

第三轮土拍已成交 1552 亿元 流拍少、底价成交多、民营房企缺席

■本报记者 王丽新

11月30日傍晚，上海第三轮土地集中拍卖第二个交易日结束，5宗地块除1宗底价成交外，其余4宗均触顶进入一次书面报价环节，成交额62.38亿元，加上拍卖首日成交的44.33亿元，目前上海第三轮土地拍卖已成交106.71亿元。

据《证券日报》记者不完全统计，截至11月30日，无锡、苏州、南京、深圳和合肥等5个城市已经率先完成第三轮土地拍卖，总计成交金额为1445亿元，若加上上海这两天成交的106.71亿元，则全国第三轮土地集中拍卖成交已达1552亿元。

整体来看，流拍地块明显减少，热点地块价格仍会触顶成交，但大多数地块以底价成交或者底价成交。国企、央企或房企联合体拿地较多，而民营房企鉴于诸多压力积极性不高，相较过去，无论是报名还是直接参与竞拍，“缺席率”都较高。

多数地块底价成交

“无锡17宗地底价成交，整体溢价率接近0%；深圳11宗地中有7宗底价成交，整体溢价率接近4.65%；苏州26宗地中有23宗底价成交，1宗流拍，整体溢价率接近0.6%；南京推出61宗地，其中有35宗底价成交，15宗临时中止出让，1宗流拍，整体溢价率为3.39%。”同策研究院高级分析师李霄霄向《证券日报》记者表示，相较于上轮土拍，此番多数城市土地流拍现象减少。

“一方面，各城市在第二轮土拍之后均开始积极推介土地，提前摸排意向企业，并引入地方平台公

司进场托底。只有当地块有意向企业关注后，才在第三轮土拍中推出。以北京为例，二轮延期的26宗地块中仅丰台王佐、朝阳管庄、门头沟永定镇三宗地块在第三轮土拍优化条件后重新挂牌。”中指研究院土地事业部负责人张凯向《证券日报》记者表示，另一方面，第三轮土拍部分城市通过降低土拍门槛，从而降低流拍率，包括但不限于回炉地块下调起拍价、下调保证金比例、延长土地款缴纳期限、降低竞买企业开发资质等。

值得关注的是，流拍地块虽减少，但是鉴于三季度市场销售端仍旧较弱，在房企资金压力较大的市场环境中，多数地块以底价成交或以底价成交。

“成交溢价率仍处于较低水平，底价成交现象居多。出现这一现象或印证市场维稳趋势，既提高资源利用率，又在一定程度上缓解房企的拿地高成本压力，缓解资金周转，或有利于项目的精细化及优质建设。”诸葛找房数据研究中心分析师关荣雪向《证券日报》记者表示，同时，部分房企面临年末债务到期相对集中、项目去化效果欠佳等压力，同时信贷环境宽松幅度有限，部分房企的资金状况并没有获得明显改善，导致拿地谨慎态度犹存。

国企成拿地主力军

从房企表现来看，国企、央企及部分头部房企仍是成交主力军，也有部分城市本土房企的积极性有所提升。整体来看，较符合当前市场状态，拿地积极的房企资金周转能力相对较强，拿地优势较大。相对而言，在房企融



资渠道有所收窄，年末债务到期量相对集中等压力下，部分民营房企资金状况改善效果欠佳，竞争劣势也随之减小。

对此，李霄霄称，从目前完成土拍的城市来看，极少看到民营房企拿地。地方性国企、城建城投及保障房建设公司，以及部分央企成为拿地主力军。一方面，房企资金面情况恶化，民营房企以“活下去”为当前要务，缺乏资金拿地；另一方面，也有一些稳健的房企更倾向于从资金链紧张的房企手中收购现成项目，可以更快地转化为可售货值。

“稳健型房企在竞争压力较小的条件下，获取性价比更高的土地资源，将形成良性运转，一方面使开发成本更可控，另一方面使项目能够保持合理的利润空间，进一步促进企业稳健经营。”贝壳研究院高级分析师潘浩向《证券日报》记者直言，而底价成交地块较多，则表现出行业整体流动性仍然不足，在融资、销售等方面房企压力仍然较大。

“临近年底考虑到大量土地出让金支出对于财报的影响，多数民营房企参与土拍的意愿也不强。”张凯如是称。

在关荣雪看来，央企、国企、地方平台公司积极拿地的背后，一方面，或是由于项目去化表现较为理想，资金储备较充足，投资及开发动作随之加大，同时在第三轮土拍门槛有所降低叠加大节点的背景，企业紧抓最后补仓时机，以保证后续稳定可持续发展；另一方面，或是出于企业自身战略布局的考量，积极拿地或有拓展多元化城市布局之意。

对于土地市场的后续表现，张凯预计，在“房住不炒”背景下，市场很难再出现一轮土拍的火热场景，土地价格回归理性。

11月份33家上市公司更换会计师事务所 康美药业审计费上涨150万元

■本报记者 包兴安

《证券日报》记者根据上市公司公告统计，11月份有33家上市公司发布拟变更或变更会计师事务所公告，其中，康美药业给审计机构开出950万元审计费，较上一期审计费用增加150万元。更替理由包括保证公司审计工作的独立性和客观性、重组事项、合同期届满、审计团队离开、达到最长连续聘任年限等。

IPG中国首席经济学家柏文喜对《证券日报》记者表示，上市公司更换会计师事务所，一方面是为了公司发展的需要，另一方面可能是双方合作存在分歧。

据记者梳理，截至11月30日发稿，年内有238家上市公司发布拟变更或变更会计师事务所公告。例如，11月29日，新元科技发布公告称，容诚会计师事务所(特

殊普通合伙)已连续11年为公司提供审计服务，为了确保上市公司审计工作的独立性和客观性，同时综合考虑公司发展战略和审计需求，公司拟改聘大华会计师事务所(特殊普通合伙)担任公司2021年度审计机构，为公司提供审计服务。九强生物公司称，因公司于2020年进行了重大资产重组，为提高审计效率，公司拟聘请立信中联担任公司2021年审计机构。翠微股份称，鉴于公司重组收购的北京海科融通支付服务有限公司业务体量较大，结合公司一体化审计的实际需求及公司的发展战略，经与相关各方友好协商，拟聘任大华会计师事务所为公司2021年度财务报告审计机构和内部控制审计机构。

11月19日，康美药业公告称，因与前任会计师事务所的合同期届满，考虑公司经营发展和审计需

要，公司拟聘任天职国际会计师事务所(特殊普通合伙)为公司2021年度财务审计机构与内部控制审计机构。对于审计费用，康美药业表示，2021年度审计费用为950万元，较上一期审计费用增加150万元。

中南财经政法大学数字经济研究院执行院长盘和林对《证券日报》记者表示，按照相关规定，为了保持会计师事务所审计的独立性，需要在满足一定年限的情况下更换会计师事务所签字人。为防止会计师事务所和上市公司产生过多利益关系，也要适当轮换。所以，正常的强制轮换可以证明上市公司财务信息透明度比较高，反而是件好事。但如果同一期或者连续几期审计中，上市公司频繁更换会计师事务所，则有可能是会计师事务所和上市公司之间存在对财报质量的意见分歧。

“如果在同一期审计中，更换了多个会计师事务所和会计师，即使尚未公开，也往往意味着上市公司已经发生问题，此时对于投资者来说就存在财务信息风险，或者说上市公司有违规风险。”盘和林认为，当然，也有可能是事务所和上市公司沟通出现了问题，因为一般事务所是不愿意失去审计客户的。

“如果公司频繁更换会计师事务所，一方面，会因为审计师对公司不熟悉而导致介入工作的效率下降、工作量增加，另一方面，也容易让市场产生企业和审计机构关系不睦的联想。”柏文喜表示。

巨丰投资高级投资顾问丁臻宇对《证券日报》记者表示，公司频繁更换会计师事务所，极有可能是其业绩或发展面临较高的内外部压力和经营风险，审计风险

较高。谈及如何进一步压实会计师事务所“看门人”责任，柏文喜建议，要对审计机构和具体项目参与人实行终身负责制，还要结合行业行政处罚和民事赔偿、刑事处罚等进行终身追责。

丁臻宇表示，加强监管压实会计师事务所看门人责任，需要大幅提高中介机构违规成本，让其承担相应的赔偿责任，促使中介机构在履职时更加谨慎。

盘和林建议，强制轮换审计机构要推而广之，要不折不扣的执行；同时，对于一些换汤不换药的轮换，比如同一个团队不同签字人，也要给予一定处罚。此外，让会计师事务所和注册会计师承担审计失败的责任。用好特殊合伙人制度，对联合造假行为加重处罚，突出注册会计师连带责任关系。

微信互联互通再升级 巨头之间的“隐形门”会消亡吗？

■本报记者 谢若琳

11月29日，微信发布《关于〈微信外部链接内容管理规范〉的更新声明》(以下简称《声明》)，公布在监管部门指导下进一步的互联互通方案，点对点聊天场景中可直接访问外部链接，并将群聊场景下开放电商类外部链接直接访问功能。

11月30日，《证券日报》记者通过iOS和安卓两个系统测试，将淘宝平台的商品信息分享到微信群聊中，群好友点击自动生成的淘口令链接，已经可以打开淘宝的购物页面。在此基础上，记者顺利完成了一次购物。

此举不仅代表着用户可以在微信与电商产品之间自由跳转，更是互联网巨头破除“隐形门”的重要举措。

“微信就像是一块‘唐僧肉’，各大平台‘觊觎已久’，早就想‘咬一口’。”一位互联网行业分析师对

《证券日报》记者表示，微信私域流量强、转化率高、生态健康，是很多互联网平台寻求用户第二次增长的洼地。开放外部链接后，电商平台将最为受益，包括且不限于淘宝、拼多多。

腾讯打破“物理防御”

据上述《声明》显示，微信此轮互联互通方案的阶段调整主要分三点：第一，在点对点聊天场景中可直接访问外部链接；第二，在监管部门指导下，为贯彻安全底线原则，同时兼顾用户使用体验，将在群聊场景下试行开放电商类外部链接直接访问功能；第三，后续计划开发自主选择模式，为用户提供外链管理功能。

腾讯方面表示，微信将继续在监管部门的指引下，以安全为底线，与各大互联网平台共同推进互联互通方案，积极配合其他互联网平台共同落实互联互通，探讨在其他平

台上顺畅使用微信服务的技術可能性，为用户提供更好的体验。

上海财经大学电子商务研究所执行所长崔丽丽在接受《证券日报》记者采访时表示，基于微信生态可以访问更多外部链接，特别是在群聊场景下开放电商平台的链接，将把社交与电商更为紧密地结合起来。这将有利于更多商家基于微信生态开展电商业务，形成基于社群的私域运营闭环。对于微信而言，平台上的商业活动将更为丰富活跃，使微信平台在信息分发特别是广告流推送上更具优势。

“此外，商户将进一步加强私域流量的运营与会员管理，此前侧重于社交平台运营的电商(比如微商)也将迎来更多机会。”崔丽丽表示。

市场格局或被重塑

过去十几年间，国内互联网市场历经几度变革，新巨头、新赛道不断涌现。同时，派系横生、抱团

站队的情况屡见不鲜。

今年下半年以来，互联网行业贯彻实行“互联互通”。7月26日，工信部启动互联网行业专项整治行动，其中，在扰乱市场秩序方面，重点整治恶意屏蔽网址链接和干扰其他企业产品或服务运行等问题。9月9日，工信部相关部门召开“屏蔽网址链接问题行政指导会”。9月16日晚间，QQ率先打通与其他平台的“壁垒”，次日微信也开放了一对一聊天场景中访问外部链接。

直至目前，微信群聊场景下开放外链，腾讯社交产品的“物理防御”几乎破除完毕。那么，巨头之间的“隐形门”就此消亡了吗？

一个月前，百度集团执行副总裁沈抖在接受采访时表示，各平台都在“孤岛化”，互相屏蔽其他平台链接，都想“独家”绑定，把内容和数据据在自己的“围墙花园”里，导致网民获取信息和服务的效率大大降低、社会资源浪费，中小企

业创新积极性降低等不良后果。

11月30日，《证券日报》记者测试发现，抖音的短视频在微信只能依靠链接分享；在百度搜索中无法搜索到微信公众号、今日头条的内容，也无法搜索到淘宝的购物信息；淘宝天猫、盒马购物无法使用微信支付。

截至2021年6月份，中国网民规模达10.11亿，互联网普及率达71.6%。10亿多用户接入互联网，成为全球最为庞大、生机勃勃的数字社会。这也意味着，巨型App的用户总量开始接近天花板。

互联网巨头在用户流量、时长上的竞争越来越激烈，“守城者”的墙也越垒越高，“锁死”流量池，双边市场经营者寡头化严重损害了市场创新。上述分析师认为，在开放外链的过程中，巨头间的格局或将重塑，广告营销泛滥、隐私安全等问题也将随之凸显，防御黑产将是下一阶段主流平台的重要工作。

奥密克戎推升运价预期 多家航运上市公司股价大涨

■本报记者 矫月 施露

严防新冠病毒变异毒株奥密克戎扩散成为全球防疫新目标，已有多个国家开始采取行动，重新关闭边界、升级出入境限制措施等。世卫组织最新观点表示，奥密克戎新冠变异株相关的全球总体风险被评估为“非常高”。

对此，上海国际航运研究中心首席咨询师张永锋表示，考虑到奥密克戎毒株可能带来的防疫政策加码，短期运价上涨料可持续到春节前。

受运价上调预期影响，航运业上市公司市场表现普遍向好。同花顺数据显示，11月30日，12家航运业上市公司的股价出现不同程度的上涨。其中，中远海控继11月29日涨停后，30日再涨5.98%；中远海能则于11月30日涨停。

11月29日，《证券日报》记者在上海吴淞口码头看到，附近3家集装箱堆场堆满了集装箱。“我们的工作量大一直很大，虽然现在是航运业的淡季，但从运货量来看一点都没有减少。”一位在码头旁等待运货的卡车司机向《证券日报》记者如是说。

航班班次减少 部分航线运价上涨

受疫情影响，11月份航运业淡季不淡，集装箱需求火爆。而随着多国出现奥密克戎新冠变异株相关病例，全球疫情反弹再次影响到航运业。

有业内人士向《证券日报》记者分析，受疫情等因素影响，美国供应链出现短缺，大量物品需要国外进口，导致美国港口集装箱堆积严重。同时，因为货运司机的短缺，导致集装箱和货物无法按时运走，造成港口船只排队时长增加。英国港口则出现“用工荒”，港口积压大量集装箱。

疫情背景下，港口拥堵问题至今未能解决。国海证券方面人士分析称，美国长滩和洛杉矶港宣布将滞箱费征收日期推迟，港外等候船舶仍未减少，平均等泊时间持续创新高，码头拥堵转移至海上，部分船公司暂停或调整亚洲至美洲航线。

《证券日报》记者了解到，已有部分国际大船公司暂停了美洲航线。此前万海航运表示，正在将船只从6条亚洲-美洲航线转移到亚洲内部航线。以星航运Zim已与万海公司一道，将亚洲-美国西海岸航线上的船只改道，并暂停其至洛杉矶的加急服务挂靠至少七周。

THE Alliance计划在12月初停运四分之一的亚欧航线；Hapag-Lloyd计划将相关航线的费率提高70%，12月1日起，从亚洲到北欧的FAK费率将增加2000美元至每FEU4890美元；达飞也公布停航计划。

“目前，欧美的港口拥堵状况并没有得到缓解，很多船公司熬不住了，撤船或者改道的都有。”一位航运人士对《证券日报》记者表示，“现如今，外贸出口订单迎来阶段性高峰，加上很多船公司撤船，造成航班班次减少，种种因素导致航运业的运力跟不上，需求的增加和运力的减少导致运价再次上涨。”

“现在洛杉矶港口拥堵，等待时间非常漫长，很多小船公司没有能力在港口挂靠，一部分退出了美线市场，还有一部分暂停了亚洲航线或者改道，运力下降得比较厉害，而国内出货小高峰使得运力需求增长，导致目前再次出现一箱难求。”上述航运人士向记者补充说。

“11月1日至11月19日期间，长滩和洛杉矶港滞留9天以上的集装箱数量分别下降约41%和43%。但截至11月19日，港外等候集装箱船73艘，平均等泊时间提升至创纪录的18.5天，码头拥堵转移至海上。”国海证券方面人士分析称，预计后续美西码头或将控制船舶靠泊数量，12%的非联盟运力或将逐步退出美线市场，供应供给或持续紧张。

与此同时，亚洲区域也因为部分航线停运甚至改道，导致供应链运力减少，供求失衡促使海运费价格上涨。11月30日，一位货代人士对《证券日报》记者透露，“现在从上海到越南胡志明市，一个标准箱即期价格已经从原来的1000美元涨到2000美元。不过，与远洋航线相比，近洋航线这个涨幅并不让人意外。”

航线涨价传导下游 外贸商上调商品终端价格

记者发现，运价的上涨已经传导至下游外贸商。

“与年初相比，我们现在的物流成本已经上涨了40%左右，在成本大幅增加的情况下，我们对终端的销售价格做了一定程度的上调。”11月30日，一位东南亚电商平台创始人对《证券日报》记者表示，“由于我们的电商平台订单和出货量都比较大，所以目前还可以承受海运涨价。”

谈及亚洲区域海运物流价格的上涨，上述创始人认为，这主要是因为国内外贸恢复正常，出现一轮出货高峰，另外航班班次有所减少，带动整个亚洲航运市场价格上扬。“亚洲线进一步上涨的空间很小，调配运力只是时间问题。”

对于运价上涨的根本原因，国海证券认为主要矛盾在于供需错配。目前供需错配的主要原因是港口堵塞导致的供应链紊乱。更深层次的原因是经过十年出清，供需已经接近错配的边缘，疫情期间某些运输环节间歇性停工极大降低了整体供应链的运输效率，再加上欧美刺激政策下的需求恢复，导致供需剪刀差越拉越大。

“集运公司的盈利水平预计将继续保持，明年可以期待持续增长。”国海证券方面相关人士分析称，未来运力需求或继续增加但供给端短期无法扩张，且受疫情反复的影响，存在继续下行的预期，供需差进一步扩大将把即期运价继续稳定在高位。另外，美国港口堵塞和公路运力短缺逐步互为因果，从恶性循环中走出需要一定时间。长期来看，由于格局的不断改善以及长协比例的提高，运价重回疫情前那种充分竞争的低价水平概率较小，可以期待行业盈利中枢较疫情前出现系统性抬升。

对于海运价格上涨的应对措施，IPG首席经济学家柏文喜对《证券日报》记者表示，“目前暂时没有什么直接的方法可以使集运价格平稳，但是通过海运信息的透明化，可以让外贸企业更好地匹配自己的海运需求，从而在一定程度上平抑海运价格。另外，外贸企业还可以通过海运长协合作乃至类海运服务期货来锁定与对冲海运价格波动风险。”

“事实上，欧美拥堵严重的港口都在积极疏通，国内为打击哄抬炒作海运价格专门出台了相关政策，剩下的需要靠时间的缓解。”上述航运人士对《证券日报》记者称。