

# 碳市场扩容孕育更多商机

在全国碳市场上线两周年之际,有关市场扩容的呼声也日渐高涨。

近日,钢铁行业纳入全国碳市场专项研究第二次工作会议召开,会议提出了钢铁行业尽快纳入碳市场的初步方案。此前,石化、建材等行业也相继召开专项研究工作会议,对碳市场配额分配的主要工序、分配基准线及排放量核算方法等进行了探讨。

利用市场机制控制和减少温室气体排放,不仅是推动全社会绿色转型的重要力量和制度安排,也是加快实现碳达峰碳中和目标的核心政策工具之一。我国碳市场于2021年7月16日正式上线,一经交易便以“全球覆盖温室气体排放量规模最大”而备受关注。近两年来,全国碳市场运行总体平稳,碳排放交易规模逐步扩大,且成交价格稳定在55元/吨至62元/吨之间。对于年轻的中国碳市场来说,这显然是各方所愿意看到的。

一组数据印证了这样的判断。据统计,截至今年上半年,全国碳市场碳排放配额(CEA)累计成交量近2.38亿吨,累计成

交额超109亿元。需要指出的是,这一成交额仅来自于纳入全国碳市场交易的电力行业2100余家发电企业。未来,如果把钢铁、石化、建材等行业逐步纳入市场,我国碳市场交易规模有望实现大幅提升,此举对促进企业温室气体减排、强化全社会绿色低碳发展意识,必将产生积极而深远的影响。

因之一,而2022年恰逢非履约年度,直接导致了市场交易活跃度的相对低迷。碳市场交易活跃度走低,会对价格发现机制形成直接影响,它使价格信号并不能准确反映出碳排放许可的供需状况,进而降低了企业主动减排的积极性。为此,有必要通过扩大碳市场的行业覆盖范围和市场主体数量,从根本上改变上述局面。事实上,早在数年前就有研究机构指出,如果全国碳市场完成电力、石化、化工、建材、钢铁、有色、造纸、航空八大行业全覆盖后,市场配额总量可能会扩容近1倍,覆盖我国约六成的二氧化碳排放总量。照此测算,到2030年前实现碳达峰时,累计交易额有望达到1000亿元。如果将其金融化,碳市场整体交

易规模或达10万亿元的量级,这背后孕育着大量的市场商机。值得关注的是,作为全国碳市场的重要组成部分和补充机制,核证自愿减排量(CCER)自2017年以来一直处于暂停状态。如今,经过全国碳市场第一个履约周期后,市场上的自愿减排供给量已远低于需求量,而碳市场扩容有望直接带动自愿减排需求量的增长。令人欣慰的是,在近期例行新闻发布会上,生态环境部有关负责人表示,将加快推动各项制度和基础设施建设,力争今年年内尽早启动全国温室气体自愿减排交易市场。总体来看,此举对于丰富碳市场交易业态、提高各方市场参与度,将形成实质性利好。

在肯定成效的同时,我们也要看到,2022年全国碳市场实现成交量仅为0.51亿吨,合计成交额为28.1亿元。这意味着从2022年至今的碳排放交易额,仅为2021年交易规模的42.3%,这在一定程度上反映出当前碳市场交易活跃度的不足。之所以出现这种情况,我国碳交易在履约期内集中交易的特性是主要原

因之一,而2022年恰逢非履约年度,直接导致了市场交易活跃度的相对低迷。碳市场交易活跃度走低,会对价格发现机制形成直接影响,它使价格信号并不能准确反映出碳排放许可的供需状况,进而降低了企业主动减排的积极性。为此,有必要通过扩大碳市场的行业覆盖范围和市场主体数量,从根本上改变上述局面。事实上,早在数年前就有研究机构指出,如果全国碳市场完成电力、石化、化工、建材、钢铁、有色、造纸、航空八大行业全覆盖后,市场配额总量可能会扩容近1倍,覆盖我国约六成的二氧化碳排放总量。照此测算,到2030年前实现碳达峰时,累计交易额有望达到1000亿元。如果将其金融化,碳市场整体交

易规模或达10万亿元的量级,这背后孕育着大量的市场商机。

值得关注的是,作为全国碳市场的重要组成部分和补充机制,核证自愿减排量(CCER)自2017年以来一直处于暂停状态。如今,经过全国碳市场第一个履约周期后,市场上的自愿减排供给量已远低于需求量,而碳市场扩容有望直接带动自愿减排需求量的增长。令人欣慰的是,在近期例行新闻发布会上,生态环境部有关负责人表示,将加快推动各项制度和基础设施建设,力争今年年内尽早启动全国温室气体自愿减排交易市场。总体来看,此举对于丰富碳市场交易业态、提高各方市场参与度,将形成实质性利好。



贾若祥

数据显示,今年前5个月,中国与RCEP其他成员国进出口总额达5.11万亿元,同比增长4.5%。自去年初实施以来,RCEP成员国间贸易往来更加密切,区域内贸易成为拉动贸易增长的关键力量。中国同RCEP成员国之间的经贸联系也日益紧密。

《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)成员国包括东盟10国和澳大利亚、中国、日本、韩国、新西兰共15个国家,覆盖世界近一半人口和近三分之一贸易量。2012年东盟发起RCEP,2023年6月2日,RCEP对15个签署国全面生效,全球人口最多、经贸规模最大、最具发展潜力的自由贸易区进入全面实施新阶段。RCEP在我国对外开放格局中占据十分重要的地位,2022年,我国与RCEP其他成员国进出口总额同比增长7.5%,占我国外贸进出口总额的30.8%。

中国与RCEP成员国之间地域相邻,经贸联系紧密。RCEP的全面实施,将极大促进区域内货物、服务、资本、技术、人才和数据信息等要素的自由流动,在更大范围、更高层次、更深层次扩大开放合作,推动逐步形成更加繁荣稳定的区域一体化大市场。RCEP的全面实施也为我国更好统筹国内国际两个市场两种资源提供了重要契机,有利于增强国内国际两个市场两种资源联动效应,更好服务和支撑新发展格局,有利于推进亚太区域经济一体化进程,为世界复苏繁荣作出重要贡献。

高质量推动RCEP的全面实施与不断升级,是以开放促发展之困、以开放汇合作之力、以开放聚创新之势、以开放谋共享之福的重大举措,要通过高水平开放促进深层次改革,更好服务和融入新发展格局,从更大区域范围以更大力度推动高质量发展,为进一步推动构建人类命运共同体而不懈努力,为高水平推进经济全球化进程贡献更多中国力量。

其一,通过推动RCEP全面实施促进高质量发展。牢牢把握高质量发展这个首要任务,不断释放RCEP全面实施的政策红利,全面激发高质量发展内生动力。RCEP15个成员国是亚太地区经济增长的核心支撑,也是支撑全球经济增长的重要力量,通过高质量推动RCEP全面实施,促进成员国之间投资和贸易便利化,将会在更大的地域范围发挥RCEP成员国的比较优势,并促进比较优势向经济优势和产业优势转变。要紧紧抓住RCEP全面实施所带来的重要发展机遇,坚持高质量引进来和高水平走出去并重,形成更大范围、更宽领域、更深层次对外开放格局。

其二,通过推进RCEP全面实施促进高水平开放。高水平的开放必然伴随着深层次的改革,要以高质量推进RCEP全面实施为重大契机,用好用足改革开放“关键一招”,为中国式现代化建设提供更强有力的保障。依托RCEP大市场,按照推进高水平对外开放的要求,推动货物贸易优化升级,创新服务贸易发展机制,发展数字贸易,助力贸易强国建设。深入推进重点领域改革,着力破解深层次体制机制障碍,统筹推进现代化基础设施体系和高标准市场体系建设,稳步扩大规则、规制、管理、标准等制度型开放,不断彰显中国特色社会主义制度优势。依托我国超大规模市场优势,不断释放RCEP全面实施的广阔市场潜力,同时联动更为广阔的全球市场,以我国强大的国内大循环吸引全球资源要素,增强国内国际两个市场两种资源联动效应,提升贸易投资合作质量和水平。

其三,通过推进RCEP全面实施共享高品质生活。构建人类命运共同体是世界各国人民前途所在,和平、发展、合作、共赢的历史潮流不可阻挡,共建RCEP是为了更好共享RCEP所带来的收益,最终促进人的全面发展和社会全面进步。RCEP的全面实施,开启了RCEP成员国之间和睦相处、合作共赢的新局面,为成员国实现持久繁荣安全和共享高品质生活提供了重要的制度保障。要坚持责任共担、成果共享,通过共建共享,为推进人类命运共同体建设凝聚最大公约数。(作者系中国宏观经济研究院国土开发与地区经济研究所综合研究室主任、研究员)

RCEP政策

## 推动养老机构服务更精细

齐鹏

中共中央办公厅、国务院办公厅前不久印发的《关于推进基本养老服务体系建设》指出,发挥公办养老机构提供基本养老服务的基础作用,研究制定推进公办养老机构高质量发展的政策措施。这明确了公办养老机构在基本养老服务体系建设及发展中的政策定位,即发挥好保障老人的基本生活、满足老人的基本照料需求的普惠性、基础性和托底性作用,为公办养老机构优化区域布局、创新制度机制、提升服务质效指明了方向。

公办养老机构是依托政府力量和资源举办的,是政府履行养老保障、养老服务兜底责任的主要载体,理应在基本养老服务体系建设和发展中发挥好基础作用,这也是促进基本养老服务均等化布局、供给和发展的有效路径,更是保障基本养老服务制度化发展的重要举措。从职能定位来看,公办养老机构基本上是为解决低收入、困难个人或家庭以及特殊群体的养老困难、满足其基本养老服务需求而建立的。从基础设施、服务设备、管理规范、服务模式及服务队伍等方面来看,公办养老机构普遍比较健全和成熟,再加上受政府政策、资金的长期支持,其在基本养老服务供给方面具有较高的稳定性和可持续性。

全面推进公办养老机构高质量发展,要着眼于低收入、困难个人或家庭等的养老保障需求的满足、生活改善和权益保障,积极深化拓展公办养老机构管理、运营模式等改革创新。要在体制机制优化、资源优化整合以及模式创新的过程中补短板、强弱项,推动养老机构服务走向标准化。

一方面,要扩大公办养老机构为老服务托底保障覆盖面。全面摸排养老困难老年人底数及其需求状况,建立困难老年人信息库,开展动态监测和管理,并以此为基础打破身份限制、放宽入住条件,进一步扩大公办养老机构为老服务托底保障覆盖面,尤其对低收入、低保、独居、空巢、失能等困难老年人要实现应保尽保、供需衔接。

另一方面,建立公办养老机构协调发展机制。构建城乡公办养老机构一体化工作机制,实现城乡公办养老机构互联互通、资源共享、融合发展,使城乡公办养老机构真正能够承担起照护各类困难老年人的基本养老服务职能。通过财政投入调节、政策支持、规范化和标准化建设等举措,促进区域间公办养老机构发展水平趋于平衡化。发挥职业培训、政策补贴、协议就业、社保支持、薪酬保障等综合政策的作用,打造专业化养老服务队伍,确保困难老人享受到专业护理。



朱慧卿作(新华社发)

## 便民生活圈丰富消费业态

商务部等13部门近日发布的《全面推进城市一刻钟便民生活圈建设三年行动计划(2023—2025)》提出,到2025年,在全国有条件的地级以上城市全面推开,推动多种类型的一刻钟便民生活圈建设。城市一刻钟便民生活圈是联通经济社会微循环的“毛细血管”。截至今年6月底,前两批80个全国试点地区积极拓展便民生活圈覆盖范围,累计建设2057个便民生活圈,服务社区居民4201万人。便民生活圈有助于丰富居民消费业态,还可以创新消费场景,增强多元消费体验,促进就业创业,提高智慧便捷水平。(时锋)

## 破立并举事统

市场监管总局、国家发展改革委、财政部、商务部日前联合印发通知,部署全面清理妨碍统一市场和公平竞争的各种规定和做法。可以看到,此次清理范围涵盖国务院各部门和县级以上地方各级人民政府及其所属部门2022年12月31日前制定、现行有效的涉及经营主体经济活动的规章、规范性文件和其他政策措施。四部门联手破除障碍,力度大、范围广,足见重视程度。

当前,国际环境复杂严峻,世界经济复苏仍显乏力,国内市场需求不足,我国发展面临不少困难挑战。加快建设全国统一大市场,能够推动各产业有序链接、高效畅通,更好发挥超大规模市场优势,从而稳定市场预期,推动经济持续健康发展。

去年4月份,《关于加快建设全国统一大市场的意见》印发实施。一年多来,各地区各部门扎实推动各项任务落实落地。在各方面共同努力下,建设全国统一大市场取得初步成效。

然而,放眼现实,还存在一些妨碍全国统一大市场建设的问题,市场分割和地方保护尤为突出。例如,有的地方固守自己的“一亩三分地”,要求企业必须在本地登记注册,给正常的市场竞争人为设障;有的地方为竞争项目加码招商政策,开出“超常规优惠”,加剧财政负担。事实上,加快建设全国统一大市场既是发展问题也是改革问题,它涉及政府与市场关系的

破立并举,是推进改革、实现高质量发展的必然要求。分析起来,地方保护成“顽疾”,与考核体系、财税政策有关。在单纯的GDP“指挥棒”下,一些地方为了追求经济增速,就容易在经济规划和产业政策上产生地方保护主义行为,导致低层次重复建设、同质化竞争。

建设全国统一大市场,需要破立并举。一方面需要做实“减法”,清除不合理的制度“篱笆”,比如废止、修订和纠正一批妨碍统一市场和公平竞争的政策措施,加大对滥用行政权力、限制竞争行为的查处力度;另一方面也要做好“加法”,善于运用改革的思路和方法,培育建设全国统一大市场的“土壤”,比如进一步完善财税统计以及地方绩效考核制度。

前不久召开的国务院常务会议对加快推进全国统一大市场建设进行了再动员、再部署,强调要坚决打破思维定式、防止本位主义,要针对重点领域地方保护和地方市场分割突出问题开展专项治理,在深化改革上下更大功夫。这为当前及今后一段时期建设全国统一大市场明确了方向路径。

统一大市场,不仅是“大”,还要“强”,结构形态优良、制度规则规范、资源配置高效、市场机制发挥充分,各要素市场才能实现良性互动。接下来,坚定改革方向,不断凝聚“上下一盘棋”的共识与合力,全国统一大市场将为经济发展开启更大的空间。(中国经济网供稿)

## 强监管解决网约车“成长烦恼”

李勇坚

对网约车平台公司而言,聚合平台应承担核验责任,不应成为不合规网约车收容所。对聚合平台的监管是为了促进行业健康发展,满足乘客出行需求,保障运营安全和乘客、司机的合法权益。

当前,随着网约车市场规模持续扩大,以聚合为主要特征的第三方网络平台纷纷入局,云南、江西、浙江、四川、贵州等多地陆续出台规范聚合平台管理的相关通知。比如,有的地区要求网约车聚合平台不得干预网约车平台定价,不得直接参与车辆调度以及不得随意调价等。可见,加强对聚合平台的监管已成为一个重要的关注点。

所谓聚合平台,是指基于互联网技术,将多个网约车服务提供商的车辆资源通过一个统一的平台聚合起来,向用户提供更为便利的出行服务的平台。这类平台降低了准入门槛,有利于小平台突破临界规模。但是,作为一种新生事物,聚合平台也带来了责任边界不明、把关不严、乘客和司机利益得不到合法保障等问题。今年4月26日,交通运输部等五部门印发《关于做好网约车聚合平台规范管理工作有关工作的通知》,首次对网约车聚合平台的规范监管提出明确要求。《通知》将聚合平台界定为“共同提供服务者”。今年6月份,多地也先后发布相关通知,加强对聚合平台的监管。有的地方提出,聚合平台应承担平台安全管理责任,保护消费者和驾驶员利益,若进一步从事网约车经营,则需承担承运人责任。

尽管聚合平台并不直接从事客运服务,而是与网约车平台公司一起提供服务的第三方平台,但聚合平台对网约车平台公司、乘客和驾驶员均负有重要责任。对网约车平台公司而言,聚合平台应承担核验责任,不应成为不合规网约车收容所。其不应干预网约车平台公司的价格行为,不得干预网约车平台在聚合平台上的公平竞争秩序。

从总体上看,对聚合平台的监管是为了促进行业健康发展,满足乘客出行需求,保障运营安全和乘客、司机的合法权益。但网约车聚合平台涉及更多的责任方,其监管难度也更大,因而,针对聚合平台的监管也应有所不同。要厘清各方权责,强调责任划分。一是作为聚合平台的信息甄别责任。消费者对于聚合平台上的中

小平台往往了解不多,更多的是依赖聚合平台的声誉,因此,聚合平台应帮助乘客做好信息甄别。这就要求聚合平台落实对网约车平台和司机的核验责任,对网约车平台进行审核,未获得经营许可的网约车平台和司机不得进入。二是为平台和司机提供信息聚合的责任。作为平台管理方,网约车聚合平台的主要责任是聚合信息,提供网约车信息供求匹配服务,不得越界干预平台的自主经营权,不能干预网约车平台价格行为或直接参与车辆调度和驾驶员管理。如果确实因市场需要调整价格,应该按照相关规定,提前7天向社会公示。三是向乘客提供消费者权益保护责任。包括及时处理并向网约车平台反馈乘客和驾驶员的咨询和投诉,建立首问负责投诉处理机制,在消费者权益受到损害时履行先行赔付责任。

在执法方面,各地区各部门应积极督促聚合平台履行相关责任,在乘客因安全事故受到损害时,督促网约车聚合平台承担共同责任和先行赔偿责任。还要加强多方协同,推动网约车聚合平台监管的统一,督促网约车聚合平台履行自身职责,切实维护网约车行业健康稳定发展,保障消费者利益。