现为技术进步贡献，技术进步对经济贡献体现在以下

方面。一是经济运行成本大幅降低，具体表现在可大幅降低信息获取成本；大幅降低资源匹配成本，打通线上线下两个空间，大幅降低资源发现、契约签订、监督实施费用，并解决主体间信息不对称问题；大幅降低制度性交易成本；有效降低制度性交易成本。二是经济运行效率显著提升。具体表现在不断深化产业专业化分工；提升企业间生产协同水平；助力实现供需精准匹配。

因此，基于生产模式和效率贡献，有必要进一步优化数字经济的核算理论及方法。数字经济的贡献体现在从生产要素到产出的生产过程中，在经济学理论中，一般采用生产函数刻画此过程。作为一种新的生产模式，数字经济对传统生产函数将提出更多的改进要求。

首先，数字经济要求突破原有生产函数如土地、劳动力、资本等生产要素的局限，引入数字作为新的生产要素，数字要素的贡献的核算是数字经济核算的重要内容，如何量化数字要素是关键性问题。

其次，数字经济改变了资本、劳动力的投入结构，且数字经济中的资本含义发生了变化，数字经济发展需要借助于ICT行业的基础设施投入，因此，生产要素中的资本也需要识别出ICT资本与非ICT资本，并计算不同资本的产出贡献率。

数字技术带来的效率和成本的节约将会引起全要素生产率的大幅提升，如何识别全要素生产率增长中数字技术的贡献率是关键。对于数字经济动态增长的核算应该建立在经济增长理论模型上，可以借鉴相关增长模型，引入数字经济体系下的生产函数，在投资与资本要素动态递归增长机制上计算实现。

（作者单位：中国科学院科技战略咨询研究院）

科学构建数字经济国民经济核算评估体系

一是应建立数字经济国民经济

对于数字经济国民经济核算的三点建议



智库观点

“我国新能源汽车产业

存在充电基础设施总量不足、利用率不高、布局不合理、接口不统一等现实问题，亟待建立统一的充电基础设施标准体系、提升技术性能和信息化水平、加强总体建设并优化区域布局。

□ 陈纪 张笑语

当前，我国新能源汽车产业正处由“降成本”到“提质效”的转向关键期。我国新能源汽车的电池技术、整车性能在政策推动下尽管取得了长足进步，但仍存在充电基础设施总量不足、利用率不高、布局不合理、接口不统一等现实问题。夯实充电基础设施，为新能源汽车续航意义深远。

建立统一的充电基础设施标准体系

针对充电基础设施的运营管理，当前并没有建立全国统一的行业规范和相关标准，突出地表现为“一厂一接口，一站一价格”。因此，相关部门有必要尽快制定统一的国家标准、行业标准、企业标准，形成一种有效互补的充电基础设施标准体系。

一是充分了解充电基础设施建设的客观要求，为新能源汽车涉及的相关行业和企业制定统一的国家标准。在国家标准指导下，地方相关行业和企业在充电站选址规划、安全防范、运营服务、定期维护等方面应当制定具体的执行标准。

二是要对充电基础设施的核心产品建立统一的国家标准。政府相关部门应制定充电产品的市场准入制度，尤其要对充电接口在全国建立统一的产品认证标准。

三是对用户充电服务进行准确的价格定位，对充电产品费用、服务费用、计费方式、收费方式等相关标准，同样应在国家标准指导下，各地制定具体的行业标准与企业标准。

此外，已建和在建充电基础设施要及时按照新标准进行更新换代，要求充电基础设施企业按照新标准生产，以及要求相关服务行业按照新标准收费。

提升技术性能和信息化水平

目前，我国充电基础设施的技术性能和信息化水平较低，突出地表现为存在“快充排不上，慢充僵尸桩”的现象。因此，新能源汽车充电基础设施不仅要在“量”上保证车主充电的需求，而且也要在“质”上提升充电速度，缓解新能源汽车“充电难、充电慢”的窘境。

对此，应当发挥政府政策的导向作用，实现充电动方式智能化、充电设施高质化、充电信息联网化。建议加大技术研发力度，提升新能源汽车充电基础设施的技术性能。一方面，充分调动高等院校及科研机构的积极性，以招标或委托等方式设置专题研究项目，促进充电基础设施尤其是供电技术革新。力求在太阳能充电技术、快充技术、固态电池技术、柔性电池技术等方面取得突破。另一方面，充分调动充电基础设施生产商、运营商、服务商等市场力量的推动作用，将新技术真正应用到产品生产和运营及服务中，为用户提供具有世界领先水平、技术含量高的充电基础设施。

与此同时，还应借助于互联网技术提升信息化水平，构建新能源汽车基础设施信息的互联互通网络。地方政府、生产企业和服务行业等相关主体应加强联合、协同合作，搭建信息服务平台，针对充电基础设施建立数据共享、动态监测、站点布局等方面互联互通，有效解决充电用户找桩难、联通难、结算难等问题。

加强总体建设并优化区域布局

受制于“拿地难”“盈利低”等因素影响，我国新能源汽车充电基础设施呈现出“总体建设不足，区域分异较大”的实际问题，远滞后于市场发展规模和速度。由于充电桩具有前期投入大及投资回报周期长等特点，现阶段推进充电基础设施建设仍需要政府提供必要的政策保障。由此，如何通过实现财政补贴政策转向，解决充电基础设施总体建设不足和区域分异较大问题，是政府在未来相当一段时期内需要重点抓好的工作。

政府财政政策应当由“降价”补贴转移到充电基础设施建设补贴上来。针对充电基础设施，要确保财政补贴总量的提升，从大幅度增量方面为之提供雄厚的资金保障。这就要求尽快出台该项目建设财政补贴的申请条件、审核标准、发放程序、全程监督等方面的规定。地方政府应结合当地实际制定跟进性政策和细化性政策。

同时，政府财政补贴政策还应当由对一线城市补贴转向二三线城市，由对于相对发达地区补贴转向相对落后地区。目前，一线城市在充电基础设施建设方面主要面临“拿地难”问题，这需要地方政府在用地方面制定合理的优惠政策，并主动承担一部分财政补贴。二线城市在充电基础设施建设方面主要面临“盈利低”问题，应当成为国家财政补贴的重点区域。此外，新能源汽车市场规模逐步扩大以后，应当将充电基础设施建设财政补贴由相对发达地区转移到相对落后地区，在全国范围内为新能源汽车续航提供政策支持。

（作者单位：天津市中国特色社会主义理论体系研究中心南开大学基地）

本版编辑 李彦臻

电子邮箱 jjrbjjzk@163.com

夯实充电设施为新能源汽车续航

策论

大运河千年文脉要流动起来

□ 王佳宁

长期以来，大运河面临着遗产保护压力巨大、传承利用质量不高、资源环境形势严峻、生态空间挤占严重、合作机制亟待加强等突出问题和困难。

保护好、传承好、利用好大运河文化资源，加快推进北京市大运河文化带建设，让大运河千年文脉“流动”起来，应注重以下八个问题：

一是与“一带一路”倡议和京津冀协同发展战略，以及京津冀城市群发展规划全方位对标，并作为北京市大运河文化带建设“路线图”的基本遵循，研判大运河文化带建设与北京市扩大开放的关联因素，着力发展大运河文化的现代文化产业。

二是继续深化文化体制改革，充分发挥市场在北京市文化资源配置中的决定性作用和政府管理引导作用，着力构建激发北京市大运河文化带建设的体制机制和政策体系。相关部门应从文化事业单位转企改制、现代文化产品流通组织等方面进行创新；适

时、择地举办“大运河文化博览会”，使之成为大运河文化带建设的抓手。

三是文化产业是融合一二三产业的综合性产业，关联度高，带动性强，是推动大运河文化带建设的重要力量。北京市大运河沿线文化产业的发展应注重市场与政策互动，构建平行站位、同步发力的文化与科技、信息、旅游、体育、金融等产业的“1+5”融合文化产业链，全面变革北京大运河文化带形态。

四是充分运用历史文化、民族民间传统文化、红色文化、生态旅游等资源，不断推动精品创作生产，加大对原创精品的扶持力度，推出更多思想精深、艺术精湛、制作精良的精品力作。尤其应重视整合特色人文资源，打造文化产业品牌。加大旅游景点的文化融入和品牌营销战略，将区域特色的自然人文资源进行整体规划和开发利用，组织研究人员编写具有文化底蕴的景点介绍，突出地方特色旅游项目的知识功能和文化传承功

能。应加快培育基于大数据、云计算、物联网等新技术的新型文化业态，促进高新技术在文化创作、生产、传播和消费等环节的应用。

五是理顺北京市大运河文化带建设的事权，避免多头管理。明确、健全大运河文化产品经营各环节的市场准入主体及进入、退出的条件以及机制，建立负面清单制度和行业禁入制度。完善税收调控制度和具体的大运河文化产业市场管理制度。积极发展行业协会制度，配套完善文化市场中的各类中介法律制度，实现文化产业的市场化规范运作。

六是秉持正确的保护理念，传承好大运河的历史文化价值，以文化建设为引领，带动生态、旅游和物流等领域建设，进而向世界展示北京市大运河的文化底蕴。加强对大运河的经济、文化、历史、地理、风土人情、传统习俗、生活方式、文学艺术等因素的梳理。同时，坚持以文化企业为主体，以文化贸易为主要方式，推动

北京市大运河沿线优秀企业文化、产品和服务“走出去”。

七是重视以智库为载体整合高端人才智力资源，加快打造智库人才集聚为核心的智库产业。针对大运河公共政策、国家和地方战略的制定、区域协调发展战略的落实，进行系统探索、研究、创新，提出战略建议。着力鼓励发展智库产业，提出并构建大运河文化带建设的智库产业业态。

八是建议出台扩大和引导大运河流域城乡居民文化消费的办法，及时总结推广试点经验有效模式，不断释放文化消费需求，挖掘大运河流域文化消费潜力。充分发挥文化遗产资源在满足人民日益增长的美好生活需要方面的重要作用。树立大运河文化带建设的新亮点新样板新标杆，让人民对大运河文化带发展看得见、摸得着、享受到，实现北京市大运河文化带、旅游带和生态带并行发展的新愿景。

（作者系中国大运河智库联盟理事长、北京物资学院大运河研究院院长）

（作者单位：天津市中国特色社会主义理论体系研究中心南开大学基地）