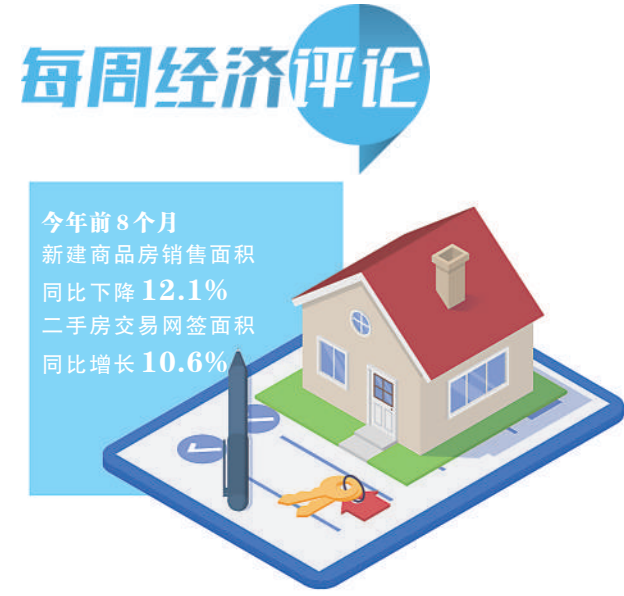




让房地产真正回到“住”上来

田 轩

近日,住房和城乡建设部有关负责人在国务院新闻办新闻发布会上表示,我国房地产市场已进入存量阶段。二手房交易占比从2020年的27%提升至2025年的46%,今年前8个月已达52%,超过新房成为住房交易市场的主力,这正是房地产发展阶段转换最直观的市场证据。

这一转变并非突如其来,而是符合经济发展规律的必然结果。从供给侧看,我国城镇人均住房建筑面积已超过40平方米,户均住房超过1.1套,人民群众“有房住”的问题已基本解决。从需求侧看,我国常住人口城镇化率已达67%,城市发展正从大规模增量扩张转向存量提质增效为主,居民部门“卖旧买新”“以小换大”的改善型置换需求成为交易主流。

从“增量”到“存量”,房地产业发展阶段转变的背后,是产业发展目的的回归。过去很长一段时期,房地产投资属性被不断放大;进入存量阶段,行业核心矛盾从总量不足变为结构性供给不足,居民需求从“有没有”转向“好不好”,对房屋品质、社区环境、物业服务的精细化要求日益凸显。房地产发展的价值,终究要回到“住”这个民生属性的根本上来。

房地产回归民生,首先要兜住底。存量阶段,政策应统筹防风险、促转型、惠民生多重目标;对行业而言,应加快构建房地产发展新模式,形成更可持续的发展模式;对经济发展而言,房地产对宏观经济的贡献将从增量为主转向存量提升,城市更新中的城中村、危旧房、老旧小区更新改造等将成为稳投

产经视野

智启新程 奔赴汽车强国

——解码《智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划》

中国汽车报记者 张冬梅

工业园区,一辆搭载高阶辅助驾驶的乘用车平稳汇入早高峰车流;高速路上,新能源重卡沿着零碳运输通道奔赴物流枢纽;城市街角,5G/5G—A(增强版5G)与C—V2X(蜂窝车联网技术)路侧感知设备默默采集交通信号,为车路云一体化筑牢数字底座……不知不觉间,智能网联新能源汽车已成为生产生活里的日常图景。

前不久,工业和信息化部等9部门联合印发《智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划》(以下简称《规划》),锚定到2030年,“进入世界汽车强国行列”目标,以智能化、绿色化、融合化为发展方向,部署17项重点任务、4项重大工程、3个重点行动,为我国汽车产业从规模扩张迈向高质量发展描绘清晰路线图。这份立足产业变革浪潮的顶层设计,既是对过去数十年产业积累的接续传承,更是面向全球竞争新赛道吹响的奋进号角。

巩固优势 在变革窗口期锚定强国坐标

发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路。

回望来路,经过多个五年规划接续布局,我国汽车产业走过了从跟跑、并跑到部分领域领跑的不凡历程。“十四五”时期,我国建成了贯通上下游的完整高效产业链,新能源汽车、动力电池及关键材料产量占全球70%以上;2020年至2025年,新能源汽车年销量实现从136.7万辆到1649万辆的跨越式增长,国内乘用车组合驾驶辅助功能搭载率从16.2%提升至64.9%。

成绩不凡,挑战同样存在。关键基础软件、汽车芯片仍存短板;部分领域同质化竞争、非理性价格战扰乱市场秩序;高阶自动驾驶的安全治理、数据合规、商业模式尚待成熟;国际市场贸易保护主义抬头,出海企业面临合规、品牌建设等多重考验。

迈入“十五五”,我国新能源汽车产业走到电动化上半场收官、智能化下半场开启的关键转折点。“《规划》的出台,有利于进一步巩固和扩大我国智能网联新能源汽车产业发展优势。”工业和信息化部装备工业一司司长郭守刚介绍,《规划》采用“1+4”框架搭建面向2030年目标体系。

“一个总目标”即巩固全产业链优势、进入世界汽车强国行列。“四大分目标”覆盖技术水平、产业结构、国际化发展、经济社会效益四大维度,明确一系列可量化、可考核的指标。到2030年,国内市场新能源乘用车、商用车在各自领域新车总销量占比分别达到70%、40%,具备自动驾驶功能的汽车实现规模应用;乘用车平均燃料消耗量和纯电动乘用车平均电能消耗量分别达到每百公里3.3升和每百公里11.5千瓦时左右;全员劳动生产率较2025年提升15%。

汽车安全专家朱西产认为,这并非简单的数字约束,将倒逼整车企业在轻量化、热管理、整车集成上深耕,引导行业告别单纯比拼尺寸、配置的粗放路径,把节能高效作为产品核心竞争力。

“国内新能源乘用车市场占有率达70%是审慎的目标,实际很可能达到85%以上。”北方工业大学汽车产业创新研究中心主任纪雪洪说,指标留足弹性,能为产业留出应对消费环境、政策变量的缓冲空间,重点不在于数字竞赛,而在于以目标牵引产业综合实力的跃升。

从汽车大国迈向汽车强国,比拼的早已不只是销量,更在



创新突围 擦紧产业高质量发展“金钥匙”

吉利汽车研究院内,AI(人工智能)“数字员工”深度参与整车研发,辅助工程师完成代码编写、仿真测试,研发协作效率显著提升;欣旺达动力研发实验室里,科研人员持续攻坚超充、固态电池与智能电池管理系统(BMS)……造访多家新能源汽车研发中心,不少企业技术团队正向着全固态电池、线控底盘、车用操作系统发起冲锋。

《规划》把提高技术创新能力摆在五方面重点任务之首,把关键技术攻关工程列为四大工程第一项,释放出坚持创新驱动的强烈信号。

汽车产业的竞争,归根结底是核心技术的竞争。当前,我国动力电池、整车集成、智能座舱已跻身全球第一梯队,但汽车芯片、基础软件、工业软件等仍是短板弱项。对此,《规划》明确要攻克关键基础材料、操作系统、工业软件、汽车芯片和元器件等短板技术,支持组建龙头牵头、各类企业参与的跨领

域创新联合体,加快布局中试验证与创新公共服务平台,推动新技术从实验室走向量产线。

不同于过去单一聚焦硬件突破,此次规划把“人工智能+汽车”上升为专项发展行动。“汽车不再只是代步工具,更是AI走进物理世界的重要载体。”科大讯飞相关负责人表示,端侧大模型、汽车专用AI模型、智能体技术,正在重塑座舱交互、整车能量管理、故障预判乃至整车研发制造全流程,推动“软件定义汽车”从概念落地为现实。

创新不仅是实验室的突破,也离不开治理体系的保驾护航。智能驾驶的快速普及,让安全问题成为全社会关切焦点。前不久,《智能网联汽车 自动驾驶系统安全要求》《智能网联汽车 组合驾驶辅助系统安全要求》两项强制性国家标准正式发布,首次以国家强制标准划定辅助驾驶、自动驾驶的安全底线,厘清功能边界、人机交互与厂商责任,纠正市场上夸大宣传、概念混淆等乱象。

国家市场监督管理总局标准技术管理司副司长朱美娜表示,接下来还将加快自动泊车、汽车数据安全等强制性国家标准制定,持续深化国际标准协同。

值得一提的是,产能预警调控首次被写入这份顶层产业规划,严格新建独立新能源车企项目条件,通过市场化法治化方式推动落后低效产能有序退出。这套“控增量,疏存量”的组合拳,意在引导行业告别非理性竞争,让资源向具备技术创新能力的优势企业集中,培育若干全球前十整车企业、全球百

资的重要力量;对普通居民而言,意味着居住体验的实质性改善,意味着更多在城市打拼的人,都能有安心的居所。

房地产回归民生,关键要提品质。近年来,住房和城乡建设部大力推动“好房子”建设,新版《住宅项目规范》提出了多项住房品质提升要求。新版规范,不仅能指导新建住房的开发,更将为存量住房的改造升级提供明确依据。

房地产回归民生,最终要落到实打实的居住体验改善上。今年前8个月,我国新建商品房销售面积同比下降12.1%,二手房交易网签面积同比增长10.6%,这一降一增,不是市场需求在萎缩,而是需求结构在“换挡”;越来越多的人不再盯着房产价格追涨杀跌,而是通过理性置换,将房子的意义从投资品切换为更合适的生活空间。这背后,是人民群众的选择——大家更在意房子能不能住得更舒心、更踏实。

当一所房子的价值锚点从“涨不涨”转向“好不好”,房地产行业才能真正与人民群众的美好生活同频共振,走出一条更扎实、更长远、更高质量的发展之路。

(作者为北京大学光华管理学院院长、北京大学博雅特聘教授)

强零部件企业,推动产业从“拼价格”转向“拼技术、拼质量、拼服务”。

跨界融合 构筑“车能路云”共生的产业新生态

一辆新能源汽车,已不再是孤立的机械产品。它可以是路上的智能终端、家庭的移动储能单元,也可以是智慧城市感知网络的一个节点。《规划》把跨界融合发展作为核心任务,推动汽车跳出单一制造业范畴,深度联动通信、交通、城市、能源,构建“车能路云”协同的全新产业生态。

在信息通信领域,加快5G/5G—A、C—V2X大规模部署,推动北斗、直连卫星装车,让车与网络双向赋能;在交通与城市维度,北京、重庆、广州等一批“车路云一体化”试点城市加快信号灯、路侧感知设备数字化改造,推动自动驾驶在城市物流、公交出行等场景落地;在能源领域,各地持续完善城乡充电网络,探索车网互动(V2G)可持续商业模式,让千万辆新能源汽车成为电网灵活可调的移动储能单元。

宇通客车相关负责人介绍,目前,公司智能网联客车已在全国20多座城市落地运营,未来将向更多智慧城市与公共交通项目复制推广。

融合,也意味着对产业链协同能力提出更高要求。《规划》提出关键零部件生态建设和领军企业培育行动,加快制定关键部件系统与基础软硬件接口规范、数据交互等标准,打破产品与数据“孤岛”,同时支持重点企业做优做强,成长为具有全球影响力的零部件领军企业。

伴随舱驾融合、中央计算、AI软件演进,零部件企业不再局限于简单供货,开始深度参与整车前期研发定义,与主机厂共同打磨下一代汽车产品。一批掌握核心技术的零部件企业,将迎来成长为具有全球影响力零部件领军企业的新机遇。

扬帆出海 迈向更高水平对外开放新格局

今年上半年,新能源车出口占我国汽车出口量比重超过四成。截至目前,中国汽车已销往全球200多个国家和地区,中国企业已在境外80多个国家和地区投资整车和零部件制造。中国汽车出海,正在告别简单的产品输出,向品牌输出、技术输出、标准输出的新阶段迈进。

“十五五”时期是我国汽车产业国际化的关键窗口期。商务部合作司副司长曹文表示,将进一步加强汽车产业国际化发展顶层设计和政策引导,持续推进海外综合服务体系建

今天的出海,早已不是简单把国内车型销往海外。岚图汽车深耕欧洲、布局中东,并推进右舵车型开发,完善本地化服务体系;Momenta获得德国联邦机动车运输管理局颁发的L4级城市道路测试许可,将中国自动驾驶技术实践带到欧洲市场;科大讯飞多语种AI系统伴随中国整车出海,服务全球60多个国家用户。越来越多的企业认识到,真正的全球化,是“走进”而非仅仅“走出去”,需要布局本地研发、打造本地供应链、构建本地服务能力,充分尊重当地法规与市场文化。

开放是双向的。《规划》提出,打造市场化、法治化、国际化一流营商环境,支持外资企业在华深耕发展。鼓励中外企业在整车、关键零部件研发投资方面深度合作,加速产品转型升级,辐射开拓全球市场。

中国汽车工程学会名誉理事长付于武指出,面对行业“内卷”以及产业出海伴随的各类风险,汽车产业在巩固硬实力的同时,还需要持续锤炼产业软实力。突破核心技术、深化跨界协同、规整行业生态、锤炼产业软实力,将是“十五五”时期产业进阶的关键抓手。

道阻且长,行则将至。坚持创新驱动,守住安全底线,深化跨界融合,扩大高水平开放,中国汽车产业必把规划蓝图转化为生动现实,助力我国跻身世界汽车强国行列。

阴山横亘内蒙古中部,是我国北部农牧业、季风与非季风区的天然分界线。南麓,丘陵、盆地与农田相间;向北,越过低山丘陵,内蒙古高原向纵深延展。乌兰察布,就处于这一过渡地带。

这里,冬季寒冷漫长,寒凉气候、偏少降水、无霜期短的自然条件,难以形成规模化的城市聚落。相当长一段时期,乌兰察布以农牧业为主,一些地区长期“靠天吃饭”,一度还是国家重点帮扶地区。中国马铃薯之都、燕麦之都、风电之都……乌兰察布数十年发展形成的别称,无一不在展现其地理经济特质。

时代浪潮奔涌向前,依托国家“东数西算”战略机遇,这片曾经的苍凉之地,正跳出传统发展桎梏,完成从“草原云谷”“智算之城”再到“Token(代币)之都”的跨越式转变。在这背后,是一场资源禀赋的重构。

算力系统的运行,依赖极其庞大的物理设施。服务器昼夜运行,要解决两件事:一是电从哪里来,二是产生的热量如何散去。这意味着,算力产业与传统制造业有着不同的区位选择逻辑。它不一定要紧贴人口密集的大城市,反而更加看重能源价格、气候条件和土地空间。在新的维度下,乌兰察布传统经济的地理劣势,正在成为数字时代的发展优势。

苍凉草原变身智算热土

于光军

先看“风”。仅春季便长达60天大风日的多风地理区位,叠加年平均5500—6200兆焦/平方米的太阳总辐射量,赋予了乌兰察布丰富的风能、太阳能资源,风电、光伏年利用小时数位居全国前列,新能源装机规模达2067万千瓦。算力产业恰恰是高用电量行业,服务器越多,算力规模越大,对稳定电力的需求就越强。于是,过去对传统生产帮助有限的风光资源,与数据中心的大规模用电需求形成了新的匹配关系。

再看“冷”。对于传统农牧业,年均气温低、无霜期短意味着作物生长期受限;而对数据中心来说,这也是天然冷源。乌兰察布夏季平均气温仅18.8摄氏度,拥有每年近10个月的自然冷源。在这里,大型机房制冷设备可以让室外冷空气帮助散热。据测算,这种气候条件能使数据中心能耗降低约30%。冷,从对农业生产的约束,变成了算力产业可以直接降低成本

的经济资源。

还有“近”。“北京向西一步,就是乌兰察布”,与北京300多公里的距离,对传统商品运输来说,需要较长的运输时间和物流成本;但对数据来说,借助直通北京的144条点对点回路专用光缆,实现了信息时代的数据传输超低时延。

乌兰察布以绿电、天然冷源、超低时延支撑的算力,精准承接京津冀人工智能训练、自动驾驶研发、大数据处理等外溢算力需求,让自然地理资源优势转化为数字枢纽优势,成长为一片逐绿而行的算力热土。截至目前,乌兰察布签约算力项目超百个,签约标准机架超700万架,一众人工智能、智能汽车领域头部企业相继布局,形成覆盖算力基建、硬件制造、网络安全、数据服务、人才实训全产业链,跻身全国一体化算力网络核心节点。

大地无言,变革有声。乌兰察布正从交通节点走向算力节点,在数字经济版图打开发展新空间。

(作者为内蒙古自治区社会科学院马克思主义研究所研究员,本报记者赵景锋采访整理)

经济地理杂谈

