

房票安置会实现多方共赢吗

房地产周评

对棚改居民以房票的方式进行安置,是近段时间以来不少城市开始实施的房地产调控举措。何为房票?棚改安置居民接受拆迁补偿时,把拆迁补偿的金额以房票的形式发放给居民,居民可以凭房票购买住房。房票并非新生事物,在前些年的棚改货币化安置中就曾出现过。今年以来,在各地积极因城施策促进房地产业良性循环和健康发展的背景下,房票安置又被多城采用。

据不完全统计,已经有20个以上城市今年以来开始实施房票安置。过去棚改更多采用实物安置或货币化安置两种办法,在此基础上探索实施的房票安置制度,如何实现棚改安置居民、地方政府以及房地产开发企业的多方共赢?

通过房票进行棚改安置,能够给居民带来一定便利。采用实物安置时,如果原地回迁,需要居民们暂时租房等待回迁房建好。出台房票安置举措的城市多是新建商品住宅库存较多的城市,居民可以购买现房拎包入住,省去租房的麻烦。房票安置可以满足被拆迁人更多差异化需求,拆迁后不一定再回到原来的位置居住。有的城市出台了较为灵活的房票补贴举措。比如,选择去库存难度更大的区域购房价格更优惠,或者说同等面值的房票可以购置面积更大的住房,再比如,越早购房享受的优惠越多,从而鼓励安置居民尽快购房

在房票安置过程中,尤应注意保护拆迁安置居民的权益。应合理引导安置居民选择房票安置,避免对房票设置过短的购买时限和苛刻的购买条件。

等。这些举措都能够给拆迁安置居民更多更自由的选择机会。

与直接发放安置补偿款的货币化安置相比,房票安置融合了优惠鼓励政策。比如,郑州市规定采取房票安置办法的,安置居民可获得安置补偿权益金额8%的奖励以及3个月的现金过渡费。采取货币化安置的办法,一些拆迁居民可能拿到拆迁补偿款后暂缓购房,或用作他途。对于地方政府而言,推出房票安置能够鼓励拆迁居民留在商品房市场购买新的住房,有助于去库存和稳定住房消费。与此同时,货币化安置需要一次性集中支付安置居民大量安置补偿资金,而房票安置模式下,居民购房有先有后相对分散。而且,居民凭房票购房后,开发企业再与政府结算资金。因此,相对于货币化安置,房票安置能够减轻地方政府一次性集中支付的资金压力。对于房地产开发企业而言,房子卖得快了,自然有助于实现资金回流以及企业稳健经营。

房票安置的确有助于提振购房需求,实现现房库存的去化。但是,不能忘了,改善

居住条件,是棚户区居民长久以来的心愿,无论以哪种模式进行安置,都应努力确保棚改居民住得进、住得好。在房票安置的过程中,尤应注意保护拆迁安置居民的权益。

首先应该明确的是,房票安置只是选项之一,不应强制居民选择。是选择实物安置,还是选择货币化安置或者房票安置,应尽量给拆迁安置居民更多选择,由他们自主决定。

更为重要的是,不应为房票设定过多限制。比如,避免出现凭房票购房只可购买一层或者顶层等特定楼层,或者只可购买限定的少数楼盘,又或者购买住房时必须同时购买车位等。还比如,不应限定持有房票的居民必须在较短的时间内尽快购房。这些情况都在过去的房票安置中在个别地区出现过。如果房票限定的购买时间太短或者限定条件太多,拆迁居民的可选范围过窄,那么可能导致安置居民好不容易盼来了改善居住条件的机会,却难以买到称心如意的房子。

因此,应合理引导安置居民选择房票安置,避免对房票设置过短的购买时限和

苛刻的购买条件。对于房地产开发企业而言,需要比较及时地拿到房票结算资金,方能助其实现项目和企业的良性运转。只有这样,才能够使房票安置发挥去库存作用,促进当地房地产市场企稳以及健康发展,从而实现多方共赢。

值得关注的问题还有,从2008年开始,我国将各类棚户区改造作为城镇保障性安居工程的重要组成部分,至2018年的十年间,全国棚改累计开工3896万套,帮助1亿人“出棚进楼”。数据显示,“十三五”时期我国城镇棚户区住房改造超过2100万套。2021年,各类棚户区改造开工165万套。我国大规模的棚户区改造,特别是集中连片棚户区改造已经基本完成,棚改开工数量已经在近年出现较为明显下降,目前进行的多为零星分散改造。当前,已经进入城市更新的新阶段,须防止大拆大建。坚持“留改拆”并举,以保留利用提升为主,在加强修缮改造的原则下,应严格控制大规模拆除。因此,在今后的棚户区改造中,确需改造的棚户区仍应继续推进拆迁改造,同时应尽量避免为了创造更多购房需求盲目扩大拆迁范围。



本报记者 李芃达

巩固工业稳增长成效

本报记者 李芃达

产业聚焦

国家统计局最新数据显示,5月份,全国规模以上工业增加值由4月份同比下降2.9%转为同比增长0.7%。复工复产和物流畅通保畅扎实推进,工业生产稳步恢复。“当前正处于全年经济发展承上启下关键时期,应高效统筹新冠肺炎疫情疫情防控和工业生产,巩固5月份以来工业生产恢复增长势头,为稳住宏观经济大盘作出更大贡献。”工业和信息化部副部长辛国斌说。

政策效果持续释放

“4月份以来,疫情多点散发严重冲击我国产业链供应链平稳运行,工业经济遭受较大影响。党中央、国务院及时出台各项降成本、稳主体、畅供给等措施,稳住宏观经济大盘。”赛迪研究院工业经济研究所所长关兵表示,5月份,随着疫情防控好转以及政策效果持续释放,各地工业生产稳步恢复。

国家信息中心预测部产业经济研究室主任魏琪嘉同样认为,前期一系列政策举措持续发挥作用,有力支撑经济回升。从供给端看,生产形势呈现明显向好趋势,生产指数由4月份的44.4%回升至5月份的49.7%;供应链运转明显改善,供货商配送时间指数由4月份的37%上升至5月份的44.1%;原材料成本和企业库存明显下降,产成品库存指数和主要原材料购进价格指数分别由4月份的50.3%、64.2%下降至5月份的49.3%、55.8%。

从需求端看,制造业企业需求恢复,新订单指数由4月份的42.6%回升至48.2%;制造业企业出口形势有所回暖,新出口订单由4月份的41.6%上升至5月份的46.2%,5月份工业出口交货值同比增长11.1%,较上月回升13个百分点。

“5月份,多数行业和产品实现回升。工业41个大类行业中,25个行业增加值实现增长,增长率达61.0%;33个行业增加值增速较上月加快或降幅收窄,达80.5%。”关兵告诉记者,高技术制造业的稳定增长持续发挥引领作用。5月份,高技术制造业增加值增长4.3%,较上月加快0.3个百分点,其中,电子及通信设备制造业增长11.0%,较上月加快1.3个百分点。太阳能工业用超白玻璃、新能源汽车、单晶硅、碳纤维及其复合材料等新材料产品产量分别增长114.9%、108.3%、49.8%、22.3%。

工业生产恢复增长得益于各地积极出台落实扶持政策。湖北先后出台降成本20条、援企稳岗促就业10条、服务业45条、稳工业经济13条、支持中小企业和个体工商户13条、加快消费恢复提振18条等政策,不断加大政策落实和兑现力度;南京印发《南京市促进工业经济稳增长若干政策措施》,提出15项举措,要求做好关键零部

件、重要原材料等供给替代预案,构建都市圈疫情防控高效联动协调机制,解决工业企业遇到的困难;河南构建“1+1+N”政策体系,建立全省常态化疫情防控下经济运行调度机制,搭建“四保”一体化调度平台,实现部门横向贯通、省市上下联动,加快惠企政策落地见效。

“我们梳理国家出台的33条稳经济政策后,在省内推出44条160项稳经济具体措施,并将其纳入惠企政策清单,按月调度通报。”河南省工业和信息化厅运行监测协调局局长洪波说。

复工复产有序推进

各项政策形成合力,各地复工复产有序推进,为工业生产稳定恢复提供坚实基础。“我们聚焦重点区域、行业、企业,建立重点产业链、供应链企业‘白名单’制度,大力支持企业复工复产、稳产达产,目前已经取得积极成效。”辛国斌介绍,2.25万家企业“白名单”企业已全部复工,上海规模以上工业企业复工率达到96.3%,达产率超过了70%,广东的工业企业已基本恢复正常生产。

在位于武汉光谷区的TCL华星G6柔性OLED产线上,一辆辆自动运输车往来穿梭,工作人员预订生产工单,通过生产执行系统,将命令下派到各自自动化设备,设备根据工单将产品搬运至制成站点,玻璃基板按照设计程序被送入不同区域,生产十分有序。

据介绍,作为半导体显示企业,TCL华星产品工艺特殊,必须确保全年不停产。得知企业诉求,湖北省多部门联合协调,结合当地政策,疫情期间积极协助TCL华星解决日常原材料供应及运输问题,为企业正常生产保驾护航。6月21日,TCL华星发布0.016Hz(刷新一次/1分钟)穿戴显示屏,具有超低频无频闪、超窄边框、低功耗、宽频段自由切换、TDDI(触控与显示驱动器集成)与低颜色无变化等性能,并已具备量产能力。

此外,为帮助企业解决用工、融资、原材料、物流等问题,湖北省经济和信息化厅积极落实政策进企、银企对接、产销对接、账款清欠等专项服务,争取工信部驻上海前方工作组支持,助力汽车等重点产业链稳定运行;河南制定出台《河南省工业行业疫情防控工作指南和白名单企业保障办法》,并成立工业生产专项工作组,快速建立省市县三级重点企业“白名单”体系,基本实现对规模以上工业企业全覆盖,确保产业链稳定。“从长三角地区来看,江苏、浙江、安徽等地规模以上工业企业复工达产情况好于预期。”辛国斌说。

“5月份,全国运输生产指数(货运)同比下降4.1%,比4月份回升3.8个百分点。上海公路货运量为3月份的一半,广东公路货运量已接近3月份水平。”关兵表示,全国



近日,在上汽集团乘用车宁德基地总装车间,工人装配汽车仪表中控。
王旺旺摄(新华社发)

复工复产速度正在加快,但仍未达到疫情前水平。作为我国经济发展重要区域,长三角、珠三角工业恢复的程度和速度直接影响工业整体运行水平,应全力以赴确保两地工业稳定发展。

稳预期促消费是关键

总体而言,全国工业生产恢复显现积极信号,但也要看到,产业链供应链堵点卡点犹存,需求不足、预期偏弱和成本问题仍然困扰大多数企业。“疫情带来的不确定性不稳定性,是制约工业经济平稳运行的最大因素。”关兵分析,疫情扰乱企业正常生产经营,加大产业链供应链脆弱性,生产者、经营者、投资者对未来预期转弱。

因此,提振市场主体投资信心,增强投资内生动力是下一步工作的关键所在。关兵建议,要加快部署“新基建”项目建设,创新投融资机制,激发“新基建”投资活力;充分发挥技术改造对投资撬动作用,通过加强应用场景推广应用、数字赋能效果,切实提升企业生产效率,缓解成本压力。

在河南,上半年全省入库新建工业项目877个,其中,开工项目162个,已完成投资268.22亿元,投产项目49个,已完成投资81.31亿元。

在湖北,技术改造现场会每季度如期举行,通过标杆示范引领带动数字化、智能化改造升级。1月份至5月份,实施工业技改项目4292个,推动武汉中航锂电、华星光电、荆州华鲁恒升、宜昌宁德时代等投资过

百亿产业项目加快建设。据了解,TCL华星G3项目将在7月1日完成主设备搬入,预计2023年6月实现量产。该项目于去年新增投资150亿元,建成后将在现有产能5.5万片/月基础上,增加4.5万片/月产能,主要生产中小尺寸IT显示屏、车载显示器、VR显示面板等产品。

“应通过设立地区投资基金和其他各类制造业投资基金等方式,激发地方推动技改投资的主动性和能动性。同时,要以政策落地落细提振企业信心,重视政策出台之前的政企沟通,加强政策之间的协调、配套,在产业链供应链稳定、工业生产可持续性、工业投资便利化等领域,凝聚提振工业经济发展的政策合力。”魏琪嘉说。

在疫情持续反复背景下,接触型聚集型消费需求受到严重抑制,居民消费持续收缩。为此,关兵建议,培育壮大新消费群体、新消费市场、新消费模式,加快布局智慧健康养老产业,释放养老消费潜力;积极开展新能源汽车、绿色智能家电、绿色建材下乡活动,激发市场需求;创新消费场景,加快推进新业态新模式,激发消费活力;提升消费品工业实施数字“三品”的技术融合应用能力,加快消费品工业数字化转型。

“疫情以来,民航局采取科学、精准、动态的国际客运航班调控措施,在保持与54国定期国际客运航线基本通联的同时,有效防止疫情跨境传播。在确保防疫安全前提下,有序安排国际航班运行既有利于经济发展和中外人员往来,也是实现航空运输业可持续发展的需要。”在日前举行的民航局新闻发布会上,民航局运输司司长梁楠表示,民航局正在与部分国家商谈,逐步、稳妥增加定期国际客运航班,满足人员往来需要。

民航局航空安全办公室副主任吴世杰介绍,5月份,民航全行业完成运输总周转量、旅客运输量、货邮运输量分别为38.9亿吨公里、1207.3万人次和49.1万吨,环比分别增长31.8%、53.2%和17.0%。5月份,民航航班效益指标小幅回升,全行业飞机日利用率为3.0小时,环比增加0.8小时。

我国民航国际市场正在迎来复苏。记者从中国南方航空集团有限公司获悉,南方航空计划从6月开始,陆续恢复7条国际航线,国际航班将由原来的每周36班增加至每周48班,通航国家由原来的20个增加至27个。

南方航空迅速制定航班恢复方案,6月起将在广州—仰光、广州—金边等航线上增加航班。其中,广州—仰光航线每两周一班,广州—金边航线每三周一班。同时,6月将恢复武汉—伊斯坦布尔航线,每周一班。7月起,南航将恢复乌鲁木齐—阿拉木图/比什凯克/阿什哈巴德/杜尚别航线,均为每两周一班;恢复深圳—莫斯科航线,每周一班;恢复广州—德里航线,每两周一班。

多家航空公司在加速恢复国际航班。厦门航空将新增7月22日MF829 厦门—洛杉矶航班,7月23日MF830 洛杉矶—厦门航班。海南航空获得往返意大利的新增航班额度。未来,四川航空成都双流—开罗航班将增至每周两班。

近期全国航空物流保通保畅工作持续向好的局面也在进一步巩固。梁楠表示,重点监测的全国主要国际货运枢纽口岸和重点区域枢纽口岸运行良好。其中,上海浦东机场货运保障能力快速恢复,日均货班保障架次已突破215架次,货邮保障量达到8770吨,货班、货量均已恢复至疫情前的九成。6月15日,浦东机场货班架次、货邮保障量分别达到237架次、9834吨,创下了本轮疫情以来的新高。白云机场已进入常态化运行,近期,日均货吞吐量达到5465吨,恢复至一季度的平均水平。

据介绍,民航局高度重视物流保通保畅工作。下一步,民航局将按照党中央、国务院的决策部署和国务院物流保通保畅工作机制安排,继续把保通保畅放在全局工作的重要位置,持续统筹做好安全生产、疫情防控和航空货运畅通等工作。

民航业基础设施建设取得新进展。民航局综合司副司长孙文生表示,今年1月份至5月份,民航全行业基础设施建设累计完成投资343.2亿元人民币,同比增长6.6%。

孙文生表示,今年以来,民航局以“十四五”规划《纲要》102项重大工程和“十四五”民航发展规划“六大体系”“六大工程”建设任务为重点,按照“开工一批、建设一批、建成一批、储备一批”的原则,持续推进民航基础设施建设,加快构建现代化国家综合机场体系,提升空管保障服务水平,加强科教设施保障能力,稳步推进民航领域新型基础设施建设。

截至今年5月底,机场方面,新建昭苏、阿拉尔机场,迁建湛江、达州机场建成投运;西安、重庆、西宁、兰州等枢纽机场改扩建等项目加快实施;厦门新机场和太原、南宁等枢纽机场改扩建,以及黔北、淮东等一批非枢纽机场新开工建设。空管方面,重庆、广州等枢纽机场改扩建配套空管工程加快建设,民航空管管制能力提升项目前期工作加快推进。科教方面,民航大学新校区、飞行学院天府校区、民航科技创新示范区等项目建设稳步推进,民航科技创新基地项目前期工作加快开展。

据梁楠介绍,“十三五”期间,全行业完成飞行作业458.8万小时,年均增长5.2%,传统通航运营企业、运营航空器分别达到523家、2892架。通用航空发展成绩显著,但仍存在一些关键问题亟待解决:一是市场培育不够充分,新兴消费需求释放低于预期;二是通用机场数量偏少,低空飞行服务保障不完善;三是低空空域管理改革进程低于预期,关键资源供给不足;四是协同共治和行业治理效能不高,新生通航企业普遍规模较小,安全基础比较薄弱;五是无人机等新兴业态法规政策体系尚未形成,缺乏稳定的市场化预期。这些问题将在“十四五”期间重点关注和着力解决。

孙文生表示,下一步,民航局将继续强化规划引领,加强统筹协调,持续扎实做好民航基础设施建设和扩大有效投资工作,为稳住宏观经济大盘和提升民航运行质量作出新贡献。

● 5月份
全国规模以上工业增加值
由4月份同比下降2.9%
转为同比增长0.7%

● 工业41个大类行业中
25个行业增加值实现增长
增长率达61.0%