中美审计监管合作协议落地 一项多赢的制度安排

截至8月27日，在美上市中概股共286家。有30余家中国境内会计师事务所在PCAOB注册，能够为在美上市的中国公司提供审计服务。

证券时报记者 程丹

近日，中国与美国签署了审计监管合作协议，为下一阶段双方积极、专业、务实地推进合作奠定了基础，既提振了市场信心，也体现了中国深化资本市场双向开放的决心。

中南财经政法大学会计学院教授、博士生导师张龙平表示，依法推进跨境审计监管合作，有利于进一步提高会计师事务所执业质量，进一步提高在美上市的中概股公司信息披露质量，保护投资者等相关方获知决策信息的合法权益，也有利于为企业依法合规开展跨境上市活动营造良好的国际监管环境，更有利于用行动向全世界证明中国推进长期坚持的改革开放政策的决心，不断巩固及提升中国企业乃至中国的国际形象与影响力。

数据统计，截至8月27日，在美上市中概股共286家，总市值1.18万亿美元。目前，有30余家中国境内会计师事务所在PCAOB注册，能够为在美上市的中国公司提供审计服务。

一项多赢的制度安排

此次签署的中美审计监管合作协议，范围包括协助对方开展对相关事务所的检查和调查。其中，中方提供协助的范围也涉及部分为中概股提供审计服务、且审计底稿存放在内地的香港事务所。

证监会相关负责人表示，审计监管的直接对象是会计师事务所，而非其审计的上市公司。从跨境审计监管合作的国际实践看，上市地监管机构一般每年抽选部分会计师事务所进行检查，并在受检事务所审计的上市公司中抽查有代表性或有潜在审计质量风险的审计项目加以验证，以评估事务所的审计工作质量。

中证金融研究院首席经济学家潘宏胜表示，按照现在的监管合作安排，会计师事务所的审计等责任更加明确，上市企业必须充分履行信息披露的职责，达到投资者和监管部门的要求。

从协议涉及的内容看，会计师事务所不仅要特别注意在美上市中概股公司审计工作底稿的编制、保管和使用，以证明出具的审计报告具有合理的基础和自身按照审计准则及相关法律法规的要求执行了业务，还要注意内部管理体系特别是与中概股相关的审计质量管理体系的建设和完善。

潘宏胜表示，对企业来讲，协议落地意味着原先因没有跨境审计监管合作安排而被动退市风险得以解除，但如果在美上市企业由于自身原因，比如财务造假等问题而引发的退市风险并不能因此免除。海外上市公司需要更加专注于搞好企业经营活动、给投资者提供合理回报，切实做好相关信息披露工作。

不过，根据合作协议要求，中美双方会提前就检查和调查活动计划进行沟通协调，美方须通过中方监管部门获取审计底稿等文件，在中方参与和协助下对会计师事务所相关人员开展访谈和问询。这是全球资本市场的通行做法。如不能有效开展跨境审计监管合作，就难以确信相关事务所审计工作是否符合监管要求，相关上市公司财报质量就缺少一层保障，会引发投资者质疑，甚至根据上市地法律法规，相关公司证券无法继续在该地上市交易。

市场各方需归位尽责

如何才能既满足中国相关法律法规的规定，又符合美方相关法律法规规定提出的监管要求？张龙平表示，市场参与各方应该思考如何更好地归位尽责。

尤其涉及审计工作底稿，根据当前规则，审计工作底稿一般不会涉及到国家秘密、个人隐私、企业底层数据等敏感信息。近期中国证监会等部门完善了境外上市相关保密和档案管理规定，对规范审计工作底稿信息安全管理提出明确要求，进一步落实了上市公司信息安全的主体责任，同时为上市企业和会计师事务所依法依规保管和处理涉密敏感信息提供了更加细化和可执行的指引，有助于在满足会计审计准则和监管要求的前提下做好底稿编制工作，并依法保护相关信息安全。

根据证监会相关负责人介绍，中美审计监管合作协议将双方对相关会计师事务所的检查和调查活动纳入合作框架下开展，双方将充分做好事前的沟通协调，美方须查看的审计工作底稿等文件通过中方监管机构协助调取并提供。同时，合作协议对于审计监管合作中可能涉及敏感信息的处理和使用作出了明确约定，针对个人信息等特定数据设置了专门的处理程序，为双方履行法定监管职责的同时保护相关信息安全提供了可行的路径。

张龙平表示，在实际执行跨境监管时，被抽查的事务所及被问询的相关人员如何依法依规配合监管工作，是值得面对的现实问题，这就需要市场参与各方归位尽责。上市公司做到真实、准确、完整的信息披露，保荐机构做到尽职保荐工作，会计师事务所需配合跨境监管需求接受检查和调查活动，其编制的审计底稿，主要包括其履行审计准则和相关程序的记录，以及验证公司财务信息真实性的工作资料。如果企业需要向会计师事务所提供个人隐私、涉及国家安全等方面的信息，必须严格遵照中国国内信息安全管理方面的法律和规定。

楼市调查：公摊面积应透明 高得房率也需辨别

证券时报记者 吴家明

“现在的房子越建越高，但却越来越不实用。”最近正在到处看房的赵深（化名）如此感慨。

近期，公摊面积、得房率等话题再被热议。楼市经历深度调控之后，购房者越来越重视房子的居住属性，除了让公摊面积成为“明摊面积”，开发商如何做出更合理的规划并用产品“说话”，这也是摆在开发商面前的新课题。

购房者的“心声”

证券时报记者查阅发现，2001年6月的《商品房销售管理办法》和2007年《物权法》（第70条），都明确商品房建筑面积由套内建筑面积和分摊的共有建筑面积组成。购房者所购置的商品房，都应载明这两个面积。公摊面积一般包括两部分：一是电梯井、楼梯间、垃圾道、变电室、设备间、公共门厅和过道、地下室，及为整栋建筑服务的公共或管理用房建筑面积；二是套（单元）与公用建筑之间的分隔墙以及外墙墙体水平投影面积的一半等。

一般来说，过去的多层和小高层住宅公摊面积较小，得房率（指套内建筑面积与套建筑面积之比）普遍在80%以上。如今，越来越多的超高层住宅正拔地而起，一些住宅楼的层数甚至超过50层，这些超高层住宅的的得房率又有多少？以深圳为例，记者进行抽样调查，在罗湖、福田和南山各取3个在售而且层数超过40层的新房住宅项目作为样本，并用套内面积/建筑面积的方式估算出得房率，发现得房率普遍仅在71%至75%之间。同样为90平方米左右的新房，多数项目只能做成三房两厅一卫。相比起来，一些楼龄在10年至20年的二手住宅楼，得房率普遍在75%至85%之间。

不过，记者也发现越来越多的新房项目开始将得房率当成“亮点”进行营销。在光明区和宝安区，一些新房将得房率放在营销中心广告牌的显眼位置，“73平方米就能做成三房”等字眼看上去很吸引人。不过，一位新房营销策划经理对记者表示，真正通过合理设计实现高得房率的项目，的确是可以有效提高户型的舒适度。不过，一些高得房率项目的提法是创意空间、赠送面积，其实是开发商在打擦边球，多出来的面积所支出的费用在定价时可能已被算进房价，购房者也要仔细辨别。

楼市虽然降温，但房价依旧很高，买100平方米的房子实际面积才70平方米，实在是觉得不划算。”赵深对记者表示，自己在选择新房时一定会将公摊面积、得房率等因素考虑在内。

记者随机还对近20位购房者进行调查，全部受访者都认为，支持住宅应以套内使用面积进行交易。“在建房成本既定的前提下，按建筑面积计算还是按套内使用面积计算，只是单价不同，我们要付出的购房成本相对固定。”甚至还有购房者提出，一些开发商的精装房交付，不应该按照建筑面积进行计价装修，物业管理费也同样如此。

据悉，目前国内绝大多数城市的住宅交易都是以建筑面积计价，但重庆等地多年前也实行套内建筑面积计价。不过，在全世界范围内，多数发达国家和地区的房屋销售都是按照套内面积计算。盈科(上海)律师事务所全球合伙人郭韧律师表示，住宅建筑改为套内面积进行交易，也要慎防开发商很可能会因此转嫁成本甚至挤压公摊从而导致商品房的小区环境以及品质下降。

公摊取消还是规范？

除了如何计价，市场上也掀起“取消”公摊的讨论，但在业内人士看来，买房无法撇开公摊面积，其也应计入商品房总价。有分析人士表示，公摊面积较小并不意味着居住就舒适，电梯间、楼梯间或门厅太小，一梯多户、没有避难层等，尽管缩小了公摊面积而使套内面积增加，但舒适度和安全感也随之降低。再比如一些开发商“偷面积”，貌似套内面积增加，但占用了公摊，导致小区整体环境受损。

广东省城规院住房政策研究中心首席研究员李宇嘉表示，现行规定对于公摊面积大小没有比例限制，主要与新盘项目的规划设计、配套设施有关。从业主的角度看，套内起居生活面积与社区公共服务面积此消彼长，取决于业主的诉求。“在多层次住房消费并存的情况下，对不同类型的新房项目，在规划设计及报批阶段，就应对公共服务为主的公摊占用，做出合理的规划指标限定。”

购房者普遍担心的是公摊面积的随意性、不透明性。所以，相比取消公摊面积，完善相关规定无疑更具现实意义和可操作性。

近日，关于公摊面积维权的事件频发。比如，山东青岛一套110平方米的房子，到手却发现套内面积只有60多平方米；购房时销售人员口头承诺的31%公摊面积，收房时却变成了46%……

盈科(上海)律师事务所全球合伙人郭韧律师表示，“其实，对于公摊面积存在的一些不合理现象，普通购房者很难发现。需要提醒的是，一旦公摊面积超过40%以上，可能就需要引起重视。购房者可以调阅规划设计图纸，看看是否存在错误，如果觉得特别不合理，购房者也可以通过诉讼维权，特别是如果因为公摊面积过大而实用面积过小，导致无法居住使用，或者不符合居住使用的相应品质，购房者要求解除合同甚至退回房款也是有可能的，但最终还是要看判决结果。”据悉，目前国家对住宅的公摊面积并没有设置上限和下限，但《商品房销售管理办法》明确指出，合同约定的面积与实际面积误差比绝对值超出3%时，购房人有权退房；同意不退房的，实际面积小于合同约定面积时，绝对值超出3%部分的房价款由房地产开发企业双倍返还购房者。

李宇嘉认为，“取消公摊”乃情绪之举。最重要的是，标准和明细一定要“晒在太阳下”，监管还要跟上。比如，要制定不同类型社区的公摊指引；公摊部分的内容要明晰，经营的部分要将经营收益归属全体业主，纳入物业维修基金，或者抵扣物业费；房屋交付时，独立第三方要对公摊面积进行实测并公示；探索公摊部分定价和套内定价的差异化等。

交控科技：中标金额大幅增长 新一代技术已实现工程应用

8月26日晚间，交控科技股份有限公司（股票代码：688015.SH，股票简称：交控科技）发布2022年半年度报告。上半年，公司大力加强市场开拓，截至2022年7月31日，公司2022年累计中标金额19.96亿元。其中，公司信号系统项目新增中标额19.69亿元，含4条新建线路和3条延长线，较去年同期实现明显增长。因新冠疫情及项目交付进度调整影响，公司2022年上半年在执行项目交货量低于上年同期，实现营业收入9.36亿元，实现扣非归母净利润为0.67亿元。

多项核心技术实现突破 创新路上稳步前行

作为一家依托于自主知识产权为核心竞争力的智慧轨交企业，交控科技秉承“应用一代、开发一代、研究一代”的创新发展策略和路径，持续开展城市轨道交通行业关键核心技术的研发及产业化工作。2022年上半年，公司研发支出1.18亿元，同比增加22.68%，在营收中占比12.64%，较上年同期提升3.41个百分点，呈持续提升态势。

2022年上半年，公司完善升级I-CBTC、FAO系统的技术，推动基于车车通信列控系统（VBTC）工程化应用，网络化运行智能调度系统实现突破，并持续加大自主虚拟编组运行系统（AVCOS）和面向灵活编组的FAO系统、智能运维系统、乘客智能服务系统、城市轨道交通数字化设计平台、轨道交通孪生系统、面向客户体验的智能维保生态系统、基于智能感知的运行环境安全防护系统、重载铁路移动闭塞列车控制系统、智能调车系统、市域铁路、一体化综合承载“天枢”平台等关键系统的投入。

截至2022年6月30日，公司累计拥有授权专利732件。其中，2022年上半年公司共申请专利91件，授权116件，均为国内授权专利。截至7月底，公司“列车运行净空感知与远程瞭望关键技术及应用”项目获得“北京科学技术奖”二等奖，“城市轨道交通列车节能运行一体化方法及关键技术”项目和“快速成网条件下城市轨道交通运营组织与风险管控关键技术及应用”项目均获得“城市轨道交通科技进步奖”一等奖。

另外，报告期内，公司新产品已实现多项工程转化。2022年6月，交控科技以信号系统及施工安装总承包商身份，成功中标成都轨道交通第四期规划线路及资阳线信号系统集成采购与施工总承包项目，多个新技术将被大规模应用。可以看出，交控科技的技术创新研究、升级迭代、工程应用，都与公司“应用一代、开发一代、研究一代”清晰且明确的创新发展布局相一致。

新一代技术实现工程应用 公司未来增长添新动力

交控科技自成立以来，深耕城市轨道交通信号系统，经过多年稳健发展，成长为行业内以自主化著称的领先企业，主要产品包括基础CBTC系统、I-CBTC系统、FAO系统等，并在信号系统的基础上，将业务范围延伸至城轨云系统、TIDS系统。

作为行业引领者，交控科技分别于2010年及2017年实现首个国内自主化CBTC及FAO系统工程项目应用。目前，FAO已成为公司的收入支柱来源，2021年在公司营收中的占比达到45.51%，截至2021年底，公司全功能开通运营的FAO线路已达160公里，处于行业领先地位，线路运营安全、高效、稳定，体现了公司在FAO技术领域的行业领先地位。

2022年上半年，公司在完善、升级既有第三代CBTC、第四代FAO系统技术的同时，顺应轨道交通智慧城轨发展纲要及行业需求，大力推动新一代基于车车通信列控系统（VBTC）工程化应用，加快推进自主虚拟编组运行系统（AVCOS）和面向灵活编组的FAO系统等核心技术的研发进度，占据未来市场竞争的制高点。

在新一代技术上，交控科技不止于研发，报告期内部分实现工程订单转化。公司VBTC已完成产品研制，目前产品已获得独立第三方安全认证SIL4级产品安全认证证书，已在香港迪士尼线开展现场实验，在北京地铁11号线取得允许获得试运行的授权，并将在新中标的成都轨道交通30号线上实现VBTC产品的工程应用。

第六代AVCOS中的列车主动感知技术相关产品也将在北京地铁13号线改造项目，成都轨道交通13号线、27号线、30号线及市域线路轨道交通资阳线上实现工程应用；同时，AVCOS技术结合示范工程，在北京地铁11号线进行技术验证，这将为公司后续业绩持续增长提供新动力。

城轨市场前景广阔 助益公司健康发展

近年来，国家高度重视城市轨道交通建设，出台多项政策推动城市轨道交通行业发展。据悉，从2001年开始的四个五年计划期间，全国轨道交通已运营线路存量市场巨大。“十四五”期间，城市轨道交通新线建设即将进入高位平稳发展新阶段，根据已批规划测算，五年内将新建线路3000公里左右，行业保持健康稳定发展。多条线路也开始进入改造期，预计到2030年，我国有将近85条轨道交通线路进入信号系统改造周期，线路总长度约2500公里。按照目前国家已经批复的近期建设规划，预计到2030年将建设2000公里以上的市域铁路，全国城际、市域铁路的投资规模将超万亿元。“十四五”期间乃至未来十年，中国轨道交通行业将继续高质量建设和发展，城市轨道交通将逐渐朝着信息化、智能化、智慧化、集约化的方向发展，市域铁路、城际铁路也将迎来高速发展期。

交控科技产品适用于城市轨道交通、客运铁路、重载（货运）铁路、市域轨道交通等多个制式，并适用于新建线路、既有线路升级改造、运营维保服务等不同领域。2022年6月底，交控科技共承担包括北京、成都、深圳、重庆、天津、宁波、杭州、贵阳、西安、郑州、洛阳、济南等29个城市，累计2252公里的信号系统项目建设，业务覆盖了全国大部分区域。

未来，交控科技作为城轨交通信号系统领先企业，有望受益于都市圈快速发展带来的城际、市域铁路规模的提升，迎来新一轮的加速发展。面对未来市场竞争，公司也对研发项目进行长远的规划与布局，通过加大对新一代信号系统技术的研发投入，加速实现核心技术迭代升级，确保公司未来的技术领先优势和市场竞争力。

（CIS）

（上接A1版）工信部也将持续落实汽车行业开放措施，鼓励并支持各国企业研究机构、行业组织在贸易投资、技术研发、标准制定等领域深化交流合作。

共建多领域融合的产业生态

2022年，汽车芯片的供需矛盾仍然存在，动力电池原材料价格的暴涨，令新能源汽车产业又多了一重扰动。

全国政协副主席、中国科协主席、世界新能源汽车大会主席万钢指出，当前中国汽车产业链供应链存在一些问题，首先要共同加强电池材料资源开采、提炼技术创新，以及镍、锂等大宗商品交易管理领域合作，保持供应链安全稳定。

“其实前些年在工信部推动下，中国已经建立了电动汽车生产、废物再利用和回收再循环闭环的运行系统。在锂价格和镍价格快速增长的同时，也为回收电池材料资源提供了机遇。”万钢认为，在上游价格暴涨的背景下，产业界有必要共同推进电池材料资源回收利用的新技术、新模式的研发推广，提升产业链资源回收利用的水平。

产业上下游乃至产业内外的互联互通，不仅集中于资源和零部件层面，还涉及到方方面面。未来，汽车产业需要构建新一代信息通信技术、智能化道路、能源互联网、智慧城市管理、大数据应用、信息安全等产业的融合平台，实现汽车、交通、能源、信息多领域融合的新型产业。

万钢认为，虽然新能源汽车的零部件更加集中，系统进一步集成，但这并不会缩减产业的规模，相反，打造好新能源汽车与交通、能源、信息多个领域融合的产业生态，产业的规模会变得更大，涉及面会更广。

促进汽车碳排放标准协同

此次大会旨在进一步加强国际交流与合作，加速实现汽车与能源、交通、信息通信等领域的融合发展，进而突破新能源汽车市场化障碍。

万钢指出，要推动汽车产业成为全球减碳的“先行者”，有必要首先共同探索整车和动力电池等重点零部件和产品低碳标准和管理体系的建设，加强全球汽车产业在碳排放管理、碳减排等领域的对话交流，促进以公平、科学、透明为原则的国际汽车贸易低碳管理协同机制。

上汽集团董事长陈虹表示，中国新能源汽车从零起步到走在世界前列只用了不到20年时间，很大程度得益于国家有力有效的顶层设计，站在发展的新阶段，同样需要国家产业发展的持续指引。陈虹呼吁尽快出台汽车产业低碳发展的路线图。“目前工信部正在组织相关机构抓紧编制，我们希望能够尽早落地，进一步明确汽车产业实现双碳目标的时间表、实施路径和核算边界等，让我们心中有数、眼里有活。”

宁德时代董事长曾毓群透露，目前，由于亚洲缺席国际碳足迹标准的制定，许多关键基础数据未能及时更新，使得中日韩生产的同类电池产品，碳足迹明显偏高，这与实际情况严重不符。曾毓群呼吁，在全球碳足迹标准法规制定中，中国和亚洲应该更积极主动，应该做出更大的贡献。

证券时报 (ID:wwwstcncom)