

铁路建设投资宜多不宜少 宜早不宜晚

——耽搁五年京沈高铁成本增加 500 多亿的前车之鉴

■ 特约撰稿 刘云

据多家媒体报道,2014年4月28日至29日,国务院副总理马凯在西安主持召开部分地区铁路建设工作会议时对铁路建设工作提出四个确保:一要确保在建项目顺利实施,二要确保新开工一批项目,三要确保一批新线投入运营,四要确保工程质量和安全。

中国铁路总公司4月30日召开电话会议,再度调整今年的铁路固定资产投资计划,调整后今年的铁路投资总额将达到8000亿元以上,这已是今年以来不到4个月时间内第三次向上调整铁路投资计划。

中国铁路总公司官网4月30日的一则新闻稿显示,国务院决定进一步加大铁路建设力度,继续推进铁路投融资体制改革,多方吸收社会投资,适度扩大铁路固定资产投资规模、调增新线投产里程、增加新开工项目。

现在至年底还有8个月的时间,中国铁路总公司不排除未来还会有调整计划,2014年中国铁路总公司的固定资产投资总额有望超过2010年的极值8426.52亿元,创历史新高。

中国铁路总公司同时特别强调,今年铁路固定资产投资,不怕超,不怕冒,确保完成全年投资计划。

对今年铁路投资总额的大幅增加,媒体和社会舆论大都持支持态度,但质疑乃至反对的“杂音”也不少,但事实胜于雄辩,耽搁5年导致京沈高铁成本增加500多亿的前车之鉴,表明了中央大幅增加铁路投资的决策是完全正确的。

3月5日,李克强总理所作的政府工作报告中专门提到了高铁,报告中与高铁有关三句话值得关注,即“中国高速铁路运营里程达到11万公里,居世界首位”;“推动高铁、核电等技术装备走出国内”;“提升中国制造在国际分工中的地位。鼓励通信、铁路、电站等大型成套设备出口,让中国装备享誉全球”。总理在政府工作报告中不仅总结了去年高铁建设成就,还明确把以高铁为代表的高端技术装备作为重要出口推销对象,这在过去的政府工作报告中是前所未有的,此举用意深远,表明了中央对中国高铁建设成就与技术的高度肯定,加快高铁发展势在必行。

2013年10月中旬,李总理在东南亚访问期间,亲自“推销”中国高铁技术。11月下旬,李总理出访中东欧,再与多位中东欧国家领导人会晤时亦大力推介中国高铁装备与技术,表示中方愿与有关国家一道,将高铁领域合作打造成中国与中东欧合作的新亮点。

5月5日,国务院总理李克强在位于埃塞俄比亚首都亚的斯亚贝巴的非盟会议中心发表题为《开创中非合作更加美好的未来》的演讲中提到“中方还将在非洲设立高速铁路研发中心。”这意味着中国将来有可能在非洲



建高铁,中国高铁再度引发世人关注。

在总理大力“推销”下,中国高铁成了中国新“名片”。通过“高铁外交”,“中国制造”高调亮相海外,国际市场掀起“中国高铁热”。有香港媒体指出,在中国这一波的外交攻势中,“高铁外交”正在凸显,甚至可以与“乒乓外交”、“熊猫外交”相媲美。

以上报道表明了中央领导对中国高铁技术成就的肯定与支持,作为中国媒体也应积极行动起来,在舆论上为中国高铁的发展与出口输入更多的正能量。

3月5日,全国“两会”期间,中国铁路总公司总经理、党组书记盛光祖在接受记者采访时表示,高铁的上座率还是不错的,与普通列车和国际上其他国家高铁上座率相比,高铁的上座率算是比较高。记者再次追问盛光祖“高铁到底是亏损还是盈利呢?”盛光祖没有直接回答,而是解释说,铁路建设是一个长周期回报的行业,不仅是高铁,普速铁路建成以后,要达到收支平衡也要3-5年甚至5-8年,“现在的高铁,还是在走向收支平衡的过程中。”

中国铁路总公司2014年一季度财报显示,截至财报当期,铁总的总负债已高达32万亿元,其中用于高铁建设的负债占大头,多达2万亿元。对中国高铁建设所形成多达2

万亿巨额银行负债与亏损问题,媒体与社会一直非议颇多,对这个问题应辩证来看。

有两句老话是有比较才有鉴别;不比不知道,一比吓一跳。与目前几条早开工、早建设、早开通的高铁线路形成鲜明对比的是,晚开工的从北京到沈阳的京沈高铁正面临造价大涨500多亿的巨大灾难。

据今年3月10日新华网报道,早在2009年,原铁道部就准备开工建设京沈高铁,然而,京沈高铁进出北京一段线路要穿越密集住宅区,沿线居民因担心京沈高铁会带来电磁辐射和噪音污染,一直在“维权”,项目环评因而未能通过。去年8月,中国铁路总公司、北京市规划委公布了京沈客专优化方案,京沈高铁始发终到站由北京站改为星火站。去年12月,历时近五年,京沈高铁环评报告终获环保部批复。

原本2009年就计划开工的项目被拖至今年3月初才开工,悄然之间,项目投资额已扶摇直上。国家发展改革委2013年12月批准的北京至沈阳铁路客运专线可行性研究报告显示,本项目投资估算总额高达1245亿元,比五年前增加545亿元。“不能再耽误了,拖得越久成本越高。”全国人大代表、中国工程院院士王梦恕告诉记者,耽搁五年,京沈高铁投资成本迅猛增加,其中最主要的是征地

拆迁费用的上升。

我国第一条高铁即京津高铁开工建造时间是2005年6月,京广高铁开工建造时间为2005年6月,哈大高铁开工建造时间为2007年8月,京沪高铁开工建造时间为2008年4月。正因为这几条高铁2009年之前密集开工对资金的巨大需求,导致了高铁高负债。

但大家可以想一下,2009年之前的北京房价是多少,现在北京房价翻了多少倍?北京房价的大涨从一个侧面反映出全国高铁建设中土地费、拆迁费的大涨,幸好现在已建成通车几条高铁均在2009年以前房价、地价大涨之前完成征地拆迁工作,同时,当时人工费、材料费也比较低廉,钱比较值钱,“钱”有所值,钱的“含金”较高,因而极大地降低了高铁建设成本,2万亿巨额银行负债取得了多快好省的建设效果。

由于央行大肆印钞、物价大幅上涨等因素所导致人民币大幅贬值意味着,2009年之前为建高铁所借2万亿巨款多少还算是“真金白银”,今后所归还的却是不断贬值的人民币,这是一笔非常合算的“买卖”。对中国高铁建设来说,主要产生于2009年之前这2万亿巨额银行负债歪打正着,因祸得福。

京沪高铁建设标准是时速380公里,从开建之初到现在,一直不停有人指责其建

设标准过高,造成大量浪费。而实际情况是京沪高铁客流上升迅速,去年达到盈亏平衡点,今年很可能扭亏为盈。在铁总内部,带来滚滚现金流的京沪高铁被视为“高速印钞机”,网传盛光祖对此是“乐开了花”。

不仅是京沪高铁,目前几条靠巨额负债早开工、早建设、早开通的高铁线路客流量正迅速上升,这些线路刚开通时尚可随到随买随走,而现在很多车次不提前预订根本买不到票,有些热门线路和车次已到了人满为患的程度,所以这几条高铁盈利并收回投资只是早晚的事。如果当初不敢负债2万亿,将给今天中国高铁建设带来很大困难,如今新开工的高铁项目如同京沈高铁,均面临土地费、拆迁费大涨的困扰,有些地段土地费、拆迁费能占高铁建设成本的二分之一。现在每年高铁投资也不少,但扣除巨额土地费、拆迁费,加之人工费、材料费的大涨,高铁投资实际上是缩水很多,高铁建设规模是大打折扣,这使得目前高铁投资效益与回报大大降低,两相对比,2009年以前负债2万亿超前进行高铁建设并没有错,否则必然重蹈如今京沈高铁造价大涨的复辙。

在某种程度上,中国高铁建设成了与土地费、拆迁费大涨的“龟兔赛跑”,高铁建设速度越快,建设成本中用于土地费、拆迁费支出比例越低,所以高铁及普通铁路建设在确保质量的前提下,投资是宜多不宜少,宜早不宜迟,京沈高铁就是前车之鉴。与其晚投资、晚借款、晚负债,不如早投资、早借款、早负债。

即然新谚语“早借债、早买房、抗通胀、促增值”已成为民间共识,媒体对此也是大加鼓励,为何建设高铁不可以这样做?为何有些媒体和居心叵测人士却对高铁所谓“高负债”横加指责,难道要使高铁建设重蹈如今房奴的悲剧,成为“高奴”,让全体旅客为此买单?京沈高铁造价高,票价也会定得比较高,全体进出京的东北人将为此买单,最终倒霉的是“俺们东北人”。

按照规划,中国将于2020年建成四纵四横高铁网,届时全国人口在50万以上的城市基本上都要通高铁,中国将成为首个实现全国范围内高铁联网的大国,高铁成网将极大促进中国不同地域之间人流与信息流的快速流动与交融,把中国经济联成有机的整体。同时也在交通上让中国成为亚洲中心,促进泛亚铁路网及新丝绸之路铁路建设,至少会拉动中国经济50年,因此,中国目前高铁建设不是超前而是滞后。在促进高铁发展中,中国媒体应吸取“7·23”动车事故恶意炒作的深刻教训,对中国高铁发展中存在的问题要有宽容之心,应当多提出一些建设性意见,而不是一味横加指责。在舆论上应予以高铁更多的关心与支持,要为中国高铁发展造势与鼓劲,要输入更多正能量。

政府与居民合伙买房 全国6城市试点

■ 本报 张璐 报道

4月1日,国家住房和城乡建设部在共有产权住房试点城市座谈会上,将北京、上海、深圳、成都、黄石、淮安6个城市明确列为全国共有产权住房试点城市。四川省住建厅相关负责人表示,成都正在研究相关试点方案。

共有产权住房,其主要做法是,地方政府让渡部分土地出让收益,然后以较低的价格配售给符合条件的保障对象家庭;配售时,保障对象与地方政府签订合同,约定双方的产权份额以及保障房将来上市交易的条件和所得价款的分配份额。

决定开展共有产权住房方案并且试点是经过住了住房和城乡建设部对北京等多地的共有产权模式调研的,且地方省市也有成功案例。去年年底,有关部门向决策层递交了湖北黄石市在国内首创的“共有产权、公租房”住房保障模式,让决策者认识到了共有产权住房的好处。所谓的黄石共有产权模式,即黄石融合经济适用房、棚户区改造等住房保障政策资源,率先在全国实现公租房制度,实现了住房保障对象全覆盖。

抑制投机牟利

“发展共有产权住房,通过共有产权方式明确产权人和政府间的产权比例关系,依据产权比例关系确定上市交易的分配比例,目的就是遏制在购置型的保障房里的牟利空间。”

住房和城乡建设部总经济师冯俊介绍,共有产权住房起到两个作用,一个是通过共有产权的方式,可使得一部分群众通过自己支付一部分钱解决住房问题;另一个是规范现在的经济适用房和限价商品房制度,通过这样的机制,遏制在购置型的保障房里的牟利空间,使得这个房子买下来主要是解决住房问题,而非投机牟利。

所以,在共有产权住房上市交易时,重要的是要避免重蹈经济适用房、限价房出现的

套利现象。

共有产权住房是一种有限产权住房。政府和购买者将共同分享土地和房屋的增值收益,也共同承担土地和房屋贬值带来的风险。从制度设计上,有限产权与完全产权的住房相比,本身就使投资获利的空间大为减少。申购价格上基本与市场价格同步,更是大大压缩了非法牟利的空间。

不过也有业内人士指出,如果共有产权住房购买者在回购政府产权的时候,只要市场评估价降低几个百分点,即可获得巨大的经济利益。同样,政府收购个人产权时,如评估价虚高,也存在利益输送的问题。共有产权住房必须建立起公开透明的运作机制,从申请、分配、售后监管和退出等各个环节,设立防火墙。

要压缩投机牟利空间,此中涉及到市场评估问题,评估水平存在差异,涉及到的利益也就有差距。且有时评估机构是由政府指定。未来需要加强房地产市场评估的水平和评估的力量,加强监管程度,让以后房地产交易的评估价格能够更加接近客观情况。

冯俊说,“实施过程中很多问题需要试点来解决,现在有些地方已经开始准备做方案,尽可能地使试点工作制度更完善,弊端更少。”

目前成都也正在研究相关试点方案,拟定了《四川省城镇住房保障条例(草案)》(征求意见稿),公开向社会征求意见。条例草案中对共有产权住房的管理和使用等有明确说明。

该条例草案规定,共有产权住房将和公租房租赁住房,共同构成四川省保障性住房。和经济适用房将被涵盖在共有产权住房内。根据条例草案定义,共有产权住房是指政府投资或提供政策支持社会资本投资,限定套型面积和销售价格,按照合理标准建设,面向保障对象出售的,政府或投资人与保障对象按份共有住房物权的具有社会保障性质的商品住房。

在四川省社科院城镇发展研究中心秘书

长张鸣鸣看来,共有产权住房是经济适用房的“升级版”,产权明晰,各自权利义务规范,让保障房更能到达最需要的人手里。且共有产权住房上市交易所获增值收益,将按产权比例在个人与政府间分配。这压缩了利用共有产权住房获利的空间,避免“权力寻租”情况。

另外,自2010年起,四川省内已陆续在5县(市)试水廉租房共有产权,一系列的管理问题为成都共有产权住房试点方案的细化提供了经验。

宜宾县至今年4月已售出160套共有产权的廉租房。为了确保住房始终保留在最需要的人手中,为确保共有产权房房的“保障房”属性,宜宾县设置了购房者收入限制,并要求房屋8年内不上市交易。但购房者将房屋转租、转借,房管部门很难主动发现。该县已发现3起转租共有产权廉租房牟利案例,线索都源于群众举报。

审定申购条件

共有产权住房是以较低的价格配售给符合条件的保障对象家庭,那么什么样的保障对象家庭才算是符合条件而具备申购资格呢?

四川省住建厅相关负责人表示,共有产权住房,就是要满足低收入家庭的购房需求。《四川省城镇住房保障条例(草案)》(征求意见稿)提出,经济条件、住房状况和在城镇稳定就业或居住时间是认定保障性住房准入的基本指标。市、县级人民政府应当根据当地情况,制定并向社会公布申请保障性住房准入的具体条件和认定标准体系。市、县级人民政府对申请人在当地的就业或居住时间限制时限但不得超过三年。申请家庭或个人只能申请承租或承购一处保障性住房。

上海自2010年以来,已连续4次降低申请共有产权房的准入门槛,目前3人及以上家庭人均月可支配收入线已放宽到5000元。截至今年一季度,累计签约购房家庭约有67

万户,基本做到当年申请、当年选房。

江苏淮安在2007年即推行共有产权经济适用房,住房限定套型面积(家庭人口3人控制在60平方米左右,最高不得超过90平方米)。目前,淮安已经申购的共有产权房将近900套,政府向符合条件的家庭发放供应券,两年内有效。

北京去年推出自住型商品住房,最终明确为“共有产权性质的自住房”,价格低于周边市场30%。面积以90平方米以下为主。首个项目约提供2000套房源,最终由6.53万户确认申购。

从试点看,共有产权住房供给主要面对中低收入者,对购房者的低收入限定也是保障对象家庭基本的申购条件。与此同时,中低收入购房者也需要理性购房,在申请共有产权房时,应当充分估量家庭的经济承受能力、贷款申请资格、原住房置换等实际条件,做到量力而行。

议定产权份额

从试点城市的实践看,如何确定政府与个人的产权份额,以及如何约定上市交易的分配份额,是探索的难点与重点。共有产权住房在配售时,保障对象与地方政府签订合同,约定双方的产权份额以及保障房将来上市交易的条件和所得价款的分配份额。

政府与购房者产权比例是共有产权住房的焦点所在,也是未来调整的空间所在。近年来,试点地区不断优化共有产权比例调节机制,个人出资比例可在50%至100%之间由购房者根据家庭支付能力自由选择,目标是让困难家庭支付部分经济适用房的购房款就能先行改善居住条件,再逐步取得全部产权。

从江苏淮安来看,通过政府产权分摊减轻购房人出资负担,根据住房需求家庭的困难程度决定分摊比例,从5.5:6.4到7.3,困难家庭出资额最低不少于50%。不同的困难程度,可以有不同的产权的比例。当地的经验是,打通了银行、公积金贷款贷款助购渠

道,让申购群体能够更加便利地买房。

《四川省城镇住房保障条例(草案)》(征求意见稿)提出,共有产权住房出售给保障对象前,产权归投资人与地方人民政府共有。共有产权住房出售后,产权由住房保障对象和地方人民政府按份共有。保障对象的产权部分由保障对象出资形成,地方人民政府的产权部分由减免的土地收入和税费等构成。地方人民政府应在公布共有产权销售基准价格的同时公布减免的土地收入和税费总额及明细。

制定退出机制

共有产权住房一旦申购成功,往往成为个人事实上的“恒产”,在配售和退出方面要是缺乏合理机制,就会问题丛生。所以需要制定出合理的退出机制。

针对政府退出的问题(即个人购买政府的份额),江苏淮安的操作办法是,5年内以原价购买,5年至8年加同期贷款利息,8年后则按市场评估价购买或按比例分成转让收益,因家庭困难不能购回的,可以像原来的经适房一样继续使用。在湖北黄石,住户如要购买超面积产权则需要按照市场价购买,住户不愿意购买,可永远共同持有产权。

个人退出的问题,各地的指导原则是政府有优先权,即按照评估价回购个人的产权,或者在房屋再上市交易环节,按比例获得增值收益。如《四川省城镇住房保障条例(草案)》(征求意见稿)中显示,保障对象购买共有产权住房不足五年需出售的,由地方人民政府回购,禁止上市交易。住房保障对象购买共有产权住房满五年的,允许上市转让,同等条件下地方人民政府有优先收购权。共有产权住房上市交易的,交易金额由住房保障对象与地方人民政府或投资人按产权比例分配。

目前,共有产权住房未来的建设发展,仍需要试点城市的进一步探索,且需要对制度进行不断的创新。