《中华人民共和国海关注册登记和备案企业信用管理办法》出台

海关企业信用管理体系逐渐与国际接轨

■ 本报记者 刘国民

9月13日，海关总署出台《中华人民共和国海关注册登记和备案企业信用管理办法》（以下简称《办法》）。该办法自2021年11月1日起施行。2018年3月3日海关总署令第237号公布的《中华人民共和国海关企业信用管理办法》同时废止。《中国贸易报》记者留意到，与2018年出台的《中华人民共和国海关企业信用管理办法》相比，《办法》在企业信用等级分类、海关高级认证企业激励措施等方面的规定出现变化，同时还新增了“海关向企业提供信用培育服务”等内容。来自AEO认证一线的企业界人士向记者反馈了各不相同的看法。

企业信用等级分类发生变化

在2018年出台的《中华人民共和国海关企业信用管理办法》中，企业信用等级分为四类：高级认证企业、一般认证企业、一般信用企业和失信企业。今年9月13日出台的《办法》第四条提到“高级认证企业”“失信企业”，表示“海关对高级认证企业和失信企业之外的其他企业实施常规的管理措施”，由此可见《办法》将企业信用等级分为三类。

在外企AEO认证部门工作的杨先生对记者分析说，《办法》名称进一步明确了企业的范围和类型。“以前中国有高级认证企业、一般认证企业，国际上就叫AEO认证企业，国际上所说的AEO互认特指高级认证企业的互认，不包括一般认证企业。新出台的《办法》有利于更好地和国际接轨，推动AEO国际互认。”杨先生介绍说，中国有AEO企业3000多家，高级认证企业和失信企业在海关注册登记和备案企业总数中占比都较低，介于二者之间的企业数量最多，企业信用等级分类从四类改为三类后，新规定对处于中间状态的企业实行常规管理，以后的优待主要针对AEO企业，同时加大对失信企业的惩罚力度。

针对这一变化，AEO认证专家、上海钧太企业管理有限公司创始人王晓参在接受《中国贸易报》记者采访时认为，这样一来就存在一个待明确的问题，原来通过海关认证的一般认证企业怎么办？海关接下来是否给予这些一般认证企业过渡政策尚待观察。

王晓参认为：“大部分合规经营企业不会太在意认证。企业是逐利的，海关企业信用管理政策不稳定，只能使得越来越多的企业放弃信用认证。”

杨先生不认同“此前一般认证企业的努力打了水漂”的说法。他说：“新办法出台后，以前已成功获得一般认证的企业为此付出的很多心血并不会白费。因为这一努力过程中企业对合规加深了理解，也能更好地做到合规，有利于减少企业的合规风险，从而更可持续发展。”

多角度施策形成更完善的激励体系

记者注意到，《办法》进一步增加了对高级认证企业的激励措施，提出“海关向企业提供信用培育服务”。近几年，各地海关也纷纷将服务前置，指导帮助有潜力的企业向AEO认证企业方向发展，积累了一些成功案例。

对此，王晓参也表示认可，海关确实一直在努力培育潜力企业，对海关来说，这既履行了职责，提高了拟认证企业对AEO规定和实施步骤的熟悉度，也能够压缩一些不良AEO辅导培训机构忽悠企业的空间。杨先生更是乐见海关对潜力企业的培育，他认为海关一直提倡加大AEO企业培育力度，可以正向地规范企业进出口活动，避免单一依靠处罚方式约束企业。

“海关的信用管理体系对企业帮助越大，我们AEO第三方辅导机构获得的利好也更多。”王晓参真心期待海关企业信用管理体系更加完善健全。他还反馈说，其实外贸企业期待的不仅仅是AEO，也很期待加快贸易合规体系建设，中国AEO认证中某些涉及企业合规的标准较浅显，有些标准又绑住了企业手脚，我国有关部门在这方面还要加把劲。

至于“如何提高守信认证企业的获得感”，《办法》提到，海关根据社会信用体系建设有关要求，与国家有关部门实施守信联合激励和失信联合惩戒，推进信息互换、监管互认、执法互助。王晓参建议，“希望相关部门推动政策红利更多落地，让企业感受更明显；希望多部门联合认证，比如针对出口退税，盼让高级认证企业能够更快速获得退税；希望多给信用度高的企业开绿色窗口，甚至可以考虑给予AEO企业的法人、财务总监等更多方面的鼓励。”

太钢国贸的期货交易风险管理之道

■ 本报记者 刘国民

近年来，伴随金融业扩大开放，企业的风险管理意识不断增强。在大连商品交易所日前举办的2021年大商所企业风险管理计划上半年项目展示交流会上，太原钢铁集团国际经济贸易有限公司期货业务部期货交易员王育文，分享了该公司在铁矿石期货交易方面的风险管理之道。

据了解，太原钢铁集团国际经济贸易有限公司1986年成立，是太钢集团国际化窗口和实施国际化战略主要载体，围绕钢铁主业、镍铬、铁矿石、原燃料产品进出口以及冶金成套设备的进出口开展对内保供和对外贸易业务。

“2018年以来公司建立套期保值风险管理体系，与期货的结缘并不是一帆风顺，参与过程中，以有色板块为基础，基本围绕专业化对标，深化过程管控，形成现在内部控制的基本体系。”王育文说，“公司自接手铁矿石销售业务以后，就冲着套期保值基差交易的方向努力，套期保值要形成非常完整的一整套体系，首先最重要的就是以不相容岗位分离制衡为核心，设置独立风险管理、期货交易、财务核算等岗位，严格执行前中后台不相容岗位分离原则，在风险管理方面设置非常严苛的标准。其次，我们设定套期保值业务边界，明确运行范围的边界就是风险管控，制度中设定的所有定性和定量红线绝对不能碰。还一直跟踪风控动态指标，对资金使用率和期货、现货对冲之后止损预警线进行逐日精确控制。”

王育文介绍说，所有套期保值和基差交易是以最新的套期会计为准绳，设置了非常细致的逐单匹配信息系统，使用公允价值核定方法，通过严格期现匹配核算，将套期工具产生的盈亏和现货直接全部计入整体的盈亏里，这样就避免期货大赢大亏对公司财务账目产生巨大影响，满足期货所有监管部门的合规要求，真正实现套期保值盈亏的合并计算。

为什么一定强调以会计准则为准绳呢？“因为对于国有企业参与套期保值而言，后续的审计、监管风险可能更高一些，用最终经得起时间考验的会计方法来记账之后，所有期货操作和现货操作都能经得起考验。这套方法以信息化为支撑，通过信息化手段管住人、看住事，把所有在套期保值中的经验固化到系统流程中，真正实现所有数据透明，期现匹配关系清晰，全程可追溯，包括期货保证金在线监控，风险动态预警，实现套期保值业务全闭环管理。”王育文说。

在王育文看来，现货企业参与套期保值是非常慎重的事情，公司经过多年套期保值系统建设，基本形成聚焦敞口，现货驱动，期现匹配，精准核算，监控预警成熟的套期保值风险管理模式，基本实现所有套期保值信息相应共享，包括现货、期货、财务、风控，也实现基层的操作信息和管理层信息及时互通，随时都能出具报表，实现风险全面管控。“希望企业参与套期保值的时候，更注重基础和底层管理，把套期保值当做价格风险的防控工具，而不是投机工具。这是我们的初衷，也是我们始终坚持的原则。”王育文总结道。

“专精特新”建设要重视关键技术自主可控

■ 本报记者 周东洋

近年来，工信部屡次发文促进“专精特新”中小企业的发展。刚刚成立的北交所是继设立新三板、推行注册制、创立科创板之后，解决中小企业融资难、融资贵问题的又一有力举措。中国企业联合会、中国企业家协会常务副会长兼理事长朱宏任日前在2021（第二十一届）中国企业未来之星年会上表示，在国家和地方政府致力帮助中小企业改善发展环境的同时，广大中小企业也应做好为高质量发展拓展新空间的工作，围绕“专精特新”苦练内功。

在朱宏任看来，中小企业“专精特新”建设需要做到以下五点：

一是重视“专精特新”整体架构，避免转型碎片化。从工艺化时代产生并延续至今的专业化和智能化分工大幅提高了工业生产效率，但容易忽略企业的整体性。“专精特新”企业应做到既顾眼前更顾长远，使得企业以整体最优代替局部最优。并通过系统化的设计，建立有序的业务逻辑连接，形成从愿景概念到业务逻辑再到实施步骤的分层设计、评估、治理的过程路线，各子系统均建立符合各自运行环境需要的业务模型。

二是重视数字化转型的应用实践，避免概念空泛化。大数据、人工智能、物联网、云计算、5G等技术的深度融合创新与行业场景广泛结合，是“专精特新”中小企业数字化转型的基本要求，应用场景既应着眼产业链、供应链、新技术开发、流程优化也应面向客户与供应商，还应针对企业内部的组织与管理。企业应加快通过系列项目建设，由场景到全局培育高效业务创新能力，以数字支持差异化竞争，切忌一味空谈理想概念，贻误时机。

三是重视关键技术自主可控，避免经营盲目化。很多中小企业在关键核心技术上还没有实现完全自主可控，由此受到多方面制约，难展拳脚。企业是创新的主体，创新是“专精特新”的灵魂，在推进“专精特新”建设中，要结合自身愿景目标和战略规划制定关键数字技术研究规划，加强与产业链上下游和相关方的协同创新，敢于走前人没有走过的路，把创新和发展的主动权牢牢掌握在自己手中。

四是重视管理创新的核心地位，避免经营无序化。“专精特新”建设不仅仅要解决技术问题，还需要数字技术加管理创新的双轮驱动。企业需持续评估推动业务流程改进与变革，实现组织要素结构的持续优化，促进运行体系各环节迭代式发展与相互适配。在部署新技术、新装备、新系统、新软件的过程中，更要高度重视人才技能的更新调整，打造具有数字化新技能的员工队伍，提升企业整体创造力和创新能力。

五是重视企业文化的凝聚作用，避免发展短期化。构建中小企业“专精特新”发展模式是一项长期的、系统性变革创新，数字化转型是必不可少的手段。企业家要做好长期思想准备，需要发挥企业文化的凝聚作用，动员企业全员共同参与、迭代前行、长期推进。企业应适应数字化时代要求，建立对创新的容错机制，鼓励各层级围绕“专精特新”目标积极探索，保持旺盛的斗志，不懈努力，实现可持续发展。

华为常务董事、消费者业务CEO余承东宣布，截至9月12日，华为鸿蒙OS智能操作系统HarmonyOS升级用户数突破1亿，成为全球最快用户破亿的移动操作系统。图为上海南京路步行街上的华为旗舰店提供鸿蒙智能终端操作系统的多平台（手机、电脑、电视、平板）体验服务，吸引众多消费者尝鲜。 中新社发 陈玉宇 摄

微信、淘宝、抖音将打通 互联网发展离不开互联

工信部信管局日前召开165专项屏蔽网址链接问题行政指导会，提出三点合规标准，要求9月17日各平台必须按标准解除屏蔽，否则将采取执法措施。这也就意味着微信、淘宝、抖音等平台必须打破壁垒，进入互联互通阶段。

会上，提出了以下三条合规标准：具有外部网址链接访问功能的即时通信软件，对于用户分享的同种类型产品或服务的网址链接，展示和访问形式应保持一致；具有外部网址链接访问功能的即时通信软件，用户在即时通信中发送和接收合法网址链接，点击链接后，在应用内以页面的形式直接打开；不能对特定的产品或服务网址链接附加额外的操作步骤，不能要求用户手动复制链接后转至系统浏览器打开。

工信部部长肖亚庆表示，我国平台经济发展迅速，呈现总体向好的趋势，尤其在促进经济社会发展和方便群众生活方面，起到了非常重要的作用。与此同时，也出现了一些重要问题，有些需要从技术上解决，有些需要从管理上解决，有些需要各方面联动、系统地解决。

“怎样保障合法的网址链接正常访问，这是互联网发展的基本要求，无正当理由限制网址链接的识别、解析、正常访问，既影响了用户体验，也损害了用户权益，扰乱了市场秩序。”工信部信息管理局局长赵志国表示，当前，部分互联网企业对屏蔽网址链接问题的认识与专项行动要求还有一定的差距。为此，我们需要进一步帮助企业认识到，互联互通是互联网行业高质量发展的必然选择，让用户畅通安全使用互联网也是互联网行业的努力方向。同时要求企业能够按照整改要求，务实推动解决即时通信屏蔽网址链接等不同类型的问题。

清华大学国家战略研究院特约研究员刘旭认为，互联网企业相互屏蔽是互联网经济从PC端转向移动互联网后一个日益凸显的问题。在移动互联网时代，用户往往会将注意力集中在一个APP上，用户粘性越强也就越容易实现流量变现，更容易在激烈竞争中获得长尾效应。在这样的背景下，移动互联网中用户量最多，使用频次最高的应用软件开始一方面参股其他互联网企业或者开放第三方小程序，另一方面屏蔽主要竞争对手，形成一个相对封闭的流量黑洞。

德恒律师事务所律师陈晓玲告诉记者，9月17日之后没有整改到位的互联网平台，相关部门可以根据《反垄断法》和《反不正当竞争法》来进行规制，禁止具有市场支配地位的经营者，限定交易相对人只能与其进行交易或者只能与其指定的经营者进行交易的行为。因此，涉嫌具有市场支配地位的经营者拒绝向竞争对手开放API的行为是被禁止的。同时，经营者不得利用技术手段，通过影响用户选择或者其他方式，实施妨碍、破坏其他经营者合法提供的网络产品或者服务正常运行的行为：其中就包括恶意对其他经营者合法提供的网络产品或者服务实施不兼容的行为。

“互联互通就是互联网的初心，开放是数字生态的基础，平台之间互联产生的社会价值，一定远远大过在单一平台内的小循环。平台间如果能够互联互通，肯定会带来新的改革红利，结果会是多赢。对中小企业来说，解除外链屏蔽能降低流量费用，有利于降低经营成本，带来更好的经营便利；对消费者而言，则有助于提升生活便利度。”阿里巴巴集团董事会主席兼首席执行官张勇表示。

（穆青风）

西部陆海新通道升级加快速度

■ 本报记者 毛雯

《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》出炉；国内首条“航空+”西部陆海新通道——成都（双流）空铁国际联运港亮相；中国远洋海运集团有限公司“钦州港—吉大港”南亚航线首航……日前，西部陆海新通道建设进一步加快。

促进西部地区进一步开放

近两年来，西部陆海新通道在衔接“一带”和“一路”、支撑西部大开发、促进西部进一步开放等方面的作用日益凸显。

中国宏观经济研究院运输服务与物流研究室主任谢雨蓉介绍，西部陆海新通道涉及西部地区及海南省、湛江市“13+1”省区市，区域范围占我国国土面积70%以上。这一区域绝大部分处于内陆地区，交通物流等基础设施与东部沿海地区存在差距。近两年，西部陆海新通道建设的推进，改善了区域物流环境，沿线经济得到快速发展，尤其是作为核心覆盖区的西南地区，近年来经济增速普遍超过全国平均水平，区域中心城市产业聚集能力和人口吸引力显著增强。

目前，从成都出发的西部陆海新通道已覆盖约60个国家、超过120个目的港。据成都国际铁路港管委会相关负责人介绍，去年11月，成都国际铁路港已参与成立中欧班列国际供应链联盟及南向通道战略合作等活动，推动国际通道多层次合作，并重点谋划“中老”“中缅”国际铁路大通道，进一步提升成都作为泛欧泛亚国际门户枢纽在全球的影响力。

据了解，成都（双流）空铁国际联运港位于双流综合保税区园区铁路专用线。9月8日，铁路部门发布该专线的开通电报，标志着专线具备了运行能力。“9月底，我们将开行至东盟的西部陆海新通道班列和至欧洲的国际直达班列。”相关负责人表示，综保铁路专用线是四川唯一紧邻国际机场的铁路场站。9月底将开行的班列一列向南到东盟，一列向西至欧洲。

成都市双流区空港发展集团党委书记、董事长易劲松表示，未来，成都（双流）空铁国际联运港向南辐射泛亚地区、向北直达俄罗斯、向东链接日韩、向西深入欧洲腹地，年度国际班列通道总量不低于500列，东盟海外仓不少于3-5个，致力成为全球供应链服务重要节点和国际物流集散枢纽。

广西是西部陆海新通道的陆海交汇门户和陆路干线关键节点。近日，广西北部湾港钦州港—吉大港南亚YCX线成功首航，以钦州为始发地，形成钦州港-海南洋浦--新加坡-吉大港-新加坡-钦州港闭合航线，实现了北部湾港南亚航线的新突破，叩响海上丝路“新驼铃”。

中国钦州外轮代理有限公司副总经理莫锦幸表示，这条航线是北部湾港第一条孟加拉直达航线，将大大降低西部内陆地区到孟加拉进出口贸易的时间成本。同时，也充分体现出“一带一路”倡议为中国和沿线国家带来的共同发展机遇。

加大投资补齐短板

目前，西部陆海通道建设仍存短板。国家发展改革委基础司副司长周小棋表示，经过多年建设，西部陆海新通道的主通道和节点枢纽功能不断提升，基础设施网络持续完善，但铁路干线瓶颈制约、港口设施和服务能力短板弱项等问题依然存在，原有的工作力度和进度难以适应通道高质量发展需要。

基础设施不完善是西部陆海新通道最为突出的问题，尤其是一些“卡脖子”线路和路段严重制约了通道运行。其中，隆黄铁路至今仍未全线贯通。

四川省发展改革委相关负责人表示，隆黄铁路隆昌至叙永段是西线铁路通道重要组成部分，也是四川通往广西北部湾经济区出海口铁路货运大通道的瓶颈路段。2020年11月，四川省发展改革委批复了隆黄铁路隆昌至叙永铁路扩能改造工程可研报告，今年6月25日，该铁路段正式开工，总投资额为124.6亿元，建设工期3.5年。

业内人士称，除了加速优化运输通道外，西部陆海通道将进一步强化枢纽建设，优化港口功能布局。比如，在出海口方面，加快广西北部湾国际门户港建设，延伸上下游产业链供应链

国务院发展研究中心发展战略和区域经济研究部研究室主任刘云中表示，需完善互联互通的基础设施，加强贸易互通有无，充分发挥西部陆海新通道经济走廊作用，使其更好地融入全球产业链、供应链、价值链，推进西部大开发形成新格局，支撑区域经济高质量发展。