

房地产周评

推行房票安置 一举多得

在当前旧城改造和城中村改造推进的过程中,房票安置的办法被一些城市采纳。1月4日,广州市通过了《广州市房票安置实施方案》,探索通过房票安置形式破解城中村改造难题。1月5日,广州市荔湾区发出广州市第一张房票,标志着广州市房票政策正式落地。随后,佛山在新近出台的房屋征收与补偿办法中也明确,被征收人可以选择房票安置;河南省商丘市也正在就房屋征收房票补偿征求意见。

所谓房票安置,是指被征收人房屋安置补偿权益货币量化后,征收人也就是政府出具给被征收人购买房屋的结算凭证。即在被征收人与征收人签订补偿协议后,将被征收人可获得的权益转换成一张可用于购置房屋的票据。几年前,很多城市在棚户区改造时使用过房票。房地产市场进入本轮调整期后,2022年开始,一些二线和三四线城市在征收补偿政策中推出了房票安置办法。广州是推出房票安置政策的第一个一线城市。过去常规的拆迁补偿安置中,拆迁补偿或是现金,或是实际住房。如果在原地安置,需要拆迁完成后在原址重建,如此,不仅对城市总体规划难以起到积极作用,改造周期也较长。

推行房票安置,能够有效推动旧城改造和城中村改造进程。在超大特大城市积极稳步推进城中村改造,是党中央站在战略全局高度,针对超大特大城市发展实际情况作出的重

推行房票安置,能够有效推动旧城改造和城中村改造进程。在超大特大城市

市积极稳步推进城中村改造,是党中央站在战略全局高度,针对超大特大城市

发展实际情况作出的重大战略部署。城中村改造是一项民生工程,更是一项发

展工程,对于促进投资、扩大内需都有重要作用。

大战略部署。城中村改造是一项民生工程,更是一项发展工程,对于促进投资、扩大内需都有重要作用。推进城中村改造能够激发上下游相关产业发展活力,带动有效投资和消费;还将补齐超大特大城市发展短板,在改善城市环境的同时,完善公共服务,提升城市文明程度,推动城市高质量发展。积极推进城中村改造意义重大,房票安置可成为推动城中村改造的有效措施。

房票安置能够取得一举多得的效果。对于被征收人,也就是居住在即将被拆迁的房屋或城中村的居民而言,能够满足他们差异化的安置需要。房屋征拆后,被征收人有房票在手,可以凭房票在较为宽泛的范围内购买商品住房,无论是居住位置,还是居住品质,都可以自由选择,有利于拓宽被征收人的选择面,满足更加灵活、多元和个性化需求,同时可

缩短安置时间,提升征拆安置幸福感。对于城市发展而言,房票安置有利于空间结构优化。通过减少安置房建设量,避免大量新建安置房的资源浪费,借助市场力量合理配置资源,让“有效市场+有为政府”充分发挥各自优势,将更多土地用于安排产业、文化、公服等公共功能,优化空间布局。

对于房地产市场而言,有利于去库存。当前,房地产市场库存总量多,去化周期长,房票安置既解决了被征收人的安置问题,当他们用房票去市场上购买商品住房时,也能起到去库存的作用。市场需求不振的环境下,房票安置能够定向促进房地产市场需求侧增长,缩短市场去库存周期。房票安置也能够缓解政府短期集中支付拆迁安置费用的压力。

房票安置中,宜尽力扩大被征收居民的可购买住房的区域。可凭房票购买住房的区域

不应设太多限制,宜在全市范围内供房票所有者选择。

房屋征收中,应充分保护被征收居民对于安置方式的自由选择权。为鼓励被征收人选择房票安置,通常在基础补偿额以外给予被征收人一定的政策性奖励。即便如此,被征收的居民仍然可以选择其他安置方式。以广州近日出台的房票实施方案为例,被征收人可根据自身需要灵活选择房票安置、复建安置、产权调换或货币补偿。被征收人可以自主选择其中一种补偿方式,也可以是其中几种补偿方式的组合形式。

需要注意的是,政府与房企的房票结算宜加快速度。目前,房票安置中的房票主要用于购买新建商品住房。被征收人以房票形式将购房款支付给开发企业后,开发企业用房票和购房有关款项结算房款。一些房地产企业提出建议,房票安置逐步推广后,有关部门宜尽快结算,以使房地产开发项目能够更快拿到销售回款。当前,一些房企和房地产项目面临资金困境,销售回款对于畅通他们的资金链十分重要。



□ 本报记者 刘瑾



图为北京海关所属大兴机场海关关员调研企业分类监管业务需求。 陈寅嵩摄

日前,在北京大兴国际机场综合保税区廊坊诚融科技有限公司库房里,公司董事长姚振海在办完货物“区内直转”海关手续后,给记者算了一笔账:“享受‘区内直转’便利政策后,我们公司分类监管业务不仅报关申报工作量直接降低近60%,光是区内运输装卸成本就能节省七成。整体算下来,一年能节约成本80万元以上。”

这批来自法国等地的5吨红酒,完成申报手续进入待检区后,几十秒内就被顺利放行,并在同一个仓库内的非保税货物存储区,完成了从“保税货物”到“非保税货物”的状态转换。据悉,这是大兴机场综保区首票“区内直转”业务。

“之前综保区分类监管货物需要繁杂的手续才可以实现转换,我们公司分类监管业务需求大,平均每月申报保税转非保税业务有50多票,一方面企业运营成本高,另一方面货物流转效率也提不上去。”姚振海表示,“从政策出台到现场走通,海关只用了不到一周的时间,就把好政策变成了企业真效益,真切体现出了海关速度,给我们送上了寒冬里的温暖。”

2023年12月21日,海关总署发布《关于优化综合保税区仓储物流按状态分类监管的公告》(2023年第185号)。当天,大兴机场海关就在北京海关相关管理部门的指导下,迅速会同大兴国际机场临空经济区联合管理委员会、京津冀两地临空区管委会及大兴机场综保区平台公司,成立跨部门协作小组,实地走访大兴机场综保区内实施分类监管业务的企业,听取跨区综保区内两地企业诉求,逐条细化实化政策,制定“区内直转”申报指引,完善业务流程,一周内就完成了仓储物流企业保税货物的库内状态转换。

“我们健全企业协调员机制,指导符合条件的需求企业按要求改造库房,通过海关验收后即可享受区内直转便利措施,决不让惠企政策落实跨了年。”大兴机场海关企业管理科副科长王晓达介绍。企业在现有区内分类监管优惠政策的基础上,设置符合海关监管要求的专门“待检区”,就能实现保税货物在“待检区”完成“保税”到“非保税”的状态转换,无须实货进出口。货物通关效率进一步提升,企业物流成本得到有效降低,“区内直转”业务根治了综保区内分类监管业务“最后一百米”的痛点。

大兴机场综保区是全国第一个也是目前唯一一个跨省市建设的综合保税区,自封关运行以来,已率先完成首家直属关区企业认证、“一票多车”等一系列便利跨境贸易、优化营商环境的创举,积极打造了京津冀地区通关贸易便利化“样板间”。

北京海关副处长尹娇表示,随着大兴机场综保区“区港一体化”改革深入推进,“区内直转”等便利化举措落地,海关将持续推动大兴机场综保区提高全流程监管效能与支持“保税+”新业态服务水平,进一步畅通内外贸转换通道,助力外贸企业更好融入国内国际双循环发展格局,为京津冀地区高质量发展、高水平开放作出贡献。

本报记者

顾阳

产业聚焦

汽车强国建设站上新起点

2023年,我国汽车产销量分别累计完成3016.1万辆和3009.4万辆,产销量创历史新高,连续15年稳居全球第一。

3000万辆,意味着什么?意味着全球每销售3辆新车就有一辆“中国造”,意味着中国汽车制造业再上新台阶,建设汽车强国的步伐更加坚实。

低开高走逐步向好

中国汽车工业协会发布的数据显示,2023年,我国汽车产销分别完成3016.1万辆和3009.4万辆,同比分别增长11.6%和12%。与上年相比,产量增速提升8.2个百分点,销量增速提升9.9个百分点。

中国汽车销量首次超过2017年2888万辆的历史高点,极大地提振了行业信心。回头看,2009年,中国汽车产销量首次双双突破1000万辆大关,成为世界汽车产销第一大国后,势如破竹,2013年突破2000万辆,2017年产销量达到阶段峰值。但随后,市场连续3年下降,进入转型调整期,2021年才结束“三连降”开始回升。

“2023年整体市场销量呈现出‘低开高走,逐步向好’的特点。”中国汽车工业协会副秘书长陈士华表示,宏观经济持续回升向好,有助于汽车行业稳定增长。随着国家促消费、稳增长政策的持续推进,促进新能源汽车产业高质量发展系列政策实施,进一步激发市场活力和消费潜能。

分车型看,2023年,乘用车市场延续良好增长态势,为稳住汽车消费基本盘发挥重要作用;受宏观经济稳中向好、消费市场回暖因素影响,加之各项利好政策的拉动,商用车市场谷底反弹,实现恢复性增长;新能源汽车继续保持快速增长,成为引领全球汽车产业转型的重要力量。

“乘用车市场竞争加剧,同时伴随市场日趋回暖,购车需求进一步释放,我国乘用车市场形势逐渐好转,回归正常节奏,有效拉动了汽车增长。”陈士华表示,从各月销量情况来看,乘用车市场2023年开年受到政策切换与价格波动影响,但在相关促销政策等因素拉动下,市场需求逐步恢复,上半年累计实现较高增长,下半年持续走强,年底再现市场热销现象。

在市场整体增势中,中国品牌乘用车扮演着重要角色。2023年,中国品牌乘用车销量达到1459.6万辆,同比增长24.1%,市场份额达到56%,提升了6.1个百分点。其中,中国品牌乘用车新能源产品市占率达到49.9%。中汽协副总工程师许海东表示,中国品牌在2023年取得的成绩并非偶然。2024年中国品牌的市场占有率仍然会延续发展趋势,未来可能形成中国品牌与外资品牌齐头并进的整体局面。

新能源汽车拉动增长

为什么2023年汽车产销量创新高?新能源汽车是拉动增长的重要力量。

新能源汽车市场保持产销两旺的发展势头。中汽协数据显示,2023年新能源汽车销量为949.5万辆,同比增长37.9%,市场

占有率为31.6%,高于上年同期5.9个百分点。其中,2023年新能源乘用车销量占乘用车销量的34.7%,新能源商用车销量占商用车销量的11.1%。

“目前中国品牌的主流车企在电动化和智能化方面的转型速度明显快于合资品牌,推出大量优质的产品,也得到了海外消费者的认可。在不断摸索中,中国品牌在产业链方面取得了显著的成果,大大降低了汽车生产成本。”许海东说。

凭借换道超车的战略魄力,中国新能源汽车呈现出领跑者的姿态。2023年第四季度,我国汽车品牌比亚迪纯电动乘用车的销量,首次超过特斯拉,成为全球最大的电动汽车销售商。以吉利、长安、广汽为代表的传统车企也在快速提升,新势力车企中理想汽车高歌猛进,蔚来、零跑和小鹏小步快跑。

产业链建设为新能源汽车的快速发展提供了强力支撑。目前,我国已经形成了长三角、珠三角、成渝等规模较大的新能源汽车产业集群。2023年全球动力电池装机量前十名企业中,中国企业占据六席,市场份额超过60%。

放眼国际市场,目前中国汽车已经出口到200多个国家和地区。2023年,中国出口汽车达到491万辆,有望成为世界第一汽车出口国。

许海东表示,中国车企的产品竞争力增强,正是因为中国车企能生产出满足海外市场需求的产品,海外消费者才会接受和认可中国汽车产品。

2024年,中国新能源汽车国际化将成为一大亮点。中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟分析,目前,我国新能源汽车出口有两个路径:一是贸易出口,二是在当地投资建厂销售。2024年,我国新能源汽车国际化的亮点应该是在海外生产、海外销售的比重越来越大。

进行本地化生产、建立自己的销售体系,被认为是车企出海的必由之路。中国电动汽车百人会副秘书长师建华表示,未来我国汽车产业中至少20%以上的产品是销售到海外市场的,这也将推动我国汽车整体产销量的上升。我国海外汽车年出口量攀上1000万辆(包含海外生产和组装),是值得期待的。

引领产业转型方向

据中汽协预计,2024年中国汽车总销量将超过3100万辆,同比增长3%以上。继2023年快速增长后,2024年预期依然向好,中国汽车增长的动力在哪儿?

“2024年是定义下一代汽车产品的关键阶段。有许多新技术会在中国市场率先应用,一些新车型会在中国市场率先投放,这两个‘率先’将是未来几年车市发展的风向标。在此期间,中国市场、技术、平台的因素将发挥重



近日,在江苏连云港港东方港务分公司码头,滚装轮停在泊位装载出口汽车。 王春摄(中经视觉)

要作用,引领全球

汽车产业转型发展方向。”张永伟说。智能网联已成为汽车领域的关键词。自动驾驶快速发展,正推进到无人化测试与示范阶段并开始探索商业化运营。截至目前,滴滴自动驾驶已经连续安全运营超1200天,在上海和广州的运营区域内实现混合派单,乘客可以通过滴滴APP使用自动驾驶出行服务,作为网约车出行服务的补充。滴滴自动驾驶不断加大研发投入,推进无人驾驶规模化和商业化应用。

消费电子产业和汽车产业融合的趋势日渐清晰。星纪魅族集团董事长沈子瑜认为,汽车发展经过三个阶段,目前已进入以智能化、生态化为关键词的3.0时代。汽车工业的发展不再局限于单线的技术创新,而是集合了人工智能、无感交互、天地通信、跨界互联能力的多技术融合创新。汽车从传统的交通工具变成一个智能出行的互联移动平台,以“车手互联”为基础的生态模式兴起,半导体技术、操作系统、软件生态是核心优势和稀缺能力。智能化、网联化以及快充等新技术推动

汽车产业加快转型,市场规模优势和品质优势逐步显现,行业进入高质量发展快车道,但市场竞争的激烈程度并不会减弱。一方面以燃油车为主要产品的乘用车品牌销量下滑显著,另一方面自主新能源车企普遍以亏损度日,“增收不增利”现象蔓延,亟待重视和解决。

在许海东看来,2024年汽车市场面临需求收缩、供给冲击和预期转弱三大压力尚未得到根本化解。他建议,汽车行业要稳中求进、以进促稳、先立后破,保持政策的连续性和稳定性,凝聚市场信心,提振市场预期。

挑战与机遇并存,汽车行业特别是新能源汽车行业在2024年和2025年将呈现更加“内卷”的特征。在此预判下,张永伟认为,2024年的车市“价格战”会更激烈,“类似科技公司的新进入者,一定会有缜密的价格策略,仿照家电市场的低价模式上量,这会加剧行业竞争,但这种竞争持续两三年后,中国有望出现世界级的汽车公司,现在还不是下结论的时候”。

中国汽车工业协会发布数据显示

2023年我国汽车

产量

3016.1万辆

同比增长11.6%

销量

3009.4万辆

同比增长12%

产销量创历史新高

2023年

中国汽车出口491万辆