

车位不得“只售不租”具有示范意义

□ 杨玉龙



5月23日,广州市住房和城乡建设局印发《广州市房地产开发项目车位和车库租售管理暂行办法》规定,建筑区内业主每购买一套房屋,只能相应购买一个车位或车库,建设单位不得以“只售不租”等名义拒绝提供停车服务。这是广州首份专门针对房地产项目车位的行政文件。(5月25日《羊城晚报》)

“只售不租”、天价车位等现象,无疑牵动着业主的神经。以广州为例,据业内人士介绍,

多数车位,平均价格都是在30万元至40万元,如果是超过了100万元,一定程度上超出了大众的消费水平。在“只售不租”语境下,不仅会导致业主“被”买车位,而且也可能导致业主无处停车,更会因此造成业主与开发商、物业公司之间的冲突不断。

根据《物权法》规定,建筑区内,规划用于停放汽车的车位、车库应当首先满足业主的需要。建筑区内,规划用于停放汽车的车位、车库的归属,由当事人通过出售、附赠或者出租等方式约定。占用业主共有的道路或者其他场地用于停放汽车的车位,属于业主共有。从这一层面讲,开发商对车位“只售不租”,限制了业主的停车权益,与法律规定相悖。

但事实上,一些开发商往往无视相关规定,

一味奉行“只售不租”经营理念,其背后就是自身的利益考量。诚如此前媒体对此评论,一次性出售获得大笔资金回款和放长线收租积少成多,显然前者更能见到“实惠”。从另一角度来看,对“只售不租”持放任态度,极容易导致“炒完房炒车位”现象增多,从而让车位背离“停车”的属性。

可见,对车位“只售不租”现象立规矩很有必要。去年10月实施的《广州市停车场条例》明确规定住宅区内车位尚未出售的,应当出租,开创了国内第一个以行政权介入限制开发商“只售不租”行为的先河。而近日出台的《管理办法》更是广州首份专门针对房地产项目车位的行政文件,也就不难发现,广州对涉及民生问题的车位所重视的力度。

同时,应认识到,要真正杜绝车位“只售不租”现象,需要相应的配套措施跟进。比如,对违规者应落实好惩戒机制。当然,开发商应多些自觉,不能只顾自身利益。按照广州本次出台的管理办法,住宅建筑区内,规划用于机动车停放的车位、车库尚未出售的,建设单位应当予以出租。建设单位在出租或出售车位、车库前,应制订租售方案。当然,这也需要有监督措施。

规范房地产开发项目车位、车库的出租、出售行为,不仅有助于维护业主的合法权益,也有助于规范房地产市场发展秩序,规避天价车位的出现。同时,从业主角度来看,也应增强法律维权意识,对于“只售不租”现象不能只是一忍再忍,完全可以依法维权,这也有助消弭市场乱象。总之,期待车位“只售不租”在市场清零。

养老地产

不能刚上路就跑偏

□ 吴学安

“陕西省秦岭南麓400亩康养项目变别墅群,官方认定违建已实施拆除。”一则新闻再度掀起业内对养老地产的关注。“银发经济”时代到来,无论房地产巨头还是中小房企,纷纷抢滩登陆养老地产。然而,火热的市场背后,不少项目因为难以长期维系配套的医疗、护理服务,脱离了“养老”的属性,建成的项目空置率高,沦为了“变相卖房”。(5月26日《北京青年报》)

伴随老年群体对“以房养老”的逐渐热衷,一批“养老地产”项目也如雨后天春笋般成长起来。“嗅觉灵敏”的诸多房企,也似乎在这“夕阳红”里,看到了难得的商机。然而,一些省市的部分养老地产项目因重建、轻服务,导致养老地产“难养老”,甚至出现“养老圈地”苗头,需引起警惕。

养老产业是夕阳工程,但对房地产业来说,却是朝阳产业。2013年9月,国务院印发《关于加快发展养老服务业的若干意见》,表明养老产业作为新兴朝阳产业,逐渐成为“调结构、惠民生、促升级”的重要力量。在拿地方面,国家相关政策已经明确要求为养老产业、养老地产发展提供用地支持,北京、深圳等地已经在地区规划中专门为养老产业发展提供预留土地,这些都为养老地产发展增添后劲。

从实践来看,目前养老地产缺乏清晰有效的运营和盈利模式,市场接受度尚待检验。一方面,养老地产兼具住宅属性和服务属性,涉及一系列

配套设施及服务,形成适合国情的运营模式并非易事,且相关项目往往需要企业前期投入较多,但投资回报周期较长,若无足够的资金或外部融资支撑,投资者承受的风险很大。另一方面,真正意义的养老地产应注重运营,但目前国内项目多是打着养老的噱头圈地卖房,卖概念大于服务。不少项目仍围绕地产盈利,而非靠应有的养老服务、后续运营管理及增值服务盈利,没能摆脱传统房地产开发的套路。

当前,尽管养老地产项目在关于适老化的设计建设方面已不是问题,问题是后期的医疗、护理等服务配套还跟不上,这已成为众多养老地产的一大软肋。市场人士指出,养老地产的核心在于“养老”,老年人在养老过程中不仅需要体检医疗,更需要生活、娱乐、宗教、学校、社交圈子等全方位配套,只有满足退休老人从健康养生到临终关怀各个层次的需求才能称得上是完整的养老地产。

目前在我国,家庭式居住仍占据主要地位,中国传统的四世同堂理念让老人更愿意在家里养老。养老地产的客户群虽然庞大但是仍然具有不确定性,大多老人需要的是相对低端的养老院而不是相对高端的养老地产。养老地产如果要实现盈利,就必须提高管理档次,面向“生活独立、财务独立、新消费理念”的老人客户,否则长期运营必然会遇到困难。

漫画



据《经济参考报》报道,近年来,市场上多种常用药如阿莫西林、降压0号、甲硝唑等价格“火箭式”上涨数倍乃至数十倍,导致病友一药难求,医院被迫高买低卖,严重扰乱了市场秩序。这些常用药价格非正常上涨的根本原因,是一些不良商人串通垄断药品原料进而哄抬药价牟取暴利,并且已呈现出组织化、常态化的趋势,增加了民生负担,造成了极其恶劣的社会影响。

治病救人的药品不是“股票”,绝不容有

人坐庄炒作,捞取“带血”的钞票。为此,有关部门须加强监管,依法打击“炒药”行为,以严厉惩罚对垄断牟利企业形成有效震慑,让那些唯利是图、肆意扰乱市场的无良商人倾家荡产。同时,也应对药品原料进行适度“开源”,鼓励更多药品原料厂加入市场竞争,从根本上遏制垄断行为。唯有如此,才能让药价回归理性,让群众吃得起常用药。

(漫画/张建辉)

终结“病驾” 不能指望自报病情

□ 何勇

在下班高峰期,刘某楠驾驶的车辆突然失控,沿着南山大道快速撞向安全岛,酿成3死6伤的特大交通事故。5月24日,深圳市人民检察院以涉嫌以危险方法危害公共安全罪,依法对刘某楠批捕。经查:犯罪嫌疑人刘某楠于2018年5月9日申领了国内的驾驶证。2018年12月,刘某楠被两家医院确诊患有癫痫。(5月25日《深圳晚报》)

我国《机动车驾驶证申领和使用规定》明确,患有癫痫病的,不得申请机动车驾驶证。但刘某楠却成功领取了驾照。造成这种情况出现,究其根源,是因为目前驾照体检环节基本上处于走形式状态。驾校学员是否患有妨碍安全驾驶疾病的情形,基本上不纳入体检范围之内,由驾校学员自己主动报告病情。

保障道路交通安全,必须加强源头管理。首先,驾照体检需要车管所亲自组织驾校学员参加体检,而不是由驾校自行组织学员参加体检。其次,公安机关应当与医疗机构联网,对患有妨碍安全驾驶疾病的公民,医疗机构应当及时将其相关信息上报给公安机关。第三,提高带病驾驶的违法犯罪成本,推动“病驾入刑”。“病驾”不管有没有造成车祸都应追究刑事责任,而不是发生事故后才追究责任。

网约车“一键报警” 岂能是摆设

□ 冯海宁

据上观新闻报道,5月10日,成都网约车司机李冰(化名)在载客途中,与乘客发生冲突,随即按下了车内安设的紧急报警按钮,报警信号持续呼叫了近24小时,却无任何回应。时隔近半个月,该应急报警按钮依旧形同虚设。

网约车应急报警设备,不仅是保护司机安全的“救命装置”,同时也是保障乘客安全的重要装置。在此前顺风车命案中,“一键报警”成为舆论热点之一。2016年相关部委联合出台的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》规定,网约车必须“安装具有行驶记录功能的车辆卫星定位装置、应急报警装置”。新闻中,李冰花了700元安装了这套设备,但在关键时刻该设备却按了没反应,这种情况应该引起重视。

当前,相关部委联合出台的《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》只是简单地提到“应急报警装置”,该装置如何运作、如何监管,却没有详细规定。按说,地方实施细则更细化、更具可操作性,但《成都市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则(暂行)》只规定安装应急报警装置,按政府监管平台接入技术要求,将车辆卫星定位装置相关数据直接接入政府监管平台,实现数据实时共享。应急报警成摆设说明责任不够明确,缺少处罚规则,这是需要注意并应该改正的地方。

“讲文明 树新风”公益广告

让阅读成为一种生活方式