

希腊救援再遭推迟 欧盟严防新“导火索”

当地时间11月12日，欧元区财长会议在布鲁塞尔召开，欧元集团主席容克在会议后的新闻发布会上表示，“希腊获得额外两年以实现其财政目标的请求是适当的。”

此前，希腊一直谋求国际社会同意其把达到财政调整目标的期限从2014年延长到2016年，但这一请求未获欧盟批准。

希腊所关注的另一个重要议题，即发放下一笔315亿欧元（约合399亿美元）救助贷款之事，未能在此次财长会上达成协议。容克表示，欧元区财长们将在本月20日举行一次特别会议，以讨论希腊融资需求问题。

在欧元区财长会议召开数小时之前，希腊议会以167票同意、128票反对的投票结果通过了2013年预算案，其中包括11月7日晚议会批准的135亿欧元新一轮紧缩措施。这是希腊能够获得新一轮救助贷款的重要前提条件。

此前，欧盟官员向彭博等媒体透露，欧元区财长们可能将等到11月底再就是否向希腊发放新一轮救助贷款做出决定，因为要等待审核希腊是否符合救助条件的全面报告出炉，12日的初步报告不足以成为决策依据。

据外媒报道，三驾马车对希腊的初步评估报告显示，希腊延期到2016年实现4.5%的基本预算盈余目标

将会导致救助资金增加326亿欧元。其中，为在2014年填补希腊的融资缺口，相对于3月份的评估，该国将需要150亿欧元的额外资金，而该国2015年—2016年将需要额外176亿欧元的资金。

报告称，这一融资缺口的出现是由于私有化收入较低、经济增长缓慢及随之而来的更低的税收收入以及修正超额赤字需要更多时间造成的。

中国社科院欧洲所贾瑞霞博士在接受中国经济时报记者采访时表示，考虑到全球经济存在“滞胀”的隐忧，希腊要在2016年实现4.5%的基本预算盈余目标可能仍然无法实现。20世纪70年代的“滞胀”和现在情况很相似，即在经济停滞的情况下，物价还是不断上涨，一旦出现“滞胀”，希腊预期的财政目标将很难实现。

回归实体经济推动“再工业化”

贾瑞霞认为，就当前形势看，欧洲必须双管齐下：第一，巩固财政，严格预算纪律。第二，找到新的经济增长点。贾瑞霞说，一味地紧缩对于欧洲甚至世界经济都是一个危险的信号，积极地紧缩，巩固财政是必要的，但同时应该考虑寻找新的经济增长点。没有实体经济的支撑，仅仅靠各种金融

工具的创新，把烂债重新包装以一种华丽的方式卖出解决不了根本问题，一定要把实体经济和虚拟经济紧密联系起来，避免让虚拟经济过分膨胀。

在后危机时期，欧美国家意识到虚拟经济给国家带来的种种弊病，因此在发达国家，呼吁回归实体经济，推动“再工业化”正成为一种趋势。

为了重振欧洲工业，欧盟委员会提出了“新工业革命”理念，大力发展低碳经济，为制订欧洲工业政策寻求优化方案。“新工业革命”理念强调技术创新、结构改革，改变碳氢化合物为主的能源结构，更有效和可持续地利用资源，同时大力推进新的生产方式包括机器人(25.000,-0.41,-1.61%)、数字技术、先进材料、可循环能源等新兴产业。

“在欧元区区内，德国对其他成员国维持着顺差，其他北欧国家在欧盟内也普遍保持贸易顺差，而很多南欧的成员国却处于逆差状态，产业出现‘空心化’。所以，欧盟应该在‘再工业化’过程中重新布局，给希腊等南欧国家一些增长点。”贾瑞霞说。

欧盟严防新“导火索”

贾瑞霞还认为，在欧元区核心国家债务无法控制的

情况下，欧盟对新成员国要求很严格，避免出现新的导火索。况且，部分新加入欧盟的中东欧国家与希腊的金融和贸易关系很密切，欧盟担忧这些国家也遭到牵连。

欧债危机爆发以来，波兰等欧盟新成员国的经济曾保持着较为平稳的发展，成为欧盟经济难得的亮点。然而，去年匈牙利经济形势开始持续恶化。到去年底，匈公共债务达1860亿美元，占其国内生产总值（GDP）的85.1%。最新数据显示，目前匈牙利的债务占国内生产总值GDP比率接近80%，这是欧盟东部国家中比例最高的国家。

欧盟委员会11月7日发布的秋季经济预测报告中说，2012年匈牙利财政赤字占国内生产总值的比例为2.5%，2013年升至2.9%，2014年继续升至3.5%，超过欧盟规定的3%。为降低赤字，匈牙利政府推出了一系列削减开支计划，其中包括大幅增税措施。但欧盟警告，过高的税收负担或将进一步加大经济下行压力。

2011年匈牙利主权债务评级被下调为垃圾级后，匈牙利便开始了求援之路。然而，鉴于匈牙利的经济表现和政府的应对措施，至今匈牙利政府仍未与国际债权人达成正式的援助协议。

来源：中国经济报

欧盟要求成员国简化短期签证手续 带动旅游发展

据意大利欧联通讯社报道，为了带动欧洲旅游业发展，欧盟委员会日前发出通知，要求各成员国在发放旅游签证问题上执行和发展促进方针，以便给予外国游客更多方便，从而带动欧洲的经济发

展。据欧盟官方统计资料显示，2011年，欧盟各成员国累计共向非欧共体国家发放短期签证1250万份，其中意大利发放短期签证150万份，位于法国190万份和德国160万份之后。

欧共体2011年旅游业就业岗位达1880万个，成为欧盟重

要的就业行业，在经济发展中起到非常重要的作用；2011年，外国游客在欧洲的消费达到了3304.4亿欧元。欧盟委员会预计，按照目前的发展趋势，至2022年，欧盟旅游行业就业岗位将达到2040万个，外国游客消费额将达到4273.1亿欧元。

欧盟内务部官员马姆斯特罗姆表示，正确执行欧盟有关旅游签证的方针，将会有效保障欧盟成为非欧共体国家游客最主要的旅游目的地，同时促进欧盟各国的经济发展和提供更多的就业机会。旅游业的发展将会带动

其它服务业的发展，包括住宿，食品，饮料，交通，娱乐和购物等。

马姆斯特罗姆强调，目前欧洲正处于经济转化阶段，在确保各成员国安全的前提下，促进欧洲的旅游发展，吸引旅游者游览欧洲，确定欧盟国籍旅游目的地的地位，对欧盟各国的经济发展非常重要。

根据统计资料，最近几年欧盟旅游签证发放数量正在大幅度增长，拒签数量也在逐年递减。2011年，欧盟各国驻印度使领馆发出的申根区签证共计46万份，而

2007年这个数字则为34万；2008年，欧盟在中国发出的欧洲旅游签证为56万份，而2011年增加到了102.6万份；2007年，欧盟在俄国发出350万份签证，2011年增加到515.2万。

欧盟委员会还要求各成员国，从长远发展考虑，可以对现行签证法令进行相应修改，加快和简化签证申请程序。同时具体明确如何选择处理签证申请，简化签证申请材料，颁发有关多次入境签证签发的法令，加强和改善欧盟各成员国驻外使领馆的管理与合作。

反撙节 欧盟23国劳团大罢工

星岛环球网消息：针对失业率攀升和财政紧缩措施，欧盟廿三国的四十多个劳工团体，十四日首度举行联合大罢工示威，抗议政府实行撙节政策。这项由欧洲工会联合会（ETUC）发起的“欧洲团结行动日”示威活动，旨在呼吁各国政府正视日益上涨的社会焦虑、放弃撙节政策，包括西班牙、葡萄牙、希腊、意大利、比利时、德国、法国、英国、爱

尔兰、波兰和塞浦路斯等国工会，都响应了这项行动。

台湾《中国时报》报道，在西班牙，工会从当地时间十四日零晨开始走上街头，抗议削减工资、养老金、福利、社会服务和加税等紧缩措施，在马德里，警方和示威者并发生肢体冲突，至少八十一名示威者被

逮捕。西班牙公共运输受到严重影响，高达八〇%的长途火车停止行驶，市内通勤列车也有三分之一行驶，西班牙通往葡萄牙首都里斯本的火车则完全停运。超过六百架航空班机取消飞行。

在葡萄牙，学校、公家机构和许多店家都关闭，响应抗议行动。葡萄牙消防队也罕

见的加入示威，抗议薪资和预算遭到政府削减。在希腊首都雅典，约有一万人支持这项罢工示威，这是两个月来希腊的第三次大罢工。

在意大利，配合这次示威行动，展开四小时全国罢工，大众交通运输、学校师生都参与游行活动。在萨丁尼亚岛，当地工人因不满失

欧盟对中国陶瓷餐具课征临时关税

欧盟委员会周四宣布，对从中国进口的陶瓷餐具和厨房用具课征临时关税。

北京时间11月15日晚间消息，欧盟委员会周四宣布，对从中国进口的陶瓷餐具和厨房用具课征临时关税。而另一方面，多个欧盟成员国此前对这一决定表示了反对。

在今年10月份举行的一次贸易会议上，欧盟27个成员国中的14个国家反对对中国陶瓷征收关税，在这种情况下，欧盟被迫重新考虑其方案。

根据欧盟的规定，其在进行相关调查的同时能够预征关税。另外，欧盟在关税决策方面仅能够咨询其成员国家，但是并非必须遵循成员国家的态度。

但是在正式关税的问题上，欧盟必须遵循多数成员国的投票。根据计划，针对中国陶瓷进口关税问题的投票将于明年5月15日进行。最终结果的有效期长达五年。

在强收“买路钱”这个问题上，欧盟终于给自己找了个台阶。

11月13日，欧盟对外表示，在2013年秋天到来前，暂时停止实施欧盟单方面采取的对进出口欧盟国家的民用航班征收碳排放税的措施。欧盟同时希望，“明年秋天召开的国际民航组织代表大会能够达成一个多边协议来解决这个问题。”新华社对此评论称，“这个提议标志着欧盟向缓解由此引发的紧张局势迈出了重要一步。”

“这是回归理智的表现。”中国航空运输协会（下称“中航协”）副秘书长柴海波对媒体说，“欧盟认识到单边征收方案没有前途。而且，欧盟如果一意孤行，后果将不堪设想。”

然而，一位长期跟踪欧盟碳税问题的业内人士昨日对《国际金融报》记者表示，从长期看，中国等国现在或还不能过于乐观，“因为，欧盟没有说完全取消对碳税的征收”。但好消息是，至少ICAO（国际民航组织）仍在寻求全球性的关于欧盟碳税的解决方案。

2005年1月1日，欧盟启动碳排放交易体系（ETS），按“交易与限制”的原则，通过每年分配给企业有限的碳排放配额，迫使企业节能减排。2008年，欧盟又立法规定，从2012年1月1日起将航空业纳入碳排放交易体系，并于去年3月公布了首个航空业年度碳排放限额：2012年不超过2.13亿吨，2013年起不超过2.09亿吨。

这种单边强收“买路钱”的做法尽管得到了欧盟成员国的大力支持，但却引起了包括中国、印度和美国等航空大国的不满。数据显示，在ICAO36个成员国中，有26个明确表示反对欧盟的航空碳税。

国航相关人士此前在接受《国际金融报》记者采访时也强调了“三不原则”：不参加欧盟碳市场交易，不向欧盟管理成员国提交监测数据，不与欧盟谈判交易优惠条件。

“欧盟不得不考虑反对国家，尤其是中国的感受。”对于欧盟的决定，有分析称，“一方面，中国是欧盟最大的市场之一，比如，一旦中国航空公司减少对空客的采购，将让空客面临巨额的损失；另一方面，一旦中国等国对欧盟碳税采取大规模的反制措施，整个欧盟都将面临巨额损失。”厦门大学中国能源经济研究中心主任林伯强此前就对《国际金融报》记者，欧盟碳税的最坏结果就是贸易战，“届时，双方也将两败俱伤”。

“延期的另一个因素或来自欧盟内部。”上述业内人士对本报说，“据我所知，大家忽视的一点是，欧盟碳税不是按国家或航空公司来征收，而是按航线征收。这意味着，欧盟内部自己的航空公司同样面临征收碳税的压力。在全球经济低迷的情况下，欧盟的航空公司或难以接受每年几千万美元乃至几亿美元的‘买路钱’。”

欧盟压力重重暂停征收航空碳税 买路钱不收了

抗议。

欧洲工会联合会告诉英国广播公司，撙节政策是一个完全无效的策略，“只增加社会不安，对解决经济危机，毫无帮助。”

欧盟联合大罢工示威，使得欧洲区域十四日空中和陆路运输均受到影响。英国希斯洛国际机场取消卅九班飞往西班牙和葡萄牙的班机，“欧洲之星”伦敦和布鲁塞尔间火车也严重误点。