

贸易成本论:NEG 视野的综合与分解

赵 伟,郑雯雯

(浙江大学 经济学院,浙江 杭州 310058)

[摘 要]贸易成本是经济活动无法回避的一个现实存在,但却被传统贸易理论甚至整个新古典经济学分析框架长期舍弃了,或仅作为影响经济活动的一个外生变量。到了新经济地理学那里贸易成本才得到真正的“复活”,被视为左右经济空间分布的核心变量。新经济地理学意义上的贸易成本,属于三个经济学分支“散论”的集合,即国际贸易理论尤其是新贸易理论之方法论、新制度经济学的交易成本论、新经济地理学的分析框架之间的集合。然而即便在新经济地理学那里,贸易成本主要是被当作影响经济空间集聚的一个因素,在相关分析中往往以虚设变量代替贸易成本,且鲜有实在的数据支撑。

[关键词]新经济地理学;贸易成本;国际贸易理论;空间经济学;距离消亡论;产业区位理论;运输成本

[中图分类号]F740 **[文献标识码]**A **[文章编号]**1004-4833(2013)03-0083-08

一、问题的提出

贸易成本(Trade Costs)是当代空间经济学的核心范畴,在新经济地理学(NEG)经典模型中,贸易成本事实上是被当作一个先行变量来处理的。这个变量包含了所有影响产品空间移动的因素,其中最重要的可分为两块:一块是区域间贸易壁垒;另一块是运输成本。恰是基于这一认识,早先的研究提出:“新经济地理学把国家之间或区域之间的贸易壁垒抽象为包括了运输成本在内的‘贸易成本’一个变量,由此实现了在一个宽泛的空间概念下重新思考贸易——包括商品与要素流动——发生的原因,并实现了国际贸易和区际贸易的整合”^[1]。尽管如此,贸易经济学在实证分析方面并未给予贸易成本以应有的重视。其中,一个重要的原因在于,人们关于贸易成本的重要性存在一种偏向,即将贸易成本简单地等同于运输成本或运输费用加上信息传递成本,认为随着现代信息技术和交通运输业的迅速发展,空间与距离对于经济活动空间分布影响的重要性在下降,甚至有些学者提出所谓“距离消亡”(Death of distance)论^[2]。

然而大量研究并不支持“距离消亡论”,Anderson 和 Wincoop 认为,“距离的消亡”被夸大了。他们的实证研究揭示,不仅国与国之间,而且在看似高度一体化的经济体内部,贸易成本也很高。据他们测算,工业化国家的平均贸易成本为关税的 1.7 倍^[3-4]。

从现实经济活动来看,贸易成本或运输成本对于一国特定产业的区位选择甚至城市的分布有重要的影响。在这方面最引人注目的例子是,全球范围一些大的制造业经济带,大多依托便捷而相对便宜的交通运输手段才得以形成。一般认为,水上运输是人类迄今所开发的最廉价运输手段,恰恰由于这一原因,自英国工业革命以来,制造业的最佳区位往往以沿海沿江或港口为依托。因此我们不难看到,美国制造业沿东西两大洋海岸进行分布与集聚、欧陆制造业沿莱茵河谷呈带状分布以及最近 30

[收稿日期]2013-01-15

[基金项目]国家社科基金重点项目(11AJL010)

[作者简介]赵伟(1955—),男,甘肃平凉人,浙江大学经济学教授,博士生导师,CRPE 首席教授,中国与全球经济政策研究中心主任,国际经济研究所所长,从事国际经济学、区域-空间经济研究;郑雯雯(1982—),女,甘肃华亭人,浙江大学经济学院博士研究生,中信银行杭州分行职员,从事区域经济学研究。

年中国沿海三大制造业地带的崛起等。此外,大量历史与现实的案例还证实:一条运河、高速公路或铁路的修建,如若能够明显地降低运输成本,就能改变产业区位选择。这方面的例子,从美国工业化早期连接五大湖到伊利运河的开掘,再到较近的新兴工业化国家的高速公路网修建,都能找到有力的佐证。1998年史子然和沈春华关于日本高速公路对于产业区位影响的考察揭示,日本企业有向高速公路入口集聚的趋向^[5]。具体而言,从20世纪80年代初期到20世纪90年代中期,日本新设工厂与高速公路入口的距离在10公里以内者,由26.9%上升到62.9%,同期该距离大于50公里的由46.7%下降到4.4%。同样的例子在中国经济快速发展进程中也随处可见。不仅如此,Limao等还证明,贸易成本是决定一国经济融入世界经济体系的最重要因素之一,它决定了一国在多大程度上可以融入世界经济体系,以及从世界经济体系中获得多大的利益^[6]。

贸易成本作为如此重要的一个范畴,如此重要的一个变量,学者们有必要予以系统考察。本文主旨恰在于此。具体来说,本文将从新经济地理学视野切入,就贸易成本界定及其相关论题做一番较为全面的梳理。

二、贸易成本:从古典的散论到当代的综合

贸易成本是新经济地理学概念,这个概念综合了运输成本以及贸易壁垒在内的所有影响货物空间移动的因素。在此概念提出之前,经济学家们实际上是将两类概念分开来看的:一个是运输成本,另一个是贸易壁垒。其中贸易壁垒为贸易经济学研究长期关注的内容,成为各种贸易理论中关于贸易政策论的重要聚焦点之一。而学者对于运输成本则不时给予淡化甚至忽略,且忽略多半是有意的。只是到了新经济地理学那里,才重新重视并作为核心变量给予处理。因此,要厘清贸易成本并予以准确界定,首先须对运输成本予以梳理。

第一,在新经济地理学之前,经济学关于运输成本的处理至少有三个视点。

首先是分工视点,这是亚当·斯密的视点^[7]。亚当·斯密在《国富论》中曾留意到运输成本对于专业化分工的影响,他曾提到:“水运开拓了比陆运更广大的市场,所以从来各种产业的分工改良,自然而然地都开始于沿海沿河一带……假若在两都市间,除了陆运外,没有其他交通方法,那么除了那些重量不大而价格很高的货物以外,便没有什么商品能由一地运至另一地了”。

其次是产业区位视点,这是屠能-韦伯的视点^[8-9]。在屠能的农业区位理论中,运输成本是核心变量。按照他的推论,产品运输成本差异导致了农业生产分布于距离城市远近不同的地带。近郊适宜种植两类产品,一类是体积较大或笨重不便运输的产品,其运往城市的费用较大;另一类是那些易于腐烂、须新鲜消费的产品。远郊则适宜生产运输成本较低的产品。据此,屠能将城市周边区域按照远近分为六个“经济圈”,每个“圈”从事不同产物的专业化生产。恰是看到农业区位理论中运输成本的这种基础作用,新经济地理学的开拓者 Fujita 等将农业区位理论称作为是“一种强调区位间运输差异的理论”^[10]。然而学者们多半沿用屠能的视点,因为在韦伯的工业区位理论中,运输成本也被置于核心地位^[8]。在韦伯区位理论关于决定企业选址的三个因素中,区位因素(Location factors)占据首位,另外两个因素(劳动力成本和集聚经济)则位于其次。韦伯还认为在完全竞争的市场条件下,厂商将选择使产品运输成本最小的区位^[9]。

然后是虚无化视点,这是马歇尔的视点,也是新经济地理学之前流行的新古典经济学的视点^[11]。在马歇尔开创的新古典经济学一般均衡分析框架下,运输成本的重要性被虚置乃至被完全舍弃。舍弃的重要原因在于马歇尔创立的微观经济分析框架难以容纳空间因素。具体而言,在新古典经济学之完全竞争的框架下,若考虑运输成本因素,就得接受空间与距离因素,进而得考虑垄断因素。因为距离-成本正效应本身就暗含着垄断因子,这与新古典经济学完全竞争的框架相冲突。我们认为多半正是由于这个因素,新古典经济学只好舍弃空间因素。另外,新古典经济存甚至还杜撰了一个定理,即所谓“空间不可能定理”(Spatial Impossibility Theorem)^[12]。按照这个定理,经济运行中若存在

正的运输成本,则竞争性均衡就不可能存在。然而,即便马歇尔本人也认识到运输成本对产业区位的意义。他曾写道:“每当交通工具跌价或人们和他人之间的思想交流产生新的便利,就会使工业分布于某地的种种因素随之变化”^[12]。

第二,新经济地理学“复活”了运输成本分析,且将其纳入新古典经济学的一般均衡分析框架之中。

复活的关键之举有两个:一个是引入萨缪尔森模型,即在可贸易货物移动价值中把运输成本实施内生化处理。萨缪尔森模型具有开创性,以“冰山移动”(iceberg floating)方式解释运输成本并予以模型化处理,这一方法在一定程度上可视为屠能方法的拓展与模型化处理^[12]。屠能曾用马车运输谷物时须捎带草料来比喻运输成本,认为随着马车运输距离的增加,需要捎带的草料便会增加,因而搭载谷物的能力便会下降,在运输过程中的损失便是运输成本^[8]。在萨缪尔森的“冰山移动”模型中,假定把1单位产品从地区r运到地区s,则只有其中的部分 $1/Trs$ 能够到达,其余部分都消耗在运输途中。因此要使得有1单位产品运送到目的地,在生产地必须装运 Trs 单位产品,这一过程中 $Trs - 1$ 部分的产品即运输成本^[8]。另一个是拓展了运输成本概念,囊括了从货物移动费用到关税与非关税壁垒等因素在内的所有成本,将其等同于宽泛的“贸易成本”。在Fujita等建立的新经济地理学经典模型与分析框架中,运输成本或贸易成本被界定为是空间因素引出的所有成本,它不仅包括了传统区位理论界定的运输成本以及贸易经济学所说的贸易壁垒导致的成本,而且还包括了因距离因素而引出的信息交流成本,甚至包括了语言文化、法律制度和产品标准等方面的差异而引出的成本^[13]。

“冰山”移动形式处理运输成本虽巧妙地解决了主流经济学与空间因素的冲突,但它有个暗含的假定前提条件,那便是假定贸易成本的各个成分对所有的地区和产业成本的影响都是无差异的,因此萨缪尔森并未对构成贸易成本的各部分进行细分。实际上若要对贸易成本进行计量甚至估计,就需要对其进行细分。细分化研究首先涉及对构成贸易成本的因素进行分类。迄今的分类多半可归入两个视野:一个可称为原因-性质视野,即按照贸易成本生成原因与性质分类。在这方面,Anderson和Prabir等的研究具有代表性^[4,14-15]。其中Anderson明确地区分了运输成本和贸易成本,将运输成本归入贸易成本之下,认为贸易成本是指除了生产商品的边际成本之外,为使商品到达最终用户手中而产生的所有成本^[4]。沿着Anderson的界定,Prabir深入考察了贸易成本各个要素的类型及其涉及的行业或部门。他们将贸易成本按照产生的原因分为两大类和两小类。两大类分别为“因关税而生”和“因距离而生”的贸易成本^[14-15]。两小类则是由两大类之外的次要因素产生的成本。两大类和两小类具体如表1所示。第二个视野可称为地域视野,即按照空间范围划分,将贸易成本分为国际贸易成本和国内贸易成本。以Donald等的研究为代表^[16],他们将贸易成本按照国内外之别一分为二,将国内贸易成本界定为商品售出之前所有在国内产生的成本,它包括国内的运输、批发和零售成本三个方面。另外,他们还将贸易成本简化为单位商品的出厂价与国内消费者为其支付的零售价的差额;将国际贸易成本界定为,商品在参与国际贸易时产生的成本除去在进口国和出口国国内发生的成本后剩余的部分,它包括跨国销售而产生的关

表1 细分的贸易成本

		政策壁垒 (Policy barriers)	关税壁垒(Tariff) 非关税壁垒(NTB) 配额(Quota)
贸易成本 (Trade Costs)	与境联系的成本 (Board Related costs)	语言壁垒(Language barriers) 货币壁垒(Currency barriers) 安全壁垒(Security barriers)	
	与距离联系的成本 (Distance related costs)	直接运输成本 (Direct transportation costs)	运输费用(Freight) 保险费(Insurance)
		间接运输成本 Indirect transportation costs	
		信息成本(Information costs)	
	交易联系的成本	零售和批发成本(Retail and wholesale distribution costs)	
	其他成本(Other costs)	搜寻成本(searching costs)等其他未界定成本	

资料来源:作者根据Anderson et al. (2004)和Prabir De (2006)的研究进行归纳。

税、国际运输费用及保险费等。

三、贸易成本:三个经济学分支观点的综合

客观地来看,经济学对于宽泛的贸易成本的探讨,主要牵扯到三个经济学分支。

第一,国际贸易学分支。从古典到新古典经济学,贸易经济学的分析基于一个“有国家无区域”的隐含假定,学者们仅在贸易政策效应分析中触及贸易成本(关税、非关税壁垒、配额),而对于运输成本,要么完全假定不存在,要么作为外生变量处理。Behrens 等在 2007 年将学者们的这种简单化处理归因于三方面因素^[17]。(1)数据的可获得性。多数国家的关税及贸易配额等政策性壁垒数据都可从海关直接获得,但其它的贸易成本,诸如运输成本、信息成本等数据缺乏统一的口径,且难以获得。(2)分析框架的局限性。新古典一般均衡模型下,若引入运输成本因素,会导致均衡的不确定性,因此很难同时容纳完全竞争的市场特征假定。(3)简化本身的优点。即使在垄断竞争模型下,将包括运输成本在内的宽泛的贸易成本假定为单一的参数,对于模型本身不会造成任何损害,而且有利于模型本身的推断。

新贸易理论基于“有区域无国家”的隐含假定,在贸易成本中纳入了运输成本,其主要贡献在于引入规模报酬递增和不完全竞争的条件从而合乎逻辑地解释了产业内贸易产生的基础,因此“复活”了贸易成本因素。在 Krugman 关于新贸易理论的开拓性研究中,贸易成本与规模经济间的互换或抵消程度实际上决定着贸易规模^[18]。他的具体推断是:假定劳动是唯一的生产要素,考虑两国间贸易成本为零或无限大的两个极端情形。若两国间贸易成本为零时,即使国家之间不存在偏好、技术和要素禀赋的差异,单是规模经济就能促使贸易发生,且贸易流向与贸易量也可确定;若两国间的贸易成本无限大时,则贸易将停止。但由于假定劳动力的流动不受限制,因此劳动力倾向于流向名义工资较高同时商品供给种类较多的经济体。在 Krugman 后续研究中,他正式引入“冰山移动”方法,将与运输成本联系的空间因素纳入贸易模式分析中,证明在其他条件相同的情况下,一国某种产品的国内市场规模越大,就越有利于挖掘规模经济效应并节约贸易成本,进而提升产出能力、出口能力,这便是著名“国内市场效应”论^[19]。

第二,在新制度经济学里面,交易成本是这个学科的核心命题。按照界定,交易成本和贸易成本彼此重叠。交易成本由科斯提出并引入经济分析中。科斯将交易成本称为“使用价格机制的成本”,它包括发现价格、谈判、签约等成本。后来的经济学家从不同角度予以界定^[20]。斯蒂格勒认为,贸易成本内涵为“从无知到无所不包的运输成本”^[21],阿罗将其称为“经济制度运行的成本”^[22],威廉姆森将其称为“经济系统运转所要付出的代价”^[23],诺斯认为是“规定和实施构成交易基础的契约的成本”^[24],张五常则将其称为“所有在鲁宾逊经济中不可能存在的成本”^①。

但最具现实意义的则是对其细分与具体化,在这方面,威廉姆森和诺斯的研究颇多^[23-24]。其中威廉姆森在交易成本理论中,把合同作为最基础的经济活动,并根据合同签订前后将交易成本分为两类:一是事前成本,亦即合同签订之前的成本^[23]。包括草拟合同、通过谈判敲定合同内容,以及确保合同得以履行等环节付出的所有成本。二是事后成本亦即签订合同后的成本。它包括:(1)不适应成本,即交易行为逐渐偏离合作方向造成交易双方互不适应的成本;(2)讨价还价成本,即交易双方为纠正事后不合作现象而需要讨价还价所造成的成本;(3)建立及运转成本,即为了解决合同纠纷而建立治理结构并维持其运转所需的成本;(4)保障成本,即确保合同中各种承诺得以兑现所需成本。诺斯等通过对经济活动的划分来细分交易成本^[23-24]。他们将经济活动划分为交易活动(Transaction activities)和生产转换活动(Transformation activities),认为交易成本即是与交易活动相关的资源耗费。

^①这一观点在 1989 年张五常博客(“赵与佛利民的对话”)中曾提到,网址:http://blog.sina.com.cn/s/blog_47841af70100071n.html。

若从买方来看,交易成本就是消费者支付了但卖方并未收到的成本;从卖方来看,交易成本即如果卖方将产品卖给自己就不会产生的成本。此外政府服务(国防、警察、法院等部门)以及教育、公共交通等部门的开支也属于交易成本。

一般认为,交易成本更强调由制度、组织、法律、产权安排而引出的成本。这种成本是不直接发生在物质生产过程中的,可视为经济人之间打交道的成本。

第三,在新经济地理学方面。新经济地理学视野的贸易成本,实际属于一种为适应主流经济学框架的综合概念。这个综合框架下的贸易成本有时被简单地称为运输成本,但它几乎无所不包,按照新经济地理学主要开拓者(Fujita)的说法^[25],贸易成本占据新经济地理学模型方法的“核心地位”。他们的模型分析所设定的参数,实际上将所有可影响产业与企业空间分布的成本归入贸易成本范畴,同时以前述“冰山移动”方法予以内生化处理。

上述三个经济学分支视点的贸易成本论,尤其是各自的演化与彼此的联系,可借助一张简单的图表予以描述。如图1所示,从狭义的运输成本到广义的“冰山”运输成本,新经济地理学和新贸易理论纳入了区位理论、古典经济学、新古典经济学贸易理论以及新制度经济学中运输成本、贸易政策成本、交易成本的内容,从而使贸易成本成为了一个囊括内容丰富的庞大体系。

值得注意的是,各分支理论所界定或触及的贸易成本侧重点不同。区位理论立足于运输成本,强调地理位置、运输工具等“硬条件”对经济活动的影响;古典经济学和新古典经济学受规模报酬不变和完全竞争框架的限制,仅在贸易理论纳入关税、非关税壁垒等贸易政策引起的成本;新制度经济学则主要立足以交易发生时可能由于制度、产权等“软条件”导致的成本进而影响经济活动;而新经济地理学和新贸易理论则引入贸易成本以期对报酬递增的原因以及由此引发的向心力和离心力进行分析,在那里贸易成本实际上是作为一个先行的条件进入分析的,因此新经济地理学和新贸易理论内容涵盖了所有可能阻碍贸易发生的因素。

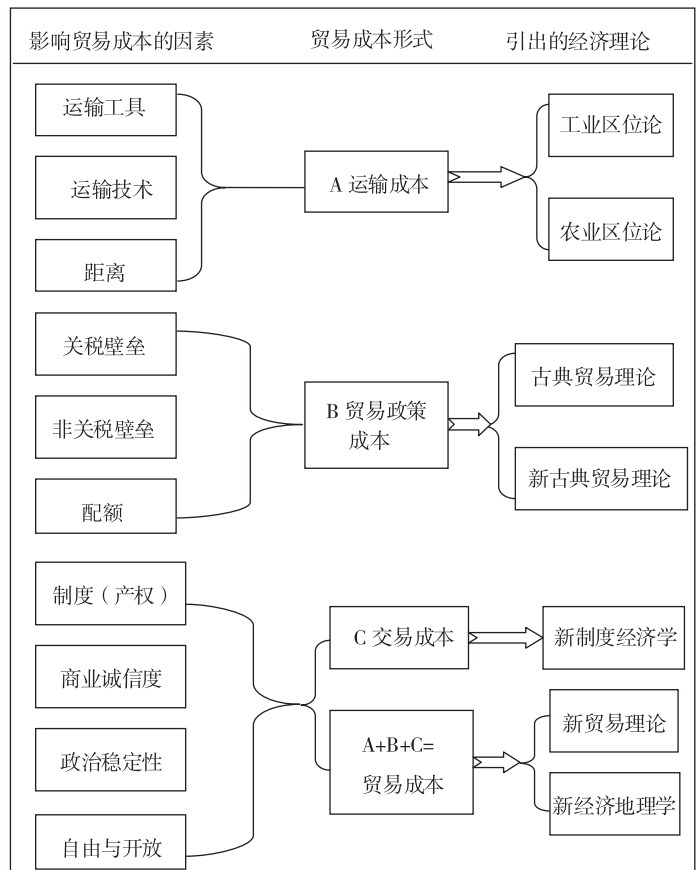


图1 贸易成本细分、综合及关联理论演化

四、贸易成本:新经济地理学的视点与方法

新经济地理学早期的模型,多半将贸易成本以“冰山”漂移形式处理,这样做的一大好处,在于可撇开运输部门的生产,集中考虑工农业两个部门,由此简化了分析过程。不仅如此,“冰山”形式的运输成本在模型中与 NEG 建模基础以及 CES 效用函数配合融洽,可大大简化计算过程。由此设定的变量具有外生恒定特征,且与空间结构及模型中其它的变量有明显区别。新经济地理学后续研究虽然难以摆脱冰山漂移基本思路,但在引入方式方面也不乏创新,然而在所有创新中,以下四种影响

较大。

第一种属于线性方式,即以线性函数方式处理运输成本,它由 Ottaviano、Tabuchi 和 Thisse 引入^[26]。他们使用了一个两地区 N 种类产品模型,假定每种产品都有一个固定不变的运输成本 $\tau > 0$ 。 τ 是将一单位商品从一个地区运往另一地区所需要的单位计价物的数量,它包括了所有阻碍贸易的因素, τ 是运输量的线性函数,与运输量成正比,而与运输的物品无关。此种处理方法是基于两个假定:(1)运输服务的价格有着良好的规范性,使得运费费率外生于运输物品的特性;(2)运输行业是完全竞争的,供给边际成本为 τ ,固定成本为 0,并具有完全弹性。Behrens 认为这种线性的运输费用的缺点是没有考虑经济中的空间结构和运输物品的特性,和实际生活中的运输部门不符^[27]。

第二种为内生方式,学者们把运输成本作为内生变量。无论是“冰山”运输成本还是线性的运输成本,均是外生变量,与模型内生变量无关。Lanaspa 和 Sanz 则对这一假定进行了改进,在他们的相关研究中,将运输成本内生。他们在模型中具体地设定运输费用 τ 为 f (某一区域工业所占比重)的函数,且还认为如果工业比重越大则表示集聚程度越高,过度集聚所引起的拥挤成本比如基础设施的低效使用会影响运输成本。这样, τ 与区域的工业集聚规模相关, τ 的具体值随着区域集聚规模的变化而改变^[28]。

第三种可称为密度经济切入方式,即引入运输成本时考虑了运输密度(density)及其经济和不经济问题^[29-30]。运输密度经济和不经济类似于制造业空间规模经济与规模不经济。Behrens 等最先提出这种方法^[31]。他提出的模型考虑了两方面的情形:一方面,在运输密度高的地区或航线,由于运量大而导致专业化服务和基础设施配套更为完善,会产生运输密度经济效应,降低单位运输成本;另一方面,在货物运输密度较低的地区或航线,由于运能未能充分发挥,以边际成本为基础定价就会较高。模型假定同质商品的运输没有成本,而运输每单位异质商品的运费分为两类:第一类为固定运输费用 τ ,与技术和基础设施相关,为外生给定;第二类为边际运费 $\hat{\tau} > 0$,与区域间的贸易量 X 相关,即 $\hat{\tau} = f(X)$ 。这样,当 $f'(\cdot) < 0$ 时,运输业为规模报酬递增;当 $f'(\cdot) > 0$ 时,为规模报酬递减;当 $f'(\cdot) = 0$ 时则不存在规模效应。这一假定实际上也得到了实证研究的证明,例如 Mori 和 Nishikimi 的实证研究发现,从日本到东南亚非枢纽港口的运费要比到枢纽港口高大约 23% 以上^[32]。Hummels 和 Skiba 发现运输业的规模经济是国际贸易中一个重要的特征,它和关税的持续下降一起作用,关税下降使商品的价格不断下降;另外,随着运量的不断增大,由于“拥挤现象”(congestion)的产生,运量上升会使运费上升,尤其是公路运费上升更快^[33]。

第四种可称为产业互动切入方式,即将运输业作为与制造业并列存在的部门,把运输费用作为两部门互动因素决定的变量。在这方面代表性研究属 Behrens 等的理论推论^[27]。他们认为,现代市场经济中运费率是由运输者和制造企业相互决定的,运输部门是实际存在的,因此更为合理的模型设定是将运输部门导入模型。在他们的模型中假定运输部门存在有限个运输运营商(carrier)、供有限数量的运输服务,且提供的服务是非合作性的(non-cooperatively)和同质的(homogeneous),各个运营商之间为古诺竞争。在此假设的基础上,模型分别在运营商数量固定(限制进入)和数量不固定(自由进入)两种条件下考察了运输成本对经济活动的空间分布和福利的影响。其研究结论显示,当空间集聚程度上升时,运输服务的需求弹性降低,运输运营商定价上升,进而对空间的均衡和福利产生了重要的影响。

五、结论与启示

贸易成本或新经济地理学情景的“运输成本”是影响经济与产业活动区位与效率的一个关键变量。全球范围、一国范围甚至一国内部区域范围的经济中心、产业集聚区以及都市或市镇的形成与扩展,或大或小都受制于或受益于特定的区位因素,而决定区位优势或劣势的重要因素,则是运输成本。即便在经历了巨大的通讯和交通运输技术革命之后的全球化新阶段,空间因素对经济活动的影响仍

然十分重要。空间与区位因素中,贸易成本是个关键变量。另外,恰恰由于贸易成本的作用,城市往往建立在沿江、沿海或交通枢纽要处,且其他的贸易壁垒在很大程度上仍然制约着国与国之间以及一国内部地区之间的贸易与产业分布。然而贸易成本作为影响人类经济活动区位选择的重要因素,长期内却有意或无意地被学者们舍弃了。无论古典国际贸易理论还是新古典经济学,其分析框架都难以容纳空间因素,即贸易成本因素,导致这一现象的原因是,它们的理论基础不兼容贸易成本。只是到了新经济地理学那里,才真正得以“复活”。

新经济地理学理论框架下的贸易成本考虑了几乎所有影响经济活动的空间因素,从多个视野切入,将贸易成本进行了内生化处理,将其纳入新经济地理学模型之中,从而奠定了计量与实证检验的方法论基础。

中国过去三十多年的快速经济增长,虽然是伴随着交通运输业的快速发展和区际贸易壁垒的加速消除,但一个值得注意的现象是,交通运输业的飞速发展,并未促成运输成本的同步下降,甚至在许多情形下,较为现代化与快捷的交通运输体系的投入,引出的却是运费的大幅度上涨。由运费上涨导致了这样一种悖论:贸易成本尤其是其中的“物流成本”占GDP比重远远高于发达国家,说明中国在运输业方面,对于成本的减小以及生产率的促进存在障碍,其转换机制还有不少问题。这不但制约着总体经济的发展,且在很大程度上成了区域经济差距扩大的重要推手。然而问题在于,当前理论界除了“物流成本”之外,迄今鲜有准确的计量分析能够揭示中国区域间货物贸易成本及其变化情况,鲜有能够测度贸易成本变化对我国制造业空间布局影响的方法。从新经济地理学视点总览贸易成本及其效应,进而提出一种科学可行的计量方法,是一项基础性工作,有利于贸易顺利开展,有利于经济长期快速发展。本文的主旨及其现实意义,恰在于此。

参考文献:

- [1] 赵伟. 区域经济开放模式与趋势[M]. 北京:经济科学出版社,2005.
- [2] Cairncross F. The death of distance: how the communications revolution is changing our lives[M]. US:Harvard Business Press,2001.
- [3] Anderson J, Wincoop V E. Trade cost[J]. Journal of Economic Literature,2004,42(3):691-751.
- [4] Anderson J, Wincoop V E. Gravity with gravitas: a solution to the border puzzle[J]. American Economic Review,2003,93(1):170-192.
- [5] 史子然,沈春华. 日本高速公路效益分析[M]. 北京:人民交通出版社,1998.
- [6] Limao A, Venables F. Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade[J]. The World Bank Economic Review,2001,15(2):451-479.
- [7] 亚当·斯密著. 国民财富的性质和原因的研究[M]. 郭大力,王亚南,译. 北京:商务印书馆,1972.
- [8] 约翰·冯·屠能. 孤立国同农业和国民经济的关系[M]. 吴衡康,译. 北京:商务印书馆,1986:23-28.
- [9] 阿尔弗雷德·韦伯. 工业区位论[M]. 李刚剑等,译. 北京:商务印书馆,1997.
- [10] Fujita P, Krugman A J, Venables, the spatial economy. cities, regions and international trade[M]. Cambridge: MIT Press,1999.
- [11] 马歇尔. 经济学原理[M]. 朱志泰,译. 北京:商务印书馆,196.
- [12] 藤田昌久等著. 集聚经济学[M]. 刘峰等,译. 西南财经大学出版社,2004.
- [13] Samuelson P. The transfer problem and transport costs[J]. Economic Journal,1954,64(2):264-289.
- [14] Prabir De. Regional trade in northeast Asia: why do trade costs matter? [R]. CESIFO working paper,2006.
- [15] Rebir De. Trade, infrastructure and transaction costs: the imperatives for Asian economic cooperation[J]. Journal of Economic Integration,2006b,21(4):708-735.
- [16] Donald J R. Jose a mendez[R]. Economic Inquiry,1989.
- [17] Behrens K, Carl Gaigné. Density (dis)economies in transportation: revisiting the core-periphery model[J]. Economics Bulletin,2006,18(5):1-7.
- [18] Krugman P. Vehicle currencies and the structure of international exchange[R]. NBER working paper,1979.
- [19] 吴福象,王新新. 企业集团的适度规模经济与集聚经济研究[J]. 审计与经济研究,2012(3):97-104.
- [20] Coase R H, The nature of the firm[J]. Economica,1937,4(3):386-405.
- [21] Stigler G J. Imperfections in the capital market[J]. Journal of Political Economy,1967,75(3):287-292.

- [22] Arrow D. The organization of economic activity: issues pertinent to the choice of market versus nonmarket allocation, in the Analysis and Evaluation of Public Expenditure the PPBS System[J]. Congress Joint Economic Committee, 1969, 22(1): 59-73.
- [23] Williamson O. Transaction cost economics; how it work; where it is headed[J]. De economist, 1986, 146(1): 23-58.
- [24] North D C. Institution, institutional chang and economic performance[M]. US; cambridge university press, 1990.
- [25] Fujita, Krugman, Veenables. The spatial economy, cities, regions and international trade. Cambridge: MIT Press, 1999.
- [26] Ottaviano G, Tabuchi T, Thisse J F. Agglomeration and trade revisited[J]. International Economic Review, 2002, 43(2): 409-435.
- [27] Behrens K, Gaigné C, Thisse. Industry location and welfare when transport costs are endogenous[J]. Journal of Urban Economics, Elsevier, 2009, 65(2): 195-208.
- [28] Lanaspá L F, Sanz F. Multiple Equilibria, stability, and asymmetries in krugman's core-periphery model[M]. Cambridge: MIT press, 2001.
- [29] 陈怡. 贸易开放影响我国行业工资差距的机制探讨[J]. 南京审计学院学报, 2010(4): 1-7.
- [30] 李非, 蒋含明. 两岸贸易对台湾经济增长影响的实证分析——基于 1980 年—2010 年的时间序列数据[J]. 审计与经济研究, 2011(6): 87-94.
- [31] Behrens K, Gaigne C, Thisse J. Is the regulation of the transport sector always detrimental to consumers? [R]. Faculty of Economics, University of Tokyo, 2006.
- [32] Mori P, Nishikimi U. The region economic[M]. Cambridge: MIT press, 2005.
- [33] Hummels D, Skiba A. A virtuous circle? Regional tariff liberalization and scale economies in transport[M]. Cambridge: Harvard University Press, 2002.

[责任编辑:杨志辉]

Trade Cost Theory: A Synthesis and Decomposition from the Perspective of NEG

ZHAO Wei¹, ZHENG Wenwen²

(School of Economics, Zhejiang University, Hangzhou 310058, China)

Abstract: Trade cost is a real existence in economic activities that cannot be avoided. But it had been excluded deliberately in trade theory and even in the entire framework of the neoclassical economics for a long time, and dealt with only as an exogenous variable. It is not until the NEG (new economic geography) is created when it gets real "resurrection". NEG theory takes trade cost as a core variable in affecting spatial distribution of economic activities. Trade cost in NEG sense belongs to a kind of syntheses of some point of view scattered in the three branch of economic theories; a) international trade theory, especially the new trade theory methodology. b) the transaction cost of the new institutional economics. c) an analytical framework of the new economic geography. However, even in NEG model, trade cost is deemed as a factor that affects the spatial distribution of economic activities and replaces the trade cost with little support of real data.

Key Words: NEG; trade cost; international trade theory; spatial economics; distance disappearance; industry location theory; transportation cost