



中国经济文库·应用经济学精品系列

Theory, Policy and Empirical Analysis on Trade
in International Air Transport Services

国际航空运输服务贸易的 理论、政策与实证研究

郑兴无◎著



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE



中国经济文库·应用经济学精品系列

Theory, Policy and Empirical Analysis on Trade
in International Air Transport Services.

国际航空运输服务贸易的 理论、政策与实证研究

郑兴无◎著



中国经济出版社
CHINA ECONOMIC PUBLISHING HOUSE

北京

图书在版编目 (CIP) 数据

国际航空运输服务贸易的理论、政策与实证研究/郑兴无著

北京: 中国经济出版社, 2010. 11

ISBN 978 - 7 - 5136 - 0188 - 7

I. ①国… II. ①郑… III. ①航空运输—国际贸易: 服务贸易—研究

IV. ①F560 ②F746. 18

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 177062 号

责任编辑 张玲玲

责任审读 贺静

责任印制 张江虹

封面设计 华子图文设计公司

出版发行 中国经济出版社

印刷者 三河市佳星印装有限公司

经销者 各地新华书店

开 本 710mm×1000mm 1/16

印 张 13.5

字 数 199 千字

版 次 2010 年 11 月第 1 版

印 次 2010 年 11 月第 1 次

书 号 ISBN 978 - 7 - 5136 - 0188 - 7/F · 8516

定 价 32.00 元

中国经济出版社 网址 www.economyph.com 社址 北京市西城区百万庄北街 3 号 邮编 100037

本版图书如存在印装质量问题, 请与本社发行中心联系调换(联系电话: 010 - 68319116)

版权所有 盗版必究(举报电话: 010 - 68359418 010 - 68319282)

国家版权局反盗版举报中心(举报电话: 12390)

服务热线: 010 - 68344225 88386794

内容提要

当代经济全球化要求生产、流通和消费都在全球范围内进行,因而货物、人员在全球范围内的流动达到了前所未有的程度,国际航空运输服务贸易在当代经济生活中的地位日益重要。第二次世界大战后形成的严格对等的国际航空运输服务贸易双边体制,在新的经济环境下也出现了新发展。双边体制和区域安排下的国际航空运输服务贸易自由化层出不穷,世界贸易组织也开始涉足国际航空运输服务贸易。但是,目前在理论上缺乏对国际航空运输服务贸易的得益和收入分配的比较全面的研究和分析。因此,亟须从理论上建立国际航空运输服务贸易的理论框架,以完善航空运输经济理论,同时为国际航空运输政策的制定提供理论基础。

本书在现有国际服务贸易、航空运输经济学等理论研究的基础上,建立了一个国际航空运输服务贸易的理论、政策及工具的分析框架;并采用可计算的一般均衡(CGE)方法,实证模拟检验了理论模型和政策工具的分析结论;最后在理论、政策和实证模拟的基础上为我国国际航空运输政策的发展方向提出对策建议。

在国际航空运输服务贸易理论研究部分,以 Deardorff (1985, 2001), Francois 和 Ian Wooton (2000), Burgess (1995), Hoekman 和 Matto (2008), Baumol, Panzar 和 Willig 等人(1981, 1982), Caves 和 Tretheway (1984), Gillen 和 Oum 以及 Tretheway (1985)的研究成果为基础,构建了一个以古诺市场结构为基础的国际航空运输服务贸易的理论模型。

首先,通过对不同条件下的均衡分析发现:国际航空运输服务贸易受到的限制小,社会总体福利得以增加,而且消费者、出口产品的生产者状况都得到改善;但是国际航空运输服务贸易部门得益却不一定增加,相反该部门的要素报酬反而会下降。

其次,分析了国际航空运输部门所服务的出口产品的供给和需求变化,以及对出口产品贸易实施限制后的影响。结果发现:出口产品供给增加,会提高国际航空运输服务部门、出口部门和消费者的得益水平,增进社会总体福利;对出口产品需求减少和对出口产品限制,会降低整个社会的福利水

平,也会导致出口部门和国际航空运输服务部门得益下降;对出口产品需求减少时,消费者剩余变化方向不能确定,而对出口产品进行限制时,消费者剩余减少。以上三种条件下,出口部门的特定要素报酬均为减少,而国际航空运输服务部门的特定要素报酬除了出口产品供给增加的情况外均为增加。两个部门的流动要素在出口产品供给增加的情况下,是减少的;在对出口产品的需求减少的情况下,出口产品部门的流动要素报酬变化不确定,而国际航空运输部门的流动要素报酬增加;在出口部门出口受限的情况下,出口部门流动要素报酬变化是不确定的,而国际航空运输部门的流动要素报酬是增加的。

在政策研究部分,主要包括以下内容:

第一,国际航空运输服务贸易政策体制和航空运输自由化的政策发展研究。通过对国际双边航空运输服务体制、区域性航空运输一体化和 WTO 多边体制下的航空运输服务贸易、“天空开放”、国际双边航空运输服务体制与区域性航空运输一体化之间的冲突研究发现,尽管传统的国际双边航空运输服务体制继续处于主导地位,但是各种区域性航空运输一体化也发展迅速,在 WTO 多边体制下也尝试推进航空运输服务贸易的自由化。双边体制下产生的“天空开放”,不仅在深度和广度上有了很大的发展,也渗透到了区域性一体化的组织里面。特别是欧盟的“共同体方式”对传统的国际双边航空运输服务体制提出了挑战。

第二,国际航空运输服务贸易政策主要工具研究。重点运用经济学分析工具分析有关航线、运力、运价和航空公司指定标准这四个政策工具。结论是:国际航空运输服务贸易中的主要政策工具均造成社会福利损失,也扭曲了消费和生产,但是国际航空运输部门会获得一定利益。分析 WTO 框架下重点关注的机场服务和地面服务领域的限制措施,从而为后面的政策实证模拟奠定基础。

第三,从政治经济学角度研究国际航空运输服务贸易政策。对支持和反对国际航空运输服务贸易自由化的立场和根据进行剖析。

在实证模拟部分,以 WTO 框架下《服务贸易总协定》中“关于空运服务的附件”范围扩大这一可能的政策变迁作为对象,来模拟其影响结果是否符合理论和政策分析。A、B 两个方案的模拟结果表明:作为贸易性服务的国际航空运输服务贸易自由化可以促进进出口的发展,增进社会总体福利,但

是同时引发收入分配的调整;由于国际航空运输服务业促进了进出口的增加,特别是制成品部门的进出口,从而增加了所有就业人员的总体收入水平,但是航空运输业就业人员的收入受到不利影响。这些结论与理论模型分析结果相吻合。还有一点值得注意的是,国际航空运输服务贸易自由化结果显示所有国家或地区的航空运输业的产出都下降了。这一点也恰好与理论分析结果吻合——以货币价值表示的航空运输业的产出下降,正好说明竞争增加后最终导致运输成本下降,促进了社会福利的改善,增加了其他行业的进出口活动。此外,对宏观经济越有利的方案,对航空运输业的冲击越大,这也证明前面对国际航空运输服务贸易政治经济学的分析——利益集团会由于航空运输服务贸易自由化遭受损失而反对自由化。

最后,在理论、政策和实证模拟的基础上,提出我国国际航空运输服务贸易政策要以满足国家经济社会发展的需要为目标,分层次、分区域在不同的体制下积极推进我国国际航空运输服务贸易的发展。根据实证模拟的结果,提出我国在 WTO 体制下“航空运输服务附件”范围扩大的选择方案——确保国家利益和行业受损较小的方案。

第一章 引言 001

第一节 国际航空运输服务贸易发展概述 / 001

1.1.1 国际航空运输发展简况 / 001

1.1.2 国际航空运输服务贸易 / 002

第二节 本书的意义 / 004

第二章 相关理论和文献综述 008

第一节 服务业与国际服务贸易的分类 / 008

2.1.1 服务业的分类 / 008

2.1.2 国际服务贸易的分类 / 010

第二节 国际服务贸易理论回顾 / 012

2.2.1 概述 / 012

2.2.2 传统国际贸易理论框架下的国际服务贸易理论 / 013

2.2.3 新贸易理论视角下的国际服务贸易理论 / 020

2.2.4 国际服务贸易的收益 / 023

第三节 航空运输市场竞争理论和航空运输业长期平均成本理论 / 031

2.3.1 航空运输市场竞争理论 / 031

2.3.2 航空运输业长期平均成本理论 / 034

第四节 国际航空运输服务贸易自由化研究成果回顾 / 036

第三章 国际航空运输服务贸易理论研究 040

第一节 理论模型的前提 / 040

3.1.1 国际航空运输服务的类别 / 040

3.1.2 国际航空运输市场结构 / 041

第二节 理论模型 / 043

3.2.1 理论模型的基本目标 / 043

3.2.2 理论模型借鉴的基础 / 043

3.2.3 基本假设 / 044

3.2.4 古诺市场结构下国际航空运输服务贸易均衡分析 / 045

第三节 国际航空运输服务贸易理论模型不同条件下的均衡 / 047

3.3.1 不存在国际航空运输服务贸易 / 047

3.3.2 部分允许国际航空运输服务贸易 / 049

3.3.3 国际航空运输服务贸易市场中航空公司数量变化 / 052

第四节 国际货物贸易对国际航空运输服务贸易影响的均衡分析 / 053

3.4.1 国内 X 产品生产供给变化的影响 / 053

3.4.2 X 产品贸易受到限制的影响 / 055

3.4.3 国外进口需求变化的影响 / 056

第五节 国际航空运输服务贸易理论分析总结 / 058

第四章 国际航空运输服务贸易政策研究 060

第一节 国际双边航空运输服务贸易体制的历史和现状 / 060

第二节 区域性国际航空运输服务贸易一体化政策 / 063

4.2.1 区域性国际航空运输服务贸易体制的特点 / 063

4.2.2 欧盟单一航空运输市场 / 067

第三节 WTO 多边国际航空运输服务贸易体制 / 068

4.3.1 WTO 涉足国际航空运输服务贸易的简单过程 / 068

4.3.2 “航空运输服务附件”的主要内容 / 068

4.3.3 “航空运输服务附件”的范围和定义讨论 / 069

4.3.4 WTO 框架下对“航空运输服务附件”的两次审议 / 070

4.3.5 多哈回合中的航空运输服务贸易谈判 / 071

第四节 国际航空运输服务贸易中的“天空开放”政策 / 074

4.4.1 “天空开放”的含义 / 074

4.4.2 “天空开放”的特点和发展趋势 / 076

第五节 区域性与双边国际航空运输服务贸易体制的冲突 / 077

4.5.1 “天空开放”协定与欧盟单一航空运输市场的冲突 / 078

4.5.2 共同体方式的主要内容 / 079

4.5.3 共同体方式运用的现状和发展趋势 / 080

第五章 国际航空运输服务贸易政策工具及贸易政策的
政治经济学分析 084

第一节 航线 / 084

5.1.1 航线与航空自由概述 / 084

5.1.2 航线限制影响分析 / 086

第二节 运力 / 088

5.2.1 运力限制的形式及其发展 / 088

5.2.2 运力限制影响分析 / 089

第三节 运价 / 092

5.3.1 运价的含义及其限制形式 / 092

5.3.2 运价限制影响分析 / 093

第四节 航空公司指定 / 094

5.4.1 航空公司指定概述 / 094

5.4.2 航空公司指定领域的发展 / 095

5.4.3 航空公司指定限制影响分析 / 096

第五节 其他政策限制措施 / 099

5.5.1 地面服务 / 099

5.5.2 机场服务 / 102

第六节 国际航空运输服务贸易政策中的政治经济学分析 / 105

5.6.1 支持国际航空运输服务贸易自由化的主要依据 / 106

5.6.2 支持国际航空运输服务贸易限制措施的主要依据 / 107

5.6.3 国际航空运输服务贸易自由化对收入分配的影响 / 108

5.6.4 多边与双边国际航空运输服务贸易体制的选择 / 108

第六章 国际航空运输服务贸易政策实证模拟研究 112

第一节 政策实证模拟研究方案的确定 / 112

6.1.1 政策实证模拟研究对象的确定 / 112

6.1.2 政策模拟的方法和工具 / 113

6.1.3 国际航空运输服务贸易政策实证模拟方案设计 / 117

第二节 A 方案政策实证模拟结果分析 / 120

6.2.1 A1-1 方案结果分析 / 120

6.2.2 A1-2 方案结果分析 / 123

6.2.3 A1-3 方案结果分析 / 126

6.2.4 A2-1 方案结果分析 / 128

6.2.5 A2-2 方案结果分析 / 131

6.2.6 A2-3 方案结果分析 / 134

6.2.7	A3 -1 方案结果分析 / 136
6.2.8	A3 -2 方案结果分析 / 139
6.2.9	A3 -3 方案结果分析 / 141
6.2.10	A 方案实证模拟结果分析总结 / 144
第三节 B 方案政策实证模拟结果分析 / 146	
6.3.1	B1 -1 方案结果分析 / 146
6.3.2	B1 -2 方案结果分析 / 149
6.3.3	B1 -3 方案结果分析 / 151
6.3.4	B2 -1 方案结果分析 / 154
6.3.5	B2 -2 方案结果分析 / 157
6.3.6	B2 -3 方案结果分析 / 160
6.3.7	B3 -1 方案结果分析 / 163
6.3.8	B3 -2 方案结果分析 / 166
6.3.9	B3 -3 方案结果分析 / 169
6.3.10	B 方案实证模拟结果分析总结 / 172
第七章	中国国际航空运输服务贸易政策的抉择 174
第一节 我国国际航空运输服务贸易政策的基本原则 / 174	
7.1.1	以满足国家经济社会发展的需要为最高目标 / 174
7.1.2	以兼顾各方利益为基本点 / 176
7.1.3	航空运输业的市场化是国际航空运输服务贸易自由化的基础 / 177
7.1.4	国际航空运输服务贸易政策应为航空运输企业提供良好的发展环境 / 178
第二节 国际航空运输服务贸易自由化进程的选择 / 179	
7.2.1	快车道和慢车道的选择 / 179
7.2.2	分类推进我国国际航空运输服务贸易自由化 / 179

7.2.3 国际航空运输服务贸易自由化内容的选择 / 180

第三节 中国对“航空运输服务附件”范围扩大的选择 / 181

7.3.1 中国对 A 方案的选择 / 181

7.3.2 中国对 B 方案的选择 / 182

7.3.3 “航空运输服务附件”范围扩大方案中确保中国的
国家利益 / 183

7.3.4 中国应对“航空运输服务附件”范围扩大方案的确定 / 184

结 论 / 186

参考文献 / 191

引言

『第一节 国际航空运输服务贸易发展概述』

1.1.1 国际航空运输发展简况

自 1903 年莱特兄弟发明第一架固定翼动力飞机后,人类进入了航空飞行的时代,并由此揭开了交通运输方式的新篇章。

有据可查的定期商业航空客运开始于 1914 年 1 月 1 日,这天,美国开辟了一条飞越佛罗里达海湾的旅游航线。1920 年,又开辟了从佛罗里达的基韦斯特(Key West)到古巴哈瓦那的国际航线。

民航的发展一直与军事密不可分。战争是民航早期发展的主要推动因素;航空制造技术进步是 20 世纪 50 年代以来民航发展的主要推动因素之一,而民航飞机的技术又主要来源于军用飞机制造。

两次世界大战后大量剩余军用飞机和技术的“军转民”刺激了定期商业航空运输在欧洲和美国的发展。真正意义上的定期商业航空运输开始于第一次世界大战后 1919 年的欧洲。1939 年 6 月 28 日,美国泛美航空公司使用波音研制的载客量达 74 人的 B314 水上飞机首次实现了飞越大西洋的载客商业航空运输。50 年代出现以 B707 等为代表的涡轮风扇发动机飞机,把民航运输带入了喷气式时代。随后,低涵道比涡扇发动机、高涵道比大推力涡扇发动机、新材料、降低油耗和降噪等技术广泛运用于新型民航飞机,出现了以宽体客机为代表的一批革命性机型。1970 年 1 月 22 日,美国泛美航空公司的大型宽体客机 B747 从纽约肯尼迪机场起飞飞越大西洋,能够大规模运送旅客和货物的机型开始投入运营,标志着国际航空运输业进入了一个新时代。

全球国际航空运输周转量从 1974 年的 348.8 亿吨公里,增加到了 2008

年的 3763.3 亿吨公里(参见图 1-1), 34 年间增加了 10 多倍, 年均增长 7.2%。全球国际航空运输周转量从 1974 年占全球航空运输总周转量的 43.6% 上升到 2008 年的 68.5%, 创出历史新高, 这表明国际航空运输在航空运输中的地位日益重要。

就单个国家来看, 2008 年美国的国际航空运输周转量达到了 586.58 亿吨公里, 排名世界第一, 中国以 125.54 亿吨公里排名第十。2008 年美国的国际航空运输周转量占全球国际航空运输周转量的 16%, 而这一比例在 1990 年高达 20%。

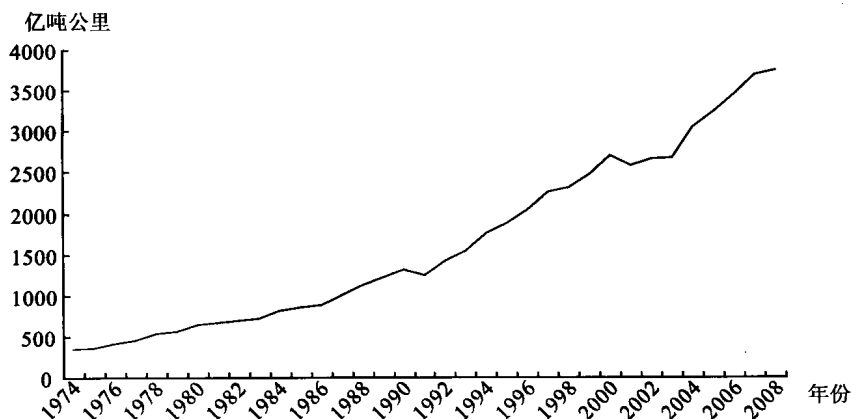


图 1-1 国际定期航班运输周转量(1974—2008)

数据来源: 国际民航组织。

1.1.2 国际航空运输服务贸易

航空运输本质上是一种服务贸易, 因而国际航空运输也可以从服务贸易的角度进行分析, 这里借助国际货币基金组织的国际收支统计(BOPS)作一个分析。

1980 年全球航空运输出口额仅为 113.31 亿美元, 2008 年达到了 2080.22 亿美元(参见图 1-2), 不到 30 年的时间增加了 18 倍多, 年均增长速度达到 11%, 远远高于同期国际航空运输周转量的增长速度。

如果分别从客货运输来看, 则航空客运的出口额大大超过了航空货运的出口额。2008 年, 全球航空客运出口额为 1225.55 亿美元, 全球航空货运

出口额为 408.53 亿美元^①(参见图 1-3)。尽管航空货运出口与航空客运出口之间存在比较大的差距,但是这个差距在缩小。1980 年,航空客运出口额为航空货运出口额的 4 倍多,而 2008 年前者仅为后者的不到 3 倍。这说明最近 20 多年里,航空货运出口的增长快于航空客运出口的增长。

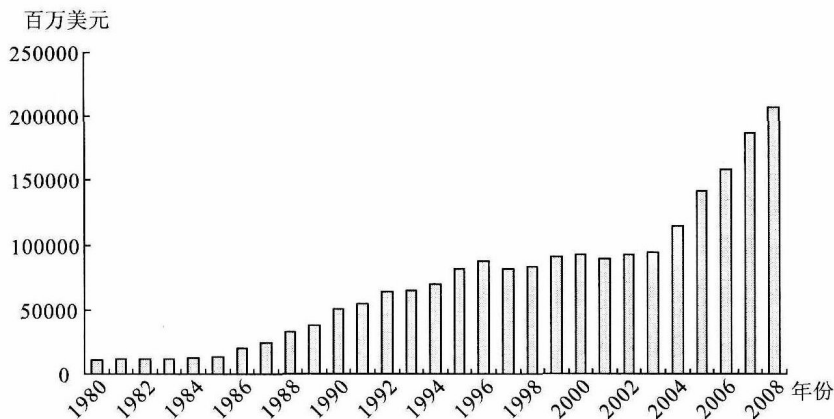


图 1-2 全球航空运输服务出口额 (1980—2008)

数据来源:IMF BOPS Database。

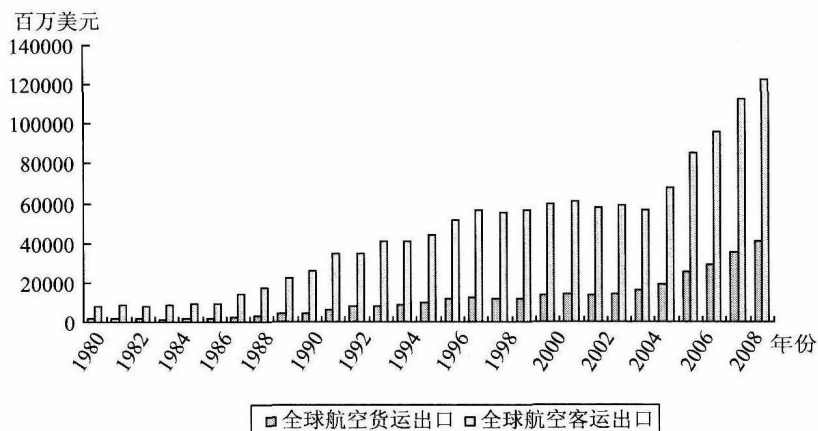


图 1-3 全球航空客运、货运出口额 (1980—2008)

数据来源:IMF BOPS Database。

① 客、货运出口额合计数小于上一段提到的全球航空运输出口额 2080.22 亿美元是由于全球航空运输出口额中还包括机场、通用航空、航空器维修等子部门。

『第二节 本书的意义』

国际航空运输服务贸易在当代经济生活中的地位日益重要。当今经济全球化不仅是产品的消费全球化,而且生产要素的配置也全球化,即生产也在全球范围内进行,因而货物、人员在全球范围内的流动达到了前所未有的程度。同时,现代服务业也日益重要。1948—2008 年的 60 年间,全球货物贸易年均增长 9.8%;1980—2008 年,全球服务贸易年均增长 8.7%。2007 年国际出行人员达到 10 亿人次。

2006 年全球进出口货值的 35% 通过航空运送。1970—2009 年间,美国通过航空运输方式进出口的货物价值年均增长 11.8%,高于同期进出口商品贸易 9.2% 的增长速度。2009 年,美国与中国之间双边货物贸易价值的 25% 是通过国际航空运输服务贸易实现的,而爱尔兰与美国之间通过国际航空运输服务贸易实现的进出口贸易价值则高达 74%。这些充分说明了国际航空运输服务贸易在国际货物贸易中的重要作用^①。

国际货币基金组织国际收支统计(BOP)的国际航空运输服务贸易数据也进一步说明了国际航空运输服务贸易日益重要的地位。1960—2008 年,国际航空运输服务贸易的年均增长率远远高于同期国际货物贸易年均增长率,前者为 18.6%,后者只有 10.6%。1960—1970 年间,国际航空运输服务贸易的年均增长率甚至超过 30%^②。国际航空运输服务贸易在国内生产总值中的比重也不断提升。1980—2008 年间,全球的国际航空运输服务贸易占 GDP 的比重从 0.1% 上升到 0.34%。德国和爱尔兰的这个比例甚至超过了 1%。2008 年中国国际航空运输服务贸易占 GDP 的比例与世界水平基本持平,但是与 2000 年相比有了很大的提升(参见表 1-1)。这也证明了在经济全球化和一体化的发展过程中,国际航空运输服务贸易越来越重要。

① U. S. CENSUS BUREAU: FT920 - U. S. Merchandise Trade; Selected Highlights, U. S. Department of Transportation; U. S. International Trade and Freight Transportation Trends.

② 这与技术的发展密不可分,自 20 世纪 50 年代出现的喷气式客机以及后来的喷气式宽体客机,飞行速度更快、航程更远、乘坐更舒适、安全性更高,极大地推动了国际航空运输服务贸易的发展。

表 1-1 全球和部分国家国际航空运输服务贸易总值占 GDP 比例(%)

时间	全球	中国	美国	德国	印度	爱尔兰
1980	0.10	—	0.26	0.59	—	—
1990	0.22	—	0.52	0.83	—	—
2000	0.29	0.22	0.55	0.79	0.31	2.0
2008	0.34	0.35	0.57	1.09	0.41	1.6

数据来源:IMF BOPS Database 和 World Economy Outlook Database。

美国著名的未来学者约翰·奈斯比特曾经指出,在把我们这个星球转变为“地球经济村”中起了主要作用的两项发明是喷气式飞机和通信卫星。

但是,航空运输业自 20 世纪 30 年代兴起以来一直受到各国政府的严格规制,国际航空运输服务贸易在第二次世界大战以后形成了严格对等的双边体制。20 世纪 70 年代末发端于美国和经济自由化波及了航空运输业。美国自 1978 年在国内放松对航空运输业的规制后,开始在国际航空运输领域推行自由化。1992 年美国开始在双边航空运输体制下积极推行“天空开放”。

在经济全球化和区域一体化的宏观背景下,由美国倡导的“天空开放”国际航空运输政策在不同层次得到进一步的推广。截至 2010 年年中,美国一共正式签订了 96 个双边“天空开放”协议,遍及各大洲;“天空开放”不再局限于两个国家或地区之间^①,国际航空运输自由化的层次进一步提升。

同时各种区域国际航空运输服务贸易自由化也层出不穷。世界贸易组织秘书处为《服务贸易总协定》“航空运输服务附件”第二次审议准备的背景资料显示,全球截至 2007 年有 19 个区域性的国际航空运输服务贸易自由化安排^②。区域性国际航空运输自由化程度最高的欧盟,自 1987 年开始,经过三个阶段也建成了统一航空运输市场,彻底实现了欧盟内部国际航空运输服务贸易的自由化^③。

① 主要是指下面提到的欧盟与美国、欧盟与加拿大订立的“天空开放”协议。

② 参见 WTO 秘书处文件 Second Review of the Air Transport Annex-Developments in the Air Transport Sector (Part Three) S/C/W/270/Add. 2, 28 September 2007。在该文件中,将欧盟与瑞士、欧盟与美国的国际运输服务贸易自由化安排也视为一种区域性国际航空运输自由化。这类协议安排还是应该视为传统的双边安排。如果要将区域组织作为双边协定的一方订立的双边协议也作为区域性安排,则还有 2009 年 3 月 30 日欧盟和加拿大正式签署的“天空开放”协议。

③ 欧盟内部航空运输统一市场本质上相当于其他国家的国内市场,也就意味着欧盟成员国相互获得了对方的国内航空运输市场的运营权(Cabotage)。