

一日出让3宗地块 北京土拍持续升温

建发终结13个月空窗期

北京土地供应节奏提速,3宗地块于同日集中成交,成交总额约为72.78亿元。从成交金额来看,北京市昌平区东小口镇CP02-0405-0002地块(以下简称“东小口002地块”)最高。该地块吸引越秀、保利、建发、城建+绿城联合体4家房企参与,历经线上4轮、线下103轮竞价,最终由建发以49.77亿元竞得。

值得一提的是,建发上一次在京拿地还要追溯到2025年6月,彼时,其联合金茂摘得丰台区槐房地块,后续打造为建发金茂·观宸二期。

自此之后,建发在北京土地市场经历长达13个月的拿地“空窗期”。空窗阶段,建发持续现身北京多宗热门地块竞拍现场。北京商报记者梳理,亦庄新城地块、丰台太平桥地块、通州九棵树地块以及刚刚完成出让的朝阳酒仙桥地块等多宗优质地块竞拍中,均可见建发参与角逐。

合硕机构首席分析师郭毅表示,建发拿地具备鲜明的择地逻辑,其重点参与竞拍的地块,均具备依托产品力实现价格上探、产生溢价空间的潜质,此类地块也高度适配建发的操盘优势。建发可通过自身成熟的产品体系与打造能力,在地块原有价值基础上,大幅提升项目居住品质,支撑更高的市场定价,形成差异化价值优势,这也是其核心拿地特征。

与东小口002地块同日成交的还有门头沟区S1线区域组团01-12地块土地一级开发项目MC00-0605-0114地块(以下简称“门头沟0114地块”),在经过线上3轮、线下160轮竞价后,绿城从招商和中建智地手中夺走,最终成交额锁定在14.71亿元。

北京市顺义区M15号线顺西路一府前街站土地一级开发项目SY00-0101-0318-1

酒仙桥地块6家房企角逐的热度尚未消退,北京土地市场迎来3宗地块均超百轮的房企抢地。7月30日,昌平东小口002地块、门头沟0114地块、顺义1地块均以超100轮竞价成交,土地成交总金额超70亿元。值得一提的是,顺义1地块是本场土拍中土地规模最小、起始价最低的一宗,这种“小而美”的地块也吸引了天津卓宸盛川、沧州玖熙两家民企入局,进一步带动了北京土拍市场的热度。

地块(以下简称“顺义1地块”)经过天津卓宸盛川、沧州玖熙、住总3家房企3轮线上竞价、114轮线下竞价,最终由沧州玖熙以约8.31亿元竞得。

地块成熟的配套条件是吸引房企踊跃参与的重要原因之一。从地块位置来看,东小口002地块、顺义1地块位于五环至六环之间,门头沟0114地块位于六环以外。尽管距离城市核心区域较远,但3宗地块临近轨道交通,周边生活配套齐备。

以热门地块东小口002为例,该地块毗邻地铁8号线霍营站与13号线B线东小口站,区位靠近海淀,周边汇聚西三旗万象汇、昌平区中西医结合医院、东小口城市休闲公园、东小口森林公园、贺新公园等商业、医疗与休闲配套。

两家民企“进京赶考”

民企持续入局北京土拍,成为拉动市场热度回暖的重要力量。北京商报记者注意到,本次顺义1地块竞拍阵营内,除住总外,天津卓宸盛川、沧州玖熙均为近三年首次亮相北



京土地市场。

天津卓宸盛川既是北京土拍的新晋参与者,也是民营房企中的新生主体。天眼查信息显示,该企业成立于2026年4月10日,由天津卓筑盛川房地产开发有限公司全资控股;天津卓筑盛川房地产开发有限公司股权由易振疆、翁献兴、单旭征等五位自然人持有。

尽管成立时间较短,天津卓宸盛川近期已在天津斩获地块。6月30日,该企业以4.26亿元、0.14%溢价率竞得当地一宗土地。时隔仅一月,该企业再度参与北京土拍,拿地意愿凸显。

沧州玖熙股权架构与之相近。该公司设立于2023年4月24日,控股股东为邯鄲玖诚房地产开发有限公司;经天眼查股权穿透,邯鄲玖诚房地产开发有限公司隶属于石家庄苏建玖诚房地产开发有限公司,股权由周锐、解英娣、兰航各持股30%,张永刚持股10%构成。

本次顺义1地块竞拍过程中,沧州玖熙拿地意愿强烈,与天津卓宸盛川、住总展开近一小时激烈角逐。地块历经超百轮竞价,最终由沧州玖熙成功竞得。

今年北京土拍市场不断涌现民营房企身影。北京商报记者梳理发现,5月26日丰台蒲

黄榆地块竞拍阶段,河北鑫界、上海大华两家民企同台与保利、招商等央企竞争,最终河北鑫界以10.48亿元、16.4%溢价率拿下该地块。

民企重点角逐的地块普遍具备“小而美”特征。本次出让的3宗地块中,顺义1地块体量最小,用地面积3.1万平方米,规划建筑面积4.34万平方米;东小口002地块用地面积约5.64万平方米,规划建筑面积约13.81万平方米;门头沟0114地块用地面积约3.33万平方米,规划建筑面积约5.99万平方米。

小体量规模的地块有效降低了民企参与竞拍的资金门槛。其中顺义1地块起始价为3宗地块最低,仅7.38亿元;东小口002地块、门头沟0114地块起始价分别为45亿元、12.6亿元。

上海易居房地产研究院副院长严跃进表示,这类“小而美”的地块呈现“总价可控、体量较小”的特点,符合当前“小步快跑”的布局思路。对于民企而言,这类地块既有助于控制风险,也能减轻大体量项目在去化和决策层面的压力。这种策略也契合当前各地对土地出让的实际需求。

3宗地块全部溢价出让

地块临近成熟配套、体量“小而美”的先天气优势,充分调动房企拿地积极性;而板块内前期项目热销趋势,进一步强化房企对后续新房去化的稳定预期,持续提高竞拍意愿。

北京商报记者梳理发现,东小口002地块紧邻上半年去化表现居首的龍樾海序项目东侧。该项目于今年5月开盘,历经两个月销售周期,合计837套房源中已有732套完成网签,去化率达87.46%。

门头沟0114地块、顺义1地块周边分别布局长安华曦府·金安、住总芳华里两大新房项目,二者去化走势平稳。长安华曦府·金安自去年年末开盘,501套房源已有313套完成网签,去化率62.47%;住总芳华里去化率也突破60%。

值得一提的是,昌平、顺义、门头沟地处五环以外,土地市场热度相较中心城区整体偏弱。2024年至今,三大区域累计成交28宗地块,仅有昌平中关村生命科学园地块、北七家地块以及顺义空港六期地块实现溢价成交。

受益于地块配套条件成熟、周边在售项目去化表现良好等多重利好,本次3宗地块全部实现超10%溢价成交。其中,东小口002地块溢价率达10.6%;门头沟0114地块溢价率为16.71%;顺义1地块溢价率为12.57%。

在中国城市房地产研究院院长谢逸枫看来,不同于北京五环外多数地块底价成交的市场状态,本次3宗地块实现溢价出让,一方面是地块区位优势突出,地处五环外核心生活板块,地段价值优越;另一方面则是区域生活、交通、商业等配套成熟,人居基础完善,并且地块体量精致、整体品质优质,属于房企争抢的优质标的。

北京商报记者 李晗

奇瑞小蚂蚁车主遭遇售后难题

近日,多名奇瑞eQ1小蚂蚁车主向北京商报记者反映,车辆“电芯压差超标、动力受限”的故障频发,极端情况下行驶途中高压断电、车辆直接趴窝,而因同款安全隐患实则早在2023年就曾召回共计20063辆。

如今,多名尚在质保期内的车主,却遭遇因过户、保养记录不全、未去4S店保养等多重理由被拒保,有车主为了避免漫长的售后“拉锯战”,甚至选择了自己动手维修电池。业内人士指出,上述汽车行业常见的质保限制条款,实则都属于企业不够负责任的做法,部分要求也并不符合相关法律规定,涉嫌侵犯消费者索赔权等。

两次拒保

近日,车主王浩宇(化名)向北京商报记者反映,2020年3月他购入一辆奇瑞小蚂蚁,目前行驶超12万公里,购车时厂家曾承诺电池终身质保。

2025年12月,车辆亮起黄色“小乌龟”故障灯,快充时电压上升极慢,一晚静置续航从310公里跌至不足100公里。送检初期,4S店表示“车辆符合质保条件”,将提交工单申请厂家维修授权,相关费用由厂家和门店结算。“工单提交后,奇瑞厂家却反馈车辆超出质保范围。”王浩宇表示,他自费500元拆检发现,车辆搭载的多氟多电池出现鼓包、电芯压差严重超标,存在自燃隐患,且车辆并无事故、泡水、私自改装等人为损坏情况。

王浩宇表示,奇瑞厂家先后给出两项拒保理由:先是因原购车门店退网、保养记录未上传系统,以保养记录不全为由拒赔;在王浩宇补齐纸质质保凭证后,又以车辆2025年曾过户为由拒绝质保。王浩宇表示,过户导致终身质保失效可以理解,但车辆仍应享有8年或15万公里的动力电池基础质保。

奇瑞官方客服向北京商报记者表示,奇瑞小蚂蚁享受终身电池质保,但仅针对首任车主。“过户后的质保条款肯定会发生变化,

具体以购车时的约定为准。”

王浩宇提供的车辆质保手册显示,针对动力电池总成等部件,奇瑞给出的保修期为“8年或15万公里”,“而这个保修期条款并未限制车辆不可过户”。王浩宇表示。

北京奇瑞QQ授权门店相关负责人也向北京商报记者确认,车辆有过一次过户,依旧可以享受8年或15万公里的质保,而王浩宇的车辆既不满8年,也不到15万公里,明显仍在质保期内。

根据工信部等相关部门规定,自2016年起,我国对新能源汽车动力电池设置了强制质保底线,三电系统最低质保为8年或12万公里(以先到为准),权益随车转让,不因车辆过户失效。

在奇瑞厂家先后以两种理由拒保后,王浩宇向多方进行了投诉。近期,一家奇瑞4S门店人员联系他称,该门店将接手维修,已与厂家达成了更换电池的解决方案。“之前和我对接的奇瑞4S店联系我,希望可以撤销投诉,我没同意。”

车主被迫变身“维修师”

“买车的这五年里,每隔几个月就需要去一趟4S店,车辆一年里有半年都在店里检查。”2021年1月购买了奇瑞小蚂蚁的陈先生

也向北京商报记者反映,购车后半年就出现了“小乌龟”故障灯,行车时速被限制在20公里以下,“这些年我连高架都不敢上”。

此后,他开始了与奇瑞售后长达五年的“拉锯战”。车辆首次进店检修两周后,4S店称只要重启故障即可消失,便通知陈先生取回车辆。但取回不久故障又复发,此后数年,陈先生的车陷入“报修、重启、复发”的无限循环,问题始终未能根治。

2026年2月,在一次“小乌龟”故障灯亮起之际,4S店远程检修后告知陈先生,是“油门踏板线束”问题,但该部件已经过保,要求陈先生自费更换。但结合众多车主通病案例,陈先生判断,真实问题为电池压差异常,因此并未接受门店的说法。

持续拉扯直至2026年6月,车辆突发高压断电彻底趴窝。在陈先生坚持要求检测压差之下,厂家时隔五年,终于认定故障根源为电池压差过大,但未整体更换电池包,而是做了电池均衡处理。目前,陈先生反馈车辆暂未再出现故障。

为避免与售后“扯皮”,另一名奇瑞小蚂蚁车主张勇(化名)选择了自己动手维修电池。张勇向北京商报记者表示,自己维修实属无奈。车辆首次出现“小乌龟”故障灯提示是在2022年,彼时重启故障便会消失。但到了2024年,故障提示愈发频繁,甚至出现了压差太大自动断电的情况。

张勇在将车辆送检后,厂家以其“未在4S店保养”为由,拒绝提供质保。“车辆是2017年生产的,2024年送检时就跑了5万多公里,仍在国家强制要求的保修期内。”张勇表示,车辆没有碰撞和进水,奇瑞方面也未举证“没在4S店保养”和车辆故障之间存在因果关系,“碍于在外维修价格高昂,车辆又是刚需无法与售后长期拉扯,于是只得选择自己动手维修”。

对于拒绝车主质保的依据以及电池是否存在批量故障等问题,北京商报记者向奇瑞品牌方发去了采访提纲,但截至发稿未获得回复。

因同款问题曾被召回

实际上,奇瑞小蚂蚁电池压差问题并非首次出现。2023年8月,奇瑞就曾召回2016年12月3日至2018年2月9日生产的部分奇瑞eQ1电动汽车(即小蚂蚁),共计20063辆。

此次召回的车辆,由于电池系统软件策略问题,在经过长期频繁快充或长期停放后,动力电池内部电芯压差逐渐变大,压差超过设计值可能导致车辆限功率行驶,在极端情况下可能发生高压下电,车辆失去动力,存在安全隐患。奇瑞汽车表示,将免费对召回范围内车辆的电池管理系统软件进行升级,以消除安全隐患。值得注意的是,本次召回是在国家市场监督管理总局启动缺陷调查情况下开展的,并非奇瑞汽车主动召回。

北京商报记者在车质网、小红书等平台上发现,奇瑞小蚂蚁电池“压差超标”现象,成为不少车主的吐槽重灾区。车质网数据显示,奇瑞小蚂蚁关于质量问题的投诉,主要集中于2017—2022款车型,且投诉问题以“车身附件及电器”为主。此外,据不完全统计,奇瑞小蚂蚁搭载的电池品牌众多,涉及多氟多、天能、捷威动力、国轩高科等。其中,捷威动力已进入破产重整程序。

动力电池行业资深专家向北京商报记者表示,奇瑞小蚂蚁出现的压差动力超标问题,一般表现为:车辆亮起动力受限故障灯,车速被限制,续航也会明显缩水;情况严重时,车辆行驶过程中可能发生高压断电、半路抛锚,还可能出现电芯鼓包,存在自燃风险。“多数情况下,仅依靠电池均衡只能暂时改善故障,问题很容易再次出现。如果故障反复发生,建议更换故障电芯或整套电池包。”

质保不能“一刀切”限制

“若车辆尚在质保期内,且故障确属电池本身问题,车企无正当理由拒保,涉嫌侵害消费者合法权益。”上海市海华永泰律师事务所

高级合伙人孙宇昊指出,依据《中华人民共和国消费者权益保护法》(以下简称“消保法”)、《中华人民共和国产品质量法》以及家用汽车产品“三包”相关规定,消费者依法享有获得符合质量要求商品、接受售后服务以及依法获得赔偿等权利。

孙宇昊强调,监管政策早已明确,不能以“未在4S店保养”为由拒绝“三包”。不过,并非所有维保行为都不影响质保,车企若能证明不规范维修等行为直接引发故障,可依法免责,但相关举证责任应由企业承担,不能作出“一刀切”的质保限制。

上海沪师律师事务所高级合伙人王建坤也给出了相似的答案。奇瑞方面以曾过户为由,拒绝8年或15万公里三电质保,依据消保法第十条,违背公平交易权。“三电”系统基础质保绑定车架号、随车转让,“实则不因车主变更而失效,且奇瑞官方人员亦已确认该标准不限过户,拒保方面应进一步针对现有车辆出台相应举措;汽车厂家也应及时完善并调整售后服务;车主则应通过法律手段,进一步争取自身权益。”

在4S店保养才能质保也并不合理。从技术层面看,动力电池为密封高压总成,其鼓包、压差超标等故障一般属于电芯一致性与制造工艺问题,与常规保养项目无任何因果关系。依据“谁主张、谁举证”原则,“奇瑞若以保养缺失为由拒保,须证明该缺失与电池故障存在直接关联,否则该拒保条款不具有法律效力”。王建坤表示。

北方工业大学汽车产业创新研究中心主任纪雪洪表示,以奇瑞为代表的这一类电池售后问题,与厂家质保水平有一定关系。当前,“非首任车主”“未在4S店进行保养”“一年行驶里程超过3万公里”等苛刻的质保条款,都属于企业不够负责任的做法。

2026年7月1日起,要求电池热失控后“不起火、不爆炸”的动力电池全新强制性国标正式生效。对于存量车辆的电池安全问题,纪雪洪表示,政府方面应进一步针对现有车辆出台相应举措;汽车厂家也应及时完善并调整售后服务;车主则应通过法律手段,进一步争取自身权益。

北京商报记者 蔺雨薇