

# 内外贸一体化提速拓展市场空间

今年前7个月

我国货物贸易进出口总值24.83万亿元

▲ 同比增长6.2%

出口

14.26  
万亿元

进口

10.57  
万亿元

出口方面

手机、家电、自动数据处理设备合计出口1.3万亿元

▲ 增长6.1%

风力发电机组、船舶、汽车出口增速较快

进口方面

金属矿砂进口量

增加6.2%

能源产品进口量

增加5.4%

7月当月

进出口 3.68万亿元

▲ 同比增长6.5%

其中

出口 2.14万亿元

进口 1.54万亿元

《中共中央关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》提出，加快内外贸一体化改革。去年底，国务院办公厅印发《关于加快内外贸一体化发展的若干措施》的通知，提出打通阻碍内外贸一体化的关键堵点，助力企业在国内国际两个市场顺畅切换，实现“两条腿”走路。为何要加快推进内外贸一体化改革？如何打通阻碍内外贸一体化的堵点？

## 市场发展需要

中国既是经济大国又是贸易大国，无论外贸还是内贸都有着自身特点。国际贸易持续发展为经济稳定、产业升级和国际竞争优势的确立提供了强有力的支持。国内贸易在促进跨区域资源流动成本显著降低、推进市场秩序和市场建设方面发挥着积极作用。

内贸和外贸在市场特点、参与主体、管理模式等方面存在诸多差异。但是，推动内外贸一体化并非完全消除差异，而是要通过改革和创新减少商品、服务、技术等要素在内外贸市场间的流动障碍，创造更为公平、自由、有效的市场环境。

目前，中国已成为全球各国贸易的关键节点，在国际贸易网络中扮演着重要的枢纽角色。按照世界贸易组织统计，2023年全球货物贸易和服务贸易的总额为30.5万亿美元，其中货物贸易额占比75.3%，约为23.0万亿美元，服务贸易额约为7.5万亿美元。照此计算，2023年中国5.94万亿美元的货物贸易额和8719亿美元的服务贸易额的全占占比分别为25.8%和11.6%。

在供给端，中国制造业的强大基础满足了国际市场需求，包括加工贸易在内的贸易方式，为国外产业链下游伙伴和消费者提供了稳定且质优价廉的商品。随着对外开放的广度深度不断拓展，从沿海、沿江到内陆，越来越多的省市进一步融入全球供应链。原本专攻国内市场的企业有了国际市场加持，需要更快与全球市场接轨，显著增强了内贸活动对接外贸市场的意愿和需求。

在需求端，中国市场具有吸引力。中国消费市场稳居全球第二，消费需求旺盛。各国商品生产者和服务提供者都希望进入和把握中国市场扩容机遇，通过对华出口进入更多区域市场，为本国商品寻找具有持久消费力和特定的细分市场。

当前经济全球化背景下，市场开放仍主要集中于各经济体的边境。进入一国关境之后的经济活动仍然有很多，涉及的内容环节丰富。各成员在国内市场规则上的协调和探索力度不足。经过长期发展，各方的内贸和外贸市场相比，已形成了较为复杂的模式。

加快推进内外贸一体化，有望继续增加中国营商环境和各项政策的透明度，形成双向促进。对外，中国经济、产业和市场与全球的链接将更为紧密，规则壁垒将在经济活动中逐渐减少，企业可以与上下游合作伙伴共同探索有利的合作方式。对内，中国改革开放的进程将在更高水平开放下加速，新质生产力发展有望提速。

## 机遇挑战并存

在百年未有之大变局下，内外贸一体化

的推进面临难得机遇。

一是新材料、新工艺、人工智能新技术等加速发展，信息传递的速度、涉及的广度前所未有，为商业和消费者决策提供了重要支持，显著降低了信息不对称和信息壁垒，有助于减少内外贸市场间的分割。内外贸市场一体化将为新技术的广泛应用创造更好的规模效应，减少技术垄断和数据鸿沟，以更高的商业回报，为创新提供更为充沛的动能。

二是“一带一路”倡议获得广大国家的积极参与和响应，自贸协定加速升级、整合，自贸试验区积极探索适合各地的创新路径，各类平台和机制的发展为内外贸一体化的实践探索提供了更好的保障，减少了市场环境的不确定性。内外贸一体化既可以在部分地区先行先试，又可以通过与有共同兴趣国家的联合推动加速探索，成功经验及可能的风险都得以有效把控，增加了内外贸一体化推进的成功概率。

三是在传统优势继续发展的同时，包括“新三样”在内的领域开创了新的市场空间，为不同产业链、供应链的内外贸一体化发展创造了多重赛道，进而拓展了内外贸一体化实践的适用范围。

挑战同样不能忽视。部分国家的单边主义和保护主义行动影响了市场响应能力，甚至在一定程度上改变了企业的价值取向。地缘冲突引发金融制裁和物流中断等风险增加，增加了内外贸一体化可能需要应对的不确定因素。中国经济本身在区域、行业和市场发展上都存在不少结构性不平衡，推动内外贸一体化需要在能力与意愿上做好平衡。

## 仍应协同发力

内外贸一体化推进是一个持续的过程，既聚焦于优化和改进影响内外贸发展的关键要素，又涉及内外贸渠道的对接，还将加强市场主体能力建设，使得内外贸一体化能够对企业带来持久的吸引力。

做好国内外标准和认证的对接，以高标准要求促进市场竞争提高质量，为内贸企业开拓国际市场降低技术门槛。着力破除各种形式的地方保护和市场分割，加快建设全国统一大市场，使得包括数据在内的各类资源要素得以更顺畅、安全地流动，提高资源配置和利用效率。继续加大内外贸产品同线同标同质工作力度，提高内外贸市场联通效率。

加大力度推动内外贸市场对接，使得外贸优品拓内销活动常态化、电商化，鼓励内贸企业以跨境电商和市场采购贸易等方式开拓国际市场，将重要的展会作为增加品牌知名度、促进建立贸易信任关系的平台和环境，促进国内国际市场加速接轨。

把培育内外贸一体化企业作为重要抓手。发挥产业链优势，支持核心企业带动上下游协同开拓国内国际市场。促进传统优势领域通过内外贸一体化实现高质量发展。通过知识产权保护 and 贸易协定提升创新优势领域的企业竞争力，以内外贸一体化弥补短板。

（作者系商务部国际贸易经济合作研究院研究员）

## 链接

□ 本报记者 周琳

## 天津创新推动内外贸一体化发展

8月29日，伴随着嘹亮的汽笛声，“宁远宁波”号货轮缓缓靠泊在天津东疆港区太平洋码头，1562个装载着家具、建材等货物的集装箱快速完成卸货作业后，1209个将运往宁波等口岸出口的集装箱被装上船舶。“这是更加便利的内外贸同船运输模式。内外贸同船运输是外贸内支线船舶，经海关备案后充分利用剩余舱位同时承载内贸集装箱货物，即船舶同时载运外贸转关运输集装箱货物和内贸集装箱货物的运输方式。这种方式能扩展内外贸同船运输对港口经济、区域发展的助力，具有舱位共享、随装随卸、便捷中转等特点。”天津海关所属东疆海关科长张一珺说。

2022年，天津海关以天津东疆海关为试点开展内外贸同船运输改革，实现新增装卸内贸货物从0到110万标箱的突破。如今，东疆港区已累计作业内贸船舶超过3800艘次，箱量超过500万标箱，相当于在天津港内新建了一个大型内贸港。

在构建推动内外贸一体化发展的体制机制层面，天津市一直在持续发力。2022年12月，天津市外贸办印发相关通知，建立天津市促进内外贸一体化发展工作机制，天

津市商务局、天津市市场监管委、天津海关等21个单位为成员。

日前印发的《天津市进一步加快内外贸一体化发展若干措施》提出，立足天津内外贸一体化工作特点及发展现状，推进内外贸产品同线同标同质、拓展内销渠道、加强知识产权保护、完善内外贸信用体系、提升物流便利性、强化内外贸人才支撑等多个方面的措施，打通阻碍内外贸一体化的关键堵点，突出统筹规划和落地实施，增强对内外贸一体化发展的扶持力度，并将进一步优化内外贸一体化发展环境，增强企业内外贸一体化动力。

天津海关综合处副处长周传奇介绍，近年来，天津海关出台多项举措支持内外贸一体化发展，提升口岸智慧监管能力水平和同船运输应用实效。同时，持续推进加工贸易单耗改革试点，支持市场采购、保税维修等新业态发展，优化展会展品的通关监管服务保障，帮助企业打响品牌、拓宽渠道。此外，强化天津“老字号”企业知识产权海关保护，指导企业提交知识产权海关保护备案申请，及时推送最新国外技术性贸易措施变化情况，助力企业开拓海外市场。

进一步深化费率机制改革，不仅推动行业端正经营理念，聚焦投研能力建设、更加关注投资者服务和回报，也将吸引更多中长期资金通过公募加大权益类资产配置。但要看到，费率改革不可能一蹴而就。

马春阳

近日，国内首只退管理费公募基金引起市场广泛关注。根据合同规定，南方瑞合三年定开混合发起基金的管理费收取机制取决于基金净值表现，由于该产品在上一个封闭期出现亏损，南方基金向投资者退回了管理费，总额超3000万元。“不赚钱不收管理费”产品的出现，是公募基金行业探索优化费率机制的一次有益尝试，也释放了基金管理人向投资者共进退、提升投资者体验的决心。

近年来，在我国居民财富管理需求日益提升的背景下，公募基金行业快速发展，产品结构持续优化，规范水平稳步提升，目前总规模已突破31万亿元。但同时，行业发展仍然存在“重首发、轻持管”“重销售、轻投资”“基金赚钱基民不赚钱”等问题。

这些问题都与此前的收费模式有关。一直以来，国内基金公司的盈利模式主要依赖管理费收入，管理费又以固定费率为主，这意味着公司盈利与规模高度绑定，从而导致一些公司过于追求规模扩张，忽视基金业绩的提升。

为降低投资成本并优化基金费率结构，去年7月份，证监会印发《公募基金行业费率改革工作方案》，分阶段推进费率改革。目前，主动权益类基金费率水平已经调降。有数据显示，今年上半年基金公司收取管理费604.09亿元，相比去年同期的701.16亿元，下降13.84%。同时，还有多家基金公司探索成立了浮动费率基金产品，主要分为与收益率挂钩、与持有时间挂钩、与规模挂钩三种类型。

今年发布的新“国九条”提出，稳步降低公募基金行业综合费率。在市场相对低迷的当下，进一步深化费率机制改革，通过创新产品设计、降低投资成本，不仅推动行业端正经营理念，聚焦投研能力建设、更加关注投资者服务和回报，也将吸引更多中长期资金通过公募加大权益类资产配置，有助于为行业服务财富管理提供良好环境。

但要看到，费率改革不可能一蹴而就。对于行业费率改革的探索，应锚定行业发展与投资者利益“同提升、共进步”目标，结合我国资本市场发展阶段性特征，谨慎把控降费幅度、避免费率“陡升陡降”，并根据不同产品特征设置不同的收费模式。在收费机制设计上，除了降低投资者投资成本，也应给基金管理人留有一定的激励，推动其更好地发挥主动管理能力。在费率改革的大环境下，基金管理人只有真正摒弃过度追求规模的心态，专注提高自身运营能力和投研水平，回归“受人之托，代客理财”本源，才能够保护自身的业内声誉，并推动行业长久健康发展。

## 破解共享电动自行车治理难题

本报记者 郝进东

据中国城市公共交通协会初步统计，截至今年上半年，全国投放运营共享电动自行车的城市达300多个，投放数量超1500万辆。业内人士指出，共享电动自行车有助于解决城市交通出行“最后一公里”问题，在缓解城市交通拥堵、构建绿色出行体系等方面发挥了积极作用。国家发展改革委综合运输研究所城市交通中心主任程世东表示，共享电动自行车在车辆合规、充电安全、秩序维护等方面具有优势，可以很好满足公众绿色出行需求。

然而，一些地方共享电动自行车违规投放、乱停乱放等问题，影响了城市交通秩序和市容市貌。前段时间，一些地方发生多起电动自行车火灾事故，也引发了对电动自行车安全的担忧与重视。如何在建设城市绿色出行体系的同时，减少乃至杜绝电动自行车爆燃爆炸引发的灾害？各地城市管理部门在积极探索。

近日，2024中国共享两轮样板市场·经验交流会在浙江宁波举行。中国道路运输协会发布《互联网租赁自行车高质量发展研究报告》，宁波、杭州、长沙、马鞍山、昆明、合肥、南宁、重庆、沈阳等十城入选中国首批共享两轮智慧治理“样板城市”。

据了解，自国务院部署电动自行车安全隐患全链条整治行动工作以来，宁波市整治专班多次深入宁波本土互联网企业，从道路交通安全、市容市貌管理、安全生产、消防安全等方面着手，对该企业共享电动自行车的投放、骑行、停放、充电、仓储等全链条各环节进行检查指导。通过多方联动、政企协作，对共享单车的安全、服务、管理等各个方面进行规范化要求。

□ 共享电动自行车有助于解决城市交通出行“最后一公里”问题，在缓解城市交通拥堵、构建绿色出行体系等方面发挥了积极作用。但近期出现的各类问题也引发了对电动自行车安全的担忧与重视。

□ 行业发展需要顶层设计与政企协作，通过进一步精细化管理实现共建、共治、共享。各地应将共享单车纳入城市交通规划，科学设置停车点与行车线路，同时构建完整的法规体系，为行业提供明确规范。

如何达到安全、绿色、智慧、文明的治理目标？行业发展需要顶层设计与政企协作，通过进一步精细化管理实现共建、共治、共享。中国城市公共交通协会慢行交通分会专家王力宏认为，各地政府应将共享单车纳入城市交通规划，科学设置停车点与行车线路，减少随意停放现象，提升交通效率。同时，各地应从市场准入、规模控制、监管评估、安全运营及退出机制等方面构建完整的法规体系，为行业提供明确规范。共享单车企业应增加技术研发投入，优化车辆性能和服务水平，借技术创新增强市场竞争力。

程世东认为，以交通安全、消防安全、影响公共秩序和公共交通等为由对共享电动自行车进行限制或取缔并不合理，应该加大对行业的规范，并对当前市场存在的问题进行整治与改善。他建议

各地应加强探索，尝试更为科学合理的共享单车市场准入模式。比如，给予每个平台企业一定的免费投放量，保持公平竞争，超过一定量后收取资源占用费，可阶梯收费，防止过度投放。交通与发展政策研究所(ITDP)东亚区首席代表刘岱宗表示，共享电动自行车市场中的企业众多，每个城市可能有自己的一些小众品牌车，因此，如何制定更加稳妥的准入门槛和方式，以促进共享电动自行车市场有序竞争和健康发展，是值得行业共同探讨的问题。

作为全国最早对共享电动自行车进行立法的城市，宁波通过“科学立法、严格执法、企业守法”，推动使用者、管理部门和经营企业一起为共享车辆的进驻、使用、停放等事项负责。“只有上下合力形成良性传导，才能激发行业内生动力并保持长久活力。”宁波市公路运输中心相关负责人姜彬说。



9月19日，建设中的贵州夹岩水利枢纽工程毕节市黔西市境内横跨两山的拱桥渡槽。该工程是以城乡供水和灌溉为主、兼顾发电，建成后将有助于解决黔西北地区缺水问题。

史开心摄(中经视觉)