

# 多地微调楼市政策紧跟松绑

## 今年下半年或将成为窗口期

新华社武汉5月4日专电(记者 徐海波)自今年全国两会上公开“双向调控”楼市指导政策后,许多城市开始调整限购范围、放松户籍限制、提供财税支持,希望激活日益沉寂的房地产市场。

### 多个城市紧跟松绑步伐

南宁市房管局近日发布文件称,根据《广西壮族自治区人民政府关于促进广西北部湾经济区开放开发的若干政策规定》的有关规定,从4月25日起,广西北部湾经济区内的北海、防城港、钦州、玉林、崇左市户籍居民家庭可参照南宁市户籍居民家庭政策,在南宁市购房。

就在南宁市发文的当天,就传出消息,天津滨海新区将实施差别化限购,无论在天津市内或其他城市有几套住房,只要滨海新区范围内无房即可在新区购房;并将推出共有产权模式购房政策,交一成首付就能先住房。天津市相关部门表示,差别化限购政策目前正在积极申报,但还未得到上级批准。如果获批,有望在5月底开始正式实施。

不仅是南宁和天津,实际上自今年3月份以来,陆续有杭州、长沙、温州、福建等多地传出放松楼市调整政策的传闻。虽然先后都被当地政府明确否认,但是市场上仍然盛传类似信息,并且迅速引起社会的关注。

更早之前无锡发出通知,自5月1日起,在

无锡市购商品房达60平方米以上,且在本市有稳定工作的人员,准予本人、配偶和未成年子女来锡落户。虽然当地坚称,这一调整与楼市无关,但是业内人士普遍解读,降低落户门槛实则鼓励购房。

与无锡类似,河南省也正在研究出台鼓励农村人口到县城买房落户的政策。郑州市也表示在国家政策允许的情况下,将根据市场形势变化,对购房政策进行调整。此外还有,媒体曝出常州多个区正在酝酿购房补贴政策,浙江萧山也有消息表示,拆迁户一年内购房可以获得房价的2%的补贴。而武汉市曾向上级建议,放松远城区楼市限购政策,研究出台分区域的楼市调控政策。

### 楼市微调窗口期将现

当前,越来越多的城市房价出现环比下降,土地市场流拍、底价等现象频繁。因此,实施分类调控的呼声越来越高。中国社科院日前发布房地产蓝皮书也指出,预计2014年各城市之间、地区之间市场分化加剧,分城

策、分类施策趋势明显,调控政策差异化和多元化将成为常态。

业内人士表示,在楼市持续低迷、库存居高不下的压力下,地方政府松绑楼市调控政策的冲动将越来越强烈。而鉴于当前中央对楼市的政策硬杠难以突破,一些地方或从限购范围、户籍政策等方面“突破”,打擦边球逐步松绑。

除直接松绑限购政策外,一些城市还通过税费减免、资金补贴、信贷放松等方式,来刺激房地产市场的购买活力。广东日前提出将扩大住房公积金和住房补贴覆盖面,推进住房公积金使用政策调整,完善相关政策,推进住房公积金支付首付款和房租。

专家表示,这种松绑调控的趋势或将延续。中国指数研究院华中市场总监李国政认为,二季度的数据出台以后,若持续低迷,救市措施会得到更多地方政府的追随,今年下半年或许将成为楼市政策微调的窗口期。

### 分类调控须遏制地方走偏

社科院的蓝皮书指出,今年楼市自住性

购房需求有望继续释放,投资、投机性购房需求存在较大不确定性,房地产市场将进一步分化,部分城市面临较大的房价上涨压力,调控难度将进一步增大,各城市政府将会根据自身特点出台或紧或松的微调政策,分类标准实施差异化的双向调控政策。

财经评论员马光远表示,分类调控的核心就是地方能够根据自己城市的情况,制定符合市场和本地实际的差异化政策。地方政府的调控思路不能只是单一地松绑或者收紧,而应该全面综合地考虑市场状况,既要支持刚性需求购房者,也要确保市场稳定。

马光远说,目前放松限购的效果非常微小。在楼市成交整体低迷的背景下,信贷政策似乎一直没有松动的迹象,反而出现了房贷、利率上浮等现象。此外,经济增长下行压力依然存在。房地产的投资值未能得到释放,大范围的投机性购房不会出现。

中国房地产协会副会长朱中一建议,应尽快建立房地产税立法、不动产登记、户籍制度改革等长效调控机制,更好地发挥市场的作用,落实市场化调控手段。

# 全国铁路单日客流突破千万



据中国铁路总公司统计,“五一”小长假铁路旅客运输(4月30日至5月3日)累计发送旅客3698.7万人次,同比增长16.5%。5月1日当天,全国铁路旅客发送量达到1065.3万人次,比去年“五一”高峰日多了176.7万人次,创铁路单日旅客发送量历史新高。  
新华社发

# 年内跃居世界第一?

“中国经济规模将在2014年超过美国成为世界第一。”这则由世界银行在五一前夕发布的预测,引发全球热议。如果真是这样,这一超越比普遍预期的来得早很多。大多数经济学家此前预测,中国经济规模有望在2020年前后超过美国。

这一预测由世界国际比较计划编制,是对货币在不同国家的购买力的估计,在对商品与服务的价格进行广泛研究之后,世行得出结论认为,较贫穷国家的货币购买力要比预期的强,因而调高新兴市场经济体的相对规模。

有声音据此评论说,中国超越美国这一事件具有“里程碑”式意义,全球经济地图的变化速度比人们设想的更快,随着全球经济地图的变化,美国也将比预期更快地结束全球的领导地位,中国将成为全球头号经济体。

毋庸置疑,中国是世界上最大的发展中国家。改革开放以来,中国的发展取得了历史性的成就,经济总量已经跃升到世界第二位。作为有着13亿多人口的国家,中国用几十年的时间走完了发达国家几百年走过的发展历程,无疑是值得骄傲和自豪的。

但必须清醒地看到,这一预测数据即使成为现实也并不意味中国就真的要成为全球第一了。从经济质量到人们的生活水平,中国依然是发展中国家,起码在几十年内难以赶上发达经济体;而且随着经济规模增大,中国维持快速增长的难度也越来越大。

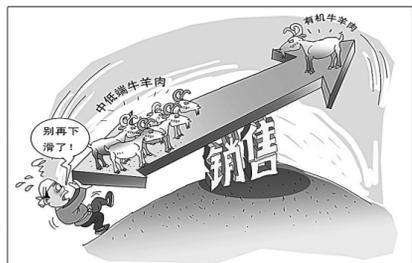
况且,中国经济总量虽大,但人均国内生产总值(GDP)还排在世界第八十位左右,中国城乡低收入人口有7400多万人,每年城镇新增劳动力有1000多万人,几亿农村劳动力需要转移就业和落户城镇,还有8500多万残疾人。

根据世界银行的标准,中国还有2亿多人口生活在贫困线以下,这差不多相当于法国、德国、英国人口的总和,要让13亿多人都过上好日子,还需要付出长期的艰苦努力。

此外,中国许多地方还存在着或多或少的GDP崇拜,为扩大GDP总量,不计消耗、不计对环境的损害,个别地方甚至弄虚作假,导致GDP总量统计存在水分。

目前中国的中心任务依然是经济建设,并在经济发展的基础上推动社会全面进步。中国目前人均GDP和居民收入等指标仍大幅落后于发达国家,创新驱动能力和科技水平依然不高,中西部甚至东部一些地区公路、铁路、水利等基础设施尚不能满足市场需求。

总之,距离世界发达国家,中国还有很长一段路要走。  
新华社北京5月4日专电



### “两极”分化

一方面是牛肉“卖不动”,销售商“连自己都养不活”;另一方面则是有机牛羊肉的供不应求。记者近期在内蒙古多地走访了解到,牛羊肉消费市场两极分化局面渐显,高端市场消费需求强劲,中低端牛羊肉遇冷。  
新华社发

涨价太猛?景区太挤?休假扎堆?

# 旅游“老三难”环环相扣待破题

“客钱平时150,节假日680”“人山人海煞风景,到此一游是合影”“一放假,全国人民都堵在了高速上”……近几年来,景区涨价、节日拥堵和休假扎堆,是困扰着中国游客的“老三难”。

五一小长假,各大景区依旧火爆,也让旅游“老三难”再次暴露于公众视野中。记者调查发现,这几大难题环环相扣,亟待通过政策规范、景区管理等多方合力破题。

### 太贵:吃、住、行都“逢节必涨”

“临江房680元一晚,小长假前几天就订满了。”凤凰古城一家客栈的老板告诉记者,往常临江房的价格在150元左右。而位于凤凰县的某五星级酒店,标准间平时每晚300多元,4月30日晚对外标价已涨到800多元。

“之前接到游客投诉,为什么平时500多元的酒店长假涨至近900元。”九华山风景区管委会宣传科科长黄虎说,与五一小长假相比,十一黄金周的价格涨幅更大,住宿涨幅在50%左右。“有的民宿、农家乐,住宿价格甚至翻番涨。”

“短途交通涨幅在30%左右,机票涨得更高。”安徽新天地旅行社总经理岳青松告诉记者,合肥到海南为例,日常航空公司给旅行社的机票折扣在4折左右,小长假期间只能给到4.8折,这样往返机票就比平时贵1392元。

记者在湖南、湖北、安徽等多个景区走访发现,“逢节必涨”是各大景区的普遍现象,酒店价格翻番甚至更多,餐饮配备两套菜单,节假日用“高价”版,交通涨价更是立竿见影。

“涨价是一种市场现象,并不是完全不可以,旅游高峰期涨价也很普遍。关键在于不能漫天要价,不能疯涨,要有一个‘天花板’”。武汉大学旅游发展与营销研究中心主任熊元斌认为,景区价格在有“市场的手”进行调节的同时,还需要“政策的手”加以规范,例如设置涨价比例上限。

“按照国家政策,景区很多方面价格都是放开的,但张家界制



逢节必涨 新华社发 徐骏 作

定了一个最高限价。”张家界旅游局局长丁云勇举例,最高限价是在酒店平日挂牌价的基础上,制定一个具体的涨价比例,比如挂牌价800多元的酒店,涨价不能超过百分之几十。”

熊元斌、丁云勇等人指出,从市场的角度来说,节假日景区“吃、住、行”涨价与供需关系失衡有非常密切的联系。“供给成本上扬是一个因素,更重要的是需求量短时间内暴增。”

### 太挤:景区处处“爆棚”高速条条“拥堵”

供需关系失衡,简单来说,就是节假日景区“爆棚”了。“鼓浪屿要被踩死,泰山堵得人发疯。”北京动物园,99.99%的动物都是人。“西湖断桥,只见人头不见桥头”……景区究竟拥挤到了什么程度?从游客们的种种“吐槽”中可见一斑。

官方统计数据,小长假第一天,安徽黄山接待游客2.0854万人次,同比增长79.3%;天柱山景区接待游客6.6万人次,同比增长184.5%;张家界武陵源景区一次性进山人数达到19494人,同比增长64.6%……

1日晚,国家旅游局网站发布信息,北、上、广等地主要出城道路出现严重拥堵,高速堵车长达数十公里;全国铁路1日旅客发送量破千万人;2日,公安部交管局数据显示,山西五台山、安徽九华山、四川九寨沟等景区道路车流量增长200%以上……

事实上,为了引导、控制客流,不少景区已推出相应政策。“我们会通过网站、广播、手机短信和景区大显示屏,告诉游客哪个地方现在比较拥挤,哪个景区还有承载空间。”丁云勇说,信息公开是引导游客分流、避免发生拥堵很好的方法,

此外还可限流售票。

不少景区都开始设定游客数量的最大承载值。安徽黄山施行每日最大承载量限制制度;武汉旅游业率先出炉了全国首个旅游环境承载力标准规范,规定景区游客量一旦接近最大承载量,景区和旅游部门要采取分流、疏导……

景区客流管控可以治标,但如何治本?“根本还是在落实带薪休假的老问题。”安徽省旅游局安全假日办主任梁晓莹认为,要缓解景区爆棚现象,平衡供需矛盾,关键在于要改变“集中出行”的现象。

### 扎堆:错时休假待探索带薪休假未落实

“集中出行”最重要的推动力,自然是“休假扎堆”。

丁云勇、梁晓莹等业内人士指出,没有真正实现“错时休假”,没有将带薪休假制度落到实处,是中国旅游目前面临“老三难”的根本原因。

安徽省淮南市市民杨玲是一名旅游爱好者,但刚刚入职一年的她被领导以“任务重,年轻同志多努力”驳回了休年假的申请。杨玲说,她和她的同事带薪休假普遍难以保证。

安徽师范大学历史与社会学院副教授陈爱如认为,正是由于带薪休假有名无实,国家法定节假日才会成为大量国民外出游玩的最后一根“救命稻草”,全民出游的拥塞局面由此而来。

“最明显的是公务员、国企员工等群体,现在基本是按照国家法定的休假制度来旅游出行,给旅游市场造成一定压力。”丁云勇建议,应该设立相关制度,让民众根据自身情况选择休假的时间和空间,让带薪休假的权利得到法律保障。

熊元斌分析说,当务之急不仅要用带薪休假制度强化保障国民出游的权利,还要尝试建立错时休假制度,让国民分流实现出游需求,“不能十三亿人都用一套休假办法。”  
新华社长沙5月3日电

# 我省将组团参加京交会

本报讯(记者 成燕)记者昨日从市商务局获悉,由商务部和北京市政府共同主办的第三届“中国(北京)国际服务贸易交易会”将于5月28日至6月1日举行,届时,我市将随河南省组团参会。

据了解,作为本届交易会一大亮点,届时,相关部门将继续承办第三届中国国际经济合作战略研讨会,并将增设“建筑及相关工程服务展”板块。战略研讨会将涵盖高层论坛、项目推介、交易洽谈、项目对接和贸易匹配等活动。首届建筑及相关工程服务展览会将着力为企业提供新型建材、绿色建材等进出口业务及工程机械行业、海外投资和建厂、对外工程建设、基础设施建设、劳务输出等经贸技术合作方面的资源,并为参展企业提供商务洽谈,致力搭建国际工程项目一体化平台。

# 城市共同配送项目首批支持资金到位

本报讯(记者 成燕)记者昨日从省商务厅获悉,今年,我市将积极构建以重点商贸物流园区或物流分拨中心、公共配送中心、末端配送点三级配送网络体系为支撑的城市配送总体框架,实现城市配送与商贸服务网点、居民居住区有效衔接。

据了解,当前,经济发展带动社会物流量迅猛增长,企业、个人对城市配送的强度和质量要求空前提高,如果单纯靠提高配送企业数量,建设配送设施和节点,必定会给城市交通带来困扰。共同配送作为一种先进的配送模式,在欧美等发达国家广泛运用,对我国解决城市物流配送问题,构建现代化城市配送体系提供了借鉴经验和启示。日前,我市已成功入围国家城市共同配送试点城市,共获得中央财政支持资金1.2亿元,首批4000万元已经拨付到位。

有关负责人介绍,共同配送是指在一个城市区域范围内,对市区内主要的连锁企业和生产加工企业的运输配送系统进行一定的整合和规划,由一个或多个配送企业综合某一地区内多个用户的要求,统筹安排配送时间、次数、路线和货物数量,经过配送中心的多功能服务,进行优化组合后的配送体系。其目标是降低物流成本,节约社会资源,提高配送效率,及时准确地完成配送目标。

# 杭州限制“一人多车”再加码

## 卡住更新指标合法性受质疑

天的规定去约束昨天的行为。无法溯及力的原则表现在地方或政府部门不能用当前制定的法规指导人们过去的行为。杭州市的规定中,对于在之前已经取得两辆车以上的人名下车牌的限制,与上述原则是背道而驰的。

黄莉凌律师还认为,杭州地方规定作为一个抽象的行政行为,与行政许可法、道路交通安全法、物权

法等上位法中的相关条款冲突。抽象行政行为是指行政主体制定发布普遍性行为规则的行为。行政主体实施抽象行政行为的结果,就是导致行政法规的出现。而我行政许可法规定:“公民、法人或者其他组织依法取得的行政许可受法律保护,行政机关不得擅自改变已经生效的行政许可。”

有关专家认为,杭州这种利用

更新指标卡死“一人多车”的做法缺乏足够的法律依据,明显具有较大争议。一个消费者在市场经济中,合法购买多辆小客车,均已上合法牌照,获得法律保护的上路、转移、更新、报废的权利,凭空因为地方出台一纸行政规定就被剥夺了更新车辆时的牌照使用权,这种做法貌似公平,其实有违法治精神和市场经济的灵魂。

从地方行政规定与部委制定的规章应当和谐的角度看,杭州对“一人多车”的限制规定与公安部门的管理办法也有冲突。例如,根据《机动车登记规定》,办理机动车转移登记或者注销登记后,机动车所有人申请办理新购机动车注册登记时,可以向车辆管理所申请使用原机动车号牌号码。但杭州的地方规定中的相关条款明显与之矛盾。

《杭州市小客车总量调控管理暂行规定》虽然是地方规定,但其针对“一人多车”的行政限制却可能是几千万已经有私家车的家庭高度关注的,关系到重大公共政策走向。地方出台的牌照使用规定,其法律支撑到底是什么?公众需要一个严谨、负责的说法。