

租赁住房规范性提升 多地推动租购同权落地

本报记者 陈雪波 卢志坤 北京报道

9月1日,《北京市住房租赁条例》正式实施;9月2日,郑州市房屋租赁平台上线“住房租赁资金监管功能”。近年来,随着大量新市民、新青年进入城市,租赁市场的需求也呈现出不断扩大的趋势,政策层面对租赁住房市场的管理日趋严格。

有机构研究报告显示,90%的大学毕业生需要通过租房来解决居住问题。戴德梁行今年6月发布的《中国住房租赁市场报告》表明,居住观念的转变扩大了租赁住

规范化规模化

今年的住房租赁市场政策主要加大了住房租赁资金监管力度,保障租房市场租金安全。

《北京市住房租赁条例》对住房租赁企业、房地产经纪机构、个人转租住房等作出了详细限定,并且明确提出进行资金监管。同时,在住房租金明显上涨或者有可能明显上涨时,市政府可以采取干预措施,稳定租金水平。

不少人对两年前的长租公寓资金链风波记忆犹新,彼时,“高进低出”“长租短付”“租金贷”屡见不鲜,高杠杆之下,不少分散式长租公寓公司在风险暴露后卷款跑路。

随后,中央出台了严格的长租房监管政策。2021年4月,住建部、国家发改委等六部门联合印发《关于加强轻资产住房租赁企业监管的意见》,明确要求各地加强住房租赁企业从业管理,开展住房租赁资金监管。同时严厉禁止套取使用住房租赁消费贷款,合理调控住房租金水平,且住房租赁企业单次收取租金的周期原则上不超过3个月。

本次郑州的“住房租赁资金监管功能”,同样要求住房租赁企业

房的需求,存量物业也得到盘活,但非居改租等途径依然面临诸多困境。

今年年初,住建部表示将在“十四五”期间新增650万套(间)保障性租赁住房以缓解新市民、新青年的住房困难。戴德梁行研究院首席政策分析专家、北区研究部主管魏东告诉《中国经营报》记者,近年来国家对住房租赁市场的支持政策越来越明显,各地也积极响应,全国租赁住房供给也不断加大,在暴露出一些管理及交易活动的问题后,相应的规范性条例和政策也正在陆续出台。

应在该市范围内,选择一家已与郑州市房屋租赁信息服务与监管平台对接的银行,设立全市唯一的住房租赁资金监管专用账户,并签订全市统一的资金监管协议。

魏东回顾近期政策总结称,今年的住房租赁市场政策主要加大了住房租赁资金监管力度,保障租房市场租金安全。同时,对于规范住房租赁市场各个流程及保障各方利益方面也有了更为明确的标准。

规范化之后,一批全国性的规模化长租房品牌持续扩张。比如,万科泊寓在今年上半年新获取10个项目,房间数9674间,累计开业16.95万间;龙湖冠寓在今年上半年新增房间5000间,累计达到11.1万间。此外,魔方公寓、世联红璞和城家公寓等品牌也在快速成长。另一方面,国企也利用自身资源优势入局租赁住房并快速扩张,招商蛇口“壹”系列、华润置地有巢、保利公寓等,为租赁市场发展注入了强心剂。国企的长租公寓大部分的管理规模在5万间以下,稳健风格明显。

供给改革

伴随需求方面的改变,租赁住房供给也进行了改革。

如今,作为中国住房租赁市场的关键组成部分,政策性租赁住房的发展重点从对困难群众的兜底式保障走向了对城市发展奋斗的新市民和青年们的住房保障。

“新市民、青年人等群体住房困难问题仍然比较突出,需加快完善以公租房、保障性租赁住房和共有产权住房为主体的住房保障体系。”国务院办公厅去年6月印发的《关于加快发展保障性租赁住房的意见》中明确,保障性租赁住房是我国住房保障体系的重要组成部分,重在解决大城市新市民、青年人等群体住房困难问题。

伴随需求方面的改变,租赁住房供给也进行了改革。利用集体建设用地建设租赁住房成为扩大租赁住房规模的途径之一,2022年初,国务院发文允许将存量集体建设用地依据规划改变用途入市交易。如此一来,不仅增加了租赁住房的土地来源,也优

再推租购同权

“‘租购同权’的推进能够缓解刚毕业的年轻人的压力,帮助其实现刚性居住需求的满足。”

戴德梁行报告指出,随着年轻一代对居住生活品质要求的提升,“背房贷”的住房消费观念被逐渐改变,相对于购置房产,租房不仅减少了大额的首付支出,热点城市的租金还往往低于月供,对应的机会成本不仅可以用于提高生活品质,还可用于其他投资品,保持资金的流动性。与消费观念改变相伴随的,是对“租购同权”的呼吁。

“租购同权”是指居民享受基本公共服务的各项权利。最早始于2017年7月17日广州市政府发布的《广州市人民政府办公厅关于印发广州市加快发展住房租赁市场工作方案的通知》,明确赋予符合条件的承租人子女就近入学等

化了集体土地配置。

同时,“非居改保”“商改租”已经在多城落地。非居改保审批流程的简化、在用作保障房期间无须补缴地价的优势降低了建设成本,此外还有资金补助、税收优惠和享受民水民电的价格等扶持政策。但戴德梁行报告指出,商办类存量用房诸多方面的建设标准与住宅物业不同,涉及实操层面推进难度较大,整体来说目前市场对“商改租”的积极性较低。

2022年5月,长沙发布《关于推进长沙市租赁住房多主体供给多渠道保障盘活存量房的试点实施方案》,鼓励个人住房盘活用作租赁住房,创新性地由政府主导激励个人将存量闲置房源纳入长沙市住房租赁监管服务平台用作租赁住房以扩大市场供应。而在成都,房屋所有者自愿将自有存量住房纳入保障性租赁住房规范管理的,也可相应增加购买住房的资格。

公共服务权益,保障“租购同权”。

在今年的全国两会上,全国人大代表、58同城CEO姚劲波即提出,在中央“租购并举”的顶层设计和“房住不炒”的总基调下,“租购同权”政策已经具备重要的落地推广的前提条件。应该确保购房者和租房者享受同等的权利,逐渐推进租赁的基本公共服务均等化。

“‘租购同权’的推进能够缓解刚毕业的年轻人的压力,帮助其实现刚性居住需求的满足。”魏东表示,这个举措也有利于实现社会公共服务的均等化,保障租房弱势群体在合同范围内合理地使用和占有住房权利,如受教育、医疗卫生及就业等方面的利益。



在经历过市场筛选后,一些全国性的规模化长租公寓品牌持续扩张。图为龙湖在成都的冠寓项目。

本报资料室/图

在戴德梁行北京估价及顾问服务部经理刘言看来,保障性租赁住房作为我国住房保障体系的主要一环,直接影响着整个租赁住房市场,受到国家的高度重视。“十四五”期间,我国40个主要城市计划新增供应保租房650万套。但保租房高速发展的同时,主要参与方也在资金端面临着严峻的挑战。

而保租房公募REITs的落地可以有效解决资产退出这一难题。保租房公募REITs的核心就是为保租房项目提供了一个合规的退出渠道,进而盘活存量的租

赁住房资产,通过公募REITs上市将筹集到的资金再次投入到保租房的建设中,达到“1+1>2”的效果,从而形成存量资产和新增投资的良性循环。

可喜的是,这一资金通道已经被打开。今年8月,华夏北京保障房REIT、中企厦门安居REIT和红土深圳安居REIT首批3只保障性租赁住房公募REITs正式发售。根据相关规定,通过公募REITs回收的资金只能用于保租房建设,从而形成增量正循环,有助于增加租赁住房的有效供给,平抑租金与房价。

近年来越来越多城市积极推进“租购同权”,这有利于房地产市场“房住不炒”概念的落实,帮助房地产市场健康发展。

今年8月,国家卫生健康委等17部门印发《关于进一步完善和落实积极生育支持措施的指导意见》,明确指出要在强化住房、税收等支持措施层面,加快完善住房保障体系,精准实施购房租房倾斜政策。

此前已经有城市赋予了租房者更多的权利。如7月19日,青岛市住房和城乡建设局公布的《青岛市“十四五”保障性租赁住房发展规划》公开征求意见中提到,租房者可凭《青岛市房屋租赁合同备案证明》等相关证明材料,

申请享受租房落户、公积金提取、子女就近入学、就业保障、基本医疗及公共卫生等便民服务。同时,利用非居住存量土地和非居住存量房屋建设保障性租赁住房的,用水、用电、用气、用暖价格可按照居民标准执行。

不过,魏东也提醒,“租购同权”仍处于起步阶段,各地政策大多较为宏观,对具体“同权”的内容和范围不够细化和明确。同时,大城市由于人口众多,教育、医疗、社会公共设施等资源仍然紧缺。因此“租购同权”的实现是一个综合性的问题,随着住房租赁市场不断的规范化、社会公共设施与资源的不断完善,“租购同权”才能得到快速推进。

陕西加快推动“四网融合” 共建千亿级轨道交通生态圈

本报记者 王登海 西安报道					
2022年9月13日,陕西省政府公布了陕西轨道交通集团有限公司(以下	简称“陕西轨道集团”)的人事任命,其中,宋扬为陕西轨道集团董事、董事长党延兵为董事,同时,同意党延兵为陕西轨道集团总经理人选,高峰、王超、杨军为副总经理人选。	《中国经营报》记者了解到,陕西轨道集团是以陕西省铁路集团有限公司(以下简称“陕西省铁路集团”)和西安市轨道交通集团有限公司(以下简称“西安市轨道交通集团”)为基	础合并组建而来,是由陕西省政府和西安市政府共同出资设立的国有全	资企业,实行“省属市管”。业内专家表示,随着陕西轨道集团的组建成立,可以从规划层面理顺轨道网的层次功能,有利于构建高速铁路、城际	铁路、市域(郊)铁路和城市轨道交通“功能互补、互联互通、便捷换乘、资源共享”的综合轨道交通运输体系,尽早实现轨道上的西安都市圈。

省市交通集团合并

继陕西交通控股集团有限公司(以下简称“陕西交通控股集团”)后,陕西省又组建了一家千亿级轨道交通企业。

记者了解到,8月8日,陕西轨道集团挂牌成立,该公司是以陕西省铁路集团有限公司和西安市轨道交通集团有限公司为基础合并组建,是由省政府和西安市政府共同出资设立的国有全资企业,实行“省属市管”,由陕西省国资委和西安市国资委履行出资人职责。

陕西省铁路集团是陕西省委、省政府在“十三五”起步开局之年,为加

推进城际铁路建设

事实上,2016年,陕西省组建成立陕西省铁路集团,其目的之一就是为

了推进城际铁路规划建设工作。记者了解到,早在2014年,国家发改委就批复了《关中城市群城际铁路规划(2014—2020年)》。按照规划,关中城际铁路网共包括13条线路,其中3条利用在建或已建线路,其余10条为新建线路。到2015年,陕西省将实施西安—阎良—富平—铜川和西安北—机场两条线路的建设,总长度136公里;到2020年,将再建成4条线路,分别是铜川—黄陵—延安线、机场—法门寺线、西安—户县—周至—眉县—法门寺线和阎良—三原—泾阳—机场线,总长度近500公里;到2030年,使关中城际铁路网规模达到1484公里,基本覆盖关中地区5市1区的50多个县区,届时时速在200公里左右的城际铁路将让沿线群众

快构建全省综合交通运输体系,实现“市市通高铁、关中通城际、快速通全国”铁路建设目标,在整合既有铁路投融资主体基础上,组建的省属大型国有企业。

西安市轨道交通集团前身为西安市地下铁道有限责任公司,组建于2005年11月,为国有独资企业,担负着西安市城市快速轨道交通建设、运营和管理的任务,同时经营以地铁相关资源开发为主的多元化产业。

数据显示,截至2021年末,西安市轨道交通集团自建并运营的轨道交通线路包括轨道交通1号线(含一

的出行更加方便快捷。

在这些规划的城际铁路中,西安至铜川城际铁路纳入西安至延安高速铁路建设,西安北至机场城际铁路项目已建成。

其中,西安至法门寺、西安咸阳国际机场至法门寺、西安至韩城、阎良至西安咸阳国际机场等4条城际铁路是关中城市群城际铁路网的重要骨架线,是陕西省“十三五”期间重点建设工程。

上述4条城际铁路于2017年12月7日集中开工,项目总投资700多亿元,新建铁路总里程400公里以上。然而,集中开工之后,这4条城际铁路便进入艰难的建设阶段,整体进度缓慢,且未能按照规划预定时间建成通车。

2019年12月6日,陕西省政府召开交通领域债务风险化解工作专题会并印发《确定事项备忘录》,要

求对西法等4个城际铁路项目“逐条进行投资分析,对各地市政府支持力度大、市场需求度高、流量大、适宜开工的项目,经省政府研究同意后可开工建设”。

2021年4月,陕西省发改委作人回复称:“我省综合考虑全省铁路建设、资金筹措情况,并从防风险角度出发,暂停了城际铁路项目建设。目前,省交通运输厅会同省铁路集团等方面正在梳理城际铁路建设情况,随后将统筹研究推进。”

上述4条城际铁路暂停后,不仅引起了坊间的热议,也引起了多名陕西省政协委员、人大代表的关注。

例如,陕西省政协委员张勤俊和陕西省人大代表赵小娟在陕西省政协十二届五次会议和陕西省十三届人大六次会议中都提出了恢复开工建设西法城际铁路的建议。

对此,陕西省交通运输厅答复

关键抓手,对于进一步优化国有经济布局结构、促进陕西省轨道交通事业持续健康发展具有重要意义。

值得一提的是,在陕西轨道集团之前,陕西已经以陕西省高速公路建设集团公司、陕西省交通建设集团公司、陕西省交通投资集团有限公司为基础,新设合并组建陕西交通控股集团。重组后,陕西交通控股集团资产和营业收入在全国同类交通企业分别排名第8位、第12位,是陕西省最大的交通项目投资主体,承担了陕西全省所有收费还贷高速公路的投资、建设及运营管理。

称,目前,陕西省铁路集团正在按照省政府专题会议要求,持续开展城际铁路投资分析和方案优化,争取城际铁路项目实现盘活。

“近年来,随着国家构建国内国际双循环、共建‘一带一路’、新时代推进西部大开发形成新格局、黄河流域生态保护和高质量发展等重大战略向纵深推进,以及关中平原城市群、西安都市圈等区域规划深入实施,陕西省的区位优势、枢纽地位进一步凸显,需要促进资源要素顺畅流动,更好实现人流、物流、信息流、资金流在陕西汇聚。”业内专家指出,当前关中城市群综合交通条件与其经济的高速发展不相适应,旅客出行方式单一,随着陕西轨道集团的合并组建以及关中城市群城际铁路的新一轮规划修编,将进一步推动城际铁路的完善。

加快推动“四网融合”

推动“四网融合”发展,构建轨道上都市圈是当前都市圈规划发展方向之一。

2019年,国家发展和改革委员会发布《关于培育发展现代化都市圈的指导意见》,指出要打造轨道上的都市圈,推动高速铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通“四网融合”。

《西安都市圈发展规划》也明确提出,打造轨道上的都市圈。完善都市圈轨道交通网络布局,统筹高速铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通“四网融合”建设,构建一体化、多层次的都市圈内引外联轨道交通运输体系。

对于合并陕西省铁路集团和西安市交通集团,组建陕西轨道集团,陕西省也给予了厚望。官方明确,陕西轨道集团成立后,将充分发挥规模优势、协同优势和整体效能优势,按照全省轨道交通线网规划,以“联网、补网、强链”为重点,加快推动全省高速铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通“四网融合”,打造以轨道交通为主的“投资—建设—运营—服务—经营”全产业链,助力全省综合交通运输体系建设,为建设交通强省和陕西经济社会高质量发展作出新的更大贡献。

“在合并之前,西安市轨道

交通集团是西安市地铁的主导企业,陕西省铁路集团负责推动高速铁路、城际铁路和普通铁路建设以及城际铁路的运营和管理,双方在规划、建设和运营等方面缺乏有效的协调配合,难以发挥各种轨道运输资源的整体优势和组合效率。”业内专家认为,合并之后,可以从规划层面理顺轨道网的层次功能,有利于构建高速铁路、城际铁路、市域(郊)铁路和城市轨道交通“功能互补、互联互通、便捷换乘、资源共享”的综合轨道交通运输体系。

据了解,陕西轨道集团成立不久后就与中国铁路西安局集团签署促进“四网融合”推进轨道交通高质量发展合作框架协议。

根据协议,签约双方将从西安都市圈内部交通衔接需求出发,根据西安空间布局、产业分布,在市域(郊)铁路规划中,统筹考虑利用既有铁路富余运能和新建线路,构建由国铁干线、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通组成的层次清晰、分工合理、衔接一体的高效综合交通体系,共同建成与高铁网优势互补、衔接顺畅、资源共享、统一协调的快速轨道交通体系,进一步激发陕西铁路网枢纽经济潜能,加快推进西安都市圈建设。