



- 內地城鎮人口首超農村
- 中央加強規管售後服務
- 美預算案倡開徵富人稅
- 歐盟航空碳排稅犯眾怒

1. 內地城鎮人口首超農村

國家統計局公佈的數據顯示，2011 年內地總人口為 13 億 4,735 萬人；其中，城鎮人口有 6 億 9,079 萬人，佔 51.3%，比 2010 年提高 1.3 個百分點。

短評

城鎮人口首度超過農村人口，反映內地城鎮化的速度加快，二十世紀以來，世界人口急速城市化，城市人口佔全球人口的比重由 1900 年的 13% 上升至 2005 年的 49%；聯合國曾預測，有關比例將在 2030 年增至 60%。海外的經驗亦表明，都市化或者說城鎮化的程度往往與社會和經濟發展水平有正相關的關係。城鎮化有助於提升規模經濟效應，促進社會的專業化分工，亦便於政府管治和改善公共服務；對中國來說，城鎮化亦是刺激內部需求增長以及緩解城鄉發展差距的必經之路。國家「十二五規劃」提出將城鎮比率於 2015 年提升至 51.5%；從目前的進展情況來看，這一目標相信可以提前實現。但亦有分析指，目前內地 6 億多城鎮人口中，至少有 2 億人並沒有真正享受市民的權利；大量以「農民工」形式進城的人口，充其量只能算是「半都市人」。另一方面，急劇城鎮化引發了許多社會問題，對城市的交通、住房、醫療設施以及福利、教育制度等帶來嚴重衝擊。故此，內地「城鎮化」能否後繼有力和避免「虛高」（數據較實質情況誇大），在很大程度上取決於政府能否以城鎮戶籍制為核心，推行配套的社會制度改革。

2. 中央加強規管售後服務

國家質檢總局、國家標準化管理委員會近日頒佈了國家標準的《商品售後服務評價體系》，並於今年 2 月 1 日起實施。

短評

《商品售後服務評價體系》原是由商務部於 2006 年頒佈實施的行業標準，對汽車、家電和家居家裝等 13 個行業進行認證試點；2007 年國務院決定將該評價體系升級為國家標準，並展開修訂條例的工作。今次公佈的核心內容主要包括評價指標和評價方法，分別規定了用於商品售後服務評價的指標及其含義，以及在售後服務評價活動執行過程中的基本程序和如何評分、如何計算評分值等問題。近年內地的產品質量問題屢屢引起關注，商家的售後服務更是乏善可陳；尤其是今年電子網購業務火爆，令政府須規管售後的產品保證和相關服務的迫切性進一步凸顯。例如，北京市工商局公佈的數據顯示，2011 年度北京的網絡購物消費投訴接近 9,000 宗，佔消費總投訴量近三成，比 2010 年同期增長 2.16 倍。國務院將商品售後服務的認證體系提升為國家標準，對促進內地市場規範化和保障消費者權益具有正面意義。不過，售後服務本身難以量化，能否對其進行客觀的評價和認證本身就是一個疑問；而有效的品質監管並非單純靠出台一兩條新措施便

可湊效，能否確實得到落實和達到預期效果尚有待觀察。

3. 美預算案倡開徵富人稅

美國總統奧巴馬日前向國會提交 2013 年財政年度(由 2012 年 10 月 1 日開始)財政預算案，提出在 10 年內削減財政赤字，並將向富人加稅。

短評

美國政府的財政赤字已連續四年超過 1 萬億美元，2012 年達 1.33 萬億，佔 GDP 的 8.7%，情況之嚴重堪比正備受主權債務危機困擾的歐元區。實際上，歐元區 2010 年的財政赤字佔 GDP 的整體比重亦只是 6.2%；除愛爾蘭之外，即使是赤字規模較大的國家如希臘、葡萄牙、西班牙等，赤字佔 GDP 的比重一般亦只是在 9% 至 10% 之間。因此，2013 年的美國財政預算免不了要以稅源節流為主調；奧巴馬希望將 2013 年的財政赤字縮減至 9,010 億美元，佔 GDP 的 5.8%，並在 2015 年進一步降至 GDP 的 2.7%。除了控制開支增長之外，預算案提出將開徵俗稱的「巴菲特稅」，使得年薪逾 100 萬的商務人士至少要繳納 30% 的稅率，並且不再延續喬治布殊時期為高收入人士提供的減稅措施。有輿論指，華府向富豪開刀除了是為了減赤大計之外，亦是想透過鼓吹公平，打「民粹牌」來挽救低迷的民望。除了一系列促進就業和鼓勵創新及製造活動的措施之外，今次財政預算案的另一個備受關注的地方是提出了數項針對外貿的措施，包括撥款 2,600 萬美元設立專責調查不公平貿易的 50 人部門，額外撥款 1,300 萬予海關以打擊盜版貨品；並增設食品和藥物管理局的人手以保障入口貨品的安全。鑑於中國是「世界工廠」和美國最大的進口貨物來源地，有關措施大有「劍指」中國的味道；這亦意味著來年中國及亞洲的出口商或會面對美方更加嚴厲的非關稅貿易壁壘。

4. 歐盟航空碳排稅犯眾怒

歐盟最高法院日前通過准許歐盟自今年 1 月 1 日起，向所有來往區內 27 個成員國的航空公司徵收碳排放稅；此舉引起世界多國的反對，中國民航局日前更下令禁止國內各航空公司參與歐盟排放交易體系(ETS)。

短評

從今年 1 月 1 日起，所有起降歐盟國家機場的航空公司都被納入歐盟的 ETS，必須為自己的 15% 碳排放量付費；有關比例將由 2013 年起逐步上調，在 2020 年達致 18%，估計屆時可為歐盟帶來 200 億歐元的收入。歐盟表示，向國外航空公司徵收航空碳排放稅是為保護環境，如同向歐盟境內開辦餐館等商業活動徵稅一樣。但歐盟的說法遭到中國、美國、俄羅斯、加拿大和印度等 40 多個國家的強烈反對；他們認為，國際航班是跨境活動，並非只在歐盟發生，如要收取碳排放稅，其徵稅基礎不應為整條航線。中國航空運輸協會質疑歐盟法律不具管轄其他司法區域的權利，徵稅是侵犯他國主權；美國眾議院亦通過草案，禁止美國航空公司繳納歐盟航空碳排放稅，並向歐盟法院上訴。國際航空運輸協會估算，航空碳排放稅開徵的第一年，進出歐盟的航空公司將增加 35 億歐元的成本，且數字會逐年遞增。輿論認為，歐盟此舉並無為環保帶來顯著效益，反而是帶來額外的金錢收益，無異於「搶錢」行徑；更是假借環保名義的貿易壁壘。歐盟今次單方面的決定，有可能引發其他國家的反制行動，導致兩敗俱傷的國際經貿衝突。

以上資料由香港中華廠商聯合會秘書處編寫，內容僅供內部參考；如有任何查詢，請聯絡政策研究部。
電話：2542 8631；傳真：3421 1092；電郵：research@cma.org.hk