

基础设施服务贸易和经济效率：澳大利亚的经验

Philippa Dee, Duc Nguyen - Hong 著 吴荫东 译

原文出处：A conference paper from WTO Symposium on Assessment of Trade in Service,
Geneva, 14-15 March 2002

最近二十年来，澳大利亚在对其主要的基础设施服务实行自由化的过程中积累了丰富的经验。本文的第一部分对这些改革及其对效率和经济业绩的影响进行概括。第二部分对澳大利亚和挑选出来的经济体的基础设施贸易进一步自由化的范围进行概括。第三部分对得至用作量化澳大利亚和其它经济体从服务贸易进一步自由化的好处的初步建模结果进行总结。第四部分概述未来的研究议程。

一、澳大利亚目前的改革经验

自 20 世纪 80 年代末以来，作为提高生产率和提高生活水平的工具，澳大利亚政府进行了大范围的政策改革和体制改革以提高资源利用的效率。在一个渐进的过程中，这些改革影响到所有部门以及治理水平，并涉及许多领域——贸易政策、基础设施、公营企业，一般的政府事业部门，环境管理，劳动市场和特定行业。

作为更广泛的改革过程的一部分，一些重要的基础设施服务行业——金融服务、电信、邮政服务、航空运输和海运（船运和港口）服务——已出现了重大的改革。基础设施服务对澳大利亚经济的重要性已将这些行业的改革置于重要的政策优先地位中。

澳大利亚的经验是对基础设施服务适当地实施改革促成了特定行业和国家经济两者目前在经济业绩上的显著改善。

基础设施改革的类型

澳大利亚对基础设施改革的方式一般是单边的，许多改革先于通过服务贸易总协定（GATS）使服务贸易自由化的国际努力的。金融市场的重大改革始于 20 世纪 80 年代中期，涉及到如汇率自由，取消对银行经营和外国银行进入的限制。其它基础设施行业，尤其是电信和国内航空的重大改革则始于 20 世纪 80 年代末和 90 年代初。

改革基础设施服务的推动力产生于别的行业的改革。澳大利亚的农业和制成品贸易的重大单边自由化在 20 世纪 70 年代就开始进行了。20 世纪 80 年代中期的金融改革提高了金融市场的竞争力和资本对经济的可供量。以逐步降低关税和减少数量为方式的商品贸易进一步自由化在 20 世纪 80 年代进行。商品市场上更大的国际竞争及对降低成本以具有竞争性的需要反过来暴露了服务投入市场（以及劳动市场）的低效率并提供了对其进行改革的推动力。到 20 世纪 80 年代末，改革的焦点转移到提高包括电信和国内航空在内的重要基础设施行业的竞争。劳动市场和劳资劳

资关系改革也在 20 世纪 80 年代末以渐进的方式开始进行,以鼓励更多地把焦点放在企业和生产率上。在 20 世纪 90 年代,不同级别政府间的合作产生了国家竞争政策改革并将改革进程扩展到国家经济中的绝大多数部门。

本文的附件列举了澳大利亚基础设施行业到目前为止所进行的重大改革。它第一次把这些改革细分成这些用来改善:

市场准入——取消或减少限制竞争和经营活动的壁垒,而且不区别对待国内服务提供商和国外服务提供商;

国民待遇——放宽较之国内服务提供商对外国服务提供商更不利的限制;

国内管理制度——用来实现至少能换取经济效率的恰当的国家管理目标的规制管理改革和体制结构改革。

这种改革归类与 GATS 的归类相似,只是从“市场准入”类别中删去歧视性壁垒,这消除了“市场准入”与“国民待遇”间的重叠。

在这些改革类别中的每一类别内,附件列出了澳大利亚对基础设施行业——金融服务,电及、邮政服务、航空及海运(船运和港口)——的改革。

附件显示澳大利亚在基础设施方面的许多改革已普遍产生了更大市场准入和国民待遇,以及国内管理制度的显著改善。确实,国内规制管理的改革经常是成功的市场准入和国民待遇改革的重要先决条件。

银行、电信和国内航空业的市场准入改革是特别重要的。银行业早期的改革解除了对银行信贷业务、存款和利率的各种控制,并消除了银行与非金融机构间竞争的壁垒,电信和国内航空业的放松规制管理大量地消除了经常是由政府行政部门提供商享受的独家垄断权,并向更大的竞争和更多的进入开放市场。国营企业的私有化也让某些行业有了更大的私人所有权和市场准入。

循序渐进的自由化也促进了来自国际的竞争并处理了基础设施行业的国民待遇所带来的减损。在银行业、电信业、以及最近在航空业,外国进入和投资目前已变得更大了。在别处,改革国内管理制度的重大进步以及促进竞争意味着澳大利亚是有针对性地考虑对限制国民待遇的各种限制措施的未来改革——先前的改革保证授予国民待遇不仅仅导致垄断权转向外国供应商。

澳大利亚基础设施改革的一个重要作用一直是努力改善澳大利亚的国内管理制度。这样,那些仅通过市场力量是无法达到的社会目标和经济目标就能以最有效的方式实现了。

例如,银行业和航空业的放松规制管理一直是伴随管理职责分离和使复杂的规章制度合理化进行的。这提高了经管职责和效率以达到合法谨慎和空中安全的目标。

在基础设施机构具有自然垄断特点的特定情况下,则准备了第三方准入安排以防止市场支配力的错用。“瓶颈机构”(去复制这些机构是不经济的)的存在会抑制上游市场和下游市场的有效竞争。在这种情况下,仅仅消除针对进入的壁垒可能无法改善经济福利。第三方准入规定能允许新的进入者进入瓶颈机构并促进上游市场和下游市场的有效竞争。目前,在澳大利亚发挥作用的是一个有某些排除在外行业(如广播)的通用国家准入体制,而具体行业安排则适用于电信业。

价格最高限度和价格监督已被用来限制滥用邮政服务、机场、电信和港口服务的垄断力量。

改革的实施没有得到福会福利的开支或权益补偿,或其它的国家实物支持。在澳大利亚政府有保留目标(如让所有的消费者普遍得到重要的基础设施的服务)的地方,这些目标正日益通过

直接机制而非隐蔽的交叉补贴来实现。尽管在邮政服务、港口和主要的电信经营商中有完全或绝大多数政府所有权一直是政府的目标,但已经有一系列机制到位以提高这些政府拥有的实体的经济业绩。

确实,国营企业的改革已成为基础设施服务的政策重点。早期的改革聚焦于行政管理方面——从国营企业的经营活动中重组和分离制定规章的权力——以减少日常经营活动中的政治干预和官僚干预,并保证经营责任。另外还做出各种的努力在国营企业的经营中给予更多的商务重点,并通过商业化、公司化和包出非核心业务活动及在关于股利支付、税收和规制管理等方面实行相同的待遇以在私营企业和国营企业之间创造平等的状况(竞争中立)。正如已指出的那样,通过直接机制(如预算融资),实现中的团体或普遍服务责任正日益完善。

尽管处理国营企业改革的方法已改变了整个管辖权和各个行业,但竞争和重组改革有时(但不是经常)是跟随私有化进行的。

各种审核过程也是需要的,这是为了保证适当的规制管理继续增进市场效率。就基础设施瓶颈机构而论,澳大利亚最新的准入安排审核发现,虽然这类规制管理仍适合于增进有效的竞争,但存在过多的规制管理可能减少对网络设施进行持续投资的激励,对较长时期的效率有不利的影响的风险。规制管理变革被建议用来减少被准入安排所包括的基础设施的未来投资的规制管理风险。

往往有减少规制管理的重复和复杂性以及降低直接成本和降低履行纳税义务费用的机会。这些益处也会减少新厂商和服务进入的壁垒并增强市场竞争。澳大利亚国家竞争政策改革的一个组成部分是法律的系统复查,目的在于清除反竞争成分。金融部门最新改革的目的是创建一个有效且能胜任的谨慎和消费者保护的管理框架,而且还涉及到精简和协调对不同的金融服务商都有效的规章制度。

迄今为止基础设施改革的获益 基础设施改革的主要重点一直是增进源于国内和国际的服务供应的竞争,以及改善国营企业的业绩。通过为效率高的经营创造激励,这些改革可以带来重要的益处——如提高生产率和结构改变——这些是达到更高的生活标准的关键性基础。

总的说来,对改革或政府政策的影响的分析是一件困难的事情。实施改革已有很长的时期了,在这一时期内澳大利亚的经济也经历了许多其它的变化。例如,在银行和电信服务业新技术的采用已变得更加异乎寻常(尽管这也在一定程度上反映了增加的竞争压力)。在最近这段期间,澳大利亚经济也从稳定的宏观经济环境(这是通过实施合理的财政和货币政策取得的)中得到好处。此外,还有若干改革正在进行,而且迟早会给出其全部的益处。

尽管有这些困难,但在特定行业和国家经济中改革和经济业绩间的联系目前正变得明显。

总体(整个经济范围)业绩,澳大利亚经济业绩的改善证明了实施整个经济范围的改革规划的好处,以及 GATS 背景下服务贸易自由化的广泛的(部门间的)涉及范围的重要性。

在 20 世纪 90 年代,澳大利亚出现了生产率增长显著上升,在这一时期,对整个经济的改革被加强了。自 1993—94 年以来,澳大利亚的总合多因素生产率增长每年上升的 1.8%,这是自 20 世纪 60 年代以来最高的。这样的生产率增长对澳大利亚经济有极其重要的意义,它贡献了澳大利亚平均收入最近的上升的绝大部分(90%)。

改革对这种生产率提高作出了重大的贡献的看法目前已被广泛地接受了。这种生产率上升与

实施改革的时间安排相一致。强有力的计量经济证据显示，在对周期影响和国际因素（如 OECD）国家的经济增长）进行校正后，澳大利亚生产率增长引人注目的复兴与改革有联系。此外，澳大利亚是作为信息和通信技术使用者而不是象美国那样的生产者而经历了显著的生产率增长的少数 OECD 国家之一。

在其它方面，澳大利亚的生产率表现这是引人注目的。生产率改善和 GDP 增长抵挡了最近的亚洲金融危机，巨大的成就让澳大利亚的贸易同亚洲地区接触。澳大利亚对亚洲金融危机的有效反应，包括转移到其它出口市场，已显示了作为对结构变化的反应的澳大利亚经济中增加工厂的灵活性和适应性的各种迹象。

行业业绩。从行业层面看，在自实施重大的基础设施改革的时期里可以看到重大的发展，包括提高了的技术效率和生产率，更高的产出和更多的技术创新。

自改革进程开始以来，澳大利亚的银行服务和金融服务业普遍经历了显著的变化。随着成本的减少和生产率的增进，它们取得了显著的发展。更大范围的金融服务已变成了使用的了，新技术和创新的采用是范围广泛的。强烈的竞争也导致许多领域的专业化和重组，最近的金融系统调查（1997）分析了该行业自放松规制管理以来的经验并推断，总的说来金融系统的改革给澳大利亚经济带来净益处（见加框文字）

金融服务的改革

金融系统调查（1997）对过去改革的经济进行了盘点并复查了金融系统的规制管理安排。该报告发现，金融自由化，连同技术变化一起，带来了巨大的好处，包括：

- 提高了国内市场和各机构的生产效率，较低的开支（成本）和上升的生产率就是证明。

通过金融系统的持续资本所表示的改善了的动态效率；

所有层面上的更大的融资选择性和有效性，用更灵活的金融服务表明的改善了的质量，增多了的产品创新，包括能为储蓄者提供高回报的种类广泛的零售产品。

该报告也指出了随金融自由化而来的问题，尤其是 20 世纪 80 年代末的过度贷款，这种情况接着导致了采用更严厉的谨慎的规制管理。由于产品范围和复杂性增加了，消费者保持规章制度成了被广泛接受的较大重点。然而这些额外的规章制度是以特别的方式被提出的，而且产生了按国际标准是高的直接成本和履行纳税义务费用。该报告为继续改革确定了若干领域，这已被政府逐渐地采纳了（见附件）

其它证据也显示了金融部门改善了的业绩。尽管在不同时期有变化，但与金融自由化之前的时期的生产率下降相比，自 1984—85 年以来金融和保险服务业的生产率增长有了显著的改善。根据谨慎的标准，有各种迹象表明澳大利亚银行部门的风险管理实务得到改善，这在躲避亚洲金融危机上起了作用。除了银行业，在金融领域中有着进一步改善谨慎的规制管理的余地，就象最近一家主要的保险公司倒闭所被人强调的那样。

在电信业，改革也带来了显著的行业变化。随着迅速进入和厂商数量更多（它是采用完全竞争和第三方准入安排促成的），电信行业成了发展最快的行业。这为挑选供应商和扩大服务范围提供了更大的选择。在某些情况下，增加了的竞争压力和（全球）市场状况也导致了重组、接管和企业倒闭。以基础设施为基础的供应商的新网络的投资为批发市场和零售市场的竞争添加了更大的余地。

包括电信和邮政服务在内的的通信部门的生产率增长在 1988—89 年后的强劲地恢复了（表 1）。电信和邮政服务部门中的国营企业的业绩监测也显示了一些良好的结果——提高了的生产率，给政府的股利以及满足社会目标的持续能力增加了。

表 1 按部门的多因素生产率增长

	1974-75 至 1981-82	1981-82 至 1984-85	1984-85 至 1988-89	1988-89 至 1993-94	1993-94 至 1999-2000
金融与保险	-2.9	-1.1	1.5	0.1	1.2
通信	6.1	3.2	3.6	6.1	4.0
运输与仓储	2.8	1.4	0.8	0.8	1.8
其它部门					
电力、煤气和供水	2.2	1.2	5.1	4.0	1.6
建筑	2.6	-0.7	-0.3	-0.5	1.1
批发贸易	0.5	-2.5	1.8	-2.0	5.2
零售贸易	0.9	2.7	-2.6	0.7	1.1
食宿接待、小餐馆、 饭店	-0.5	-2.9	-1.4	-1.9	0.3
文化和娱乐	-0.5	-1.9	-4.6	-2.4	-3.7
农业	2.5	3.2	-1.5	4.2	3.4
采矿	-3.8	5.8	2.4	2.3	2.2
制造业	2.3	2.0	1.5	2.0	0.9
市场部门	1.1	0.8	0.4	0.7	1.8

注：a. 包括电力、批发贸易、农业和制造业在内的已经实施重大改革的其它部门。

b. 市场部门包括上面确定的行业并占 GDP 的 3/4。非市场部门包括诸如公共行政管理和国防这样的领域，在这些地方产出是按开支度量的，而且不对有意义的生产率计算负责。

资料来源：金融系统调整（1997）

在 20 世纪 90 年代，运输行业总的说来也经历了生产率上升。在航空运输和海运服务（船运和港口）上，重大的改革已经实施了。

例如，在国内空运输方面，作为增加了的竞争、私有化和有寻求商业良机的更大机会的结果，行业业绩被提高了。虽然在一段时期里该行业有新的进入者，但两家负有责任的航空公司之间的竞争被发现对航空公司和用户产生了重大影响。估计值显示放松规制管理带来了可观的生产率获益，1988—89 年至 1998—99 年之间每年的生产率增长为 7%。同时有乘客数量的急剧增长和更大的获得减价票价的可能性。竞争压力最近使一家主要的参与者破产了，但该行业仍然是高度可竞争的。

改革对用户和消费者的影响

改革提供了有效的资源分配并促进结构改变。价格变得更加能反映出成本，而提高了的生产率和较低的价格减少了用户行业的投入和生产成本。较低的价格和更大的产品选择性也对消费者有利。

从改革中得到的分配效率已经在一些行业中被观察到了。自 20 世纪 90 年代放松规制管理以来,电信业务定价已更接近地反映基本成本,包括接着发生的额外损失减少在内。在机场服务方面,由于投资决策中的政治干预更少和过度投资消失,出现了更有效的投资分配。在银行服务方面,放松规制管理导致不同产品和客户群体中的交叉补贴显著减少,尤其是自 20 世纪 90 年代初以来零售交易账户费的采用。

其它证据(尽管是非决定性的)表明结构改变以及资源流向澳大利亚经济中的最佳生产使用的速度加快了。部门投入数据表明了 20 世纪 90 年代澳大利亚生产率业绩的重要行业构成效应。投入和资源趋于离“传统”行业而去,提高这些行业的生产率业绩,而某些服务性事业——通信、金融和保险,以及商业部门——随着增加了的专业化、节约措施和技术进步而经历了强有力的增长。

自改革进程开始以来,在这些被研究的行业中出现了价格降低:

在银行业,自 20 世纪 80 年代末以来,银行收入的资本的比例下降了。这是银行利差幅度(40%)巨降造成的,这抵消了银行规费的上升。住房借款还有以及更新近的,小型企业成了主要受益者。

在电信业,自 1990—91 年以来,实际价格已降低了 20%,受益的是住宅用户和工商用户。自 1997 年以来,绝大多数服务出现了价格降低,尤其是那些最有竞争的服务,如长途电话服务和移动电话服务。绝大多数的质量指标也表明得到改善。

在邮政服务方面,政府服务提供者(澳大利亚邮政)的公司化、增加了的竞争(尽管到目前仍是有限的)和价格控制已让人发现标准信函的实际价格下降 10%。这是和给政府的股利支付增加了及更高的消费者满意度和更大的消费者选择权一起发生的。

在国内航空方面,随着减价票价的激增平均票价已急剧下降。其它估计值显示自放松规制管理以来空运费已有 25% 的价格减少。在国际航线方面,PC 发现,更大的竞争导致了较低的空运费以及服务次数,服务种类和服务质量的增加和提高。

在 1991—92 年至 1996—97 年之间,整个管辖区域的港口服务的平均实际价格下降了,受益的是货主和船东。

报告的价格效应(这些效应出自改革)主要通过成本降低和提高生产率出现的。通信和航空业报告的生产率提高往往支持这个观点。下降中的银行营业收入是与银行营业费用减少联系在一起的。

尽管有到目前为止所取得的进步,但其它的指标显示了改善和改革的进一步的余地,至少是在和国际标准相比的时候。国际基准揭示澳大利亚的电信价格位于国际中等水平,比表现最好的国家高 20—40%。其它的研究表明了甚至是在考虑到航程长度和规模这样的因素后的澳大利亚的航空公司与国外航空公司的生产率差距。

在某些情况下,在没有其它支持性改革措施就进行一项改革可能延误重要收益的实现。例如,在船舶装卸方面,缺少增进服务提供竞争的政策使得工作场所改革的好处是否转移到用户手里还不清楚,尽管在码头上有更多的生产工作场所安排。竞争的主要壁垒是装卸公司从港口当局那里得到长达 40 年的独家长期租赁。

总的说来,随着效率和业绩的显著改善,在向国内外竞争开放其基础设施和改善对这些行业

的管理制度上，澳大利亚在最近 20 年里取得了重大的进步。

二、未来贸易自由化议程

澳大利亚也在有针对性地考虑其基础设施行业的进一步改革。由于这些行业对经济的其它部分的运转是至关重要的，因此出自甚至是有节制的进一步改革的效率收益可能是可观的。

有关服务贸易进一步自由化的影响的研究工作一直受制于缺少服务贸易壁垒的规模和经济重要性的数量估计。为了帮助克服这个问题，澳大利亚生产率委员会和澳大利亚国立大学进行了一个合作项目以度量和制作在欧洲、亚洲和南北美洲的众多经济体的服务贸易限制影响的模型。

在项目的最初阶段，工作聚焦于以下服务部门的入市壁垒和出自国民待遇的损害以及测量影响贸易的限制：

38 个经济体的银行服务；

136 个经济体的电信服务；

35 个经济体的海运服务；

38 个经济体的批发和零售配送；

29 个经济体的教育服务；

多达 34 个经济体的专业服务（会计、建筑设计、工程、法律）；以及

15 个 APEC 成员经济体的各种服务部门中的外国直接投资。

每当有可能，该研究也度量这些壁垒对经济结果（价格、成本、利润或生产的数量）的影响。

最近，该工作把“超出边界”延伸到三个主要的服务行业（航空旅客运输、电信和电力供应）管理制度的影响。Dcore 等人（2001）利用了 OECD 对这三个部门的管理制度的严格估计并将其扩展到非 OECD 经济体的范围。

度量服务贸易限制和为服务贸易限制建模的方法论一般包含三个步骤：

步骤 1：计算贸易限制指数以获得在一个经济体中限制为什么是影响特定部门服务贸易的壁垒的初始指标。

步骤 2：估计限制的直接影响，这是根据在该部门的服务厂商的经济业绩（价格，成本，价格-成本差额或数量，用贸易限制指数度量的）

步骤 3：推断消除对服务贸易的限制的利益（整个经济范围的和全球的），这个工作是通过在可计算全部均衡模型中利用出自步骤 2 的直接价格或成本效应来完成的。

本章的余下部份讨论头两个步骤如何帮助在澳大利亚以及在其它经济体范围内量化进一步的服务贸易的自由化的余地。下一章讨论最后一个步骤如何被用来量化给澳大利亚和别的地方的经济效率（这种经济效率出自进一步的多边服务贸易自由化）的潜在利益。

对服务贸易限制的度量

对服务贸易的限制可以用贸易限制指数度量。该指数实质上是一种先进的频率测度，这种频率测度是估计一个经济体的贸易体制对服务贸易的限制（以限制的数量和严厉程度为基础）。

首先搜集的是有关限制的信息然后对其分类。有关限制的信息可以从许多来源得到，包括亚太经合组织论坛，OECD、WTO 和美国贸易代表拿出的材料。因此有关限制的信息比 WTO 成员

国的 GATS 清单所提供的更加复杂。

贸易限制指数方法论用两种方法为限制分类。第一种方法是用限制是否适用于：
 设立——即服务供应商在一个地区设立有形市场并通过这些市场提供服务的能力
 经常业务——即服务供应商在其进入市场后的业务。

对设立的限制通常包括对新厂商的许可要求，对向现有厂商进行直接投资的限制及有关人员长期流动的限制。与经常业务有关的限制经常包括有关厂商进行其核心业务、为服务定价和人员暂时流动的限制。

用第二种方法为限制分类是根据限制是否非歧视性的，——即同等地对国内和国外的服务供应商进行限制；

歧视限的——即仅对国外服务提供商或仅对国内服务供应商进行限制。

这种二对二分类与在提交的 GATS 清单中所使用的分类相似。与设立有关的限制是对通过外国直接投资的服务提供（按 GATS 的说法，这是证明商业存在的主要方式）产生影响的子集，与经常业务有关的限制能对通过跨境供应、国外消费或自然人到场（GATS 认可的其它供应方式）实现的服务提供产生影响。非歧视限制是 GATS 的对与市场准入有关的限制的一种解释，而歧视性待遇则是 GATS 的对与国民待遇有关的限制的一种解释。表 2 是与银行服务有关的贸易限制是如何被分类的实例。

表 2 为与银行服务有关的贸易限制分类的实例

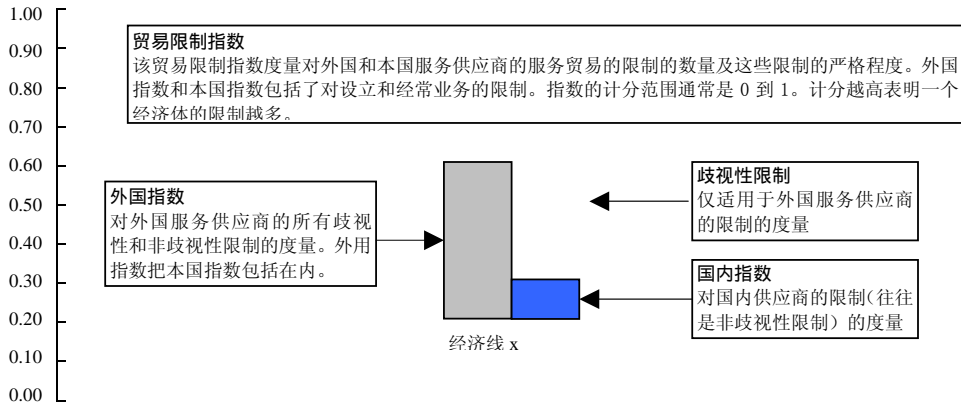
	设立（主要的，供应的商业存在方式）	经常业务（跨境、国外消费和自然人到场的供应方式）
非歧视性的	银行许可证的数量是受限制的	银行的筹资方式是受到限制的。
歧视性的	外国银行许可证的数是受限制的	外国银行的筹资方式是受到限制的

利用计分和权数的方法每个经济体的贸易限制分数被计算出来了。在限制本身是有多严格的判断的基础上确定了每一个限制的分。限制越严格，分数越高。例如，给一个限制银行许可许的经济体的分数就给在发放新的银行许可许只需谨慎的要求的经济体的分数要高得多。

然后，根据对其相关经济成本的判断这些限制种类被一同加权。例如，比起有关人员的暂时流动的限制有关银行许可证的限制被加权更高。权数一般是精选的因此全部贸易限制指数计分范围从 0 到 1。

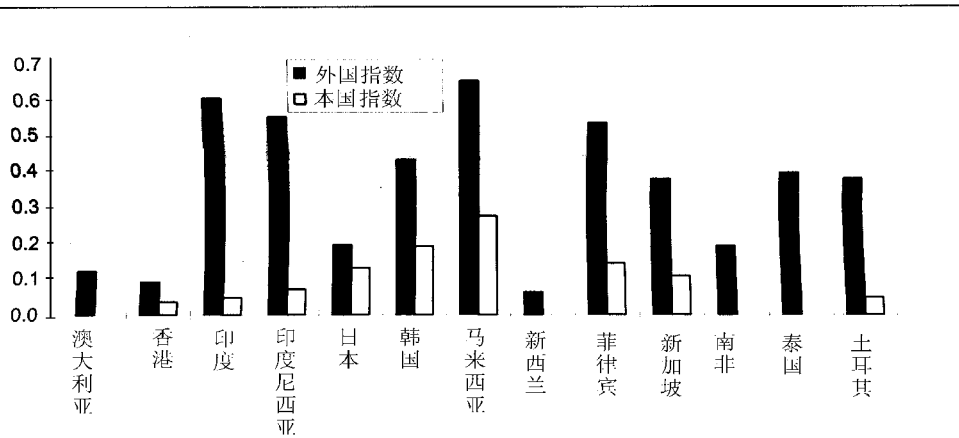
本国服务供应商和外国服务供应商的指数计分是被分别计算的。外国指数适合于度量一个经济内对外国厂的进入和经营起阻碍作用的所有限制。该指数包括了歧视性限制和非歧视性限制两者。本国指数则表示适用于本国厂商的限制，而它仅包括非歧视性限制（对绝大多数服务而言，限制是不会歧视本国厂商的）。外国指数计分与本国指数之间的差异是歧视外国人的度量。图 1 提供了典型的贸易限制指数的程式化说明。

图 1 典型的贸易限制指数



通常，出自贸易限制数的结果显示亚洲和南美洲的经济体有中到高的指数计分。这些经济体也被发现对外国服务供应商最歧视的。欧洲和北美洲的经济体往往有低到中的指数计分。尽管如此，这些通常的趋势还是有一些重要的例外，就象下面某些实例所说明的。

图 2 选择的亚太经济体、南非和土耳其的银行业限制指数^a



^a 计分越高第一个经济体的限制越多。计分范围从0到1。

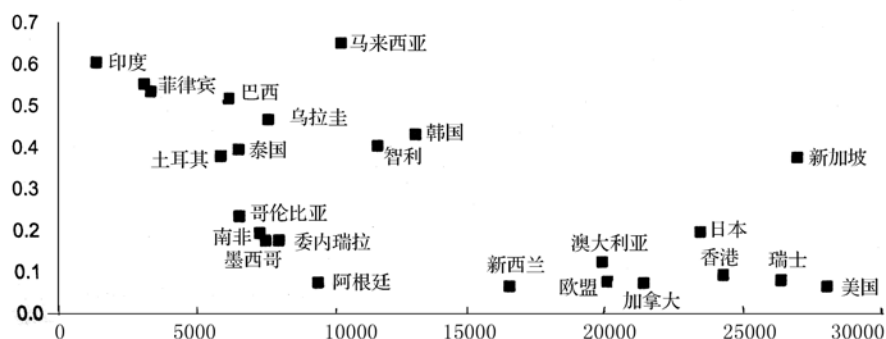
银行业 图 2 给出了在挑选出的经济体中的银行服务的指数计分概要。在计算该银行指数时，谨慎的规制管理在保证银行体系的系统稳定上起了极其重要的作用已经得到认可。即使谨慎的规制管理可能提高银行的业务费用，但它不是用作限制贸易的。因此该指数被编列入非谨慎规制管理，与 GATS 的“谨慎的创造”相一致。一个重要的先决条件是在 1997 年 12 月 31 日，有关非谨慎限制的信息就包括了银行服务贸易，这要早于许多国家（包括澳大利亚）重大的银行业改革。

图 2 显示在信息被搜集的时候，对银行服务贸易限制最多的亚洲经济体——印度、印度尼西亚、马来西亚和菲律宾——也往往是最歧视外国进入者的经济体。澳大利亚的指数包含了其对澳大利

亚银行的外国参股的限制。主要是这个原因澳大利亚的外国银行指数计分虽然相对较低，但高于美国、加拿大和欧盟成员国的计分（未列出）。

银行业的歧视外国进入者的潜在重要性见图 3。该图显示对外国进入者限制较少的经济体往往有较高的人均 GDP。

图 3 银行业外国限制指数和按购买力平价价格计算的人均 GNP (1996)^a



a. 购买力平价价格是以世界银行自欺欺人 993 年以来所进行的调查为基础的。人均 GNP 按购买力平价价格计算。人均 GNP 使用官方汇率往往被低估，而中等收入经济体有相对低的价格（世界银行，1998）

其它的研究在贸易和收入的公开性之间发现了类似的关系。Levine (1996) 发现，金融体系能更好的履行主要的金融服务职责的经济体往往是经济发达的，有较高的人均收入，而且发展的速度比那些金融体系不发达的经济体的更快。PEEC (1995) 发现了财富和公开性之间的正关系，GATS 承诺数量较多的 APEC 经济体也往往有较高的人均 GDP。

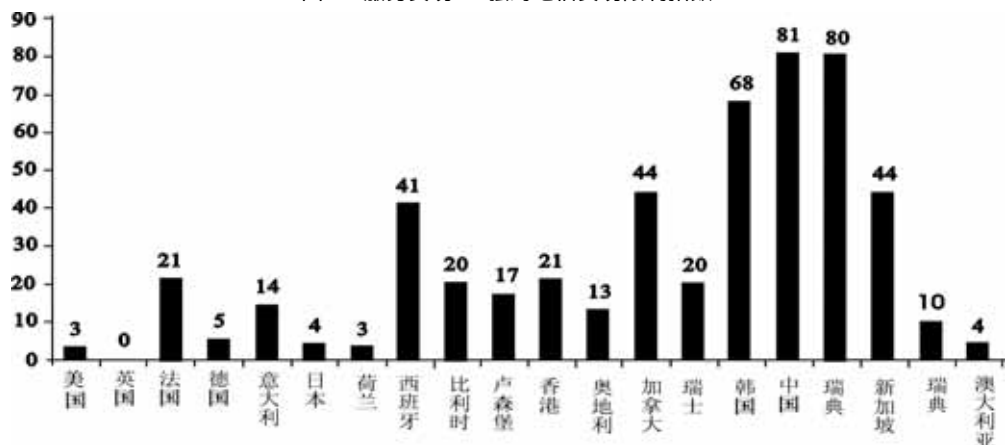
电信 图 4 给出了自 1997 年以来最大的 20 个电信服务贸易经济体的全部贸易限制指数计分的度量。该图显示了高程度的变化“反映了许多经济体中的对其电信市场自由化的持续不断的抵制”。

和银行业一样，在贸易限制的范围和人均收入水平之间有相对强的相关。例如，中国的限制高计分是许多中低收入经济体的典型。这也促成了某些要在下一章强调的建模结果。

海运 在海运方面，发达国家和发展中国家在贸易限制范围上的差别往往比银行业和电信业的更少。

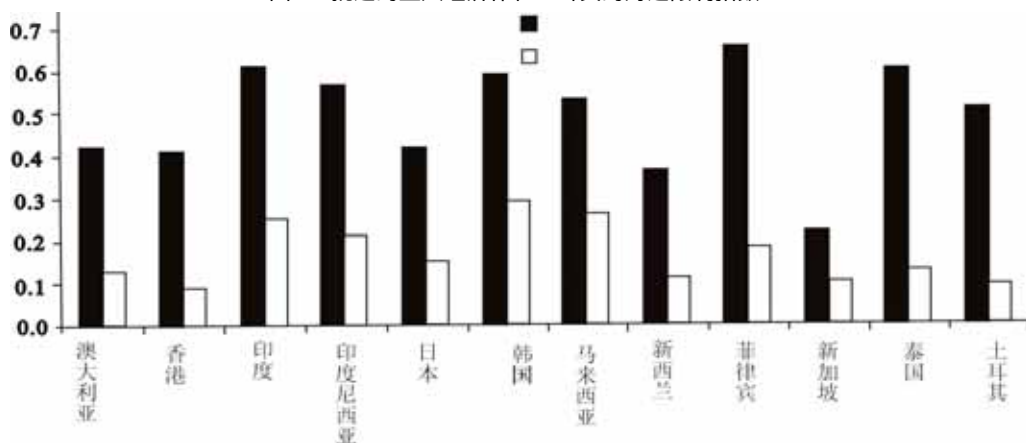
所有 35 个被研究的经济体都被出现在其海运服务市场上对新的进入者，尤其是外国的新进入者保持严格的限制（图 5、图 6、图 7）。这是以从 1994 年到 1998 年来有关限制的信息（这些限制信息包括了诸如沿海航运、货运分摊、班轮航运公会政府待遇以及港口服务这样的领域）为基础的。

图 4 服务贸易 20 强的电信贸易限制指数



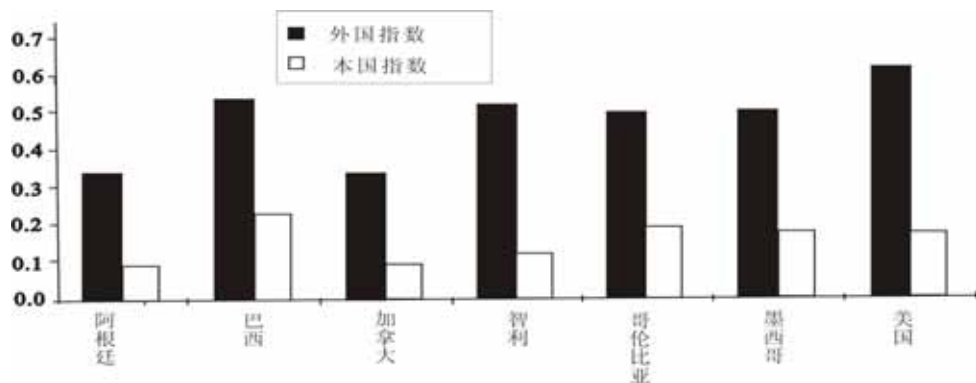
a 计分越高反映该行业受限程度越大。最高计分是 100。该指数是度量固定电话和移动电话市场的商业存在和跨境贸易的市场准入和国民待遇的限制的五个分量的计分的简单未加权平均。

图 5 挑选的亚太经济体和土耳其的海运限制指数^a

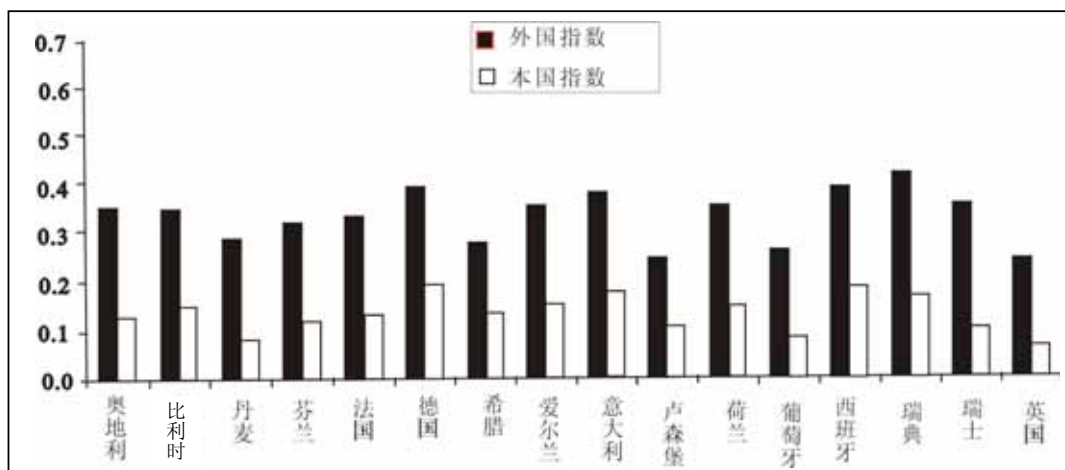


^a 计分越高反映一个经济体的限制越多。计分范围从 0-1。

图 6 挑选的美洲经济体的海运限制指数^a



^a 计分越高反映一个经济体的限制越多。计分范围从 0-1。

图7 欧洲经济体的海运限制指数^{ab}

^a 计分越高反映一个经济体的限制越多。

^b 内河航道的针对限制包括在内。

在发达国家中，美国因为有特别的限制性贸易体制而引人注目。1920年海运法（琼斯法案）规定美国各港口间所有水路货物运输必须由美国所有、美国经营、美国建造和美国人充当船员的轮船来进行。美国保留对由美国轮船提供服务的航线以及由运载美国货物的外国轮船提供服务的航线施加报复措施的权利。

欧洲经济体对海运服务的限制往往比美国的更少，不过这些经济体中有一些（如卢森堡）是内陆的，因此它们只有适用于内河航道的针对性限制。

对服务贸易限制对服务厂商经济业绩的直接影响的估计

限制对某些部门的服务厂商的经济业绩（价格，成本，价格-成本差额或数量）的直接影响一直是用计量经济技术估计的。

通常，一个计量经济模型是根据经济理论（该理论包括该部门服务厂商经济必须的所有相关的决定因素——行业和整个经济范围的影响）加上用贸易限制指数度量出的贸易限制制度量值而提出的。这个指数是保护服务厂商免遭潜在竞争的范围的度量。

该计量经济模型随后被用来估计该服务部门的经济业绩的决定因素。只要可能，贸易限制指数的各种分量就被分别引入，这样，计量经济模型本身就能指示与不同类型的限制的影响的相对强度有关的某些事。这有助于克服最初用来把指数分量组合成一指数的权数的判断性质。

根据计量经济和这里需要的结果价格和成本度量被计算出来了，利润或数量效应应被转换成价格或成本效应。

依靠选择的业绩度量，这些结果提供了限制提高价格-成本差额并因此产生经济租金或把成本提高到超过其否则应有的程度的指标。然而，实际上，贸易限制会有两种影响。确实，利用价格-成本差额某些研究提供了可能的成本上升效应的间接（和不完全）证据。更进一步的研究被要求更全面地量化这些双重效应。

研究小组估计了以下各方面的市场准入限制和国民待遇的影响：

27 个经济体的银行服务的价格-成本差额；
 18 个经济体的货物配送服务的价格-成本差额；
 20 个经济体的工程服务的价格-成本差额；
 国际航空服务的成本和成本-价格差额；
 海运服务的贸易无利
 多达 136 个经济体的电信服务的成本和数量

同限制指数的情况一样，亚洲和南美洲的经济体通常被发现有中到高的价格和成本效应度量值，欧洲和北美洲的经济体则往往有低到中的价格和成本效应度量值。

出自贸易限制指数和计量经济成果的结果的总结已被列入到最近四年的生产率委员会的“贸易和援助评论”出版物。这些出版物，连同贸易限制指数的详细数据及出自计量经济研究的结果，可以从生产率委员会的网站上免费获得。

三、未来多边服务贸易自由化的好处

FTAP 模型一直被用来考察服务贸易的多自由化的影响。该模型是生产率委员会提出的，是个包含 19 个地区（覆盖范围有亚洲、南、北美洲和欧盟）分三个部门（农业和食品、制造业和服务业）的世界经济可计算全体均衡模型。FTAP 模型是根据全球贸易分析规划模型，外加某种是支持服务贸易自由化的分析所必要的结构提出的。

该模型的理论包括了 FDI 的和证券投资两者。该模型的基本数据包含 FDI 存量和双边基础上的 FDI 厂商业务活动的估计值。FDI 的处理为对服务供应的所有方式的限制，包括对通过商业存在的服务提供的限制的广泛消除的考察留出余地。Hansolw, Phanmduc 和 Verikios (1999) 充分地用文献证明 FTAP 模型的结构。

FTAP 模型的第一个版本在其对服务贸易壁垒的处理上仅仅是象征的，取自 Kalirajan 等人 (2000) 和 Warren (2006) 的电信和银行服务的贸易壁垒估计值的平均数被用来象征着模型的作为整体的服务部门的贸易壁垒。进一步研究的范围将会是把 FTAP 的单一的服务部门分解成其各别的服务行业并分别为这些行业建立贸易壁垒模型。

由于有银行和电信服务业的贸易壁垒在这些部门内引起价格超过成本的证据，服务贸易壁垒是作为对资本的税收而被纳入的。对经常业务的限制是作为对 FDI 厂商的产出及通过其它提供方式提供的厂商出口的税收被纳入的。不同的“税”率适用于本国厂商和外资厂商，反映了对外资实体的歧视性待遇。模型结构保证出自这些“税收”的收入（或租金）在政府和私人代理人之间被适当地分配。

将来，成本上升限制也将被纳入。但当前处理的一个含意是出自服务贸易自由化的获益可能是少说的。如果服务贸易壁垒引起价格超过成本并为负有责任的厂商创造租金，那自由化将产生与分配效率改善有关的“三角获益”，以及与消除负有责任的厂商的租金有关的再分配效应。但如果贸易壁垒提高做生意的实际资源成本，那自由化会导致与实际资源节省有关的“矩形获益”。考虑到服务部门在绝大多数经济体中的重要性，矩形获益可能以可观的幅度超过三角获益。

Dee 和 Hamslow (2001) 利用 FTAP 模型发现，作为消除所有乌拉圭回合以后的贸易限制的结果，整个世界的预计每年有超过 2600 亿美元（以当前美元价格计算）的经济境况好转。大约

有 1300 亿美元来自对服务贸易实行自由化，其中有 1000 亿美元产生在中国。500 亿美元来自农业的自由化，800 亿美元来自制造业的自由化。这些是在自由化及相关的资源调整发生后 10 年的实际收入预计获益。

Dee 和 Hamslow 也预计了不完全的对服务贸易实行自由化的益处。结果显示最大的全球益处会出自放宽对市场准入的限制而不是出自放宽对国民待遇的限制。可以出现消除所有对设立的限制会比消除所有对经常业务的限制更好。

表 3：不完全的自由化对世界实际收入的影响

	消除对市场准入的限制	消除对国民待遇的限制	消除对二者的限制
消除对设立的限制	56.8	3.7	64.6
消除对经常业务的限制	25.6	12.9	39.3
消除对二者的限制	98.8	19.3	133.4

a. 在自由化和相关的资源调整发生后 10 年的实际收入预计获益。

b. 由于不完全自由化类型间的相互作用影响，消除对二者的限制的数字是不能相加的。

然而，这些结果显示，要发现至少是哪一些经济体得到这样的结果是困难的，而且在涉及仅消除一个类型的限制（市场准入、国民待遇、设立或经常业务）时，不完全自由化完全没有带来损失。这表明自由化的最好策略或许是谈判同时逐渐减少所有类型的限制。

Dee、Hanslow 和 Phaduc（就要开始）考察哪些部门会从多边服务贸易自由化中获益的问题。一个国家的服务部门本身也许不会因自由化而蒙受损失，因为有竞争力在起作用。

并非所有的服务贸易壁垒歧视外国服务供应商，因此由于有新的本国进入该服务部门会扩大。

某些服务贸易壁垒限制对内的 FDI，因此由于有新的外国进入该服务部门会扩大。

某些服务壁垒歧视境外提供的外国服务，因此在额外的进口竞争面前该服务部门会缩小。

服务贸易自由化会给予下游使用行业带来好处，而在对本国资源（如劳动力）的竞争该服务部门可能会输掉。

在国内服务原先是高的经济体中，这种净效应在服务部门里可能成为一种扩大物。在象中国这样的经济体中，对服务部门的好处预计会是特别大的，因为最初工作的焦点是放在银行业和电信业的壁垒上，尤其是中国电信的高壁垒上。当在象海远这样一些部门中的贸易限制也被考虑进去时，部门和国家壁垒清除的获益可能会更多。

Verikios 和 Zhang 也用 FTAP 模型来分析消除金融和通信服务各自的贸易限制的部门影响，他们发现出自对这两个部门实行自由化的世界收入全部获益将达 470 亿美元（当前美元），其中 240 亿美元来自对通信服务实行自由化，而出自金融服务的有 230 亿美元。

四、进一步研究的议程

FTAP 中的服务贸易建模将扩大到把银行和电信以外的部门的价格或成本估计包括进来。更多的部门详情也将被纳入 FTAP，为的是能够分别为对每一个部门实行自由化的好处建立模型。并分析跨部门交易的益处。

生产率委员会和澳大利亚国立大学间的新的合作项目将继续航空、电力和电信以外的遍及许

多国家的一些挑选出来的行业的国内管理体制的特征。该项目将跟踪国内规制管理对挑选出的行业的经济业绩的影响。

附件：澳大利亚的基础设施服务改革市场准入

年份	政策方向	主要的改革行动	说明
1980	银行业放松规制管理	金融服务 取消所有交易和储蓄，银行存款的最高利率	银行放松规制管理是 1981 年坎贝尔委员会报告的结果
1982		撤销银行数量贷款限制 放松储蓄银行规章制度	
1983	汇率放松规制管理	澳元浮动 取消绝大多数的外汇控制	随 1983 年马丁委员会报告而来的金融系统进一步变化
1984	银行业放松规制管理	取消银行到期日控制 取消剩余的银行存款控制 储蓄银行被允许提供支票便利	
	汇率放松规制管理	外汇交易被放宽	
	证券交易	放宽澳大利亚证券交易所成员资格	在 1987 年成立一家国家证券交易所
1986	银行业放松规制管理	取消绝大多数银行最高利率 取消新的住房贷款的最高利率	自有住房贷款低于 10 万澳元的除外
1991-97	银行业/保险业自由化	澳大利亚联邦银行私有化 州立银行和保险公司私有化	
1997	竞争	允许银行，信用合作社、房屋互助协会和人寿保险公司提供养老退休储蓄账户	通过提供简单、低成本和低风险的养老产品此举增加了养老行业的选择和竞争
	竞争	允许主要银行和最大的人寿保险公司间的合并	这是澳大利亚的沃利斯调查终止“六支柱”政策的反应的一部分。这可望通过接管的威胁增加银行和人寿保险公司的竞争压力，新的“四支柱”政策禁止四家主要银行中的兼并
1989	部分放松规制管理	电信业 增加客户处所的电缆和电线、专用自动小交换机维修和普通电话的竞争	Telecom 的服务提供商与管理职能的分离，一种新的管理框架也被采用。
1991	放松规制管理	Telecom 在普通电话手机供应上的垄断结束了 推出有限的基础设施竞争 推出电信服务的全面转售 政府政策规定固定网络的双头卖主垄断到 1997 年 6 月为止	1991 电信法提出规制管理安排和过渡到公开竞争（1991 年 7 月到 1997 年 6 月的行业结构）。
1992-93	竞争	Telecom 和 OTC 合并成澳大利亚和海	Telstra 是在 1993 年 4 月创立的，

		外电信公司 (AOTC, 稍后为 Telstra, 而 Aussat 被卖给第二家全国性运营商 (Optus)) Optus 被选为第二家全国性运营商并开始业务活动以提供移动电话服务和国内长途和国际服务 Vodafone 被授予许可证开始成为第三个移动电话运营商。	取代先前的企业标识 AOTC。
1996	公开投标	澳大利亚联邦对联邦传输网络的经营和维护进行公开投标。	这个措施把竞争引入先前被 Telstra 支配的部门。
1996-97	私有化	Telstra 的 1/3 资产售出 Telstra 发行债券和股票上市	
	竞争	出售公布的许可范围	这项便利增加了电信的竞争并改善了无线电频率范围的管理
	竞争	从 1997 年 7 月 1 日起在电信部门推出全面的和公开的竞争	1997 年电信法提出规制管理框架以实现通过全面的和公开的竞争建立国际竞争的电信行业的长期目标。
		消除发放运营商许可证的所有限制 消除或减少运营商享有的独占权并使他们服从竞争法律 提供号码可转移性和预先选择运营商	
1999	私有化	出售 Telstra 另外的 16.6% 的资产	
	竞争	拍卖移动电话通话范围	
2000-01	竞争	实现号码可转移性	在某些延误后, 本地服务、本地话服务服务和免费电话服务的可转移性在 2000 年实现了, 而移动电话服务的可转移性则在 2001 年实现
2001	公开投标竞争	地区通用服务责任的交出澳大利亚服从公开投票程序 3G 移动电话服务范围拍卖	由于投标商数量太少, 数据安排许可的拍卖被取消了。
邮政服务			
年份	政策方向	主要的改革行动	说明
1993-95	放松规制管理	降低价格最低限度, 每封信从 4.50 澳元到 1.80 澳元, 在此范围内竞争允许的。 允许私人竞争者传送 250 克以上的信函, (原先是 500 克)。 允许竞争在一个组织内和一个组织的不同部门间传送邮件。 在任何情况下允许报纸、杂志、书籍目录或传单的运输直达特定的人或地址而且在任何情况下是密封的。 放松对所有外发国际邮件的规制管理	这些改革是 1994 年澳大利亚邮政公司修正案规定的。

		和部份地放宽对寄来的国际邮件的规制管理。	
1998		对在大宗邮件上使用属于澳大利亚邮政的条形码的主要寄信人折扣	这些由政府决定与法律规定没有关系，是对国家竞争委员会对 1989 澳大利亚、邮政公司、复审的回应。然而，建议把更大的竞争引入邮政市场的议案在 2001 年 4 月从议会撤回。
航空服务			
年份	政策方向	主要的改革行动	说明
1981	国内货运放松规制管理	从两家航空公司的政策中排除货运航班以允许其它经营者进入该市场	这是采用国内航空运输政策回顾的建议
1988	国内航空过渡期间	消除康达斯公司在国内航线运载其它国际运输公司的乘客的限制	这些措施计划在 1990 年 10 月国内放松规制管理前刺激竞争
	放松规制管理	除了 Ansett 和澳大利亚航空公司，国内运输公司被允许经营大型喷气式飞机国内包机	
1989-95	放松规制管理	西澳大利亚州在 1989 年放松对州内航空货运市场的规制管理，在 1991 年和 1995 年分别放松对州内航空服务和非喷气式飞机航空服务的规制管理	
1990	放松规制管理	结束两家航空公司政策——联邦政府取消了对包括飞机票价，飞机进口，客运量，国内干线航线新经营者进入在内的控制	1987 年联邦政府发出通告，按照 1986 年莫里斯审查，将终止国家两家航空公司政策。
1991	航空公司私有化	联邦政策的改变允许出卖澳大利亚航空公司 100% 的资产和康达斯公司 49% 的资产。	
1992		联邦政府允许康达斯公司买下澳大利亚航空公司 100% 的资产	
1993		两家航空公司的业务活动被合并，联邦政府决定出售合并运输公司的 100% 资产	英国航空公司向联邦政府买下康达斯公司 25% 的资产
1995	放松规划管理	康达斯公司发行债券和股票上市 在离开 40 多年后康塔达斯公司被允许重新进入国内市场 其它澳大利亚运输公司被允许康达斯公司竞争国际航线载量补贴	这些改革消除了国内市场与国际市场间的壁垒
1992			
1991-1992	放松规划管理	澳北区政府放松对国内航线市场和全部定期短途航线服务的规制管理	
1991-96	暂时的放松规制管理	新南威尔士州政府进行航空服务航线的暂时放松规制管理	该暂时放松规制管理但是对 Haze/tom 航空公司在 1991 年撤

			消其它区服务(在 1996 年 5 月终止)的反
1996-97	国内航空服务	塔斯玛尼亚运输委员会对航空服务采取更自由的方法。许多经营者被允许提供州内航空服务。飞机票价、货运费、时刻表和飞机类型不再受到管理。经营者应该得到许可证经营,假如他们有来自民用航空安全局的适当的安全水准鉴定。	
1977-98	机场私有化	超过 17 个机场的长期租赁权向私人经营者拍卖。	该私有化带有被政府认为是需要的其它措施来鼓励竞争,包括对某些机场对的交叉所有权的限制以及机场的航线所有权的限制
海运服务——全国性的			
1984-96	沿海航运财政援助	沿海航运——联邦政府提供各种财政税收刺激以鼓励对新船的投资和减少船员的数量	1987 年 5 月航运改革小组报告向该行业推荐了一整套改革措施
1989-92	装卸劳动力市场改革	码头区行业改革局(WIRA)成立。 WIRA 改革包括: 采用企业雇用代替住行业安排 废除全行业争端解决过程 采用退休和解雇计划;以及对某些在工作场所企业层级谈判的状况制定一个单独的行业奖,	WIRA 批准的第一个企业协议是 1991 年 1 月的固定终点协议。 WIRA 改革涉及码头区雇用(4500 雇员)的大量减少。解雇计划得到 1.45 亿澳元的联邦捐款资助,而装卸用户则是通过对货物征收的税款资助 2.54 亿澳元。
1989	拖船行业一船员减少	根据拖船行业计划,港口拖船船只规模从 8 人减至 4 人,远洋拖船的船员规模从 14 人减至 9 人	澳大利亚河运公司的船只租赁权保留在联邦所有权里。
1998-99	私有化	联邦航运公司-ALL-的绝大多数业务被卖掉	
1998	进行中的装卸劳动市场改革	码头区改革一揽子计划: 码头区的具体业绩目标:采用的解雇计划用货物税款资助;1999 年税款从 2.5 亿澳元上升到 3 亿澳元	业绩目标包括结束人员配备和限制性工作实务;提高象装箱起重机生产率。改善可靠性和行业争执;减少工伤,帮助减少物流链成本,进行有效的技术利用;增进培训计划。
航运和港口——维多利亚			
1996	私有化	出卖波特兰港和季隆港	出卖波特兰港要求购买者在千年里降低 20%的港口使用费用
1996-97	私有化	对默尔本港口服务(MPS)私有化	MPS 在墨尔本港提供可竞争的服务(如停泊、疏浚、清洁、保安服务等)。
航运和港口——西澳大利亚			
1998	竞争	1998 港务局法废止了先前有关市场管	

		理和市场进入的限制性地方法规。	
航运和港口——南澳大利亚			
2000	私有化	政府决定出租/出卖南澳大利亚港口公司	
国民待遇			
金融服务			
1985	银行业放松规制管理	外国银行受邀到澳大利亚建立附属机构，但不是分行	当被限制在 16 个许可许。第一家外国银行在 1985 年 9 月开始营业。这是遵循马丁委员会对银行业的调查。
1992		放宽对外国银行进入的限制	
1993		外国银行被允许设立分行	
1997		取消外国收购主要银行的禁令作为终止“六支柱”政策的一部份	收购要服从金融系统大规模的转移到外国手里会违反国家利益。
电信业			
1998	外国投资	取消针对 Optus 和 Vodafone 的外国所有权限制	Optus 和 Vodafone 的外国投资现在仅服从外国投资政策的普遍适用条款。
1999		外国投资者（总计）能拥有 Telstra 多达 17.47% 的股份（单独的外国投资者则为 2.5%）	这是第二次出卖 Telstra 的一部份
航空服务			
1989	国际航空双边自由化	这个政策近似于谈判双边航空服务协议从保护康达斯公司的权利转变为使用户和整个澳大利亚的福利最大化。	
1990	放松规制管理	联邦取消了对国际货运包租班机的限制	1987 年澳大利亚联邦宣布遵从 1986 莫里斯审查终止国内二家航空公司政策。
1992	国际航空双边自由化	澳大利亚—新西兰—航空市场规定： 复式标识规范 联运权但没有国内航空的交换 双方国家运输公司使用国内航线的权利 交换国际航空延伸权	
	国际航空双边自由化	采用复式标识政策 成立国际航空服务委员会（IASC）在双边协议的约束范围内在澳大利亚各运输公司之间分配国际运载能力	IASC 的分配方法被要求考虑提高、提供国际航空服务竞争这个目标。
1993	外国投资	英国航空公司从澳大利亚联邦购得康达斯公司 25% 的股权	这是 1991 年航空公司私有化的一部份
1996	外国投资	新西兰并购 Ansett 50% 股权得到批	

		准。	
1996-97	国际航空双边自由化	通过与 18 个国家成功的谈判自由化的双边协议, 包括 4 个新的双边航空服务协议, 增加了	这里增加竞争和为乘客服务的数量。出口商从根据双边协议增加的专用货运补购可供量中得到好处。
1997-98	外国投资	1996 航空港法允许单个联邦航空港的外国投资可高达 49%。	这是机场私有化的一部分, 直到 1997-98 年底, 机场的国有制把外国所有权排斥在外。
1999	国际航空双边自由化 国际和国内航空的外国投资	政府宣布其对进一步放宽国际航空服务的决策。澳大利亚将: 提供外国航空公司无限制的使用除悉尼、墨尔本、布里斯班和佩斯外的所有国际机场的权利——外国航空公司经营对澳大利亚地方的服务将有没有限制的运载量; 寻求与有想法相同的国家谈判双边“开放天空”协议; 放宽外国所有权规则, 康达斯公司除外; 为专用运输机提供无限制的使用所有国际机场的权利; 通过 GATS 建议多边国际航空自由化; 打算在指定的航空公司实现宽松的管理制度; 改革 IASC 的作用和责任。 取消澳大利亚国际运输公司中外国所有权只占 49% 的限制; 外国人可望收购一家澳大利亚国内航空公司高达 100% 的股权, 或设立国内航空服务, 但必须受到国家利益检验; 1999 年 12 月 Virgin 航空公司得到批准设立国内航空服务	先前澳大利亚国际航空公司的外国所有权单独的被限制在 25%, 总计的被限制在 35%。
2000	国际航空双边自由化	澳大利亚和新西兰的“开放天空”协议: 取消余下的班机穿过塔斯曼到第三国的限制; 对货运服务允许第七自由权; 使 1996 单一航空市场协议生效, 包括取消国内航空限制。	这是澳大利亚第一个“开放天空”协议, 澳大利亚和新西兰还同意: 考察对乘客服务采用第七自由权的可能性; 到 2003 年相互确认安全批准。
	外国投资	批准新西兰航空公司收购 Ansett 公司 50% 的股权	先前澳大利亚国际航空公司的外国所有权单独的限制在 25%, 总计的被限制在 35%。
	国际航空定价	规定自愿提交价目表申请和自动批准	这减少了设定飞机票价的政府干预。
2001	国内航空 (国内飞行)	暂时特免对 16 条外国航空公司的国内航空限制, 让它们提供国内航空服务	这是政府对 Ansett 公司停止服务的反应的一部份 (在 2001 年 12 月终止)。
海运服务——全国			
1989-90	沿海航运航运许可证	沿海航运航行许可证制度的放宽; 当合适的澳大利亚籍船舶一次性的无法获得时, 可以发放第二次的航行许	沿海航运政策要求澳大利亚沿海的货物运输应由有澳大利亚船员的澳大利亚籍船舶来执行。放宽

		可证。 在延长期里缺少合适的澳大利亚籍船舶时，可以发放连续的航行许可证。	的许可证安排的采用在有限程度上允许外国船舶利用澳大利亚沿海。
国内规制管理			
1985 起	谨慎的规制管理	储备银行开始适应对放松规制管理的谨慎要求	法定存款准备金被逐步取消有利于主要资产比率
1989	谨慎的规制管理	使储蓄银行的校限正式肯定下来涉及银行的谨慎监管	这是银行法第二部份 A 段规定的
1992	谨慎的规制管理	房屋互助协会和信用合作作用的谨慎指导方针被采用	
1994	谨慎的规制管理	新南威尔士和南澳大利亚将它们的银行业权限提交联邦处理	这使储备银行能够监管新南威尔士州立银行和南澳大利亚银行
1996	统一规制管理	采用全国统一消费信贷规范以使整个澳大利亚的信贷实务标准化 联邦响应瓦利斯调查为金融体系的规制管理建立一个新的框架	全国规范减少不必要的控制并取代全国的约定俗成的管理。新措施旨在提高效率和改善金融市场的可竞争力。
1998	管理责任的分离	“瓦利斯”改革第一阶段实施 澳大利亚储备银行对支付体系规制管理，系统的稳定性和货币政策负责 澳大利亚谨慎规制管理局（APRA）对吸收存款机构，人寿保险和普通保险，以及养老金的谨慎规制管理负责。 澳大利亚证券和投资委员会（ASIC）对市场健全、消费者保护和公司负责。使适用于金融服务公司股权的规制管理要求合理化	这在分离职能责任（而不通过产品类型）的基础上创立管理框架，而且可望提高、管理机构的效益，透明度和经管责任。
1999	谨慎的规制管理	“瓦利斯”改革第二阶段实施 洲和区的信用合作社、房屋互助协会和友好协会管理责任转移给联邦管理者（APRA 和 ASIC） 信用合作社和房屋互助委员会的规制管理使存款吸收机构的规制管理一致 建立新的机制以方便一个存款吸收机构向另一个存款吸收机构转移业务 人寿保险公司和友好协会的单一管理框架被建立起来	这次转移包括了共计有 380 亿澳元资产的 342 家金融机构。 这些改革使非银行存款吸收机构用为两者创立相同的规制管理结构的方式向零售市场上的银行提供更有效的竞争来源，同时保持它们自己的公司结构（房屋互助协会、互助和友好协会）以及商业灵活性。
2001	消费者保护	2001 金融服务改革法： 使所有金融服务提供商中的许可证，披露和经营框架一致 对金融产品采用一致和可比较的披露框架 使金融市场和交换与清算机构的规制管理框架合理化	这可望减少规制管理框架的重复和复杂性，降低履行纳税义务也减少进入壁垒。
电信业			

1975	分离	由邮政部长负责的电信部门被分离出来，变成澳大利亚电信委员会 (Telecom)	
1989	分离	Telecom 的服务提供商和管理职能被分离作为独立的行业管理者 AUSTEL 成立了，它拥有澳大利亚电信业经济和技术规制管理的责任	这是为客户处所的电缆和线路，专用自动小交换机维护和普通电话提供更多竞争的行动的一部份。
1993	第三方进入	宽带电缆第三方进入的管理规定被列入议会议事日程	
1995	第三方进入	关于宽带电缆基础设施的服务供应商的第三方准入制度被建立了	第三方准入制度让服务供应商能够在电话提供上有使用宽带电缆的权利，宽带服务有受到限制的豁免。
1994	统一规制管理	新的电信规范具体说明了国家技术，设计安全，环境和其它的标准	该规范通过建立统一的国家管理制度方便国家网络的全面铺开。
1997		1997 年基金竞争的采用也规定：	1997 年电信法提出规制管理框架以实现通过金融和公开的竞争建立一个国际竞争的电信行业的长期目标。它规定通过实务规范增加行业自我调整，同时 ACA 在需要的地方有干预的能力。
	第三方准入	电信业具体的第三方准入制度的建立	
	竞争	电信业具体的反竞争行为规范的建立	
	消费者保护	确定行业规范和标准上更大的行业介入。	
	规制管理安排	使某些消费者保护措施更严格，能方便消费者更换供应商的程序，以及在零售水平的价格最高限度	
		把经济和第三方准入规制管理转移给主要的竞争代理机构	
		把 AUSTEL 和米页谱管理署合并，组织澳大利亚通信局	
		邮政服务	
1975	分离	邮政部长负责的电信部门被分离出来变成澳大利亚电信委员会	澳大利亚邮政委员会（澳大利亚邮政）变成一家公营企业
1988	分离和公司化	取消政府的日常控制 改变公司结构和财务结构 新的计划和会计责任机制	
1989	公司化	根据联邦公营企业改革进程对澳大利亚即实行公司化	
1994	与邮政网络互连	允许与澳大利亚邮政的网络互连	
1996	与邮政网络互连	对在以最后支付地为基础的与澳大利亚邮政协商大宗邮件费率的业务规定了机制。	
1997 不间断的	行政管理和公司改革	与私营部门厂商通行的普遍会计责任安排更紧密结合的会计责任安排。	
		对产生的任何公营企业的职能，这些职能主要是行政管理的并受部长控制	

		的范围进行不可数的评价。	
		国营企业的财务业绩的更有效的股东监督	
1998	社区服务责任	所有的社区服务责任是预算资助的,而不是通过内部交叉补贴的。	
		对属于澳大利亚邮政理的大宗邮件的服务规范的采用	
1958-93	机场/设施转移	机构地方所有权计划 (ALOP-) 联邦把机场的运营转移给地方	政府期望地方机构最好由地方团体拥有和经营。在 1991 年所有的所有权和筹资的责任都转移给地方经营者
1988	机场和航空安全/分离和商业化	通过把机构管理工作人航空交通管制和导航中分离出来, 联邦取消了机构工作的部门控制和预算资助。民用机构的控制和安全事务的规制管理转移给不用的代理机构。 —联邦航空港公司 (FAC) 控制主要的民用机构。 —民用航空局 (CAA) 对安全和管理控制负责。	FAC 提供适合团体需求的机杨设施, 在良好的商业基础上经营机构, 发展和管理机构以满足安全、效率、有效的和经济的方式的目前需要和未见需要。 1991 年 7 月 FAC 变成有缴纳所得税的业务了。 1988 年 7 月 CAA 作为国营企业成本, 并在 1991 年 7 月有缴纳所得税的业务。
1992	机构第三方准入	作出在悉尼、墨尔本和 Csiongatta 机场发展共同用户设施的决策	
1995	分离	-澳大利亚航空服务公司-联邦公共企业, 提供澳大利亚的航空交通服务 -民用航空安全局一只对航空安全负责	
1996 不间断的	第三方准入	提出对悉尼机场和墨尔本机构的国际班和经营提供第三方准入的建议	国家竞争委员会收到一份公布与国际定期班机经营有关的服务的申请。
1997-98	定价	机场价格监督安排的申请被提出	这些被采用的措施是 1997-98 机场私有化的部份。
		先前的机场定价方法未被批准	
		非航空服务的保留利润得到允许	
2001		取消 8 个机场的航空收费的价格最高限度	
海运服务——全国的			
1989	公司化	联邦航运公司 (ANL) 的公司化	
1991	重组	出售 ANL 的决定被撤销一个新的董事会被指定来重组这家公司	在 1995 年 11 月联邦宣布在出售 ANL 之前对其重组。
		ANL 被重组。措施包括: 退出欧洲的交易, 出售 Australian Venture, 出售沿海提运公司持有的 50% 的 ANL 服务, 以及出售其在布里斯班的集装箱经营	

		业务。	
航运和港口——新南威尔士			
1989-90	分离、定价、商业化和承包	以商业重点为主的海运服务董事会的改组。三个次要的港务局也成立了。进行以采用用户支付原则和取消交叉补贴为目的的定价改革。在纽卡斯尔的煤和散货装载的业务被转移给民营部门。	这些行政管理上的改革为了改善治理和公营服务提供高的业绩。
1990-91	分离和强制过户	港口管理的业主模式被采用。商业的、非商业的和管理的职能被分离。非核心资产和责任被强制过户。Kembca 港的煤炭装卸设备被租给私营部门	经营活动的分离与非核心活动的强制过户及承包同时进行
1991-92	合理化	Balmain 煤炭装卸设备和 Goat Island 造船厂的关闭。工作人员合理化和海运业务的重新布置	
1993-94	合理化、承包	悉尼维修工场和被关闭。服务的承包增加了。	
1995	公司化和分离	海运服务委员会被解散，取代它的是三家独立的港口公司—悉尼、纽卡斯尔和 Portlcbca-以及水路局。	
		规章制度管理职能被分离并转移到新的海运行政管理办事处	
1995-96 不间断的	商业化	港口公司新实行新的资本结构—商业原则的基础上。	
		定期的绩效监测	
		税收等价的制度、风险相关的借款费用和管理等价的采用。	
		明确设有基金的团体服务责任	
		海运部长控股公司的废除	
		达会港务局被并入悉尼港前滨港务局。	
航运和港口——维多利亚			
1990	定价	港口服务被调整到更接近成本。	
1993	商业化	根据 1992 国有企业法墨尔本、季隆和波特兰港务局被宣布为“整顿机构”	
1994	定价	港口管理费被减少，国家吨位税被废除，墨尔本港的码头费被减少 15%。	
1995	分离	取消港务局对非商业性社会口岸的控制并将其置于地方委员会管理之下。	
1995-96	分离	1995 港口服务法： 把墨尔本港务局分解成墨尔本港口公司 (MPC) 和维多利亚航道局 (VCA)。	

		MPC 作为港口业主。 港口公司的管理职能被分离。	
	第三方准入	第三方准入制度被建立。	
1996-97	承包	黑斯连斯港口管理被包给私人经营者	最初的合同为 10 年, 同期有另外 5 年的选择
	竞争中立	MPC 和 VCA 都服从税收等价制度, 征税以补偿政府担保和所有州和联邦的规制管理	这些措施在公营企业经营者和私人经营者之间创造更平等的基础。
航运和港口——昆士兰			
1994	公司化	布里斯班港务局, 格莱斯顿港务局和昆士兰港务局公司的公司化。	
1998	公司化	凯恩斯、汤斯维尔、袁凯、罗克汉普顿和邦达伯格港务局公司化。	
航运和港口——西澳大利亚			
1990-91	定价	在弗里曼特尔和邦伯里采用用户支付港口费	覆盖范围为奥詹班尼、班布里、丹皮尔、埃斯碧兰斯、加拉尔顿和未来德兰港。
		港口(职能)法为州港务局规定了商业化法定结构。	
		州管理的航运服务结束了, 而私营部门承包及开始提供涵盖的航运服务。	
		丹皮尔和温德姆港的领港服务被外包。	
1996	商业化	弗里曼特尔港务局被商业化。 班达伯里港务局被商业化。	
1996	竞争	港务局需要缴纳州和地方政府税。	
航运和港口——南澳大利亚			
1993	定价	航运和港口代理定价政策被修订	
1995	公司化	南澳大利亚港务公司要服从税收等价制度	
1994-95	定价	进一步的定价改革一只建立在增加对用户支付重点的商业考虑的基础上。	
1996	第三方准入	建立散货装卸设施准入制度	方便的港务局经营的散货装卸设施的销售并保证第三方准入是在公平的商业条件下的。
	第三方准入	建议对航运服务采用第三方准入制	
2001	定价	2001 航运服务(准入)法采用包括价格最高限度在内的对某些基本的航运服务价格进行规制管理。	
航运和港口——塔斯马尼亚			
1993	商业化	通过要求所得税等值支付和保证费对塔斯马尼亚主要的港务局采用竞争中	

		立原则。	
1997	公司化、强制 过户和分离	对航运法规进行广泛的修订	
		根据公司化法律废止 28 个法规并在塔斯马尼亚建立许多的作为建立实体的港务局	这些措施可望增加各港口的商业重点并使服务提供产生更大的效率。各港口不再被要求聚焦于规制管理或非商业性事务了。由于各港口会安全按公司法经营，它们将处于与私营部门平等的基础上。
		建立各港务局的主要责任作为简化贸易手续，同时按照完全的商业惯例	
		强制过户各港口的非商务活动，允许它们集中它们的核心业务	
		建立航运和安全局，该局承担塔斯马尼亚的航行和测绘局的规制管理和非商业性职能。	
	竞争中立	税收等值和偿债保证费制度取代先前的部份管理制度	
航运和港口——澳北区			
1993	企业协议	达尔文港是第一个重新谈判第二回合以企业为基础的协议的港口	
1994	重组和强制过户	达尔文港务局采用了业主模式。港务局的用地不要求核心业务。而保养维修业务转移给私营部门	在 1994 年新的企业协议被港务局采用，同时增加了工作人员雇佣的灵活性
1996	服务的私人提供	海运法允许指定船用无线电设备和私人检验师，舱面证明私人检查人和私人罗盘调整员。	
	商业化	达尔文港务局变成一个公营企业分部，并被要求要寻求成本效率并按董事局要求的商业导向经营	这些改革是财务管理法规定的。澳北区的所有航运服务是私人提供的而且没有补贴。
	团体服务责任	政府开始对港务局提供的团体服务责任提供资助。	
1999	公司化	达尔文港务局作为达尔文港务公司成立了。	

译者单位：厦门大学图书馆

邮政编码：361005