

百盛国际倾力打造周口地标性建筑

□记者 赵世全

本报讯 李嘉诚说：“决定房地产价值的因素，第一是地段，第二是地段，第三还是地段。”位于周口市八一大道与交通大道交会处的百盛国际，绝对是周口的中心。如何将这块黄金地块打造成周口的财富之地及地标性建筑，百盛国际相关负责人近期在接受记者采访时表现得胸有成竹、信心百倍。

据百盛国际销售经理康经理介绍，百盛国际是由河南盈威置业有限公司投资兴建，是集品牌商业、主题酒店、高端办公、商务公寓、空中别墅为一体的商业综合体，项目地理位置优越，交通四通八达，人文、商业、经济、政治条件得天独厚。该项目毗邻辐射8县1市的大

型汽车站，坐拥八一大道电脑科技城，周边银行、超市、学校、医院等环绕，八一大道和交通大道两侧商户林立、百业兴盛、车水马龙，政府机关近在咫尺，附近各种娱乐休闲设施配套齐全，实在是不可复制的黄金地段。项目建成后将成为周口社会精英商务办公、高端论坛、娱乐休闲的中心。

在谈到项目的规划设计时，康经理讲，百盛国际为独栋地标性高层建筑体，共27层，负1~2层为规划为双层智能地下停车场，确保停车位充足使用；1~6层规划为商业裙楼，业态功能定位——中心区标志性时尚E站（金融保险中心、休闲娱乐地带、丽人保健会所、特色美食港湾、商务休闲中心）；7~10层规划为酒店物业，由开发商自持，确保

旺势经营，持续盈利；11~15层规划为写字楼，层高3.5米，成熟写字楼是成功企业的选择，71~1170m²高端办公场所；16~25层规划为商务公寓，35~45m²独立空间，独享舒适的VIP精致生活；26~27层规划为loft空中别墅，层高5.4米，寻找全城最有眼光的投资人，百变loft，宜商宜居宜投资。目前，国内外许多知名品牌商家对百盛国际表现出强烈的兴趣，相关事宜正在洽谈中。

城市在变，中心不变，一城繁华核心，资本加速聚变。“我们有能力将百盛国际打造成一座高标准设计、智能化管理、软硬件设施配备完善的高端城市综合体。”河南盈威置业有限公司总经理陈本敬如是说。



11月24日，天寒地冻，周口洋洋洒洒飘下了2015年第一场雪。但天寒阻挡不了人们置业的热情，一大早，就有不少人来到嘉和花园售楼中心咨询买房事宜，大家既为嘉和花园雪天美景所陶醉，又为嘉和花园地中海式建筑风格所感叹，纷纷表达了在此置业的打算。

记者 赵世全 摄

“互联网+房产”缺乏行业创新 市场空间仍然很大

谈到“互联网+”，大众对快消品更感兴趣，除快消品外，与生活息息相关的房产、地产也被时代改变，“互联网+房产”类金融产品也正逆袭传统房地产行业，日前，团贷网CEO唐军在沙龙上谈到虽然“互联网+房产”有所改变，但是创新点并不突出。

地产占满广告的时代已经过去，业内人士告诉笔者目前开发商更看准如何精准营销实现房产销售。据了解，目前，房地产市场中，开发商常陷入“入不敷出”的亏钱状

态，只通过线下单体量销售很难卖出，目前经济环境并不乐观，有价无市或将成为行业的常态。一方面开发商需要尽快回收资金；另一方面需要找到目标客户争取更多的时间、空间和地产中介合作，未来“互联网+房产”市场空间仍然很大，唐军介绍。

“想要在行业中做好创新，很难覆盖周全做到大而全。”唐军介绍，中国经济正处于下行区间，在当前中国二三线城市房产库存积压的情况下，未来5年，中国的房地产众筹

是有希望的，但是目前希望不大。

对此，唐军表示，通过销售地解决资金供应问题，这样的传统模式缺乏可持续性。当下，只有开发互联网资源，并脚踏实地了解隐形债务合同，做专业的事情，才能找到房地产突破点。他同时建议，中小房地产开发商迫切需要转型，“旅游+地产”做闲置的投资是个很好的方向，将房产做成客栈、酒店的形式，实现入住互换、交易互换等形式都是很好的范例。

(据《中华工商时报》)

别让高铁新城沦为空城

随着高铁建设浪潮的到来，建设高铁新城的浪潮也正在掀起。据不完全统计，我国已经开始或将要规划、建设的高铁新城新区有70余座。但随着中国经济步入新常态，很多地方的经济下行压力加大、财政收入缩减，这给投资巨大的高铁新城的发展前景蒙上了一层阴影，很多新城将因为人气不足而沦为空城。(《21世纪经济报道》)11月23日)

一年多一点的时间，高铁新城数就翻了一番。去年8月18日的《南方周末》报道，在全国“四纵四横”主要高铁网上，已有36座高铁新城正在规划或建设。其中，密度最大的属京沪线和哈大线。如今的70余座高铁新城还是不完全统计，算上一些中小城市规模较小的新城，数目可能会更大。

高铁沿线各地政府之所以热衷于建高铁新城，大多是坚信高铁能打破旧有的区域经济格局，寄希望于高铁带来的经济效益，从而带动当地新城新区的发展，就是在老城区已无多少土地可利用的情况下，指望高铁新城的建设(大多建在城郊)能继续维持“土地财政”的运作。

那么，高铁新城真的会成为地方新的经济增长点吗？抑或会成为某些城市的发展陷阱吗？这得一分为二地分析。

就大城市而言，建设高铁新城既能分流老城区的人口，又能集聚各类产能、商贸和物流等，成为新的增长极，优势非常明显；但对于中小城市尤其是中西部地区的中小城市而言，它们受制于资源禀赋、产业结构及发展水平不高，加上科研能力不强和地方财力紧张，建设高铁新城有利有弊，甚至往往弊大于利。

以日本新干线为例。在新干线沿线站点的开发中，有一类是在远离城区设置新站点(类似我国)，其初衷是希望通过新干线促进区域的活性化，拉动关西地区的发展，但由于周边配套设施没跟上，客流不见增长，地方政府在税收有限的情况下，没有足够资金开发周边地区，结果新干线修通以后，关西地区企业的劳动者更多地向东京聚集，事与愿违，成为失败的案例。

日本新干线的经验教训值得汲取，千万不能忽视高铁可能存在的负面影响。一些地方政府寄望高铁源源不断地送来客流，汇聚一方人口并拉动经济，梦想“高铁一开，黄金万两”，殊不知，高铁与高速公路类似，对一些边缘城市的影响并不一定总是积极的。加州大学伯克利分校经济学家本杰明·费伯在其论文《贸易一体化，市场规模和产业化：来自中国高速公路网的证据》中指出，被纳入高速公路网，对于边缘城市的经济发展具有显著而稳健的负面影响：在1997~2006年间，其他条件不变的情况下，被纳入高速公路网的边缘城市，相比于其他边缘城市，其经济增长率平均要低18个百分点，而其工业总产值的增长率平均要低26个百分点。

高铁能放大一个地区的发展优势，也可能放大其劣势，使得中小城市的人口、资金等要素更迅速地向更有优势的大城市集聚。看不到这点，中小城市仍然大干快上高铁新城，势必会有更多高铁新城沦为空城、睡城甚至鬼城。

(据《中国青年报》)

