

# 反通胀欲奏效需加强政策执行力

我们预计今年6月CPI回落，短期周期性的通胀压力虽然会减轻，但是结构性的通胀压力依然会很大。除了从需求端抑制经济周期性通胀压力外，政府更需要做的是如何从经济供给端化解结构性通胀所带来的压力。我们担心政府的调控政策难以做到位。我们预计，2013年左右是周期性通胀压力再起的时间窗口。

陈伟

自2009年末开始，新一轮通货膨胀自新兴市场国家发端，并逐步向全球蔓延开来，截至2011年5月，通胀的持续时间已经接近一年半。2011年4月中国的消费者物价指数(CPI)由3月的5.4%回落至5.3%，同时，随着大宗商品价格近期大幅回落以及诸多中下游行业价格涨势回落，生产者物价指数(PPI)也开始见顶回落，这似乎都意味着市场期待的通胀将在年中见顶回落的可能性很大，但我们认为，本轮通胀的后续演绎可能并没有这样简单，未来复杂程度可能超出预期。

## 结构性通胀压力依旧大

我们预计今年6月CPI回落，短期周期性的通胀压力虽然会减轻，但是结构性的通胀压力依然会很大，原因在于以下方面：

上半年为了抑制价格上涨效应的蔓延，发改委采取多种行政措施对诸多中下游企业的价格进行调控，这些涨价压力都会等到下半年及以后逐渐释放；上

半年出于稳物价的需要，我国各类资源品价格改革都基本处于停滞状态，但形势的迫切性，如今年可能出现的大范围断电已开始倒逼管理部门加快改革步伐，这显然会提高各类资源品价格；全球经济以及中国经济虽有所放缓，但是仍在复苏进程中，且发达经济体出于财政减赤的需要，宽松货币政策退出是个较为缓慢的过程，因此大宗商品的牛市仍会依旧，这仍会对我国形成较大的输入型通胀压力；我国人口结构的变化将支持劳动力成本的快速上升，如按联合国标准，我国14岁至64岁劳动力人口将在2012年前后达到峰值，自此以后我国新增劳动力人口将减少，而其中年轻劳动力人口锐减速度更快，我国20世纪90年代出生人口总计只有1.59亿，大大少于80年代和70年代出生的2.27亿和2.12亿，这将在较大程度上推升雇佣了更多年轻人的制造业部门的工资成本。

## 政策执行不力是隐忧

为避免这些结构性通胀力量的演化，要求管理层必须严控催生各类周期

性通胀的因素，如不因CPI短期见顶回落就暂时明显放松货币、信贷的控制措施，而还应采取加息等多种方式积极抑制投资需求；为控制地方政府的投资冲动，仍要积极运用土地、产业政策等严格限制地方政府借“十二五”启动初期上项目，并尽早谋划积极财政政策的退出。

除了从需求端抑制经济周期性通胀压力外，政府更需要做的是如何从经济供给端化解结构性通胀所带来的压力。

它们包括各类经济结构调整措施，如采取加快收入分配改革以及民生福利建设、强化房地产调控及保障房建设、更大程度的市场准入及公平竞争规则建立等措施，尽快扭转通胀短期后遗症所带来的经济扭曲，采取结构性减税等多种措施减轻市场负担，激发市场主体创新能力，提高市场运行效率等。

我们担心政府在上述两方面都难以做到位，如当前在中国经济增长的各种红利，包括人口、城镇化发展空间等仍没有完全耗尽，以及地方政府国内生产总值(GDP)考核目标没有根本改变情况下，地方政府追求GDP增长的动力很强劲，如各地仍乐于追求“大拆大建”，中央政府虽然要求降低经济增速，但实际从相机决策的政策态度来看，政府对于稳定经济较快增长，保持就业形势良好仍看得较重，这就意味着中央政府很可能难以较长时间为抗通胀而实施实质性紧缩，由此导致中长期来看政策宽松的可能性要大于偏紧的可能性，作为理性的经济主体自然会认识到这一点，进而就会形成较强的增长偏好以及中长期的通胀预期。

此外，由于结构调整措施通常要触动既有利益集团的利益格局，中央政府在结构调整方面短期内很好地实施的可能性也就小，也就难以真正很快化解结构性通胀压力，而若此时周期性通胀压

力再起的话，新一轮通胀反复出现的可能性就较大。

## 预计2年后通胀压力再起

我们预计，2013年左右是周期性通胀压力再起的时间窗口，原因在于：2013年是新一届政府接任的时点，根据研究发现，20世纪90年代以来，政府换届的3个年份(1993、1998和2003)以及经济规划的中期均为全社会投资和国有投资增长高峰期：如从全社会投资增速看，换届前1992年为44.3%，换届的1993年猛增为61.8%；1997年增速为8.8%，换届的1998年为13.89%，2002年投资增速为16.89%，换届的2003年增速为27.7%。由此导致的后果就是除了1998年遭遇亚洲金融危机，通胀水平比1997年低外，其他时期对应的通胀水平都比上一年高，如1993年CPI比1992年高8.3个百分点，2003年比2002年高1个百分点。

根据这种规律，2013年作为新政府接任，也是“十二五”规划实施的高潮时点，届时投资增速反弹以及经济过热的可能性很大，而除了周期性经济过热导致的通胀外，由于各种结构性调整措施不到位导致的结构性通胀压力也将卷土重来，届时政府不得不采取更大力度的调控措施，而这样的措施很可能使得经济硬着陆。而经过这一轮更严峻通胀以及经济大滑坡的洗礼之后，我们认为“痛定思痛”的管理层才会真正有决心实施各种结构调整措施，并实施更为审慎的宏观调控政策，由此才会迎来今后较长时间中国经济更平稳增长和比较顺利的经济转型。

(作者单位：民族证券)

# 香港遏制公车私用的范本价值

王石川

公车私用备受公众诟病，媒体曾报道，某大学新学期开学，校门口出现大量公车送新生上学的情况，从公检法用车到国土、卫生监督用车，甚至血防专用车，无所不有，以至于有网友揶揄道，“公车扎堆，有司法、公安、检察、环境监测、国土执法、卫生监督、防汛指挥……不了解情况的，还以为市里部门开大会呢。”为了遏制公车私用，不少地方似乎殚精竭虑，穷尽各种方式，有的增加人力监管，有的给公车贴上“公务标识”，还有的给公车上GPS实时监测行踪。但效果似乎并不尽如人意。

香港特区有效遏制公车私用的经验，值得关注。严控公车数量，这是遏制公车私用的釜底抽薪之举。香港公车数量极少，享受专车待遇的官员更少。据报道，全港公务员近17万人，首长级以上官员大约1200人左右，属于港府的精英层。只有精英层中的精英，也就是特首、政务司司长等各个司局的正职配有专车。加上终审法院的首席法官、立法会主席，全

港享有专车待遇的公职人员仅二十余名。才二十多人享受专车待遇，真是少得“可怜”。不给官员配备专车，也就意味着官员想公车私用，连机会都不多，这正是釜底抽薪的好办法。

信息公开到位，接受公众监督。政府部门公车的所有采购信息、数量、型号都可在政府物流服务署上查到。买了什么车，相关信息公开透明，人们一览无余，这无疑就为公众监督提供了便利条件。当然，在严密的制度设计下，买车情况、公车使用情况想不透明也不行，因为立法会议员在定期质询着，审计部门在火眼金睛地盯着，一个细节是，在香港审计署网站上下载审计报告，可以看到，港府各部门的“三公”开支及其他一切涉公资料，都有明晰的披露，而每份审计报告都长达近百页，审计对象事无巨细：官员平均办公面积、公车使用记录……连公车使用的记录都进入了审计部门的法眼，谁还敢公车私用？

当然，需要强调的是，香港公共交通相对比较发达，乘坐公交十分方便，因此不少官员宁愿坐公交也不开车，更不要说公车私用了。

## 胡说一道 Hu Bugui's Column

# 高物价面前 我们都是弱势群体



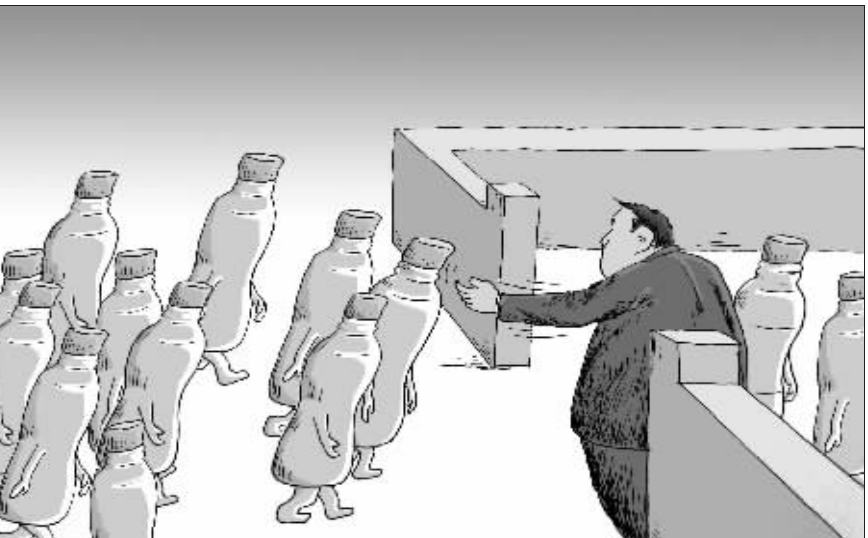
胡不归

记得在上一次油价上涨的前夜，下了晚班的我行驶在回家的路上。在一个路口等绿灯的时候，我发现旁边一辆车的车窗摇了下来，司机望着我，似乎想说什么。我向他投去疑惑的眼光，他向我招手：兄弟，加油了吗？12点就涨价了！我回答：加了，谢谢啊。

当时心中有种很温暖的感觉，素不相识的人还这么关心着，谁说深圳是个没人情味的城市？我还记得，当时突然有一首古诗涌入了我的脑海：岂曰无衣，与子同袍。王于兴师，修我戈矛，与子同仇！……呵呵，高油价使我们成

为一个战壕里的战友了。事实上，那时我们已经在高物价的环境里煎熬了很久，快两个月过去了，通胀的形势丝毫没有改善，倒是不时地有更多的坏消息传进耳朵。这不，联合利华旗下的产品涨价了，我家里的沐浴液还是力士的；航空燃油费又上调了，我还打算近期回老家探亲呢；农贸市场的黄花鱼从18元涨到23元一斤了，那可是我女儿最爱吃的……怎么办呢？看来我只有采取以下策略：沐浴液改换其他牌子；探亲就坐火车了；至于黄花鱼，以前一次买四条，现在就买两条吧。除此之外，还有什么别的法子呢？高物价面前，每一个普通老百姓，都显得那么弱小无助。然而事实上，除了工资外什么都在涨，你又能逃往何处呢？黄花鱼涨了，难道鲈鱼不涨？力士变贵了，莫非飘柔就便宜？总不能扎着脖子不吃不喝，也不能一身臭汗不洗澡吧？

是的，作为一个普通消费者，我们无处可逃，我们在高物价面前都是弱势群体，那么，谁是强者呢？联合利华？航空公司？卖鱼的小贩？我看来未必，



## 起云剂”饮料,你妈喊你回家了

问题饮料被召回，亡羊补牢是应对。顾客中招健康损，奸商唯利良心昧。记者四处揪病毒，民众每天学防备。福尔摩斯人人做，质检部门当羞愧。

赵天奇/画  
孙勇/诗

## 焦点评论

## 经济时评 | Hot Topic |

# 抑制房租涨 请从减免房租税开始

晏庆盛

个人出租房屋所得该缴多少税？据报道，成都市地税部门对个人房屋租赁税(以下简称“房租税”)实行综合税率，分三档征收：个人出租房屋月租金不足2000元的，综合税率为4%；月租金在2000元(含)以上、5000元以下的，综合税率为6%；月租金在5000元(含)以上的，综合税率为10%。另外，个人出租房屋月租金在800元以下，且租金收入为家庭主要生活来源的，可向税务机关提出减免缴税申请。

很多人可能不太了解房租税，或者以为这是一个新税种，很多房屋出租人甚至从没缴纳过房租税。这其实并不奇怪，房租税虽不是一个新税种，但在具体执行过程中面临很多征管难题，一些城市执行得并不严格，以致一些出租人不了解也从没缴过此税。

房租税其实由多种税费综合而成。2008年3月，财政部、国税总局下发通知规定：个人出租住房，不区分用途，营业税在3%税率的基础上减半征收，按4%的税率征收房产税。此举意在降低房租税率，给出租人减负，同时也是给租房人减负。营业税、房产税之外还有印花税、教育附加等，为简便起见，很多地方对房租税实行综合税率，成都市即是如此。

在房租税的执行层面，各地情况迥然有异，甚至可以说有些混乱：开征房租税的时间不同，北京、上海、深圳、杭州等城市早已征收，哈尔滨市2010年6月1日才开始征收，西安市财政局则于去年9月表示“将做好前期调研，力争尽快试点征收”；各地实行的税率或起征点不同，比如深圳市和哈尔滨市将个人住房租赁营业税起征点提高至5000元，月租金5000元以下的免缴营业税；实行房租税的城市，并不意味着每个出租人都缴了税，因为居民

房屋是否出租以及租金是多少，税务部门很难一一核实。

综合上述情况，如果用一个词来形容房租税的现状，那么“鸡肋”一词可能相当合适。由此，我们有两种选择：要么加强房租税的征管，做到应收尽收；要么取消房租税，或者提高起征点。

我认为应当选择后者。首先，当前房价畸高，很多人只能租房居住，政府也号召大家不要一窝蜂买房。向出租人征收房租税，这笔费用最终会摊入房租，转嫁给租房人。而房租上涨，又会倒逼一些租房人加入购房大军，助推房价上涨。近年来，不少城市的房租上涨较快，租房者叫苦不迭，给房租减负正当其时。在某种意义上，抑制房租过快上涨，与抑制房价过快上涨同等重要。其次，房地产领域税费名目繁多，人们一再呼吁予以清理和规范，不妨就从取消房租税或提高起征点开始。政府已经从房地产领域收取了那么多税费，没必要盯着房租税不放。再次，房租税征管面临诸多难以克服的现实难题，税收成本高昂，难以做到应收尽收，有的城市缴有的城市不缴，有人缴有人不缴，不仅损害了税收的严肃性，也造成了税收不公。

租房人大多不是高收入群体，他们既无法享受政府提供的廉租房，又无力自己买房。廉租房是政府向低收入人群提供的政策庇护，对于收入普遍不高的商品房租赁人，政府也应提供一些政策优惠，通过减免房租税促使房租下降，减轻租房者的负担。当然，少数租房人也是较高收入者，比如那些租住月租金数千元的大房子的人。向大房子出租人征收房租税，等于间接向高收入租房人征税，这就需要提高房租税的起征点，比如将起征点提高至5000元，月租金5000元以下的出租房免缴房租税。这样，不仅可以避免房租税误伤中低收入租房人，也可缩小征缴范围，提高征缴效率，降低征缴成本。

# 电动车标准老皇历早该刷新了

吴睿鹤

近日，国家公安部、工业和信息化部、国家工商行政管理总局、国家质量监督检验检疫总局等四部委联合下文，要求整改当下电动自行车产业，限期淘汰在用“超标车”，大量车企及行业协会表示压力巨大。

鉴于眼下电动自行车使用机动车道、闯红灯等现象特别严重，以及造成事故人员伤亡数量正逐年攀升趋势，2009年，电动车事故造成人员伤亡死亡约三千六百余人，相比2004年增加了约六倍，四部(局)开始出重拳整顿电动车行业，尤其是限期淘汰在用“超标车”，引起广大电车车主以及舆论媒体的广泛关注。

四部(局)所强调电动车“超标车”，是根据1999年国家发布实施的《电动自行车通用技术条件》，其中，规定了两个硬性数据，一个是20公里时速，另一个是40公斤重量。截至2010年年底，国内电动自行车保有量超1.2亿辆，据权威人士介绍，倘若按电动车标准“老皇历”作为参考依据，将会有1亿现役车辆“超标”。

尽管管理部门出台这项公共政策的初衷是好的，但是贸然实施的话，会使国内电动车行业受到致命性打击。我国将有两千余家电动车生产企业变成非法企业，超过500万就业工人面临失业，这不仅不利于我国经济平稳地发展，而且也会影响社会的稳定。与此同时，由于多数电动车的“非法”，将近亿人行受到影响，这些人势必会改乘其他交通工具，从而给社会交通带来诸多影响。此外，这些上亿辆不

合法的电动车，如何进行处置，都需要国家职能部门一个明确答复。

实际上，自1999年出台电动车标准至今，已过12载，我国电动车市场已发生翻天覆地的变化，电动车工业迅猛发展，电动车新车型层出不穷，品种不断丰富，价格更是大幅跳水。当初规范电动车的生产标准，显然已成了过时的“老皇历”，有进行修改的必要。

随着城市的发展和扩张，骑车人的出行半径也越来越大，对行驶里程数的要求也越来越长。而这只能通过电池升级，延长行驶里程数。据业内人士分析，重量限制在40公斤以内，电池只能做得很小，只够跑20公里路程，上班族要频繁充电，非常不便。而国外电动自行车时速普遍高于我们，如欧洲标准是25公里、美国31公里、日本24公里，显然，这意味着我国的电动车标准，与世界通用标准已有很大的差距。

至于如何对电动车标准的“老皇历”进行刷新，现在应该做的是，让所有利益相关者，包括电动车生产商、从业人员、消费者、摩托车厂家以及交通和公安等部门，不妨像前几年国家制定个税起征点时那样，从全国范围内公开选择具有代表性的人员，坐下来心平气和地开个听证会，让电动自行车或电动摩托车身份归属问题彻底厘清，同时，执行新标准应有一定过渡期，便于消费者适应和生产厂商转型。唯有这点明晰了，相关标准再制定时，既能使问题迎刃而解，也不会再招致任何非议。否则的话，又会重走2009年《电摩技术条件》制定时闭门造车的老路，结果引起社会的普遍质疑，最终导致搁浅。

## 联系我们

本版文章如无特别说明，纯属作者个人观点，不代表本报立场，也不代表作者供职机构的观点。如果您想发表评论，请打电话0755-83501640；发电邮至pp118@126.com。