

把握政策机遇 加强企业信用建设

■ 本报记者 周东洋

2022 中国企业信用发展论坛近日在北京举行,商务部研究院信用研究所所长韩家平表示,近年来,我国的信用建设已经取得了显著成效,在全面依法治国和全面践行社会主义核心价值观过程中发挥了越来越重要的作用。

韩家平表示,数据也验证了这一判断。中国的信用建设包含诚信合规体系建设和信用风险管理体系两部分,从合规方面的经营异常信息、行政处罚信息、严重违法行为数量看,2011 年到 2014 年,这三类案件数量都是持续上升的,2015 年以后案件数量逐渐下降,尤其是这两年,市场主体整体的合规状况越来越好,违规的发生率越来越低。

与会人士表示,这些成果的取

得离不开政策的不断出台。2021 年以来,《法治中国建设规划(2020—2025 年)》《全国公共信用信息基础目录(2021 年版)》《全国失信惩戒措施基础清单(2021 年版)》《提升中小企业竞争力若干措施》《加强信用信息共享应用促进中小微企业融资实施方案》等制度、法规的完善落实,进一步提升了社会信用体系建设法治化、规范化水平,信用主体合法权益将得到更好保护。

与此同时,韩家平也表示,目前,我国信用建设方面仍存在问题。一是进展很不平衡,实践探索快于理论研究,公共领域快于市场领域。前些年的信用建设主要集中在公共领域、监管领域,但在市场领域,比如企业信用建设、金融风险防范等方面,还没有发挥很大的作

用”。二是平台建设快于制度建设。三是东部快于西部。四是“企业应收账款”存在问题。企业应收账款规模从 2011 年以后持续上升,且企业应收账款的回收周期延长,这造成了两个极端情况,一方面,小微企业融资难融资贵,另一方面,大企业高负债高杠杆,大企业借款容易,越借越多,小企业借不到钱,导致一些局部金融风险发生。

对此,韩家平表示,我国要加强商业信用体系建设,尤其是企业征信体系建设,并发展信用融资和供应链金融,解决中小企业融资问题,“在供应链中将大企业的信用传导到小企业,解决其融资问题,是当前国际上解决中小企业融资问题的重要做法。”

在中国企业改革与发展研究会

改造低效工业园有新招

■ 庞彩霞

在广东省中山市小榄镇,一个总投资约 11 亿元的高端环保产业园正在有序建设。拆除传统的铸铁棚厂房后,这个连片的五金表面处理聚集区将蝶变为拥有完善环保配套设施的现代化工业区,引导表面处理类企业集约化经营,在确保为小榄镇乃至周边镇镇的五金产业提供关键配套服务的同时,切实解决工业污染问题,打造经济效益可观、社会效益显著的高品质产业平台。

这个产业园被称为“共性产业园”,因其践行规划先行、土地集约、产业升级、集中治污的建设理念,有望成为中山兼顾产业发展与生态环保治理的示范。

过去,小榄镇金属表面处理聚集区由于土地利用效率低,布局不合理,污染治理效果不尽如人意。2020 年,中山市生态环境局和小榄镇对该工业区的用地、产能及产业布局优化调整,划分为核心区、缓冲区、拓展区和辐射区四大板块。

2021 年初,小榄镇金属表面处理聚集区率先通过规划环评审查,动工建设。预计改造后,土地利用率将提高 3 倍,废气处理效率提至 90% 以上。

“共性产业园”是“共性工厂”的升级版,中山“共性工厂”实践萌芽于“小散乱污”整治工作。2016 年,中山提出将同一产业或同一地区企业的特定生产加工环节聚集于同一专业化工厂,实现集中生产、集中设计、集中处理,为电镀、化工、印染、洗水、电路板、专业金属表面处理等传统行业提供了绿



新年伊始,各地企业在做好疫情防控的同时,开足马力赶制新年订单,力争取得“开门红”。图为在山东省青岛市即墨区的青岛颐和针织有限公司生产车间,纺织工人在生产服装面料。

新华社发 梁孝鹏 摄

一条见证友谊的城市“动脉线”

■ 蒋超

冬季晨光中,巴基斯坦第二大城市拉合尔的橙线地铁车厢里传来清晰的报站声。地铁缓缓停靠在德拉吉吉兰站,巴基斯坦青年穆罕默德·瑞曼走出车厢,和记者热情地打招呼。

瑞曼对地铁有着特殊感情,这里是他的职业生涯的第一站。“这里是我和中国兄弟们共同工作的地方,见证了巴中两国的友谊。”瑞曼说。

穿行在“花园之都”拉合尔的这条地铁线,被当地人称为橙线地铁,2020 年 10 月 25 日正式开通运营,是巴基斯坦第一条也是目前唯一一条地铁线,是共建“一带一路”的标志性项目中巴经济走廊的早期收获项目之一。

“2015 年,当拉合尔橙线地铁项目建设合同签署的时候,我还只是交通运输专业的大学生。我能感受到,我的国家将进入互联互通的‘一带一路’倡议之中。”瑞曼说。

2020 年 2 月,中巴两国签署了橙线运营维护项目合同,运营团队随即开始组建。瑞曼立即应聘,成为团队的一员。此时,离地铁开通只有 8 个月。正在组建的运营团队要在如此短的时间内克服新冠肺炎疫情的影响,全面掌握地铁的运营、调度、驾驶、保养等专业技术,这让瑞曼和同事们心里有些没底。

除了学习专业知识,全体学员还要跟随中方的培训师实地巡查

走廊优秀巴方员工。后来,他被调往橙线地铁运营控制中心担任行车调度员。到了新岗位,瑞曼肩负着更重要的责任。

“这里是橙线地铁的核心,我的工作岗位是最关键的岗位之一,”瑞曼说,“为确保拉合尔人民的出行安全,我们严格遵循安全标准运营。”

李辰告诉记者,橙线地铁运营平稳,年运送旅客 2500 万人次,从未出现任何安全责任事故。作为巴基斯坦的第一条地铁,橙线地铁的成就来之不易。

“中巴经济走廊不仅要联通两国的经济与科技,更要为民心相通作出贡献。橙线地铁就完美地实现了这一目标。”李辰说。

如今,橙线地铁已成为中巴友谊的名片,恒久驻留在巴基斯坦人民心中。

“毫无疑问,橙线地铁就是一条巴中友谊线。这一项目本身就是巴中友谊的展现。”瑞曼说。

橙线地铁保洁员穆罕默德·拉菲说,同样一段路,过去要走很久,而现在有了橙线地铁,人们的出行变得轻松自如。中国公司建设的优质项目造福了巴基斯坦人民。

乘客哈里斯·伊夫蒂哈尔说,中国慷慨地向巴基斯坦分享知识和经验,给巴基斯坦发展带来真正的帮助,促进巴基斯坦走向繁荣昌盛。

记者观察

进一步挖掘进口煤炭的保供潜力

■ 本报记者 刘国民

世界最大集装箱航运公司易主了。据法国航运咨询机构 Alphaliner 近日发布的最新数据,地中海航运公司的运力超越丹麦航运巨头马士基,成为全球最大航运公司。

在航运领域,马士基是当之无愧的业界巨头。从 1975 年进入全球集装箱贸易领域以来,数十年一直占据榜首,其建造的巨型船只多次打破运力纪录。

不过,对于这一变化,马士基应该是早有心理准备。就在上个月,马士基首席执行官索伦·斯库表示,第一的位置对公司来说并不重要,公司目前正将投资重点放在拓展利润率更高的陆上物流业务。

梳理近两年马士基和地中海航运公司的一些“大动作”,不难看出世界最大集装箱航运公司易主的原因。

地中海航运公司近年来增长势头迅猛,通过引进大型新造集装箱货轮、租用集装箱货轮和收购二手集装箱船等方式,运力实现了明显增长。自 2020 年以来,公司收

购了 128 艘二手集装箱货轮,在航运史上前所未有的。

马士基也是收购动作不断,不过方向却不太一样,不是为了增加运力,而是拓展陆上物流业务。去年 12 月,马士基收购了利丰物流,提升了亚太地区的陆上物流业务能力。此前,马士基还收购了美国和欧洲市场的包裹递送公司、B2C 物流公司和仓储云数据公司,推动业务多元化,提升技术服务能力。

新冠肺炎疫情下,船舶和集装箱“一箱难求”、运价飞涨,航运公司自然成为最大赢家。从短期来看,航运需求依旧旺盛,港口拥堵问题仍然存在,集装箱运价还有可能继续上涨。但从长期来看,随着港口恢复正常运作,拥堵问题将得以缓解,运价会逐步回归正常水平。

在这种背景下,马士基不再一味追求规模,用积蓄的资金和力量加速拓展利润率更高的陆上物流业务,不失为一种为公司长久发展考虑的明智之举。

在备受关注的 2021 年煤炭保供稳价过程中,煤炭进口较快增长,为煤炭保供稳价贡献了力量,海关总署数据显示,2021 年 1 月至 11 月,煤炭进口额比 2020 年同期增长 54.5%。与此同时,在煤炭进口方面亦存在一些制约因素。厦门大学中国能源政策研究院院长林伯强告诉记者,进口煤在国内煤炭总消费量中占比较小,进口煤炭的运输成本较高制约了进口。中国煤炭市场网工作人员介绍说,进口煤价格低,但运输时间长且到货慢,所以煤炭进口一般都遵循就近原则,例如蒙古国煤炭主要供应中国北方。

可见,采取举措缓解这些瓶颈问题,将有助于让进口煤炭在保供稳价中发挥更大作用。

具体来说,一是针对煤炭运

输、装卸繁琐费时等痛点,有针对性地改进设备、优化流程。例如,满洲里站东吊货场内安装了带有“吊钩防转装置”的龙门吊,进口煤炭一辆车的换装时间仅用时 30 分钟,相比之前效率提升了 1 倍。此类改进和创新不一定要全部翻新所有工序,哪怕是局部的微创新也很有意义。这样的改进和创新越来越多以后,煤炭进口运输费时费力的瓶颈就能逐渐有所改观。

二是参照有关部门对发电供热企业内采购煤炭的保供稳价举措,对企业进口煤炭的行为进行分析,将市场行为和保供稳价行为区分开来。在 2021 年 12 月 3 日的全国煤炭交易会上,有关方面公布了 2022 年煤炭长期合同签订履约方案征求意见稿,其中明确 2022 年的煤炭长协签订范围进一步扩大,核定能力在 30 万吨及以上的煤炭生产企业原则上均被纳入签订范围;需求一侧,要求发电供热企业除进口煤以外的用煤 100% 签订长协。不仅如此,国家有关部门一直以来还对煤炭中长期合同履行情况进行监管,力求为煤炭保供稳价提供更全面的保障。这给了进口煤炭领域一些启示。对进口煤炭,若是市场行为当然随行就市,但对保供稳价行为可以给予一定补贴,还可以给予适当的价格保障和销路保障,在通关、运输等环节给予较好的政策扶持。这样一来,当国内急需煤炭时,煤炭进口的相关扶持政策就可以弥补市场机制的不足,从而让煤炭进口更加便利。

三是煤炭从进口、分发到消费端,实际上是由多式联运共同

中马数字经济合作扬长避短

■ 本报记者 刘国民

新冠肺炎疫情使马来西亚见证了数字经济的发展活力。中国和马来西亚在数字经济领域的友好合作由来已久,双方在电子商务、电子支付、云计算等多个领域开展了密切的交流。1 月 9 日,由北京外国语大学区域与全球治理高等研究院、北京外国语大学亚洲学院、北京外国语大学中国马来研究中心、北京大学东盟国家研究中心、社会科学文献出版社联合举办的《马来西亚蓝皮书:马来西亚发展报告(2021)》(以下简称《蓝皮书》)发布会在北京举行。当天发布的《蓝皮书》结合马来西亚数字经济领域的发展短板,以及中国在数字经济领域的发展优势,认为两国可以从以下三个层面开展战略对话和针对性合作,切实有效地补足短板,实现可持续发展。

加强制度供给,做好宏观战略规划。中马两国的数字经济合作始于 2017 年。两国相关企业积极开展合作,比如阿里巴巴集团深度参与了马来西亚全球首个电子商务自贸区的建设,蚂蚁金融与马来西亚两家银行达成合作关系,共同开发电子支付服务。杭州市政府与马来西亚共同推进马来西亚数字自贸区 and 跨境电子商务综合试验区实现互联互通。

虽然相较于东南亚其他地区,中马在数字经济领域的合作已处于领先地位,但是两国尚未形成系统的、完整的、全面的数字经济合作机制。对此,建议中马两国设立专门机构,共同制定数字经济合作制度,为双方的技术交流、资金投入、人才培养、项目施工等提供指导和监督保障。同时,双方应对法律法规进行适当调整,明确各环节的数据使用标准,并加强对数据应用的监管,共同构建数字经济发展的共同体。

重点发展数字基建,夯实发展基础。马来西亚在数字基建方面存在明显的发展劣势,亟待拓宽基建范围,提高基建质量。当前,中国在 5G 领域的建设优势明显,5G 基站数量达 16 万个,技术水平处于全球领先地位。同时,中国在云计算、数据处理等领域也取得了较大成绩,超级计算机的计算能力处于发展第一梯队,云数据中心的资源总体供给规模近年来的复合增长率也已超过 30%。对此,建议中马两国加强在 ICT、5G、人工智能、大数据、物联网等数字基础设施领域的合作。建议中国相关电信或数字基建企业可以通过 BOT 或 PPP 模式对马来西亚电信运营商进行投资,或作为设备与项目技术提供商,坚持本土化运营。双方可以共商共建基础设施设备,比如有有线电视、光纤光缆、人造卫星等网络设施,以及中继器、路由器和控制传输路径的硬件设备,促进马来西亚网络全覆盖、高速率和智能化发展。同时,针对马来西亚基建资金不足的问题,中企可以在现有合作框架协议下,借助各大商业银行、政策性银行,以及“一带一路”专项贷款和合作基金,为马来西亚基础设施建设提供形式多样的资金支持。

专注数字人才培养,储备转型力量。对于马来西亚高科技人才储备不足的问题,中马双方应加强人才培养合作。一方面,马来西亚可以向中国学习先进的数字技术和管理经验,用于本国的数字经济建设;另一方面,中国可以向马来西亚推广最新的科学技术,实现两国在数字经济领域的双赢发展。对此,建议双方积极促进技术交流和科技创新合作,充分利用高校、科研机构的资源,着重培养数字型管理人才和专业型人才,搭建人才高地。同时,针对马来西亚企业也应该定期开展培训交流活动,分享发展经验和技术。

服務四海 誠信天下

中國專利代理(香港)有限公司
CHINA PATENT AGENT (H.K.) LTD.
www.cpahkltd.com