

中国两岸三地服务业产业内贸易实证分析 An Empirical Analysis of Intra-industry Trade in Services Industry in Cross-strait and Three Regions of China

魏然^{1*}

Ran Wei

摘要

21 世纪正是全球经济发展迅速的新世代,服务贸易在全球经济中占有举足轻重的作用,对于中国更是如此。如何抓住机遇是我们要面对的课题。本文基于 2005~2019 年的统计数据,对两岸三地(内地、香港和台湾)的服务贸易现状、服务业产业内贸易的竞争力水平、主要服务行业的动静态变化进行对比,并选取两地人均收入水平差异、对外经济开放程度、经济规模、服务业对外投资和货物贸易规模等五个解释变量,建立香港-大陆与香港-台湾之间的两条回归模型,以观察两地之间服务贸易主要因素对 GL 指数的影响并进行实证检验。回归模型实证结果显示两地区相互的服务业内贸易受市场规模和对外直接投资、人均收入差异的影响大,且都是正向相关。对外开放水平和货物贸易规模这两个影响因素与外部环境、政治政策和技术的发达程度关联密切,对服务业的产业内贸易也会产生比较大的影响。因此,两岸三地需要深入学习合作,取长补短,促进共同进步,努力发展经济,提高人均收入水平,拓宽服务业合作模式。

关键词: 两岸三地、服务贸易、产业内贸易

Abstract

The 21st century is a new generation of rapid global economic development and trade in services plays an important role in the global economy, especially for China. How to seize the opportunity is the subject that confronts us. Based on the data from 2005 to 2019, this paper compares the current situation of service trade between the three places (Mainland, Hong Kong and Taiwan), the competitive level of intra-service industry, and the dynamic static changes of the main service industries. Five explanatory variables are selected (such as differences in per capita income level, degree of economic openness, economic scale, foreign investment in services, and scale of trade in goods) to establish two regression models between Hong Kong-Mainland and Hong Kong-Taiwan in order to observe and to conduct empirical tests on the impact of the main factors of trade in services between the two places on the G-L index. The empirical results of the regression models show that the trade in the service industry between the two regions is greatly influenced by the difference between market size, FDI and per capita income, and is both positively related. The two influencing factors of opening-up level and the scale of trade in goods are closely related to the degree of development of external environment, political policies, and technology, and will also have a great influence on intra-industry trade in service industry. Therefore, the

¹ 厦门大学嘉庚学院国际商务学院国际经济与贸易专业 1419319423@qq.com*通讯作者

three places on both sides of the Taiwan Straits need to study and cooperate in depth, draw on each other's strengths and weaknesses, promote common progress, strive to develop the economy, raise the level of per capita income, and broaden the mode of cooperation in the service sector.

Keywords: Cross-straits, Trade in Services Industry, Intra-industry Trade

1. 绪论

1.1 研究背景

服务的进口或出口属于服务贸易。服务输出即是向世界其他地方出售服务；而服务输入则是从世界其他地方购入服务（冀国忠，2010）。目前服务贸易是全球贸易合作的重要内容，国际贸易发展新引擎非服务贸易莫属。近年来，我国经济产业中服务贸易不仅发展较为迅速，而且贸易规模也持续扩大，连续六年在全球中排名第二。尽管如此，大规模的服务贸易逆差仍长期存在，是因为不少人简单将制造业和服务业对立，对于服务贸易的认识不强、发展水平不高，贸易中的很大比重还是传统服务贸易，出口竞争力稍弱。当前我国旅游、运输等传统劳动服务业占据很大比重，互联网、信息技术等知识密集型服务贸易的占比也有了显著增长，呈现出逆差增长放缓、结构加快优化的态势。

1.2 研究目的与意义

通过优化开放战略，彰显自身长处，使中国面对机遇与挑战共存的国际环境变化时能够留有余地，向着贸易服务强国迈进。另外，自2008年全球金融危机以来，国际货物贸易几乎停滞，再加上2020年至今的新冠肺炎疫情的冲击，服务贸易脱颖而出，成为了国际贸易增长新的动力源；但细心观察可发现，在服务领域的地方保护和过于严格的对内管制限制了竞争。

于维香（1993）是最早将服务贸易自由化带入国人视野的学者之一，并着重分析了中国服务贸易自由化即将面对的机遇和挑战。自此，更多的学者对服务贸易进行深入研究。马剑飞等（2002）应用国际产业内贸易理论检验在中国的适用情况，结果显示服务的多样性与产业内贸易呈现正相关，规模经济因素的影响情况并没有很显著。孟祥娟（2009）通过对中国服务业整体及分行业GL指数、MIIT指数和HIIT指数以及VIIT指数的计算，研究我国服务业产业内贸易的现状，发现中国服务业的整体产业内贸易水平偏高。

在国内我们坐拥超大规模的市场，但市场没有发挥出它应有的规模效益，改善服务贸易结构是提高我国参与国际分工和提升服务贸易竞争力的新航向。研究大陆与香港、台湾服务贸易的产业内贸易可以发现国内服务贸易发展的差距，打破有形或无形的限制，抓住每一轮技术进步所带来的战略机遇，引入充分竞争从而给市场强大的动力去吸引资金、技术、人才流入，更好的促进国内服务贸易的发展，提高国际竞争力。服务贸易很少存在有形商品形态，可以通过网络等方式交付，实物贸易存在物流环节的风险，而服务贸易则不存在物流风险。

查阅过往描写相关内容的文献，对两岸三地服务业产业内贸易的研究并不详尽。朱飞和曾坤（2015）对海峡两岸服务贸易的竞争力进行对比，通过RCA、产品相似性指数等，研究了中国大陆和台湾服务贸易竞争力的状况，指出大陆和台湾服务贸易各部门之间的发展不均衡，加深对外开放程度是推动服务贸易的发展方向之一；邵健（2013）对内地与香港双边服务贸易的影响因素进行了实证分析，强调要合理扩大内

需，促进服务贸易的发展；刘兰凤与袁申国（2012年）采用1982~2009年的服务贸易面板数据，利用SUR方法研究了大陆、香港、澳门、台湾地区服务贸易对经济增长的贡献度，提出两岸四地服务贸易进出口总额、进出口总额分类、进口和出口分类对经济增长的贡献存在较大的差异（甘霖，2015）。

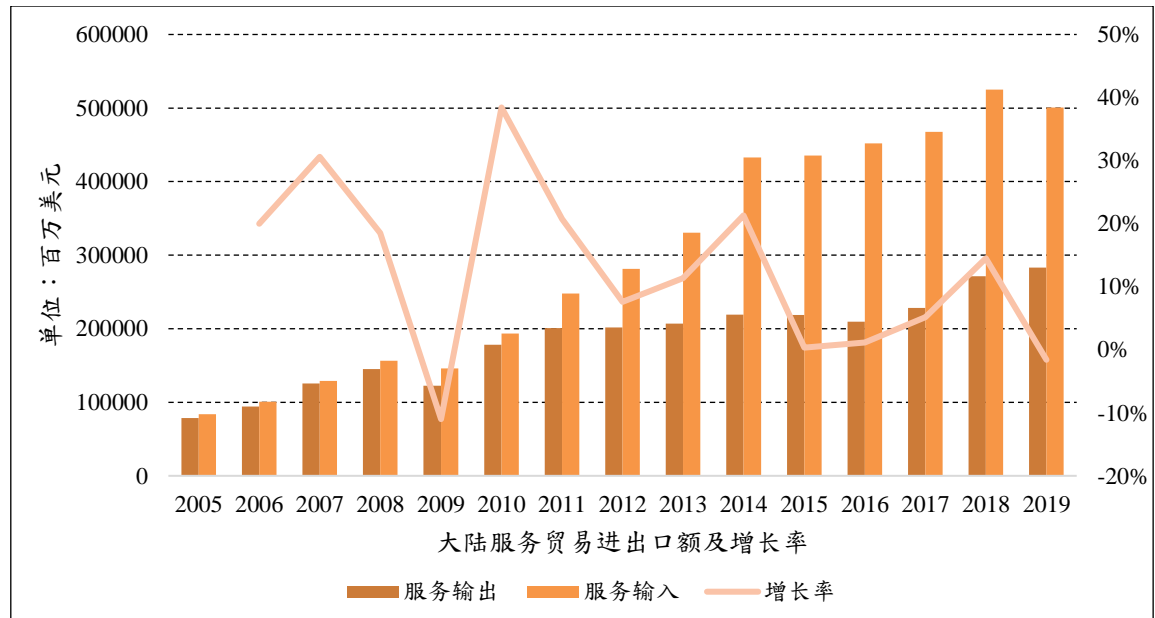
总结上述文献，学者们将理论和现有数据实证进行实证分析，讨论服务贸易的影响因素，但过去学者往往只关注两国（地区）的竞争关系，而忽视两国（地区）存在的合作潜力（朱飞与曾坤，2015），同时鲜有学者对两岸三地的服务贸易影响因素上面做文章。为此本文以大陆与香港、台湾的服务业产业内贸易为研究主题，对两岸三地的服务贸易现状进行分析并对影响因素进行多元回归分析，并根据结论提出相关建议，希望能够以小见大，更好的促进国内服务贸易的发展，提高国际竞争力，也是基于国家“十二五”规划中提出的优化服务贸易发展战略的一种响应。

2. 中国三个地区的服务贸易现状

由于数据的可得性，采用了UNCTAD中在2005年至2019年，15年间数据对两岸三地的服务业进行相关的统计分析。按照主要服务贸易的类别，划分为六类，分别为运输服务、保险服务、金融服务、旅游服务、商业服务和其他服务。

2.1 大陆地区

伴随着中国对外开放格局的逐步优化，大陆服务贸易的规模在逐步扩大，其外贸占比也在逐年增加（许唯聪与李俊久，2020）。然而，大陆的服务贸易市场空间拓展不足，起步时间偏晚，产业结构优化效果不明显，贸易逆差长期存在与贸易结构失衡抑制了大陆服务贸易的发展。



资料来源：根据UNCTAD数据库相关数据整理计算得出

图1. 大陆服务贸易进出口额及增长率

根据图1中2005年到2019年大陆服务贸易进出口额及增长率，可以看出大陆服务贸易发展在很长一段时期内都处于逆差状态，且进口增长幅度持续高于出口。从图1中可以看出，2005年至2019年的服务贸易进出口总额基本呈上升且逐年增长的态势。

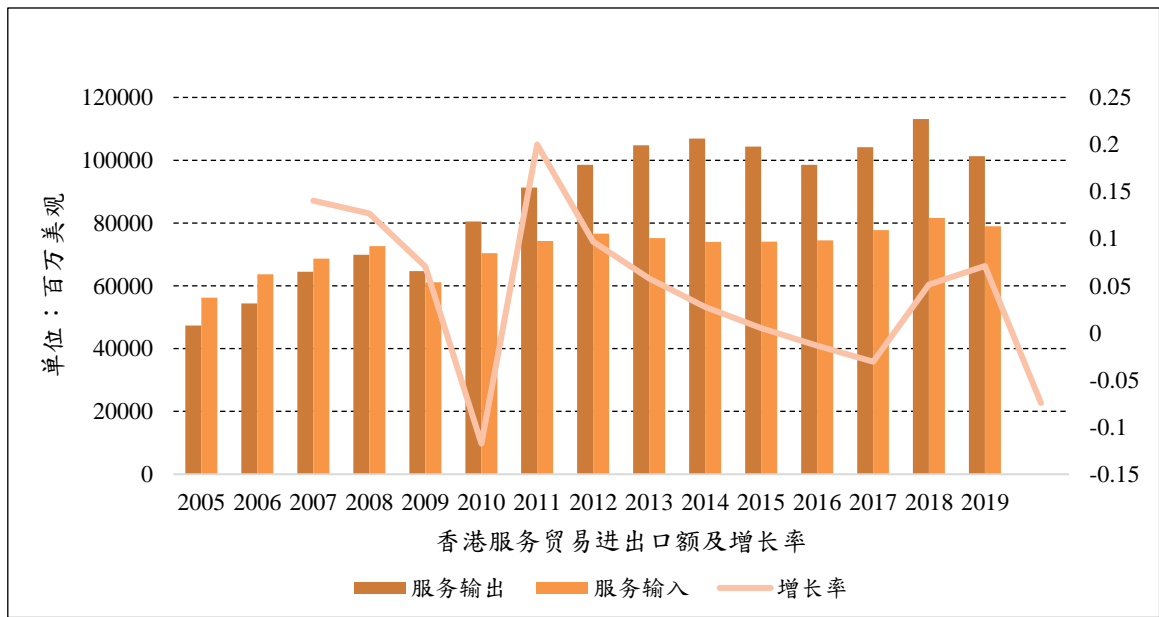
其中在2008年至2010年间增长率经历了猛降，2009年呈现负增长。这一变动可能是由于2008年9月发生的金融风暴，到11月开始对中国的对外贸易产生了实质性影响，2009年1季度的经济增幅跌至6.6%，进出口增速出现负值，大量企业关门倒闭或减产，这说明全球金融危机对中国经济增长起到了相当严重的阻碍作用。

2.2 香港地区

香港拥有天然的深水港湾，依托其得天独厚的港口区位优势和强大的实力基础，以国际金融中心和国际贸易转运中心的定位，为亚太地区在金融、贸易和航运承担着枢纽的作用，构建起连接大陆与美欧的桥梁。

根据香港2005~2019年服务贸易进出口数据不难看出，2005年服务贸易进口56,245百万美元，出口47,373百万美元；2019年服务贸易进口79,006百万美元，出口101,318百万美元。在这15年期间，香港的服务贸易持续处于输出大于输入的顺差状态。

但从图2中可以看出，2011年至2017年，香港服务贸易进出口额的增长率明显一路走低，虽未曾达到负增长，但也远不及顶峰状态。这一现象，可能是由于香港虽然区位优势独特，但没有实体经济优势。伴随着大陆产业结构不断向北移动，且运输网络的逐渐转好，内地可以不经由香港直接与其他地区进行贸易往来，导致香港服务业与长期合作的内地的实体经济发展的结合愈发艰难，同时也会直接受到珠三角地区的基础设施日趋发达，服务业发展日趋成熟，服务业逐渐本地内化的巨大影响。



资料来源：根据UNCTAD数据库相关数据整理计算得出

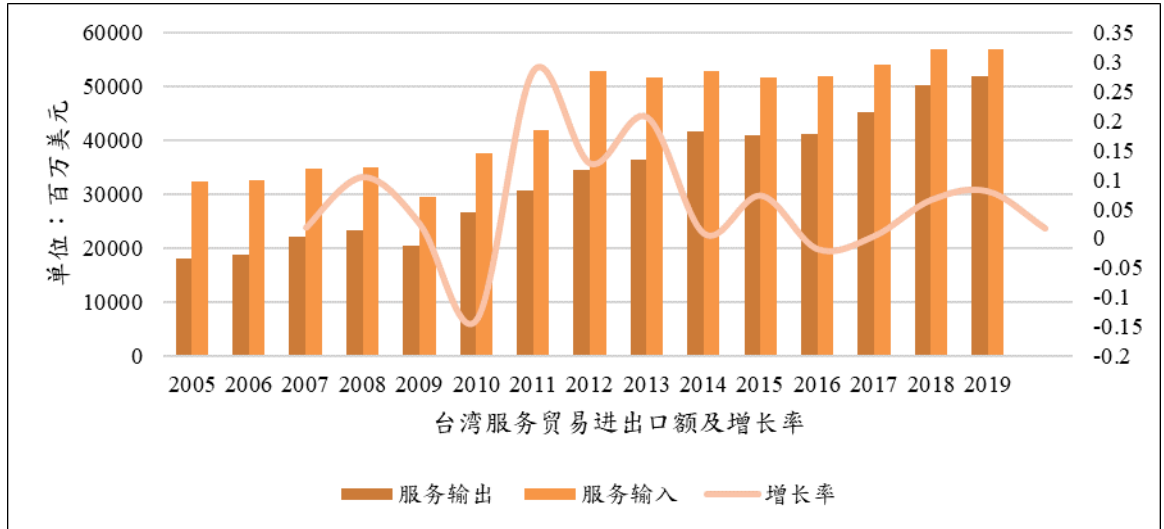
图2. 香港服务贸易进出口额及增长率

2.3 台湾地区

近年来，台湾地区服务进出口的规模都有所增长，且顺差增幅明显（洪涓与刘甦，2014）。从最近几年服务贸易发展数据来看，台湾的服务出口额占全球出口总额的比重稳步发展，且有从逆差转为顺差的趋势，服务业产值占其GDP总额比重已经达到了69%，说明总体上台湾服务贸易发展态势良好。

从2005年至2019年服务贸易进出口额的图3中显示，台湾服务贸易增长稳定。虽呈现持续增长趋势，但台湾的服务输出额小于输入额，且近年顺差额有扩大趋势，说明总体上台湾服务贸易发展态势良好。相较于大陆的服务贸易而言，台湾的服务贸易规模较小，但是在台湾的经贸中占有极其重要的位置（邓甜甜，2017）。

从增长率的走势来看，上升规律不稳定，在2008年金融危机之后台湾服务贸易有负增长的现象，2010年至2011年的快速增长也不能避免随后几年出现的下行区域。因此探索服务贸易新的发展增长点，扩大服务业外部市场，寻找新的发展空间，是改变台湾服务贸易现状的重点。



资料来源：根据UNCTAD数据库相关数据整理计算得出

图3. 台湾服务贸易进出口额及增长率

3. 大陆、香港、台湾地区服务业产业内贸易分析

3.1 三地区各行业的竞争力

服务贸易竞争力评价在本文中采用较为常用的RCA指数，即显性比较优势指数。它通过某产业在该国出口中所占的份额与世界贸易中该产业占世界贸易总额的份额之比来表示，避免受到国家和世界总量波动的影响，较好反映一国家某一产业的出口与世界平均出口水平比较来看的相对优势。计算公式为：

$$RCA_{ij} = \left(\frac{X_{ij}}{X_{tj}} \right) / \left(\frac{X_i W_i}{X_t W_t} \right) \quad (1)$$

其中， X_{ij} 表示国家 j 出口产品 i 的出口值， X_{tj} 表示国家 j 的总出口值； W_i 表示世界出口产品 i 的出口值， W_t 表示世界总出口值。

一般认为，当 $RCA > 2.5$ ，则极强的竞争力；当 $1.25 \leq RCA \leq 2.5$ 时，表明很强的竞争力；当 $0.8 \leq RCA \leq 1.25$ 时，则认为具有较强的竞争力； $RCA < 0.8$ ，表明竞争力较弱。

表1、表2和表3各自分列出大陆、香港和台湾这六个行业的RCA指数。通过表1可以很明显的看出，大陆在运输、旅游和商业这三个服务行业具有较强的竞争力，而在保险服务和金融服务的竞争力稍弱。

表 1. 大陆主要服务行业的 RCA 指数

年份 \ 行业	运输	旅游	保险	金融	商业	其他服务
2005	0.913	1.449	0.284	0.022	0.907	0.528
2006	1.044	1.448	0.222	0.017	0.882	0.519
2007	1.160	1.230	0.287	0.018	0.942	0.576
2008	1.186	1.184	0.382	0.023	0.730	0.580
2009	0.984	1.330	0.469	0.032	0.678	0.584
2010	0.919	1.071	0.401	0.083	1.080	0.791
2011	0.875	1.010	0.615	0.045	1.341	0.855
2012	0.967	1.032	0.658	0.103	1.190	0.817
2013	0.939	1.022	0.750	0.168	1.290	0.862
2014	0.917	0.844	0.804	0.229	1.430	0.977
2015	0.979	0.857	0.935	0.117	1.216	0.930
2016	0.947	0.878	0.782	0.171	1.222	1.445
2017	0.945	0.710	0.732	0.184	1.199	1.018
2018	0.905	0.614	0.766	0.149	1.158	1.070
2019	0.969	0.518	0.756	0.163	1.135	1.093

资料来源：根据 UNCTAD 数据库相关数据整理计算得出

表 2 显示香港在金融服务和运输服务行业具有极强的竞争力，旅游行业的竞争力较强，稍显逊色的是在保险、商业和其他服务行业，竞争力较弱。

表 2. 香港主要服务行业的 RCA 指数

年份 \ 行业	运输	旅游	保险	金融	商业	其他服务
2005	2.007	0.843	0.439	1.550	0.833	0.706
2006	1.935	0.858	0.317	1.842	0.777	0.731
2007	1.853	0.884	0.429	1.912	0.742	0.753
2008	1.859	0.922	0.345	1.839	0.744	0.713
2009	1.874	1.042	0.344	1.905	0.757	0.711
2010	1.776	1.149	0.441	1.797	0.680	0.674
2011	1.739	1.306	0.381	1.687	0.621	0.633
2012	1.629	1.396	0.377	1.733	0.610	0.637
2013	1.540	1.521	0.378	1.721	0.572	0.618
2014	1.569	1.508	0.436	1.827	0.564	0.629
2015	1.583	1.443	0.515	2.008	0.593	0.668
2016	1.678	1.381	0.579	2.023	0.622	1.062
2017	1.700	1.337	0.562	2.200	0.611	0.695
2018	1.695	1.375	0.555	2.282	0.595	0.686
2019	1.777	1.221	0.659	2.497	0.636	0.737

数据来源：根据 UNCTAD 数据库相关数据整理计算得出

表 3 显示台湾在运输、商业和旅游行业具有较强的竞争力，或是由于近年来政府出台的旅游政策，有效的带动相关产业的发展，而在保险、金融和其他服务行业上的竞争力较微弱。

表 3. 台湾主要服务行业的 RCA 指数

行业 年份	运输	旅游	保险	金融	商业	其他服务
2005	1.504	1.065	0.817	0.980	1.189	0.807
2006	1.541	1.098	0.959	0.710	1.153	0.776
2007	1.840	0.980	0.613	0.585	1.163	0.709
2008	1.753	1.071	0.519	0.526	1.169	0.691
2009	1.574	1.366	0.446	0.387	1.156	0.678
2010	1.751	1.363	0.464	0.351	0.952	0.591
2011	1.563	1.514	0.484	0.318	0.962	0.611
2012	1.448	1.416	0.443	0.556	0.869	0.624
2013	1.424	1.384	0.337	0.616	0.875	0.650
2014	1.388	1.477	0.298	0.644	0.793	0.629
2015	1.324	1.463	0.256	0.646	0.839	0.662
2016	1.253	1.341	0.266	0.706	0.844	1.106
2017	1.287	1.137	0.373	0.725	0.882	0.760
2018	1.267	1.152	0.263	0.715	0.948	0.766
2019	1.205	1.182	0.214	0.754	0.980	0.772

资料来源：根据 UNCTAD 数据库相关数据整理计算得出

3.2 大陆与香港台湾产业内贸易水平的测度

3.2.1 大陆香港与台湾产业内贸易水平静态测算—GL 指数

在 1975 年，产业内贸易理论的创始人 Grubel 和 Lloyd 对产业内贸易理论做出了系统的描述，得到学术界的广泛应用，公式如下：

$$GL_i = 1 - \frac{|X_i - M_i|}{(X_i + M_i)} \quad (2)$$

其中， GL_i 代表 i 产业的产业内贸易指数， X_i 和 M_i 分别为产业 i 的出口额和进口额。该指数的取值范围在 0 到 1 之间，当 GL 指数越接近 0 时，代表着产业内贸易程度越低；当 GL 指数越接近 1 时，代表着产业内贸易程度越高。如果指数为 0，则代表该行业只有出口或只有进口；如果指数为 1，则某行业的进口和出口相等，意味着完全产业内贸易。

在本文中，针对两岸三地服务业产业内贸易水平的计算，将选取的六个行业作为细分行业，选取 2005 年~2019 年中各地区在世界的服务贸易进出口额，分别计算 GL 指数来描述静态产业内贸易的水平。

从表 4 各行业的数据可以看出，大陆地区运输服务、旅游服务的 GL 指数呈现先升后降的趋势，反映了大陆的运输业和旅游业的进出口越来越不平衡；保险服务和其他服务呈现上升趋势，说明这两个服务行业的产业内贸易水平越来越高；金融服务和商业服务呈现先降后升又降的趋势，说明大陆的金融和商业服务的产业内贸易水平

不稳定，可能易受国际大环境的影响。

其他服务和商业服务的 *GL* 指数平均值分别为 0.894 和 0.862，产业内贸易水平最高；金融服务 *GL* 指数平均值为 0.793，产业内贸易水平较好；运输服务和旅游服务的 *GL* 均值分别为 0.658 和 0.606，产业内贸易水平较好；保险服务的 *GL* 指数的平均值为 0.348，且指数随时间发展不断走高，说明大陆保险业的产业内贸易水平低。

表 4. 大陆 *GL* 指数

行业 年份	运输	旅游	金融	保险	商业	其他
2005	0.703	0.852	0.954	0.142	0.921	0.754
2006	0.759	0.835	0.280	0.118	0.892	0.738
2007	0.840	0.889	0.584	0.156	0.893	0.795
2008	0.866	0.939	0.715	0.196	0.742	0.759
2009	0.672	0.952	0.713	0.248	0.894	0.809
2010	0.702	0.910	0.979	0.198	0.994	0.986
2011	0.613	0.801	0.936	0.265	0.932	0.978
2012	0.624	0.658	0.990	0.278	0.907	0.964
2013	0.571	0.573	0.926	0.306	0.905	0.935
2014	0.569	0.325	0.957	0.338	0.743	0.973
2015	0.623	0.305	0.938	0.723	0.807	0.942
2016	0.591	0.291	0.775	0.487	0.857	0.997
2017	0.571	0.264	0.609	0.560	0.821	0.956
2018	0.562	0.250	0.757	0.586	0.807	0.921
2019	0.610	0.242	0.774	0.614	0.809	0.899
平均值	0.658	0.606	0.793	0.348	0.862	0.894

资料来源：根据 UNCTAD 数据库相关数据整理计算得出

表 5 可以看出，香港旅游服务呈现先升后降再升的趋势，但变动较小，整体还是产业内贸易水平较高；金融服务和商业服务的历年 *GL* 指数呈上升趋势；运输服务、金融服务和其他服务的 *GL* 指数整体没有太大变动，保持稳定的产业内贸易水平。从香港各个行业 *GL* 指数的平均值来看，运输、旅游、保险、商业和其他服务的产业内贸易发展较好，均值都在 0.7 以上，尤其是保险、旅游和商业服务分别为 0.890、0.887 和 0.856；金融服务的 *GL* 指数平均值较低为 0.409，说明香港金融业有互补性的产业内贸易需求。

表 5. 香港 *GL* 指数

行业 年份	运输	旅游	金融	保险	商业	其他
2005	0.705	0.872	0.366	0.831	0.770	0.736
2006	0.706	0.906	0.358	0.707	0.789	0.703
2007	0.725	0.955	0.368	0.839	0.813	0.692
2008	0.727	0.975	0.416	0.868	0.838	0.726
2009	0.710	0.973	0.436	0.873	0.900	0.768
2010	0.689	0.878	0.426	0.837	0.937	0.783

资料来源：根据 UNCTAD 数据库相关数据整理计算得出

表 5. 香港 GL 指数（续）

行业 年份	运输	旅游	金融	保险	商业	其他
2011	0.716	0.801	0.425	0.832	0.948	0.777
2012	0.729	0.755	0.404	0.866	0.923	0.758
2013	0.734	0.705	0.407	0.864	0.921	0.755
2014	0.731	0.729	0.401	0.911	0.916	0.745
2015	0.735	0.779	0.401	0.947	0.918	0.732
2016	0.751	0.847	0.418	0.992	0.910	0.742
2017	0.729	0.865	0.424	0.990	0.906	0.731
2018	0.719	0.835	0.437	0.994	0.910	0.729
2019	0.739	0.957	0.447	0.994	0.906	0.732
平均值	0.723	0.856	0.409	0.890	0.887	0.741

资料来源：根据 UNCTAD 数据库相关数据整理计算得出

表 6 显示，台湾的金融服务产业内贸易水平不稳定、波动较大，GL 指数最高是 2005 年时 0.949，最低是 2012 年的 0.383，可能受开放程度、对外投资和外部市场环境的影响较大；运输服务、商业服务和其他服务的 GL 指数呈上升走势；旅游服务先升后降的趋势但整体变动不大，产业内贸易指数较好。

台湾各服务行业的 GL 指数整体较高，都超过了 0.5。其中，运输服务的 GL 指数平均值为 0.937，产业内贸易水平最好；旅游服务业为 0.872，产业内贸易水平次之；金融、保险、商业和其他服务的产业内贸易整体水平较好。

表 6. 台湾 GL 指数

行业 年份	运输	旅游	金融	保险	商业	其他
2005	0.841	0.729	0.949	0.548	0.658	0.640
2006	0.831	0.740	0.933	0.687	0.699	0.660
2007	0.953	0.730	0.762	0.483	0.711	0.670
2008	0.913	0.789	0.465	0.477	0.790	0.717
2009	0.911	0.933	0.647	0.528	0.770	0.687
2010	0.980	0.965	0.406	0.525	0.672	0.614
2011	0.988	0.955	0.462	0.511	0.670	0.627
2012	0.988	0.949	0.383	0.534	0.661	0.665
2013	0.989	0.999	0.408	0.480	0.728	0.738
2014	0.969	0.978	0.390	0.508	0.732	0.769
2015	0.984	0.963	0.469	0.497	0.822	0.830
2016	0.892	0.893	0.501	0.569	0.904	0.901
2017	0.939	0.812	0.634	0.575	0.960	0.974
2018	0.936	0.827	0.698	0.474	0.984	0.999
2019	0.941	0.824	0.744	0.415	0.970	0.988
平均值	0.937	0.872	0.590	0.521	0.782	0.765

资料来源：根据 UNCTAD 数据库相关数据整理计算得出

综上，两岸三地各服务行业中，香港和台湾的各服务行业的产业内贸易水平都很高。大陆和香港两地区的商业服务和其他服务的水平上表现优秀，台湾和香港两地在运输服务和旅游服务的产业内贸易水平高，特别地香港的保险服务在三地中水平更高。因此，三个地区可以取长补短，互补合作，促进服务业的产业内贸易向更高水平发展。

3.2.2 大陆、香港与台湾产业内贸易水平动态测算—MIIT 测算

1994 年，Brullhart 在 GL 指数的前提下，又提出了边际产业内贸易指数，即以动态的视角去衡量产业内贸易水平，解决了 GL 指数的局限性。公式为：

$$MIIT_i = 1 - \frac{|\Delta X_i - \Delta M_i|}{|\Delta X_i| + |\Delta M_i|} \quad (3)$$

$MIIT_i$ 指数表示第 i 类产品在一定时期内的边际产业内贸易指数， ΔX_i 和 ΔM_i 分别表示一定时期第 i 类产品的出口和进口贸易额增量。 $MIIT_i$ 指数越大，说明在增加的贸易量中产业内贸易较多；当 $MIIT$ 接近 1 时，说明边际贸易增加量中，产业内贸易水平越高。表 7、表 8 和表 9 是大陆、香港和台湾主要行业的 $MIIT$ 指数。

表 7 显示，大陆全部服务贸易中，2010~2014 年间 $MIIT$ 指数为 0.291，表示在这 5 年间，大陆服务贸易较少部分的增量是由产业间贸易带来的。分行业看运输服务和商业服务的 $MIIT$ 指数最低，分别为 0.020 和 0.093。2005~2009 年间和 2015~2019 年间的 $MIIT$ 指数分别为 0.831 和 0.996，表明产业内贸易贡献了大部分的贸易增量。

表 7. 大陆 $MIIT$ 指数

$MIIT$ 指数	运输	旅游	金融	保险	商业	其他	全部服务
2005~2009	0.642	0.884	0.607	0.408	0.793	0.884	0.831
2010~2014	0.020	0.892	0.948	0.596	0.093	0.892	0.291
2015~2019	0.159	0.811	0.205	0.188	0.816	0.811	0.996

资料来源：根据 UNCTAD 数据库相关数据整理计算得出

表 8 中从整体表格中的数据来看，香港的 $MIIT$ 指数大部分都很平稳，表明香港整体服务业的产业内贸易水平较好，其中运输服务的 $MIIT$ 指数呈现逐期上升的态势。2010~2014 年的 $MIIT$ 指数下降至 0.238 后，在 2015~2019 年增长至 0.764，主要原因使金融危机给香港经济带来了较大影响，导致香港的服务出口减少，进口依然略有上升，导致边际产业内贸易指数呈现产业间贸易型；随着经济形式的好转，产业内贸易指数也在逐渐回升。

表 8. 香港 $MIIT$ 指数

$MIIT$ 指数	运输	旅游	金融	保险	商业	其他	全部服务
2005~2009	0.738	0.537	0.515	0.859	0.811	0.831	0.439
2010~2014	0.873	0.447	0.325	0.836	0.770	0.590	0.238
2015~2019	0.993	0.674	0.751	0.453	0.736	0.730	0.764

资料来源：根据 UNCTAD 数据库相关数据整理计算得出

表 9 是台湾服务业的 *MIIT* 指数，可以看出全部服务贸易增量更多由产业内贸易带来，其中运输服务和保险服务的指数呈下降态势，说明前期的贸易增量主要来源于产业内贸易，后期随着贸易的不断深入，增长渐渐来源于产业间贸易。金融服务在 2010~2014 年度的 *MIIT* 指数下降至 0.381 表现出产业内贸易增长的趋势，后面逐渐恢复之前水平，可见台湾产业内贸易逐渐深化。

表 9. 台湾 *MIIT* 指数

<i>MIIT</i> 指数	运输	旅游	金融	保险	商业	其他	全部服务
2005~2009	0.894	0.648	0.872	0.599	0.861	0.156	0.907
2010~2014	0.870	0.881	0.381	0.352	0.957	0.817	0.990
2015~2019	0.577	0.006	0.842	0.089	0.032	0.225	0.652

资料来源：根据 UNCTAD 数据库相关数据整理计算得出

综合上述分析来看，两岸三地的服务业产业内贸易具有以下特征：第一，三地的服务业整体来说属于产业内贸易发展型；第二，各服务部门发展不平衡，传统劳动密集型产业如旅游服务、运输服务的产业内贸易水平高，而金融服务和保险服务产业内贸易水平较低。

4. 两岸三地服务业产业内贸易影响因素实证分析

4.1 影响因素筛选

产业内贸易溯其源头，先是许多国外学者对其影响因素进行深入研究。Linder 在其 1961 年的著作《论贸易的转变》一书中提出了“林德假说”，即收入水平相差越大，需求结构差也就越大，从而相互间贸易强度也就越低；Krugman 在 1981 年提出产品差异与产业内贸易水平的高低有直接关系，在他与 Elhanan 共同完成的《市场结构与对外贸易》（1985）一书中，主张规模收益递增为国际贸易必要条件；Leamer（1988）提出一国或地区的对外开放程度对产业内贸易的总量有重要影响；Markusen 和 Vebables（2000）、Slaughter（2000）把 FDI 引入贸易理论模型，证明其对产业内贸易规模的影响。影响因素可大致分为两类：一个方面是国家或地区层面的因素，包括并不限于人均收入差距、经济发展速度、地缘因素等；另一方面是经济层面，包括并不限于货物服务多元化、市场构成、经济规模、直接产业内投资等（罗芳与行玉洁，2017）。

结合可查找到的分析结论和可获得的数据，并参考以前学者的贸易模型和两岸三地服务业产业内贸易的实际情况，本文选取五个解释变量，论证影响香港与大陆、台湾两地之间服务贸易产业内贸易的因素，即两地人均收入水平差异、对外经济开放程度、经济规模、服务业对外投资和货物贸易规模。

4.1.1 人均收入水平差异（DGDP）

两地区之间人均收入水平的差距表示为 DGDP，不同的消费水平就是由于人均收入差异导致的。大陆和香港两个地区之间还是存在着一定的人均收入差距。一般认为，对于具有不同差异的产品来说，人均收入差距对服务业产业内贸易的影响不确定；同时，两地的收入差距也会带来不同的消费偏好，并且根据各地区的消费需求状况，服务贸易进出口的种类也会不同。因此，为了迎合各种消费者不同的消费偏好，

不同的地区之间会倾向于进口一些与本国或本地区人均收入水平相差较大的商品，以满足不同的消费者的需求，该系数预期符号不确定。

4.1.2 贸易开放程度 (OP)

在任意两地的贸易中，贸易开放度越高，贸易自由化程度会不断的扩大。降低成本是贸易自由化的优点之一，它可以更好地为贸易国或地区带来经济效益，以及促进一国或地区产业内贸易的发展。因此，在本文中的衡量指标采用贸易依存度衡量两地的对外经济开放程度，预期符号为正。

4.1.3 规模经济 (SIZE)

规模经济用两地服务业的增加值来表示总体服贸易的市场规模。一个国家或地区服务业规模经济水平越高，越容易降低服务产品价格，越有利于两地间的服务进出口（谢国娥与杨逢珉，2014）。规模经济是国际贸易的重要原因，它可以分为外部和内部；预期该变量的影响符号为正，随着市场规模的扩大，对消费者和生产者的需求和供给的选择有促进作用。

4.1.4 对外直接投资 (SFDI)

跨国或跨地区的直接投资，可以更好促进地区企业的发展和完善（陈秀莲，2011）。特别是直接对外的投资增加，对于出口差异化产品也会更加有利；同时，各地区的贸易成本将会下降，还促进规模经济的发展。但在之前的研究中，并没有明确的结论显示该解释变量符号的正负向，因此不能确定其的正向或负向影响。

4.1.5 货物贸易规模 (CT)

普遍认为，货物贸易规模越大，而后的服务贸易规模也会相应发展，产业内服务贸易水平就越高，预期该变量的影响符号为正。

4.2 模型建立、实证检验以及结果分析

本文将三地用来衡量产业内贸易水平的 GL 指数设为被解释变量，转化为线性函数，建立回归模型：

$$\ln GL = \alpha_0 + \alpha_1 \ln DGDP + \alpha_2 \ln OP + \alpha_3 \ln SIZE + \alpha_4 \ln SFDI + \alpha_5 \ln CT + \mu \quad (4)$$

其中 α_0 为常数项， α_1 、 α_2 、 α_3 、 α_4 、 α_5 为回归系数，分别表示其对应的影响因素对三地服务产业内贸易的影响程度； μ 为扰动误差项，以其他未考量的变量扰动为测度。由于数据的可得性，本文采用2000年~2019年共20年的数据，使用OLS进行回归分析，观察香港与大陆、香港与台湾之间的 GL 指数受 GDP 、 OP 、 $SIZE$ 、 $SFDI$ 和 CT 的影响程度，使用Eviews10.0进行多元回归分析，回归结果见表10。

表 10. 回归分析结果

	香港与大陆	香港与台湾
C	-0.953	-0.279
(P-value)	(0.4302)	(0.3087)
lnDGD	2.773	2.482
	(0.2886)	(0.1474)
lnOP	0.004	-0.001
	(0.3008)	(0.5697)
lnSIZE	8.688	1.592
	(0.1476)	(0.0059)
lnSFDI	3.750	1.093
	(0.9647)	(0.3385)
lnCT	-2.039	-1.461
	(0.2306)	(0.0417)
R^2	0.6418	0.9182
\bar{R}^2	0.4627	0.8773
F	3.5838	22.4412
D-W	2.0143	2.4717

资料来源：本研究分析整理；括号内数字为 t 统计量的 P 值

4.2.1 香港与大陆

从分析结果可以看出来， R^2 为 0.6418，大于 0.5，回归模型与数据拟合度较好，F 值为 3.58，表明所建立的分析模型可以成立且整体有效。可得到总回归方程为：

$$\ln GL = -0.953 + 2.773 \ln DGD + 0.004 \ln OP + 8.688 \ln SIZE + 3.750 \ln SFDI - 2.039 \ln CT + \mu \quad (5)$$

由以上回归方程可知，两地人均收入水平差异（DGD）、对外经济开放度（OP）、规模经济（SIZE）和对外直接投资（SFDI）与香港、大陆地区服务贸易的产业内贸易水平呈显著正相关，即两地区的人均收入水平差异、服务贸易的市场开放度越高和对外直接投资越多、规模经济越大，两地区的服务贸易水平就越高。

人均收入差距（DGD）与产业内贸易水平显著正相关。在这里可能存在以下解释：水平型和垂直型是产业内贸易的两大分类，两个国家或地区之间人均收入水平趋同，导致水平型产业内贸易规模的扩大；反之，垂直型产业内贸易水平提高是由于内地与香港的人均收差异水平还是比较大的，内地需要香港较高水平的服务，而香港需要来自内地的劳动密集型服务更多，因此是正相关。

货物贸易水平（CT）起到较为明显的副作用，货物贸易水平越低，产业内贸易水平越高。货物贸易用于交换的商品主要是以实物形态表现的有形贸易。关于这个解释可能是因为随着信息化时代的到来和人民生活水平的提高，两地之间的贸易越来越不拘泥于实体货物的交易，而更多集中在商业、旅游、保险等这样的无形交易上，所以该变量的影响为负相关。

回归分析中，SFDI 指数为正，说明直接对外投资与香港对大陆的服务业产业内贸易水平是正相关的关系。从这个角度来看，服务业产业内贸易程度越高，表明直接投资越多。对于大陆和香港之间的服务贸易来说，提升产业内贸易程度只需要依靠两地之间不同服务产业的贸易，香港主要是资本和技术密集型的产业，中国劳动密集型

产业更多，因此将生产放在中国，就这样国内的企业会收到更多的资本投入，生产商品完成后再进行出口。

回归结果数据中，市场规模（*SIZE*）和对外开放程度（*OP*）的系数为正，符合预测结果。这表明市场规模和对外开放程度与大陆和香港的服务业产业内贸易程度越高，规模经济就越有可能发生，从而获取更大的利润；同时，市场规模的增大，开放水平的提高，也意味着消费者对于同类型的产品有了更多的选择性，产品有了更加广阔的潜在市场，两地相互贸易增多，使得产业内贸易水平提高。

比较各个变量对因变量的影响大小，两地服务业的市场规模和对外直接投资规模是首要因素，两地人均收入水平差异次之，最后是对外开放水平和货物贸易规模。

4.2.2 香港与台湾

从分析结果中可以看出，模型的拟合效果较好，*F* 值和都很高，显示模型的整体解释力是显著的。拟合优度 92%，具有较强的解释能力，回归方程也通过了显著性水平 1% 的 *F* 检验。从回归结果上看，特别是规模经济（*SIZE*）、货物贸易水平（*CT*）两个因素通过了 1% 的显著性检验。最后的总回归方程为：

$$\ln GL = -0.279 + 2.482 \ln DGDP - 0.001 \ln OP + 1.592 \ln SIZE + 1.093 \ln SFDI - 1.461 \ln CT + \mu \quad (6)$$

两地人均收入差距（*DGDP*）、规模经济（*SIZE*）和对外直接投资（*SFDI*）与香港、台湾两地区服务贸易部门的产业内贸易水平呈显著正相关，即两地区的人均收入水平差异、服务贸易的市场开放度越高和对外直接投资越多、规模经济越大，两地区的服务贸易水平就越高。

对服务业的产业内贸易起显著副作用有两个影响因素：对外经济开放程度、货物贸易水平。经济越开放，货物贸易水平越高，服务业的产业内贸易水平却越低，这可能因为两地在进行以市场为导向的对外开放行为时，本身是为了扩张在目的地的市场，所以生产开发的产品迎合了目的地的市场特征和消费者偏好，其替代了海外供给，因此使得贸易水平下降。

从结论图表中可以看出，规模经济和货物贸易规模的 *P* 值小于 0.05，证明对台湾与香港的服务业产业内贸易水平的影响显著，但产生影响相反。回归分析中，货物贸易规模（*CT*）的系数为负，代表货物贸易规模与服务业产业内贸易水平负相关，与预期相悖；规模经济（*SIZE*）的系数为正，说明规模经济与产业内贸易水平是正相关，符合预期，其市场规模越大，商品的可选择种类越多，相互之间的贸易越多，产业内贸易水平也就会相应的提高。

比较各自变量对因变量的影响大小，影响最大的是两地人均收入水平差异因素，其次是两地服务业的市场规模和对外直接投资规模，最后是对外开放水平和货物贸易规模。

4.2.3 结果分析

综上，在两条回归模型香港-内地、香港-台湾的实证分析可得，两地区相互的服务业产业内贸易受市场规模（*SIZE*）和对外直接投资（*SFDI*）、人均收入差异（*DGDP*）的影响大，且都是正向相关，表明人均收入水平差异越大、服务贸易的市场开放度越高和对外直接投资越多、规模经济越大，两地区的服务贸易水平就越高。对外开放水

平 (OP) 和货物贸易规模 (CT) 这两个影响因素与外部环境、政治政策和技术的发达程度关联密切, 因此对服务业的产业内贸易也会产生比较大的影响。

市场规模经济 ($SIZE$) 对服务业产业内贸易指数的影响结果为正, 符合预期。在分析图表中, 我们可以很清晰的看到市场经济规模的大小对香港与大陆和台湾的不同程度影响, 其中香港对大陆为 8.688, 对台湾为 1.592。原因是香港对大陆与香港对台湾的贸易体量存在一定的差距, 因此影响效果相差较大。

从对外投资 ($SFDI$) 来看, 当香港与台湾的对外服务贸易投资增加 1% 时, GL 指数则增加 1.093, 联系紧密; 但与香港与大陆之间的服务贸易投资相比, GL 指数增加 3.750, 比香港与台湾的增长高出三倍有余。对此, 可存在以下解释, 90 年代初期, 大陆对外贸易开放度并不高, 随着改革开放和香港回归, 大陆内部的广阔市场逐步打开, 因此较少的投资也能为双边贸易带来比较明显的变化; 而香港与台湾向来存在着贸易往来的基础, 且受地缘因素和两地的贸易规模的影响, 两地之间的直接投资对双边服务贸易的影响不及香港与大陆的变动。

对于人均收入差异额 ($DGDP$) 对服务业产业内贸易指数的影响都为正, 香港对大陆与台湾分别为 2.773 和 2.482。可能存在以下两点原因: 第一, 尽管香港的人均收入高于大陆地区, 但由于两地的贸易体量相差较大, 因此不同的人均收入差异会带来更多的贸易交流, 这种差异所带来的影响是正面积极的; 第二, 香港与台湾的人均收入和体量相差不大, 但正值的结果与以往理论不符。可以做出如下解释: 理论研究的是贸易总量, 但在本文中主要针对服务贸易进行讨论, 由于服务贸易的复杂性, 并不能保证结论与理论的完全一致性。

从货物贸易规模 (CT) 的方面来看, 两边指数均为负值, 代表两边的货物贸易增加反而对于服务业产业内贸易指数存在负影响。表示若双边货物贸易增加, 则对两地的服务贸易产生替代或互补的影响。

5. 主要结论及建议

5.1 模型建立

本文基于大陆、香港和台湾三地 2005 年~2019 年的数据, 通过相关指标分析大陆、香港、台湾三地区服务业产业内贸易水平, 根据对产业内贸易指数的分析, 服务业的产业内贸易指数大多变化不明显。

大陆地区, 除旅游服务业产业内贸易指数波动较大, 保险服务业指数偏低为产业间贸易为主外, 其余服务行业多数年份均表现出了高产业内贸易水平; 香港地区, 整体服务业产业内贸易水平高且呈上升趋势, 仅金融服务业产业内贸易水平偏低, 平均值为 0.41; 台湾地区的金融服务、保险服务的产业内贸易指数波动较大且指数偏低, 其余服务行业都表现出高产业内贸易水平。

之后基于香港与大陆、台湾 2000 年~2019 年服务贸易进出口额的数据, 实证检验影响两岸三地服务业产业内贸易水平指标的重要因素, 选取人均收入差异 ($DGDP$)、贸易开放程度 (OP)、规模经济 ($SIZE$) 等、对外直接投资 ($SFDI$) 和货物贸易规模 (CT) 为 5 个主要解释变量, 香港-大陆、香港-台湾的 GL 指数作为被解释变量。

两岸三地各服务行业产业内贸易的影响因素中, 人均收入差异水平、规模经济和对外直接投资是最为重要的因素; 其中规模经济和对外直接投资的两个回归模型中的符号为正, 与预期相符。

从实证结果各影响因素的系数与预期符号是否相符的角度来看, 香港与大陆的实证分析结果反映, 货物贸易水平对服务业的产业内贸易显著负相关, 不符合预期。

在香港与台湾的实证分析结果中,可以得出货物贸易水平、对外开放程度对两地服务业的产业内贸易呈显著负相关,不符合预期。

5.2 相关建议

在本文两岸三地的回归模型中,各变量显著性良好,从回归分析结果可得,总体上大陆地区的服务贸易进出口总额较大,但长期处于逆差地位,是由于存在的内因和外因共同造成的;即使近年来,香港和台湾在世界服务贸易出口地位相较之前有些许的下滑,但仍然保持较高的服务水平。因此,本文通过以上结论以及三个地区发展相关的优劣势提出发展建议,以期望共同发展,相互促进。

5.2.1 深入学习合作,取长补短,促进共同进步

大陆地区服务贸易水平参差不齐,在面对进口国严苛条例下缺乏竞争力(白诗琪,2020)。因此,大陆地区的企业应主动与香港地区、台湾地区的服务贸易出口优势企业建立联系,发挥香港和台湾的服务业优势,助推内地产业转型升级。互相交流先进的服务理念和服务,以提升大陆地区服务业水平,促进整体产业内贸易发展。

5.2.2 努力发展经济,提高人均收入水平

尽快缩小与香港、台湾之间的人均收入差距,更加注重人才、资金等必须要素的流入和引进,依托高新技术和现代经营管理理念大力发展服务部门,更好的实现服务产业规模化、专业化、体系化,提升中国企业在全球价值链分工的竞争力。在内部提升发展的同时增加就业岗位,充分利用和参与国际市场,抓住全球化发展的机遇。通过提升就业率,进一步提高人均收入水平。

5.2.3 拓宽服务业合作模式

在所有因素中,三地服务业产业内贸易水平受影响程度相对强烈的是规模经济;另外在前期数据的分析中,显示部分服务部门的交流不足。因此,三地要扩大高端服务贸易规模,充分发挥香港作为国际金融中心的地位和区位优势,加强在保险服务和其他服务的合作,促使周围地区金融服务业的结构优化升级;同时继续开放市场规模,使三地在充分地合作与竞争中不断提升服务贸易的水平和效率,共同开拓国际市场,促进服务贸易水平的提升。

参考文献

1. 冀国忠(2010)。高等教育服务贸易国际竞争力比较研究。辽宁省:东北财经大学。
2. 于维香(1993)。服务贸易总协定与中国服务业。国际贸易,5,19-21。
3. 马剑飞、朱红磊、许罗丹(2002)。对中国产业内贸易决定因素的经验研究。世界经济,9,22-26+80。
4. 孟祥娟(2009)。中国服务业产业内贸易研究。上海:复旦大学。
5. 朱飞、曾坤(2015)。海峡两岸服务贸易的合作潜力和影响因素实证研究—基于两地服务贸易竞争力的对比。商业经济研究,12,32-34。
6. 邵健(2013)。CEPA 背景下中国内地与香港服务贸易影响因素研究。江苏省:扬州大学。
7. 刘兰凤、袁申国(2012)。两岸四地服务贸易与经济增长。商业研究,8,46-54。

8. 甘霖 (2015)。两岸四地金融服务贸易关系研究。湖南省：湖南大学。
9. 许唯聪、李俊久 (2020)。中国服务贸易的发展现状、问题及对策。区域经济评论, 5, 122-130。
10. 洪涓、刘甦 (2014)。大陆与台湾地区服务贸易国际竞争力比较研究。国际经贸探索, 30(7), 47-58。
11. 邓甜甜 (2017)。中国大陆与台湾、香港地区服务贸易合作研究。黑龙江省：黑龙江大学。
12. 罗芳、行玉洁 (2017)。CEPA 新背景下我国内地与香港服务业产业内贸易分析。改革与开放, 15, 33-34+39。
13. 谢国娥、杨逢珉 (2014)。内地与香港服务业产业内贸易实证研究。华东理工大学学报 (社会科学版), 29(1), 56-64。
14. 陈秀莲 (2011)。中国服务业的产业内贸易水平与影响因素的区域特征分析。商业经济与管理, 7, 51-61。
15. 白诗琪 (2020)。中国内地与中国香港服务贸易出口影响因素的实证分析。江苏商论, 11, 62-65。

收稿日期：2021-04-14
责任编辑、校对：潘清、杨雅芬