

鱼与熊掌，如何取舍？ ——面对房价和车价高涨的窘境

面对土地稀缺的限制，新加坡须要有长远规划，更有效地分配土地资源。在城市规划策略上，政府必须平衡各类土地用途的需求，减少排挤效应，不要为了建更多住房，和增建新的交通基础设施，如地铁线和高速公路，而牺牲掉其他用途的土地，如工商业用地、学校、医院、宗教设施、消闲设施等。在让土地用途最优化的前提下，政府更要谨慎保护作为重要设施和策略用途的土地，如中央集水和自然保护区，以及军事训练区等。当然，保留绿地和维护环境永续，也是城市发展过程中不容忽视的一环。

对新加坡人和生活在这里的外国人来说，房子和汽车是两项最昂贵的奢侈消费品。一般家庭为了不加重生活负担，必须有所选择，难以兼得。

为了有效控制车辆数目，政府于1990年推出拥车证制度。想要买车的人，必须先公开在市场上竞标一张拥车证。在1990年5月首推时，拥车证的标价为3736元。而在2023年10月第二轮的竞标，公开组拥车证的成功标价飙升到15万8004元。

拥车的成本虽高，相比之下，位于市中心的私人公寓价格更加昂贵。在最近的洗钱调查事件中成为焦点的高档豪华私人公寓项目康宁河湾（Canning Hill Piers），在2021年以每平方英尺3000元的价格推出市场，并没有让买家却步，首个周末就卖个满堂红，售出77%的单位。一个三卧房面积1000平方英尺的单位，价格大约300万元。

市中心私人豪华公寓的高价格外溢到中央区以外（OCR）。在2022年7月，宏茂桥的新私人公寓项目AMO Residence，以每平方英尺2000元的价格推出，开盘首日也近乎售罄，卖出了372个单位，超过98%。它的售价打破中央区以外的标杆价。

在通勤和住房两者之间，要如何作一个取舍，才能减轻生活成本，才不会让沉重的开支压得喘不过气？

城市经济学家用竞租曲线模型来解释住屋区位的选择。这模型假设只有一个中央核心区，市中心是唯一商业命脉，提供工作、购物和休闲设施与空间。因为集聚效应，市中心吸引本地公司和跨国企业来设置办公室，商业办公空间的需求强劲，租金也较高。

市中心寸土寸金，发展商会建造以商业用途为主的摩天办公大楼，尽量将土地使用最大化。因为市中心的土地价格和建筑成本高，如想要建私宅，发展商就必须提高售价来抵消投入的资本，赚取投资回报。所以，市中心的私宅供应也相对少。想要在市中心购买私人公寓必须有心理准备，支付更高的价格。

经济能力紧张的人会选择在市中心以外买屋子，搬到离市区更远的地方。虽然，郊区的屋价较低，但他们每天从家里到市中心工作的通勤成本和时间也较高。这是竞租模型里的一种取舍，不能两全。

长期的城市规划策略

在1982年，新加坡政府耗资约52亿元，建造了东西和南北两条地铁主干线。从起初的两条地铁线，到今天的六条地铁线加两条轻轨线，地铁建设改变了新加坡的公共交通系统，也强化了去中心化的城市规划策略。陆路交通管理局也在2013年宣布一系列计划，要在2030年前，把现有的178公里地铁轨道扩充到360公里。到时，地铁交通网络会覆盖岛上每个角落。

高效的地铁网络和完善的公共交通系统，可以鼓励更多人转向使用公共交通，减少对私人汽车的依赖。它也可以压平竞租模型里的曲线，也就是说，可减少市中心区内与区外的土地价格差异。

因为交通方便的优势，靠近地铁站的房子能吸引更多买家，价格也较高。如没有稳定收入和获得额外的津贴，一般家庭可能没法负担得起这些靠近地铁站、拥有完善邻里设施的市区房子。他们选择购买价格较低，但离市区较远的新兴市镇房子，因而被排挤出市中心和周边地区。

在今年的国庆群众大会上，李显龙总理宣布了新的组屋分类框架，将取代现有的成熟与非成熟市镇分类。它会根据地区的特性，把组屋按地段分成黄金（Prime）、优选

（Plus）和标准（Standard）三大类。标准地段有最多组屋。政府也会在市中心和靠近地铁站的地段兴建更多组屋，并增加组屋津贴和补助，让更多家庭能选择住在黄金和优选地段。这政策不但会改变现有组屋资源分配，也会促进一个更公平和更具包容性的社会。

政府为黄金和优选地段组屋提供更多津贴，旨在满足真正想要住在这些地区的家庭的需求。但是，为了防止滥用，政府也为这两类组屋加入更严苛的限制，包括10年最低居住年限（Minimum Occupation Period, MOP）、津贴回收（Subsidy recovery）和转售限制等。有些家庭可能对较长的最低居住年限有所保留，担心这会限制未来的提升。

如果这些地段的环境是优越、宜居的，适合年轻家庭组建稳定和舒适的家，可以积极参与社区活动，营造一个充满活力和凝聚力的社区，建立归属感，那往正面的方向思考，长期住在这样的社区也是不错的选择。

一些因个人问题，或家庭空间需求不得不搬家，却受到最低居住年限的约束无法卖屋，建屋局也不排除酌情处理，包括购回他们的黄金和优选地段组屋。

权衡生活与工作距离的选择

一个公平和包容的公共住房政策，可以减少市中心和郊区之间的房价差异。如果政府不果断干预和纠正市场的偏差，更多中低收入家庭可能会被排挤在市中心外，反而，高收入家庭会高密度集中在市中心，让市中心和郊区的家庭收入鸿沟进一步扩大，加深社会阶级隔离的问题。

如果不在市中心建造更多优选和黄金地段组屋，很多家庭会因负担不起市区内的高房价，而选择搬到房价较低但较远的郊区居住。因为住家、父母的家，和工作地点的距离拉远了，为了照顾家庭和父母，每天上下班必须奔波三地，疲于奔命，分身乏术。

那些住在偏离地铁站的人，可能会考虑买车来代步，他们必须在“权衡”购买靠近地铁站的房子或买车这两个高成本选项后，做出困难取舍。

新的优选和黄金地段组屋模式，可否帮助解决或减缓普通家庭所面对高房价和高拥车价的挤压困境？

市中心和周边拥有更多屋龄较高的组屋，如果政府能通过把较老旧，但地点优越的市镇，重新开发成更高密度的住宅区，并通过新的优选和黄金地段组屋模式，把重建的新组屋卖给合格居民，把更多人带回市中心和周边的组屋，这有助于振兴这些老旧社区，进一步强化这些地段的土地利用。一般家庭也有更多机会选择住在地铁站周围的热门组屋区，居民可以轻易步行到达地铁站，利用方便和高效的公共交通，缩短各地的距离，他们就不用购买私家车来代步。

到底是地铁站周围的高房价迫使更多人想买车，而推高拥车证价格，还是因为高价的拥车证，促使更多人想要买靠近地铁站的房子，让这些房子价格猛涨？这因果关系是很多城市经济学家在研究，但仍无法解释的难题。

尽管还没有找到明确的因果关系的实证，但在政策的考量上，面对土地稀缺的局限，组屋分类框架和拥车证制度，是把现有土地最大化的有效城市规划策略。在不牺牲更多森林绿地的前提下，政府能继续确保有足够可负担得起的组屋供应，同时，那些有能力和有需要购买汽车的家庭，也可以通过支付拥车证的价格，来帮助承担一部分因建造公路和基础设施而增加的环境成本。

自由市场的竞租机制，很难有效打破住房和土地的区域价格差异。新加坡通过长期的城市规划，在住房和交通基础设施建设的土地分配上，取得合理的平衡，也同时保护岛上有有限的绿地。大部分人还是可以依据自身的喜好，和个人财务能力，在拥屋和拥车之间做个取舍。从居民的角度来看，虽然没办法鱼与熊掌兼得，他们至少不会因为目前拥车证的高代价，被迫放弃或改变他们买屋子的决定。

作者是新加坡国立大学商学院房地产系的教务长讲座教授
文章为作者个人观点
不代表新加坡国立大学及其附属机构