

历时十年我国全面实现不动产统一登记

历时十年,中国真正建立起了不动产登记制度。4月25日,自然资源部部长王广华在全国自然资源和不动产确权登记工作会议上宣布,我国全面实现不动产统一登记。意味着经过十年努力,从分散到统一,从城市房屋到农村宅基地,从不动产到自然资源,覆盖所有国土空间,涵盖所有不动产物权的不动产统一登记制度全面建立。

业内分析指出,全面实现不动产统一登记相当于摸清了家底,为我国公共财政和未来税制改革奠定了基础,可以更好地发挥不动产对金融、市场和产业的带动效应。同时,不动产统一登记确实为房地产税等工作开展打下了基础,但不能简单理解为要征收房地产税。

制度体系基本成型

我国全面实现不动产统一登记的消息发布,也意味着我国以民法典为统领,以《不动产登记暂行条例》为核心,以实施细则、操作规范、地方性法规等为配套支撑的不动产统一登记制度体系基本成型。

事实上,2023年,正好是不动产统一登记改革的第十个年头。2013年3月,党中央、国务院决定建立不动产统一登记机构,提出将分散在多个部门的不动产登记职责整合,实现登记机构、登记簿册、登记依据和信息平台“四统一”改革任务。

2013年11月,国务院第31次常务会议决定,将分散在多个部门的不动产登记职责整合,明确由原国土资源部承担,并提出统一登记机构、统一登记簿册、统一登记依据和统一信息平台的“四统一”改革任务。同时,建立不动产登记信息管理基础平台,实现不动产审批、交易和登记信息在有关部门间依法依规互通共享,消除“信息孤岛”。

自此,不动产统一登记改革进入了新时代。据了解,十年来,全国累计颁发不动产权证书7.9亿多本,全面建立和实施不动产统一登记制度。

自然资源部自然资源确权登记局局长田文彪表示,下一步要持续提升不动产登记法

治化、规范化水平,维护好各类产权主体的合法权益,更加有力地保护产权。

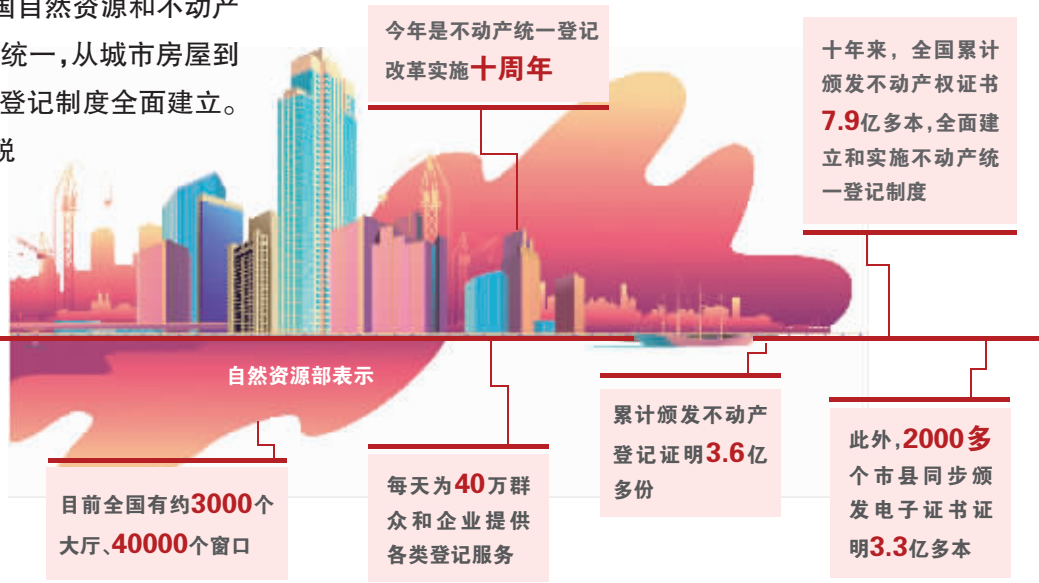
和过往十年相比,本次收官的重点在“全面实现”。易居研究院研究总监严跃进告诉北京商报记者,换言之,过去各地也逐渐推进了不动产登记工作,但是鉴于城乡差异、房产之间的差异,所以技术层面需要逐渐探索,也需要时间。当前各类困难克服,成为不动产登记中的重大制度创新。

与征房地产税是两码事

我国全面实现不动产统一登记的消息释出后,引起了社会各界高度关注,公众很关心不动产统一登记是否意味着房产税将加速推进?是否会对房价产生影响?

中国社会科学院农村所研究员王小映此前在接受中国青年报采访时表示,不动产统一登记有利于房地产税制建设,确实为房地产保有环节的征税创造了条件,但是,这种市场经济的基础设施建设,并不意味着一定会对房地产市场产生影响,不宜过度解读。

“实现不动产统一登记和征收房地产税是两件事情,当然,统一登记为征税创造了技术条件。”中国房地产业学会副会长陈国强此前公开表示,不要对这制度可能对房地产市场产生的影响进行过度解读,“不动产统一登记并非简单的登记,最重要的目的是确权,是对产权



的确,相当于给土地、房屋等不动产颁发了身份证,具有法律效力,这与住房部门主导的个人住房信息联网不同,后者只是为了掌握住房一般情况,不涉及确权,没有法律意义。”

对购房者比较关心该政策是否是房产税或房地产税开启的信号,严跃进告诉北京商报记者,“应该说不动产登记制度的出发点要更广,不是简单的征税概念。但反过来,不动产统一登记后,房地产税等工作开展会更加顺畅和容易。但不能简单理解为要征收房地产税”。

若后续确将征税将经过哪些流程?广东省住房政策研究中心首席研究员李宇嘉向北京商报记者分析称,经过法定程序的登记,不动产拥有者对于不动产事实上拥有了所有权(不管是农村的宅基地,还是城市的商品住宅),也就具备了征收不动产税的基础。在此基础上,根据基本不动产需求免税的原则,扣除基本需求的免税面积外,所有人拥有的其他不动产将一律进入征税范畴,并根据不动产的基本情况(坐落、年代、地价、产权形式

等),评估房屋的市场价值,按章征税。

为公共财政提供决策基础

我国全面实现不动产统一登记具体对房地产市场有什么影响?严跃进认为以积极作用为主。

“不动产登记工作,通俗简单理解就是过去的房产证工作,但差异在于,过去各地信息是无法互通的。其原因在于,很多房产登记工作有很多历史遗留问题,也存在口径上的差异,各地要形成统一登记,要破除很多难题。当前实现此类突破,实际上也是求同存异思想在不动产登记中的重要体现。”严跃进说,我国全面实现不动产统一登记,可以理解为全国房产信息实现了互通,这是一项重要的制度工作,“我们目前所关注的自然资源规划、房地产信息各地互通、各地房地产制度的口径更好统一、房地产的政策调控统一等,都具有了更强的基础。”

从更宏观的角度,严跃进提出该制度下,从房到地、从城到乡、从局部到大市场,真正构建了系统全面的产权登记制度。其对于整合房地产领域各类资源,同时加强各类信息互通和利用等都具有积极的作用。

“全面实现不动产统一登记对宏观经济发展具有积极意义。”北京师范大学政府管理研究院副院长、产业经济研究中心主任宋向清也表示,“可以更好地发挥不动产对金融、市场和产业的带动效应,带动宏观经济有序发展。”

全国一盘棋的趋势,在李宇嘉看来更为明显,“我国全面实现不动产统一登记,其最大的意义在于为我国公共财政和未来税制改革奠定基础”。

“国家的现代功能是提供公共服务,既包括医疗、教育、社会福利、社会服务、环境保护等,也包括市场和社会运转需要的政策和制度。要提高公共产品供给的有效性,不能靠断断式的、非专业化的甚至是‘拍脑袋’的任意决定,这样会浪费公共资源,而是需要通过摸清底数,建立基础数据库和相应的信息系统,以此来进行翔实的核算和统计,为公共产品供给提供科学的依据。”李宇嘉说。

而由于不动产不可移动,拥有不动产就意味着在某一区域居住和生活,就产生了对该区域公共服务的需求。李宇嘉进一步解释到,某一区域不动产状况的基本情况就是公共产品供给的依据,如拥有不动产权的居民越集中的区域,对公共产品的需求也就越多;不动产价值较高的地方,对公共产品需求的质量也就越高;不同类型不动产(工业、商业和住宅),不同产权状况的不动产(集体产权和个人产权、租赁和购买产权等)对公共产品需求也有差异。而全面实现不动产统一登记,则为现代国家公共财政和我国未来税制改革奠定了基础。

北京商报记者 方彬楠 陆珊珊

经济恢复产业回暖 北京外贸“开门红”

4月25日,北京市“贯彻落实党的二十大精神”主题系列新闻发布会举办“北京海关守国门、促发展”专场。北京商报记者从现场获悉,一季度北京外贸延续此前的好成绩,对全国外贸增长贡献率达20.8%,居全国首位。

在这样的成绩背后,既有高科技产业的助力、企业规模的稳增,也有营商环境的持续优化。有分析认为,北京地区外贸发展态势稳中有进、势头良好,二季度或将继续保持增长态势。

对全国增长贡献率居首

今年一季度,北京地区实现外贸进出口8992.4亿元,同比增长11.6%。“一季度北京外贸的增速高于同期全国进出口增速6.8个百分点,对全国外贸增长贡献率最大,达20.8%,实现了‘开门红’。”北京海关党委书记、关长张格萍向北京商报记者分析表示。这同样意味着一季度北京延续了此前在外贸上的好成绩。2022年,北京地区(含中央在京单位,下同)进出口规模再创历史新高,进出口总值3.64万亿元人民币,较2021年(下同)增长19.7%,对全国进出口增长贡献率19.9%,同样居全国第一位。

“北京外贸对全国进出口增长贡献率持续居首,首先是因为北京拥有发达的高科技产业和文化产业,这些产业的出口增长对北京外贸的增长作出了重要贡献。其次,北京积极推进对外开放,吸引了大量外资企业和国际消费者,拉动了北京外贸的增长。”一位不愿具名的专家向北京商报记者介绍,“此外,北京的外贸企业积极创新,推出了一系列适应市场需求的新产品和服务,提高了市场竞争力。”

正如这位专家所说,高科技产业正稳步为北京外贸助力。一季度,北京地区进出口高技术产品1235.2亿元,占比13.7%,较2019年提高了2.6个百分点。同期,高能耗高排放商品的进出口比重稳步下降,“北京智造”效果日渐显现。

此外,稳中有进的企业规模也是北京外

贸增长中的积极因素。据张格萍介绍,当前北京地区共有海关注册企业7.3万家,其中排名前100的重点企业进出口7767.6亿元,增长19.5%,占同期北京地区进出口总值的86.4%,总部经济优势凸显。同时,一季度北京地区民营企业进出口实现20.2%的增速,为地区整体外贸增长发挥了积极作用。

通关时间历史最短

北京外贸高增长的背后,也有口岸营商环境的持续提升。

一方面,相关措施接连出台。北京海关党委委员、副关长王辉向北京商报记者表示,北京海关连续五年扎实开展跨境贸易便利化专项行动,累计推出148项创新措施。

另一方面,改革政策不断落实。据张格萍介绍,北京海关持续助力畅通空运、海运、邮路、跨境电商物流通道,积极推动国内领先的“双枢纽”航空货运新模式建设,不断推广“提前申报、两步申报”“船边直提、抵港直装”等改革。截至今年3月底,共计2105家北京企业参与“船边直提”改革,直提箱量8.2万箱;1536家企业参与“抵港直装”改革,直装箱量3.4万箱。

此外,北京海关推动监管全链条、数据全打通、通关全提速。今年一季度,北京关区进出口整体通关时间较2017年分别压减了76.4%、92.5%,均创历史最好水平。同时,“关长送政策上门”“海关政策进万家”系列行动的持续开展,也在帮助企业用足用好各类优惠政策。2022年以来,服务覆盖企业1.6万余家,答疑、解决问题4万余件,为企业减免税款、办理税收担保超过865.3亿元。

“优化口岸营商环境只有更好,没有最好,永远在路上。”王辉表示,下一步,北京海关将继续推出有力举措,进一步培育优化口岸营商环境的“硬实力”。具体而言,将聚焦市场主体关切和发展诉求,加大政策宣讲力度,细化助企纾困措施,充分释放改革政策红利。同时,持续完善“通道+枢纽+网络”物流体系,进一步优化“双枢纽”电子货运新模

式,支持推动跨境电商线上线下融合发展创新模式在京落地。此外,还将进一步扩大“船边直提”“抵港直装”规模,深化京津冀海关产业链供应链重点企业通关保通保畅机制,巩固扩大重点企业名单范围,助力形成优势互补、相互促进的区域经济发展格局。

增长态势将延续

当前,北京地区的外贸正呈现出喜人的态势。一方面,科创中心引擎更“强”。数据显示,北京地区“专精特新”小巨人企业已连续三年出口保持两位数增长,今年一季度进出口实现增长30.2%。在去年新能源产品出口爆发式增长11倍的基础上,今年一季度出口持续升温,实现出口25.8亿元,增长4.8倍。

另一方面,开放平台作用更“大”。一季度天竺综保区业务保持强劲增长势头,进出口330.7亿元,增速由去年同期的15%跃升至54.1%。张格萍认为,随着首都航空货运业务持续恢复,天竺、大兴两大综保区业务有望迎来持续增长。

同时,产业发展势头更“足”。一季度,北京地区进出口医药材及药品357.3亿元,增长21.3%;进出口集成电路189.9亿元,大幅增长50.1%;监管进出境展览品近60亿元,同比增长1.9倍。此外,消费拉动趋势更“好”。一季度北京空港口岸进口消费品202.7亿元,增长39.3%。其中医疗保健类商品进口145.5亿元,增长85.5%,占比达70%以上。

展望未来,前述专家预计,二季度的北京外贸将继续保持增长态势。“随着全球经济逐渐复苏,北京外贸将受益于国际市场的增长。此外,北京将继续推进对外开放,加强与‘一带一路’沿线国家的合作,拓展市场空间。”该专家表示,“在行业方面,预计高科技产业和文化产业的出口将继续保持增长,同时,医药、电子、机械等传统行业的出口也将有所提升。”

从全年看来,张格萍也认为,北京地区外贸发展态势稳中有进、势头良好。“我们对2023年北京地区外贸前景有信心。”张格萍表示。

北京商报记者 方彬楠 冉黎黎

西街观察 Xijie observation

特斯拉降价,看破不能说破?

陶凤

这段时间,有关特斯拉降价的讨论走向两种极端。

面对特斯拉降价潮,网络上存在这样的观点,价格战是一种企业经营策略无可厚非,降价对老百姓一本万利,而理性剖析背后复杂的利害关系,反而被抨击“站在消费者对面”“没事瞎操心”。

价格战一定是伤人伤己的,别的车企被伤自不待言,特斯拉自己也承认利润变薄,但它要的就是销量。

从短期看,降价确实可以给消费者带来眼前的实惠。但从产业发展的长远利益看,这种实惠的代价未免太高,风险太大。

价格战之下,车企压力骤增,原有研发、销售规划可能被打乱。乐观的预期是极限施压下的hold住阵脚,那些杀不死我们的会让我们更强大。

但制造业在当下是如此的重要,这种非对称的降价压力下,另一种可能是,在尚不足以完成技术突破的周期里,特斯拉急速占领市场,国产新能源车被逼到角落,面临生死存亡。

五年前,特斯拉上海建厂实现国产化,被视为检验中国新能源车竞争力的试金石。我们之所以乐见特斯拉入华,是“培养”对手,不是“团灭”友商。

作为全球规模最大,也是竞争最激烈的新能源汽车市场,一定是竞争充分、百花齐放的市场,而不是通过没完没了的价格战,完成市场收割,最终沦为被寡头支配的市场。

中国新能源车发展,在政策和市场导向之间,理应是市场多一点。鲶鱼效应可以有,但鲶鱼效应的终点,绝不是市场里只剩下一条鱼。

商人不做赔本的买卖,聪明的马斯克更不会。越来越频繁的降价表明,特斯拉在中国市场遭遇了更为激烈的竞争,应对

市场环境发生的变化,不断地以价换量,品牌光环随之减退。

特斯拉曾是众多电动车初创公司的“爱豆”,彼此身份市场地位相差悬殊。但现在,特斯拉成为中国电动车企业的“假想敌”。

在贴身肉搏中,相比特斯拉的固执己见,国内车企更“懂”中国市场和消费者,他们正从各个角度入手,挖掘差异化竞争点。在电池续航、充电速度和智能座舱等指标上狂轰滥炸,让特斯拉科技卖点不再一枝独秀。

没了科技杀手锏,马斯克也只能拼规模。今天的特斯拉热销车型有限,Model 3发布至今已进入七年之痒,销量显露疲态。既没有“车海战术”产品线单薄,又在功能丰富性方面相对逊色于中国车企。

特斯拉的应对策略之一就是利用成本优势,通过降价抢占其他国产品牌的份额。价格屠夫挥刀而来,造成新能源汽车市场的混乱。混乱是阶梯,这是权游的名言,或许特斯拉也深谙这一点。

不做低端价格战的簇拥者,维护汽车行业健康发展,是新能源车细分赛道走向成熟,实现优胜劣汰的理性自觉。

对特斯拉的降价盘算,看破没有不能说破的道理。走过百年,汽车产业发展的主线是理性有序,时代洪流更钟情于长期主义者。

在混战的股着期,若小品牌被淘汰,大品牌被削弱,对于中国汽车工业的长久之计必是巨大损失,对于消费者而言也毫无益处。

所以,我们坚定地站向自主品牌一边,就是对其成长关键期的本能呵护。当越来越多的中国消费者涌向自主品牌,这种双向奔赴才能共同成就更多更好的自主品牌。

到底是中国更需要特斯拉,还是特斯拉更需要中国?答案未必是前者了。而我们更需要一个“他者”的特斯拉,还是无数个自己的“特斯拉”,答案一定是后者。