

你会选择40年房贷周期吗

今年8月28日是注定要载入房地产行业史册的一天。这一天，多部门发布重要文件，内容涉及商品房销售、房地产信贷、资本市场支持构建房地产发展新模式以及多项贷款、信托管理办法，被认为是“加快构建房地产发展新模式，完善商品房开发、融资、销售等基础制度”的体现。

其中，中国人民银行、国家金融监督管理总局印发的《关于改革完善房地产信贷管理 推动加快构建房地产发展新模式的意见》(以下简称《意见》)中关于“个人住房贷款期限最长不超过40年”的表述备受关注。对于购房者而言，贷款最长年限从30年延长到40年，能够大幅降低购房月供，显然是一个重要利好。

最长30年房贷周期的政策已实行20多年。此次房贷周期延至40年，拉长了还款周期、分摊了还款本金，同等贷款额度下，月供压力下降，购房门槛降低。按贷款100万元、年利率3%、等额本息测算，30年期月供约4216元，延至40年后月供降至约3580元，每月减少约636元，降幅约15%。

房贷周期最长延至40年，尤其对刚需和年轻置业群体是个好消息。年轻人刚步入社会，积蓄不多，月收入有限，选择40年贷款可减少月供，缓解经济压力，并能腾出一些收入更好满足日常消费、教育、医疗支出，提升生

此次个人住房贷款领域的调整，回应了广大购房者的期盼，有助于降低

购房门槛，减轻购房还贷压力，对于更好满足居民合理购房需求、促进房地产

市场平稳健康发展，将发挥积极作用。

活品质。更多月供结余资金还可灵活用于投资理财、创业增收、家庭储备，实现资金高效利用，有助于个人和家庭长期发展。

不过，贷款期限更长，需要还给银行的利息就更多。相较于还30年房贷，还40年房贷降低了每月还款金额，但总利息支出会增加。仍以贷款100万元计算，贷满40年，利息71万余元，贷款30年，利息51万余元，多贷款10年，整体多支出利息20万元左右。到底选择贷多久，由购房人与商业银行协商确定，想月供低些就选长贷款年限，想少给银行还点儿利息，在月还款能力允许的情况下，就少贷几年。

除了购房贷款年限延长，还有几项个人住房贷款政策调整值得购房者高度关注。

国家金融监督管理总局、中国人民银行印发《个人住房贷款管理办法(试行)》(以下

简称《办法》)明确，月房贷支出与收入比控制在50%以下(含50%)，月所有债务支出与收入比控制在60%以下(含60%)。

新政将月所有债务支出与收入比从过去的55%以下提高到60%以下，意味着购房人能从银行贷款的额度提升。对有置换需求的改善型家庭而言，这一调整使家庭可贷款额度提升，能从银行贷得多，首付就相应减少，此举能更好匹配换房需求，助力居住改善升级。

个人住房贷款开始发放的时间也调整了。《办法》按照购房人也就是借款人购买现房、预售商品住房、再交易住房，分别明确了贷款发放时间。此举将个人住房贷款发放与项目交付进度深度绑定，政策目标指向“能拿房、再还贷”，购房人在住房具备交付条件后才开始负担贷款本息，是维护购房者合法权益的重要制度安排。

此外，购房者遇到还款困难，可与银行协商调整还款计划。《意见》明确，“对于存量个人住房贷款借款人阶段性失去收入来源导致还款困难的，银行业金融机构可按市场化、法治化原则与借款人自主协商，灵活采取合理延后还款时间、贷款展期、延迟还本等方式调整还款计划”。满足一定条件时，购房者还可与银行协商调整利率或置换贷款，“借款人可以与银行业金融机构协商变更合同约定的利率水平，或申请新发放浮动利率个人住房贷款置换存量贷款”。

此次个人住房贷款领域的调整，回应了广大购房者的期盼，有助于降低购房门槛，减轻购房还贷压力，对于更好满足居民合理购房需求、促进房地产市场平稳健康发展，将发挥积极作用。



□ 本报记者 吉亚娇

产业聚焦

中转出游收获“额外风景”

中秋、国庆假期临近，不少人已经开始查行程、订机票。与传统直奔目的地不同，如今越来越多旅客愿意在旅途中加一站——选择中转航班，利用几小时到几天的停留时间，顺道逛一逛中转城市的街道、尝一尝美食，让“双城体验”成为假期新潮流。中转出行兴起的背后，是政策便利、服务升级和产业融合共同推动的结果，正逐步形成旅客、航空公司、机场和城市多方共赢的出行新业态。

中转模式破圈

过去中转，更多是受限于行程和票价的“无奈之选”，而在政策红利和供给侧发力的作用下，中转便利化大幅提升。中国民航新型智库专家韩涛分析：“驱动中转游的核心因素是过境政策优化、航司枢纽网络升级和机场服务能力提升。”

近年来，过境免签政策全面放宽优化，240小时过境免签政策相当于为适用国家的中转旅客发了一张“城市体验卡”。南航北京地服部旅客服务中心经理李佰杰介绍，从市场端信息反馈看，越来越多的人境旅客选择在中转城市体验免签旅游，实现“一次出行、多元体验”。国际航线方面，北京、广州等拥有国际航线优势的城市，昆明、乌鲁木齐等边境枢纽城市，受到出入境旅客的青睐。

《综合运输服务发展“十五五”规划》明确提出，推动运输服务与旅游融合发展。推进各方式设施衔接、运力匹配、时刻共享、组织优化、票务互通，大力培育联程运输服务品牌。优化民航、铁路、城市轨道交通间安检流程，加强进出站(场)安检服务一体化设计。航空公司和机场的服务升级，让中转游变得省钱又省心。核心航空枢纽纷纷给中转旅客发“礼包”，包括住宿券、餐食券、景区减免券、交通券等。“这相当于把中转等待的沉没成本转化为优惠福利，降低了出游的额外支出门槛，用闲置时间换额外体验。”韩涛说。再加上社交媒体上大量中转游攻略的“种草”，让中转游模式加速破圈。

数据显示，今年上半年，大兴机场中转旅客量突破325.9万人次，占总旅客吞吐量12.22%，较去年同期增加36.6万人次，同比增幅达12.6%。各航司中转业务增速明显，南航、东航在大兴机场同航司中转量同比分别上涨19%、8%，中联航增幅达48%。目前，国航、东航、南航在大兴机场已全面实现国际国内通程航班全覆盖，旅客无需二次托运行李。“国航、中联航等航司开放单段运价，支持跨航司航班拼接，仅国航异航拼接业务短期内便达成2000段销量。东航、南航积极对接境外航司，进一步拓展国际通程合作版图，为旅客带来多元中转选择。”大兴机场航空业务部相关负责人介绍。

枢纽要素完善

中转游的客流转化、游玩体验离不开完善的软硬件配套。韩涛表示，适合中转游落地的枢纽机场需要参考4条标准：航线网络广度与频次、中转流程与效率、30分钟到达主城区和高辨识度短途文旅资源。成熟的中转枢纽，均具备网络、效率、交通、文旅四大核心优势。

广覆盖、高密集的航线网络是流量基

础。优质中转枢纽需拥有通达国内外的完善航线布局，汇聚全国乃至全球的大规模过境客流。例如，大兴机场通航国内外航点180个，国内航点135个，国际及地区航点45个，互转航线持续迭代，三亚、大连、杭州等新兴中转城市加快崛起。其中，国内东北地区为中转核心市场，哈尔滨、长春、大连等城市中转客流占比较高，同时连通乌鲁木齐、广州、贵阳、深圳等地的畅达网络逐渐形成；国际及地区中转横跨欧亚，覆盖全国、联通全球的中转网络日益完善。

高效率、一体化的中转服务是核心保障。中转游客的主要顾虑是担心航班衔接失误、行李转运繁琐。成熟枢纽全面落地跨航司行李直挂、一票到底、快速安检、急转保障等标准化服务。南航在大兴机场枢纽打造“畅享之旅”中转服务品牌，形成全链条中转保障体系。李佰杰介绍，南航设立“中转管家”，为急转旅客、老人等特殊群体提供专人引导、优先安检、快速送机、现场改签等服务；目前南航在大兴机场所有进出港航班均可以提供行李直挂服务。

快通达、全覆盖的地面交通是关键支撑。中转游玩多为短时停留，对出行效率要求较高。优质机场枢纽普遍实现30分钟左右直达主城区，机场与地铁、城市快速路、核心商圈无缝衔接，让旅客可在有限时间内完成景点打卡、美食体验和返程闭环。在北京，大兴机场已开通两场直通巴士，经停环球影城，每日设置3班，覆盖全天，有效解决城区绕行、耗时过长的中转出行问题。

高集聚、高辨识度的文旅资源是转化动力。中转游以轻量化、高效率体验为主，要求城市核心地标、特色美食街区、精品商圈、近郊景区高度集中。“城市名片越清晰，中转客流的游玩转化率越高。”韩涛说。目前，成都、重庆、西安、昆明、哈尔滨等城市鲜明的文旅特色，成为国内中转游玩的热门目的地；武汉、郑州、长沙则凭借成熟的空铁联运，不断吸引跨区域中转客流。

共建共赢生态

中转游不仅是让旅客多游玩了一座城市，还有更多的溢出效应——既优化了航空

市场的供给结构，也带动了文旅产业，形成多方共赢的生态。

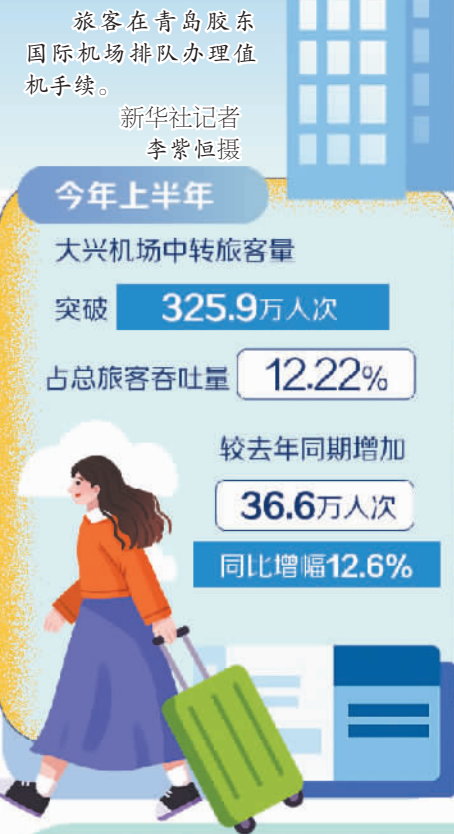
专家表示，“航空+文旅”融合发展，让中转旅客将等待时间转化为在地消费，从机场商业延伸至市区餐饮、酒店、景区、零售等业态，进一步拓宽消费场景。首都机场在今年暑运期间推出“中转好礼多，吃逛在首都”专属优惠礼遇，入境旅客凭国际登机牌可在三里屯、祥云小镇等多个商圈享受专属折扣，还联合中旅等机构推出丰富多彩的北京半日游、夜游、胡同游、多日游产品；大兴机场依托240小时过境免签政策，联合丰台区商务局、北京野生动物园等推出“机票+花展门票”“机票+动物园门票”等优惠，把中转客流导入城市消费场景。

通过打造城市传播触点，中转游可以提升枢纽城市的品牌影响力。韩涛分析，中转游作为轻量级城市体验入口，旅客通过短时停留建立对城市的第一印象，将中转客流转化为潜在的复访游客。中转游项目让旅客成为城市形象的自发传播者，提升城市旅游品牌的全球触达率。同时，为了接住中转带来的客流，城市会持续优化交通配套、公共服务、文旅环境，推动了城市服务体系升级。

李佰杰表示，大力发展中转业务，对于航空公司来说，除了丰富客源、提高航班客座率，还可以有力提升中转枢纽网络的竞争力，构建“枢纽主导型”商业模式；对于旅客来说，可以体验到中转地的旅游、文化、美食等资源，丰富出行体验；对于中转地来说，可以带动当地经济增长，提升当地经济水平和服务能力。

航空公司工作人员也提醒选择中转航班的旅客，行李直挂服务、国际签证等方面，因海关政策、机场保障能力不同，需要提前与购票航空公司进行确认核实；如果购买的不是通程联运机票，那么两段机票一定要合理预留转机时间。

近期发布的《民用航空发展“十五五”规划》提出，“十五五”时期，民航业将坚持智能化、绿色化、融合化方向。未来，随着航空枢纽网络持续完善、空铁联运体系日趋成熟，城市中转配套不断优化，中转游将朝着标准化、品质化、常态化方向发展，让旅客收获额外风景的同时，推动民航高质量发展和城市文旅产业提质升级。



C919高原型首架机从上海浦东国际机场第四跑道起飞。(新华社发)



村民在位于浙江省海宁市黄湾镇的浙江光禾智谷生态农业有限公司玻璃温室室内采摘番茄。

新华社记者 徐 显摄

番茄，又叫西红柿、洋柿子，但不管是“番”“西”还是“洋”，它的名字都说明这是一种从外国引进的植物。学界主流观点认为，番茄原产于南美洲地区，明朝经丝绸之路引入我国，最初只作观赏植物栽培，新中国成立后才大规模种植食用。

今天，番茄已成为我国设施蔬菜的重要作物。行业数据显示，我国番茄总产量自20世纪90年代中期超越美国以来，一直居世界第一位。当前，我国番茄播种面积基本保持在1600万亩左右，总产量约6100万吨，产值约1800亿元。据测算，在正常收获情况下，番茄亩均收益是土豆的6倍、甘蓝的8倍、玉米的18倍，因此，番茄可以为种植户带来更多收益，是乡村振兴的支柱产业。

但由于番茄为非本土作物，大规模种植食用时间短且系统性育种工作起步较晚，我国番茄种质资源和种质精准鉴定、定向改良的核心工具一直受制于人。育种成本高、国产化工具不足，制约着我国番茄种业高质量发展。山东农业大学生命科学院院长李传友说，我国番茄产业长期以来面临高端种子只能依赖进口的痛点。例如法国串收番茄品种“Saopolo”，一粒种子便能卖到18元至20元，而一亩地便需要2000粒至3000粒种子。

原农业部种子管理局副局长、中国种子协会原副会长马淑萍表示，长期以来，一些育种企业尤其是中小育种单位要开展分子辅助育种，常常面临检测成本高、进口芯片适配性差、部分数据和技术受制于外部的现实困境。致使很多优异的地方番茄种质资源大量遗传价值难以被充分挖掘，制约了种质资源优势转化为品种优势。

情况正在好转。近日，我国首款具有完全自主知识产权的高精度番茄育种固相基因芯片“京番芯1.0”发布。据了解，这款芯片涵盖醋栗番茄、樱桃番茄及栽培种等丰富遗传背景，包含近5000个核心位点，位点在番茄染色体上均匀分布，覆盖产量、品质、抗病虫、抗逆等重要农艺性状。经检测，芯片检出率达99.12%，检测重复性达99.85%，两项核心指标均达到国际先进水平，可显著提高种质资源精准鉴定和育种选择效率，快速筛选优良基因型，加速优质番茄品种研发进程。“京番芯1.0”的问世，标志着我国番茄育种核心工具长期依赖进口的“卡脖子”局面被打破，番茄种业正式迈入自主可控的“中国芯”时代。

“‘京番芯1.0’立足于我国自身番茄种质群体开展位点挖掘，更适配我们本土的育种材料，为国内番茄育种行业提供了一套本土化的解决方案。”李传友表示，有了合适的育种工具，番茄产业将培育出更多口感好、抗病性强、硬度高、利于采收和储存的品种，造福消费者、种植户和经营者。

“固相基因芯片就像育种工作的‘内存条’‘数据库’。育种工作人员使用这种芯片，可以快速识别标记样本的相关遗传变异情况。”北京市农林科学院蔬菜研究所研究员李常保介绍，固相基因芯片有三大应用场景：一是分子标记辅助育种，帮助育种人员快速筛选种质资源材料，大幅缩短育种周期，提升研发效率；二是种子质量管控，助力快速检测种子的真实性与纯度，区分不同品种，为种苗提供质量保障；三是品种登记与维权打假，芯片的应用可以为政府监管提供快速、准确的证据支持，类似于“亲子鉴定”，有效保护品种权，打击“仿种子”。

北京通农检测技术有限公司总经理赵艳杰介绍，相较于液相基因芯片需2周左右的测序与分析流程，固相基因芯片从实验到下机出结果仅需3天，可极大缩短育种窗口期。同时，“京番芯1.0”检测成本显著低于市场上现有的液相基因芯片及同类进口固相基因芯片，有利于降低育种工作者负担。

本版编辑 陶 珺 美 编 倪梦婷