

看世界

□ 孙昌岳

“气候含量”成欧洲楼市新标尺

国际

来稿邮箱 gjb@jirbs.cn

世界气象组织日前发布的最新气候通报称，厄尔尼诺现象已经形成并迅速增强，持续至明年2月的概率接近100%，这可能成为1950年以来最强的厄尔尼诺事件之一。同时，衡量赤道中东太平洋海温异常的关键指数，预计到年底前后会达到峰值，较往年大约偏高3.7摄氏度，远超2015年至2016年2.6摄氏度的纪录。今年8月是观测以来最热的8月，全球平均海温创下同月新高。

分区域来看，欧洲的这个夏天格外难熬。英国、法国、西班牙等被一轮接一轮的热浪直接闷在“蒸笼”里，约1.2亿人在酷暑中艰难度日；南欧多地的气温更是一举超过45摄氏度。这导致过去几个月里，买空调、装空调成了全欧洲“比天气还热”的话题。

有趣的是，除了空调之外，最近又有一个话题因为气候问题火了——楼市。

据法国媒体报道，法国房产中介普遍反映，最近，朝南的户型不再像过去那样受欢迎了；享受不到“穿堂风”的单朝向住宅，看房量已经出现下滑；至于顶楼的报价更是堪称“滑铁卢”，甚至被人调侃为“整套公寓的扣分项”。同时，买家对细节的要求也越来越具体，上一轮热浪时室内温度多少？夜里如果开着窗子睡觉会不会吵？自带百叶窗、遮阳篷的公寓以及绿化程度更高的小区普遍受到热捧；如果是已经安装了空调的房子，转手时势必可以大吹特吹一番……

来自巴黎的吐槽尤其集中。根据当地媒体统计，这座城市约75%的屋顶均铺着浅灰色的锌板，烈日下的温度可升至70摄氏度至80摄氏度。热量会顺着屋架直奔顶层，把昔日抢手的阁楼直接变成“烤箱”。法国公共卫生机构曾对

2003年那场导致约1.5万人死亡的热浪复盘，发现栖身顶楼的住户死亡风险是普通住户的4倍多。

有业内专家表示，一间小小的阁楼，照见了欧洲住房供给的时代落差。早年间，欧洲气温相对较低，夏季总体凉爽，冬季极为寒冷，所以大多数老房子都采用厚墙密窗设计，没给避暑需求留下太多空间。加上欧洲多国普遍推行老城区保护制度，导致家庭安装空调通常要连阔业主委员会共同决策与市政审批两大关口，流程复杂、耗时又长，全欧洲家庭空调普及率一直不足20%。

欧洲一项覆盖1750名房产平台用户的调查显示，去年以来，80%的受访者已经受够了家中酷热的滋味；三分之一的人坦言，若热浪继续加剧，不排除迁居他乡。

最崩溃的地方要数南欧。阳光一直是南欧楼市的金字招牌。西北欧居民南下地中海沿岸购置度假房、养老房，成就了“阳光海岸”数十年的地产繁荣。如今，曾经“追着太阳跑”的人群开始集中迁往更凉爽的北部。西班牙房产平台数据显示，今年8月，位置相对靠北的坎塔布里亚、阿斯图里亚斯房价同比上涨17.2%和14.1%；法国的数据也显示，卡昂、勒阿弗尔、布雷斯特等北部沿海城市上半年房价上涨约9%，西南部的波尔多下跌2%，西北部的布列塔尼、诺曼底等则被冠以“气候避难所”之名。

房价的分化，不只是发生在南北之间。法国公证行业机构基于成交数据的研究显示，能效等级垫底的独栋住宅，比同地段面积相当的中等评级住宅成交价低约25%，即便只低一档也要便宜约9%。法规也在倒逼市场转型。依据法国《气候与韧性法》，能效最差一档住房自2025年1月起已不得出租，其后两档的

禁令分别于2028年、2034年生效。租不出去，持有逻辑便随之松动。

房地产市场的变化如今已经传导到资金端。一份来自欧洲银行业的调查显示，高能效住房更容易拿到利率优惠的绿色贷款，低能效住房抵押贷款的申请难度相对较大。保险市场的反应更为直接。受极端天气频发影响，洪水、野火等风险因子已经大规模进入不动产授信模型。英国环境署今年7月估算，伦敦近32万处房屋和商铺面临气候风险，一些房屋因保险缺位而难以出售。法国去年住宅综合保险保费平均上涨8.4%；金融监管部门测算，到2050年南部地区自然灾害相关保费可能再涨两倍以上。另有研究估算，到21世纪中叶，英格兰可能出现约43万套卖不掉、保不上也转不了按揭的“气候囚徒房”。

如今，气候风险作为经济学“外部性”的典型案例正在从教科书中走进欧洲家庭的资产负债表。未来几十个夏天的体验，正在成为买房决策的重要考量；极端天气的冲击也通过法规、信贷、保险和迁移4条渠道，悄悄折算进今天的房价。随着热浪从偶发新闻变成热搜常客，“气候含量”正成为欧洲楼市新标尺。

欧洲的困境给快速城镇化的后发者敲响了警钟。住房是气候变化的远端体现，与其事后给过热的房子降温，不如事前“让房子学会呼吸”。不少专家建议，不妨借鉴中国2025年5月起施行的住宅项目强制性国家标准，把冬季采暖、夏季隔热和建筑通风共同列入新房建设基本性能要求，在推进城镇化的过程中同步完成住房供应升级。

太平洋深处的热量还在等待释放，房子也要陪伴我们一起过上很多年。当热浪重塑欧洲人的购房理念，要算的已经不只是气候账，还有资产账、健康账。

悦读

□ 俞薏帆 王诗云

万维网使命未竟

打开浏览器，在地址栏中输入网址，回车，然后等待网页跳转——这是几乎所有“70后”“80后”，乃至“90后”对于网络的最初记忆。直到今天，许多人坐在电脑前，依然会习惯性地

在浏览器地址栏里输入www……让全世界形成这份“肌肉记忆”的人，是一位名叫蒂姆·伯纳斯-李（Tim Berners-Lee）的英国计算机科学家。其自传体著作《这是给所有人的：万维网未完成的故事》，讲述的就是这位“互联网之父”与互联网精神的故事。

1991年8月6日，伯纳斯-李在欧洲核子研究组织（CERN），将万维网（World Wide Web，简称为www）项目文档上传到了互联网上。这是人类发布的第一个网站，域名是info.cern.ch。在这个迄今为止仍能正常访问的网站里，只有什么是万维网、如何使用网页浏览器、如何搭建网页服务器等数量寥寥的内容。

网站在发布后的最初十天里一直处于无人问津的状态，直到8月23日才迎来了第一位新用户。到当年年底，世界范围内已有多个网站出现。等到第二年夏天，更多网站开始像雨后春笋般冒了出来。1993年初，全球的网站服务器只有约50台，到当年年底就超过了600台，其中info.cern.ch源服务器日均页面访问量高达1万次。

1993年4月30日，在伯纳斯-李的强烈坚持下，CERN宣布万维网为公共领域，任何人都可以免费使用。多年以后，伯纳斯-李在回忆起这段过往时坦率地承认，将这项技术申请专利并免费开放，是“对那些为互联网辛勤付出却默默无闻的先行者的冒犯”。但他依旧认为这个决定是正确的：“我希望每个人都可以使用它，希望它能成为真正的通用技术。我看到了这项技术的高效与易用。更

重要的是，我有一个愿景：让所有系统互联互通，让所有人都能接入网络。”——这也是互联网精神最初，也是最重要的精神内核。

毫不夸张地说，正是万维网改变了人类创造、组织和传递信息的方式，当前互联网生态中的所有网站、页面链接、信息交互，全部依托这项底层技术而生。没有它，我们如今依赖的网络社交、打车外卖、移动支付、云端服务等场景，也无从谈起。

然而，这并不是故事的全部。早在20世纪末，伯纳斯-李就预见到了“互联网悖论”的出现。

伯纳斯-李在其1999年出版的著作《编织网络》中，坦言自己曾认真评估过成立商业公司、售卖浏览器、授权技术的路径。但他最终还是放弃了，因为他已经意识到：一旦万维网成为私有商品，必将引发技术割据、生态封闭、巨头垄断，彻底摧毁自己“信息全民共享”的初心。为了尽可能长时间地守护互联网的公共属性，他选择做互联网的中立奠基者，而非资本逐利者。也正是这一决定，让万维网摆脱了专利枷锁，得以快速普及，成为21世纪的重要基础设施。

然而，站在2026年的节点上回望过去30多年的发展，互联网终究还是变成了他不愿见到的模样。表面上看，我们有了更快的网速、更丰富的内容、更便捷的服务，但底层体验却在持续倒退：网站页面被弹窗塞满、内容偏好被算法绑架、个人隐私遭到泄露……这恰恰印证了伯纳斯-李多年以来的担忧：从20世纪90年代免费开放的公共基建，到移动时代被资本私有化的流量工具，互联网的属性反转，并非源自技术缺陷，更多是“商业结构的系统性异化”。

伯纳斯-李在书中将这种异化归结为三大问题：

其一，数据权属错位。

互联网时代的核心生产资料是数据。但当下行业最大的悖论是，产生数据的用户没有所有权，使用数据的平台却拥有垄断权。现有互联网架构的底层缺陷导致用户天然弱势、平台天然强势，这也是隐私泄露、大数据杀熟、数据贩卖等问题屡禁不止的根源。

其二，算法逻辑异化。早期互联网解决的是“信息匮乏”问题，但当代互联网却制造了新的“认知匮乏”。算法推荐的初衷是提升信息匹配效率、降低用户获取成本，但在资本的驱动下，算法迭代的

目标变成了留存、时长、转化。优质公共内容被稀释，用户被困在同质化的内容“茧房”里，视野被收窄、认知被固化。

其三，治理体系滞后。从诞生的那一刻起，互联网就一路狂奔，技术、产品、商业模式不断重构，但全球网络治理体系、数据规则、平台权责、用户权益体系长期滞后。伯纳斯-李在书中明确指出，互联网需要底层重构与规则重塑。技术可以创新，但不能突破人文底线；商业可以逐利，但不能侵蚀公共权益。

这也是本书会以“未完成”为名的原因所在——数字技术的进化不会停止，但其初衷不该改变：互联网终究需要“属于”并且“服务于”每一个普通人。



10月，黑山亚得里亚海沿岸的旅游旺季逐渐进入尾声。在海滨城市布德瓦，一项由中企参与承建、旨在缓解当地交通拥堵的绕城公路工程日前正式开工。

布德瓦以古城和海滨风光闻名，是黑山主要旅游目的地之一。每到夏季，大量游客涌入，城区道路要同时承载本地和过境车辆通行，交通压力骤增。

此次开工的布德瓦绕城公路项目路段长约8公里，由来自黑山、中国和波黑的5家企业组成的国际联合体共同实施，中国企业山东高速集团是联合体成员之一。项目建成后，部分过境车辆不必穿行城区，有望疏解旅游旺季城区通行压力，改善布德瓦及周边沿海地区交通条件。

布德瓦遇到的交通难题，也是黑山南部沿海地区交通状况的一个缩影。距离布德瓦约16公里的蒂瓦特机场，是游客前往黑山沿海旅游城市的重要门户。

在旅游旺季高峰时段，连接两地的M2公路日通行车辆超过5万辆。为提升通行能力，黑山政府决定改扩建M2公路，将该项目交由山东高速集团承建。据山东高速集团介绍，项目全长约16.3公里，主要将原有双向两车道拓宽为双向四车道。今年5月底，项目主线道路实现通车，赶在夏季旅游高峰到来前投入使用。

与沿海地区着力缓解旅游交通压力不同，黑山北部山区的交通建设更侧重改善区域联通条件。黑山境内山地众多，北部山区道路弯多、坡陡，长期制约着南北交通。南北高速公路的建设正在逐步改变这一状况。

黑山南北高速公路规划全长约180公里，南起海滨城市巴尔，北至黑山与塞尔维亚边境城市博利亚雷。2022年7月，由中国路桥工程有限责任公司承建的约41公里优先段建成通车，成为黑山首条高速公路。这段高速公路穿越地形复杂的山区，建有16座隧道、20座桥梁，项目桥隧比例约60%。通车后，首都波德戈里察至北部城市科拉欣的车程由约一个半小时缩短至半小时左右。

今年6月，由中国企业承建的黑山南北高速公路第二段（马泰舍沃至安德里耶维察路段）正式开工。这一全长约22公里的路段由中国电建牵头的中方企业联营体承建，将在既有高速公路基础上继续向北延伸。

从南部沿海的公路改扩建、绕城公路建设，到北部山区的高速公路延伸，中国企业正参与黑山不同地区的交通基础设施建设。随着相关工程稳步推进，黑山交通网络进一步完善，为促进区域互联互通和提升经济活力提供有力支撑。

金丹依

（据新华社电）

本版编辑 杨啸林 王伊美 编 倪梦婷