

基于动态面板 GMM 的海运服务贸易开放度 与竞争力关系的实证研究

李 晨 迟 萍 邵桂兰

摘 要: 在对传统方法计算得到的海运服务贸易开放度进行修正的基础上, 基于 26 个世界主要海运国家 2001~2012 年面板数据, 运用动态面板广义矩估计 (GMM) 方法对海运服务贸易开放度与竞争力的关系进行了实证研究。结果显示: 海运服务贸易开放度与竞争力之间并非简单的线性关系, 而是呈现倒 U 型曲线关系, 即在海运服务贸易自由化进程初期, 一国海运服务贸易的竞争力会随其开放度的提高而增强, 但开放度超越某一水平后则会给竞争力的持续提升带来负面影响。因此, 中国应在海运服务贸易市场适度开放原则的指导下, 适当加强对本土海运服务贸易企业的支持与保护, 并通过进一步推动其管理创新等方式促进其整体竞争力提升。

关键词: 海运服务贸易; 开放度; 竞争力; 动态面板; GMM 分析

中图分类号: F740

文献标识码: A

文章编号: 1006-1894 (2015) 04-0088-09

一、文献回顾

对于海运服务贸易开放度与竞争力的关系问题, 国内外学者都进行过相关研究, 但意见并不统一。国外多数学者认为开放度的提高有利于海运服务贸易竞争力的增强, 政府若设置高关税以阻碍开放会使得本应被市场淘汰的低效航运企业得以保留 (Nathan, 1991), 而提高开放度则会迫使国内航运企业提升效率并提供更有竞争力的服务质量和价格, 以在激烈竞争中求得生存 (Myrna, 2003; Arvis, 2010)。此外海运自由化带来的关税等方面的费用减免能降低服务成本, Carsten 等 (2002) 基于美国相关数据研究发现, 海运服务贸易自由化平均能使班轮运输费用降低 1/3 左右, 而成本降低和出口增加又会反过来加速自由化进程, 形成良性循环 (Hummels and Skiba, 2002)。Rosellon 和 Yap (2010) 指出, 较低的海运服务贸易开放度是导致航运业垄断和卡特尔出现的重要原因之一, 并使航运业整体竞争力下降。另一方面, 包括 Armstrong 和 Sappington (2006) 在内的部分学者又提出, 一味提升贸易开放度并推进自由化进程可能并不利于产业竞争力的增强。Brook (2009) 通过对澳大利亚、新西兰、美国等 OECD 国家以及中国的实际情况进行分析发现, 在对等监管缺失的背景下扩大开放度不利于国内海运服务贸易竞争地位的提升。

针对中国海运服务贸易的具体情况, 国内学者在此问题上也存在意见分歧。部分学者认为虽然海运自由化会在短期内对国内海运企业带来冲击, 但海运自由化是

时代发展的必然趋势,而且从中国逐渐取消航运保护政策后的很长一段时间来看,国内海运企业无论在运输绝对量还是全球市场相对份额上都有所提升,所以中国应充分把握机遇,积极吸引外资,坚定不移地继续提升海运服务贸易开放度(杨靳和廖少廉,2001;朱意秋和陈倩倩,2010)。也有很多学者认为中国目前海运服务贸易领域的开放度偏高,已经超过了WTO成员国的平均水平,表现为外国海运企业在税收等方面比中国本土企业享受更优惠的待遇,极大影响了本土海运企业的长远发展与竞争力提升,因此中国应适当调整海运服务贸易开放程度,以对国内海运服务企业予以保护(万红先和戴翔,2007;陈双喜等,2011;李晨和戴国平,2013)。

综上所述,对于海运服务贸易开放度与其竞争力之间的关系问题尚无一致结论。因此,海运服务贸易开放度的提升是否必然会提升其竞争力,它们之间存在怎样的线性或非线性关系,以及中国是否应该不断深入推进海运服务贸易自由化进程,成为本文的研究主题。同时,考虑到前人多是基于单个国家数据进行研究,几乎没有跨国数据,本文选取国际海事组织(IMO)划定的3类理事国中的26个国家,从而保证了研究结果的良好代表性和对中国的较强借鉴意义。

二、模型设计

由于因素变化过程中会受其自身惯性的影响,滞后一期的观测值会对当期产生一定影响,因此,为全面准确考察海运服务贸易开放度与竞争力的关系,本文将在模型中引入被解释变量的一阶滞后项,从而构建动态面板模型进行分析。在具体的模型设定上,先构建以海运服务贸易竞争力 MS_{it} 为被解释变量、以海运服务贸易开放度 $OPEN_{it}$ 为解释变量的线性回归方程,结合本文的研究需要,在方程中引入 MS_{it} 的一阶滞后项以及 MS_{it} 一阶滞后项与开放度的交互项,形成模型(1);模型(2)是在模型(1)的基础上加入了非线性变量,以检验海运服务贸易开放度与竞争力之间是否存在非线性关系。基本模型设定如下:

$$\ln MS_{it} = \beta_1 OPEN_{it} + \beta_2 \ln MS_{it-1} + \beta_3 \ln MS_{it-1} \times OPEN_{it} + \lambda_{it} + \varepsilon_{it} \quad (1)$$

$$\ln MS_{it} = \beta_1 OPEN_{it} + \beta_2 OPEN_{it}^2 + \beta_3 \ln MS_{it-1} + \beta_4 \ln MS_{it-1} \times OPEN_{it} + \lambda_{it} + \varepsilon_{it} \quad (2)$$

其中,被解释变量 MS_{it} 代表*i*国*t*时期的海运服务贸易竞争力;解释变量 $OPEN_{it}$ 代表*i*国*t*时期的海运服务贸易开放度; MS_{it-1} 为滞后一期的海运服务贸易竞争力,用来考察竞争力的提升是否对其自身有强化作用; $\ln MS_{it-1} \times OPEN_{it}$ 作为交互项,用来考察海运服务贸易竞争力水平的波动引起的开放度变化反过来对竞争力水平所产生的影响; λ_{it} 代表国家个体效应; ε_{it} 代表残差项。

但上述设定的回归模型在估计时可能产生两个问题:第一,回归模型中只纳入了时间效应,难以处理动态回归中不同国家的个体效应;第二,解释变量可能存在内生性问题,导致相应的统计推断无效。Arellano和Bond(1991)、Arellano和Bover(1995)提出可以采用广义矩估计方法(GMM)来克服动态面板数据中出现的

上述两个问题。此种估计方法的优点在于它通过差分来控制未观察到的效应，同时还可以通过选用适当的工具变量以克服内生性问题，因此本文后续实证研究将采用 GMM 方法进行分析。

三、指标选取与数据来源

(一) 海运服务贸易开放度与竞争力衡量指标

衡量贸易开放度的常用指标是对外贸易依存度 (FTD)，该指标通过表示一国或地区参与国际贸易的程度来判明贸易开放度的高低，此方法因其简单直观的特性被广泛使用。对海运服务贸易开放度的衡量同样采用这种方式，计算公式如下：

$$FTD_{it} = \frac{EX_{it} + IM_{it}}{GDP_{it}}$$

其中， FTD_{it} 、 EX_{it} 、 IM_{it} 和 GDP_{it} 分别表示 i 国 t 时期的以海运服务贸易依存度表示的开放度、海运服务贸易出口额、海运服务贸易进口额与国内生产总值。

然而，此种方法计算出的结果易受许多因素干扰，故直接用其代表贸易开放度存在一定弊端。例如 Kuznets(1966) 以统计数据分析证明，一国对外贸易依存度与其国民经济规模之间存在负相关关系，小国比大国对国际贸易的依存度更大；Blumenthal(1972) 认为，生产率高的国家出口产品的竞争力相对较强，同时随着国民生活水平的提高，其对商品多样化需求的增加又会引起进口的增加；Grassman(1980) 则将影响外贸依存度的因素归结为技术发展与制度安排。可以看出，通过传统贸易方法直接计算得到的贸易依存度会受到经济规模、国民生活水平、政策制度等因素的影响，使其并不能真实反映一国的贸易开放程度。

正因如此，从 20 世纪 80 年代起，围绕贸易开放度的度量出现了许多新方法，不少学者认为继续采用传统对外贸易比率法是可行的，但必须对其进行局部调整，其中较具代表性的方法有指标法和回归方程法 (Leamer, 1988; Dollars, 1992; Patrick et al., 1998)。本文采用了 Patrick 等的方法，该方法通过将对外贸易依存度对 GDP、GDP 的平方、人口、人均 GDP 的平方做回归的方法进行修正，本文设定方程如下：

$$\ln FTD_{it} = \beta_0 + \beta_1 \ln GDP_{it} + \beta_2 \ln(GDP_{it})^2 + \beta_3 \ln POP_{it} + \beta_4 \ln(GDP_{it} / POP_{it})^2 + \varepsilon_{it}$$

其中， POP_{it} 表示 i 国 t 时期的总人口，对上式回归后保留残差，利用 $ADFTD_{it} = \exp(\ln FTD_{it} - \varepsilon_{it})$ 即可计算得到 FTD_{it} 的修正值 $ADFTD_{it}$ 。该修正值排除了经济规模和国民生活水平对贸易开放度的影响，本文后续计算中代表海运服务贸易开放度的 $OPEN_{it}$ 将采用该修正值，即 $OPEN_{it} = ADFTD_{it}$ 。

在海运服务贸易竞争力研究方面，目前普遍采用的指标有国际市场占有率、贸易竞争力指数 TC、显示性比较优势指数 RCA 与显示性竞争优势指数 CA，这些衡量

方法各有优劣,但考虑到TC指数的计算结果正负值都不便于取对数进行平稳化,而RCA与CA指数的计算又面临较多数据缺失,所以本文在衡量海运服务贸易竞争力时采用国际市场占有率(MS)这一指标。

国际市场占有率是指一国或地区某种产品或服务的出口额与该产品或服务世界出口总额之比,可以在一定程度上反映该国或地区在贸易出口方面的地位和竞争力,对海运服务贸易来说,其国际市场占有率的计算公式为:

$$MS_{it} = \frac{EX_{it}}{EX_{wt}}$$

其中, MS_{it} 表示 i 国 t 时期用海运服务贸易国际市场占有率表示的竞争力, EX_{it} 表示 i 国 t 时期的海运服务贸易出口额, EX_{wt} 表示世界 t 时期的海运服务贸易出口总额。鉴于世界海运服务贸易出口总额的数据难以获得,因此用26国的海运服务贸易出口总额近似替代世界海运服务贸易出口总额,以计算各国在26个世界主要海运国家中的相对竞争力水平。

(二) 数据来源

海运服务贸易进出口额数据来源于UN Service Database,各国国内生产总值与人口数据来源于World Bank。在研究对象的选择上,本文以国际海事组织评定的A、B、C3类成员国为基础,但考虑到其中部分国家在UN Service Database中没有记录或多年数据缺失,最终选取了26个主要海运国家作为研究对象,其中个别年份的数据缺失采用了插值法补齐。由于UN Service Database中多数国家的海运服务贸易数据只更新到2012年,所以本文的研究时段设定在2001~2012年。

四、实证检验

考虑到不同国家在海运服务贸易领域的技术水平、管理经验、人才队伍等方面存在一定差异性,这可能会导致海运服务贸易开放度对竞争力的影响也存在国别差异:部分国家海运服务贸易发展水平较高,一定程度的开放既有利于促进该领域的良性竞争又有利于本国海运服务贸易的出口,从而进一步提升其竞争力;而另一些国家本身海运服务贸易发展水平不高,相关的体制机制仍不健全,再加以过高的开放度,可能会给国内海运服务贸易企业带来严重冲击,并不利于竞争力的提升。为了检验上述国别差异是否存在并将中国与其他主要海运国家的情况进行对比,首先根据模型(1),对不同国家海运服务贸易开放度对竞争力的影响进行实证分析。若 β_1 显著为正,则表明该国海运服务贸易开放对其竞争力水平提升有积极作用,反之则有阻碍作用。如果该系数的回归结果不显著,则表明海运服务贸易的开放对该国海运服务贸易竞争力水平没有产生明显影响。

观察表1,回归的可决系数达到了0.9913,表明模型取得较好的拟合结果。此外由系数 β_1 的值可以看出,中国海运服务贸易开放对其竞争力的提升出现了消极影

响,这在一定程度上可以说明中国目前海运服务贸易的开放水平与中国海运服务贸易整体发展状况并不相适应。同样出现显著消极影响的国家还有印度、德国、挪威、荷兰、法国和希腊等,其中印度海运服务贸易的开放对其竞争力提升的阻碍作用尤为明显。与之相对的是,日本、美国、意大利、英国、丹麦等国家海运服务贸易的开放却显著促进了该领域竞争力的增强。因此可以看出,海运服务贸易开放度对其竞争力的影响确实存在国别差异,而且对中国而言,近年来这种影响呈现显著的消极状态。

继而为了消除不同国家间的个体效应,按照 GMM 方法的思路,分别对模型(1)、(2)进行一阶差分,得到模型(3)、(4):

$$\ln MS_{it} - \ln MS_{it-1} = \beta_1 (OPEN_{it} - OPEN_{it-1}) + \beta_2 (\ln MS_{it-1} - \ln MS_{it-2}) + \beta_3 (\ln MS_{it-1} \times OPEN_{it} - \ln MS_{it-2} \times OPEN_{it-1}) + (\varepsilon_{it} - \varepsilon_{it-1}) \quad (3)$$

$$\ln MS_{it} - \ln MS_{it-1} = \beta_1 (OPEN_{it} - OPEN_{it-1}) + \beta_2 (OPEN_{it}^2 - OPEN_{it-1}^2) + \beta_3 (\ln MS_{it-1} - \ln MS_{it-2}) + \beta_4 (\ln MS_{it-1} \times OPEN_{it} - \ln MS_{it-2} \times OPEN_{it-1}) + (\varepsilon_{it} - \varepsilon_{it-1}) \quad (4)$$

模型(3)、(4)消除了不随时间变化的国家个体效应,但却面临着可能存在的解释变量的内生性问题及滞后的被解释变量与新的残差项之间的相关性,因此,需采用工具变量对模型进行估计,又因样本在截面上个体数目并不多,故工具变量选用了被解释变量的二阶滞后值。而 GMM 估计有效的重要前提是模型设定的合理性和工具变量选取的有效性,本文主要依据两种方法进行判别:一是采用 Arellano-Bond 指标检验残差项的非自相关假设,即检验 GMM 回归中差分的残差项是否为二阶序列自相关;二是采用 Sargan 和 Hansen 检验来识别工具变量的有效性。按上述思路,对模型 1、模型 2 的 GMM 估计结果如表 2 所示。

从表 2 可以看出,模型 1 和模型 2 残差项都存在一阶序列相关以及二阶不相关,这说明模型设定是合理的;Hansen 检验和 Sargan 检验的 P 值都大于 0.1,说明模型工具变量的使用在整体上是有效的,不存在过度识别问题。

具体来看,模型 1 中海运服务贸易开放度 OPEN 的系数显著为正,这表明一定程度的开放能有效促进海运服务贸易整体竞争力的增强。模型 2 中引入非线性解释变量 $OPEN^2$,发现其系数为负,并且较为显著,而此时 OPEN 的系数依然为正,这说明海运服务贸易开放度对其竞争力的影响不是线性的,而是呈倒 U 型关系,即海运服务贸易开放对竞争力的影响在初期是正向促进的,但是当开放程度超过一定水平后,继续扩大开放将对其竞争力产生负面的影响,阻碍竞争力持续提升。此外,两个模型中滞后一期的 $\ln MS$ 对海运服务贸易竞争力的影响都显著为正,说明海运服务贸易竞争力的提升存在自我强化机制;而交互项 $\ln MS(-1) \times OPEN$ 的系数均显著为负,即交互作用对当期海运服务贸易竞争力的提升有负面影响。因此,随着一国海运服务贸易自由化程度的加深,海运服务贸易开放度对其竞争力的影响将不再是单一的正向关系,当开放度过高时,对竞争力提升的阻碍作用便会凸显。

对于海运服务贸易开放度与竞争力所呈现的上述关系的背后原因,主要可以解

表1 海运服务贸易开放度对竞争力影响差异的国别比较

所属洲	国别	β_1	所属洲	国别	β_1	
亚洲	中国	-1.6219***(-5.25)	欧洲	希腊	-0.7187**(-2.10)	
	日本	5.9518*** (3.14)		意大利	1.6372*** (2.83)	
	俄罗斯	0.4591(0.42)		挪威	-2.5590***(-3.32)	
	印度	-5.2245***(-3.90)		英国	1.4762*** (2.77)	
	菲律宾	0.0285(0.03)		法国	-1.0147**(-2.11)	
	孟加拉国	-0.0136(-0.02)		德国	-5.8669***(-5.19)	
北美洲	美国	1.9983** (2.10)		西班牙	0.3396(0.14)	
	加拿大	1.6747(0.41)		瑞典	-2.6948(-1.23)	
	巴哈马	0.0120(0.02)		荷兰	-2.1131***(-3.38)	
	巴拿马	1.3817(0.50)		比利时	3.8500(1.17)	
南美洲	巴西	-0.9485(-0.77)		土耳其	0.0815(0.07)	
	阿根廷	-0.1044(-0.07)		塞浦路斯	0.0783(0.19)	
	智利	-1.0585(-0.43)		丹麦	1.7539*(1.72)	
β_2		0.5610(7.02)				
β_3		1.2260(0.32)				
$R^2(\text{adjusted } R^2)$		0.9913 (0.9895)	S.E.		0.0041	
DW		2.1317	F-statistic		55.2937	

注：*、**、***、分别表示在10%、5%、1%水平上显著，括号内为t统计量，下同。

表2 海运服务贸易开放度与竞争力的 GMM 估计结果

被解释变量	lnMS	
解释变量	模型1	模型2
OPEN	0.4918*** (5.59)	0.4738*** (5.85)
OPEN ²		-0.2282* (-1.69)
lnMS(-1)	0.6143*** (3.37)	0.4820*** (3.76)
lnMS(-1)OPEN	-3.5299*** (-4.06)	-2.4236** (-2.17)
Observations	312	312
AR(1) (P value)	0.085	0.099
AR(2) (P value)	0.646	0.450
Sargan test(P value)	0.584	0.587
Hansen J-statistic(P value)	0.840	0.906

释如下。一方面，一国对海运服务贸易领域实施更加开放的政策后，有助于吸引外资企业的进入，从而引进更现代的技术和管理经验，为本土企业带来示范效应，同时，市场竞争程度的提高还可以形成倒逼机制，淘汰本国海运服务贸易企业的落后产能

并提升其服务质量；但另一方面，一国海运服务贸易领域过度、过快地自由化容易引致国际航运巨头涌入，部分实力较弱的企业可能在大规模行业洗牌中难以承受激烈竞争而纷纷倒闭，而且对本土弱势企业和国外强势企业相对不公平的优惠政策也会将本土海运服务贸易企业推入不利地位，难以持续健康发展，一些本身处于弱势的企业甚至不得不采取恶性的价格竞争、偷税漏税等手段保持原有市场份额并争取生存和发展的机会，这些都会对海运服务贸易领域整体竞争力的提升产生负面影响。

五、结论及启示

本文运用动态面板 GMM 估计方法，借助修正的海运服务贸易开放度指标与竞争力指标，以 26 个主要海运国家为研究对象，对海运服务贸易领域开放度对其竞争力的影响进行了实证研究。研究发现，一国海运服务贸易自由化程度的提高并不总是有助于其竞争力水平的提升，在自由化进程初期，一国海运服务贸易竞争力会因技术水平持续提高与管理经验不断丰富等原因得到增强，但若开放程度过深，则会使本土航运企业与国际航运巨头在国内市场面临不公平的发展条件，进而影响本国企业的健康发展甚至使其难以在市场上生存，最终降低本国海运服务贸易的整体竞争力水平。基于此，对中国海运服务贸易领域的开放政策制定及竞争力提升路径具有如下启示。

首先，海运服务贸易市场应遵循适度开放政策。适度开放即循序渐进地开放海运服务，并在各阶段都把握相应的尺度，例如，开放过程中可以针对不同的竞争对手采用不同的开放标准，也可以以互惠原则为基础，用其他国家海运市场对中国海运业准入条件的宽松作为交换，以保护本国海运服务贸易企业的平等地位。

其次，应适当增加对本土海运服务贸易企业的保护性政策和资金支持。WTO 规定若发展中国家因过度开放而给运输业带来巨大损伤，可视情况享受保护性政策，中国作为发展中国家应充分利用这些保护性条款。因此，政府应当制定一些有助于本土海运企业提高市场竞争力的政策，如充分运用间接补贴以及货载优先等方式来为本土海运企业提供适当庇护；此外，还可以通过为大型航运基础设施建设提供贷款便利和帮助企业搭建多样化融资平台等方式扶持国内海运服务贸易企业的发展。

最后，应进一步推动本土海运服务贸易企业的管理创新。本土海运企业在管理上的高成本与低效率严重制约着中国海运服务贸易竞争力的提升，这也是许多本土海运企业在与国际海运巨头竞争中不堪一击的重要原因，因此提高本土海运企业的管理与创新效率是提升中国海运服务贸易竞争力的当务之急。在提高对外开放度之前，要先进一步增加海运市场主体的活力，在政策上鼓励民营资本进入，逐步放开对海运业经营权国有化的限制，使整个行业形成健康活跃的竞争机制，推动中国海运业整体管理水平的提升。

参考文献:

- [1] 陈双喜,王磊,宋旸.我国海运服务贸易逆差影响因素研究[J].财贸经济,2011,(2).
- [2] 高小红,周茂荣.贸易开放度测度研究述评[J].经济评论,2008,(6).
- [3] 李晨,戴国平.我国海运服务贸易产业内贸易水平测算及其贸易逆差实证研究[J].东岳论丛,2013,(9).
- [4] 万红先,戴翔.我国海运服务贸易竞争力的国际比较[J].对外经济贸易大学学报:国际商务版,2007,(1).
- [5] 杨靳,廖少廉.经济全球化的度量与航运自由化[J].经济评论,2001,(4).
- [6] 朱意秋,陈倩倩.海洋运输强国与航运自由化[J].中国海洋大学学报:社会科学版,2010,(3).
- [7] Armstrong, M., Sappington, D. E. Regulation, Competition and Liberalization[J]. Journal of Economic Literature,2006,(6).
- [8] Blumenthal, T. Exports and Economic Growth: The Case of Postwar Japan[J].The Quarterly Journal of Economics,1972,(4)
- [9] Dollar, D. Outward-oriented Developing Economies Really Do Grow More Rapidly: Evidence from 95 LDCs, 1976-1985[J]. Economic Development and Cultural Change,1992,(4).
- [10] Fink, C. et al. Trade in International Maritime Services: How Much Does Policy Matter? [J]. The World Bank Economic Review,2002,(1).
- [11] Grassman, S. Long-term Trends in Openness of National Economies[J]. Oxford Economic Papers,1980,(1).
- [12] Kuznets, S. and Murphy, J.T. Modern Economic Growth: Rate, Dstructure, and Spread[M]. New Haven: Yale University Press,1966.
- [13] Leamer, E. Measuring of Openness, Trade Policy and Empirical Analysis[M]. Chicago: University of Chicago Press,1988.
- [14] Myrna, S.Liberalization and Deregulation in the Domestic Shipping Industry: Effects on Competition and Market Structure[J]. Philippine Journal of Development, 2003,(55).
- [15] Nathan, A.Manila: United States Agency for International Development[J]. Liner Shipping Route Study,1994,(14).
- [16] Rosellon, M. A., Yap, J. T. The Role of the Private Sector in Regional Economic Integration: A View from the Philippines[J]. Philippine Institute for Development Studies,2010,(10).

作者信息: 李晨, 中国海洋大学经济学院副教授、硕士生导师, 研究方向: 国际经济与贸易、海洋经济; 迟萍, 中国海洋大学经济学院硕士研究生, 研究方向: 海运服务贸易; 邵桂兰, 中国海洋大学经济学院教授、博士生导师, 研究方向: 国际经济与贸易、区域经济、海洋经济。

基金项目: 中央高校基本科研业务费专项“我国海运服务贸易逆差问题研究”(项目编号: 201213026)、青岛市民生科技计划软科学研究项目“青岛市国际航运服务业创新发展研究”(项目编号: 13-1-3-139-13-(3)-zhc)及山东省软科学研究项目“山东现代航运服务业创新路径及保障机制研究”(项目编号: 2014RKE29033)。

An Empirical Study on the Relationship between Openness and Competitiveness of Maritime Transport Service Trade: Based on Dynamic Panel GMM Analysis

LI Chen CHI Ping SHAO Gui-lan

Abstract: On the basis of adjusting the openness of maritime transport service trade which is calculated by traditional method and the panel data of 26 maritime countries, 2001~2012, this article does an empirical study on the relationship between the openness and competitiveness of maritime transport service trade with the dynamic panel GMM estimation method. The result shows: the openness and competitiveness of maritime transport service trade is not a simple linear relationship, but presents an inverted U relationship. During the initial period of the process of maritime transport service trade liberalization, a country's competitiveness of maritime transport service trade will be enhanced along with the greater openness. However, when the openness surpasses a certain

level, it will have a negative effect on the competitiveness. Therefore, under the guidance of moderate market opening principle of maritime transport service trade, China should enhance the support and protection to maritime transport service trade corporations, and promote their competitiveness in improving the innovation of corporation management.

Key words: maritime transport service trade; openness; competitiveness; dynamic model; GMM

(责任编辑: 梁丽华)

(上接第 87 页)

参考文献:

- [1] 陈安. 中国涉外仲裁监督机制申论 [J]. 中国社会科学, 1998, (2).
- [2] 肖永平. 也谈我国法院对仲裁的监督范围——与陈安先生商榷 [J]. 法学评论, 1998, (1).
- [3] Veeder, V. V. National Report for England (1997)[C]. Paulsson, Jan. International Handbook on Commercial Arbitration. London: Kluwer Law International, 1997.
- [4] Steyn, Johan. England's Response to the UNCITRAL Model Law of Arbitration[J]. Arbitration International, 1994, 10 (1).
- [5] 杨良宜等. 仲裁法——从 1996 年英国仲裁法到国际商务仲裁 [M]. 北京: 法律出版社, 2014.
- [6] 杨良宜等. 仲裁法——从开庭审理到裁决书的作出与执行 [M]. 北京: 法律出版社, 2013.
- [7] Wolfson, David, Charlwood, Susanna. Challenges to Arbitration Awards[C]. Lew, D. M. Julian et al. Arbitration in England. London: Kluwer Law International, 2013.
- [8] Sheppard, Audley. English Arbitration Act[C]. Mistelis, A. Loukas. Concise International Arbitration. London: Kluwer Law International, 2010.

作者信息: 王哲, 华东政法大学研究生教育学院博士研究生、美国天普大学法学院硕士研究生, 研究方向: 国际商事仲裁法。

基金项目: 上海地方高校大文科学术新人培育计划。

The Applicable Circumstances of Re-Arbitration Shall Be Limited to Procedural Matters

WANG Zhe

Abstract: Theoretically, the scope of judicial supervision on arbitration shall be limited to procedural matters and public order. Violation of the public order will lead to cancellation of the arbitral awards. Re-arbitration is one form of judicial supervision. Therefore, the applicable circumstances of re-arbitration shall be limited to procedural matters. Under UNCITRAL Model Law, English Arbitration Act and Arbitration Act of the United States, the applicable circumstances of re-arbitration are also mainly limited to procedural matters. Under Chinese law, for domestic arbitration cases, the applicable circumstances of re-arbitration are only limited to two matters related to evidence, which doesn't conform to the finality of arbitration award. The ideal solution shall make the applicable circumstances of re-arbitration be limited to procedural matters for both domestic cases and foreign cases.

Key words: re-arbitration; applicable circumstances; procedural matters; judicial supervision

(责任编辑: 金孝柏)