

“天空开放”:海南旅游业发展的新思路

□刘晓明 容 莉

近年来,海南岛旅游业发展迅速,已成为海南省最具特色和竞争力的优势产业之一。2002年海南省共接待旅游人数达1254.96万人次,突破千万大关,与1987年相比增长15.7倍,年均增长20.65%,其中旅游饭店接待人数961.86万人次,比1987年增长11.8倍,年平均增长18.5%;旅游总收入95.38亿元,与1987年相比增长82.7倍,年均增长34.3%,其中入境旅游收入0.93亿美元,比1987年增长7.1倍,年平均增长15.0%。旅游总收入占全省国内生产总值的15%以上。其中三亚市旅游总收入占该市国内生产总值60%以上。旅游业已经成为拉动海南经济增长的重要动力之一。

但在不断发展的旅游业中我们也看到,一方面,入境游客数量、旅游创汇、人均逗留天数等仍大有潜力;另一方面,由于我们过去过多地关注旅游供给,对旅游市场的开发力度欠缺,导致海南酒店数量猛增,而酒店平均出租率、平均营业收入却在不断下降,酒店业供需矛盾突出。

由此可见,海南旅游业发展的障碍在于供需矛盾的日益突出,在于市场有效需求不足,而如何拉动市场有效需求,特别是入境旅游市场需求,便是解决问题的关键,在此,我们认为在海南旅游业的发展过程中,有必要引入“天空开放”的发展思路。

一、“天空开放”的概念及主要内容

所谓“天空开放”,是指在国家之间开展航空运输业务,在尊重国家主权的前提下,相互给予自由进入对方航空运输市场的权利,即相互开放航空运输市场,进入市场不受限制,运力和运价由市场自行调节。

“天空开放”的主要内容如下:

1. 在通航地点、指定企业、运力、班次等方面不受限制。
2. 对航空业务权利不限制,即可从本国任何地点飞对方任何地点,对中间点、以远点、改换机型、第五种自由业务权不限。
3. 对运价管理采取“双不批准”方式;在以远航线上,可以有当地空运企业

相同的定价自由。

4. 包机管理自由化,对包机适用限制最少的国家的规定。

5. 结汇自由,不得拖延。

6. 代码共享不限。

7. 可自办地面服务,不得强制使用当地公司的服务。

8. 应有公平竞争规定,保障享有相同的商业机会,不得有歧视待遇。

9. 使用和引入计算机定座系统不受歧视。

二、“天空开放”的发展现状及趋势

根据国际民用航空组织统计,截至2002年6月,已经缔结了85个“天空开放”协定,涉及70多个国家。但这些协定之间管理宽严程度不一,差异较大,表明天空开放协定尚未形成统一模式,主要是在双边协商基础上分别签订。随着“自由化”成为当今世界经济发展的总趋势,以科学技术和经济实力为主的综合国力的激烈竞争,是其重要特点。航空自由化是经济全球化过程中的一个重要环节,亦是必然的趋势。

三、“天空开放”对海南旅游业发展的作用

1. “天空开放”有利于充分开发海南旅游资源。海南的旅游资源十分丰富,发展休闲度假旅游,是海南得天独厚的优势。鉴于海南独特的风土人情,在重点发展休闲度假旅游的同时,也应不放松观光旅游的发展,而且还要大力开发具有海南特色的滨海旅游产品、生态旅游产品、人文旅游产品。另外,海南特有的黎族文化,是中国少数民族文化中的瑰宝,理应形成独具特色的文化生态环境和原生态文化资源环境,但因为开发力度欠缺,使得很多国内国际友人无法欣赏到这种宝贵文化资源的魅力,黎族文化生态也没有融入国际旅游的大环境中去。因此,要为了确保这些目标得以如期实现,离不开大力发展航空运输业。因此,海南“天空开放”是一项必要且必须的举措。

2. “天空开放”有利于实现海南“国际

旅游岛”的构想。所谓国际旅游岛,是指在特定的岛屿区域内,在旅游产业领域范围内,对外实行以“免签证、零关税”为主要特征的投资贸易自由化政策,有步骤地加快推进旅游服务自由化进程。

目前,海南旅游业的现状与建立国际旅游岛的要求还有某些不适应的地方。例如,旅游产品水准低,旅游管理和旅游服务水平低,而造成游客人均消费低,企业效益低。海南旅游要实现从以观光旅游为主向以休闲度假旅游为主的结构升级,从低档次、低消费的旅游市场目标为主向高档次、高消费的旅游市场目标为主转变,从以规模扩张的初级阶段向以效益扩张的高级阶段发展,建立海南国际旅游岛正是实现这些转变的关键所在。

而“天空开放”作为建立海南国际旅游岛的重要前提条件,其重要性不言而喻。很明显,不实行“天空开放”,就无法真正实现海南国际旅游岛的伟大构想,也就无法彻底解决目前海南旅游业存在的诸多弊病;不实行“天空开放”,国际客源来琼旅游行程安排处处受限,使国际客源宝贵的旅游假期无谓地消耗在过多的旅途中转上,从而打消他们来琼旅游的念头,或减少来琼旅游的次数,这与国际旅游岛的构想是背道而驰的。

3. “天空开放”有利于增加国际游客数量,提高游客平均逗留天数,提高海南旅游创汇能力。“天空开放”带来的进入便利会大大提高国际游客数量,同时,2002年数据显示,“黄金周”内,海口游客平均逗留天数为1.87天,三亚为2.35天,而全年平均天数仅为1.68天,这与国内游客假期集中,消费能力有限,国内旅游仍处于观光游阶段等因素有很大关系,而“天空开放”后带来的假期时间相对分散,假期时间长,休闲度假已成习惯,消费能力强的成熟的国际旅游者将大大改变这一现状。

四、海南“天空开放”所具备的条件

1. 拥有两座大型的民用机场。海南经济特区拥有一南一北(下转第25页)

2001)

4. 建立误差修正模型。根据 Granger 定理,一组具有协整关系的变量一定具有误差修正模型的表达形式存在。用 e 来表示 \hat{u} 的残差(作为非均衡误差)建立 ECM(误差修正模型)如下:

$$\Delta \ln g = 0.362 \Delta \ln g_{t-1} + 0.267 \Delta \ln e + 0.160 \Delta \ln e_{t-1} + 0.098 \Delta \ln i - 0.168 \Delta \ln i_{t-1} - 0.039 e_{t-2} \quad (2.71) \quad (3.36) \quad (1.87) \quad (1.38) \quad (-2.39) \quad (-1.68)$$

$$R^2 = 0.585 \quad s. e. = 0.060 \quad DW = 1.723 \quad T = 46(1956 - 2001)$$

此式 $\Delta \ln g_{t-1}$, $\Delta \ln e_{t-1}$, $\Delta \ln i$, $\Delta \ln i_{t-1}$ 系数不显著,把他们剔除。得到如下模型:

$$\Delta \ln g = 0.437 \Delta \ln e - 0.051 e_{t-2} \quad (7.742) \quad (-1.930)$$

$$R^2 = 0.327 \quad s. e. = 0.0726 \quad DW = 1.483 \quad T = 46(1956 - 2001)$$

$$\text{arch} = 1.872 < x^2_{0.05(1)} = 3.841 \quad \text{lm1} = 0.000 < x^2_{0.05(1)} = 3.841 \quad \text{lm2} < x^2_{0.05(2)} = 5.991$$

此式中回归系数都通过了显著性检验,误差修正模型系数为负,符合反向修正机制。此模型不存在自相关和异方差。

此 ECM 模型说明短期内我国 GDP 和出口增长存在紧密的联系,从增长率角度看($\Delta \ln g$ 是一个增长率概念),出口对 GDP 的增长具有更强的作用,而进口对 GDP 的增长促进作用相对较

弱。

四、模型分析及评价

从以上的模型分析结果我们不难看出以下结论:短期内出口增长对我国经济具有较大的促进作用,而进口对我国经济增长的影响却不如出口显著,即短期的经济增长是出口导向型的。长期内,进口和出口共同对经济增长起到促进作用。这是因为进口中往往包括大量的先进设备和先进技术。这虽然不会直接对 GDP 总额产生正向促进作用,但是大量的先进技术和设备的进口必将带动科技进步和生产率的提高。因此不难理解在 ECM 模型中,进口短期内截距项对经济增长的作用不明显。但长期来看,其作用是不可忽视的。

现代经济理论认为,一国对外贸易对经济增长的贡献,可以从长期和短期两个角度来分析。从短期看,一国的经济增长主要取决于投资需求、消费需求和净出口需求三个因素。但是如果从长期供给的角度分析,经济增长的主要因素则是要素供给的增加和全要素生产率的提高两大类。要素供给投入的增加包括资本和劳动供给增加。全要素生产率的提高包括产业结构优化、规模经济、制度创新、知识创新等,它的高低反映了一个国家经济增长的方式——经济增长集约化的程度,对一国经济增长具有极其重要的意义。而这些因素都与进口和利用外资及政策影响有着密切的关系,也是很难被计量的。

(作者单位:天津财经学院国际贸易系)

(上接第 44 页)两座大型民用机场——海口美兰机场和三亚凤凰国际机场,机场设施完善,保障能力优良。其中海口美兰机场占有绕行优势。经过绕行分析,发现只有两条航线:奥克兰至成田、孟买至北京的绕行率超过了 120%,而对其他很多城市对之间与广州、北京、上海浦东、香港相比,海口占有绝对优势。其地理位置、绕行率都具有很强的竞争力。而三亚凤凰国际机场距三亚市中心仅 15 公里。以其独特的地理位置和旅游资源优势,被国际民航组织确定为国际定期航班机场和国际备降机场,成为中国机场建设史上绝无仅有的一例。

2. 拥有三家成熟的基地航空公司。海口美兰机场拥有两家基地航空公司,即海南航空股份有限公司和南方航空股份有限公司海南分公司。其中,海南航空股份有限公司为海航集团航空运输板块的龙头企业。

3. “南中国海区域管制”与“南海国际航路”落户三亚。鉴于三亚和凤凰国际机场独特的区位与资源优势,特别是中国的日益强盛,在国际民航组织的协调下,2000 年 12 月 7 日,南中国海地区航路管制权全面移交给中国三亚,并正式设立

“国际民航组织三亚责任区”,并于 2001 年 11 月 1 日开始实施运营,目前,共有 7 条国际航路穿越“三亚责任区”,5 条航路上的三亚航班均不再绕道香港,单程节省飞行时间 1.5~2 小时,飞行成本可以降低 25%~40%,惠及了航空公司和广大旅客。

4. 较为宽松的入境签证政策。海南的免签证政策和落地签证政策,为“天空开放”后国际游客的停留提供了 15 天至 6 个月的便利。

五、关于海南“天空开放”应解决的主要问题和建议

1. 加大宣传力度,提高对海南“天空开放”重要性的认识。“天空开放”是舶来品,对很多人来说是一个新事物。对“开放天空”的内涵、实行这一政策的意义是什么,“天空开放”应该注意一些什么问题,凡此种种,我们都应该搞明白,以避免走入误区而阻碍“天空开放”政策的推动和实施。因此,首先应加大宣传力度,提高对海南“天空开放”重要性的认识,以便统一思想,统一步调,行动一致。

2. 举措得力,形成人流和物流。目前,海南省城市建设和旅游景点的基础设施无论在硬件还是在软件上都有待完善,

航空运输业还处于起步阶段,国际航班不足,尚未形成航空运输人流和物流,是推行“天空开放”政策的主要问题之一。要在下列几个方面采取得力的措施:采取措施扩大旅游市场;发展产业、扩大出口;制定并落实相关优惠政策;完善硬件、软件基础设施。

3. 统一认识,正确处理“天空开放”和保障国防安全的关系。海南要“天空开放”,妥善处理好对外开放与加强国防安全的关系是一个十分关键而又敏感的问题。因此,推进海南“天空开放”,应明确概念,提高认识,统一思想,并提请国家相关部门增加国防经费,采取切实可行措施,增强国防监控能力。

总之,我们应该以“天空开放”为契机,抓住机遇,开拓创新,在“天空开放”后制定相应的旅游措施、旅游方案,力争经过 20 年的努力,着力提高海南旅游国际化水平,使海南成为世界著名的国际性热带滨海度假休闲旅游目的地,使海南旅游率先与国际旅游接轨,成为我国旅游业进入国际市场的有效通道,成为我国旅游对外开放的重要窗口。

(作者单位:深圳职业技术学院)