

多地政策频出,“学区房”降温了吗?

文/新华社记者 鲁 畅 郭宇靖

新学年临近,随着北京、上海、深圳、成都等城市加快学区改革,施行多校划片、分配名额、教师轮岗等措施促进基础教育公平,记者调查发现,一些地区学区房已出现降温迹象。业内人士认为,仍需多措并举,持续扩大优质教育资源覆盖面,淡化学区房概念,让教育和住房均回归本位。

多地定向施策促进义务教育均衡

今年4月,北京教育资源最为丰富的西城区、海淀区、东城区等分别发布义务教育阶段入学工作的相关实施办法,指出将坚决执行对特定时间节点后购房家庭的子女入学执行多校划片政策。

其中,海淀明确2019年1月1日后新登记并取得房产证的家庭,申请入学时将不再对应一所学校,而是变为多校划片;西城区则明确2020年7月31日后新购

房或户籍从本市其他区迁入西城区的,不再对应登记入学划片学校,全部以多校划片方式在学区或相邻学区内派位入学。

在上海,意在进一步促进校际均衡发展的政策也已陆续出台。今年1月,上海市教委等部门出台《关于进一步加强上海市中小学教师人事管理制度建设的指导意见》,提及促进校长教师合理流动、优化中小学教师资源配置的关键信息。3月,上海发布“中招新政”,到2022年,上海每一所不挑生源的初中,原则上都能拿到市优质高中分配下来的名额,最大限度保证学校之间的平等。

记者注意到,除了出台一系列政策促进义务教育优质均衡,多个城市相关部门也在着力整治以学区房的名义违规宣传和炒作房价的行为。北京、成都、石家庄、南京等城市展开行动治理房地产领域虚假违法广告。今年4月,北京市住建委

会同相关部门针对房地产经纪机构炒作学区房行为,对海淀区万柳、翠微,西城区德胜、金融街,东城区交道口等价格快速上涨区域进行专项检查,包括链家、我爱我家等6家炒作学区房的门店暂停营业整改。

易居研究院智库中心研究总监严跃进表示,学区房是近年来每一轮楼市行情的领头羊,炒作明显,有损教育公平。当前,楼市调控越来越微观、精准,此轮针对学区房的“定向调控”所传递信号非常明显。通过严厉打击学区房炒作、给价格高企的学区房降温,对促进教育资源的公平和均衡具有积极意义。

部分城市学区房价格已经松动

根据相关机构数据,近几个月来,西城区除了3月、4月入学前高峰期成交量较大外,其余月份二手房成交量基本都在1000套左

右。在11个学区中,德胜、月坛、金融街3个学区二手房均价最高,一套上世纪80年代60平方米的老房子标价在1000万元左右。

“如果房源与优质学区不再有明确挂钩,短时间对过去极为优质的顶尖学区,会形成价格下调。”合硕机构首席分析师郭毅说,在执行“731”政策后,北京西城区整体二手房价格有所下调,其中德胜、月坛、金融街3个学区内二手价格可以预期将出现下探。记者在相关平台查询发现,近两周来,金融街、德胜学区均有业主调低了二手房挂牌价格20万元~30万元。

在新一轮调控政策下,深圳楼市也有所降温。其中,曾经异常坚挺的深圳学区房价格出现松动,在南山区,名为“观海台”的楼盘房源,两天内报价下调140万元。该楼盘位于南山区商业文化中心区,有配套名校。

在上海,因均衡教育政策出台,学区房购买者观望

心态加重。上海教委在要求确保全市每位中小学教师10年内有规定的流动记录之外,还设立了同学段学区、集团每年教师交流轮岗人数以及跨学段学区、集团每年教师交流轮岗人数比例指标。一些孩子家长说,目前并不是出手学区房的好时期,听到教师轮岗制的消息就“叫停”了购买计划,准备观望一段时间再做决定。

教育公平进一步 学区效应弱一层

业内人士指出,学区房的存在以及以学区房名义炒作房价的行为在各地屡见不鲜,根源在于教育资源差异,缩小同一地区“牛校”与“普校”间的差距,教育资源日趋均衡,学区房的概念才会日渐弱化。

解决高价学区房问题,还是要回归义务教育公益属性,以及义务教育均衡发

展。专家建议,有关部门和地方考虑继续加强推进校长教师交流轮岗,制定严密的工作方案,让优质教育资源顺畅流动起来。

加大教育投入和改革力度也必不可少。有关专家建议有关部门用改革思维推动义务教育阶段提质增效,把部属、省属和部门所属的优质教育资源统筹起来盘活,让校长教师流动起来,从而让百姓在改革进程中分享更多的红利。

一位住建部门负责人认为,住房还是要回到原本的居住本质上,而不是畸形的教育资源属性和其他附加属性。

“学区房价格不是一直坚挺的,买了学区老破小后,不仅难有居住品质保障,而且在国内多地‘学区房’调控加速的风向下,存在资产贬值的风险。”郭毅说。

“公众在购房的选择上,建议应该基于真实的居住需求配置资产。”严跃进说。

报废汽车“论斤卖”,新规划能否解其难?

文/新华社记者 吴 涛 印 朋 孙 飞

2020年,我国正规渠道回收的报废汽车为206.6万辆,业内人士估计可能仅占实际报废量的20%左右。记者在采访中了解到,报废汽车“不值钱”、只能当作废品“论斤卖”是关键原因。新公布的《“十四五”循环经济发展规划》提出加强报废机动车拆解利用企业规范管理和环境监管,推进汽车使用全生命周期管理。规划能否推动汽车工业良性循环发展,记者进行了追踪调研。

正规渠道回收的报废汽车仅占20%左右

中国已多年稳居全球汽车第一大国,汽车保有量仍在快速增加。来自公安部的数据显示,截至2021年6月,全国机动车保有量达3.84亿辆,其中汽车2.92亿辆。2021年上半年新注册登记机动车1871万辆。

与此相对应,我国报废汽车的规模也越来越大。虽没有统一的官方数据,但广汽集团董事长曾庆洪估算,

2020年底我国汽车保有量达2.81亿辆,按照国际平均报废率(汽车使用20年,大约5%)推算,全国报废汽车的数量超过1000万辆。

深圳技术大学城市交通与物流学院教授李和言则认为,我国汽车存在很多车辆使用年头长但里程数相对较短、车况尚未到达需要报废的情况,同时二手车和改装车市场活跃,普遍存在旧车“梯次利用”的现象。因此,报废汽车数量可能没有依据国际平均报废率测算的那么多。

尽管算法不同,但报废汽车回收利用情况堪忧是共识。清华大学环境学院循环经济产业研究中心主任温宗国说,2019年我国报废汽车回收量为195.1万辆,2020年为206.6万辆。“这个回收量仅占保有量的0.75%左右,与欧美等发达国家5%的占比相差较大。进入正规回收渠道的报废量可能仅占实际报废量的20%左右。”

大量报废汽车没有进入正规回收渠道,有的甚至

被弃置路边沦为“僵尸车”,不仅带来交通安全隐患,还有可能造成环境污染。曾庆洪说:“尤其是在新能源汽车越来越多的情况下,其锂电池中的六氟磷酸锂电解液、含镍正极材料等处理不当,可能会引起爆炸、重金属污染、有机废气排放等多种问题。”

报废车只得几百元导致正规回收率低

问:一辆报废汽车多少钱?

答:什么车?

问:凯美瑞。

答:500元。

问:停在小区很久了,开不了,能派辆车来拖吗?

答:那要扣200元拖车费。

这段车主和汽车回收厂之间的对话,折射出报废汽车不值钱的现状。一位汽车回收公司业务经理告诉记者,一辆轿车拆成废品就1吨左右,今年废品价格高,给车主的要多点。以前废品价格低,给车主的更

少。

深圳技术大学城市交通与物流学院副教授张书朋说,和黑市“高价”买卖二手车相比,当前我国正规汽车回收“不仅渠道有限,还可能存在一些刻意压价现象。报废只得几百元,二手车能卖三五万元,导致正规回收率奇低。”

正规渠道回收不值钱的背后,是我国报废汽车再制造业的不成熟。业内人士说,尽管2020年出台的《报废机动车回收管理办法实施细则》取消了发动机、方向机、变速器、前后桥、车架“五大总成”强制回炉销毁的规定,但现实中报废车部件能用作二手配件依旧很少,能够利用这些二手配件的技术和市场均不成熟。

“实施细则只是取消了高价值部件买卖的障碍,但报废车大都开了十几年或几十万公里,谁修车愿意接受这样的发动机?只有水箱、马达之类还值点钱。”广东中南人防废旧物资回收公司一名市场

经理说。

市场监管也存在不足。李和言说,对非正规回收渠道缺乏有效监管,导致一些该报废的汽车进入二手车市场,经过改装奔跑在城郊、乡村。

涉足报废汽车产业多年的格林美公司相关负责人表示,因报废车辆不多,拆解企业布局分散,拆解能力相对“过剩”,一些企业生存艰难。

全生命周期管理迫在眉睫

今年出台的《汽车产品生产者责任延伸试点实施方案》提出通过试点,到2023年报废汽车资源综合利用率要达到75%。

新发布的《“十四五”循环经济发展规划》提出,研究制定汽车使用全生命周期管理方案,构建涵盖汽车生产企业、经销商、维修企业、回收拆解企业等的汽车使用全生命周期信息交互系统。广东省循环经济和资源综合利用协会常务副秘

书长冼尚德说:“这将推动形成全生命周期管理的有机闭环,真正实现环环相扣、协同配合、高效运转。”

根据预测,我国将在2023年左右迎来汽车报废高峰。温宗国建议一是加强监管力度,允许异地汽车报废,提高回收再利用率。鼓励汽车生产企业发挥自身技术和资源优势,利用其销售服务网络及逆向物流体系回收报废汽车。

二是鼓励相关企业将回收的汽车零部件用于再制造,加强再造行业的规范管理,取缔散乱污作坊和非合规企业。同时建立完善的车辆残值评估体系,提高具备再制造、再利用条件的“五大总成”产品附加价值。

三是积极引入物联网、大数据等新兴技术,构建汽车全生命周期信息交互系统。建立报废汽车零部件销售台账,做到来源可查、去向可追。将落实生产者责任延伸制度情况纳入企业信用评价,探索建立企业拒绝履行溯源责任的相关惩罚机制。