

环京楼市：“免费送房”多为噱头，基本无人接盘

■赵鸿宇

近来，互联网平台上出现了不少环京区域“免费送房”的内容，新华每日电讯记者在环京的河北省三河市、涿州市、固安县等地走访发现，这些环京楼市热点区域价格近4年来持续下降，销量低位徘徊，有的房源出现“资不抵债”情况，购房者宁愿把房子亏本“送人”也不愿继续还贷，于是发布相关信息，称接手人只需要承担剩余贷款即可将房产免费赠送。

专家建议，近年来全国多地房价都出现下滑，各地要珍惜来之不易的调控成果，依托产业促进房地产市场长远健康发展。

环京楼市近4年价格持续下降 部分自媒体炒作“送房”

近日，记者在有环京楼市“风向标”之称的河北燕郊走访，发现不少房产中介租的门店已经换成了其他商店，另有房产

中介门前贴有“转租”标识。

全国一知名地产中介在燕郊的置业顾问夏洁说，2020年初突如其来的新冠肺炎疫情，让燕郊在当年上半年几乎没有从北京来的看房客。前段时间河北廊坊与北京的通勤需要7天内核酸阴性证明，来自北京的客源也很少。

“自严格限购政策以来，北京的客源是主要目标人群，生意不好让不少房产中介选择了离开。”夏洁说。

石家庄市民杜先生2016年9月看到环京楼市“火热”，曾到多地看房，最终选择距离北京更远一些的香河县购置了一套房产。“房子在2017年初短暂升值，但之后平均每半年每平方米就降价1000多元。当时190多万元买的房子，现在市值不到140万元，首付基本跌没了。”

河北涿州紧邻北京房山，在涿州从事6年房产中介的郑丘说，目前涿州不少楼盘已经

从2017年3月时的每平方米2万多元，下降到了1万元左右，但市场冷清，去年他经手成交的房源不超过20套，多是本地人置换。乘坐高铁25分钟左右可达北京西站的河北高碑店，高铁附近的房价由2017年每平方米超1万元下降到目前的6500元。

房价持续下降让不少购房者感到焦虑。环京某地的房管部门表示，近2年他们受理的投诉比之前要增加不少，有的地产项目因降价较多，购房者经常联合起来以房屋质量为由要求退房，甚至出现闹事的情况。

不仅如此，近期在互联网平台，一些自媒体宣称环京楼市的房子“免费送”，接手者只需要继续帮他们偿还贷款。

个人“负资产”情况需警惕 有的房企现金流出现困难

河北大学经济学院教授张玉梅说，互联网上的“免费送

房”多是一种噱头，接手者需要继续承担贷款和贷款利息，如果房价跌幅超过了30%，对于所谓的接手者来说，购置新房的成本会更低，没有任何实惠，基本没有人“接盘”。

张玉梅分析，2016年9月至2017年3月是环京楼市价格的高点，在这个时间段购房的大部分投资者或刚需者，拿出的首付都不是小数字，多数有其他资产或稳定收入来源，不会冒着信用“破产”的风险去断供，即使是资金出现问题的，也会有一部分人选择降价出售房产。

张玉梅认为，单从区域角度看，出现系统性金融风险的概率不高，但目前全国多地房地产市场稳中有降，高位购房者“负资产”情况需警惕。

部分房企现金流出现困难。记者走访发现，环京区域部分“五证齐全”的房企，因近年来销量惨淡导致资金链出现问题，项目成了烂尾楼。若楼市持续低迷，可能还会有房企在

资金方面压力增大甚至破产。

环京多地相关部门称，对于区域内已经建成的一些项目，引导房企与新人驻企业通过“协议购房”“内部购房”等形式，适度降价帮助房企尽快实现资金回笼。对于一些资金链断裂的企业，积极引导企业通过股权转让等形式与其他房企进行合作，共同完成项目开发建设。

依托产业促进房地产市场 长远健康发展

张玉梅分析，除唐山外，河北各地楼市2020年价格都有所下调，北京的住房市场也在回归理性，非热门地段楼市价格在下降，环京楼市受周边区域影响较大，由于之前价格上涨过快，出现价格下降实属正常。

中国区域经济协会一位负责人表示，环京地区不宜过度发展房地产行业，应巩固来之不易的调控成果，更加主动承接京津地区的产业转移，增加就业岗位，用产业的发展带动楼市的发展。在发展产业过程中，应依据其区位条件、资源禀赋等，合理确定城市功能定位，并依据其功能定位确定土地利用格局乃至供地主导方向，防止无序竞争所引起的重复建设。

有当地受访干部认为，较为冷清的房地产市场和相对严格的限购政策，打消了地方政府依靠土地财政“吃饭”的念头，更加珍惜自身区位优势发展相关产业。

一些区域已经做出了探索。与北京中心城区直线距离仅45公里的香河县，在招商引资中更注重“招商选资”和“务实招商”理念，紧盯高端制造业和现代服务业两大主攻方向，通过建立机器人小镇，全产业链招商引资，目前正在加速形成有影响力的机器人产业集群。（据新华每日电讯）

北京国际礼品、赠品及家庭用品展览会开幕

3月25日，为期三天的第43届中国北京国际礼品、赠品及家庭用品展览会在北京中国国际展览中心开幕。本届展会近2000个展位汇聚了1200多家优质供应商，涵盖了食品、家居、文创、电子产品等16种产品品类。

中国城市报记者 全亚军摄



去年我国汽车召回678.2万辆，投诉量为何居高不下

■中国城市报记者 刘唤宇

日前，在备受关注的央视“3·15”晚会上，长安福特和东风日产英菲尼迪均因变速箱问题被曝光，汽车质量问题再次引发热议。

根据中国消费者协会统计数据显示，2020年我国汽车和零部件投诉量接近3.5万件，位居商品投诉第二位。全国消协组织受理消费者汽车类投诉（含零部件）比2020年增长1.6%，质量和安全问题占汽车投诉总量的25.5%。

3月23日，国家市场监督管理总局缺陷产品管理中心发布了6起召回公告，涉及北汽新能源、英菲尼迪、Jeep、极星、沃尔沃和起亚等6个品牌共计40219辆汽车将被召回。

自2004年至今，中国汽车召回制度已有17个年头，而近5年年均召回次数达219次，实施召回已然成为车企“日常”。

根据国家市场监管总局日前发布的《关于2020年全国汽车和消费品召回情况的通告》显示，2020年，我国共实施汽车召回199次，涉及车辆678.2

万辆，召回次数比上年减少10.8%，召回数量增加3.9%。其中，不合理危险问题仍是引发召回的主要原因，涉及车辆596.5万辆。

从涉及总成看，发动机、制动系是主要缺陷产生部件，占总召回数量的80.6%。

从缺陷类型看，因不合理危险问题引发的召回共178次，涉及车辆596.5万辆，仍是引发召回的主要原因。

全国乘用车联合会秘书长崔东树表示，近期汽车品牌投诉率较高，主要是因为汽车产

品占据社会消费的比例较大，覆盖面广，使用环境复杂，因此用户数量多，投诉率也高。其次，汽车是世界标准化产品，各国汽车产品相对一致性程度较高，加之国际零部件的标准化和规模化明显，召回问题的牵扯面也就更大，汽车召回具有国际联动性。

此外，汽车产品的投诉渠道比较健全，有完善的国家投诉网络体系，同时也有社会监督体系，因此汽车投诉比较顺畅，容易形成批次性关注问题。

崔东树建议，车企要对消

费者的抱怨给予合理且快速的反馈，在应对上由“投诉对公司来说是一种负担”转变为“投诉对公司来说是一种资源”，从而更好地利用市场反馈信息增强竞争力。其次，要对汽车经销商维修出现的问题归纳总结，做好标准化流程改善，对批次问题加强跟踪，提高维修零部件体系的改进速度。最后，汽车行业对新技术的应用要持更加严谨态度，需经深度验证后再投入使用，不能拿消费者当小白鼠测试，这样才能减少消费者的抱怨与投诉。