

超高层地标集体“复活”释放楼市信心

4月17日,一张新发出的建筑工程施工许可证显示,已开工18年仍未建成的“中国结构第一高楼”复工在即。4月21日,工程停滞多年的“中国西南第一高楼”也正式复工,项目直接进入最复杂、施工难度最艰巨的阶段。近期,一批摩天大楼纷纷迎来关键节点、好消息频出,有些项目宣布重启工程,有些项目则宣布交付在即,即将开启全球招商。

中国是全世界摩天大楼最多的国家,全球前十大超高层建筑中,超过一半的项目都位于中国。然而近年来,随着“摩天大楼热”退烧、房地产周期下行、开发商资金面紧张,不少超高层项目的建设陷入停滞。

今年政府工作报告明确提出,要持续用力推动房地产市场止跌回稳,合理控制新增房地产用地供应,盘活存量用地和商办用房。而坐落在城市核心区域的超高层,作为重要的城市存量资产,正迎来新的机遇。

业内专家表示,超高层地标项目的复工,标志着房地产市场信心得到修复、风险化解取得突破,表明政府和企业推动房地产市场稳定发展方面的决心,有助于增强购房者、投资者对市场的信心。



“中国结构第一高楼”复工在即

近期,许多停工许久的超高层摩天大楼正在逐个“复活”。

4月17日,住建部主管的全国建筑市场监管公共服务平台发布了一条建筑工程施工许可证电子证照,该许可证显示,曾被誉为“中国结构第一高楼”的天津117大厦复工在即。

根据该建筑工程施工许可证,天津高新区软件和服务外包基地综合配套区中央商务区一期(117办公楼及商业裙楼)(剩余工程)将于今年4月30日起施工,工期两年,建设单位为高银地产(天津)有限公司,建设规模为41.8万平方米,合同价格为5.69亿元。

过往历史资料显示,天津117大厦由香港高银集团投资建设,因楼层数达到117层而得名,整个项目(含周边配套)原计划投资近100亿美元。该项目早在2008年就开工了,与目前的“中国第一高楼”上海中心大厦几乎是在同一时段开工,当年光是完成地下室部分就耗时4年,2012年开始建设主塔楼,2015年9月实现建筑结构封顶。

不过,命运的齿轮开始转动,两座摩天大楼迎来了不一样的结局。

到了2016年,上海中心大厦就正式落成了,其加上塔冠后的建筑总高度达到了632米,刷新了中国的最高天际线纪录。

与此同时,天津117大厦却因开发商资金链断裂而施工进度缓慢。

2020年6月,中国信达公告称,高银地产(及合作方)方面仍未按照委托贷款协议的约定偿还全部本息,已向有关法院起诉并申请财产保全,请求被告承担本金15亿元及利息、罚息、复利及违约金等共同还款义务,并对被告名下的资产进行查封、扣押和冻结。2025年1月,天津市第二中级人民法院裁定受理高银地产破产清算申请,并指定清算组接管天津117大厦。

管天津117大厦。

117大厦项目最终复工,与当地近年来积极推动项目盘活有很大关系。2024年3月,天津市滨海新区区委曾表示,天津市各级政府高度重视117项目盘活工作,并尽全力协助117项目相关各方解决过程问题,在法治化、市场化的原则下,鼓励其通过各种途径寻求117项目的解决路径和盘活方案,以期尽快实现项目盘活复工。

城市地标建筑纷纷官宣“好消息”

天津117大厦的复工并不是个案。

4月21日上午,一块巨型钢柱的顺利起吊,拉开了“西南第一高楼”成都绿地蜀峰468超高层项目全面重启的序幕。项目开发商绿地集团官宣了这一消息,并称2027年上半年可达到竣工交付条件。

2010年,绿地集团以14.8亿元竞得蜀峰468地块,计划打造高度468米的超高层项目。自2019年起,项目因资金链问题逐步陷入停工,主塔楼高度停留在444.3米。2024年,绿地集团方面称,项目成功引入了中国五冶集团作为合作方,推进项目新阶段建设。

在五冶集团积极努力下,今年春节后项目终于获得新的施工许可证——3月4日,成都市住房和城乡建设局在其官网中一下子发出5张绿地蜀峰大厦(蜀峰468项目)的施工许可证,涉及施工面积达到45.67万平方米,总金额38.66亿元。

绿地方面称,随着绿地蜀峰468超高层进入提速施工、封顶冲刺的建设阶段,后续项目将推进全球招商。

除了这些正在重启复工的超级地标,今年春节后,不少超高层项目纷纷迎来关键节点。

由绿地开发的另一个超高层项目——“华中第一高楼”武汉绿地中心,已经进入了全球招商阶段。今年2月9日,武汉绿地中心官方账号发布一

则消息称,该项目交付在即,全球租售工作开启。武汉绿地中心项目位于武昌滨江商务区,于2011年动工。最初,绿地曾有一个雄心勃勃的计划——要让武汉绿地中心总高度达到636米,超过上海中心大厦。不过,后来项目经历了“降高”,最终建筑高度为475米(海拔高度500米)。2019年,项目建设方中建三局曾向绿地集团发出“工程联系函”,该项目因与总包间的款项问题而短暂停工。此后,项目一直在抓紧建设。

今年4月9日,重庆在建第一高楼也迎来新进展,陆海国际中心(重庆100项目)宣布其外立面幕墙工程全部完工。这个项目的建设已经历时18年,中间受到了房地产市场波动、企业自身发展因素等影响,曾一度更换开发商。

项目最早由瑞安房地产于2007年左右启动开发,并且完成了住宅、写字楼和公园绿化等部分建设,2017年底项目改由万科接手,塔楼部分复工。

除此以外,4月9日,409米的浙江第一高楼——宁波中心大厦宣告交付启用,成为浙江省首座突破400米的超级地标;4月17日,“厦门和美中心”玻璃幕墙顺利封顶,这座总建筑高度266米的“厦门岛外第一高楼”开启了厦门城市天际线的新篇章。

“盘活存量”激发新机遇

近期复工、封顶、交付的超高层项目,多数源自十多年前的项目签约与土地出让。

当年,很多地方政府对超高层概念非常青睐,部分地方官员意识到,超高层不仅可以节约土地资源,而且可以塑造成城市名片,提高城市影响力、促进城市招商。因此,有不少城市曾出台过鼓励建设超高层建筑的政策。

而当时的开发商为了拿到较低的土地价格,获取更多的出租面积,便加入了那场超高层“军备竞赛”,各地城市天际线不断刷新。

但是到了2020年前后,超高层建筑的热度明显降温。2020年,住建部、国家发展改革委印发《关于进一步加强城市与建筑风貌管理的通知》,提出要严格限制各地盲目规划建设超高层“摩天楼”。

2021年,“限高令”进一步加码。最严“限高令”的到来,及时刹住了城市的摩天大楼比拼热,一众超级地标项目不得不面临“削顶”之困。

而近5年来,又因开发商资金链问题,不少超级地标陷入停工困境。

镜鉴咨询创始人张宏伟表示,超高层项目一般都位于大城市的最核心地段或者新建设的城市副中心,地段特别好。地方政府在审批这些项目的时候,经济情况一般来说比较不错,房地产市场红火,拿地开发商的资金情况也不错。整个拿地加建安成本,少则百亿元,多则两三百亿元。不过,经济是有周期的,房地产市场也有周期性,而超高层项目的建设,往往要经历一个非常长的过程,开发周期相比普通的30多层甲级写字楼来说要长得多,至少要5年甚至更长的时间。

为何今年许多项目都被盘活了?

“一般来说,当这样的城市中心地标项目资金链出了问题,政府出于城市形象等因素考虑,都会协助项目进行盘活,这种工作从烂尾的第一时间就在进行了。只不过在过去几年可能找不到合适的接盘人、谈不出具体的解决方案,而到了今年,由于政策层面利好频出,能够对项目进行债务重组或者兑现盘活利好,由于一系列利好政策,地方政府能够找到具有雄厚资金的接盘方来支持项目,这是很关键的。”张宏伟表示。

中国企业资本联盟中国区首席经济学家柏文喜表示,今年以来多地超高层建筑复工与政府工作报告中提到的房地产“盘活存量”密切相关,2025年政府工作报告明确提出要盘活存量用地和商办用房,超高层建筑作为城市存量资产的重要组成部分,其复工是盘活存量资源、优化城市空间结构的具体体现。

柏文喜认为,超高层建筑的复工对楼市信心有积极影响,以成都蜀峰468项目为例,其复工标志着房地产市场信心得到修复,风险化解取得突破,表明政府和企业推动房地产市场稳定发展方面的决心,有助于增强购房者、投资者对市场的信心,进而带动周边区域的房地产市场发展,提升整体楼市的活跃度。

不过,由于体量巨大,超高层项目的重启与入市仍面临许多未知考验。柏文喜表示,随着经济的持续发展和城市化进程的推进,核心城市的超高层建筑仍具有一定的市场需求,但超高层建筑面临着建设成本高、运营难度大等问题,在商办空置率较高的城市,超高层项目将面临建成后的出租压力,几十万平方米投放需要较长的消化周期。

张宏伟则表示,开发商在盘活项目后具备退出机会,目前很多金融机构、投行、保险等还是在关注着这种城市核心地段资产,关键需要将资产的债务重组问题处理干净。张宏伟预判,接下来可能会经历货币宽松周期,未来的三到五年,经济总体来说将是一个平稳的上行周期,写字楼的租售只要运营得当,还是有非常多的机会与空间。

据《第一财经日报》作者:马一凡

打通“最后一公里”

尽管多地试点项目已初显成效,但若要实现规模化应用,仍需打通技术、标准、市场机制与基础设施的“最后一公里”。

车网互动的核心在于电动汽车与电网的双向能量流动,目前技术成熟度仍是制约其推广的首要难题。一方面,高频次充放电对动力电池的循环寿命和安全性提出更高要求。另一方面,充电设施的智能化水平不足,私人充电桩普遍缺乏智能调控功能,难以适配电网负荷动态调节需求。此外,不同厂商的通信协议与数据接口尚未统一,导致车、桩、网协同效率低下。

在广州某换电站,市民杨女士对记者表示,她一年前购置了续航670公里的纯电动汽车,支持向电网放电。她通常夜间以0.3元/千瓦时充电,60千瓦时电费18元。同时,车辆也曾参与放电活动,以3.5元/千瓦时补贴放电40千瓦时,耗时90分钟获收益140元。但她表示不会持续参与,因放电耗时较长,除非时间缩短且场地更便利。另一位纯电动汽车车主陈先生认为放电收益不划算,且电池充放电次数增加影响保养费用,对车辆电池健康也不利。

同时,车网互动横跨汽车制造、电力、通信等多个行业,但当前标准体系存在空白。例如,车网互动功能尚未纳入新能源汽车和充电设施的强制标准,电力并网与计量规则也未充分考虑双向充放电需求。行业间标准制定进程不同步,导致技术兼容性差,应用场景受限。

特来电副总裁龚成明表示,持续推动车网互动应着力解决转供电场景的独立计量问题,完善政策、标准、市场等,推动车网互动迈向规模化、规范化、商业化,加强新型主体与电网交互的信息通道研究,实现分布式资源安全、高效接入电网,并营造良好的车网互动氛围,提高车主参与意愿。

首批车网互动规模化应用试点的启动,标志着我国新能源汽车与电网融合进入新阶段。未来,政策引导、技术创新、模式探索三管齐下,有望构建车、桩、网协同发展的产业生态。在业内看来,预计到2030年,车网互动技术标准体系将基本建成,市场机制趋于完善,新能源汽车将成为电力系统重要的双向调节资源。

据《经济日报》作者:刘钊 李雯珊

车网互动规模化应用再提速

在城市电网范围内发展大规模的车网互动有助于减少城市电网的峰谷差,车网互动可以成为保障电力系统安全稳定运行的一种重要资源。

中国欧洲经济技术合作协会智能网联汽车分会秘书长林示表示:“如果将电动汽车作为移动的储能系统,在用电低谷期充电、用电高峰期放电,可以为电网平抑用电峰谷差,这对风光发电占比越来越高的新型电力系统十分有益。”

“通过车网互动技术,结合相应的政策和价格机制,电网可以影响电动汽车用户的充电行为,进而决定电动汽车的充放电时间,有效应对用电高峰。”中国汽车工业协会技术部副主任、中国充电联盟主任刘锴表示,车网互动不仅有助于解决电动汽车的充电问题,还可以让用户通过电力市场交易获得收益,进一步推动新能源汽车的普及。

探索多元实践路径

车网互动技术的发展,离不开能源企业、车企和充电基础设施企业等各方的通力合作。

据了解,国家电网和南方电网等能源央企率先对车网互动的落地应用进行有益探索。广州汽车集团股份有限公司、蔚来集团等车企从2020年前后开始生产配置车网互动功能的新能源车辆,并积极参与车网互动示范项目的建设。特来电新能源股份有限公司等充电基础设施企业积极推广双向充放电设备和光储充放柔性互济微电网系统,为车网互动技术的规模化应用提供了有力支撑。

在首批试点城市中,广州通过南方电网广州供电局与广汽集团产生的协同优势,联合广州公交集团等重点场景落地应用单位,打造引领全国的“汽车+电力”双链协同V2G城市级标杆示范项目,力争实现社区私人V2G、园区单位V2G、公交V2G、公共充换电站V2G四大重点场景的商业化规模应用。上海依托上海汽车集团股份有限公司、宁德时代新能源科技股份有限公司的合作,开展了“换电站+电网”示范项目。该项目通过标准化电池包设计和换电站建设,实现了快速换电和电网调频需求的快速

响应。合肥依托蔚来等企业,建立车网互动运营平台,推出“车网惠动”模式;政府推出专项政策对新建V2G充电桩、参与反向放电等行为给予奖补,同时打造市政中心“光储充一体化+车网互动”示范项目。

据悉,南方电网经营区自去年5月份开展车网互动以来,目前已累计促进消纳新能源电量800万千瓦时,为虚拟电厂运营商、电动汽车车主等参与主体带来收益超500万元。预计今年年底前,南方电网经营区内的广东、广西、云南、贵州、海南五省份车网互动年度填谷响应电量将突破1000万千瓦时,V2G放电量超300万千瓦时。

技术创造是车网互动发展的根基。据了解,当前,该领域的技术创新聚焦两大路线。一方面,虚拟电厂技术通过聚合新能源汽车等分布式能源资源,实现了对电网的灵活调节和支撑,为电网稳定运行提供了保障。另一方面,换电模式则通过标准化电池包设计和换电站建设,实现了快速换电和电网调频需求的快速响应。

蔚来相关负责人表示,蔚来的每一座换电站都是“充换一体站”,单个换电站通过站桩功率的灵活分配,换电站能自动跟随当地电价,主动开展错峰充电,节省运营电费的同时帮助电网削峰填谷。2024年,蔚来换电站在高峰期累计转移电量近3.1亿千瓦时。

车网互动技术的商业模式同样呈现出多元化特点,目前主流模式有三种。一是峰谷电价差收益模式,利用峰谷电价差降低用户充电成本;二是补贴收益模式,通过政府和企业对参与车网互动的用户和运营商给予补贴奖励,激发市场参与热情;三是电网调节服务收益模式,通过车网互动平台提供电网调节服务获得收益,为车网互动技术的商业化应用提供了新途径。

黄河科技学院客座教授张翔认为,随着车网互动技术的不断发展和应用规模的逐步扩大,其将对汽车产业价值链产生深远影响。车网互动技术还将促进能源、交通、信息等多领域深度融合,为能源革命和汽车产业转型升级提供新动力。

近日,国家发展改革委等4部门发布《关于公布首批车网互动规模化应用试点的通知》,将上海、常州、合肥、淮北、广州、深圳、海口、重庆、昆明9个城市以及“北京市基于新型储能的V2G车网互动协同调控试点项目”等30个项目列入首批车网互动规模化应用试点范围。

在全球加速推动能源革命的背景下,车网互动(Vehicle-to-Grid,V2G)作为连接交通与能源两大系统的关键技术,已成为我国推动新型电力系统建设、实现“双碳”目标的重要抓手。各个城市建立车网互动规模化应用试点,标志着我国车网互动领域进入规模化应用新阶段。

发挥削峰填谷作用

截至2024年底,中国新能源汽车保有量已达3140万辆,充电设施总数达到1281.8万台,同比增长49%;全年充电量突破1100亿千瓦时,同比增速达38%。这一组数据直观呈现了新能源汽车与充电设施共同增长的趋势。

总体来看,充电网络建设已基本匹配新能源汽车的扩张速度。然而,深入微观层面,资源错配、超配等问题仍不容忽视。以深圳为例,这座拥有108万辆电动汽车的城市,公共充电桩数量达36万个,超充站550个,建桩密度全国领先,但充电桩平均利用率却不足8%。这种“充电难”与“充电桩闲置”并存的矛盾现象,凸显了充换电设施高效配置与利用的紧迫性。

为破解这一难题,车网互动应运而生。车网互动是指通过技术实现车辆与电网的双向能量流动。在用电高峰时,将车辆电池中的电能反向输送给电网,提供电力支持,通过有序充电和反向放电技术,车网互动实现了对充换电需求的时空差异化引导,有效提升了充电设施的利用效率。

当下,新能源汽车集中充电与居民用电高峰时段高度重合,导致电网峰谷差持续扩大。车网互动技术通过智能调控,可使一定比例的充电量转移至低谷时段,有效平滑电网负荷曲线。

清华大学电力系统研究所副所长胡泽春认为,