

International Economics Review

国际经济学评论

2008年第二辑（总第二辑）

佟家栋 海闻 主编



中国财政经济出版社

国际经济学评论

International Economics Review

2008 年第二辑（总第二辑）

中国财政经济出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际经济学评论. 2008 年. 第二辑: 总第二辑/佟家栋, 海闻主编. —北京: 中国财政经济出版社, 2008. 11

ISBN 978 - 7 - 5095 - 1975 - 2

I. 国… II. ①佟…②海… III. 国际经济学 - 文集 IV. F11 - 0

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 009777 号

责任编辑: 张 军

责任校对: 黄亚青

封面设计: 水平面

版式设计: 汤广才

中国财政经济出版社出版

URL: <http://www.cfeph.cn>

E-mail: cfeph@cfeph.cn

(版权所有 翻印必究)

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮政编码: 100142

发行处电话: 88190406 财经书店电话: 64033436

北京财经印刷厂印刷 各地新华书店经销

787 × 1092 毫米 16 开 11.75 印张 284 000 字

2008 年 11 月第 1 版 2008 年 11 月北京第 1 次印刷

定价: 25.00 元

ISBN 978 - 7 - 5095 - 1975 - 2/F · 1953

(图书出现印装问题, 本社负责调换)

本社质量投诉电话: 010 - 88190744

编委会名单

顾 问：熊性美 薛敬孝

主 编：佟家栋 海 闻

编委会成员：冼国明 马君潞 宫占奎 刘秉镰

戴金平 高乐咏 黄兆基 李坤望

盛 斌 李荣林 朱 彤 蒋殿春

张伯伟 周 申 李长英 尹翔硕

秘 书：苑 涛 包 群

目 录

国际贸易理论与政策

入世后中国快递业制度变迁中的成本驱动分析	赵春明	殷彪	(3)
中国劳动力市场一体化与经济开放的作用	周申	易苗	(19)
产品内国际分工与中国工业的产业升级	胡昭玲	陈鸳鸯	(41)
中国对外贸易扩张：特点、成因及影响	苑涛	张林霞	王孝松 (52)
服务贸易、货物贸易和劳动生产率变动：理论和实证			
——基于李嘉图连续统模型的贸易差额分析	周燕	黄建忠	(63)
贸易政策选择的经济发展阶段思考		曹吉云	(77)
金融市场发展与贸易竞争力：基于中国各行业的面板数据分析		齐俊妍	(93)
东亚生产者服务贸易结构变迁研究			
——基于“雁阵”模式的实证分析		王荣艳	(108)

区域经济一体化、汇率与国际直接投资

自由贸易协定的生产和福利效应：基于自由资本模型的分析			
.....	李荣林	于明言	(127)
新兴市场经济体的汇率制度选择、名义冲击与经济增长			
——一个基于金融约束临界特征的微观解释	刘程	佟家栋	(138)
知识产权保护对我国外商直接投资的影响研究	许和连	柒江艺	赖明勇 (157)
“挤入效应”与 FDI 在中国的区位分布		高越	(171)

国际贸易理论与政策

国际经济学评论

International Economics Review

入世后中国快递业制度变迁中的成本驱动分析

赵春明 殷彪^①

摘要：本文的研究对象是中国快递业的制度变迁，在制度经济学的分析框架中引入产业组织理论的思想，构建模型分析了中国快递业制度变迁的关键性解释变量，并在非纵向一体化模型的基础上引入新的变量，解释了入世后中国快递业市场呈现“三足鼎立”新格局的原因。本文通过证明逻辑上依次展开的四个命题，给中国快递业制度变迁的过程予以理论解释，并且通过相关的数据和案例对理论模型进行论证。最后，本文得出结论认为：在中国快递业制度变迁和市场化进程的过程中，除了WTO营造公平竞争的市场环境外，成本驱动成为制度变迁的主要因素，以此提高了非国有企业和国有企业增长率之间的差距。因此，WTO为中国快递业市场制度变迁提供了外部保障，而成本驱动为增强市场开放的内生动力提供了支持。

关键词：WTO 中国快递业 制度变迁 成本驱动

一、引言

中国在WTO协议中对原本包含在国内邮政业中的快递业作出了相关承诺，这对我

^① 赵春明、殷彪，北京师范大学经济与工商管理学院，电子邮件：cmzhao@bnu.edu.cn。



国快递业产生了全方位的影响。快递业是中国的新兴行业,也是增长最为迅速的行业之一。进入 21 世纪以来,快递业的增长率保持在 30% 以上,特别是 2001 年中国加入 WTO 后,市场扩张更加明显。2006 年,中国快递业继续以超过 25% 的速度快速增长^①,这是服务业中的其他行业不可比拟的。因此,本文选取中国经济中至关重要的快递业作为研究对象,这对于说明 WTO 对中国快递行业制度变迁及市场化进程的影响具有典型意义,对解释服务业中其他类似行业的制度变迁过程也具有普遍意义。

中国加入 WTO 前后,人们普遍对市场开放具有忧患意识,往往担心国有企业和民营企业会被强势的外资企业冲垮。加入 WTO 前夕,学术界有大量文献对快递业的命运表示担忧,最乐观的观点也是“有利有弊”(袁芳,2000;董阎礼,2001;王世春,2001);对快递业有相关预测的文献都表明,人世将对中国快递业产生直接或间接的冲击,但对于民营快递何去何从的问题尚存争论。

比较乐观的预测认为,外资的大量投入将推动我国服务业迅速成长。入世后,我国服务业不同行业受冲击的程度大致可分为“大、中、小”三级,其中,邮政业受直接冲击较小,但有间接影响(李江帆,2000)。李善同等人(2000)就中国人世对中国经济的影响进行了一般均衡分析,认为中国人世对服务贸易的影响比人们预期的要小,但对快递业没有进行专门的论述。

另一方的观点着重于中国人世带来的冲击,认为即使中国加入 WTO,国有企业能够依靠各种政策优势很好地“存活”(田春生,2000),而民营企业很有可能被迫退出市场。就我国快递业来说,传统的商业界限在 WTO 下将被冲破,各种分销业和辅助分销业的市场准入将全面开放,包含其中的快递业也将受到冲击(徐从才,2001)。

市场的开放对民营企业和国有企业是否产生同样的作用,就此问题存在两种不同的观点,导致各自结论的不一致。一方认为,如果竞争能够很好地发挥作用,国有企业通过竞争仍然可以保持效率(Jackson 和 Price, 1994)^②,这类观点流行于早些年间私有化的反对派(Caves & Christensen, 1980)^③。另一方则认为,国有企业在激烈竞争中没有内生动力去提高效率,日本学者 Mizutani 和 Uranishi (2003)^④通过对日本邮政的案例研究发现,市场开放仅对提高民营企业的生产率 and 降低经营成本有作用,而对国有企业无效。

在国内,民营快递受中国邮政监管并与其直接竞争,如果民营快递的增长率总大于

① 中国快递市场发展研究课题组:《中国快递市场发展研究报告》,中国经济出版社 2006 年版,第 5~7 页。

② Jackson, P. M., and C. Price. 1994, *Privatization and Regulation: A Review of the Issue*, Privatization and Regulation, 1-34, edited by Peter M. Jackson and Catherine M. Price, Harlow, U. K.: Longman.

③ 例如 Caves 和 Christensen (1980) 分析了加拿大铁路私营和国有企业的 TFP 之后得出没有区别的结论。

④ Fumitoshi Mizutani & Shuji Uranishi, *The Post Office vs. Parcel Delivery Companies: Competition Effects on Costs and Productivity*, Journal of Regulatory Economic; 23: 3 299-319, Kluwer Academic Publishers, Manufactured in The Netherlands, 2003.



中国邮政,那么民营企业将有机会突破制度“瓶颈”得以不断发展。樊纲(2000)构建的体制转轨动态模型从宏观经济制度变迁的角度论证了该命题,虽然该模型没有涉及某个具体的产业,但也对这个命题进行了有力的佐证。

中国加入WTO后,快递业市场上的民营快递并没有被外资快递冲垮,因此我们有理由认为这是政府的开放策略对快递业形成制度保护的正外部性。中央政府对服务业开放的基本构思是采取循序渐进的方式,实现有秩序的市场竞争(盛斌,2002)。

Myron A. Brilliant 和 Jeremie Waterman (2003, 2004)^① 在连续两年关于中国入世的美国商会报告中都特别针对中国快递行业进行了分析。他们认为,新的邮政立法应该反映中国加入WTO的承诺,不能允许中国邮政将现有的垄断延伸到新的领域。他们建议“邮政专营”的范围应该从350克下降到250克再到150克。这与Sokol(2003)的建议类似,而且与中国邮政法草案的变化趋势一致。

综上所述,后WTO时代的中国快递业现状与入世前业界和学术界的普遍担忧形成悖论,而目前就WTO与中国快递业制度变迁的理论分析尚处于初期,因此WTO对中国快递业发展产生的影响以及民营快递崛起的深层次原因有待研究。

二、中国快递业发展概述

到目前为止,中国快递业的发展历程大致可以归纳为以下三个阶段:

1. 20世纪80年代初到90年代后期。这是中国快递业的起步时期。这个时期,中国邮政EMS几乎垄断整个中国快递业市场,包括国际快递、城际快递和同城快递市场,并在相当长的一段时期保持50%以上的市场份额^②。此时,由于政策壁垒高筑,外资快递几乎被排除在市场之外,仅能以合资、合作的方式参与市场。随着改革开放不断深化,民营快递逐渐进入中国快递业市场,并成为中国快递业制度变迁的导火索。

2. 20世纪90年代后期到入世保护期结束前。随着民营快递大量进入市场^③,与中国邮政发生的摩擦越来越多,而此时的外资快递在国门守候,待中国加入WTO后立即进入^④。中国的人世承诺和WTO协议增强了外资快递和民营快递的博弈能力,逐渐

^① China's WTO Implementation: A Three-Year Assessment. Report Prepared by: Myron A. Brilliant (Vice President, East Asia) and Jeremie Waterman (Director, Northeast Asia). U. S. Chamber of Commerce, September, 2004.

^② 中国快递市场发展研究课题组:《中国快递业市场发展研究报告》,中国经济出版社2006年版,第6页。

^③ 目前已经占整个市场份额的75%以上。资料来源同上。

^④ 目前中国邮政EMS的国际快递业务已经从90年代初的80%下降到不足20%,大量市场被国际速递占领。资料来源同上。



撬开了“邮政专营”的制度枷锁。

中国入世后初期,500克“邮政专营”的范围一度成为民营快递不可逾越的壁垒,中国快递业市场经历了漫长的开放历程,但最终随着保护期的结束,带来更多的外资进入,这个壁垒不断降低^①。

3. 入世保护期结束至今。无论在保护期内还是之后,民营快递始终没有被管理完善、实力雄厚的外资快递挤出市场,却占领了75%以上的同城快递市场,并涉足城际快递和国际快递。然而,保护期结束后,中国快递业市场上的外资企业完全摆脱了束缚,以更快的速度占领市场,存在民营快递被外资并购的趋势,本文暂且不涉及该问题的探讨。

综上所述,中国加入WTO开启了快递业市场通往自由竞争的大门。下面,本文试图对这个制度变迁过程予以理论解释。

三、中国快递业制度变迁的内因和外因

本文试图将制度变迁的分析框架与产业组织理论中的某些思想结合起来,通过证明逻辑上依次展开的四个命题,对中国快递制度变迁的过程和市场新格局予以相应的理论解释。

(一) 中国快递业制度变迁的内生动力

命题一:中国快递业制度变迁的原动力是国有企业和非国有企业间增长率的差异。

本文认为,快递行业制度变迁直接的内生动力是企业不同的增长率,体制转轨动态模型(樊纲,2000)初步论证了该结论,在此基础上,本文进一步讨论增长率不同的原因。入世前中国快递业制度变迁具有内生动力,这也是使得民营企业不惜代价触犯“邮政专营”^②的根本原因。

我们首先作如下假设:

1. 部分垄断市场假设。在这种情况下,国有企业被称为“支配性主导企业”,新进入的企业被称为“竞争性周边企业”(William et al, 1998)^③,这种市场被称为“部分

① 目前“邮政专营”的范围已经下降为150克。

② 这也是《邮政法》改革中非邮政企业与邮政企业据理力争的关键所在。

③ Hallagan, William and J. Zhang, 1998, *Growth in Industrial Output in Post-reform China: Dual Pricing and Competitive Fringe*, 1998, *East Asian Review*, no. 2 (March), 1-17.



垄断市场”，即该市场已不完全是垄断市场，但也不是完全竞争市场^①。

2. 在加入 WTO 前，快递业虽然被中国邮政垄断，但是市场中存在两类企业^②，即国有企业（S）和民营企业（P），它们各自所占的比重不同。

3. 假设国有企业^③被要求覆盖农村（r）和城市（u）全部市场，因此其均衡产量为 x'_s, x''_s ，均衡价格为 p'_s, p''_s ，在农村和城市的经营成本分别为 c'_s, c''_s ，且 $c'_s > c''_s$ ；而民营企业可以任意选择，因此一般选择经济发达的城市（u）覆盖寄递网络，其均衡产值为 x''_p ，均衡价格为 p''_p ，且 $p'_s > p''_s > p''_p$ ^④，成本为 c''_p ，且 $c'_s > c''_s > c''_p$ 。

4. 这里用 J_0 表示中国邮政产量与民营快递和外资快递产量之比，下标 0 表示中国加入 WTO 之前的状态。 J_0 越大，表示国有快递所占的产值比重越大，快递业的垄断程度越高，反之亦然。因为动态地看，体制转轨根本问题就是非国有经济比重的不断提高和经济所有制结构的转变（樊纲，2000）。

因此，我们定义：

$$J_0 = \frac{p'_s x'_s + p''_s x''_s}{p''_p x''_p}, J_0 > 0$$

假设中国邮政产值的增长率为 r_{s0} ，民营企业产值的增长率为 r_{p0} 。体制改革的原因是旧体制的效率较低而新体制的效率较高，因此可以假定效率的差别将长期内体现在各部门的增长率的差别上（樊纲，2000）。但是，为什么两者的增长率存在差异，原模型并没有给予具体的解释。

为了深入分析这种差异，我们定义 $r = \left(\frac{\dot{p}x}{c} \right)$ ，则国有企业的增长率为 $r_s =$

$\left(\frac{p'_s \dot{x}'_s + p''_s \dot{x}''_s}{c'_s + c''_s} \right)$ ，即 $r_s = (p'_s \dot{x}'_s + p''_s \dot{x}''_s) - (c'_s + c''_s)$ ；民营企业的增长率为 $r_p = \left(\frac{p''_p \dot{x}''_p}{c''_p} \right)$ ，即

$r_p = (p''_p \dot{x}''_p) - (c''_p)$ 。我们可以将 r 类似地看做是全要素生产率（TFP）的增长率。有学者将 TFP 分解为三个方面：非边际成本定价效应、规模报酬非连续效应和技术效应（Denny et al, 1981, Nadiri and Schankerman, 1981）。一些学者在这些上述研究的基础上，进一步考虑诸如竞争、私有化和放松管制等制度变迁因素（Kwoka, 1993; Oniki et al, 1993, 1994）。根据上述思想，我们将成本函数的影响因素进一步分解为：

$$C = f(x, w, R)$$

① 该市场中各企业的成本收益函数将在后文中阐述。

② 跨国公司由于政策壁垒基本被排除在外。

③ 这里假设中外运、民航快递和中铁快递的寄递网络覆盖中国所有地区，或者其可以趋于 0 的成本租用中国邮政的网络。

④ 由于受到“普遍服务”的约束，可能的实际情况是 $p'_s = p''_s > p''_p$ 。



式中, x 为产量; w 为投入要素的价格; R 为制度因素, 即政府放松管制、中国加入 WTO 等。

在中国加入 WTO 的情况下, 国内外贸易将更加迅猛增长, 尤其是“长三角”和“珠三角”地区的贸易量将与日俱增。因此就这个方面来说, 相对于中国邮政 EMS 而言, 中国入世对民营快递无疑是“利好”政策。受“利好”制度影响, 成本将随着时间的变化不断降低, 即 $\frac{\partial c_p^u}{\partial t} < 0$; 而对于国有企业来说, 新的制度安排将使其失去垄断地位 (这无疑是负面影响), 因此其成本相对于民营企业来说反而上升了。而且, 不受“普遍服务”约束的民营快递业选择网络定位的成本将远远小于中国邮政^①, 两者运营成本之间的差距也会增大。从制度的角度来说, 宏观制度正逐渐向着市场开放的有利方向发展: 一方面, 中国加入 WTO 这个外生制度冲击给民营快递创造了更开放的市场环境和更多的市场; 另一方面, 从客观上来说, 这种制度设计帮助民营企业与国有企业拉开了经营成本之间的差距, 制度的作用便内生化了。

因此, 随着市场的开放, 民营企业的增长率将大于国有企业, 我们假设这个时点为 i , 即 $r_{pi} > r_{si}$ 。

假设从 i 期开始, 在 t 时期快递业市场的状态为:

$$J_t = \frac{p_s^r x_s^r + p_p^u x_p^u}{p_p^u x_p^u} \left| \frac{1 + r_{si}}{1 + r_{pi}} \right|^t$$

不难证明, $\frac{\partial J_t}{\partial t} < 0$ 。这表示随着中国加入 WTO, 中国邮政的产值比重在降低, 快

递市场的竞争程度和开放程度可以得到提高。显而易见, $\frac{\partial J_t}{\partial t}$ 的绝对值越大, 中国邮政的产值比重下降得越快, 快递业市场的开放速度就越快。中国快递业市场开放的过程如此迅速, 从 20 世纪八九十年代的垄断和缺乏竞争到如今民营企业遍地开花, WTO 对宏观政策和微观个体的影响都是关键性的因素。

最后, 对 J_t 取极限可得:

$$\lim_{t \rightarrow \infty} J_t = \lim_{t \rightarrow \infty} \frac{p_s^r x_s^r + p_p^u x_p^u}{p_p^u x_p^u} \left| \frac{1 + r_{si}}{1 + r_{pi}} \right|^t = 0, \quad r_{pi} > r_{si}$$

$\lim_{t \rightarrow \infty} J_t = 0$ 表明, 如果民营企业的增长率高于国有企业, 那么市场开放的制度变迁过程是具有内生动力的。

从 1995 年起, EMS 营业额的年增长率只有 2%, 而其市场份额也在以每年 4% 的速度衰退。同一时期, 民营快递和 FedEx、UPS 等国际速递巨头的营业额增长却保持在

① 如果中国邮政对城市市场增加网点, 后面将证明这未必是更有效率的。



20%以上。这便可以解释为什么在中国加入 WTO 之前, 快递业市场中就已经存在一些民营企业, 同时这与我们“竞争性周边企业”的假定一致。再者, 中国加入 WTO 前后, EMS 在国内的市场份额已由最高峰时的近 97% 跌至目前的 40% 左右, 也就是说, 此时民营快递在国内的市场份额已经超过一半。上述数据^①证实了当企业之间增长率差异带来的制度变迁, 可见增长率差异越大, 制度变迁的过程越快。

通过在体制转轨动态模型的基础上构建新的模型以及对增长率差异的深入分析, 命题一得以证明, 这成为我们逻辑的起点。进而, 我们将通过证明命题二和命题三给出中国快递业制度变迁的充要条件。

(二) 中国快递业制度变迁的外部保障

中国快递业的发展历程并非一帆风顺。随着该市场逐步开放, 原本由中国邮政垄断的市场现在逐渐被外资企业和民营企业瓜分, 再加上中国邮政将逐步与政府分离, 中国邮政在我国加入 WTO 前后采取了一系列措施来维持自己的垄断地位。

在这部分中, 笔者沿袭制度变迁理论的分析框架 (North, 1971), 并引入产业组织理论的思想, 以简单的古诺模型 (Cournot, 1983) 为基础, 构建简单博弈模型来解释第二个和第三个命题。

命题二: 入世是中国快递业制度变迁的必要条件。

由于现在讨论的仍然是中国加入 WTO 初期, 因此包括“部分垄断市场”在内的上述假设依然成立。加入 WTO 初期, 中国的快递业市场相对垄断, 假设 n 为经营者的总数目, 每一个厂商需求和成本函数均为:

$$p = a - b \left(\sum_{j=1}^n q_j \right), C(q_j) = c' + cq_j$$

其中, $a > 0, b > 0, c' > 0, c > 0$, 所有厂商之间展开古诺博弈。

这里需要强调: 首先, c' 表示消费者消费单位快递服务承担的除了 c 以外的成本, 是由普遍服务带来的固定成本 (C') 的单位分摊; 其次, 我们可以将 c' 看做是国有企业为了开展普遍服务特有的成本, 不管消费者是否消费“农村快递业商品”, c' 都要发生。

根据上述假设, 我们可以得到企业 j 的利润函数为:

$$\pi_j = q_j \left(a - b \sum_{k=1}^n q_k \right) - (c' + cq_j)$$

根据利润最大化条件, 解得每个企业的均衡产量为:

$$q_j^* = \frac{(a - c)}{(n + 1)b}$$

^① 中国快递市场发展研究课题组:《中国快递业市场发展研究报告》, 中国经济出版社 2006 年版。



获得的利润为: $\pi_j = \frac{(a-c)^2}{b(n+1)^2} - c'$, 且 $\pi_j > 0$

假设 m 为加入 WTO 初期快递业市场上现存企业的数目^①。下面我们分析, 入世之后民营快递和外资快递能否合法进入中国邮政所谓“邮政专营”领域^②的市场的可能性。

若第 $(m+1)$ 家非国有企业进入市场, 则作为原有垄断者的国有企业 (主要为中国邮政 EMS) 的机会损失为:

$$c_m = m \left[\left(\frac{(a-c)^2}{b(m+1)^2} - c' \right) - \left(\frac{(a-c)^2}{b(m+2)^2} - c' \right) \right] = \frac{(a-c)^2}{b} \frac{m(2m+3)}{(m+1)^2(m+2)^2} \quad (m \in N)$$

若有第 $(m+1)$ 个企业合法进入市场, 则其潜在利润为:

$$\pi_{m+1} = \frac{(a-c)^2}{b[(m+1)+1]^2} - c' = \frac{(a-c)^2}{b(m+2)^2} - c'$$

中国邮政在快递市场上的双重身份, 增大了其“寻租”行为的可能性^③。在快递业改革的市场化进程中, 监管者一再要求外资快递进行登记 (国邮联 64 号、472 号和 629 号文件) 以及在《邮政法》修改稿草案第一稿中就曾出现的“普遍服务基金”^④等, 说明中国邮政这种利益转嫁需求的存在。因此我们认为, 若 $\pi_{m+1} - c_m > 0$, 则中国邮政允许外资企业和民营企业合法经营本属于“邮政专营”范围内的部分业务。换句话说, 如果管制者从民营快递手中可以获得的收益大于垄断的内部化收益, 在利益最大化的驱动下, 中国邮政将允许外资快递和民营快递进入“邮政专营”市场。

令 $\pi_{m+1} - c_m > 0$, 即 $m^2 + m - 1 + \frac{bc'(m+1)^2(m+2)^2}{(a-c)^2} < 0$, 无论 m 取何值, 该

不等式无解。这表明, 无论市上已经存在多少家企业, 即使上述制度变迁的内生动力存在, 也将出现制度锁定现象^⑤, 从而整个快递产业被锁定在一种制度非均衡状态, 却又无法内生地得到解决, 命题二得以证明。

① 这其中包括了上述四大国有企业和非国有企业。其中, 非国有企业中的外商合资企业以合资的方式进入市场, 而民营企业由于“竞争性周边”的假定, 其价格和利润的约束条件为 $p_p^u = c_p + c_p^u \Rightarrow \pi_p = 0$ 。

② 这里假设邮政专营的范围按照重量划分, 即为 0 ~ 500g。

③ 管制俘虏理论 (Stigler, 1971, Peltzman, 1976) 可以解释上述问题的部分原因, 但这并不是本文要研究的重点。

④ 从 2002 年《邮政法》修改稿草案第一稿到 2004 年第六稿中, 中国邮政提出“经许可从事信件速递业务的其他企业, 应当按照国家规定缴纳一定的费用, 作为邮政普遍服务基金, 用于支持边远、农村和西部地区邮政设施建设”, 但该提议在随后的草案中被弱化。

⑤ 所谓“制度锁定”, 是指一方面, 对消费者、民营快递有利的新制度即市场准入制度无法得到供给, 存在制度供给不足; 另一方面, 一些无效的、陈旧的制度, 即维护垄断经营的规则迟迟不能被修改, 形成制度的供给过剩。



面对“制度锁定”(472号文件中的第二个“60天大限”),非邮政企业也采取了相应的行动^①,但出人意料的是,DHL、FedEx、UPS、TNT等跨国快递巨头于2002年11月5日分别与国家邮政局办理了委托手续,四大外资巨头最终与邮政总局达成协议,他们选择了妥协。可惜的是,本文作者在对CAPEC采访中并没有了解到妥协的真正原因,我们的解释是:此时中国加入WTO不久,民营企业仍然处于发展期,博弈能力尚弱。再者,此时的快递业处于保护期,外资只能以合资的方式进入市场,进入的外资冲击强度还远远不够。

根据上述分析,在中国加入WTO之前的初始条件下,无论起始垄断厂商规模多大,针对非邮政企业的市场准入制度供给始终无法实现,制度变迁虽然有内生动力,但是不能继续进行以致最后完成。打破制度封锁、突破制度“瓶颈”无法在“部分垄断市场”的假设中实现,我们希望引入更强的外生冲击(即中国加入WTO后大量外资进入中国这一外生制度冲击的变量),来分析中国入世对于快递业市场开放的作用。

命题三:中国快递业市场彻底开放的充分条件是外资冲击达到一定的强度。

首先我们作如下假设:

1. 中国加入WTO以后,跨国快递公司根据WTO协议和我国入世时在GATS中的承诺,在保护期结束后可以完全自由地进入市场;
2. 获得监管者批准,合法进入市场的民营快递和外资快递数量分别为 x_p 和 x_f ;
3. 外企进入后总的厂商数量变为 $n(n > m)$ 。

要使监管者允许民营企业合法进入市场,即中国邮政降低“邮政专营”的范围的条件同上,即:

$$\pi_{n+1} - c_n = \frac{(a-c)^2}{b(n+2)^2} - c' - \frac{(a-c)^2}{b} \frac{m(2n+3)}{(n+1)^2(n+2)^2} > 0 \quad (n \in N)$$

$$\text{令 } d = \frac{b(n+1)^2(n+2)^2}{(a-c)^2} c'$$

解上述不等式并舍去不合理的根,有: $x_p + x_f > \sqrt{m^2 + m + d} - 1$ ($x_p, x_f \in N$)。在此条件下,对于给定的 m, x_p 和 x_f 值,第 $(n+1)$ 家非邮政企业被准入。这样,民营快递始终被排除在邮政专营之外的路径依赖终于得到解决,制度的“瓶颈”终于被打破。当然,外资冲击需要达到或超过一定强度,即满足: $x_f > \sqrt{m^2 + m + d} - 1 - x_p$,否则将导致制度变迁过程不能顺利进行。

通过计算很容易得到:由于我们引入了由“普遍服务”带来的固定成本 c' ,使得

^① 2002年10月下旬,一些美国企业(FedEx和UPS等)曾通过游说白宫官员,使快递行业问题在中美两国领导人的德克萨斯州会晤中被提到,试图间接游说中国政府。2002年10月10日,亚太速递协会(CAPEC)陈嘉良表示拒绝接受472号文件,如果不取消“60天大限”,外资快递企业将减少对中国的投资,同时将诉诸WTO解决这一争端。



我们需要引入更多的外资才能解决制度锁定的问题^①。因此,我们认为如果由普遍服务带来的固定成本很高,那么中国邮政的垄断意愿就越强,市场开放就越不容易。如果此时民营企业 and 外资企业占有绝大多数市场,并且提供的快递产品价格足够低,那么中国邮政往往难以达到盈亏平衡点,一般通过提高普遍服务的价格——邮票来弥补普遍服务的成本和快递业市场上的损失。这也可以部分解释为什么邮政市场开放后,中国邮政 EMS 服务价格下降而邮资反而上涨的现象。

(三) 后 WTO 时代中国快递业的市场新格局

1. 后 WTO 时代的中国快递业市场。中国快递市场的公平竞争机制已经初步形成,市场呈现出民营快递、中国邮政、外资快递分别占领同城快递、城际快递和国际快递市场的“三足鼎立”格局。

目前,我国从事快递业的民营企业上万家,从业人员多达 100 万人,年营业规模在 100 亿元以上^②。民营快递公司主要分布在以上海、广州和深圳、北京为核心的长江三角洲、珠江三角洲和环渤海经济圈,以珠三角的顺丰速运和长三角的申通快递为代表。

以 UPS、FedEx、DHL 和 TNT 四大跨国快递公司为代表的外资企业,2000—2004 年间的中国市场业务平均增长率约为 50%,目前占有中国国际快递市场中的主要份额高达 70% 以上,而同城快递和城际快递业务相对较少。这四家跨国公司每年的业务量总和约 50 亿美元,占世界市场的 85%^③。

中国邮政一度垄断了中国快递业国际快递、城际快递和同城快递三大市场,但其国际快递的市场份额已经从 20 世纪 90 年代初的 80% 下降到不足 20%。中国邮政 80% 以上的快递业务是城际快递业务,然而也从 97% 下跌到如今的 40% 以下^④。

国家邮政局《全国首次快递服务统计调查结果分析》^⑤ 中对 2006 年的快递市场进行了统计:2006 年国有、民营、外资快递企业分别实现快递业务收入 148.4 亿元、52.4 亿元、98.8 亿元,分别占快递业务总收入的 49.5%、17.5%、33%。同年,国有、民营、外资快递企业分别完成业务量 61927.5 万件、28571.8 万件、15493.6 万件,分别占总业务量的 58.4%、27%、14.6%。同期,国有快递企业的国内异地快递业务

① 如果不引入 c' , 则只需满足 $x_f > \sqrt{m(m+1)} - 1 - x_p$ 。

② 数据来源:中国快递市场发展研究课题组:《中国快递业市场发展研究报告》,中国经济出版社 2006 年版,第 114 页。

③ 数据来源:中国快递市场发展研究课题组:《中国快递业市场发展研究报告》,中国经济出版社 2006 年版,第 114 页。

④ 数据来源:中国快递市场发展研究课题组:《中国快递业市场发展研究报告》,中国经济出版社 2006 年版,第 114 页。

⑤ 资料来源:国家邮政局网站, <http://www.chinapost.gov.cn/folder7/folder31/2007/07/2007-07-24173.html>, 2008 年 3 月 18 日。