

导 论

规制改革起源于美国。30年前美国就出现了提高国家规制水平的改革措施。总体而言，最重要的趋势是20世纪70年代以来，由反对竞争的经济规制向社会规制的巨大转变。这种转变极大地提高了整个规制体系的效率，因为与经济规制相比，社会规制能够创造出更多的净收益。

美国规制改革的成功，极大地促进了美国经济的发展和新兴经济的繁荣，使美国占领了新世纪国家竞争的制高点。同时，这也极大地激励了其他经济合作与发展组织成员国和非成员国进行规制改革。20多年来，在全世界范围内掀起了规制改革的浪潮。规制对经济发展的影响越来越明显。本书从中观和微观的角度出发，分析了服务业和中小企业规制改革的实践、经验和发展趋势。

第二次世界大战以来，尤其是20世纪80年代以来，科学技术革命推动了生产力的发展，促进了社会分工的扩大和深化，加强了各经济部门之间和各经济部门内部的相互联系和依赖，这就要求有一种非生产的“要素”加入到生产过程中，以便协调各个生产经营活动之间的关系，合理配置生产要素。服务业就是所需要的这种要素，它应时崛起，成为生产经营活动不可缺少的成分。而且服务业在世界经济中发挥着越来越重要的作用。根据经济合作与发展组织的统计，2000年主要发达国家服务业对

经济的贡献率平均保持在 50% 以上 如 2000 年美国服务业对其经济的贡献率达到 63.8% 英国则达到了 74.7% 希腊服务业对其经济的贡献率达到了 75.4%。随着发展中国家服务业的迅速发展，服务业对其经济发展的贡献也呈逐步增强的趋势。同时服务业在解决就业方面也起到了很大的作用。从世界各国来看，就业率的高低在一定程度上反映了经济的发展状况，而服务业对提高各国就业率起着重要作用。值得指出的是，国际服务贸易也以惊人的速度发展，出现了空前的国际化浪潮和趋势。

与国际货物贸易自由化一样，国际服务贸易自由化也是一个以世界市场经济形成为前提，以生产社会化程度的提高及社会分工的深入和扩大为背景，以国际经济贸易行为为基础，以实现资源的合理、优化配置和获取最佳的经济效益为目的，以政府对贸易的干预弱化为标志的发展过程。由此我们可以看出，国际服务贸易自由化既是一个状态，更是一个过程。它既是指各国对服务进出口贸易不加以干涉和限制的状态，同时也是一国对服务贸易逐步放松限制、减少干预的发展过程。所以说，国际服务贸易自由化不是绝对的自由，而是向着自由化发展的一个过程。

从历史上来看，服务业无论是在发达国家还是在发展中国家都受到了高度的规制。其中的部分原因是由于在一些服务行业中存在着广泛的市场失灵，也是由于那些受保护的不受国外竞争压力影响的特殊利益集团的影响，这些利益集团会对服务业和服务贸易产生直接影响。在过去二十多年里，许多国家、许多行业的服务市场已经实行了广泛的自由化。而且在那些必须进行规制的领域，政府通常也对有关服务业的规制进行了彻底的改革。

需要说明的是，服务贸易自由化并不等于对服务业和服务贸易完全取消规制。由于服务业和服务贸易的复杂性要远远超过货物贸易，因此，有关服务业和服务贸易的规制也远比货物贸

易的复杂。从世界范围来看，无论是发达国家还是发展中国家，服务业和服务贸易所受到的规制程度都远远超过了货物贸易。需要说明的是，规制并不等于壁垒。规制的制定是为了满足一定的政策目标，既有经济目标，也有非经济的社会目标。国内规制会对服务贸易产生深刻的影响。一方面，规制如果运用不好，本身有时会成为服务贸易的障碍。另一方面，有效的规制通常是服务贸易成功进行的先决条件。合理的规制能保证贸易顺利进行，提高经济效率。因此，对服务业和服务贸易进行规制并不总是会对新的厂商或外国厂商造成进入壁垒或是贸易壁垒。同样，也不能简单地服务贸易自由化理解为自由贸易，完全不需要规制。贸易自由化是一种趋势，是一个发展的过程，这个过程的顺利进行和良好发展，恰恰需要合理的规制，以实现其经济和非经济目标。

在本书上编，我们选取了服务业中的电信、公路运输、航空运输和电力供给服务业等几个重点行业，对这几个服务业规制改革的情况进行介绍。除上述几大服务行业多属于大型企业之外，其他服务行业多属于中小企业，因此，本书下编主要分析中小企业规制改革及其发展的情况。

一、电信服务业

电信服务业从本质上来讲并不是一个完全竞争性的产业，它具有明显的规模经济、范围经济及较强的投资沉淀性。这些性质使其成为一个具有很强自然垄断性的产业。因此，从理论上讲，电信服务业最有效率的运营方式是将整个电信网交由某个单一运营商经营，特别是在资源有限的前提下，有些业务领域不可能存在太多的运营公司，市场势力的存在也是在所难免的。但是垄断会造成资源浪费和效率低下，因此必须对电信服务业进行规制，以对电信资源进行有效分配，同时防止电信运营公司滥用垄断力量进行抬高资费、破坏互联、进行价格倾销等不正当

竞争行为。

此外，电信服务业还具有信息不完全、外部性和公共物品的特性，这些都说明了电信服务业规制的必要性。

由于电信服务业的基本特征，政府对电信服务业进行规制的内容就较为广泛，具体可以分为两大类：市场秩序规制和企业行为规制。市场秩序规制主要包括：市场准入规制（经营许可规制）电信资费规制 电信资源规制。企业行为规制包括 互联互通规制 普遍服务规制 服务质量规制 信息资源规制 网络安全规制。

目前，中国电信服务市场的发展还不完善，电信企业的经营行为和经营秩序有待规范和调整，市场准入规制、电信资费规制、互联互通规制以及普遍服务规制已成为我国电信服务业规制改革中的焦点问题。

电信服务业规制的实现方式可以分为两个层面：

第一个层面是宏观调控手段，包括法律手段、市场手段、经济手段。法律手段包括电信法和相关法规。市场手段主要体现在由市场作用力来调节运营者的数量。经济手段是指在运营者之间的利益产生分歧时，尽量通过经济手段辅助法律手段进行解决。

第二个层面是微观手段，主要是通过实施许可证制度进行电信服务业规制。此外还有申报制、政令和命令、合同制以及登记制等手段。

20 世纪 80 年代以前，电信服务业主要以电话业务为主，种类不多的业务开展依赖基础电信网的规模，因此在 80 年代以前，世界各国基本上都采取了建立在国有垄断企业基础上的电信服务业规制体系。电信服务业规制的主要内容就是限制进入，并允许在价格规制条件下和在承担普遍服务责任基础上的垄断经营。随着时间的发展，以价格和限制市场进入为主要手段的传统政府规制制度暴露出很多严重的弊病。因此，20 世纪

90年代前后，电信领域以开放市场、鼓励竞争为主旨的改革逐渐形成世界性的潮流。在鼓励国内电信服务市场开展竞争的同时，从90年代开始，发达国家电信服务市场开始尝试将竞争由国内引向国际，并在世界贸易组织中启动了关于电信服务贸易的谈判，最终达成了一系列相关协议。通过世界贸易组织成员进行谈判并签署协议的方式，世界贸易组织引领世界电信服务市场进入了全球开放和竞争阶段，同时各国的电信服务业规制也走向了自由化和规范化。

然而，市场规制的放松使一直觊觎电信服务市场高额利润的投资者一拥而上，世界电信服务市场在经历了短暂的投资高潮后呈现出过度竞争的迹象。过度竞争不仅引发了各国电信服务市场上的价格大战，还导致了技术标准的混乱，阻碍了技术进步。因此，从2000年下半年开始，以美国电信服务业衰退为开端，世界电信服务业由持续高速发展阶段陷入了萧条的境地。实践证明，违背电信服务业的发展规律进行规制改革势必要造成市场的混乱和效率的降低，开放的电信服务市场更需要加强管制。目前，许多国家已经开始对放松规制的思路进行反思，并着手对规制手段和策略进行调整。

这部分也介绍了欧盟和世界贸易组织关于电信服务业规制的框架，同时介绍了英国和日本等一些电信服务强国规制改革的情况。

英国是经济合作与发展组织国家中最早开始电信服务自由化改革的国家之一。英国电信服务业改革经历了20世纪80年代以来国外电信服务业由垄断走向竞争，由国有控股逐步走向民间投资，由国内投资者向国外投资者开放的基本历程。英国在其电信服务业规制改革初期采用了双寡头垄断政策，这与目前中国基础电信服务市场采用的由中国移动和中国联通进行有限竞争的政策相似，为中国电信服务业改革提供了很好的参考。

日本电信服务业自20世纪80年代以来，开始进入逐步开

放的时期，经历了从完全国营到由少数企业垄断经营的过程。经过改革，日本电信服务市场竞争状况有所改善，电信资费大幅下降，电信服务质量大大提高。

继美、英、日等国进行大刀阔斧的电信服务业改革之后，世界其他国家也纷纷采取了行动，取消现有企业垄断经营电信业务的权利，引入新的市场竞争主体，同时，随着世界贸易组织《基础电信协议》的产生与实施，全球性的电信服务业改革进程在广度和深度上也日益扩展。从实践上看，发达国家的电信服务业改革进程前后差不多，开始于 20 世纪 90 年代初至 90 年代中、后期基本告一段落。发展中国家的电信服务业比发达国家落后一些，但也有不少成员的电信体制改革步伐相当快。和发达国家相比，发展中国家彼此之间的进程差距要大一些，但基本都集中在 90 年代。可以说，发展中国家与发达国家的电信体制改革基本上是同步进行的。世界上主要国家电信服务业改革的主要做法包括：(1)立法先行，法律准备比较充分；(2)依法设立独立的电信服务业规制机构；(3)实行非歧视原则；(4)以形成合理的竞争格局为目标，建立合理规范的规制框架；(5)普遍服务是电信服务发展的终极目标；(6)被管制的重点对象是电信服务市场中的主导公司；(7)在规制改革中实现产业重组，增强企业的竞争力。

中国电信服务业规制改革大体经历了以下几个阶段：(1)1980 年以前计划经济体制下的严格规制时期；(2)1980~1993 年放松价格规制时期；(3)1994~1998 年双寡头垄断时期；(4)1998~2001 年机构改革时期；(5)2001 年至今的产业重组时期。

总体上讲，中国电信体制改革是成功的。至此，中国的电信运营行业已经初步形成了相互竞争的态势，为中国电信服务市场走向未来全方位的有效竞争奠定了基础，但是这还不足以说明中国电信服务业的改革已经到位，目前，还只是刚刚对各运营商的定位有了一个初步的划分，中国电信服务业的市场化改革

仍处在准备阶段，要走的路还很长。

二、公路运输服务业

公路运输服务业是最早兴起的运输行业，人们对其进行规制的最初目的是为了保护铁路运输服务业，同时也是出于“公共服务”的需要。至 20 世纪末，主要目的转变为保证公路交通的安全性、周围环境以及基本交通设施的合理使用。通过制定安全条例、技术标准、交通法规、驾驶条例以及对高速公路收取费用的标准等，人们得以用法律手段来保障社会、环境和经济等各方面的利益。在过去的 20 年里，大部分经济合作与发展组织国家强化了安全和环境方面的控制，有一些国家还提高了公路收费系统的效率。目前，公路运输服务业面临的问题是如何制定有效合理的规制，避免扭曲公路运输服务业及公路运输服务业与其他运输行业之间的竞争。

公路运输服务业规制包括市场准入的条件和步骤、对外国运输公司的限制、对特定服务的限制、价格规制和运营时间规制等。行业主体在政策制定中的地位、政府执行规制的态度以及政府对现有运输企业的指导等也会对一国的公路运输产生影响。

随着经济的发展，公路运输服务业规制的副作用越来越明显地表现出来。严格的公路管制会阻碍新的运营者进入运输市场，降低公路运输市场的活力与竞争程度，对现有的运输公司保护过度、产生垄断，服务质量长期处于较低水平，运输价格却持续高涨等。

因此，各国均采取积极措施，放松公路运输的管制，以利于公路运输市场的自由化，使行业进入率上升、运输价格下降、服务质量提高、提高行业效率、促进整个行业的专业化和多样化。

这一部分对经济合作与发展组织国家公路运输服务业规制进行了分析 包括规制的产生、内容、发展、改革及影响等，也介

绍了美国和欧盟公路运输规制改革的情况。同时，论述了中国公路运输服务业的特点、管理机构、规制改革及其预期目标等。

三、航空运输服务业

航空运输是从 20 世纪初兴起的新型运输方式，在其发展的最初阶段，由于 30 年代的世界经济大萧条以及当时飞机的安全性和技术水平都有欠缺，航空运输在运输服务业中的作用明显不如海陆运输，1937 年世界航空运输客运量才达到 250 万人。在第二次世界大战期间，军事方面的需要、政府的财政支持以及科学技术水平的发展，使得航空技术和装备获得飞速的进步，1945 年世界航空运输客运量为 900 万人。进入 60 年代以后，全球经济蓬勃发展，区域间经济贸易合作程度不断加强，经济的全球化使得航空运输服务业成为一种必需，其发展成为一种必然。

服务贸易自由化是区域经济一体化与经济全球化的表现之一，航空运输服务业作为服务业中的重要部分，带动了区域经济一体化与经济全球化的发展。在贸易方面，航空运输有效地提高了货物的运输速度，提高了物流的效率，促进了统一市场的发展。在资本方面，近几年来，各国对航空运输的管制，尤其是所有权、市场准入等方面的管制正逐步放松，这大大推动了航空运输服务业中资本的流动加快。同时，航空服务运输伙伴都对航空运输企业进行私有化改革，各大航空公司也通过非股权营销联盟和股权联盟的方式形成航空运输联盟，加快了资本要素的全球高效合理配置。而且，航空运输服务业作为以高新技术为基础的产业，加速了高新信息技术在全球范围内的运用和推广，也带动着全球生产力的发展和全球流通。

在过去的几十年里，为了国家安全、国家声望、地区与城市的发展、环境保护、公共服务和其他非经济目标等目的，世界各国制定了多种航空规制。一方面，这些航空规制在一定程度上

起到了保护的作用，但另一方面，航空管制也产生了严重的副作用。特别是在 20 世纪后期，其副作用越来越明显地表现出来。它们影响了航空公司经营策略的选择，也影响了航空运输服务业的整体组织与市场结构的改善。

近几年来，各国的航空管制开始朝着自由化的方向发展。一方面，世界上的主要航空运输大国对航空运输企业进行私有化改革。发达国家主要是对国营的航空运输企业进行私有化，发展中国家则是国有航空公司进行产权制度改革。另一方面，大部分国家都进行了航空管制改革。以美国为例，1978 年，卡特总统签署了《航空公司非管制法》，废除了以前对新航线的审批权和运价浮动的审批权，率先在国内航空运输管理规制上开始进行改革。在美国的带动下，荷兰、英国、德国、澳大利亚、日本、比利时等国逐步放松了对航空运输服务业的管制。这就使航空服务市场的进入变得更容易，使价格、航班航线的设定、服务的舒适程度、折扣等方面竞争变得更为激烈，航空公司在航班航线和定价等方面拥有了更大的自主权。

美国是世界航空运输服务业最发达的国家，而且，美国的航空管制相对自由。在 20 世纪初，美国出现了经济的黄金时代，交通运输服务业也获得快速的发展，铁路、公路、水运和航空运输相互竞争，程度越来越激烈，甚至出现了过度竞争和不公平竞争的不良现象。这一时期政府对航空运输服务业的态度主要是加强管制，限制过度竞争。虽然这种严格管制的政策控制了过度的竞争局面，但是，这种管制并没有起到促进航空运输服务业发展的预期目的。另外，美国经济在 60 年代进入滞胀状态，主张放任经济自由发展的新古典经济学派成为时代的主流，并被应用于政府的政策决策中。由此，美国的交通产业组织政策由严格管制、限制竞争转向放松管制、鼓励竞争。

美国航空运输服务业放松管制取得了良好的效果，航运价格有所下降，而且在此过程中，航空运输服务业的增长明显快

国家整体经济的增长。美国航空运输服务业的放松管制与“开放天空”有效地提高了本国航空运输服务业的竞争能力，因而对世界其他国家，特别是对欧洲各国的航空运输业提出了严峻的挑战。1989年，欧共体各成员国的运输部长经过多次协商会议之后，正式提出了要实现欧洲航空市场的自由化、建立统一的航空市场的目标。

欧共体的航空市场一体化分为1987~1990年、1990~1993年、1993~1997年三个阶段进行，分别对市场准入、运力、运价、指定空运企业方面进行改革，最后在1997年实现了各成员国的国内、国际机场一律开放国际、国内航空运输的5种业务权开放；任何欧盟成员的企业都可以成为指定空运企业；各航空公司可以自主决定运力与运价。同时，这也促进了欧洲各航空公司之间、欧洲与美国航空公司及与世界其他国家航空公司的联盟。

日本航空运输服务业与世界其他国家基本相同，也是经历了一个先管制后放松的过程。在第二次世界大战前，由于日本走军国主义路线，政府对航空运输业进行严格管理，民航发展着重于为战争服务。第二次世界大战后，日本民用航空运输服务业崛起于1953年，由日本政府投资设立了日本航空公司，并对之进行政策支持和财政补贴。1972年日本运输大臣发布《航空企业运营体制的通知》，标志着日本民航正式进入日航、全日空、东亚航空三家航空公司运营体制阶段。日本政府对民航的管制保证了日本航空服务业的顺利有序进行，防止过滥竞争和完全垄断，这一体制一直延续到1985年才被取消。

由于日本的经济腾飞，过度的航空管制阻碍了航空服务业的继续发展，人们对日航的垄断地位渐表不满。1981年日本内阁对日航法案进行修改，废除延期支付政府持有股票红利的规定，撤销发给日航补助金的规定等，日本的航空运输开始朝着民营化的方向发展。1986年，运输省航空局就新的《航空企业运营体制》发出航空局长通告，开始实施以确保安全运营为根本

实行企业竞争和加强经营为基础的新航空政策，标志着日本航空的放松管制时期的开始。从 2000 年 2 月开始，在国内航空领域，航空公司可以自主指定路线和价格，也可以自主提供更低的费用和更便利的航空运输。

经过多年的改革，日本的航空运输服务业取得了良好的发展。但是，与英美相比，日本的燃料、资本和劳动力成本均有可以降低的余地。其中，燃料费用的高昂源自日本对进口石油产品的限制；资本成本过高是由于日本的空运主要集中于服务的竞争，从而导致运力的浪费，因而可以通过改变运载结构和运力安排来使之降低；劳动力成本过高主要是因为日本在雇佣外国飞行员和机组成员方面有严格限制。如果这三点可以全部改进的话，日本的空运成本将降低 10%。

这部分也对中国民航业的发展和规制改革情况进行了论述。

四、电力供给服务业

在过去的 10 年里，电力供给服务业的规制环境开始有所转变。经济合作与发展组织的一些国家已经采取了新规制促进电力供给服务业的竞争，如放宽对该行业的限制等。

电力供给服务业自由化改革的一个重要特点就是各国改革方式差别很大。总体而言，电力供给服务业规制的改革主要集中在发电部门与电力传输部分相分离、引入市场竞争、降低电力市场的准入门槛等方面。英国电力供给服务业规制改革始于 1990 年，最初实行电力供给企业由国有化向私有化转变。从国有化到私有化经营这种转变的关键是发电业务的水平分拆——在产业水平上制造竞争，以及对发电、传输、配送业务的垂直分拆，以促进竞争和对自然垄断行业进行合理、有效的规制。英国电力供给部门的结构和所有权性质从 1991 年起发生了巨大变化，变化的主要特征包括：

- 由于新竞争者的进入以及目前经营主体的多元化，发电部门以往只集中于一两个企业的状况有很大改变。另外几乎所有新的发电厂都是燃气发电。

- 供给部门中引入更激烈的竞争是从 1990 年可以供给多于 100 万瓦特用电量的消费者开始的，之后在 1994 年扩大到那些可以达到 10 万瓦特用电量的消费者，1999 年中期之后，所有的消费者都被囊括进来。

- 针对电力联营竞争中所出现问题的一系列规制所起的干涉作用愈发明显。

- 在发电部门和输电、配电部门之间进行了部分垂直整合。

- 电力供给部门的所有权性质发生了变化；电力供给部门和电力配送部门相脱离；电力供给部门所属公司的专业性加强；电力供给部门开始出现具有复合功能的公司。

- 最近一轮改革是依 2000 年出台的《公共事业法案》和 2001 年出台的《新电力贸易安排》(NETA)。这一系列改革改变了公共制度结构和规制主体的权利，废除了电力联盟，同时在原有的基础上建立了一个新的电力批发市场框架，除此之外还建立了一个短期的平衡和结账程序。

英国电力供给服务业的规制改革仍在继续。目前，最重要的是减少公平贸易局干涉规制或是废止旧有规制产生的争议，这样才有利于公平贸易局推行的竞争理念。

五、中小企业规制改革

中小企业是各国经济发展中的一支重要力量，船小好掉头、应变灵活等特点使中小企业赢得了很多的发展机会。特别是自 20 世纪 90 年代以来，随着经济全球化的推进和网络技术的发展，全球范围内的产业分工和融合趋势日趋明显，企业规模已不再是企业追求的惟一发展目标，能否成为大企业并非生存和发

展的必要条件。相反，在网络和计算机技术的基础上，中小企业表现出更大的适应能力和生存能力，各国的投资者也越来越关注中小企业。在美国和欧洲，大型企业纷纷出现缩编趋势。据美国克里夫兰市场咨询公司的一项调查表明，1992~1996年，美国、英国、德国、法国、意大利和瑞典等6个国家中比较有代表性的2500家企业，其中68%在不同程度上进行了“压缩”。在这些历经“压缩”调整的企业中，其中2/3是大型企业，1/3是中型企业。西欧近几年每年新出现企业约360万家，关闭约250万家，生存下来的约110万家中，99%以上是中小企业。全球化和新技术在某种程度上引发了企业的分散化和小型化趋势，由此推动了全球产业结构的再次调整。在这个过程中，中小企业承担着更大的作用。另一方面，新经济也推动了服务业的发展，这为中小企业的发展创造了更大的空间，因为中小企业不仅满足了消费者多样化、个性化的需求，而且满足了技术创新和环境变化的需要。总而言之，全球化和新技术为中小企业的大发展提供了土壤，中小企业在产品、技术、组织形式、市场范围具有足够快的应变速度，在应对快速多变的竞争环境、及时地把握和应对市场机会与威胁方面，中小企业的优势非常明显。

但是，中小企业的发展过程也存在着很多障碍。过重的规制负担就是其中之一。中小企业所支出的行政费用对于企业和经济整体而言都是一笔不小的数目。政府规制和行政手续会对中小企业产生重大影响和成本效应。此外，政府规制和行政手续同时也给企业带来了间接负担。因此，在寻求效率、积极革新、制定标准及共享实践经验等措施有着重要的调整空间。这也意味着经济合作与发展组织各成员国政府应该积极主动地实践，以寻求更高效的规制和政策工具，以便减少行政符合成本，减少企业尤其是中小企业的成本负担，提高其竞争能力。

另一方面，对中小企业来说，融资的作用十分关键。如果没有资金，中小企业既不能获得和吸收新技术，也无法不断地进行

扩张，将最终在全球性的竞争中失去与其他公司抗衡的能力。因此，如何解决中小企业的融资问题，并最终提高中小企业的整体竞争力就成为中小企业发展过程中的重中之重。而要提高中小企业的竞争力，当务之急就是通过金融行业的规制改革解决其融资问题。

因此，在这一部分，我们首先介绍了各国对中小企业进行的界定。然后，通过分析经济合作与发展组织有关中小企业规制负担的调查报告，说明要解决中小企业发展问题应当尽快进行规制改革。接下来详细介绍西方国家从政府到金融机构各方面已经进行的规制改革情况。我们相信这些经验和心得，对于后来者会有所启发。我们也希望通过进一步深化改革，能够真正解决中小企业所面临的种种问题。相信通过不断的规制改革，中小企业必将在经济生活中发挥更大的作用。

上 编

服务业规制改革

第一章

服务业发展与规制改革导论

第一节 服务业分类及其与第三产业的区别

一、服务业分类

服务的多样性和异质性给服务的统一分类和定义带来了困难，也使得服务业存在不同的分类方法和标准。

（一）克拉克“三次产业分类法”

克拉克曾对三次产业进行了详细的划分，其中第一产业是指对自然界存在的劳动对象进行加工生产的产业部门，包括农业、畜牧业、狩猎业、林业和渔业。第二产业是指对初级产品进行再加工生产的产业部门，包括制造业和矿业。第三产业是指一般不直接创造物质资料但对第一、第二产业提供生产性作业或服务，以满足人类生产和生活需要的各种产业部门。克拉克后来将第三产业称为“服务性行业”具体包括建筑业、运输业、旅游业、通讯、商业、金融、专业性服务、行政管理、军队和律师业等。

（二）联合国标准产业分类法

1971年联合国为了统一各国的产业分类颁布《全部经济