

全国地产商股市圈钱上千亿

核心提示

“房地股”联动:储地越多,从股市圈钱就越多,形成“股地拉扯”的风险循环,最终买单的是百姓——

今年以来上市房地产公司通过增发、配股等方式,已合计融资超过1100亿元。自沪深股市成立以来,还没有哪个行业像房地产这样,如此短时间内融得如此多资金。专家提醒,随着地产股股价高企、地产商上市融资节奏加快,房地产市场的系统性风险正在向股市转移。

“上海地王”“广州地王”“天津地王”“武汉地王”……地价狂飙,“地王”频出,开发商们正在饕餮一场“地产盛宴”。一边“跑马圈地”,一边凭借土地储备从股市迅速融得逾千亿元巨资,时间之短、规模之大,自沪深股市成立以来,其他行业无出其右。

一幅房、地、股联动图日益显现:“土储”愈多,从股市圈钱就愈多;低成本融资愈多,购地冲动愈烈、手笔愈大。结果,地价越拍越高,土地囤积越来越多,房地产股一飞冲天。地价推高房价,堆积楼市泡沫,而开发商则通过股权公众化将原本由企业承担的房地风险转嫁给中小散户。

■房企“圈地风”醉翁之意在股市

眼下,地产巨头们正在全国上演堪称狂热的“圈地运动”。

8月24日,南京苏宁房地产开发有限公司以44.04亿元拍得上海南京路东端地块,楼面单价高达6.69万元/平方米,一举成为国内单价最贵的“地王”。

仅一个月前,北辰实业等以92亿元的天价竞得长沙新河三角洲地块,创下国内单宗土地拍卖总价最高的纪录。

7月12日,万科在广东东莞竞得一地,单位楼面地价超1.5万元,不仅刷新广东全省“地王”记录,更高出当地现房商品房均价1倍,开“面粉贵过面包”之先河。

而房地产上市公司中期业绩报告中膨胀的“土地储备”量,更是凸显了当下圈地风之盛。中报显示,截止7月31日,保利地产的土地储备增加到1007万平方米,万科则超过2000万平方米。另一地产巨头碧桂园的土地储备更是达到惊人的4500万平方米,成为全国土地储备最多的地产公司。

江苏华泰证券行业研究员张鹏飞统计发现,按照目前企业年开发量计算,在不新购土地的情况下,一些企业储备用地足供连续开发两三年,多的可达四五年,甚至土地储备量更可开发六七年的企业也不鲜见。

“这一轮圈地热与以往有很大不同,它是与当前的牛市互为呼应的”。张鹏飞指出,在土地储备成为拉抬地产股价格最主要卖点以及“要上市先拿地”的背景下,购地不再单纯是企业未来发展作储备,更多的是为推高股价或筹备上市而圈占。



资料图片

■地产股狂掀“增发潮”

与“跑马圈地”相呼应,上市房地产企业频繁增发,从证券市场超大规模圈钱融资。8月22日,金地集团发布公告,除发行12亿元的公司债进行融资外,公司还将通过公开增发募集180亿元左右的资金。而一个多月前,这家公司刚刚定向增发1.73亿A股,募得近45亿元。

8月29日,万科公告,宣布增发31715万A股,募资100亿元,创下我国股市增发史上单次募资最高纪录。

数据显示,今年以来上市房地产公司通过增发、配股等方式,已合计融资超过1100亿元。张鹏飞说,沪深股市成立以来,还从来没有哪个行业像房地产这样,在如此短的时间内,融得如此多的资金。

巨额融资为房企进一步“跑马圈地”提供了坚实的后盾。仅仅7月中旬至今,就有万科、北辰实业、保利地产、栖霞建设等多家房地产公司四处购地,足迹遍及无锡、苏州、东莞、南京、长沙、杭州等多个城市。

“一块土地动辄拍出十几亿、几十亿元,如果依靠银行贷款,不仅会受到严格限制,信贷成本也会很高。”建设银行上海分行的一位信贷经理说,而从股市融资成本非常低廉,无须还本、不用付息,风险却由众多投资者分担。“地产商动辄一掷亿金也就毫不奇怪了。”

而需要相应的业绩来维持高股价的压力,反过来又迫使开发商以更高的价格去追逐更多的土地。至此,被开发商们在业绩报告中包装成“开发规模加速→多元化资金渠道下的资金获取量增加→财务绩效提高→市值扩张”的良性循

环,实质上已异化成“高地价→高房价→更高地价”的“泡泡”互动。

■警惕“股地拉扯”的风险循环

专家认为,随着地产股股价高企、地产商上市融资节奏加快,房地产市场的系统性风险正在向股市转移。上世纪70年代香港出现的“股地拉扯”可能再次上演,以高地价为纽带,楼市、股市中可能存在的泡沫结合在一起,并互为循环。

最直观的结果是高地价直接推高了房价,透支未来增长空间。复旦大学房地产研究中心主任尹伯成教授指



资料图片

出,每有地块高价卖出,周边房价必应声大涨,这几乎成了普遍现象。如上海新江湾城地块几个月前拍出楼板价逾1.2万元/平方米,之后周边房价就迅速从每平方米1.5万元左右升至1.8万元。

北京师范大学金融研究中心主任钟伟指出,目前国内开发商在土地储备上沉淀的资金已高达1.5万亿元左右,土地价格过高,严重透支未来的房地产价格。未来三年内,房价必须保持15%~18%的增长率,才有可能支撑目前的地价。另一方面,房企竞相圈地、圈钱,楼市风险正在不断向证券市场转移。

房地产行业风险的最终承担者很可能不是、至少不完全是风险的制造者——房企,而是购房人、银行和股民。地产公司以极低的成本从股市圈钱,推高地价,进而抬高房价,由老百姓买单。尽管房企直接融资减少了其银行贷款,一定程度上分散了银行风险,但畸高房价使银行个人房贷业务风险大大增加。一旦房价下跌,坏账增加,可能引发系统金融风险。

值得注意的是,开发商通过股权公众化将房地产风险分散转嫁。原本由企业承担的行业风险最终被分散转嫁到地产股投资者身上。

上市地产企业借股民的钱包圈地,也造成大量土地被囤积闲置,国家有关处置闲置土地的法规、政策被架空成一纸具文,平添楼市调控的压力。

1994年公布的《城市房地产管理法》就规定,出让的土地逾期一年未动工开发的,可征20%的闲置费,逾期两年则可无偿收回。1999年国土资源部颁布的《闲置土地处置办法》、2005年出台的“国八条”均重申了相关规定。2006年的国务院转发的九部委意见更要求“加大对闲置土地的处置力度”,“按期动工但开发面积不足1/3或已投资额不足1/4,且未经批准中止建设连续满1年的,(也)按闲置土地处置。”

但现在,众多房地产公司公开声称土地储备足够开发三四年,显然是置国家相关法律法规政策于不顾。“地产公司大面积囤地是在给政府出难题”,房地产研究者顾海波说,“对闲置土地不处置,囤地之风会更盛,开发商直接从囤地中坐享增值,影响住宅供给;严格执行的话,土地储备的价值会削减,投资地产股的股民难免受损。总而言之,圈钱、囤地对楼市调控都大不利。”

据《新华每日电讯》

九江大桥索赔案拷问中国路桥收费制度

核心提示

一次举国震惊的撞桥坍塌事故,一桩索赔2558万余元的官司,引来的是一场对中国路桥收费制度的追问?

2007年6月15日清晨5时10分,“南桂机035”号运沙船由佛山高明开往顺德途中偏离主航道并撞向九江大桥,导致桥面坍塌200米。

8月28日,九江大桥管理方广东省佛开高速公路有限公司(下称“佛开高速”)向广州市海事法院提起了诉讼。记者了解到,佛开高速的主要诉讼请求是向肇事船主及经营方索赔过桥费损失2558万余元。

佛开高速的依据是,九江大桥的修复并恢复通车至少需要6个月时间。以事发前今年5月份的日均过桥费金额142153.8元计,6个月的收益损失共计25587684元。佛开高速认为,这一损失应由“南桂机035”号运沙船船主杨雄和经营者裕航公司共同承担。

在广州市海事法院受理该赔偿案的最初几天,舆论焦点普遍集中于2558万元这样一笔巨款索赔,对于运沙船船主和经营方是否具备可行性等问题上;因为即使佛开高速打赢官司,也会遭遇索赔执行上的困难。

然而进入9月4日之后,情势急转。越来越多的矛头由撞桥案转向对现有路桥收费合理性的质疑。撞桥事故发生后,使得原本不为人注意的大桥巨额收费款项得以曝光。1988年建成通车的九江大桥,当初工程总耗资为9980万元,如以佛开高速提出诉讼赔偿的日均14.22万元为收费基数,仅需两年就可收回投资,而持续收费已达19年之久的九江大桥是否仍该继续收费,不仅为各界关注,亦在拷问整个中国路桥收费制度。

九江大桥的前世今生

1988年,作为非经营性项目的国道325线九江大桥建成通车。九江大桥自通车之日起即实行收费制度。记者查阅当年文件发现,九江大桥收费经营项目得到了当时政府的批准。1984年,原广东省计委以粤计交字(1984)638号文批复同意九江大桥立项建设并收取过桥费。

在该文件及其他相关文件中,明确了“贷款修路,收费还贷”原则。在上世纪80年代,广东省这种基础投资方式为全国首创,按照当时广东路桥收费的政策精神,其收费的最终目的是及早还贷和日常维护,而非为了获得“盈利”,更非“牟取暴利”。



资料图片

1992年,经广东省体改委、省企业股份制联审小组批准,在原广佛高速公路公司、九江大桥公司进行股份制改造基础上成立广东省高速公路发展股份公司(下称“粤高速”),旗下佛开高速后来即为九江大桥的管理方。

到了1995年,九江大桥正式得到交通部交体法发[1995]1071号批复,拥有30年收费经营权,起始时间从通车之日起,期满后,收费经营权无偿归国家所有。自此,九江大桥由非经营性项目转为经营性收费项目。

而据广东省政协常委王则楚向记者回忆:“1998年前广东路桥不存在经营性项目,都是政府贷款投资修路。1998年起,才开始分成经营性和非经营性。”

记者随后的调查印证了王则楚的说法,1996年交通部制定《公路经营权有偿转让管理办法》,1997年《公路法》出台,才明确国道收费权的转让由国务院交通主管部门审批。可以说,九江大桥是先得到了交通部门的收费认可,而相应法律依据则是在后来才跟进的,这在当时率先尝试贷款投资的广东省而言,具有一定代表性。

谁的大桥?

正是九江大桥从非经营性项目转为经营性收费项目的变化,成为目前各界争论的焦点。有关政府部门并未实现“还桥于民”,而是把原本属于“非经营性”的九江大桥“名正言顺”地转变成“经营性”项目,且其中的收支情况一直未向外界公布。这引来一些人大代表和政协委员对九江大桥收费合法性与合理性的质疑。

据广东省交通厅提供的资料显示,大桥整个工程总耗资为9980万元。其中,交通部补助400万元,向广东信托投资公司借贷外汇540万美元,向央行、建设银行贷款5500万元,其余资金由广东省交通厅筹集。

就在1995年九江大桥转为经营性收费项目同时,粤高速也在积极谋求上市。1996年,粤高速获准发行B股。记者查阅当时粤高速B股配售通函显示:1994年九江大桥通行费为5509.5万元,1995年为5842.5万元,1996年为7298.9万元。

按照1994~1996年的收益推算,从1988年九江大桥建成通车到1995年的七年中,投资收益早已收回,但政府并未如期地履行“还桥于民”承诺,而是生地将大桥转为经营性收费项目。

面对人大代表和政协委员“抽丝剥茧”般的质疑,广东省交通厅有关负责人只是于9月8日向外界表示,九江大桥作为经营性项目收费,完全符合当时的政策规定,也不违反现行的规定。对此前7年间的收支账目,广东省交通厅也拒绝向记者提供相关资料。

记者转而向广东省物价局了解情况,一位负责

人告诉记者,“公路收费包括了偿还贷款、偿还利息、运作费用、维修维护成本等。不能简单地通过计算把收取的过桥费直接和当初的贷款额度相抵消。”他还特别强调,“有关部门”每年都会对路桥的收费情况进行年审,一般到了法定期限才停止收费。

对此,一位知情人士表示:“仅三年通行费总收入就超过1.8亿元,”“即使扣除通货膨胀,日常维护运营、银行贷款利息等因素,这个数目也足够还贷了,何况有7年之久的时间呢?”

而广东省交通部门“合法性”一说似乎也不能使人信服。王则楚撰文表示,“根据多年收费公路的实践,从全国大范围上平均地估算,要求政府还贷公路经营期不得超过15年,经营性公路经营期不得超过25年,而九江大桥收费30年的依据何在?”

此外,按照《收费公路管理条例》规定,对“政府还贷”项目转让为经营性项目应当向社会公布,并采用招投标的方式;转让经营性公路权益中的收费权,不得延长收费期限。而当时九江大桥的“变身”并未经历这样一个法定程序。

路桥不合理收费几时休?

另外,据记者了解,路桥收费年审情况长期以来不为外界所知,就连参政议政的人大代表、政协委员常常想向有关部门了解情况也会吃“闭门羹”。广东省人大代表辛瀑在接受记者采访时表示,目前,广东省内不少路桥贷款项目存在界定不严,收支账目不清的情况。

有广东省交通厅内部人士透露,九江大桥的一些收费可能已经用于粤高速负责的广州至开平高速公路等其他项目的建设。是否能按照各个项目独立核算原则,九江大桥收费具体如何使用,依然是一连串问号。

应该说,20多年来,广东省实行“收费还贷”政策给全省公路建设带来巨大发展;从实行前的每年不足2000万元的投资,到现在全省交通一年完成462亿元投资;其借贷收费还款模式可谓功不可没。

然而,目前广东路桥收费问题的争论依然存在,类似九江大桥的争议也绝非孤例。20世纪80年代,香港爱国商人霍英东先生为方便广州与番禺两地的交通往来,捐款1700万建设洛溪大桥。然而,令人十分错愕的是,20年后,广州市民发现番禺区政府还在收取过桥费。为此,霍英东曾十分伤心地公开声明:“自己没有拿过一分钱过桥费,今后也不会拿。”

根据广东省审计厅的有关报告,洛溪大桥从1988年8月正式通车至1990年年底,收入总额已经足够偿还贷款及其利息,但是该桥直至2005年才最终停止收费。

据《中国经济周刊》最新了解,广东省政协委员王则楚、省政协委员孟浩、广东省人大代表辛瀑、广州市人大代表曾德雄等人正在以“洛溪大桥方案”为参照,组织专项调查组对九江大桥的收费问题展开彻底调查,在完成调查报告后,提交人大常委会或相关委员会。

据《中国经济周刊》