

限购令与房价调控目标该如何作为

长沙楼市限购能否抓住房价“七寸”

本报记者 洪克非

距“国八条”规定的公布今年新建住房价格控制目标的“大限”只有几小时,而长沙市民仍无从知晓地方政府的调控想法。3月31日下午6时发稿前,记者多次与长沙市住建委、政府发言人、秘书长办公室联系,但对方或称尚不知情,或是电话一直无人接听。

在长沙限购令即将满月,长沙版“限价令”迟迟未出台之前,房地产市场观望气氛浓厚。而一些担心“限价目标成涨价目标”的人则已开始出手购房。

限购后长沙房屋量价微跌

3月中旬, 罗勤让姐姐帮忙在长沙南端、省政府附近购买了一套102平方米的房子,均价5700多元/平方米。在上海某公司从事软件编程的罗勤年薪约8万元,拟在国庆后回湖南发展。这次购房他首付了20多万元。“这在上海只能买一个卫生间。”罗勤说。

这一幕发生在长沙市出台限购令之后不久。长沙市房产研究中心的数据显示,2011年3月第二周,全市新建商品房网签1788套,与限购前的三月第一周相比减少

了1089套,其中住宅网签1546套,均价6143元/平方米,与三月第一周相比减少1063套。

3月第三周全市新建商品房网签1457套,与之前一周(限购后首周)相比减少了331套,其中住宅网签1215套,均价为5999元/平方米,同样比之前一周减少了331套。连续两周中,长沙楼市的成交量都出现了下滑,从限购前的每天四五百套,下降到现在的每天200多套。

在长沙版限购令出台半个月的时间里,楼市成交量、成交价格的变化,似乎证明限购令的影响并非如此前各界所认为的那么“温柔”。与此同时,楼房的供应量开始增加。长沙限购后的第一天(3月5日)共有3个项目开盘,3月6日~3月12日,一周有3个项目开盘售房,而限购令后的第二周(3月13日~19日),开盘数量骤多了起来,共有6个项目开盘,表明开发商在短暂的观望后,开始尝试推盘出货。

“温柔”的限购令?

市场初期表现出人意料。其中一个原因是,长沙版的限购令被认为过于“温柔”,力度不够。3月4日长沙市政府办公厅下发的《关于进一步加强房地产市场管理有关

问题的通知》规定,对长沙市区(市辖五区)已拥有1套住房的家庭(环长株潭户籍家庭),限购1套90平方米(含)以下新建商品住房;对长沙市区无住房并能够提供本市居住证的外地家庭,在长沙市区限购1套90平方米(含)以下新建商品住房;对在长沙市区已拥有2套(含)以上住房的家庭,拥有1套(含)以上住房的外地家庭,不能提供本市居住证的外地家庭,暂停在本市主城区购买90平方米(含)以下新建商品住房。

该《通知》中明确90平方米以上住房和二手房购买不受限,即在长沙已有2套以上住房的家庭、拥有1套以上住房的外地家庭,不能提供长沙居住证的外地家庭,仍可购买90平方米以上住房和二手房。同时,长沙版限购令中未将环“长株潭”户籍家庭列入外地家庭。也就是说,湖南“3+5”城市群(长沙、株洲、湘潭三个中心城市和岳阳、常德、娄底、衡阳、益阳五个城市)、环“长株潭”户籍家庭(长沙、株洲、湘潭的周边县市)都可享受本地家庭购房待遇。

此外,在各地已出台的限购令中,对外地家庭作了严格规定,要求提供一年或两年以上本地纳税证明。

但长沙对此只要求提供本地居住证。在长沙的外地家庭,到当地公安部门办理

居住证后就可购房。故而,长沙版的限购令被认为相比其他城市而言相对宽松。

限购令引发争议

长沙限购令引起了各界热议。一些人认为,就长沙房价来说,90平方米以下的商品房为数不多,本就难以满足当地居民对住房的刚性需求,限购令效果可能难如人意。此外,长沙市仅对长沙5个城区小户型限购,可能会将投资投机者引导到周边郊县,推动当地房价上扬。

对于社会各界的议论,长沙市住建委副主任胡汉青解释称,选择90平方米的新建房子作为切入点是有调查研究支持的。长沙市房产研究中心发布的《2010年长沙市房地产市场年报》的数据显示,2010年长沙(内五区)160平方米以下套型价格指数涨幅明显,绝对价格高位也出现在这个面积区间;而60-90平方米面积价格指数始终保持较快增长趋势,月均最大涨幅为4.57点。这是因为该类房子主要集中在中心城区、繁华地段,市场的炒作空间大。而就整个房屋的供应来看,去年长沙市90平方米以下房屋占42.33%。这一部分房屋也是中低收入阶层期望购买的类型,是需要保障的刚性需求。政府发文的意图是强调精确打击投机炒作,维护刚性需求。

他说,长沙的房价在全国省会中排名靠后,在中部6省区的省会城市中最低,不属于涨得快、供不应求、房价过高的类型;并且存量房连续三年保持500万-600万平方米,供给相对比较平衡。而政策将“长株潭”列为本地家庭范围,是因为三地距离近,经济互补,公交、银行、通信都享受同城待遇,也是国家批准的资源节约型、环境友好型社会建设试验区。去年9月,湖南省政府还发文要求推进“长株潭”房地产市场一体化进程。至于将岳阳、常德、娄底、衡阳、益阳5个城市纳入购买范围,是考虑了省里3+5的城市总体规划,打造半小时经济圈。“这与城际轨道延伸线有关联,按规划,2020年城际轨道延伸到这5个城市后,这些都是卫星城市。”

然而,一些楼盘的营销总监告诉记者,这一政策出来后可能会带热大户型销售。“它对于土地资源分配及开发商投资方向给出了一个信号,把开发商引导到90平方米以上的房产开发,这将反过来影响小户

大量销售合同包含霸王条款
浙江率先开展汽车类合同备案

沈雁 本报记者 董碧水

中国汽车工业协会的数据称,2010年,我国汽车销量达到1806万辆,已经成为全球汽车第一销售大国,但随之而来的是,汽车销售和维修合同纠纷增多。

浙江省工商部门近日对全省汽车销售、维修合同进行抽样审查,抽查的120份汽车类合同中,存在不平等、有失公平、损害消费者权益等问题的条款高达325条。其中有不当免除经营者责任、加重消费者责任、排除消费者主要权利等的“霸王条款”,也有与现行法条的禁止性规定相抵触、另外,合同条文用语不规范、不详尽、不具体,更可能给消费者在理解合同条款上带来误解。

此次抽查的合同,有30份合同条文严重缺失,25份简单到只有一张纸,有的甚至仅以购车交接单代替合同的简易合同,除了客户信息外,关于车型、交车时间等只是三言两语,既不说明责任,也没有违约责任条款,更没有诸如质量、交付及验收方式、保险、上牌及修理、更换、退货、争议解决方式的等一系列约定,根本不符合《合同法》第十二条规定的基本条款要求。

工商部门的工作人员说,合同约定过于简单,其后果就是没有将买卖双方各自的权利义务规定明确,当纠纷发生时,消费者就无法根据合同与销售商据理力争,也难以主张自己应得的权力,即使行使司法救济或申请仲裁,胜诉的难度也会增大。

在多数合同中,对消费者违约责任规定得明确具体,而对自身违约责任要么完全免除,要么变换字眼极度不合理地降低。如某合同规定:“买方在接到卖方提车通知后七日内须与卖方办理交接手续,逾期不办,其预付款作为违约金没收,并且卖方有权将该车另行销售”又如:“本协议生效后,如因甲方原因导致甲方无法按时交付车辆的,则乙方有权选择解除合同,双方互不承担任何违约责任”

此类条款中,经营者不仅免除自身违约责任,同时也将应当由经营者承担的经营风险转嫁到消费者身上,加重消费者责任。再者,预付款不同于定金,经营者通过格式条款约定逾期交接没收预付款,没有法律依据。

在多数合同中,对消费者购后的新车出现的质量问题,规定“只修不赔”;汽车所有权转移的“双保险”条件,推卸自己的风险承担责任;不少汽车经销商通过格式条款擅自解释或扩大“不可抗力”的范畴,把一些因生产厂家或经销者自身的责任而造成合同纠纷,也列入不可抗力的因素;还有合同约定汽车经销商提货时验收无异议后不得以任何理由拒收。工商人员解释说,事实上,无论是专业知识的限制还是缺陷瑕疵的隐蔽性也使得消费者难以当场发现车辆存在的问题,此类条款排除了消费者在“三包”期内发现产品质量有问题时,要求经销商修理、更换或退货的权利,侵害了消费者的权益。

此外,许多合同有“合同最终解释权归经营企业”的规定,而按这样的规定,当消费者与厂家指定的格式条款发生争议时,该条款的解释权归厂家就会做出有利于厂家的解释,可能对消费者合法权益造成损害,也显然是违背法律规定的。

3月30日,浙江省工商正式启动了全省汽车类合同格式条款的专项备案工作,并下发《关于开展汽车类合同格式条款备案工作的通知》,明确各级工商部门通过对全省汽车销售商(4S店、经销商)、汽车维修企业的汽车销售、保养、维修合同格式条款进行备案。

针对汽车消费陷阱,浙江省工商局日前启动对汽车类合同格式条款的备案工作。同时,浙江工商部门还将会同有关业务管理部门,指导行业协会启动信用建设,促进汽车行业守信自律。

据悉,像浙江这样通过依法对全省汽车类合同格式条款进行备案,并依托行业协会牵头、政府相关职能部门指导,开展全行业信用自律的做法,在全国尚属首次。

全国婴幼儿奶粉企业启动诚信建设

据新华社青岛3月31日电(记者张旭东 徐冰)全国婴幼儿奶粉生产企业诚信管理体系建设31日在青岛启动,全国所有124家婴幼儿奶粉生产企业在《全国婴幼儿配方奶粉生产企业诚信宣言》上签字。

按照工信部牵头制订的《2011年食品工业企业诚信体系建设工作实施方案》,婴幼儿奶粉生产企业须100%建立并实施诚信管理体系,并要求企业严把奶源、原(辅)料、生产、质量、流通、财务、人员7项诚信关。

工信部消费品工业司副巡视员高伏在启动仪式上表示,婴幼儿奶粉生产企业要严把奶源诚信关,实施奶站稽查制度,制定严格的原奶质量管理措施;严把出厂诚信关,制定严格的进货管理制度;对进厂的原料及其他辅料进行全面的检验;严把生产诚信关,制定和完善生产流程规范,严格执行各项生产工艺标准。

中国不该成为跨国公司的避税天堂

经济时评

吴睿鞘

近日,税务部门在进行例行税务检查时发现,谷歌在华企业咕果信息技术(上海)有限公司、上海构寻广告公司和谷歌信息技术(中国)有限公司存在涉税违法违规行为,有关税务机关已依法对这3家公司予以查处。谷歌在华企业涉嫌避税,税务部门正在进一步调查中。

谷歌“偷税门”对于公众来说,并不陌生。早在2007年,两家在京注册公司就曾卷入中国一桩最大的互联网偷税案,涉税金额2000多万元。如今,这家世界级跨国公司再次陷入偷税事件中。不过,值得注意的是,谷歌在此次税务检查中,还涉嫌避税,很可能还会卷入“避税门”。

尽管还不能确切断定谷歌是否避税,但是,谷歌在其他国家有避税的“前科”,并且已在全球巡回“演出”多

次。2007年至2010年,谷歌通过将国外的利润从爱尔兰、荷兰转移到百慕大节省税收31亿美元。根据这六个国家的资料,通过利润转移,谷歌的海外税率降到了2.4%,是美国最大五家科技企业(按市值)税率最低的公司。

反观国内,其实有相当部分的跨国公司,为了避税而制造人为亏损假象。一项统计显示,跨国公司每年避税给中国造成的税收损失在300亿元以上。而专家的观点是,个人所得税、营业税等方面的税收没有计算在内,所以实际偷税要远远超过这个数字。

之所以中国成为跨国公司避税的天堂,从客观上分析,主要与税收制度安排有关,反避税制度存在着天然缺陷。比如,跨国公司常常利用中国现行法律法规的漏洞为避税找到借口;中国在反避税方面采取的是相对温和的态度,而缺少“铁腕”政策,至今为止,还没有正式公布过一家因避税而被查处的跨国公司的名字;此外,由于地方政府在吸引外资方面的政绩压力,他们对于反外资避税的积极性不是很高,甚至有排斥行为,这也纵容了跨国公司避税的嚣张气焰。

从国际上,看,跨国公司的避税问题并

非中国独有,它已经成为世界各国所面临的共同难题。总的来讲,越是经济开放程度高的国家,越是重视反避税工作。美国是最早实行反避税的国家。美国规定,企业避税(所得税)净额达500万美元以上的,除如数追缴外,还将处以20%-40%的罚款。不仅如此,在11万联邦税务人员中,数百人专门从事反避税工作。同时,美国还拥有一支精干的税务警察队伍,把避税当成偷税一样来严厉打击。韩国也将加强管理国外资本避税行为,推进税法改革。为了防止国外资本在国内获得巨额利润的同时,利用租税协议(避免双重征税协议)避税,韩国政府决定积极推进租税协议的修改工作。

因此,中国要防止跨国公司避税,首先,要修订现行的税收法律法规,修补避税制度上的“漏洞”,从而杜绝税收上的“管涌”;其次,是借鉴国外先进做法,不妨像美国一样,也成立一支专门的反避税税务警察队伍,严厉打击跨国公司避税行为。最后,还要扭转地方政府招商引资观念,把反避税纳入政绩考核范围,从而充分调动政府反避税的主观能动性。

小额信贷:天使还是魔鬼

李荣国 本报记者 李润文

“小额信贷究竟是魔鬼,还是天使?”正当全世界经济学家都在争议小额信贷的身份时,日前,一场由联合国国际劳工组织、南京财经大学主办的“小额信贷国际论坛”在南京举行,与会的学者就中国的小额信贷路径进行了讨论。

1976年,被誉为“穷人的银行家”的尤努斯在孟加拉国的一个乡村对42名最穷的农户进行每人贷款27美元的小额信贷实验,并逐步建立起格莱珉银行。30多年来,格莱珉模式帮助了数百万贫困人口,大部分借款人及其家庭由此脱离了贫困线。之后,这种模式在50个国家得到成功复制,尤努斯因此获得2006年诺贝尔和平奖。

可以说,从其诞生那天起,围绕小额信贷好与坏의争论就一直没有停止过。支持者认为,小额信贷是金融理念的一大创新,因为穷人最需要借钱,但由于他们没有财产可以抵押,传统银行并不愿意向他们放贷,而小额信贷的贷款对象恰恰就是这些“穷人”。反对者则认为,世界上没有神话,也没有救世主,尤努斯并非穷人的“救星”,小额信贷只不过是“穷人的陷阱”,因为小额信贷的贷款利率远远高于传统银行,对贫困人口而言属于雪上加霜的“高利贷”。

与专家学者的争议,对小额信贷,既不要神话,也不要妖魔化。从整体上看,中国的小额信贷业务才刚刚起步,处于“启蒙”阶段,未来的路还很长。无论是帮助贫困人口脱贫,还是帮助大学生创业,对于急需点亮希望之光的众多“草根”来说,小额信贷在中国有着广阔的市场空间。

我国小额信贷的短板主要集中在两个方面,一是小额信贷的资金来源有限,相对于巨大的市场需求目前还只是杯水车薪;二是小额信贷的政策法律环境亟待完善。而资金来源渠道的拓展又依赖于政策法律的修订和完善。

与会者认为,对于小额信贷,社会观念也有必要转变。“卖一双100元的鞋与卖一双1000元的鞋相比,商场付出的劳动几乎没有差别,但后者的回报要比前者高得多。这就是为什么大商场不愿意经销低价鞋的重要原因。小额信贷也是如此,其操作融资成本和风险远高于传统贷款,适当的高利率具有合理性,不要动不动给它戴上“高利贷”的大帽子。”南京财经大学金融学院下志村教授举例说。

专家认为,公益性与商业性并举的路径是中国小额信贷发展的必然选择。公益性小额信贷的长处是能够给予弱势群体早期扶持,但这种模式也有政府支付成本高、运行效率低、弱势群体乘机侵占利



北京非居住区停车场再提价

3月31日,北京公联顺达停车场管理公司的工作人员在街头更换新的收费标准牌。

王丹报(新华社发)

青岛最大公租房项目开建

本报 (记者邢婷 通讯员臧富贵)

姜大顺)3月30日上午,青岛辛安公共租赁住房项目举行开工奠基仪式。这是青岛市2011年开建的最大公共租赁住房项目,占地155亩,规划总建筑面积24万平方米,可为2万人提供住房。该项目由政府和社会共同投资建设,总投资8.4亿元。

作为青岛经济技术开发区发展成果惠及民生的重要举措,该项目建成后,将面向开发区低收入住房困难家庭出租,并将部分住房作为廉租住房保障房源;同时也将面向外来务工人员、新就业职工等群体出租。租赁对象由住房保障部门统一审核确定,租金标准由管委(区政府)相关部门按照青岛市有关规定统一确定,租金

将比同地段住宅市场租金低20%-30%。

据了解,该项目设计为单元套房和集体宿舍两种形式,共3600套(间),并有商业网点、幼儿园等配套公共服务用房约4万平方米和地上、地下停车位700余个,可满足不同群体的住房需求。项目按照使用功能和疏散将达到国家强制性标准,力争率先达到全省领先地位。住房租赁管理实行“三级物管”,即物业管理公司、项目建设单位、物业服务室三级物业管理。

住房和城乡建设部副部长齐骥、山东省委常委、青岛市委书记李群、山东省副省长郭兆信、青岛市委副书记、市长夏耕等参加奠基仪式。

而言“机遇第一、挑战第二”。

“空铁联运”能否实现高铁与民航的共赢?以长三角为例,民航对高铁客流的集中和疏散将起到巨大作用。高铁的发展首先可以促进民航自身的变革,可能催生更多的商务、旅行类的民航服务新产品,由产品引领消费。

无独有偶,国内民航界另一引领者中国国航的董事长孔栋认为,民航和高铁完全可以分享市场,实现航空与高铁的“无缝对接”。他透露,国航已在计划今后与城际快速交通网络衔接,包括推出“一票到底”“代号共享”等服务。

对于旅客而言,最终决定选择的更优质的价格和更人性化的服务。刘绍勇认为,高铁发展与民航还将实现“倒逼”机制,有望促进我国空管体制改革,减少航班延误,直接惠及民生。

据新华社上海3月31日电

新华社记者 贾远琨 王鹤

近日,铁道部发布消息称,即将开通的京沪高铁票价将低于机票。京沪高铁票价将分为两种:一是北京到上海直达票,将比机票便宜;二是区段停车,其票价比民航票价便宜的幅度较大。消息一经公布,关于高铁与民航较量的讨论再次升温,“陆地航班”与“空中客车”的比拼即将上演。

据介绍,京沪高铁直达票价是企业根据铁路建设成本、运营成本来测算的,最终的票价将按照价格法的程序,经过测算后报批。

其实,民航与高铁的竞争在武广高铁开通之时已显露端倪。武汉作为民航发展较有优势的都市城市,通过民航可以实现环绕我国中部地区的1小时飞行圈,然而,高铁包括动车的“抢滩”使得武汉的航空枢纽功能“降温”。

京沪高铁 经济牌“能否叫好”又“叫座”

3月15日,中国民航局发布2010年全国机场旅客吞吐量排行,武汉天河机场2010年旅客吞吐量被长沙机场和南京机场超越,退居全国第14位,2010年的客流吞吐量增长幅度仅为3%。而这与武广高铁线路每天52趟前往广州的高铁列车和合武铁路每天17趟前往上海的动车有关。

业内人士认为,随着京沪高铁、武汉到北京高铁的开通,京沪航线、京汉航线也有可能像汉沪、汉穗航线一样失守。高铁以飞一般的速度展开了与民航的较量,而高铁与民航的竞争也成为各界关注的焦点。

今年1月4日,铁道部宣布中国将在

2011年斥资7000亿元发展铁路建设,70个城际间铁路项目将因此受惠。2011年中国高速铁路运营里程将增加4715公里。消息传出的第二天,航空股下跌3%。

国泰君安报告认为,2011年航空客运量的增长将放缓至12.5%,随着高铁网络逐渐完工和通车,航空与高铁的竞争也越来越激烈,在2014年以前,预计高铁每年将分流航空1.3%-5.3%的客流量。

“陆地航班”与“空中客车”谁会得到消费者的青睐,仍然取决于安全、经济、快捷三大要素。如果不想让消费者“用脚投票”,民航需要提高航班正点率,高铁需要进一步加强数字化管理。

中国民航局局长李家祥表示,在500公里范围内,高铁对民航的冲击还是比较大的,但同时,高铁缓解了社会对民航的需求压力,有利于调整结构,在西部边远地区,民航更有优势。在一定航线和区域内,高铁的开通为民航补充了客源,例如坐火车去拉萨的旅客会坐飞机回来。

中国民航管理干部学院教授邹建军对记者表示,高铁开通对航空公司肯定有很大影响,短期是线对线的影响,高铁网建成后势必形成链条乃至面的影响。

民航业对于高铁的竞争仍然保持冷静应对的态度。中国东方航空集团公司总经理刘绍勇表示,高铁的发展对国内民航业