

严控支持实体经济贷款违规入楼市

房地产周评

中共中央政治局12月6日召开会议,分析研究2022年经济工作。此次会议强调,“要推进保障性住房建设,支持商品房市场更好满足购房者的合理住房需求,促进房地产业健康发展和良性循环。”住房问题事关千家万户,房地产市场发展变化对金融稳定和宏观经济平稳运行有着至关重要的影响。此次会议关于住房问题的部署为下一步我国推进住房保障和促进房地产市场平稳健康发展进一步指明了方向。

推进保障性住房建设是持续改善民生的重要内容,有助于加快补齐住房租赁短板,提升民众获得感。我国住房保障体系已经完成顶层设计,主体包括公租房、保障性租赁住房、共有产权住房。其中,重在解决大城市住房突出问题,缓解新市民、青年人住房困难的保障性租赁住房是新发展阶段保障性住房工作的重中之重。2021年,全国40个城市计划筹集保障性租赁住房93.6万套,截至10月底,全年任务已经完成82.2%。从多地公布的“十四五”住房发展规划看,保障性住房特别是保障性租赁住房建设将持续推进。对于地方政府而言,应切实把保障性住房建设的相关支持政策落实到位,让广大住房保障居民住得进,更住得好。

今后,将更好满足购房者的合理住房需求。今年以来,我国对银行业金融机构实施房地产贷款集中度管理,分档设置了房地产贷款余额占比和个人住房贷款余额占比两个上限,对超过上限的金融机构设置过渡期,并建立区域差别化调节机制,目的在于避免商业银行将过大比例的信贷集中在房地产领域,通俗地讲就是不把鸡蛋装在一个篮子里。这项管理举措取得积极成效,银行业金融机构房地产贷款、个人住房贷款集中度稳步降低。与此同时,也有不少购房者反映,一些城市银行按揭贷款投放周期明显延长,难以满足购买首套房或者改善型住房时的合理购房需求。银保监会负责人近日表示,现阶段,要根据各地不同情况,重点满足首套房、改善型住房按揭需求。可以预计,首套和改善型住房的按揭需求将更好得到满足。

对于房地产开发企业而言,应该清醒地认识到,整个行业高杠杆、高负债的模式已经难以为继,一旦吃紧的资金链获得改善,应该用于提高产品力和维持健康良性运转,并将降杠杆、降负债、避免踩到“三条红线”作为长期坚持的原则。

房地产业健康发展和良性循环,有利于经济实现稳中求进。当前个别房企经营风险爆发,其重要原因是自身经营不善、盲目扩张。整个行业应从中得到警示,房地产业高杠杆、高负债、高周转的模式有巨大风险,应该摒弃。实现房地产业良性循环,应避免市场大起大落,严防企业经营风险,避免给整个宏观经济造成不利影响,要让房地产销售、购地、融资等各个环节都处于常态化运转。今年下半年以来,房地产销售市场和土地市场出现明显降温,一些企业融资、拿地、开工建设、销售回款、竣工交付等环节出现

不同程度困难,相信随着房地产合理资金需求得到满足,特别是合理发放房地产开发贷款、并购贷款,房地产市场将有望实现良性循环。

中央政治局会议召开当日,中国人民银行宣布将于12月15日降准。结合当前房地产市场遇冷态势,有人就此认为房地产市场又将进入过快上行通道,这种看法未免片面。央行有关负责人表示,此次降准的目的是加强跨周期调节,优化金融机构的资金结构,提升金融服务能力,更好支持实体经济。将引导金融机构积极运用降准资金加

大对实体经济特别是中小微企业的支持力度,显然,降准的重点是支持实体经济。

值得强调的是,“房子是用来住的,不是用来炒的”这一定位不会改变,仍有炒房心理的投机者应该放弃幻想。我国在2016年底首提“房住不炒”,至今一直坚定不移地落实这一定位,即便面对经济下行压力,特别是新冠肺炎疫情对经济发展的巨大冲击时,也没有动摇,未将房地产再作为短期刺激经济的手段,不走过度依赖房地产的老路。

因此,有关监管部门应继续坚持“房住不炒”定位,加大监管力度,严格控制用于支持实体经济的贷款辗转违规进入楼市。对于房地产开发企业而言,应该清醒地认识到,整个行业高杠杆、高负债的模式已经难以为继,一旦吃紧的资金链获得改善,应该用于提高产品力和维持健康良性运转,并将降杠杆、降负债、避免踩到“三条红线”作为长期坚持的原则,不应再试图盲目扩张。

亢舒



12月5日,江苏省太仓港集装箱码头集装箱吞吐作业一派繁忙景象。11月份,江苏省太仓港完成集装箱吞吐量70.7万标箱,同比增长55.8%,创单月历史最高纪录。

计海新摄
(中经视觉)

近日,在中国交通运输协会共享出行分会和松果智库联合主办的“双碳”背景下绿色交通产业发展研讨会上,松果智库发布了《2021中国大县域共享单车交通安全报告》。《报告》指出,当前共享单车正在广泛进入县域下沉市场,成为县域公共交通重要组成部分,49.2%的县域有共享单车进驻,行业发展迎来历史性机遇。

《报告》显示,2018年至2019年,共享单车渗透率从2.5%增长至11.3%。目前已经覆盖近半县城,成为大县域用户日常出行工具。数据显示,2020年我国电动自行车社会保有量达3亿辆。从私人拥有量来看,城镇居民家庭平均每百户电动自行车拥有量为57.5辆,农村居民家庭平均每百户电动自行车拥有量为74.8辆。

“近两年,在疫情等多重因素影响下,短途交通领域发生了一些相对深层次的变化。”中国交通运输协会共享出行分会副会长、松果出行创始人兼CEO翟光龙指出,电动自行车凭借非接触、开放空间等特点,成为很多人出行第一选择。

《中共中央 国务院关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见》对交通领域降碳有很明晰的方向指引,一是优化交通运输结构,二是推广节能低碳型交通工具,三是积极引导低碳出行。”交通运输部科学研究院研究员王双指出,“共享单车覆盖了低碳型交通工具、低碳出行两个板块,符合未来发展趋势。”

“随着我国经济社会发展、人民生活水平提高,电动自行车以其经济、便捷等特点,成为人民群众特别是大县域居民出行的重要交通工具。”交通运输部原运输服务司二级巡视员许宝利说。调研数据显示,共享单车用户日常出行的高频距离主要为2公里至5公里,与县城城区面积相契合,可以覆盖居民日常出行需求。而且,共享单车价格实惠、使用便捷等特点,与用户关注指标高度适配。

“较之所有权,使用权是最重要的。”对于电单车,中国政法大学传播法研究中心主任朱巍肯定了“共享”取代“自购”的价值,“便利出行、价格实惠,而且不用自己充电”。

自共享单车进入大县域市场以来,交通安全是企业、政府和用户最为关注的问题。《报告》显示,共享单车事故的主要诱因在于用户缺乏安全意识。共享单车在事故率方面则显著低于家用电单车和摩托车。随着共享单车多管齐下的安全管控和劝导,居民交通安全意识显著提升。

“小城市发展共享单车的时机已经成熟。”北京市城市规划设计研究院交通规划所副所长盖春英指出,当前大城市首先要解决共享单车的顶层设计问题,而小城市用户有刚需,共享单车企业要与政府部门一起研究在城市综合交通系统中,共享单车扮演什么角色,加强规划和顶层设计。

本版编辑 周 雷 吉亚娇

在新时代新征程上赢得更加伟大的胜利和荣光



经济日报社