

优化二手房交易政策正当时

房地产周评

如今,购房家庭在同一时期内先出售名下住房再购买一套住房,也就是“卖一买一”的情况比较普遍。很多家庭在“卖一买一”时,由于卖房周期拉得过长,影响了下一套的买入,甚至错过了喜欢的房源,或因为前一套卖出时资金筹措不及时,再次购房时对卖家产生违约。针对“卖一买一”这样的“连环单”交易,北京市开始试行存量房交易“连环单”业务并行办理,此举能够大大缩短交易时间,从而提升二手房交易便捷度,有助于进一步释放改善性住房需求。

假设乙将名下的一套住房卖给甲,又去买了丙的一套住房,则甲、乙、丙三方构成了一个“连环单”。由于北京目前仍实行限购政策,很多家庭需要卖掉一套住房腾出购房资格再买一套。按照传统交易模式,“连环单”中的乙要在卖出名下住房并办理转移登

记后,才能腾出资格购买丙的住房,交易周期较长。根据此次北京试行的新政策,甲、乙、丙申请办理“连环单”业务后,乙和甲只要进行网签,乙就可以腾出购房资格,启动购买丙住房的程序。也就是说,乙购房资格的释放由原先办理房产转移登记也就是“过户”后,前置至网上签约后。待乙完成买入丙住房的网签后,可一并办理乙对甲卖出、乙对丙买入房屋的贷款、缴税、登记业务。有业内人士估算,“连环单”业务并行办理的交易周期较优化前最多可减少50天。

二手房交易在北京房地产交易中占比较高,其中改善性购房需求占三成以上。有关监测数据显示,2021年北京市二手房成交面积显著高于新房成交面积。优化二手房交易流程将有助于提高存量房屋交易效率,更好支持购房家庭合理住房需求。

近期,在优化二手房交易流程方面,很多城市推出了“带押过户”的新举措。“带押过户”能够降低交易成本,促成交易便利

化,活跃二手房市场,是一项顺应民心之举。

所谓“带押过户”,是指对于存在抵押的不动产需要上市交易的,卖方可不先归还原来的房贷就完成过户登记,买方可带抵押过户直接获取金融贷款。在传统的二手房交易过程中,如果住房还有未还清的银行按揭贷款,则仍处于抵押状态,交易手续相当繁琐。需要卖方提前筹集资金还清贷款,即“赎契”,通过“赎契”解除原有抵押,才能办理过户手续,进而买方将房产再次抵押,获得银行贷款。

“带押过户”新政节省了卖方为提前还贷衍生出的过桥费,以及过桥费带来的利息和担保费等,利于卖方尽快回笼资金,同时省下了交易时间。过去,一旦卖方在约定时间内凑不齐未结清的银行贷款,则很可能对买方产生违约。“带押过户”减少了办事环节,缩短了交易时间,避免因时间拖延出现的违约情形。

二手房市场对房地产市场的总体平稳健康发展有重要作用。很多二手房有成熟的商业和物业,地理位置好,相比购买新建商品住宅往往需要等待一定交房时间而言,不少购房者根据现实情况综合考虑,将二手房作为首次置业或者改善居住条件置换住房的首选。特别是在一线等大城市,二手房的交易量早已超过新房。当前,促进二手房交易的企稳回升,有助于带动中介服务业的活跃,促进装饰装修、家具家电等相关消费。期待各地有更多优化二手房交易流程的举措出台,更好满足刚需和改善性购房家庭合理住房需求,促进二手房市场平稳健康发展。



本报
记者
崔国强

智能网联汽车进入产业布局关键期

本报记者 李芃达

产业聚焦

随着数字经济加速融入,智能网联汽车已成为汽车产业创新发展的重要方向。工信部数据显示,今年上半年,具备组合驾驶辅助功能的乘用车销量达288万辆,渗透率升至32.4%,同比增长46.2%;17个测试示范区、16个“双智”试点城市完成3500多公里道路智能化升级改造,装配路侧网联设备4000余台。

“智能网联汽车正处于技术快速演进、产业加速布局关键时期,其蓬勃发展将带动智能交通、智慧能源、智慧城市等领域深刻变革。我们将坚持车路云一体化发展路线,强化创新驱动、优化政策供给,加快智能网联汽车产业化进程。”在日前举行的2022世界智能网联汽车大会上,工业和信息化部副部长辛国斌说。

车路协同广受关注

作为智能网联汽车最主要的技术路线之一,车路云一体化建设近年来受到广泛关注。在江苏无锡,中国移动主导建设了国家级车联网先导区,目前已经实现400个路口的车路协同改造,部署自主研发云控平台,实现近100个车路协同场景面向行业及民众出行提供服务。同时,项目成果在上海、武汉、南京等多个城市复制应用。

在北京市高级别自动驾驶示范区,329个智能网联测试路口、双向750公里城市道路以及10公里高速公路已完成车路云一体化功能覆盖,网联云控系统实现多路数据融合,支持车网融合的超高速无线通信专网铺设60平方公里,分米级高精度动态地图平台搭建完毕。

“车路协同技术使车辆每万公里碰撞风险降低23%,路侧信息参与关键决策率达37%,交通管控优化令车辆排队长度下降30%。”北京经济技术开发区管委会主任孔磊说,经过两年培育,示范区已引进百度、小马智行等车路云网图相关企业40多家,并与清华大学、北京人工智能研究院、国创中心等高校、科研机构和企业,在示范区深入开展新技术的研究应用工作。

经过多年实践,百度在车路协同领域探索出一条“智能单车+网联赋能”的发展路线。“如果将智能单车比作车灯,车路协同就是路灯,在车灯路灯交相辉映下,自动驾驶规模化商业落地的门槛将会大幅降低,安全也将得到进一步保障。”百度集团智能驾驶事业部群组总经理李震宇告诉记者,在产学研合作模式支持下,百度已经在示范区完成了C4级智慧道路路侧解决方案。例如,百度地图会结合前方路口红绿灯的灯色和倒计时,根据用户车速、位置,实时推荐最佳车速,保证抵达路口时正好绿灯亮起。用户按照绿灯车速驾驶,就能够以不停车方式经过前方路口,不仅可以减少等待红灯次数,节约通行时间,也可减少等待红灯带来的能源消耗。

中国科学技术协会副主席张玉卓同样认为,应坚持“单车智能+网联赋能”路线,推动从测试验证转向多场景示范、规模化应用,深化车路云协同发展,辐射带动上下游产业健康发展。针对汽车芯片设备、材料、工艺等短板,识别关键技术,深化基础研究。



2022世界智能网联汽车大会室外展区。新华社记者任超摄

“下一步,我们将因地制宜推动车路云一体化的路侧设备建设,根据各区现有条件,结合自动驾驶、智慧交通、智慧城市发展需要,实现更大规模城市道路基础设施智能化升级改造。同时,联合行业头部企业与科研机构共建联合实验室,围绕产业链和车规级芯片深入布局,加强与市场化投资机构合作,构建智能网联汽车产业生态。”孔磊说。

网络安全亟需重视

当前,汽车行业正加快向电动化、智能化、网联化方向发展,网络安全、数据安全、产业安全等各类安全风险也在不断向车联网领域渗透。

“近年来,车辆的网络与数据安全受到各方高度重视。一方面,针对智能网联汽车的网络攻击事件频发,影响车辆行驶安全;另一方面,当车辆违规采集泄露数据时,将严重威胁国家安全。”中国汽车工程研究院副总经理陈涛说,目前,针对网络安全的监管机制以及全流程网络安全技术研发体系尚未形成,网络和网络安全责任划分也不明确。

奇安信集团副总裁孔德亮分析,从网络角度看,智能网联汽车主要面临远程入侵、近距离攻击、接触攻击3方面风险;对数据而言,有可能在采集层、通信层、应用层、平台层4个层面发生安全事故,直接关系到个人隐私保护、经济社会稳定。对此,奇安信推出车联网安全防护系统,对非法流量和异常接入设备进行阻断和控制,并且标记该设备,防止异常流量或设备再次入侵。

“车联网是新产业形态,迫切需要新思路、新模式和新技术,要加快提升创新能力,深入开展前瞻性、战略性、基础性研究,强化核心技术攻关,产品应用创新,积极发展高质量、高性能、高安全的智能网联汽车产品和服务,不断丰富安全供给能力。”工业和信息化部网络安全管理局副局长张光说。

流合作,推动理论探索、技术交流、示范应用和产业推广,构建优势互补、融合发展的网络安全产业生态。”张光说。

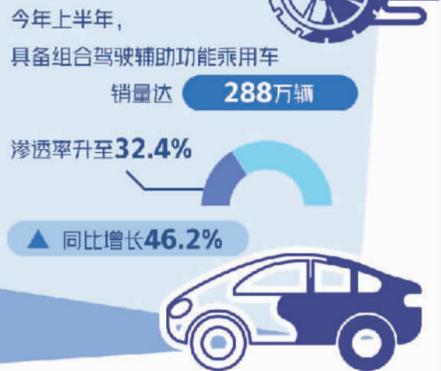
自动驾驶未来可期

行业数据显示,L2(部分自动化)及以上级别自动驾驶功能在乘用车市场渗透率在年底将达到36%,到2025年这一数字有望达到60%。自动驾驶出租车、无人巴士、自主带客泊车、干线物流以及无人配送等多场景示范应用有序开展。

去年8月,百度推出自动驾驶出行服务,目前已经覆盖北京、上海、广州、深圳等12座城市,订单量累计超过100万。“不少网友留言表示,乘车体验与真正司机差别不大,总体上行平稳,也很安全。”在李震宇看来,L3级(有条件自动化)自动驾驶具有人机共驾特征,发生事故时难以界定责任方。因此,继L2级之后率先进入商用的很有可能是L4级(高度自动化)自动驾驶,将为更广泛用户提供出行服务。

据轻舟智航联合创始人、CEO于骞观察,以新势力车企、传统车企为代表的整车企业纷纷采用渐进式技术路线逐步推动高级辅助驾驶在高速公路和城市场景应用,而自动驾驶公司企业则多以跨越式技术路线,打造高级辅助驾驶方案为车企赋能。“面向城市场景的高级辅助驾驶应具备包括狭窄道路通行、礼让行人、掉头、自动绕障等功能。因此,搭载的传感器和计算能力必须符合车规级要求,而由此带来的成本、功耗限制需要通过更强算法框架优化和工程化手段解决。”

虽然高级别自动驾驶呈现蓬勃发展态势,但其大规模商业应用还有较长一段路要走。“据统计,2021年自动驾驶投融资总金额达到575亿元,是2019年的6倍之多。我们需要充分利用资本对产业加速和赋能作用,同时需要警惕资本过热带来的企业恶性竞争和低价重复建设。应让市场主体的重心放在技术创新和产品优化迭代上,而不是让资本盲目炒作。”北京市经济和信息化局副局长王磊说。



邮储银行上海分行

积极开展金融知识普及月活动

为切实提升社会公众金融素养,有效防范化解金融风险,营造清朗金融网络环境,邮储银行上海分行认真落实上级单位以及总行相关部署,联合上海市邮政分公司于9月在上海市范围内组织开展2022年“金融知识普及月 金融知识进万家 争做理性投资者 争做金融好网民”活动。

加强组织领导 打造邮储金融教育宣传阵地

“普惠城乡,让金融服务没有距离”是邮储银行的企业文化。切实落实金融消费者教育主体责任,认真开展金融知识普及活动,是上海分行践行企业文化的具体表现。

为确保此次活动顺利开展并取得实效,邮储银行上海分行成立活动领导小组,统一部署、指导、监督活动开展。活动期间,上海邮银联动,各营业网点利用网点走字屏、海报机等宣传设施投放教育宣传材料,发挥阵地宣传作用。

活动期间,邮储人以实际行动践行“人民邮政为人民”的服务宗旨,参与到各项金融知识普及活动中。全体邮储员工化身金融教育志愿者,积极向消费者普及金融知识、提示金融风险、传递金融温度。

聚焦受众需求 汇聚邮储金融教育宣传合力

一是加大创作金融教育宣传作品力度。活动期间,邮储银行上海分行主动参与当地监管部门

“今年上半年,我国卫星导航与位置服务产业克服新冠肺炎疫情影响,持续向好,相关企业总体营收水平和盈利能力不断提升,五大区域产值稳定增长。从产业链各环节来看,上游基础器件、中游终端和系统集成以及下游运营服务等各环节的产值,均有不同程度增长。”在日前举行的中国北斗应用大会暨中国卫星导航与位置服务第十一届年会上,中国卫星导航定位协会会长于贤成说。

据介绍,北斗三号全球系统开通两年多来,在交通运输、公共安全、救灾减灾、农林牧渔等行业领域,以及电力、水利、通信基础设施建设等方面,已逐步形成深度应用、规模化发展的良好局面。

中国卫星导航定位协会发布的《2022中国卫星导航与位置服务产业发展白皮书》显示,2021年我国卫星导航与位置服务产业总体产值达到4690亿元人民币。中国卫星导航定位协会北斗时空技术研究院研究成果表明,行业领域北斗系统应用总量不断攀升。截至2022年6月底,以公安、应急为代表的国家安全领域已累计应用北斗设备近200万台套,以交通运输、能源和金融为代表的重点行业领域已累计应用北斗设备近1200万台套。

政策支持给北斗系统发展带来多重利好。国家各部委近两年共出台了北斗相关规划和政策措施近80项。北斗系统应用具有产业发展优势的五大区域(京津冀、珠三角、长三角、华中和西部地区)和产业发展的重点省市共出台北斗相关政策近200项,鼓励创新研发各种具有北斗功能的终端设备和集成化系统,并探索在国民经济关键领域推动北斗标化应用,提高北斗应用水平。

自然资源部总规划师武文忠表示,“十四五”期间,自然资源部积极推进北斗系统规模应用市场化、产业化、国际化发展。一方面,健全优化基于“北斗三号”的全国基准站服务“一张网”,完成自然资源系统基准站支持“北斗三号”的升级改造,构建基于北斗系统的全国高精度智能化位置服务平台。另一方面,将导航定位与位置服务业作为地理信息产业高质量发展的重要领域,常态化开展自然资源领域北斗应用监测,全面构建自然资源领域北斗系统应用生态,支撑地质调查、助力地灾监测、服务海洋事务等,同时推动北斗短报文应用。

对于北斗产业未来的发展,中国科学技术协会党组成员、书记处书记张桂华表示,要不断加强支撑北斗技术创新发展的研究,开展北斗应用的关键技术和共性技术的持续攻关,在加快创新中优化资源配置,加强产学研协同创新,努力实现芯片、终端、服务、标准一体化的自主化发展格局,让北斗更好地服务国家安全和经济社会发展。

本版编辑 周雷 吉亚娇 美编 倪梦婷

(数据来源:邮储银行上海分行)