

加入 GPA 与中国民用机场采购规则调整的方向

张 亮¹ 曹鸿宇²

(1. 首都经济贸易大学, 北京 100070; 中国民用航空局清算中心, 北京 100018; 2. 对外经济贸易大学, 北京 100029)

摘 要: 中国正在加快加入世界贸易组织《政府采购协定》进程。中国民航业一直保持着较高的开放水平和国际化程度。在比较参加方出价水平和国内民航政府采购现状的基础上可以判断, 国内机场加入《政府采购协定》的可能性较大。中国机场采购专业性突出, 规则较为复杂, 现有规则与《政府采购协定》规则存在部分差异。在“加快加入进程”的背景下, 以什么样的原则和思路, 在哪些方面对机场采购规则进行调整, 这一问题变得十分重要和紧迫。

关键词: 《政府采购协定》; 民用机场; 招投标; 规则调整

中图分类号: F744

文献标识码: A

文章编号: 1006-1894 (2019) 02-0059-09

一、民用机场列入 GPA 出价的现实意义

按照加入 WTO 时的约定, 中国有意成为 WTO《政府采购协定》(Government Procurement Agreement, 以下简称“GPA”)的参与方, 自加入时起成为 GPA 观察员, 并尽快提交附录 1 出价, 开始加入该协定的谈判。2007 年, 中国启动加入 GPA 谈判并提交了首份出价, 迄今为止, 中国已经向 WTO 提交了 6 份出价清单, 但历时 11 年的谈判仍未使各方达成一致。2018 年, 中国推进加入 GPA 进程, 既为外国企业参与中国公共采购市场提供公平机会, 也为中国企业开拓国外采购市场创造机遇。可以预见, 中国接下来很有可能提出一份更容易获得谈判方支持的出价清单, 且新的出价清单较过去的内容会出现大幅度的开放和自由化。

谈判过程虽然曲折, 但中国出价方案也日渐开放。回顾此前提交的 6 份清单, 随着时间的推移, 中国的出价不断拓宽采购实体覆盖范围、减少服务以及工程等项目限制、降低门槛金额。在 2014 年提交的最近一份清单中, 中国的出价范围和门槛价格已经和 GPA 参与方一般性出价水平相当。但显而易见, 这样的出价方案还没有达到其他谈判方的预期, 各方希望中国在接下来的出价中进一步放开国内政府采购市场, 并减少相应的规则限制。从目前的出价清单来看, 在采购内容方面, 中国已经将工程项目全部列入了出价清单, 服务项目的限制较此前也有了较大的缩减, 进

作者简介: 张亮, 首都经济贸易大学博士研究生, 中国民用航空局清算中心党群工作部副部长, 高级经济师, 研究方向: 企业管理; 曹鸿宇, 对外经济贸易大学博士研究生, 研究方向: 经济全球化与中国经济贸易发展。

一步增列项目的空间不大。基于此前的出价内容，中国想要有效实现进一步放开政府采购市场的目标，最为可行的办法是拓宽公共采购实体的覆盖范围。按照 GPA 的规定，公共采购实体包括中央政府实体、次中央政府实体和其他实体 3 类。中国在第 1~5 份出价清单中列出的采购主体主要局限在中央和次中央政府实体，其他实体则仅涉及部分国务院直属事业单位等 14 家单位。第 6 份出价清单首次将部分大学、医院等事业单位以及备受关注的国有企业实体列入清单。

国有企业出价逐步成为谈判焦点。庞大的公有制经济规模使得国有企业问题成为中国加入 GPA 谈判的一大焦点甚至是最为关键的问题，各方均对中国将国有企业列入实体清单提出了相应的要求。整体而言，中国在采购实体的出价范围上呈现不断扩大的趋势，但就目前所涵盖的实体尤其是其他实体项下的机构来看，国有企业实体在出价清单中所占甚少，最近一次的出价清单才将中国农业发展银行、中央国债登记结算有限责任公司以及中国邮政集团 3 家国有企业纳入其中。对比其他成员的出价情况，不少参与方都在清单中列入了较多的国有企业。例如，欧盟采取概括出价的方式，将采购活动受其《公用事业采购指令》管辖并从事饮用水、电力、城市公共交通、铁路、机场和港口等领域经营的有关机构和国有企业均纳入出价清单中；美国在出价清单中明确列举了从事包括金融、电力、水利及其他公共事务的 19 家国有企业和实体；韩国在 GPA 出价清单的其他实体部分列入了 21 家国有企业，所属行业涉及银行、能源、公共交通等；日本在附件 3 的其他实体出价清单里列入了 A、B 两组共 124 家实体单位，其中仅 A 组包含的国有企业就达到了 27 家，主要集中在铁路、高速公路、金融、电信等公共事务领域。可以发现，主要 GPA 成员均在其实体出价清单中列入了一定数量的国有企业，尤其是很多承担公共事务的企业，作为政府公共服务职能的延伸，其采购活动同政府行为一样接受 GPA 的规范。

对于中国而言，列入哪些国有企业能够实现规模和范围上的对等，并且在实践上具有较高的可操作性，就成为 GPA 谈判中关键的“临门一脚”。其中，民用机场作为参加方普遍进行出价，且是中国基础设施投资的传统重点领域，是国有企业出价的重点。从企业性质上看，作为国家战略先导性产业，民航运输业发达程度体现了一个国家和地区的现代化和开放水平。机场在经营内容上具有较强的公共事业属性，虽然当前国内机场的经营活动主要基于市场化原则加以开展，但各个机场均受到中央预算内投资和民航发展基金支持。同时，全国绝大多数机场从资本结构和管理序列上看都属于国有企业，私营资本一般仅以小股东参股的形式参与机场运营，中国机场符合 GPA 公共服务类国有企业的出价范围。从参加方出价水平看，不少 GPA 签约方将民航机场定义为公共采购实体列入清单。最为典型的是欧盟采取概括出价的形式，将大量机场企业纳入出价清单，其他非欧盟成员的欧洲国家也做出了类似的出价。美国将纽约和新泽西港口管理局列入实体清单，日本也将成田机场列入出价清单。采购规模方面，机场企业的采购活动频繁，尤其是包含较多的基础设施建设工程，

涉及金额较大，例如正在建设的北京新机场总投资达到 800 亿元，因而列入出价清单能够有效扩大中国公共采购市场的整体开放规模，体现出中国的出价诚意。所以，梳理机场现有采购制度架构，找出与 GPA 规制不适之处，尽早做好制度上的安排成为民航行业加入 GPA 前最为紧迫的工作。

二、中国机场采购活动特征及采购规则分析

民航机场采购对象主要为机场基础设施和相关的技术设备及信息系统，此类项目与社会公共利益和公众安全关系密切，多属于基础设施项目。由于行业的特殊性质，机场采购的项目金额普遍较高，在采购过程中主要遵循《招标投标法》及与之配套的实施条例管辖。在部门规章层面，包括民用航空局在内的多部门针对建设工程项目的勘察、设计、施工以

表 1 民用机场招标投标法规体系文件列表

及相关货物采购出台了具体的办法，还有部分规章规范了招投标流程中的个别事项，如对电子招投标和信息公开事项的规定。除此之外，民用航空局还针对民航专业领域的工程及货物制定了一些部门与项目的招投标管理文件，其中涉及民航机场的采购活动，包括《民航专业工程建设项目招标投标管理办法》等。

	名称
法律	《中华人民共和国招标投标法》
法规	《中华人民共和国招标投标法实施条例》
国务院规定	《国务院办公厅关于进一步规范招投标活动的若干意见》
规章	《工程建设项目施工招标投标办法》（七部委 30 号令）
	《工程建设项目勘察设计招标投标办法》（八部委 2 号令）
	《工程建设项目货物招标投标办法》（七部委 27 号令）
	《电子招标投标办法》（八部委 20 号令）
	《招标公告和公示信息发布管理办法》（国家发改委 10 号令）
规范性文件	《机电产品国际招标投标实施办法（试行）》
	《民航专业工程建设项目招标投标管理办法》

资料来源：中国民用航空局网站 www.caac.gov.cn。

《招标投标法》是规范各种实体招投标活动最为权威的法律，涵盖了对招投标活动的原则性要求，其他规定、部门规章和规范文件均以此为基准具体展开。《招标投标法》规定了工程建设项目（包括工程以及与工程建设有关的货物和服务）招标投标活动的具体流程以及招投标各方的权利义务。为了将该法中的要求付诸实践，国务院通过了该法配套的实施条例，进一步细化和明确了《招标投标法》的相关要求，为全社会各部门的招标投标活动及其监管提供了详细的操作流程和约束规范。

《民航专业工程建设项目招标投标管理办法》是民航领域实体工程招投标活动最直接的参考文件，为民航机场企业的工程及相关货物和服务采购活动提出了详细的要求。其管辖的民航专业工程包括：（1）机场场道工程；（2）民航空管工程；（3）机场目视助航工程；（4）航站楼、货运站的工艺流程及民航专业弱电系统工程；（5）航空供油工程。这 5 类工程中，由机场管理公司作为主体进行采购的工程主要是第（1）类、第（3）类和第（4）类。对于机场管理公司和参与投标的供货企业，《民航专业工程建设项目招标投标管理办法》提出了关于招投标流程的具体规范，并鼓

励实施电子招投标。总的来看,该办法针对采购活动的各环节提出了详细明确的规定、时限和实施要求,对于招投标各方以及监督评审方具有很强的操作性。值得一提的是,该办法要求民航专业建设工程项目的招标投标活动均依照此执行,不得以国际招标投标或者其他形式规避民航管理部门对民航专业建设工程项目的监督。这样的规定在一定程度上限定了机场管理单位的采购对象,将国内外供应方差别对待。

除了上述规则,中国还为国际招标投标活动制定了专门的实施办法。商务部颁布并多次修订的《机电产品国际招标投标实施办法》是在国际招投标工作中应用最多同时也是最具操作性的规定。这一规定最新的版本为2014年4月开始施行的《机电产品国际招标投标实施办法(试行)》。该办法适用的招投标产品包括机械设备、电气设备、交通运输工具、电子产品、电器产品、仪器仪表、金属制品等及其零部件、元器件。参照《招标投标法》配套实施条例的内容,在充分考虑机电产品与国际招标投标活动特征的情况下,该办法进一步细化和完善了操作标准。包括上述办法在内,目前中国的国际招标投标管理体系涵盖了招标投标活动过程管理、招标机构管理、专家管理及网站运营管理等诸多方面,体系构建较为完善。如图1所示,在机场管理单位的采购对象中,很多种类货物属于机电产品,例如安检设备、行李处理系统、消防器械等,机场单位采购此类商品时经常会采取国际招标投标的形式,因而这一管理体系对于民航机场单位的采购也会起到规范作用。

在具体实践中,这样的规范体系运转良好,有力地推动了国内民航机场发展。但整体而言,目前中国民航系统招投标规定所涵盖的采购内容还较为单一,主要表现在采购内容局限在工程建设及相关项目上,对于与工程建设无关的、日常经营中发生的服务和货物采购,无论是国家层面还是民航部门都没有制定相应的规定,各采购方对这些活动具有较大的自主裁量权。此外,国际招投标规则限定在机电产品,国内招投标采购市场准入范围较小,很多国外工程和服

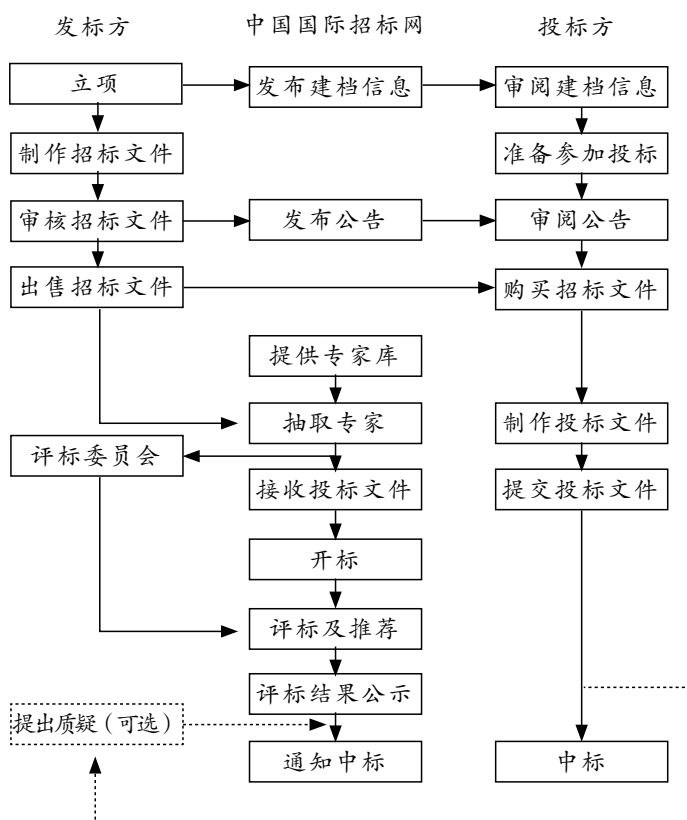


图1 机电产品国际招投标流程图

务供应商无法参与国内机场的招标投标。

目前,机场采购主要包含3类内容,分别是工程建设采购、物资设备采购、服务采购。民航机场支出的一大特点是固定资产投资规模庞大。从全国范围来看,机场系统的固定资产投资占到了民航系统的80%左右。工程项目是机场单位采购规模最大的部分,且项目的采购单价大多较高,事实上,民航系统大额的工程项目采购订单基本都来自机场系统。由于国外工程服务商并不具备在中国提供相应建设服务的资质,当前这些项目的采购市场中并不存在外国承包商,因而国内机场工程项目招标基本全部面向国内企业,境外实体参与的份额可以忽略不计。相比之下,机场内部使用的工艺流程和专用物资设备,由于技术水平要求较高,国内企业在这些领域的货物和服务提供竞争力不足,距离国际先进水平有较大差距,因而许多机场尤其是重要的枢纽机场倾向于选择国外成熟的技术、产品和服务。2008年启用的首都国际机场T3航站楼,其使用的行李处理系统由西门子公司总承包,其中分拣机提供商为德国伯曼公司,皮带输送系统由新加坡英得隆公司提供,高速系统由西门子提供,耗资1.7亿欧元。新白云国际机场行李系统全部采购了CirsPlant公司的设备。对于技术含量较高的产品,尤其是软件产品,外资品牌起步较早,具有明显的优势,也更早地占领了国内市场,同时机场管理公司在集成系统方面对外资品牌认可度也比较高,这些领域产品的机场采购活动国际化水平更高。

综上所述,当前中国针对民航机场的招标投标活动已经制定了一套较为完整、详细的管理规范,具备较好的可操作性。在具体的机场采购实践中,大多数的工程建设项目仅面向国内企业,这部分市场没有向国外企业开放,因此不存在国际采购的情况;出于机场自身需求考虑,部分货物和服务的提供是由技术成熟领先的国外企业承担的。民航机场的采购整体遵循着国内企业能提供的不考虑国外企业,采购项目或产品技术水平较高、国内企业无法满足时面向全球采购的一般思路。可以看出,目前国内机场公司采购融入国际市场的主观意愿并不强。

三、GPA 采购规则与民航机场采购规则对比

GPA作为一项诸边协定,为全球范围内的招标投标活动制定了一套统一、完整的规范。从当前各个层面的贸易规则以及各经济体内部规则来看,WTO框架下《政府采购协定》构建的公共采购体系无论是影响力还是规则设定都代表了国际最高水平。

GPA协定文本给参加方在公共采购领域构建了享有权利和履行义务的框架,其中涉及到参加方国内的法律、法规、采购流程以及采购实践。基于非歧视原则,GPA协定规定了其所涵盖的采购项目,各参加方应该给与其他参加方的货物、服务以及供应商不少于本国货物、服务以及供应商的待遇(即国民待遇),此外,各参加方均不能歧视对待其他参加方的货物、服务以及供应商(即最惠国待遇)。另外,各参加方必须保证其采购实体不能基于外国属性和所有权成分的比重而在当地建立

的供应商之间实行差别待遇，同时也要保证其实体不能基于被提供的产品和服务生产国别而歧视在当地建立的供应商（国民待遇条款的延伸），这一部分规定是 GATT 及 GATS 中所没有提及的，体现了在全球价值链日益发展的今天贸易规则制订者对保护外国投资企业产品权益的理念，也代表着未来的贸易规则发展方向。为了确保非歧视原则的有效执行，切实地保护外国的产品、服务以及供应商，协定重点强调在各参加方政府采购法律、法规、流程以及实践的领域内提高透明度。

对于包括民航机场在内的各实体采购规范设定，除了备注中提到的例外情况，其余项目的采购均要遵循协定文本的统一要求。同中国当前施行的民航机场采购规定相比，两者在采购客体适用、具体流程、项目最低限额、管理单位自主裁量权等方面均有所不同。首先，在采购客体方面，纳入 GPA 规定的招标投标项目完整，货物、服务和工程项目均有所涉及，货物项目几乎全部开放，服务和工程项目少部分不开放，GPA 构建的公共采购市场开放程度很高。中国民航机场的招标投标规范还有很多空白，正如前文所指出的，规定内容仅限于工程项目及相关货物和服务采购。在市场准入方面，GPA 签约方可以参与所有纳入承诺的采购活动，而中国的民航机场采购活动中外资一般只能根据中方的需要参与进来，市场限制较大。其次，在采购程序方面，GPA 详细规定了招标采购所涉及的招标程序、供应商资格、采购邀请、选择性招标选择程序、投标和交货期限、招标文件、投标书的提交 / 接受 / 开启及合同的授予、谈判，相关规定详细明确，并且充分保证了招标过程的非歧视性、透明度和公平竞争。以选择性招标的选择程序为例，GPA 要求采购实体在保证采购制度有效运转的前提下，邀请最大数量的国内供应商和其他参加方的供应商进行招标。对于未经资格审查的供应商所提出的参加采购要求，只要有充足的时间完成相关的资格审查程序，采购实体应允许该供应商提交投标书并予以考虑。再如，虽然 GPA 和中国的采购规范都要求优先选择公开招标方式，但在采用限制性招标（与邀请招标类似）的条件设定上，GPA 的要求明显比国内要求严格，其中详细列举出了适用限制性招标的条件，而中国规定要宽松很多，采购方和监管单位具有很大的自主裁量权，实际上降低了中国招标投标规则的效力。与中国相关法律法规相比，GPA 更加强调通过明确详细的规定和制度约束来实现整个招标过程的非歧视性、透明度和公平竞争，并且这些规定和制度约束在实践中也确实可以充分地实现上述目标。

总的来说，与 GPA 相比，包括民航机场采购规范在内的中国招标投标规则体系还存在较明显的差距，未与国际高标准的行为规范充分接轨。这就意味着，在谈判加入 GPA 过程中，中国还需要在法律规则方面进行较大篇幅的修改与调整，同时一些部门的职能安排也要做出调整。这些工作都需要在正式加入 GPA 之前统筹考虑完成。

四、民用机场采购规则调整框架

从采购实践看，民航机场采购规章的调整首先要解决的是对加入 GPA 的认识问

表 2 WTO《政府采购协定》相应规则与中国民航机场采购规章对照表

内容		WTO《政府采购协定》	中国民航机场相关采购规章
适用范围	主体	列举式（附录 1 附件 3 其他实体包含部分签约方的民航机场）	概括式（全部民航机场）
	客体	概括式，范围宽（任何契约方式的采购；货物、服务、工程、货物与服务的组合，有部分例外）	列举式，范围窄（仅限于列出的工程项目及相关货物和服务采购）
		外国产品、服务及供应商享受国民待遇	工程项目须与中方单位联合参与或仅限参与外资或国际资本项目，货物享受国民待遇，服务情况不一
	最低限额	各参与方不一，货物或服务合同在 35~40 万 SDR，建筑服务合同一般为 500 万 SDR	施工单项合同估算价 400 万元人民币；相关货物采购，单项合同估算价 200 万元人民币；相关服务的采购，单项合同估算价 100 万元人民币
采购方式和程序	方式	3 种（优先采用公开招标，有条件采用限制性招标和谈判式采购）	2 种（优先采用公开招标，有条件采用邀请招标）
	限定条件	详细列举出了 10 种可采用限制性招标的适用条件	较为简略，采购方和监管单位对采用邀请招标具有较大自主权
	程序	详细	详细

资料来源：根据中国民航机场招标投标法律法规文件和 WTO《政府采购协议》文本整理所得。
注：SDR 为特别提款权，1SDR 约等于 10 元人民币。

题，GPA 不是“洪水猛兽”，加入 GPA 是深化改革扩大开放的重要举措。从参加方采购实践来看，即便加入 GPA，公共产品的进口比例仍然很小。加入 GPA 对中国民航机场以及整个行业的采购工作来说，最大的意义在于采购效率的提升、规范性的提高以及采购国际化程度的优化。如表 3 所示，在认知层面、原则层面和操作层面形成规则调整的思路和框架。

表 3 民用机场采购规则调整架构表

内容	调整方向
认知层面	从回避 GPA 到通过 GPA 建立更加开放高效的采购体系
原则层面	从强调规范性到围绕贸易公平建立管理逻辑
操作层面	使主客体范围、采购周期、仲裁机构及程序、采购限额、国民待遇、限定条件、信息发布程序和渠道等与具体规则接轨

整体来看，纳入 GPA 的公共采购规模占各国经济总量的比重并不高，就 GPA 所发挥的实际效果来看，由境外企业提供的服务、货物和工程项目占各国公共采购活动的比重更为有限。事实上，虽然中国还并未成为 GPA 成员，但在公共采购活动中境外实体的参与比重并没有和 GPA 各方尤其是经济规模较大的经济体显示出明显的差距。表 4 是根据 WIOD 计算的主要经济体公共采购中进口产品和服务的占比情况。从中可以看出，虽然中国大陆的公共采购进口比重并不高，但与美国、欧盟和日本这些经济体表现相当，在不少年份中甚至高于这些发达经济体。究其原因，一方面 GPA 项下的采购活动门槛值都比较高，大部分的公共采购活动不会触发门槛水平；另一方面，美国、欧盟、日本等自身境内市场庞大，公共采购市场竞争更为激烈，

国内供应商较其他经济规模较小国家的企业竞争力水平更强，尤其是一些价值较大的工程类项目，本土企业较境外企业具有天然的成本优势，这样的项目由外资承接的情况较少。这样的事实表明，加入 GPA 并不会对中国公共采购的客体来源产生较大影响。

表 4 2000~2011 年主要经济体公共采购中进口占比情况（%）

年份	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
欧盟 27 国	3.6	3.7	3.5	3.4	3.7	4.2	4.6	4.5	5.1	4.4	5.1	5.3
美国	3.6	3.5	3.3	3.6	4.0	4.4	4.3	4.4	4.9	3.7	4.4	4.8
日本	2.3	2.3	2.4	2.5	2.8	3.2	3.8	4.2	5.2	3.4	4.0	4.8
中国台湾	10.5	10.2	11.3	11.2	12.4	11.9	12.9	13.5	16.7	13.7	15.7	17.3
澳大利亚	5.9	5.8	6.1	5.5	5.9	6.0	5.9	6.0	6.0	5.4	5.3	5.8
巴西	3.1	3.5	3.5	3.3	3.3	3.1	2.9	3.0	3.3	2.9	3.2	3.7
加拿大	5.1	5.0	4.9	4.8	4.7	4.9	4.6	4.6	4.8	4.8	4.2	4.3
中国	3.4	3.3	3.6	4.5	5.5	5.6	5.7	5.2	4.9	3.9	4.5	4.7
印度	4.4	4.0	3.5	3.4	4.6	5.8	6.3	6.3	6.4	5.8	6.7	6.2
全球	5.1	5.2	5.2	5.5	6.0	6.4	6.7	6.8	7.2	6.0	6.4	6.7

资料来源：Dawar,Kamala.Openness of Public Procurement Markets in Key Third Countries. Technical Report (2017), European Parliament.

民航机场的采购活动目前也比较符合完全市场化背景下的情况。在工程类项目上，中国从事工程建设的企业，其国际竞争力本来就处于较为领先的地位，即使有外资企业参与竞标也难以赢过国内企业。在货物和服务项目上，民航机场的采购活动市场化水平较高，并没有对国内外企业表现出差别待遇，主要是根据需求和价格择优选择，反倒是外资企业较早地占领了这些领域的市场，国内后发企业的发展空间受到了较大的挤压。因此，加入 GPA 不会使民航企业的采购对象明显向外资企业靠拢。

采购规则的调整，首先应以建立公平贸易为核心导向，其次才是采购规范性和采购流程的调整。目前，国内的采购规则设计赋予了招标方和监管方较大的自主权，整体来看投标方处于弱势，对招标投标实施过程并没有足够的话语权。GPA 规则体系的关键在于“机会公平”，要求每个参与方的承诺实体按照标准化的招标投标规范面向所有参与方企业进行采购。规则对招标方和所在国监管机构行为有着较为严格的规定，理论上违反规定会面临着被诉诸于 WTO 争端解决机构的风险。参与 GPA 会削弱采购一方在招标投标过程中的自主裁量权，同时相关行政单位和评标人员的行为也会受到一定的约束。

从具体条款看，采购主客体、仲裁程序、采购周期、国民待遇、采购限额、国民待遇设立及给予、限定条件、信息发布程序和渠道等方面应与 GPA 具体条款建立逐一对应关系。民航专业工程领域的相关管理制度均需要做出修改和调整。管理机构职能要进一步厘清，需要新设立服务于国内国际采购主客体的服务保障机构。对于招标投标程序和政府采购程序交叉重叠的问题，民航部门在具体实践上采取了优先

使用招投标程序的调和策略, 若与 GPA 规则相衔接, 需要同时调整政府采购管理制度, 使两者在 GPA 层面实现衔接。

WTO《政府采购协定》在更大的范围内为招投标双方营造一个规范、良性的公共采购国际市场。在优化资源配置条件、提高经济效益的同时, 还能够有效地完善各方国内的采购法律制度, 提高法治和采购体制的透明度。在国有企业方面, 加入 GPA 能够促进不同职能的国有企业转型, 同时也能降低企业采购的腐败风险, 为构建更加完善的采购制度和更为有效的市场提供良好的机遇。

参考文献:

- [1] 陈川生. 加入 GPA 对我国公共采购两法统一的影响 [J]. 中国招标, 2018,(24).
- [2] 程瑜. 国有企业纳入 GPA 的利弊分析及解决思路 [J]. 中国财政, 2014,(6).
- [3] 郭宇. 天奇呼吁机场采购支持本土品牌 [N]. 中国工业报, 2009-10-12,B3.
- [4] 李亚亚, 吕汉阳. 加入 GPA 完善国有企业采购制度探究 [J]. 中国政府采购, 2018,(7).
- [5] 孟晔. 从 GPA 视角透视我国政府采购法律改革 [J]. 上海对外经贸大学学报, 2015,(2).
- [6] 石静霞, 杨幸幸. 中国加入 WTO《政府采购协定》的若干问题研究——基于对 GPA2007 文本的分析 [J]. 政治与法律, 2013,(9).
- [7] 屠新泉. 新 GPA: 政府采购市场国际化的新指针 [J]. 中国政府采购, 2012,(2).
- [8] 屠新泉, 史丁莎. 确定政府采购制度的边界是我国加入 GPA 谈判的关键 [J]. 中国政府采购, 2014,(3).
- [9] 王周欢. 自由贸易协定中的政府采购——以美韩自由贸易协定为例的分析 [J]. 中国政府采购, 2014,(2).
- [10] 熊文钊, 郑毅. 我国政府采购法律体系亟待完善 [J]. 瞭望, 2010,(10).
- [11] 杨冉. 中国政府采购法律制度国际化研究 [D]. 对外经济贸易大学, 2016.
- [12] 杨蔚林, 程贞. 论 GPA 背景下我国工程类政府采购制度 [J]. 中国政府采购, 2018,(7).
- [13] 姚锐. 我国国际招标制度现状分析及建议 [J]. 中国招标, 2014,(5).
- [14] 乐佳超. 国企等实体首次列入 GPA 出价清单 [N]. 中国政府采购报, 2014-12-26(1).
- [15] 赵勇. 《政府采购法实施条例》与政府采购制度改革 [J]. 中国财政, 2015,(7).

The Participation in GPA and the Adjustment of Principles for China's Civil Airports

ZHANG Liang CAO Hongyu

Abstract: China should accelerate the process of entering WTO agreement on GPA. China's aviation industry maintains a high level of openness and internationalization. With acknowledgement of comparing the bidding level of participants and the recent GPA situation, it can be indicated that it is more possible for the domestic airports to enter GPA. With the prominent specialty of domestic airports' procurement, the rules are much more complicated. The differences exist between the present rules and GPA rules. Under the circumstance of "accession acceleration", it becomes more crucial and urgent to figure out the principles, plans and aspects to follow to make adjustment about the airport procurement rules.

Keywords: GPA; civil airports; bidding; adjustment of principles

(责任编辑: 金孝柏)