

治理“烂尾楼”的承诺不能烂尾



评论员观察

建设中的楼盘要接受相关部门的监管审核,才能取得预售资格,有了预售证的项目,就等同于由政府做了背书。一旦楼盘烂尾,要么说明监管工作出了问题,要么说明预售门槛还不够高,当初做过背书且从中获益的地方政府,自然要承担相应责任。

近日,山东省政府网站发布了《关于做好房地产领域易发问题治理工作的通知》,将加快治理国有土地上房屋征收程序不规范、房屋交易监管不到位、房屋交付不合规和烂尾楼盘难处置等问题。按照《通知》给出的时间表,到2018年年底,上述问题的治理工作将基本完成。其中,烂尾楼治理工作尤为引人关注。

对于绝大多数人来说,买房极有可能是一生中最大的一笔支出,若是遇到楼盘烂尾,不光购房资金打了水漂,与房产相捆绑的各项权益也会遭受损害。这些年,很多地方都发生过楼盘烂尾引发的纠纷,有的甚至因为长期找不到对策形成死结,成为一座城市的心病。考虑到维护群众利益、维护房地产市场有序运行以及维护政府公信力的需要,妥善处理并预防楼盘烂尾是地方政府应有的担当。

楼盘烂尾现象的产生,可以说与现行的商品房预售制度密切相关,开发商通常只需要在拿地之后,投入工程建设总投资的一部分,便可开始商品房预售,把购房者的房款投入到进一步的建设之中。这种模式本质上是一种加杠杆的方式,是以部分资金投入撬动了整个项目,虽然提高了资金的使用效率,却加大了风险。有的开发商甚至将一个项目的起步资金在多个项目内循环使用,使资金链断裂的风险加倍。各地现有的烂尾楼盘,几乎都是资金玩不转了,项目不得不停滞,更有甚者直接跑路,只留下购房者深套其中。

在房地产市场化的今天,购买期房遭遇烂尾,表面上是消费权益纠纷,背后则联系着地方政府的相关责任。建设中的楼盘要接受相关部门的监管审核,才能取得预售资格,

有了预售证的项目,就等同于由政府做了背书。一旦楼盘烂尾,要么说明监管工作出了问题,要么说明预售门槛还不够高,当初做过背书且从中获益的地方政府,自然要承担相应责任。如果没有这样的责任约束,很可能的一个后果是,为扩大招商引资,为了推行土地财政,够格不够格的项目一拥而上,老百姓血汗钱可就危险了。

从现有的案例来看,一个项目烂尾就有可能伤及成百上千个家庭,处理起来旷日持久,远不止是资金损失的问题。购房者的维权成本,地方政府为应对维权活动、维护社会秩序投入的行政成本,以及问题长期难以解决给政府公信力造成的损失,都是不容忽视的。再加上项目搁置造成了土地浪费,很可能阻碍整体性的城市规划建设,这些往往是用钱难以衡量的,即便当初出让

土地得到了不少收入,恐怕也是得不偿失的,远不如从源头杜绝隐患。综合来看,妥善解决现有的楼盘烂尾、严控商品房预售制度的执行,既体现了政府维护群众利益的责任感,也体现了着眼于城市有序发展的大局观。

事实证明,只要肯下功夫,办法总比困难多,烂尾多年的彩石山庄项目,就因创造性地运用法律手段破解了困局,还被写入了今年最高法的工作报告之中。而今,房地产易发问题的治理提到了省级层面,还提出了设立房屋交易资金监管专用账户等具体举措,更是给各地开展工作创造了极大的便利。对于各地政府来说,眼下最要紧的就是严格按照通知要求,按照通知公布的时间表,尽快把统一部署落实到位,决不能遇到困难就一拖再拖,反倒让治理“烂尾楼”的承诺烂尾了。

■舆论场

滴优速配

打则惊天动地,合则恩爱到底。程维、柳青在滴滴内部信中这样动情地描述滴滴出行与优步中国的关系。就在这封信发出的同一天,滴滴出行宣布与Uber全球达成战略合作协议,滴滴出行将收购优步中国的品牌、业务、数据等全部资产在中国大陆运营。曾经打得惊天动地的两个国内最大的移动出行平台,以令业界瞠目的速度与方式走到了一起。虽然合并的具体运作过程尚远未结束,合并双方能否如期许的那般恩爱到底亦未可知,但是,舆论场里,人们早已真切感受到了这则消息的分量。

□王学钧

这次看似突如其来的合并被认为是一场“资本的胜利”。《南方都市报》社论《滴滴合并优步中国:资本胜利, Uber退出》认为,这场合并虽然意味着优步实质性地退出中国市场,但是,“于双方而言,这都是一笔划算的交易。”《每日经济新闻》在《滴滴优步中国合并背后的福利焦虑》一文指出,“从某种意义上说,滴滴与优步中国的合并是一种必然。”移动互联网时代的热潮正在逐渐结束,移动互联网市场正在投资方的催生下进入收割期,而滴滴出行与优步中国合并正是这种资本与市场逻辑演进的一种结果。

这场“资本的胜利”引起了不少人对垄断的担忧。《新京报》评论文章《滴滴优步一家独大,才是最令人担心的》认为,“当一个行业由多家竞争变成一家独大,就可能由争用户变成牵着用户鼻子走,消费者也会失去议价能力。在滴滴优步联姻后,这也是比服务涨价更堪忧的问题。”《京华时报》也在《滴滴收购优步,会得“垄断病”吗》一文中提请监管部门对收购优步之后的滴滴高度关注,严防其滥用市场支配地位。“这与当初赋予滴滴等网约车合法地位并不矛盾。让网约车合法的正向意义,是让新业态倒

逼出租车改革,满足市场需求;实施必要的监管审查,是避免这个新兴市场形成恶性垄断。”微信公众号“冰川思想库”发表《为什么反对滴滴和优步合并》一文,以垄断为由明确对这场合并表示反对——“一旦对外失去扩张野心,对内失去竞争动力,滴滴能否保持市场闯劲和服务品质,不能不打一个问号。滴滴少了一家竞争对手,却也失去了如肯德基之于麦当劳那样的‘好基友’。”

基于此,不少媒体呼吁对这场合并进行反垄断审查。《钱江晚报》时评《滴滴优步合并 反垄断审查不可少》指出,“按照反垄断法、《国务院关于经营者集中申报标准的规定》等法规,这桩并购案已达到申报的标准。双方应就相关并购事项,主动向商务部反垄断局申报。若未申报,监管部门也应主动介入,对这桩并购的合规性,以及是否具有排除、限制竞争效果进行调查。”新华社《滴滴优步自己不申报也躲不过反垄断审查》一文也借参与过多次反垄断调查的中国社科院美国研究所副研究员苏华之口指出,“即使滴滴与优步中国不对合并进行经营者集中申报,在合并前还有可能将面临监管部门的主动审查。而即使顺利合并,如果之后出现垄断行为,也将面临监管执法。”

而在另一些论者看来,问题也许并非如此严重。《北京青年报》发表《滴滴优步合并对市场的影响尚待观察》一文,认为“网约车业合并暂不会造成垄断危害”。因为,“滴滴等是行业的秩序冲击者,但还不算是整个市场的规则重新定义者。即便一家独大,也在中短期内难以消灭传统出租车的叫车方式。换言之,网约车市场和传统出租车市场是相通的,如果滴滴未来的行事风格不尽如人意,消费者仍然有较多的切换到传统市场中的机会。”《长沙晚报》时评《滴滴优步合并并不可怕》也这样劝告消费者:“不要畏惧滴滴优步会垄断网约车市场,人家需要面对的不仅是其他交通工具的竞争,还有潜在的未知挑战者。一旦它们固步自封,开始控制市场价格,享受垄断利益,就会给挑战者带来机会,最终被颠覆掉。”

出于这样的“自信”,“凤凰评论”在《滴滴优步合并,最该警惕的不是涨价》一文中说道:“不用太担心所谓的‘垄断’,更不用呼吁让政府或者什么力量,来干涉资本的选择和运作。真正需要关注的问题,是如何让市场更自由、更开放,始终保证有新竞争者冒出来的可能,才是对滴滴最好的监督。”

毫无疑问,对滴滴及相关监管部门而言,这场并购都是一个崭新的起点。

■媒体视点

用法律而非用拳头也是一种能力

一些人大事化小的能力非凡,比如将不守交通规则理解为习惯问题,把一切不文明的行为归结于别人的问题。小事闹大的能力也一样出众。广东一车主实践变道导致后车追尾,肇事车主情绪失控,驾车连续6次冲撞对方车辆。几乎很少有交通事故可以平静解决,但这段视频还是让大家心惊肉跳。

社会秩序就是最好的润滑剂,言语上肢体上的冲突过瘾,但很容易失控,最后弄得两败俱伤。没有任何纠纷是可以在争吵声中解决的,也不是拳头可以解决的,要不然我们都得退回到丛林世界中去。你打赢了架,争回了面子,就可能在另一场官司中输掉面子和自由。

可是,我们却常常看到一些人反其道而行,明明是件小事,双方愣是搞成了不共戴天之仇;一起普通纠纷上升为治安案件,甚至刑事案件。这样的案子我们见得太多了,在北京,就因为推着婴儿车的母亲避让不及,一男子就把小孩子从车里抱出狠狠摔在地上,导致婴儿不治身亡。成都的一名男子因为开车女子的挑衅举动,将女子拖出轿车一顿暴打。事后,没有不后悔的,面对法律的严惩,没有不认罪罪的,摔婴儿的男子被执行死刑,打女司机的男子获刑8个月。而在广东这起事件中,适用于撞人男子的不只有交通肇事罪,还有故意伤害、寻衅滋事,甚至是涉嫌以危险方法危害公共安全犯罪。

我也能理解网上一些人“喊打喊杀”,但我们的正义感和理性应该体现在对事件调查的关注,对事件背后可能存在的问题的关注上来。比如,虽然双方事后经协调决定互不追究,但警方不能对如此恶劣的行为轻轻放过,该追究的刑责一点都不能含糊。学会用法律思维解决纠纷也是一种能力,学会用法律来面对社会问题也是一种能力。这种能力最终都是一个有机的整体。你在网上一言不合就开骂,搬回到现实中去,你也不可能是一场争吵中的那个冷静的人。(摘自《钱江晚报》,作者高路)

■一家之言

□邓海建

今年上半年我国钢铁去产能的量达到1300多万吨,仅占年度目标4500万吨的30%左右。今年6月份,我国粗钢日均产量231.5万吨,超过4月份231.4万吨的历史峰值。用马钢集团董事长高海建的话来说就是:“一些‘死了半截’的钢厂由于外部资金注入又宣告复活。”(8月4日新华网)

千难万难,眼前利益最难割舍。钢铁产能做减法艰难,无外乎三个主要原因:一是今年二季度钢铁行情好转后,华中

地区不少小钢铁厂纷纷复产,导致地条钢产品在市面上大量出现。二是地方部门在执行目标任务时,打了不少折扣。再一个,就是该硬气起来的执法还在挑软柿子捏。比如统计显示,新环保法实施后,截至2015年底,国内仍有20%左右的钢铁企业环保不达标。换句话说,如果按照法律法规的标准,钢铁企业把守法成本补上去,小钢铁企业自然会被市场所“洗牌”。该关停的不关停,该达标的不达标,空泛地呼吁各个企业减产,谁会自觉到拿自己的利益动刀子?

企业算企业的账,地方避地方的嫌,各自规避痛点和成

本,一团和气的假象就成了去产能最大的“敌人”。钢铁行业如是,其他落后产能领域莫不如此。结果就是,责任状很漂亮,不少深改旗帜下的企业也进入淘汰阶段,但只要风吹草动,类似“死了半截”的钢厂,就马上满血复活。

更重要的是,去产能不是甩包袱,刮骨疗伤的成本如果全由企业来托底,恐怕所有大小企业都宁愿苟延残喘到最后一刻。比如马钢,由于非钢产业体量不大,加上所在的马鞍山市就业容量有限,大量富余人员难以通过转岗方式安置。另外,由于历史原因,马钢还背负着沉重的企业办社会职能,仅

幼儿园就有13个,离退休职工四五万人。考量到当年的贡献或眼下的政策公平,各种配套政策应早点“该出手时就出手”。

此外,在这些看得见的肇因背后,其实还有很重要的一点:产能过剩企业,基本集中在钢铁、煤炭、石化、建材、有色化工等行业,而这些大多为国有企业。去产能之所以举步维艰,表面看是眼前利益的掣肘,深层原因则是国企改革滞后。中央巡视组对国资委的批评,当然不仅是说给“婆婆”听,没有壮士断腕的国企改革配合,去产能必然会步步受阻。

■投稿邮箱:qilupinglun@sina.com