

发改委严控京冀交界房地产开发

■中部崛起

国务院总理李克强12月7日主持召开国务院常务会议,根据国民经济和社会发展的第十三个五年规划纲要,审议通过“十三五”促进中部地区崛起和国家信息化、国家科技重大专项重点规划,推动区域协调发展、经济结构升级;通过《中华人民共和国水污染防治法修正案(草案)》。会议指出,促进中部地区崛起将推动新型工业化、信息化、城镇化和农业现代化协调发展,支撑经济中高速增长。

■“执转破”

最高人民法院12月7日召开会议提出,全国各级人民法院要充分认识执行案件依法移送破产审查工作的重要意义,推动“执转破”工作全面顺利开展,统筹解决人民法院执行难和企业破产难问题。最高人民法院委员会专职委员杜万华在全国法院“执转破”工作视频会议上说,“执转破”工作总的精神是:执行法院发现被执行人企业法人符合破产条件,经有关当事人同意后执行法院应当及时将企业移送破产程序,通过破产来化解相关矛盾纠纷。

■703万平方米

北京多个区的党代会上的信息显示,未来五年东城、西城、石景山等城六区都将落实首都功能定位,将非首都功能疏解作为“十三五”期间的重点任务。北京市以非首都功能疏解为核心,已取得阶段性成果。大红门、动物园、天意等区域性批发市场疏解退租成效显著,推动城六区重点区域以点带面联动疏解,已完成调整疏解建筑面积703万平方米。

栏目主持:陶凤

· 简讯 ·

全国碳配额分配标准敲定

北京商报讯(记者 蒋梦雅)12月7日,记者从北京环交所获悉,随着全国统一碳市场启动临近,启动前关键的配额分配标准也已最终敲定。即此前透露我国碳市场将采取全国统一配额分配标准后,国家发改委应对气候变化司副司长蒋兆理日前进一步明确表示,全国碳市场配额分配将确定以基准线法为主,即单位产品的碳排放量在基准线以上,生产的产品越多,获得的配额就越大。而北京环交所董事长朱戈也透露,自2013年启动以来,碳交易试点的交易规模不断扩大,从北京的实践来看,利用市场手段节能减碳的效果已经初步显现。

按照规划,明年我国将启动全国碳排放权交易市场,正式将试点交易扩展到全国。在业内看来,全国市场开闸前最关键的工作就是如何分配初始碳配额,但此前行业内对于配额分配标准,方法始终难以形成统一意见,甚至有专家称,这可能会成为全国市场启动前最大的阻碍。此前,有观点认为,相关部门可以参考《京都议定书》中对于发达国家和发展中国家的区别对待原则,向基础相对较差、排放较多的地区多倾斜一些,而为治理相对更严格的地区收紧一些,但随后不久,蒋兆理就公开否定了这一观点。“西部等地区要发展但应是通过转移和其他方式扶持,就碳市场来说,一定是全国统一标准,否则这个市场就没有任何意义。”蒋兆理表示。

对于具体的碳配额分配标准,蒋兆理明确将采取基准线法为主的方式,即单位产品的碳排放量在基准线以上,生产的产品越多,获得的配额就越大;处于基准线以下的企业就需要加大投资,让单位产品的排放量高于基准线,否则每生产一个产品都要向市场购买碳排放权,或者只能退出市场。“只有一些特殊的行业,比如热电联产,在碳排放配额分配过程中,仍将阶段性地实施碳强度法,但最终目标还是要统一实行基准线法。”蒋兆理表示。

“一带一路”将西部从开放末梢推至前沿

北京商报讯(记者 蒋梦雅)12月7日,在第九届国际跨国公司领袖圆桌会议——“一带一路”合作发展论坛上,多位政府官员和企业负责人就中国企业如何利用“一带一路”带动资本“引进来”和“走出去”进行了热烈讨论,主要讨论内容包括“引进来”和“走出去”促进中国经济转型升级、“一带一路”对于全球经济格局的深层次影响,“一带一路”投资与商贸的机遇和挑战、跨国公司在“一带一路”发展中的作用等。

在12月17日的会议发言中,国家发改委西部开发司司长田锦尘表示,以前我国西部地区一直是开放的“末梢”,现在因为“一带一路”的发展变成了开放的前沿阵地,企业应该充分认识西部地区经济发展的巨大潜力,积极参与西部地区加快发展的历史进程。

田锦尘表示,“一带一路”建设涉及范围广,市场空间大,中外跨国企业应该携手,把沿线国家丰富的人力资本、中国的优势产能和发达国家先进管理经验结合起来,共同开拓市场。在提到我国企业借“一带一路”发展时,田锦尘表示,西部地区目前发展还比较滞后,正是因为“一带一路”的建设,西部地区由过去对外开放的“末梢”变为了前沿,这也为西部开发创造了前所未有的历史机遇,鼓励企业参与西部地区的开发。

继承不动产登记明年起公证不再是前置条件

北京商报讯(记者 蒋梦雅)12月7日下午记者获悉,日前,北京市规划国土委印发了《北京市不动产登记工作规范(试行)》(以下简称《规范》)。市规划国土委相关负责人表示,该规定是规范全市不动产登记人员的登记行为、维护交易安全、保护权利人合法权益的重要规范性文件。根据《规范》,公证不再是继承(受赠)不动产登记的前置条件,将成为办理继承(受赠)申请人的可选项,由申请人自行选择是否公证。据悉,《规范》将于明年1月1日起正式实施。

据介绍,北京于去年11月9日实现全市不动产统一登记,是全国首个在省域范围内实现不动产统一登记全覆盖的省级单位。国土部先后出台《不动产登记暂行条例》、《不动产登记暂行条例实施细则》等规范,北京市不动产统一登记原有政策规定已与现有登记现状不相匹配。市规划国土委相关负责人表示,《规范》的出台是贯彻落实《不动产登记暂行条例》、《不动产登记暂行条例实施细则》和国土资源部相关政策的重要举措,也是规范全市不动产登记行为、维护交易安全、保护权利人合法权益的重要保障。

环京楼市或将迎来更为明确、严格的政策调控。近日,国家发改委、工信部、国土资源部、环保部、住建部、水利部、国家林业局七部门联合印发《加强京津冀交界地区规划建设管理的指导意见》(以下简称《意见》)。

《意见》明确指出,将要严控京津冀交界区域房地产开发建设、强化房地产市场管控。业内认为,这意味着已经降温的环京楼市或将继续下滑。当然,目前只是表态,未来政策如何落地才是重中之重。

严控开发 强化管控

“这次七部门联合发文出台环京楼市调控政策,可以说是规格非常的一次表态。”中原地产首席分析师张大伟在接受北京商报记者采访时表示。

从《意见》具体内容来看,第四方面提出要严格管控措施。重点是推进土地集约节约利用,严格产业准入管理,严控房地产开发建设,强化房地产市场管控,严控人口规模。

易居研究院智库中心研究总监严跃进表示,这一政策主要涉及各类资源和建设的管控。尤其是里面明确提到了要

严格产业准入管理,其含义是此类京津冀交界区域后续对于产业的甄别会比较严格,部分落后淘汰的产业不可能在此类区域发展。

此外,该政策也明确要强化房地产市场管控。从目前市场的发展情况看,强化房地产市场管控主要体现在四点。第一是价格管控,近期类似燕郊等城市房价快速上涨,抑制房价刻不容缓。第二是交易秩序监管,对于部分乱收取费用的行为需要严厉打击。第三是加强对市场参与主体的监管,尤其是要防范房企和中小中介的各类小动作出现。第四是加强供给侧结构性改革的管理,对于一些需要补库存的城市则需要近期积极供地和鼓励房企做投资。

环京楼市将熄火

“政策出台的原因在于,区域内房地产市场前期涨幅过快,房地产市场的发展与产业发展背景不吻合,导致‘睡城’现象,所以调控政策的出台十分必要。”张大伟如是说。

实际上,环京楼市一直被看做是北京房地产市场的小缩影,随着京津冀一

体化的推进,今年包括廊坊市区、燕郊、香河、固安、武清、永清、霸州等环京区域房地产市场进入快速发展的通道,不仅引来各家开发商,买房人也蜂拥而至,楼市一度火爆。其中,最为疯狂的当属燕郊楼市,几乎可以用“跳涨”来形容,从去年初均价1万元左右一路上涨,最高逼近3万元/平方米。

由于去化速度较快,多个区域楼市面临无房可售的状态。根据易居研究院智库中心提供的数据,截至今年三季度,燕郊新建商品住宅的去库存周期为5个月,大厂为6个月,香河为9个月,固安为9个月。此类数据不仅低于同类型的城市,也远远低于12-14个月的均衡值,这也说明此类城市的新房库存非常不足,房价上涨压力是比较大的。

张大伟认为,此次政策的出台意味着给环京楼市灭火,同时,政策并非单单为了当下的市场走势,更是顾及到区域的长远发展。

政策落地才是关键

事实上,此前河北也曾要求加强对北京周边房地产市场的管控,严格控制

新增建设用地用于商品住宅开发。张大伟分析认为,此次七部委联合发文,明确表态“严控开发、强化管控”,只是提及环京区域楼市调控的原则,政策如何落地执行尚不明确,而政策的落地才是关键点。

据了解,环京楼市受北京市场及相关政策影响很大。北京“9·30”楼市新政出台后,河北这些环京地区的楼市也受到影响,出现降温迹象。有市场消息称,进入11月,燕郊楼市开始变得冷清,9月时售价高达2.8万元/平方米的项目也开始降价销售,降幅约为2000元/平方米。此外,环京区域楼市开始出现送精装修、送车位等不同程度的优惠措施。

“此次政策对已经降温的环京楼市来说是一次打击,市场可能会继续下滑。”张大伟如是说。不过,也有网友提出担心,“会不会出现越调控价格越高的现象”?对此,张大伟认为可能性不大,控制开发的必然前提是控制需求,尤其是投资性需求,这个就要看具体的落地政策了。

北京商报记者 彭耀广

今日评 Today's review

超越人均GDP

陶凤

民生产总值中,但显然是低于国民生产总值的。按照2015年国家统计局数据,全国居民人均可支配收入是21966元,占人均GDP约42%,人均GDP是国民财富创造能力体现,而人均收入是国民财富分配能力的体现。中国的人均收入与人均GDP还有相当大的差距。

日本跃居全球第二大经济体的时候,人均收入已经达到了1万美元。2011年,中国成为全球第二大经济体,人均GDP只有4000多美元,人均实际收入是2900美元。日本的中产阶级占到全人口的70%以上,而中国的中产阶级停留在30%左右。由此可见,中国经济体量早已相当庞大,单纯注重GDP并不能反映发展的实质,应该从GDP层面转向人均实际的可支配收入层面上来,也就是不能再拿GDP经济总量及人均GDP说事。

美国前总统肯尼迪曾经说过:“GDP可以衡量一切,但不包括使我们的生活有意义。”单纯的“人均”

数据并不可怕,怕的是所谓的“人均”数据成了“普遍幸福”的佐证,从而大大弱化严重的贫富悬殊事实。根据联合国开发署的统计数字显示,中国目前的基尼系数为0.45,占总人口20%的最贫困人口,收入和消费的份额只有4.7%。而占总人口20%的最富裕人口,占收入和消费的份额高达50%。

进入“十三五”,随着国家财富的快速积累,中国加速由“生存型社会”向“发展型社会”转变,经济增长的质量、人均收入水平的提高将超越传统的人均GDP,成为经济社会发展的速度维度特别是社会的可持续发展、自然生态平衡以及国民生活的幸福程度等。

中国的“富裕”在历史纵向的对比中更加明显,横向来看超越人均GDP,提高人均可支配收入依然任重道远。国家经济快速增长的同时,老百姓的“钱袋子”在物价、税收等综合抵消下越来越鼓才是发展的硬道理。

外商投资准入负面清单拟再减三成

新能源汽车电池等或将放开准入限制

12月7日,国家发改委等部门发布了关于《外商投资产业指导目录》修订稿(以下简称《目录》)公开征求意见的公告,其中提出,为了进一步提高政策透明度,构建更加完善的营商环境,我国拟对2015年版《目录》进行修订,准备将93条限制性措施减少到62条,削减幅度达到1/3。其中,公路旅客运输、新能源汽车电池等领域或会放开准入限制。

在本次《目录》修订中,交通业、制造业成为了重头戏。国家发改委指出,拟放开新能源汽车电池、轨道交通设备等领域的外资准入限制。此外,北京商报记者查阅2015年版《外商投资产业指导目录》发现,在限制外商投资产业的目录中,“公路旅客运输”赫然在列,而新版《目录》的修订稿中,这一项目已经放开限制。

据了解,《目录》自1995年首次颁布以来,根据经济发展和对外开放需要,将相关产业分为了鼓励类项目、限制类项目和禁止类项目,其中鼓励类中对外商投资有股份比例要求的项目与限制类项目合称为限制性措施。

《目录》曾分别在2002年、2005年、2007年、2011年、2015年修订过5次。最初版本的《目录》中限制类项目共有112条,其中规定各类汽车投资需由中方控股或占主导地位,到了2002年,《目录》的限制类项目减少到75条,公路旅客运输公司在当年被加入限制类项目。

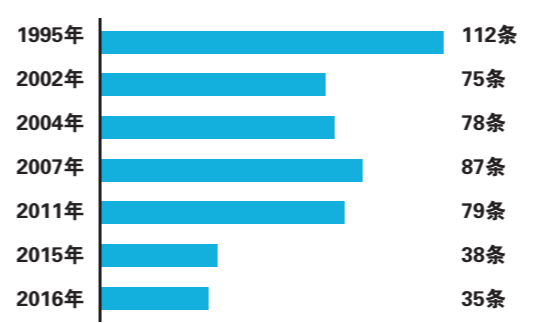
有业内人士指出,近年来,我国放宽外商投资准入领域的倾向显而易见,与此同时,由于经济下行压力不减,我国愈发青睐投资基础设施建设、交通业和制造业,希望以此拉动经济增长。另外,新能源车发展迅速,带动新能源车电池需求旺盛,也成为了新的增长点。

有多位专家表示,由于我国新能源汽车行业发展迅猛,带动了动力电池市场发展,外商对于独资投资新能源汽车电池领域跃跃欲试,希望从中分得一杯羹。国家统计局数据显示,今年前9月,我国新能源汽车累计产量达46.1万辆,同比增长83.7%,新能源汽车产量呈现增长趋势。

此外,北京商报记者梳理各大车企“十三五”规划发现,未来五年,上汽、东风、奇瑞等八大自主车企计划累计销售328万辆新能源车,其中吉利计划销售108万辆,东风计划销售80万辆,有业内人士指出,八大车企此举有望撬动动力电池上千万市场,这也是最吸引外商的亮点之一。

在公路客运方面,北京商报记者梳理发现,自去年初以来,我国铁路客运量持续下降,近5个月的同比跌幅已经达到5%。业内认为,随着飞机、高铁等交通方式的发展及私人小汽车保有量的上升,客运出行尤其是远程出行不可避免受到了影响。受此波及,不少民营企业对客运投资的信心出现下滑,行业整体陷

外商投资产业指导目录中限制类项目变化情况



入瓶颈。

“此前较长一段时间,公路运输特别是长途客运是我国最重要的交通出行方式之一,随着交通技术发展,高铁等更便捷的出行方式逐渐占据较大比重,这是市场发展的必然趋势”,北京交通大学经济管理学院教授赵坚向北京商报记者分析,因而即使开放外资进入公路旅客运输行业,相关市场目前的疲态也难以扭转。

不过国家道路交通安全工程技术研究中心副秘书长李瑞敏则表示,考虑到目前国内公路客运模式效率较低,国外企业若能将较完善的客运模式移植到中国市场,从而凭借较好的服务水平争夺市场,也并未完全无利可图。

中国汽车工业协会咨询发展公司首席分析师贾新光告诉北京商报记者,外商进入我国动力电池市场,必将对现有产业带来巨大冲击,从而引发一场“大战”。他表示,我国限制外商进入新能源汽车的动力电池行业,初衷是保护国内市场成长,但是从长期来看,这种将国内产业保护在“摇篮”中的政策也导致了我国动力电池行业竞争力不足,发展缓慢。

不过专家仍指出,如果外商想涉足动力电池领域,仍将面临成本高、售价贵等难题。贾新光表示,长期的保护措施让国内动力电池市场缺乏技术竞争,在技术水平相差无几的背景下,国内车企只能以价格作为竞争优势,导致国内市场陷入了低价竞争的恶性循环。

但外国的动力电池领域以技术为主导,使用材料较好,成本和售价也比较高,进入国内市场后,虽然可以和国内动力电池展开差异化竞争,但也可能面临“叫好不叫座”,因价格问题而销路不畅的局面。但贾新光也表示,从长远来看,引外商进入国内市场仍有助于国内车企提高生产水平,最终让市场走上正轨。

北京商报记者 蒋梦雅 张畅 林子/文 张彬/制图

我国正研究设立PPP专项企业债券

北京商报讯(记者 蒋梦雅 张畅)破解PPP融资难、融资贵,国家发改委再出新招。12月7日,国家发改委投资司副司长韩志峰在第十届固废战略论坛上透露,国家发改委正在研究设立PPP专项企业债券,从而更好地降低PPP融资成本。韩志峰同时表示,从当前情况来看,10亿元以下的PPP项目落地率较高,项目规模适中,有稳定回报且前期条件成熟的PPP项目发展前景可期。分析认为,专项企业债券属于低成本融资的有效形式,顺利成立后将一定程度缓解PPP运营企业的融资瓶颈。

据了解,所谓企业债券,是由中央政府部门所属机构、国有独资企业或国有控股企业发行的债券,且仅有经过政府批准的项目,才能通过发行企业债券募集资金,因而发行领域多集中在基础设施建设等方面。

一直以来,由于PPP项目资金门槛高,启动项目时还需大量拆借银行资金,导致融资成本高企,中小民企难以承受,投资意愿低迷,国企往往承担相对较重的责任。而然过重的负担也常常使得国企财务压力激增、资金风险率上升。

“PPP模式自身的资金来源就比较多样,除了一部分由政府补贴,运营方资金既包括自身的股本金,占比大致在30%左右;也涵盖银行贷款及发债融资,占比可达70%”,中国国际经济交流中心副总经济师徐洪才向北京商报记者分析,相较向银行贷款,企业自身发放债券成本相对较低,因而PPP专项企业债券未来若顺利建立并开放,将一定程度缓解PPP项目的融资难题。事实上,早在去年5月,国家发改委就曾印发《充分发挥企业债券融资功能支持重点项目建设促进经济平稳较快发展的通知》,明确鼓励优质企业发债用于重点领域、重点项目融资,鼓励企业发债用于基础设施和公共设施特许经营等PPP项目建设等。

而中国人民银行金融市场司司长纪志宏则建议,为进一步缓解PPP融资难题,还应针对项目的不同阶段,创新不同形式和属性的金融工具,提供涵盖PPP项目全生命周期全方位的综合金融服务,“例如通过发展股权、债权、贷款以及基金的组合,以及引入保险资金参与等,才能满足PPP项目差异化融资需求”。

值得一提的是,财政部PPP中心最新发布的数据显示,截至今年10月底,全国PPP项目库已有入库项目10685个,投资总额近13万亿元,其中市政工程、交通运输项目占比近五成。不难看出,PPP债券融资,特别是企业债券具备广阔的发展空间。而除了多类型的金融机构、多层次的资本市场支持外,今年7月财政部还主导成立了中国政企合作投资基金管理有限责任公司,将作为社会资本参与PPP项目,分析认为,该公司的成立或进一步提高PPP项目融资的可获得性。