

的区别,只是表述方式不同而已。贸易成本也称交易成本,它反映的是商品贸易或交易产生的一切成本,包括由交通运输技术决定的运输成本以及其他一切影响市场分割和市场统一程度从而影响贸易进行的成本,如制度成本,它是一个反映区域属性的指标,不因贸易实际是否发生而存在。在具体表示形式上,常把贸易成本处理为萨缪尔森的“冰山运输成本”。假定最终有一单位商品运抵目的地,则最初需要从本区域运出 τ ($\tau > 1$)单位的商品,其中的 $\tau - 1$ 单位商品在运输过程“融化”了,此部分为所谓的“冰山运输成本”,亦即贸易成本。也就是说,贸易成本被假定为商品在始发地到目的地途中的损耗,就如同在大洋中拖运冰山而融化掉的一部分冰。这是一种脱离现实的假定,但对于在理论上说明问题却十分有用。

需要注意的是,贸易成本不仅包括运输成本,还包括其他一切与贸易有关的成本,例如为实现贸易或交易的谈判、监督执行成本,只不过所有成本都相当于被折算成了“冰山运输成本”。贸易成本的高低与区域的实际状况紧密相关,例如随着交通运输技术的进步以及区域之间贸易壁垒的降低,区域贸易成本也降低,而区域贸易成本的降低意味着市场开放度的提高。贸易成本的存在可以被视为对市场开放的阻碍,贸易成本为零意味着市场完全开放,贸易成本无穷大意味着市场的完全封闭,这样我们用贸易成本的倒数来表示市场开放度,它的取值范围为0和1之间。不同区域之间的市场开放度往往是不相同的,例如,如果其他条件相同,一个区域实行自由贸易而另一个区域在贸易方面实行地方保护,则两区域的市场开放度是不相同的。再有,区内市场开放度一般大于区际市场开放度。

3. 区际单边、双边与多边贸易

有了市场开放度或贸易成本这个核心变量,区域的市场分割和市场统一程度、区际或国际贸易的自由化程度即可方便描述。如果一国提高或降低关税和其他贸易壁垒,则会改变该国的市场开放度,一个行政区域加强或减轻其贸易(地方)保护程度也有同样的效果。总之,贸易制度和政策安排可以大大改变市场开放度。此外,交通运输技术和基础设施状况也是市场开放度的重要影响因素。因此,区域政府通过各种手段改变区域的市场开放度势必会对区域贸易(包含国际贸易)产生影响,区域贸易问题由此产生。当一个区域单独改变其市场开放度而其他区域不作反应时,所引发的是单边贸易问题;当两个区域相互针对对方改变自身的市场开放度但不涉及第三方时,所引发的是双边贸易问题,双边贸易问题中的两个区域政府可能是贸易敌对的,也可能是合作、友善或互惠的;当市场开放度的影响涉及超过两个区域时,所引发的就是多边贸易问题。需要说明的是,现实中单边贸易问题其实很罕见,因为区域贸易至少涉及两个区域,而当一个区域改变其市场开放度时,另一个或其他区域势必会受到影响,从而不会坐视不理。因此,纯粹的单边贸易问题其实并不存在。但是,在理论上从假设性的单边贸易问题开