



海峡两岸

贸易成本及其效应研究

HAIXIA LIANGAN

MAOYI CHENGBEN JIQI XIAOYING YANJIU

蒋含明 © 著



江西高校出版社
JIANGXI UNIVERSITIES AND COLLEGES PRESS

图书在版编目(CIP)数据

海峡两岸贸易成本及其效应研究/蒋含明著. —南昌:
江西高校出版社, 2014.12
ISBN 978-7-5493-1518-5

I. ①海... II. ①蒋... III. ①海峡两岸-贸易经济-
经济发展-研究-中国 IV. ①F722.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014) 第 283085 号

出版发行	江西高校出版社
社 址	江西省南昌市洪都北大道 96 号
邮 政 编 码	330046
总编室电话	(0791) 88504319
销 售 电 话	(0791) 88513417
网 址	www.juacp.com
印 刷	天津市天办行通数码印刷有限公司
照 排	江西太元科技有限公司照排部
经 销	各地新华书店
开 本	890mm×1240mm 1/32
印 张	3.75
字 数	140 千字
版 次	2014 年 12 月第 1 版第 1 次印刷
书 号	ISBN 978-7-5493-1518-5
定 价	26.00 元

赣版权登字-07-2014-642

版权所有 侵权必究

目 录

第一章 引言 /1

第一节 选题目的与意义 /1

第二节 文献综述 /5

第三节 研究方法 /15

第四节 研究内容与框架 /16

第五节 本书的创新点 /17

第二章 两岸贸易成本的估算与影响因素分析 /20

第一节 大陆与台湾历年整体贸易成本的估算 /20

第二节 大陆各省与台湾历年贸易成本的测度 /25

第三节 大陆与台湾历年各行业贸易成本的测度
/30

第四节 大陆与台湾贸易成本的影响因素分析 /34

第五节 小结 /36

第三章 两岸贸易成本的产业内贸易效应 /38

第一节 两岸产业内贸易的测算 /38

第二节 贸易成本对产业内贸易影响的理论分析
/48

第三节 贸易成本对两岸产业内贸易影响的实证研究 /50

第四节 本章小结 /57

第四章 两岸贸易成本的台商直接投资效应 /58

第一节 大陆引进台商直接投资概况 /58

第二节 贸易成本影响外商直接投资的理论分析 /62

第三节 两岸贸易成本影响我国利用台商直接投资的实证分析 /66

第四节 促进大陆中西部吸引台湾 FDI 的政策建议 /80

第五节 小结 /82

第五章 两岸贸易成本的生产率效应 /84

第一节 贸易成本的企业技术进步效应 /84

第二节 贸易成本对生产率影响的实证分析 /88

第三节 小结 /100

第六章 结论 /101

第一节 主要结论 /101

第二节 政策建议 /103

主要参考文献 /106

后记 /114

第一章 引言

本章首先交代本书选题的背景与目的,重点是对本书选题的理论和现实意义加以阐述;其次是文献综述部分;第三部分则重点介绍本书的主要研究方法与研究思路;接下来的一个部分介绍本书的总体研究思路;最后提出了本书的创新点以及内容框架。

第一节 选题目的与意义

海峡两岸贸易本质上属于一个国家的内部贸易,但它同时又属于主权国家同单独关税区之间的贸易。因此,既属于贸易领域又属于区域经济领域的研究范畴。大陆与台湾近在咫尺,同文同宗,经贸、文化交流由来已久。然而自从20世纪80年代以来,两岸关系历经曲折,并经历了一系列重大事件的冲击。特别是从上个世纪末到2008年的近十年之中,在政治上,两岸关系犹如过山车一般,一次比一次惊心动魄。台湾方面的领导人逆历史潮流而行,不断地鼓吹“台独”,极大地影响了两岸的经济往来,对两岸经济,特别是台湾经济造成了严重的负面影响。尽管如此,由于大陆与台湾经济具有极强的互补性,两岸经贸关系依然得到迅速发展。2008年,是两岸关系出现重大转折的一年。从2008年3月下旬开始在两岸同胞的共同努力下,台海局势终于发生重大的积极变化,两岸关系发展面临难得的历史机遇,并在其后呈现出不断改善和发展的良好势头^①。首先是两岸执政党在反对“台独”、坚持“九二共识”政治互信的基础上,恢复了两岸两会协商,先后共签署了十五项协议,达成多项共识。同时两岸经济合作框架协定(ECFA)的签署和实施以及两岸经合会的成

^① 《新华社》评论《转折之年 共创双赢——2008年两岸关系回顾》,2008年12月30日。

立,也标志着构建两岸关系和平发展框架率先在经济领域获得了重大突破(余克礼等,2010)。在这样的历史背景下,由于台湾地区顺应了历史发展潮流,采取了一系列积极促进两岸贸易平稳发展的措施,导致台湾对大陆的贸易在数量和质量上都有了迅猛的发展,这种经济往来无论在规模还是在增长速度方面都已达到了令人瞩目的水平。具体情况如表 1.1 所示。根据商务部统计,1978—2010 年两岸贸易总量从 0.77 亿美元增长到 1453.7 亿美元。至 2010 年,大陆也已经成为台湾地区最大的贸易伙伴、台湾地区最大的出口市场、台湾地区第二大进口市场,而台湾地区也已成为大陆的第七大出口市场以及第四大进口市场。

表 1.1 海峡两岸贸易额以及台湾地区经济总量

Year	GDP	Δ GDP	TT	EX	Δ EX	IM	Δ IM
1980	242	18.6	3.1	0.8	35.7	2.4	1019
1981	298	23.1	4.6	0.8	- 1.3	3.8	63.4
1982	367	23.1	2.8	0.8	12	1.9	- 49.5
1983	421	14.7	2.5	0.9	7.1	1.6	- 18.6
1984	617	9.32	5.5	4.3	169	1.3	42.2
1985	643	4.07	11	9.9	131.8	1.2	- 9.4
1986	798	11	9.6	8.1	- 17.7	1.4	24.1
1987	1056	10.68	15.2	12.3	51.3	2.9	100.7
1988	1253	5.57	27.2	22.4	82.7	4.8	65.7
1989	1554	10.28	34.8	29	29.2	5.9	22.5
1990	1691	6.87	40.4	32.8	13.2	7.7	30.4
1991	1899	7.88	57.9	46.7	42.3	11.3	47.1
1992	2248	7.56	74.1	62.9	34.7	11.2	- 0.6
1993	2359	6.73	144	129.3	105.6	14.6	30.5
1994	2567	7.59	163.2	140.8	8.9	22.4	53.2
1995	2789	6.38	178.8	147.8	5	31	38.4

续表 1.1

Year	GDP	Δ GDP	TT	EX	Δ EX	IM	Δ IM
1996	2919	5.54	189.8	161.8	9.5	28	- 9.6
1997	3019	5.48	198.4	164.4	1.6	34	21.2
1998	2771	3.47	205	166.3	1.1	38.7	13.9
1999	3018	5.97	234.8	195.3	17.4	39.5	2.1
2000	3307	5.8	305.3	254.9	30.6	50.4	27.6
2001	2994	- 1.65	323.4	273.4	7.2	50	- 0.8
2002	3081	5.26	446.7	380.8	39.3	65.9	31.7
2003	3203	3.67	583.6	493.6	29.7	90	36.7
2004	3511	6.19	783.2	647.8	31.2	135.5	50.4
2005	3739	4.7	912.3	746.8	15.3	165.5	22.2
2006	3860	5.44	1078.4	871.1	16.6	207.4	25.3
2007	4033	5.98	1244.8	1010.2	16	234.6	13.1
2008	4126	0.73	1292.2	1033.4	2.3	258.8	10.3
2009	3793	- 5.9	1062.3	857.2	- 17	205.1	- 17.8
2010	4269	9.64	1453.7	1156.9	35	296.8	44.8

注: Δ GDP, Δ EX, Δ IM 分别代表台湾 GDP、大陆对台湾出口额、大陆自台湾进口额的增长率; 两岸贸易额数据来源于商务部; 1980—2009 年台湾 GDP 数据来源于台湾《统计年鉴》, 2010 年台湾 GDP 数据来源于台湾财政主管部门主计处。

作为两个处于高速发展的区域, 海峡两岸的开放程度始终是国内外长期关注的焦点。然而传统上往往采用贸易依存度和资本流动等间接指标来衡量大陆与台湾的开放程度以及贸易成本。这类指标虽然方便易行, 但往往掩盖了具体因素的影响。

正如 Deardorff (1991) 所评价的那样: 就像物理学中的摩擦力, 贸易成本在贸易模型中几乎被完全忽略了。他总结道: 传统的模型认为, 即使将贸易成本考虑进去, 也不会对结果产生实质性的影响。在传统的贸易理论中, 贸易成本几乎完全被排除在外了。究其原因,

大多数贸易理论学者认为,传统贸易模型没有考虑贸易成本的原因并不是由于贸易成本很小,而是对于传统贸易模型考虑的大多数问题来说,贸易成本几乎没有分析的必要。尽管贸易成本在一定程度上限制了商品和要素价格的均等化,大幅减少了贸易流量,但它并没有改变比较优势这一贸易模式的决定因素。但是,随着国际贸易理论的不断突破与创新,贸易成本已经日益成为贸易理论的核心概念。Hummels *et. al* (2001) 特别突出了贸易成本在垂直专业化分工中的作用。此外,Hummels *et. al* (2001) 还认为,贸易成本在国际专业化和贸易模型中始终扮演着核心角色,之前任何涉及国际专业化和贸易模型的经验研究最终都必须面临贸易成本问题。

倘若能够测度两岸的贸易成本,不仅会给两岸的日益开放提供直接的证据,而且对于理解如何构建更加紧密的两岸经济共同体也至关重要。进一步地,对两岸贸易成本的决定因素进行经验分析、并在此基础上更加深入地研究两岸贸易成本带来的一系列效应,例如,两岸贸易成本的产业内贸易效应、台商 FDI 区位选择效应以及行业生产率效应等,将为两岸经济的共同发展提供丰富的政策内涵。此外,随着科学技术的日新月异,运输和通信技术的飞跃发展,以距离为基础的贸易成本的确减少了,以至于很多人惊呼“距离的死亡”(Death of distance)。然而,即使是在全球化的今天,国际贸易仍然受到贸易成本的困扰。这表明,全面、深入、系统的研究贸易成本及其效应,都具有非常重要的理论意义。

综上,历经 30 多年的发展,大陆与台湾整体贸易成本与商品结构发生了怎样的变化? 人均收入水平的提高、市场规模的扩大、市场规模差异的变化、规模经济的实现以及台湾当局的政策干扰等因素对于大陆与台湾贸易成本究竟产生了怎样的实际效应? 这些变化又引致了大陆与台湾贸易方式及产业内贸易水平发生了怎样的改变? 这些因素对于大陆吸引台湾企业直接投资产生了怎样的影响? 这些因素又是否会影响大陆的生产率呢? 如何选择适当的产业政策和引资政策以降低两岸的贸易成本,并以此促进大陆与台湾经贸关系的持续健康发展? 以上问题正是本书试图解决的主要问题。

第二节 文献综述

目前,有关贸易成本的效应的研究领域主要集中在新新贸易理论、新经济地理学,我们主要围绕着贸易成本的含义及计算、贸易成本的产业内贸易效应、贸易成本的 FDI 区位选择效应以及贸易成本的生产率效应等专题逐步展开。

一、成本以及贸易成本的含义

在会计学中,美国会计学会“成本与标准委员会”认为,成本是为了达到特定目的而发生或未发生的价值牺牲。中国成本协会对于“成本”做出了如下定义:为过程增值和结果所有效付出或应付出的资源代价。经济学的开篇便以资源的稀缺性为主题讨论选择进而定义成本,鉴于理性的经济决策离不开成本—收益分析,因而成本是决策者在做出选择时必须牺牲或放弃的东西。值得注意的是,经济学中的成本既包括显性成本还包括隐性成本。显性成本是需要企业支出货币的投入成本,而隐性成本是不需要企业支出货币的投入成本,即机会成本。狭义地说,机会成本是以一定数量的有限资源从事某种产品生产时所放弃的用同样资源生产其他产品可获得的最高收益。因此,从广义角度而言,机会成本与人的选择行为有关,是某一主体做出一种选择所放弃的其他选择的最高收益。

就国际贸易活动而言,在外贸产品的生产过程中会使用劳动、资本、土地等要素,从而会发生工资、利息、地租等方面的成本;在外贸产品的交易过程中,则可能产生搜寻交易伙伴、交易磋商、进出口合同签订与履行、争议的处理及索赔等方面的成本,这一过程须靠各种贸易制度对贸易参与力的行为进行约束,为交易双方提供稳定的预期;如果外贸产品受到环境标准的约束,则会产生环境税费、“绿色贸易壁垒”所引起的成本等;如果外贸产品受到可持续发展标准和代际公平的约束,则会产生资源税费、各类资源进口储备或出口限制政策引起的成本等。归纳起来,上述生产和贸易全过程使用或耗费的要素既有劳动、资本、土地等传统要素,也有制度、生态环境和“可持续性”等新兴要素。

本书中的贸易成本指的是上述的广义的贸易成本。其中,既包括了使用传统要素的代价,也包括使用或耗费新兴要素的代价。它泛指为了获得商品所必须付出的、除了生产商品的边际成本之外的其他所有成本。贸易成本的具体内容常常涵盖运输成本、政策壁垒(关税和非关税壁垒)成本、合同执行成本、不同货币兑换成本、批发和零售的配售成本、语言壁垒及信息成本等。在贸易成本的组成中,较为容易识别的部分包括:运输成本、政策干预的贸易壁垒以及交易成本。

首先是运输成本,天然的贸易壁垒主要指两国或区域之间的运输成本。一般而言,距离越远,运送单位商品所需要的交通成本、耗费的时间价值、通信费用和保险信息等费用也就越高。随着大规模运输工具的开发、无绳通信技术的改进以及远洋运输保险市场的发展,商品贸易的运输成本所占比例也大为降低。以至于人们普遍相信,人类可以逃脱“距离的暴政”(Tyranny of distance)并惊呼“距离的死亡”(Death of distance)。尽管如此,一些种类的商品价值中运输成本所占的比重依然较高。例如,对于水泥和黏土制品等商品而言,运费占了其总价值量中的很大部分。

其次是政策干预的贸易壁垒,主要指各种关税和非关税贸易壁垒(NTBs)以及汇率的黑市升水(Black market premium)等等。虽然经过多轮贸易自由化谈判以后,各国承诺的名义关税尤其是制造业关税已经大为降低,非关税壁垒已越来越成为各国实施贸易保护的主要手段,但是非关税壁垒通常很难精确量化,并且不同形式的非关税壁垒对贸易流量的限制作用也各不相同。最后是交易成本,由于与国内交易相比,跨国交易更容易受到机会主义的干扰,因而在比较优势的形成过程中,更需要使用制度要素对传统要素(劳动、土地、资本等)进行整合并制约人们的机会主义行为,而交易成本作为使用制度要素的成本,是形成一国比较优势的成本基础之一。一旦考虑到交易成本,那么两个国家的技术差异、禀赋结构差异的存在仅仅提供了开展国际贸易的一个必要条件,而不是充分条件(茹玉骢、金祥荣,2008)。交易成本构成了比较优势的重要部分(李景峰、刘英,2004)。在现实的贸易活动中,即便一个国家或区域存在基于生产成

本的比较优势,但如果交易成本高、交易障碍多,国际贸易仍然无法正常进行。

综合上述讨论我们认为,一般而言,贸易双方对于商品流动的阻碍越小,商品越能以较低成本实现跨区域转移和交易,贸易成本就越小,贸易自由度就越高。因而贸易成本的大小可以在一定层面从其间接反映贸易自由度。即贸易成本可以衡量国家或者区域之间商品贸易的自由便利程度。贸易成本和贸易自由度(贸易自由化)事实上是一个问题的两个方面。

二、贸易成本的测算方法

一直以来,传统贸易理论主要关注的是像关税这样的可见成本,而对于本书中所提到的贸易成本即广义的贸易成本往往缺乏研究。其原因在于,首先,类似于关税这样的可见成本基本由贸易政策决定,体现为一个内生决策过程,这为研究提供了一个颇具吸引力的主题,并且关税数据对大多数国家而言是可获取的,这就使得经验研究变得更加容易进行;其次,广义贸易成本中的重要组成部分——运输成本的数据获取需要耗费大量的时间和精力,并且有时甚至可能根本无法获取;第三,传统贸易理论建立在完全竞争的基础上,但是贸易成本往往会引起均衡的不确定性问题,因此很难被纳入完全竞争的范式之中;最后,当不完全竞争模型产生以后,人们普遍相信,贸易成本的不同组成部分将会不失一般性地简约为一个单一的参数。

尽管如此,贸易成本在测度上和模型化方面的困难并不能掩盖贸易成本的重要性。越来越多的学者认识到贸易成本的重要性,并且探索了一系列测度贸易成本的方法。目前,贸易成本的测算主要分为直接测算和间接测算两种。

(一) 直接测算法

直接测算属于比较简单直观“事前测度”。直接测算法主要可以用来测度两种不同类型的贸易成本。一种是由于政策的实施所带来的贸易成本,即所谓政策壁垒。具体如关税,数量配额等。另一种是由于自然因素所带来的贸易成本,主要是指运输成本。

相对于前者而言,目前较为常用的度量非关税壁垒的直接测算法是以存量指标为基础的方法(刘红梅,2009)。该方法最初由美国

贸易和发展委员会首次提出,可以直接通过具体量化非关税壁垒,用以估计贸易受到的非关税壁垒影响的范围以及程度。有三类信息资源可供利用:首先,法规本身的数据,如可以采用法规的数量、法规文本的页数作为统计变量或代理变量;其次,频率数据或者产品被阻碍的数据,包括限制的数量、发生频率的比率、进口覆盖率等;最后,企业就歧视性法规提出指控的数据以及国际机构对这些案件的通报数据等。

由于部门间以及同一部门各种产品间所制定的标准以及标准的重要性有所不同,导致不同标准产生的影响也不尽相同。用标准数或国内法规页数作为非关税壁垒的代理变量属于比较粗略的。另外由于各个国家或区域报告具有不稳定性以及区域之间往往很难有统一的覆盖率指标,鉴于频率数据的估计同样存在很大漏洞。因此,基于在边境事实上被阻碍的数据的测度往往相对更为可靠。但问题在于除了美国,其他国家这方面的数据都难以获取。由于上述原因,以存量指标为基础的方法一般仅用来测度非关税壁垒在某一部门(或产品)针对某一个或某一组国家或区域发生的频率,以此来评估贸易受非关税壁垒影响的范围和程度,而不能衡量整体的非关税壁垒。

另一方面,由运输成本所造成的贸易保护其成功率在一些情况下要高于关税所造成的贸易保护。根据世界银行(2001)的一份研究显示,在美国的216个贸易伙伴中,有168个贸易伙伴的运输成本要高于关税成本。除此以外,许多不同地区以及不同产品其运输成本也存在相当大的差异。运输成本的获取最直接的途径是通过船公司或相关运输公司直接获取相关的信息,如Lima and Venables(2001)从运输公司获得了巴尔迪摩到不同目的地的标箱报价。Hummels(2001)则通过有关贸易杂志上的信息直接测度了像运输成本这类的贸易成本。他的研究发现,至少自20世纪70年代早期以来,国际航空运输成本急剧下降,而1985年以来的海运成本并没有显著下降。由于他们只是针对特定的运输成本和运输模式,因此,他们的研究方法总是不能代表总体的贸易成本,并且很多数据在通常情形下根本无法获取。

综上所述,直接测算法这一种“事前”的测算法的优点在于非常直观,但是该方法在很大程度存在一定的局限性。首先,直接测算法最大的问题在于只能测度类似于关税壁垒、信息成本等特定类型的贸易成本,却没有办法测度两个区域总体的贸易成本。Pritchett(1996)指出,上述的单一政策指标只能在一定程度反映某个区域贸易政策的一个方面,这根本无法代表多个区域之间整体的贸易成本。这就意味着,如果采用直接测算方法,将不得不面临考虑若干指标的综合情形。第二,由于世界贸易组织的努力,在经过多轮双边以及多边磋商之后,世界各大主要区域的名义关税特别是制造业关税已经大幅降低,取而代之非关税壁垒已经越来越成为世界各个区域实施贸易保护政策的重要手段,但非关税壁垒的特点在于非常难以具体量化,并且随商品类型不同会产生很多差异,另外不同形式的非关税壁垒的作用也不尽相同。这使得这些直接测量的可靠性和准确性大幅降低。第三,直接测算法显然忽略了进出口双方区域内存在的贸易成本。从实际方面看,阻碍商品贸易的因素完全没有因商品的“到岸”而消失,进口区域国内市场对进口商品的贸易同样存在着十分重要的影响。针对一些发展中国家或正处于计划经济向市场经济过渡的转型国家而言,鉴于中国大陆市场的建设还不完善,这种因素往往尤为重要(李坤望等,2006)。

(二) 间接测算法

贸易成本的重要性决定了贸易成本测度的必要性。由于近年来越来越多的专家学者发现直接法测度贸易成本存在着的诸多难以解决的问题,一些文献开始尝试采用间接测算法进行实证研究。

间接测算的具体机理在于,假定其他条件保持不变的情形之下,任何类型的贸易成本均会通过影响商品的最终价格最终影响到两个区域实际的进、出口贸易流量。简单地说,间接测算法就是通过实际发生的贸易流量“事后”间接推算出贸易成本的高低。这样一来,间接测算法就在同时考虑理论模型剔除影响两区域均衡贸易流量的供给和需求双方面的因素之后,测算出了包含有双边距离因素在内的综合贸易成本。事实上,贸易成本的相关研究者目前主要依靠间接的方法测度贸易成本。在采用间接法测度贸易成本时,大多数研究

者都选用了引力模型。其中以运用贸易法、价格法等方法来间接测度贸易成本为主。Anderson(2003)对于价格法曾经作过详细论述。针对贸易法中的传统引力模型方法,Anderson(2003)总结了其三大不足:首先,这种方法在事前决定贸易成本的构成,且将其纳入到引力模型中进行回归分析,由于存在遗漏变量,分析的结果可能有偏差。其次,该方法由于缺乏理论基础,因而无法进行比较静态分析,也无法考察移除某些贸易壁垒的效应。最后,传统模型未考虑多边阻力的影响。总之,传统引力模型法间接测度贸易成本不太令人满意,还有待于进一步改进。目前间接测算贸易成本的方法一般采用Novy(2006)模型。该模型的具体推导过程为:

$$t_{ij} = \frac{y_i y_j}{y^w} \left(\frac{t_{ij}}{\prod_i P_j} \right)^{1-\rho} \quad (1.1)$$

式中, x_{ij} 代表*i*国向*j*国的出口, y_i 、 y_j 分别代表*i*、*j*两国的收入; $y^w = \sum_j y_j$ 则表示所有国家的收入的总和。 t_{ij} 为贸易成本, ρ 为产品间的替代弹性; $\prod_i P_{ij}$ 分别代表*i*国和*j*国的价格指数。Anderson and Wincoop(2003)把价格指数当作“多变阻力”(Multilateral Resistance)。

我们在(1.1)式两边同时乘以一个*j*国对*i*国出口的引力方程,可以得到(1.2)式:

$$t_{ij} = \left(\frac{y_i y_j}{y^w} \right)^2 \left(\frac{t_{ij} t_{ji}}{\prod_i P_j \prod_j P_i} \right)^{1-\rho} \quad (1.2)$$

Novy(2008)认为双边贸易成本的变化不仅影响他国的外贸,而且影响本国贸易。假设*i*国和其他国家的贸易成本下降了,那么*i*国的出口将增多。一些过去在国内消费的产品就会变成*i*国的出口,即由国内贸易变为对外贸易。因此,国内贸易可以表达为:

$$t_{ii} = \frac{y_i y_i}{y^w} \left(\frac{t_{ii}}{\prod_i P_i} \right)^{1-\rho} \quad (1.3)$$

由(1.3)式可以求出多变阻力变量:

$$\prod_i P_i = t_{ii} \left(\frac{x_{ii}/y_i}{y_i/y^w} \right)^{\frac{1}{\rho-1}} \quad (1.4)$$

式(1.4)表明,如果假定*i*、*j*两个国家国内贸易成本相同、收入相等,*i*国是一个更加封闭的国家,那么*i*国的多变阻力将大于*j*国的多变阻力。将(1.4)式代入(1.2)式,经过整理可以得出:

$$\frac{t_{ij}t_{ji}}{t_{ii}t_{jj}} = \left(\frac{x_{ii}x_{jj}}{x_{ij}x_{ji}} \right)^{\frac{1}{\rho-1}} \quad (1.5)$$

由于*i*、*j*两国间的贸易成本可能是不对称的,两国的国内贸易成本也可能是不对称的,所以,对双向的贸易成本取其几何平均值可得到建立在微观基础上的贸易成本:

$$\tau_{ij} = \left(\frac{t_{ij}t_{ji}}{t_{ii}t_{jj}} \right)^{\frac{1}{2}} - 1 = \left(\frac{x_{ii}x_{jj}}{x_{ij}x_{ji}} \right)^{\frac{1}{2(\rho-1)}} - 1 \quad (1.6)$$

几何平均值减去1表示 τ_{ij} 是一个关税当量值。

从上述推导过程我们可以很清晰地看出,如果双边贸易相对于国内贸易提高了,那么两国之间的贸易就变得更加容易了。贸易成本也就降低了。因此,采用Novy(2006)的方法,很大程度上改善了传统引力模型以及Anderson and Wincoop(2003)的缺点,并且在数据可获得性上更加方便可行。综上,目前间接测算是度量贸易成本的主要方法。

(三) 贸易成本效应的相关文献

针对贸易成本的效应研究领域主要集中在三个方面,具体包括:贸易成本的产业内贸易效应、贸易成本的FDI区位选择效应以及贸易成本的生产率效应。

1. 贸易成本的产业内贸易效应

现有国外文献中对于贸易成本和产业内贸易的关系,集中在实证分析方面。Lancaster(1981)通过研究发现,20世纪70年代哥伦比亚和美国高度的产业内贸易水平,是凭借其大量廉价的熟练劳动力、相对较低的交通运输成本、便利的通讯设施及靠近美国的地理优势。这也是墨西哥、巴西等中南美洲国家吸引美国和加拿大外包生产的主要原因。Agmon(1979)利用美国和墨西哥1989—2002年

的季度数据从总体商品贸易、制造业贸易、乘用车和机动车零部件贸易三个层面进行了回归分析,实证分析了进出口国的 GDP、真实汇率以及贸易自由化政策变化对跨境生产分享环境下双边进出口的影响。Behrens(2007)利用 GDP 和商务电话收费(作为服务成本的代理变量)对零部件贸易以及零部件贸易占出口总额的比率分别进行了回归分析,验证了世界经济增长(市场规模的扩大)会促进片断化和零部件贸易,以及服务价格下降也会导致外包和零部件产业内贸易增长的假设。Obstfeld(2000)在产业内贸易的影响因素模型中,同时引入了制度因素和非制度因素进行分析,并对各个因素变量的影响进行了测度,他们的研究发现,GDP、人均 GDP 以及基础设施与产业内贸易水平正相关,而两国之间的距离(Distance)、关税税率(Tariff)与产业内贸易程度存在着负相关。

相较而言,国内有关贸易成本对产业内贸易水平影响的文献还比较少。主要研究集中在有关大陆产业内贸易水平的影响因素方面。徐娅玮(2001)通过时间序列对中国大陆整体产业内贸易的发展进行回归分析,研究结论认为规模经济对中国大陆产业内贸易影响不大,解释原因是中国大陆的许多企业可能还没有达到规模经济收益递增阶段,处于规模不经济状态。同时,在模型中需求因素的贡献很大,原因是中国大陆对国外商品的需求很大。王鹏(2006)采用行业特征对中国大陆产业内贸易决定因素进行了实证研究,认为产品多样化对于大陆的产业内贸易水平有正面影响,规模经济无显著影响,而 FDI 对大陆的产业内贸易的发展有负面影响。陈迅等(2004)利用最小二乘法,得出产品差异和规模经济对产业内贸易影响不明显,市场结构有着显著的正面影响,而 FDI 则存在显著的负面影响。李准晔(2005)通过将中国大陆划分为八大区域,并计算了各区域与东亚三个经济体(日本、韩国和台湾地区)垂直型产业内贸易的情况,并在此基础上,利用 1998—2003 年的统计数据,采用横截面时间序列数据随机效果模型,对三个经济体与中国各区域的垂直型产业内贸易的行业决定因素进行了实证分析。回归结果表明:中国大陆各区域的人均收入水平和外国直接投资是中国大陆各区域与三个经济体间的垂直型产业内贸易的重要决定变量。中国大陆各区域

的人均收入水平及 FDI 对垂直型产业内贸易具有正效应,产业多样化对垂直型产业内贸易的影响并不显著。

2. 贸易成本的 FDI 区位选择效应

在较新发展的新经济地理学中,贸易中产生的成本以及规模经济是影响厂商区位选址十分关键的因素。这表明,离散和集聚力作用力以及反作用力的大小最终决定了均衡的结果。从新经济地理学的角度而言,集聚力最主要来自于市场规模经济、高素质的劳动力市场以及经济外部性。与此相应,经济的离散力则主要来自生产要素的流动障碍、高昂的土地成本以及外部不经济效应,而区域间贸易成本的高低则在很大程度影响了集聚力和离散力的大小。

在此基础上,不少专家和学者开始对贸易成本与对外直接投资区位选择的关系进行理论与实证分析。这些分析都得到了较为一致的结论:虽然区位影响因素对东道国的发展阶段和跨区域企业所在产业的不同而有所差异,但总体而言,贸易成本等集聚因素对投资者的区位决策起到了决定性的作用。Krugman and Venables(1995) 建立的国际模型解释了贸易成本的变化对于制造业区位选择以及不同收入水平国家的福利产生的影响。Ting Gao(1999) 构建了垂直一体化跨区域厂商的区位选择模型,该模型说明了贸易成本如何影响了集聚经济和要素成本优势之间的权衡结构,进而影响跨区域厂商的区位选择。Wheeler and Mody(1992) 利用 20 世纪 80 年代的美国的数据,从国家层面实证分析了美国制造业的对外区位选择。他们的实证研究结果表明,当贸易成本非常高时,制造业部门将在国家间均匀分布,而当某个国家因为历史等偶然因素导致制造业部门规模较大时,在关联效应作用下制造业将倾向于定位至大国生产。Campos and Kinoshita(2003) 采用 25 个转型国家 1990—1998 年的面板数据分析了 FDI 区位选择的决定因素,他们的研究表明,当贸易成本降低到一定临界值时,外围国家的低工资将足以弥补其远离市场和中间品供应商的劣势,制造业厂商将会离开中心地区而向外围地区转移。梁琦(2003) 基于空间经济理论讨论了关联效应、贸易成本与跨区域企业选址之间的关系,基本结论是在空间经济视角下,优惠政策已经不再是吸引外资的主要因素;地区的开放度(贸易成本的代理指