

全国联网工作曾遇障碍

# 综合信息平台全覆盖 住房公积金信息化管理“一年底线”

本报记者 李乐 北京报道

尽管在目标提出之后5年,住房公积金全国联网的信息化工作仍在进行,但这并不影响住房和城乡建设部(以下简称“住建部”)在住房公积金

信息化领域有“新的动作”,一个覆盖全国所有社区市的住房公积金综合服务平台已被作为任务下达。

住房和城乡建设部已经确定,要求全国所有设区市在2017年前,必须全部建立以信息化为基础的住

房公积金综合服务平台。在此基础上,住建部还要求根据地方情况,建立省级住房公积金综合服务平台,这项工作的完成时间,则被设定在2016年底。

2011年,住建部曾提出实现

100个城市住房公积金全国联网的目标,但未能如期实现。而此次综合服务平台的功能之中,即含有数据接口。如果综合服务平台的搭建能够进展顺利,住房公积金的全国联网监控的技术障碍,将被清除。

预留数据接口

住房公积金综合服务平台由服务渠道、数据接口、综合管理信息系统和保障体系组成,承载信息查询、业务办理、信息发布、互动交流等功能。

在住房公积金信息化管理手段层面,此次要求综合服务平台全覆盖并不是首次。早在2011年前后,住房和城乡建设部即提出明确目标,要求对全国100个主要城市的住房公积金进行数据镜像、联网监控。

2011年底,住建部部长姜伟新提出,到2012年底,完成全国100个城市住房公积金的联网工作。与之一并被提出的工作目标还包括,到2012年6月,完成全国40个主要城市的房地产交易和产权信息联网。

至2013年6月份,全国住房公积金与住建部联网并实现实时监控的约有60个城市,与2012年前后,住房和城乡建设部即提出明确目标,要求对全国100个主要城市的住房公积金进行数据镜像、联网监控。

多位参与住房公积金联网工作的人士向记者证实,在推进该项工作的过程中,明显地感受到了来自地方政府的“不配合”。曾有多个城市以各种原因拖延联网监控服务器镜像本地服务器的相关数据,甚至出现过切断前端服务器,并修改已有数据的情况。

2015年,在住建部举行的住房公积金情况通报会上,住建部相关部门负责人在回复记者相关问题时表示,住房公积金全国联网的有关工作,仍在进行中。

此次住建部下发地方文件中明确表示,住房公积金综合服务平台由服务渠道、数据接口、综合管理信息系统和保障体系组成,承载信息查询、业务办理、信息发布、互动交流等功能。而多位曾参与过住房公积金全国联网工作的人士均表示,在此前的全国联网过程中,数据接口是最为重要的一个环节,相对障碍较大。

“如果能够通过综合服务平台的搭建,解决地方住房公积金系统接口的问题,实际上也就是完成了住房公积金信息化管理系统的工作,接口能打通,就不存在太大的技术障碍了。”曾参与住房公积金全国联网工作的一位权威人士向记者表示。

各地住房公积金信息化服务工作滞后,业务办理渠道少、标准不统一、服务效率低等问题突出,影响了住房公积金制度的发展。

“不仅在系统内部的会议上进行了通报,我们也收到了住建部的通知。”1月28日上午,一位不愿具名的地方住房和城乡建设厅的内部人士告诉《中国经营报》记者,住建部已经要求全国所有设区市设立住房公积金综合服务平台,以提升住房公积金的管理和使用效率。

住房公积金由城镇职工和用人单位按照职工收入的比值等比例缴纳。根据目前住房公积金管理制度,省级统筹平台

由所在地住房公积金管理中心通过银行专户对住房公积金进行管理,并提供与缴纳、支取、提取、贷款相关的服务。

住建部一位内部人士向记者证实了这一消息。住建部在下发给地方政府的文件中表示,一些省市率先探索应用网上业务大厅、自助服务终端、手机客户端、官方微信和微博等互联网和移动通信技术,提升住房公积金服务效率和质量,取得

了良好效果。

但是,住建部强调,在总体上,各地住房公积金信息化服务工作滞后,业务办理渠道少、标准不统一、服务效率低等问题突出,与缴存单位和缴存职工的服务需求不相适应,影响了住房公积金制度的发展。

“在一些中小城市,住房公积金的支取还停留在手工填写表格、人力现场递送、审批、办理的模式,这给住房公积金的便利使用带来了

很大的麻烦,更重要的是,在去库存、稳定住房消费中,住房公积金已经被高层赋予了重要的职能作用,所以,不改不行。”前述地方住房和城乡建设厅的内部人士告诉记者。

目前,住建部已经为这项工作划定了时间底线,即省会、自治区首府、计划单列市、直辖市和一部分条件较好的设区市,在2016年底要完成综合服务平台全覆盖;其他城市则在2017年完成这项工作。

住建部已经要求青海、湖北、宁夏、四川等地先行先试,在2016年底前基本建成省级住房公积金综合服务平台。

除去要求所有设区市在2017年底之前实现综合服务平台的全覆盖之外,按照住建部当前的规划,在进行该项工作的同时,还要搭建省级住房公积金综合服务平台。根据技术规划方案,省级住房公积金综合服务平台,应与市级住房公积金综合服务平台实现数据和服务功能共享、联通。

“此前,住房公积金的管理工作,主要是集中在市一级,每个市级政府,在自己的行政区划内管理住房公积金,包括住房公积金的投向、管理、支取、贷款等,但是,现在的局面和设计这一套管理体制时的环境已经大不相同了。”前述地方住房和城乡建设厅内部人士告诉记者。

他所言的“大为不同”,即是劳动力人口的流动性已经大幅提升,异地就业、异地缴纳住房公积金的情况已经十分普遍。因此,住房公

积金支取、使用对城市行政区划的突破,就显得尤为重要。

在此之前,住建部多次在内部系统会议上表示,要求完善住房公积金服务体系,探索并加大住房公积金异地支取的工作力度。而目前,广西全区、广东东莞、四川德阳、河北定州、宁夏银川、湖北荆州等均宣布打破住房公积金异地贷款户籍限制。

“住房公积金异地贷款的局面打开之后,实际上需要一个技术平台来提高这项制度改革的可操作性,从理论上讲,如果有省一级的综合服务平台,基于互联网技术,是可以提供这种功能的,便利性也会有比较大的提升。”中国房地产宏观研究中心分析师曲永平告诉记者。

目前,住建部已经要求青海、湖北、宁夏、四川等地先行先试,在2016年底前基本建成省级住房公积金综合服务平台。



本报资料室 / 图

航运龙头之一中海集运净利润 -28 亿

## 受累航运低谷 造船业破产潮临近

本报记者 裴昱 北京报道

2016年航运业的复苏笼罩在一片雾霾之下。航运市场低迷,航运企业经营状况持续恶化的态势仍在蔓延。

被誉为国际干散货运输市场走势晴雨表的波罗的海干散货指数(BDI)持续下跌,连创历史新高。据最新数据显示,1月27日,BDI指数已降至337点。近一个月内BDI指数暴跌近30%,无一日上涨。

与此同时,造船企业陷入经营困境。中海集运预亏28亿元,多家造船企业申请破产重组,五洲船舶破产倒闭更是近十年来国内第一家国有船厂倒闭。

专家表示,发展中经济体经济放缓,国际大宗货物市场需求端购买力不足等原因导致运力过剩,运价下跌,航运业遭遇了史上最难过的一年。2016年航运企业亏损、倒闭的情况可能会更多,市场的严峻形势将进一步持续。

船厂破产 航运市场持续低迷

2016年1月份,BDI指数暴跌近30%,无一日上涨。据最新数据显示,BDI指数自1月4日473点起连续下跌,到1月13日BDI指数跌破400点,至1月27日,BDI指数已降至337点,创该指数诞生以来最低值。而2008年5月,该指数最高曾达到过11793点。

BDI指数反映了即期市场的行情,衡量的是铁矿石、水泥、谷物、

煤炭和化肥等资源的运输费用。航运业的低迷,是触发造船业破产潮的诱因之一。

1月23日,中海集运(601866.SH)发布2015年业绩报告,归属于上市公司股东的净利润约为-28亿元人民币。而2014年,中海集运实现净利润10.61亿元人民币。

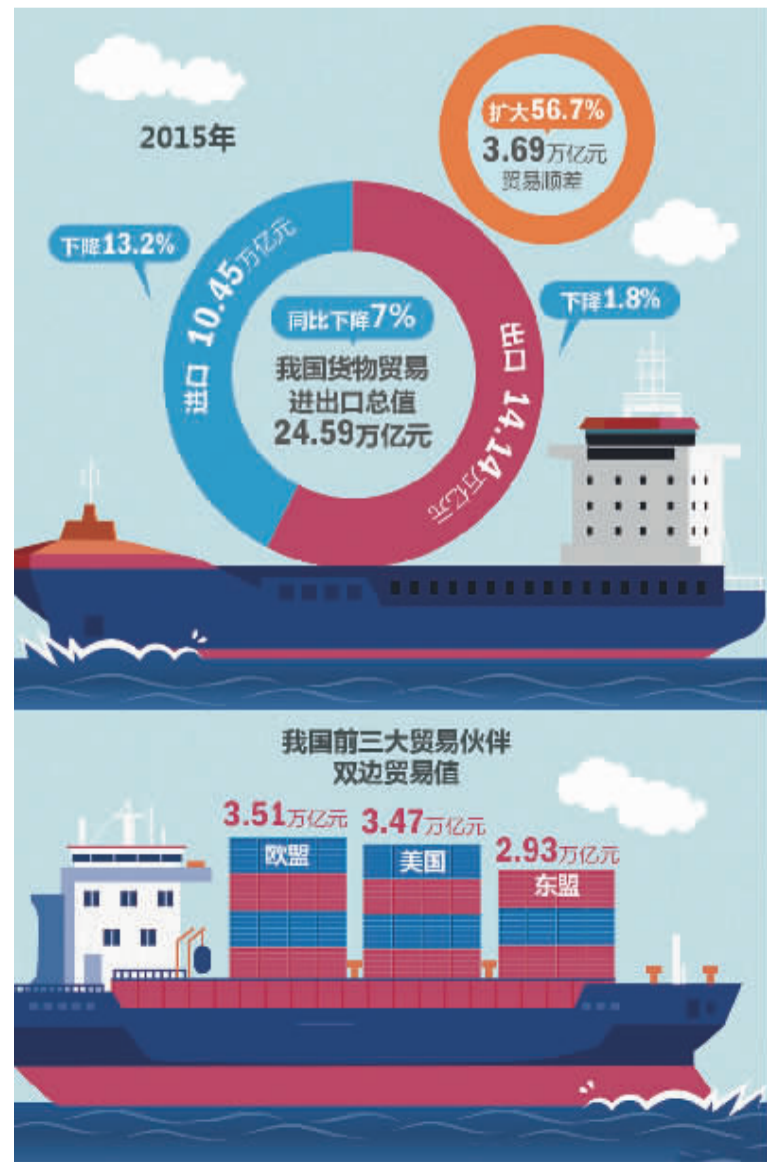
据上海国际航运研究中心发布的《2015年第四季度中国航运景

气报告》显示,干散货海运企业中,已有超六成企业长期处于亏损状态,近四成企业流动资金长期处于紧绷状态,而企业融资的难度与成本都已经非常高,有相当一部分濒临破产。2015年3月,韩国最大干散货航运商之一,不少国际航运公司正式进入破产程序。

前不久,舟山市中级人民法院宣布,受理浙江省海运集团提请舟

山五洲船舶修造有限公司(以下简称“五洲船舶”)破产清算一案,这是近年来,国内第一家破产倒闭的国有船厂。同样有着国资背景的舜天船舶(002608.SZ)也因资不抵债申请破产重整。

与此同时,2015年来,东方重工、明德重工等民营船厂申请破产重整,没有破产的企业,盈利状况也十分堪忧。造船企业的经营状况每况愈下。



本报资料室 / 图

受制航运造船难复苏

“在船价暴跌的市场下,船价跌去70%已经太正常不过了。也就是说,2010年花3000万美元买条船,现在只值750万美元。这时船东把船还给银行是最好的选择,但是由于有担保,不敢把船还给银行止损,硬撑的结果就是大型船东顷刻坍塌。”上海友鸿船务公司薛船长接受《中国经营报》记者采访时表示。

“2008年金融危机之后,航运市场呈现波动式下降的趋势,2015年市场形势尤其差。”上海国际航运研究中心国际航运研究室主任张永锋在接受记者采访时表示。

“发展中经济体的经济增长开始放缓,外贸形势较差,2015年国际大宗货物市场需求端购买力不

造船市场需求锐减

中国船舶工业行业协会最新公布的数据显示,2015年,全国造船完工量4184万载重吨,同比增长7.1%;承接新船订单量3126万载重吨,同比下降47.9%。中国船舶工业行业协会认为,接单难、交船难、盈利难、融资难,是当前船舶工业面临的严峻形势。

张永锋分析道,这个数据说明,市场突然之间变得更差了。而完工量增长则说明,大家预期市场在短期是会复苏的,而且交付的估计很多都是大船。但是新船订单

量变少,是因为大家开始更加谨慎,认为短期内市场复苏可能性不大,对市场信心不足。

“难点在于,如果航运市场供需关系失衡这个基本面不改变,航运企业可操作的空间不大。2009年到现在,企业能控制的成本基本控制了,进一步想控制成本很难。”他说。

经营状况一直良好的全球最大航运公司马士基航运,2015年第三季度利润大幅下滑,并宣布,将在2017年前从23000名全球雇员中裁员4000人,取消35个班轮班

次,削减航线运力。

“一些企业可以通过裁员等办法降低成本,维持企业保本微利运行。但是国企的成本很难减下来,管理成本、人工成本、隐性成本等都很高。”谢雯认为,政府要在反不正当竞争和反垄断方面把好关。只有让僵尸企业死完,让有经营能力的企业活下来,市场才能进入良性运转。

“当然,这个过程会很痛苦,企业倒闭、银行坏账、人员安置等问题都不容忽视。”张永锋说。

张永锋认为,2016年航运业形

原因。

在谈及为什么2015年市场格外差时,薛船长表示,由于《破产法》在国内没有得到执行,该破产的公司没有破产,形成大量僵尸企业。为了挽救僵尸企业,合法、非法的手段用了很多,苟延残喘了几年,现在政策一收紧,问题就全暴露出来了。

“船舶大型化也是市场崩溃的一大因素。因为大船的成本更低,吸引船东不断造大船,利用规模经济参与市场竞争。结果大家都这么想,现在大船负担更重,相应的物流等成本增加,装不满的话,经济性根本无法实现,最后市场越拼越差,加速了问题的爆发。”谢雯认为。

“船舶大型化也是市场崩溃的一大因素。因为大船的成本更低,吸引船东不断造大船,利用规模经济参与市场竞争。结果大家都这么想,现在大船负担更重,相应的物流等成本增加,装不满的话,经济性根本无法实现,最后市场越拼越差,加速了问题的爆发。”谢雯认为。

谈到对市场的预测,谢雯也认为,短时间内看不到整个航运行业复苏的希望,2016年仍然将面对运价的低迷。但部分新兴航线具有发展前景,比如与环印度洋区域相联系的航线。过剩的运力将通过激烈的方式被清出市场,预计2017年航运市场的价格能够回归到整个行业保本微利的状况。