

關稅同盟理論的演進

魯傳鼎

一、關稅同盟的意義

關稅同盟 (customs union) 的學說在國際貿易理論中佔據重要的地位，因為它一方面固然是國際經濟學課程中的特殊領域，另一方面也是通常國際貿易問題中有關經濟結合 (economic integration) 分析的特別情況。

國際間的經濟結合有許多不同的形式，一種是建立一個自由貿易區域 (free-trade area)，各參加國相互間的關稅及輸入的數量限制均予廢除，但是各國對於非會員國的進口貨仍保留原有的關稅。其次是建立關稅同盟，在同盟之內禁止商品流通方面的歧視手段，對於非會員國的貨物則征課相同的關稅。更高程度的經濟結合是建立一種共同市場 (common market)，在該區域內不僅完全解除貿易上的限制，對於生產要素移動的限制也予取銷。再次是建立經濟同盟 (economic union)，它與共同市場差別的地方，是除了對於商品及生產要素移動的限制予以廢止之外，各國的經濟政策尚須在相當程度之內取得協調，冀期消除由於政策差異所促成的歧視待遇。至於建立完整的經濟結合，則係謀求各參加國貨幣、財政、社會、及對抗商業循環等各項政策間的統一，並且設置一個超國家的權威機構，各參加國均須遵守這個機構的各項決定。

經濟結合的形式如此複雜，所牽涉的問題異常廣泛，過去十幾年來關於經濟結合的書籍與論文，有如雨後春筍，但是迄今仍然找不到明確的經濟結合的定義。在各種經濟結合的方式中，關稅同盟出現的比較早而且為人常見；倘能瞭解建立關稅同盟所產生的主要問題，則其他經濟結合形式的影響，也可以類推。筆者無意將關稅同盟的理論在本文內包羅無遺，只擬對它作一個簡要而系統的分析；讀者倘若感覺以本文的討論作出發點，能便於對某些特殊情況再作更深入的探究，則本文目非徒費筆墨。

○

所謂關稅同盟，按照國際關稅貿易總協定 (General Agreement on Tariffs and Trade) 的定義，應當符合下列兩項條件：

件：①在參加同盟的各國之間，完全撤銷一切關稅及其他方式的貿易限制；②對於非參加國的貿易，則建立一致的關稅及其他管制手段。（註一）

在較早的文献中雖然可以發現與關稅同盟有關的資料，例如寇諾（Augustin Cournot）曾經申論撤銷關稅障礙之後，促進效率及公平的後果，魏克塞（Kunt Wicksell）會經明白的考慮過關稅同盟（註二）；但是對於關稅同盟從經濟方面研討略微詳細的，到一九四〇年代才開始（註三）。及至一九五〇年代，理論的分析方趨一致，此類文献包括巴義（Maurice Bye）（註四），季爾希（Herbert Giersch）（註五），及范因納（Jacob Viner）（註六）的著作。三人之中范因納係分析稅關同盟對於貿易量的影響，提出「貿易創造」（trade creation）及「貿易轉向」（trade diversion）兩種後果。巴義也討論到貿易創造與貿易轉向的問題，不過理論體系趕不上范因納的嚴密，也沒有採用范因納那樣的名辭。至於季爾希則偏重於關稅同盟在產業區位（industrial location）觀點上的分析，也可以說是將產業區位的理論應用於關稅同盟的討論。自此以後出現很多重要的文献，包括米德（J. E. Meade）（註七），麥可威（H. Makower）與冒爾敦（G. Morton）（註八），厲樸賽（R. G. Lipsey）（註九），奚陶富茨基（Tibor Scitovsky）（註十），以及蔣遜（H. G. Johnson）（註十一）等；樊尼克（Jaroslav Vanek）（註十二）更利用一般均衡的分析工具處理這個問題。事實上這些人都是根據范因納的理論體系，進一步從許多不同的假定，分析建立關稅同盟的利弊。

若欲分析關稅同盟對於資源分派的影響，先從自由貿易的假定着手較為方便。在自由貿易的體系之下，各種商品價格間的差異，只是由於運輸成本大小的不同所致，所以任何商品都是由成本最低的地區供應。這時候徵課關稅對於資源分派的影響，可以分兩方面觀察：①某些商品的生產從成本較低的外國生產者移轉到受保護而成本較高的本國生產者，亦即在國內外相同的貨物上，對於外國生產者給予歧視待遇。②由於關稅促成相對價格的差異，消費者的需求自外國貨轉移到本國貨，形成對於外國貨的另一種歧視。

上面兩種變化均將減低全世界的福利。商品從低成本供給來源地轉移到高成本供給來源地的數量，即為生產要素間的重分

配，如此使一定量資源所獲的生產量較在自由貿易時為少。並且消費者在各種商品間的選擇，將局限於某些需要的滿足，多消費價值低的本國商品而減少消費價值高的外國貨物。

在關稅同盟之內廢除關稅，對於任何第三國依舊保持關稅，固然使本國產品與盟友國家產品之間的歧視得以廢止，但是在會員國與任何第三國之間却樹立了差別待遇。建立關稅同盟的淨結果，究竟代表走向自由貿易的行動，抑或是增添歧視待遇，須從各種因素的相對程度比較而定。這些因素包括生產的後果，消費的後果，貿易條件 (*terms of trade*) 的後果，以及行政上的經濟利益等，他們對於同盟利益的影響頗為複雜。

對於某種商品的購買，從較為昂貴的國內供給者移轉到便宜的會員國供給來源，是生產方面正的後果；而從低成本的外國供給者移轉到高成本的會員國生產者，則為生產方面負的後果。當然，討論生產的後果時，須假定不論相對價格如何變動，消費形態却保持不變。

關稅同盟的消費後果，牽涉到會員國商品對於本國貨及外國貨的替代問題；消費後果影響於資源分派的效率，一如生產後果似的可能有利也可能有害。禁止對於會員國商品的任何歧視待遇自屬有利，而在外國生產者與會員國生產者之間建立新的歧視，後果恰好相反。

生產的後果與消費的後果兩者，都與會員國及非會員國間所產商品的需求移轉有關，需求如果移轉，都將改變世界生產與貿易的型態。分別研討這些變化，可以看出它能影響出口貨與進口貨價格之間相對關係的變動，亦即影響了貿易條件。因此，關稅同盟的貿易條件後果，涉及參加國與非參加國之間真實所得的重分配問題，深刻的影響了全世界的福利。

關稅同盟在行政上的經濟利益，係來自海關手續的廢除，那種手續原本構成國際貿易的障礙。在討論行政上的經濟利益時，當然包括廢除關務法所隱藏的各種保護在內。

一般討論關稅同盟的文獻，大多只論及工業發達國家之間的合作，至於經濟落後地區的國家，建立關稅同盟能否改善貿易條件及穩定出口的利益，以及生產資源能否獲致較為合理的分派，自均應予扼要的檢討。

二、關稅同盟的生產後果

(一) 貿易創造與貿易轉向

上面提到范因納將關稅同盟對於生產方面的影響，分為貿易創造與貿易轉向兩種作用。前者指參加關稅同盟的會員國之間新創的貿易額，後者指任何非會員國的貿易轉變成某一個會員國的貿易，兩者都是在同盟之內廢除關稅的後果。

在純粹競爭，成本不變，及運輸成本等於零的種種假設之下，任何商品的世界市場價格，必定等於成本最低國家的生產成本。凡生產成本高於關稅稅額加上世界市場價格的國家，必然從成本最低的地區輸入該項商品，而其他國家則各自生產該項貨物。設若A、B兩國建立關稅同盟而將C國排斥在外，可能產生下列五種不同的情況。

1. 在未建立關稅同盟之前，參加同盟的各國都分別生產某項商品，其中有一國是成本最低的生產國。待同盟建立以後，生產效率較次的A國設其即為本國，勢將停止生產這種貨物，本國的需求完全由輸入B國貨品獲得滿足，此即貿易創造。如果廢除對於一切國家進口貨的關稅，當然也能達成同樣的後果。

2. 兩國在關稅保護之下生產該項商品，但是兩國均非成本最低的生產國。待參加同盟的國家撤銷相互的關稅之後，勢將創造新的貿易，因為原先被關稅抵銷的生產成本差異，現在復能加以利用。可是新的態勢仍不如全世界的自由貿易情況，在自由貿易狀態之下，這些會員國均不能生產該項物品，都必須從生產成本最低的來源地輸入該項商品。

3. B國若為成本最低的生產者，A國雖有兩國一致對外的關稅保護，仍舊不能生產該貨物。所以建立關稅同盟之後的一切情況並不改變，即令在自由貿易的狀態，情況亦復如此。

4. B國在保護之下生產該項貨物，C國是成本最低的生產國，A國從C國輸入該項商品。待A、B兩國之間建立關稅同盟，相互的進口關稅撤銷，兩國對外的關稅稅率維持相同的水準，於是A國對於C國貨物的需求完全移轉到B國，因為B國的生產

成本低於關稅稅額加上C國生產成本的和，這就是貿易轉向的後果。此種後果較之關稅同盟建立以前的生產效率為低，與自由貿易的狀況相比，當然更勿容論。

5. 在關稅庇護之下A、B兩國都不能生產該項貨物，關稅同盟建立之後並無變化，兩國仍需從生產成本最低的C國輸入。

因此可知貿易創造係自高成本的供給來源移轉到低成本的供給來源，代表走向自由貿易狀態的行動。貿易轉向則不然，係從低成本的供給來源移轉到高成本的生產來源，恰是相反的行動。依照范因納的意見，貿易創造若能大於貿易轉向，即為關稅同盟的利益。不過他又指出兩相權衡究竟獲利抑或損失，須根據單位成本的差異計算（註十三）。將貿易量的差異與成本的變化合併觀察，即可衡量關稅同盟對於生產方面的影響；亦即就①新創造的貿易量每項均乘以單位成本的差異，及②轉向的貿易量每項均乘以單位成本的差異（註十四），這兩項數字相較始可獲得所希望的結果。設如轉向貿易的數量雖然超過新創的貿易額，可是新創貿易商品的單位成本差異大於轉向貿易商品的單位成本差異，即係關稅同盟對於全世界生產效率發生有利的影響。

至此可知所謂「貿易創造」與「貿易轉向」，兩者只是關稅同盟在生產方面的影響；如欲精確的比較，應當區別其對於生產的影響作用究竟為正的抑或為負的。對於生產的正的影響，係從高成本的供給來源移轉到低成本的來源，在購買轉變時成本上獲得的節省。對於生產的負的影響，則為低成本國（外國）移至高成本國（關稅同盟的會員國）的貿易轉向以後，在會員國內生產該商品新增加的生產成本。從這兩者的權衡，即可看出全世界究竟獲利還是損失。

范因納與米德兩位教授分析關稅同盟的影響，可以採用局部均衡的分析方法，藉圖形工具表示出來（註十五）。

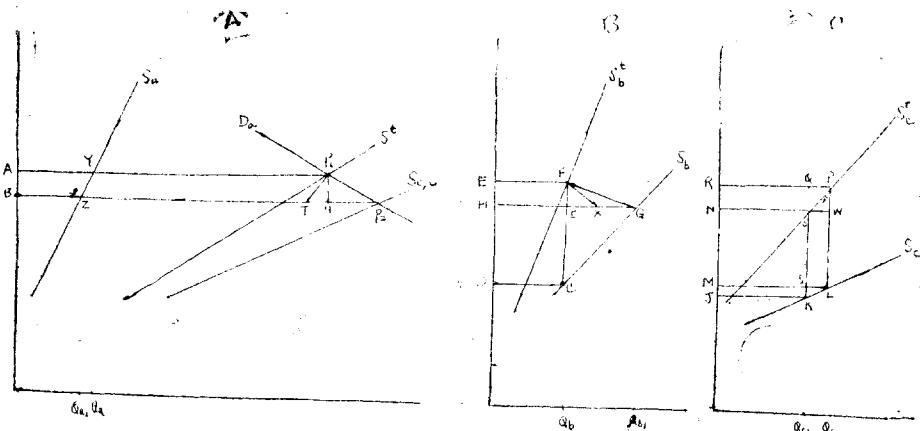
下圖中 S_A^e 及 D_A^e 兩條線分別代表某種產品在A國國內的供給曲線與需求曲線， S_B^e 及 S_C^e 兩條線分別代表B、C兩國對該產品出口的供給曲線，同時C國廠商的生產效率高於B國。 S_A^e 及 S_B^e 兩條線為A國征課100%進口稅以後B、C兩國出口貨的供給曲線。 S_A^o 表示A國之內該商品的供給總量（即 $S_A^e + S_B^e + S_C^e$ ）。這時A國的價格水準由 D_A^e 與 S_A^o 兩線的交點決定，即為 P_1 ，A國國內的產量為 O_1^a ，自B國與C國的輸入量分別為 O_2^b 與 O_2^c 。

當 A 與 B 兩國建立關稅同盟之後，C 國被排斥在外，隨後 B 國的供給曲線變成 S_b ，而 C 國仍為 S_c^t 。這時 A 國市場的總供給變為 $S_{c,u}$ ，即 $S_{c,u} = S_a + S_b + S_c^t$ ，而 A 國的價格水準降為 P_a ；A 國國內的供給量縮小為 Q_{a1} ，從 B 國來的進口數量增加為 Q_{b1} ，而自 C 國來的進口數量却縮小為 Q_{c1} 。這種種變化可以在三國生產者剩餘 (producers surpluses)，A 國消費者剩餘 (consumers surpluses)，以及 A 國政府關稅收益的數額上表現出來。茲分別三節說明如次：

第一節，A 國消費者剩餘的增加量為 $BAPP_2$ ，生產者剩餘減少的數量為 $BAYZ$ ，結果獲利為 $ZYPP_2$ 。

第二節，B 國生產者剩餘的增加量為 $HGCD$ ，A 國政府關稅收益的減少為 $CDDEF$ ，兩者均減去 $DCHI$ ，則 B 國的損失為 $EHIF$ ，獲利為 ICG 。

在第一節圖中若畫出一條補助線 P_1T ，使之與 S_a 及 S_c^t 兩者相加曲線的斜率相同，則獲利 $YZTP_1$ (為 A 國消費者剩餘的一部分) 等於第二節中的損失 $EHIF$ 加上第三節的損失 $RNOP$ 。A 國消費者剩餘獲得的數量 P_1TP_2 ，即等於第二節中的 FIG 。在第一節中加上原先的利得 CIG ，則淨利得應為 CGF ，即可與第二節中的淨損失 $POKL$ 相較量。如果在第二節圖中畫 $\triangle FX$ 線平行於 D_a ，則 $\triangle FXG = \triangle POW$ ，我們可以在淨利得與淨損失中分別減去此項等量，於是由於 A 國免除進口關稅使 B 國所獲的利益與 C 國的損失，均可明白的表示出來。並且 A 國的利得或損失如何，胥視其消費者剩餘的增加量，究否大於抑或小於生產者剩餘及政府關稅收益二者縮小的數量而定。至於全世界福利所遭受的影響，則由 $\triangle CFG$ 與 $\triangle LKOP$ 兩者面積的比較，或兩者分別減去 $\triangle FXG$ 與 $\triangle POW$ 之後， $\triangle CFG$ 與 $\triangle KLWO$ 兩者的面積相較而定。



以上的討論係假定成本固定不變的狀況，若為遞增成本的狀態，則任何商品的世界市場價格，均將由世界的供給與需求所決定；將世界市場價格與關稅計算在內，每一個生產該商品的國家都應能獲得利潤。該項商品輸出國家的邊際生產成本等於世界市場價格，在這一點上的該國生產量，自必超過該國國內的需求量。

當關稅同盟尚未建立時，假定A國國內對於商品X的需求一部分靠國內的生產供應，另一部分由B、C兩國輸入。今在A、B兩國之間若建立關稅同盟，商品價格即將跌落，從會員國來的輸入量增多，國內的生產被犧牲，自非會員國來的輸入量也將萎縮。生產由A國移轉至B國係屬效率的增進，即為貿易創造；而生產由C國移轉至B國係屬效率降低，即為貿易轉向。

顯然的，國內的供給彈性愈大，國內產量的縮減將愈甚，此即為生產方面負的影響。反之，外國的供給彈性愈大，從該國來的進口貨將削減的愈甚，此即為生產方面正的影響。蔣遜教授也會經按照馬夏爾（Alfred Marshall）供求曲線的分析方式，以貿易創造及貿易轉向二者數量的大小，表明生產上正的或負的影響（註十六），他的結論仍然只適用於局部均衡的分析方法。

另外需要考慮的，B國在建立關稅同盟之前若將某種商品輸往D國，待A、B兩國之間撤銷關稅後所創造的貿易，乃是B國對於D國的出口一部分被犧牲的結果。換句話說，在成本固定不變的狀態，關稅同盟各會員國向非會員國的輸出，不受同盟內部貿易量增加的影響；而在遞增成本的狀態，B國出口貨的某一部分將自外國（D國）轉向會員國（A國）。並且B國的供給彈性愈大，從貿易創造上獲得的利益愈多；D國的供給彈性愈大，則因貿易轉向所遭受的損失也愈甚（註十七）。

更普遍的情形為B、C兩國都是某種商品的輸出國，而A、D兩國都是輸入國。A、B兩國成立關稅同盟之後貿易轉向所蒙受的損害，可由非會員國增進國際分工的利益上予以部分的補償，即C國可能喪失市場，D國遺失部分的供給來源，但是C與D兩國之間的貿易却將擴張。

至此已將某一地區內商品自由移動對於生產效率的衝擊，視為對於全世界的影響；也說明了同盟之內的生產後果及對於第三國影響的區別。在同盟之內貿易創造對於生產的正的影響，只有會員國可以享受得到；故而在成本固定不變的假定之下，對

於生產將會產生負的影響。不過如爲遞增成本的狀態，則會員國與非會員國都將分擔生產的負的影響。所以全世界生產上負的影響若勝過正的影響，第三國固然因此蒙受其害，但是會員國仍然可能獲利，這種情況是范因納教授所忽略的（註十八）。

關稅同盟一旦建立以後，對於生產方面究竟可能發生什麼作用，學者們都承認無法作先驗上的判斷。不過如能將某些因素的作用加以考慮，自可有助於分析。從靜態的組織上着眼，參加關稅同盟各國間經濟上的相輔或相競狀況，生產成本間的差異，同盟地區範圍的廣狹，以及運輸成本的高等，都是影響生產的重要因素，以下均將分別闡論。

（二）相輔與相競

范因納教授在他的名著中曾經說：「討論關稅同盟的文獻，幾乎一致的認爲構成同盟後的相競作用能激發弊害，相輔作用則衍生利益」（註十九）。保護貿易論者與自由貿易論者無不認爲相輔經濟體系之間的關稅同盟係屬有利，可是他們所持的理由却各有見地。保護貿易論者注意各參加國之間的相輔作用，認爲是建立自足自給經濟政策的保障（註二十）。自由貿易論者認爲關稅同盟各會員國經濟的相輔作用所以有利，係因爲相輔各國之間生產成本的差異原來已經超越相競各國之間的差異，同盟建立後顯然可以節省很多成本（註二一）。范因納却推演出不同的結論，他認爲會員國在同盟建立以前，受保護產業之間相輔的程度愈低——即相競的程度愈深——則關稅同盟引發的利益將愈多（註二二）。他這種語意曖昧的辭句，確已激起紛繁的爭執，可是參加辯論人士的理由，仍多只加重紊亂而無補於意見的澄清。

近年來有關的著作，對於「相競」與「相輔」的含義，大致均指比較成本的差異而言（註二三），即那些相輔經濟體系的大多數商品，其生產成本以共同的單位計算均有相當大的差異。如果接受這個定義，則關稅同盟的貿易創造與貿易轉向兩種後果，可以改寫如次：在尚未組成關稅同盟時，兩國都生產某種商品，彼此經濟的相輔作用（即生產成本之間有重大的差異）必將導致利益，依照米德的術語，稱之爲潛在的相輔性（potential complementarity）；如果在同盟建立以前某一會員國爲某種商品的生產者，而關稅同盟成立後又將最低成本的生產國排斥在外，似此必致有害；依照米德教授的術語，應當稱之爲實際

的相輔性 (actual complementarity)。

惟應注意這種結論係建築在成本固定不變及運輸成本等於零的假定之上，倘若處於遞增成本的狀態，所持的理由勢需加以修正。茲設現在有一個以上的國家製造同樣的商品，生產與貿易的型態將取決於成本曲線形狀的差異。潛在的相輔性與實際的相輔性兩者的界限迷離不明，所以上述相輔作用的定義確實沒有多大用處。我們如果採取麥可威與冒爾敦兩氏的解釋：「倘若兩個關稅同盟都能獲得利益，無疑問的，其中相輔程度較大的兩國所組織的同盟，必定獲得較多的利益」（註二四）；如此似可避免無謂的紛擾或混淆。

相輔作用與相競作用的定義置基於比較成本的差異之上，尚有另外的缺陷，即一方面不能區分產品類別之間的參差狀況，另一方面也不能辨別實際上產品每單位成本的差異。近年來討論關稅同盟的理論，有人從經濟學說所指的標準狀況着眼，即各個國家都有生產各種商品之可能的狀態；例如米德曾經提到：「如果不發生國際貿易，任何一不國僅要製造布匹，也勢須生產布的原料」（註二五）。這種推論在抽象的學說上非常有用，但是距離實際狀況太遠。因為像棉花、橡膠、熱帶水果、及若干礦產品，其生產的可能性莫不取決於天然的利益，缺少特殊天賦條件的國家，事實上無法種植或生產，倘欲勉力為之，生產成本必定駭人聽聞。另外一類產品如飛機與原子反射爐等，在缺少各種要素的適當配合或分工的國家，也不能奢談製造。再如另一類產品設若沒有國際貿易，就會缺少需求而不能誘致國內的企業家經營製造。基於這種種原因，可知各國的生產狀況實際上極不相若。

范因納教授採用的定義，顯然與米德教授等學者所用的不同，他係以製造品系列中的相似與相異之處，作為相輔性與相競性的定義。所謂相競的特點與「關稅同盟未建立以前，各個會員國均與進口關稅庇蔭之高成本產業間的差異狀態密切關聯」（註二六）；因此相競係指產品之間重疊程度較大的狀態，而相輔則為生產範圍上的實際差異。不過處於產品互異的狀況，受保護的商品也可能輸出，甚至各國都在撫育某些產品的生產或製造，同時又都輸出該項產品。若將遞增成本與運輸成本加入考慮，也會有類似的結果。從這種種情形看來，相競的經濟體系若組成關稅同盟，會員國縱然遭逢外國龐大的競爭者而使利益受

損，結果似乎仍能促進生產效率。至於參加同盟的各經濟體系若彼此具有高度的相輔作用，則對於第三國的歧視待遇自將導致負的生產後果。

另一個問題是相競經濟體系在建立關稅同盟之前，實際所產商品的製造成本若彼此的差異愈大，則關稅同盟愈能促進生產效率；資源的重分派因而也在較廣闊的範圍內出現，新創貿易每單位的利得亦必增高。所以范因納也曾指出「關稅同盟以內受保護的同類產業，彼此單位成本的差異愈大」（註二七），由建立同盟所衍生的利益也愈多。

此處所採用的定義，已將范因納的結論重新建立起來，即在組成關稅同盟之前，相競作用若係指各會員國原先業已生產相同的貨物，相輔作用若係指各國製造品的類別迥然不同，則各個相競的經濟體系自必渴望組成關稅同盟。並且各個相競經濟體系的單位成本，彼此的差異若極大，結盟之後促進生產效率的利益也愈高。反之，各會員國經濟上彼此相輔的程度愈深刻，則結盟以後對於生產上負的影響作用愈沉重。

相競作用與相輔作用對於全世界經濟效率的影響如何，在相當程度之內可以預測。試略加觀察歐洲共同市場各會員國產業與貿易的統計，就可以看出他們經濟結構上相競的程度甚高；並且各會員國的進口貨都包含着共同市場以內無法生產的許多原料。可是各會員國與其原有海外各殖民地間農業的相互關係，却屬相輔的作用而非相競的性質。就某些熱帶產品如咖啡、可可、與香蕉而言，歐洲共同市場係期望獲致生產上負的後果。根據靜態的假設，此類產品的輸入來源，將由非會員國部分的移轉到各會員國所屬海外的領土或殖民地。如此的變化顯然對拉丁美洲與非洲的某些生產國家極為不利，亦即貿易轉向係由低成本國家移往高成本的國家，結果全世界的經濟效率當然要降低。

歐洲共同市場會員國的某些產業，在非會員國之間具有強大競爭者的，也會有上述類似的發展，例如汽車工業即是。當共同市場組成以前，對於汽車的進口稅西德為百分之十四，法國為百分之三十，義大利為百分之三十五至百分之四十五，比利時荷蘭盧森堡三國為百分之二十四。六國廢除相互間的進口稅而建立對外一致的關稅之後，美國與英國輸出汽車至共同市場之內的利益自然削弱。再如某些精密工具的製造業方面，像瑞士的生產者即被犧牲而使德國獲得利益；同時法國與義大利在毛紡織

品上新獲得的利益，係犧牲英國而來；至於美國所產的銅、金屬所製機器、機械工具、以及有機化學產品等輸往共同市場的數量，亦均被相當的替代（註二八）。

參加歐洲自由貿易協會的「外七國」與歐洲共同市場的「內六國」相較，七國經濟上相競的程度較輕而相輔的程度較重。自由貿易協會以內的貿易，英國的出口貨主要的包括化學品、機器、及其他製造業產品，其餘各參加國除奧地利與瑞士之外，出口貨主要的都是食品與原料。所以「內六國」與「外七國」在相輔作用與相競作用上比較，截然不同。

拉丁美洲國家與高度工業化國家之間，經濟上相輔的程度甚高。不過在那些國家之內產品被進口貨代替的情況，自然有貿易轉向的後果。同時高度保護製造業的國家，其在非耐久性消費財貨上的貿易創造，似乎並非所願。因此拉丁美後洲國家組成關稅同盟的貿易創造，大多將在新建的產業中顯現，而原有的產業則有賴於國內所得水準的提高，始能刺激其生產。

（三）關稅同盟的地區範圍

關稅同盟地區範圍的大小，對於世界經濟效率的影響作用如何，學者們的意見頗為紛歧。范因納，米德，及廷伯賡（Jan Tinbergen）都認為關稅同盟的土地面積愈廣大，生產上正的影響可能愈重；而杜坎（G. A. Duncan）及盧普克（Wilhelm Röpke）却堅持相反的主張。他們意見上的分歧，都是由於假設同盟建立後採取的政策有所參差而致；凡認為同盟地區廣大較為有利的人，係假定組成同盟之後各國的經濟政策仍舊不變，而觀點相反的人，則認為各會員國的貿易政策有步向保護主義的趨勢。

范因納（註二九）與米德（註三〇）兩人採用常識上的理由，在其他條件不變之下，經濟區域愈廣闊，愈能增進內部分工的潛在範圍。而地區較為狹小的關稅同盟，他們認為可能導致某些生產行業的轉變，倘能擴大地區的面積，將可增添重新安排生產的機會。同時又認為繼續擴張關稅同盟的地區範圍，將削弱貿易轉向的可能。關稅同盟若係囊括整個世界，自然不會導引任何貿易轉向。廷伯賡提出較為嚴格的解說（註三一），他運用簡單的數學模型，包含國土面積相等的各國而且都生產同一種商

品，結果，關稅同盟的地區範圍每一擴大，總生產均將增加，全世界的福利也隨着提高。

杜坎與盧普克兩人從另外的角度出發，解釋關稅同盟的土地面積擴張，各參加國的經濟政策均將隨之修正。他們認為小國都對國際分工感覺興趣，而大國却傾向於奧太基（autarky）政策，即趨向於自足自給，因為大國可以藉此獲得較多的保護利益（註三二）。這種說法未必正確，蘇俄的實例似能給予證實；但是蘇俄的實例不能適用於歐洲共同市場，從歐洲共同市場最近的演變觀察，殊難證實他們兩人的悲觀論調。不過拉丁美洲國家的關稅同盟計劃，却有較為廣泛的保護主義傾向。

關稅同盟的地區面積伸展，將會擴大全世界經濟的潛在利益，接受這種意見之後的問題是地區面積的大小究竟如何測量。學者們對於市場地區廣狹的定義甚不一致，有人主張以人口的多寡衡量市場的範圍；也有人主張以地理面積的廣闊作為市場大小的指標；這些觀念似乎都不能顯示一個區域內分工的可能性。比較合適的尺度是生產量，根據這個定義，一個經濟體系或一個關稅同盟的市場是否寬廣，宜乎由他的國民生產總額（Gross National Product）測度。我們如果考慮該地區之內嗜好及運輸成本的差異，尚須增添一些限制；因為在既定的國民生產總額之下，運輸成本愈高，及人民的嗜好愈紛歧，則市場範圍所能發揮的作用將愈小。

運輸成本對於關稅同盟以內貿易的影響，留待下一節討論，此處先闡述各參加國的嗜好狀況不同，會發生什麼變化。大體上說歐洲市場遠比美國市場龐雜，各國的消費習慣有出入，而消費習慣是與社會地位密切關連的，成立關稅同盟似乎並不能改變它的形勢。不過歐洲各社會階層的消費習慣固然比美國紛亂，建立關稅同盟即令不能引起「縱的」變遷，却能激發「橫的」變遷。換句話說，雖然承認社會地位與消費習慣之間的連繫，參加關稅同盟各國同一社會階層的消費將愈趨一致，並且將使消費財貨趨於標準化。在拉丁美洲也能得到類似的結論。

各國產品如若較為適合自己國內消費者的嗜好，此種產品分化的現象或者能阻止「橫的」變遷；例如法國的消費者可能並不喜歡荷蘭式的傢俱與德國式的轎車。對於進口貨的消息不靈通與國內維護修理的設備不足，都能加重不願意購買外國貨的心理。可是憑藉散佈市場知識及瞭解消費者的偏好，也能相當的消除這種趨勢。至於說關稅同盟各會員國之內不能為外國貨品建

立適當的修護設備與服務，似乎並無理由存在。

度量衡制度的參差、規格、標準、與慣例等的紊亂都能發生相似的問題，特別能影響鋼鐵、金屬製品、電氣器具、鐵路車輛、及建築材料等的貿易。不過拉丁美洲的落後國家若在這一方面建立關稅同盟，似乎遠較歐洲國家容易步調一致。

嗜好與規格上的差異均難用數字衡量，因此依賴國民所得的數字為工具時，須切記它只是市場範圍大小的約略估計而已。於此可以得出兩項命題：在其他情況不變之下，關稅同盟的地區範圍愈大，全世界因建立關稅同盟所獲取的潛在利益愈多；各參加同盟國家的市場愈擴張，全世界及各會員國的利益均必愈大。

根據關稅同盟地區範圍大小的討論，可知歐洲共同市場對於全世界經濟效率的有利影響，遠超過比利時荷蘭盧森堡三國關稅同盟的作用；因為前者國民生產總額合計約當美國的42%，而後者只佔6%。至於歐洲自由貿易協會的這項百分比，約為27%。拉丁美洲與其他落後地區國民所得的估計，由於有關資料的錯誤程度甚於經濟發達的國家，以及各該國幣值換算成美金的匯率不符合購買力平價，故而估計結果的可信程度較低。拉丁美洲各國一九五九年國民生產總額按照一九五〇年幣值計算的總額，約佔美國國民生產總額的14%；其中拉丁美洲自由貿易協會各國所佔的為10%，中美洲共同體各國合計約佔0.33%。因此將關稅同盟之市場的大小作為一項指標，從全世界的利益上看，拉丁美洲各國不如歐洲兩個組織的利益大，而中美洲所產生的利益則小到近於零。

我們的第二項命題，是生產效率也受關稅同盟各會員國疆土面積廣狹的影響。設關稅同盟的總範圍既定，若其為許多小國家的結盟，對於全世界生產效率的增進必定超過兩國大國的同盟，各個會員國獲得的利益是與市場相對擴張的範圍密切關聯；所以拉丁美洲結盟潛在的利益可能大於法德兩個國家的同盟。總之，初建關稅同盟時原有的市場愈小，則結盟之後的利益可能愈大。

(四) 關稅同盟與運輸成本

傳統的貿易理論習慣上假定國與國之間的貿易並無空間距離，關稅同盟的理論隨而也輕視了產業區位問題。不過，只要將國際之間的運輸成本包括於生產成本之內，業已考慮到空間距離的因素，似乎也能得到辯護之辭。但是如此解釋的學說，到底有什麼價值頗成疑問。將生產成本與運輸成本混在一起，勢將漏略建立關稅同盟各國之間地區鄰近的利益；例如范因納即曾指出「毗鄰與接壤的國家之間，彼此應否享有關稅的優惠，並無明顯而充分的經濟的理由」（註三三）。再如霍曲萊（R. G. Hawtrey）認為奧匈帝國的解體在經濟效率上有利，即係忽略產業區位因素的作用（註三四）。

將空間因素介入關稅同盟的理論之內，必須考慮參加同盟的各國，由於地區的鄰近會產生什麼樣的經濟後果。一個經濟區域因關稅的障礙而解體為若干國民經濟單位，其生產活動區位上的扭曲，可以藉關稅同盟獲致補救。所以國家疆界擾亂了的經濟資源及商品的交流，設立關稅同盟能有助於繼續交流的重建或奠立。若將非經濟的因素聯帶考慮在內，地區鄰近可能有下列三方面的利益：①相鄰國家物資交流所需通過的距離較為縮短；②鄰近國家間的嗜好相似，銷售通路容易建立；③毗鄰各國的歷史文化可能相同，彼此瞭解共同興趣的所在，故而較易協調相互間的貿易政策。

相鄰國家之間的嗜好較為接近，管理與交通費用較為節省，不僅企業單位的銷售通路容易建立，而且各種耐久性消費財貨及機器設備的修理服務亦易設置或養成。彼此瞭解共同的傳統與興趣，便於製訂相互協調的商業政策。當然，相鄰國家如若彼此成為世仇，一切又當別論。

依照經驗的研究，知道地理的距離對於經濟交易具有深刻的影響作用。貨物由水路運輸，里程與運費兩者為高度的負相關，即愈遠的水運里程，每里的運費率愈降低。可是這種研究係假定運輸工具的性能完全一致，若在全程中交替使用不同的運輸工具，再加上天然的運輸障礙，結果必然改變。研究經濟發達國家運費與里程的結論，未必能適用於落後地區的貨物運輸。

關稅同盟的組成若包括許多國家，衡量它的利益似乎應着眼於運費的大小而不在於里程的遠近。此處將國與國之間經濟上的距離與地理上的距離加以區別，或較富有意義。倫敦與哥平哈根之間的經濟的距離，比弗蘭克福與哥平哈根之間為近，但是後一種情形地理上的距離却較近。拉丁美洲內陸由於運輸設備的簡陋，各國相互間地理上的距離雖然很近，但是經濟上的距離

仍然比外洋的港口遙遠。大體上說在其他條件相同的狀況，兩國經濟的距離愈近，經濟交易的潛能愈大，全世界由該兩國建立關稅同盟所衍生的利益也愈多。低的運費與短的經濟的距離相伴，經濟交易通過的地理上的保護手段愈少，自能增高正的生產後果。

試以經濟的距離作為判斷的標準，歐洲「外七國」組成的自由貿易協會似乎缺少合理的考慮；因為丹麥、挪威、瑞典三國是一個經濟單位，英國與歐洲共同市場的比利時、荷蘭、及法國等經濟的距離較近，而與「外七國」的其他各國經濟的距離較遠。同樣的，奧地利、瑞士與葡萄牙（在相當程度之內）三國，殊非自由貿易協會各國天然的貿易伙伴。再以拉丁美洲各國而言，阿根廷、巴西、智利、玻利維亞、巴拉圭、及烏拉圭等經濟的距離似乎較近，將墨西哥包括在他們的關稅同盟計劃之內，顯而易見未盡相宜。

三、關稅同盟的消費後果

關稅既然能使貿易商品在國與國之間的價格比率發生差異，因此撤銷關稅將使此種比率趨於相等，從而促進國際交易的效率。根據常識判斷，國內消費者對於進口貨的需求受到關稅的限制，一旦撤銷關稅之後，即可調節消費，多購買優良的進口貨，減少購買低劣的本國貨。

關稅同盟經由改變生產與消費的形態，得以促進世界經濟的效率，縱然生產效率未獲改善，只要交易效率增進，全世界的真實所得仍能提高。更進一步，關稅在生產方面雖為負的影響，只要消除本國貨與關稅同盟會員國產品之間的歧視待遇，消費者滿足的利益超過生產方面的損失，結果仍屬有利。當得不到最佳的手段只好退而求其次的時候，雖然依從生產效率略低的方式，可是由於交易效率的增進，仍能獲致較佳的福利（註三五）。

將生產後果與消費後果分開，並非忽視兩者相互的影響。生產形態的改變固然影響消費，而商品間的互相替代也能引導生產形態的變更。從生產後果上看，關稅同盟既可能改善交易效率，復可能破壞交易效率。本國貨與會員國貨物之間的歧視予以

廢除，即可改善交易效率，此為正的消費後果；而在本國市場中會員國貨物與其他外國貨物之間建立新的歧視手段，自然破壞交易效率，應即為負的消費後果。

此處應當指出生產後果與消費後果兩者在邏輯上的相似之點。新創的貿易如果勝過轉向貿易中商品成本的差異，馴致犧牲本國貨的購買而未放棄外國貨的供給來源，由此增多購買會員國的貨物，即屬有利的生產後果。同樣的，消費者以會員國的貨物替代本國貨而不減少購買其他外國貨，正的消費後果即屬較重；並且貿易形態若已變化，會員國間貿易商品之價格比率最初之差異愈大，正的消費後果也必定較重；而會員國與非會員國間貿易商品之價格比率的差異愈細小，則負的消費後果亦必愈顯輕微。

蓋銳斯 (Franz Gehrels) 否認交易效率有被破壞的可能性，他認為消費後果永遠是正的，始終會促進經濟福利(註三六)。不過他的結論是建築在兩種商品的狀態之上，其一為本國物，另一種為外國貨物。厲樸賽推翻蓋銳斯的結論，採用三種商品的模式(註三七)，認為關稅同盟可能導致交易效率的改善，也可以產生破壞作用。厲樸賽的理論可以簡括如次：在建立關稅同盟之前，A 國生產商品 Z，從 B 國輸入商品 X，從 C 國輸入商品 Y，兩種進口貨均征課從價關稅，最佳的交易狀態（即價格比率相等）在 X 與 Y 兩種商品之間建立，而 X 與 Z 之間或 Z 與 Y 之間均不可能。待 A 與 B 兩國建立關稅同盟，對於 X 商品的進口稅即行廢除。現在 Z 與 X 之間達成最佳的交易狀態（如此即已構成改善），而在 Z 與 Y 或 X 與 Y 之間均不能達成最佳狀態，縱然最後一種情形係於同盟建立之前已曾出現。厲樸賽的結論認為最佳狀態的「總數」一如其舊，故而對於經濟福利的淨影響如何仍然不能確定。

這種理論只計算最佳交易狀態的「總數」，似乎不能獲致有意義的結論。不過對於這種論據重加解釋，頗能有俾於消費後果的分析。設國產稅為零，在關稅同盟以內的消費量之中，國際貿易（指國內貨物加上從會員國來的輸入品）佔的成份愈高，正的消費後果亦愈大，因為國內消費品的大部分都能獲得最佳的交易狀態。換一種說法，會員國間的貿易量愈超過對於非會員國的貿易額，正的消費後果愈豐碩；在建立同盟以前可能成為會員的各國，他們相互的貿易額愈小，則負的消費後果即可能愈

嚴重（註三八）。

關稅同盟的消費後果，也可以根據進口稅率的高低加以判斷。參加同盟各國之間原有的關稅稅率愈高，消費形態的扭曲愈深，及至撤銷關稅予以補救，即新貿易量的創造愈多，消費者從每單位貿易上獲得的利益亦愈大。另一方面對於第三國維持很高的關稅，以會員國的貨物代替外國貨，此種輸入轉變引發的損失勢必愈重。

另一項值得考慮的因素，是參加國之間的相競程度與相輔程度。組成關稅同盟各國生產結構的相競程度愈深，各國商品之間的替代性愈強，則貿易量的增加愈多，正的消費後果亦愈豐碩。反之，會員國之間與第三國之間若有同等的相輔程度，並且兩類國家商品間的替代程度很低，從外國來的進口貨自必難於削減。同盟以內各國撤銷進口關稅，自必直接影響輸出與輸入形態的變更，以及貨物間替代與相輔的狀況。

梅葉（F. V. Meyer）對於參加同盟各國商品之間的替代性問題，提出另一種看法（註三九），他研究輸入替代品的後果及輸入相輔貨物對於本國商品效用的影響。他說組成關稅同盟後新輸入的貨物若與本國貨相輔，獲得的利益即可增高，若輸入的貨物與本國貨相競，則獲利必然萎縮。梅葉舉出下面的例子，足可說明此項論點。他說撤銷汽油的進口稅，由於相輔作用的關係，國產汽車的效用增高，消費者的福利因而增加；輸入外國汽車却不能增加福利，因為外國汽車持有人的利益，可能被國產汽車持有人因羨妬所喪失的效用抵銷而有過之無不及。然而這種論據有一項缺陷，即僅只考慮關稅同盟組成後的直接後果，亦即只承認貨物的現有數量係屬既定，忽略了生產形態在未來的演化。在汽車與汽油的相輔關係上，當生產形態修正之後，由於汽車的生產可能擴大，故而將可維持甚至增多它的效用。反之，若係輸入替代品，國產汽車之負效用的增加似為暫時的現象，因為在需求轉移之後，國產汽車的產量及價格均削減。此外，輸入相競貨物雖能降低某些現有商品的效用，但是却能增添消費者選擇的範圍，使消費者獲得長久的利益。

至此可知關稅同盟的消費後果，既能為正亦可為負，何去何從，胥賴會員國之間的貿易範圍，各參加國之間經濟上相競與相輔的程度，以及關稅水準的高度而定。並且同盟地區範圍的大小及各國距離的鄰近，其影響於生產的後果也能適用於消費方

面。最後，建立關稅同盟雖能改善全世界的交易效率，但是由於商品交易的歧視待遇，未參加關稅同盟的國家不免喪失利益。

四、關稅同盟的貿易條件後果

關稅同盟之內廢除進口稅，貿易形態隨之改變以後，也影響了淨商品貿易條件 (*net commodity terms of trade*)，這種貿易條件為出口價格與進口價格的比率。現在我們需要區別短時期與長時期貿易條件的變化。短時期內變動的因素包括貿易轉向，匯率的調整，講價能力的變動；而生產力的變化與真實所得的改變，則歸入長時期的因素之內。有人可能反對這種區分，認為所得後果自關稅同盟建立之日起即已發生，故應歸入短期因素之內。但是準此繼續研究，又知道所得的增高是累積變動的後果，莫不需要相當長的時間始能充分發揮作用。而國際收支的反響列入短時期的因素之內，乃係在缺少所得後果時，貿易轉向似乎需要調整匯率的緣故。

依照馬夏爾所用的術語，關稅同盟的貿易轉向後果，是同盟之內各會員國對於外國貨物交互需求 (*reciprocal demand*) 的轉變。這種轉變將改善貿易條件，並且在其他情況不變之下，交互需求的變動愈大，愈能改善貿易條件。此外，貿易條件的改變，也須根據交互需求的彈性大小而定。

交互需求彈性的大小，由貿易商品的供給彈性與需求彈性兩者所決定。當關稅同盟的地區範圍很狹窄，不能影響世界市場價格的情況，出口貨的需求彈性與進口貨的供給彈性均可視為無窮大，因此建立關稅同盟並不能影響貿易條件。這種狀況在實際世界中雖然未必存在，但是中美洲共同市場的情形與此似頗接近。反之，關稅同盟的地區範圍很廣大，就可能改善貿易條件。此項結論也可能從下列命題推演出來：在其他條件不變的狀況之下，經濟區域的面積愈遼闊，對於外國產品之交互需求的彈性將愈大，若經濟區域的面積愈狹小，則第三國對於關稅同盟產品之交互需求的彈性將愈小（註四〇）。

從馬夏爾交互需求曲線的術語來說，我們係暗含着假定參加同盟各國與非參加各國的國際收支，經由物價與工資的伸縮性而維持平衡，亦即在關稅同盟建立以前與以後比較其貿易條件，國際收支是一直平衡的。在辨別下述調整過程的兩個步驟中，

可能需要修正匯率。開始時貿易轉向藉提高出口價格及降低進口價格而直接影響貿易條件，當時關稅同盟的國際收支受此諸最初的价格變動的影響，並確實增加輸出與減少輸入的數量。一般而言，關稅同盟輸出減少的數量不致超過輸入縮小的程度，貿易條件有利的演變所獲得的盈餘不至於全被掃除，因此關稅同盟的國際收支必能獲致盈餘。結果或則經由價格水準的第二度波動，或則由於會員國爲了平衡國際收支而外匯升值，關稅同盟的貿易條件遂得更進一步的改善。設若產品的國內外需求彈性大於國內外的供給彈性，結果則剛剛相反。

談判關稅減讓時關稅同盟的討價還價力量，也影響貿易條件。米德即曾指出作爲一個經濟單位的貿易區域，當他和別國談判商業政策的待遇時，該單位的地區範圍愈遼闊，愈富有講價的力量，他的對外貿易條件也愈能獲得改善（註四一）。證諸近年來的演變，歐洲共同市場的講價能力遠大於往昔比利時荷蘭盧森堡三國關稅同盟的力量，這是無人能予否定的事實。所以關稅同盟的地區範圍愈廣大，愈能改善貿易條件。

生產力與真實所得兩者的變動，都是影響貿易條件的長期因素。事實上如果不考慮人口的繁殖，只要生產力增長即能提高真實所得。提高真實所得之後縱然沒有價格水準的波動，也必定會使關稅同盟的貿易條件惡化，此即謂之所得後果。不過生產力提高若促成物價水準的普遍降低，關稅同盟的貿易條件必然更爲惡化，此即替代後果。然而生產力的提高若係集中在代替進口貨物的部門，物價普跌必定對於貿易條件發生有利的影響作用（註四二）。

所得後果與替代後果除了直接影響貿易條件之外，經由國際收支的變動也能間接的影響貿易條件。真實所得升高之後，增多輸入固然不利於國際收支，但是物價下跌却能給予改善。國際收支的改善或破壞，將引起關稅同盟各國通貨的升值或貶值，並且隨之而有貿易條件的改善或惡化。

五、關稅同盟在行政上的經濟利益

關稅同盟各國之間降低關稅，在一國的財政措施上能够節省費用，導致行政上的經濟利益。不過這並不是廢除關稅形式以

後唯一的利益。海關手續的費時費錢，正如同貨物經過港口所需的運輸成本一樣，是國際貿易的額外費用，不僅增加貿易商的成本負擔，也使許多邊際交易因而喪失。

大多數國家的關稅法，規定的內容都極其複雜，除非專門的報關行或經紀人與律師之類的人物，一般人對之莫不茫然，他們的服務佣金，業已提高了進口的成本，確乎是對外貿易的另一重障礙。此外尚有種種行政上直接間接對於進口的管制，例如進口貨品稅則的複雜分類，海關課稅的繁雜程序，港口檢疫與品質檢驗的稽延，標籤、包裝、及廣告等的防止仿造，專利權與商標權的保衛等。有些國家對於動物與動物製品的進口，植物與植物製品的進口，食品、藥物、以及化粧品等的輸入均有特殊的限制。再如課稅上的差別待遇，公路運輸的管制，特種檢驗的規定，原產地證明書，以及鼓勵本國國民的「購買國貨」運動等，無不增高進口的成本。當然，關稅同盟各國爲了達成廢除進口稅的目的，不免要增加談判，制訂共同的進口稅則，互相監督，以及磋商租稅有關問題等新的負擔，但是廢除彼此間的關稅，總能節省貿易的費用。

六、落後地區的關稅同盟

最近七八年來，各經濟落後地區的國家，也有若干關稅同盟或其他經濟結合計劃的倡議與推動。這些非工業區域的國家能否從關稅同盟上獲取經濟利益，迄今仍然是一個晦暗的問題（註四三）。無疑的，此類計劃或方案包含的政治意味頗重，但是各參加國在求經濟上的利益，也是一致的期望。上文所說的關稅同盟理論，事實上是一種「隱藏的」自由貿易理論（註四四）。而落後地區的國家都在努力於經濟發展，普遍的要求採用保護手段。關稅同盟由於貿易創造而提高國民所得水準，趨向於自由貿易，係屬「好的」同盟。可是由於貿易轉向降低了國民所得水準，趨向於保護政策，自屬「壞的」同盟。一國若願意接受「好的」同盟，何以不更進一步邁向自由貿易？反之，一國若爲了片面保護而拒絕自由貿易的全部利益，爲何又須放棄關稅同盟保護某些產業所發生的局部利益（註四五）？所以照前述范因納，米德，厲樸賽等學者的理論看來，現有的關稅同盟學說已經陷於進退維谷的狀態。

一切落後地區推動關稅同盟方案的國家，包含的人口總數都很少，國民生產總值都很低，艾冷（Robert L. Allen）曾予計算說明（註四六）。不僅如此，這些地區中往往一兩個國家在經濟上佔據決定性的地位，例如印尼、馬來亞、菲律賓、星加坡、及泰國在五六年前進行的東南亞友好經濟談判計劃，其中印尼的生產即約佔全部的一半，菲律賓與印尼合計，則佔全部生產的四分之三以上。阿根廷、巴西、智利、墨西哥、巴拉圭、秘魯、烏拉圭、及玻利維亞等組織的拉丁美洲自由貿易區域，巴西與墨西哥兩國的生產規模相似，合計約佔全區域的三分之二。哥斯達黎加、薩爾瓦多、瓜地馬拉、洪都拉斯、與尼加拉瓜所簽訂的中美洲各國自由貿易條約建立關稅同盟，其中瓜地馬拉的生產佔全區域的三分之一，若再加上薩爾瓦多或哥斯達黎加任何一國，生產即佔全區域的二分之一以上。再如阿拉伯聯合國、伊拉克、約旦、利巴嫩、沙烏地阿拉伯、葉門、蘇丹、利比亞、突尼西亞、及摩洛哥等組織的阿拉伯聯盟，其中阿拉伯聯合國一國的生產即約佔全部的二分之一。北非阿拉伯國家中的阿爾及利亞，該國的生產也佔全體的二分之一。

這些區域目前的貿易量，佔全世界貿易總額的百分比都非常小，中美洲各國所佔的不到 0.5%，拉丁美洲各國及阿聯各國也只各佔 4% 而已。同一區域之內各國相互的貿易額也極小，各國經濟上相輔的程度未見有增強的趨向。此類地區製造業工廠的適度規模，大體上相當參差，輕工業及消費品工業的市場範圍較小，擴大市場實在不能確斷是否一定有利。關稅同盟建立之後縱能擴大市場，所牽連的重要問題是如何擴大投資。許多落後國家對於外人投資大多不表歡迎，政府對於新投資的限制太多，特別是具有潛在發展可能的製造業。此類同盟由於形式上只是行政的或政策性的協定，不是嚴格的條約，故而擴大的市場是否穩定可靠不無疑問，外國投資者自然裹足不前。關稅同盟的中央決策當局，也可能選擇某種工廠設於甲國，某種工廠設於乙國，藉此冀望達到經濟的生產規模。可是這種做法勢必擴張國營事業或國際獨占的範圍，經濟效率難免損失，禁止同盟地區以內的競爭，實在有背同盟的初衷。

落後地區的關稅同盟是否能改善貿易條件，及加強對於工業化國家貿易的穩定性，為值得注意的問題。落後地區國家的關稅同盟若是工業化國家資本財貨與其他工業製品的較大主顧，甚至成爲獨買者，自能對工業化國家出口貨的價格施以壓力。如

果關稅同盟建立之後各國在出口方面的力量遠勝於往昔，各國確能合作無間，也可能改善貿易條件。然而此類同盟方案大多數組織鬆弛，未必團結一致，以致在出口貨的銷售能力上難望增強；甚至各國仍舊彼此競爭，抵銷同盟的威力。有些國家的貿易操在國營的貿易局手中，這種辦法不能普遍採用；同一區域中的各個國家，大多不願意改弦更張，不肯放棄本國原有的出口方式。

若干落後區域的國家，在某些產品的輸出上固然佔據全球出口量的重要部分，但是並不能完全控制世界市場的供給，而且很多貨品的生產被同盟地區以外的國家操縱；總之，關稅同盟未必能達成獨占或獨買的地位。

關稅同盟欲達成某些出口貨的獨占地位，這與所賺外匯的穩定程度剛好相反。同盟地區愈集中生產於某種初級產品，賺取的外匯數額愈難穩定。反之若將產品分散，當然無法達到獨占的目標。事實上落後地區的關稅同盟，多係集中生產某一兩項初級產品。例如中美洲各國的同盟，咖啡的出口價值在哥斯達黎加佔總輸出的52%，在薩爾瓦多佔72%，在瓦地馬拉佔76%，在洪都拉斯佔23%，在尼加拉瓜佔38%。香蕉出口價值在哥斯達黎加佔輸出總值的32%，在瓜地馬拉佔18%。其他地區如西非洲各國，產品集中於可可、花生、與橡膠；在拉丁美洲各國則集中於咖啡、羊毛、銅、與肉類等項目。

初級產品的生產國組成關稅同盟，出口所賺外匯總額的波動或可從而減少，因爲同盟各國的產品未必同時發生價格的波動；例如可可跌價的時候，花生的價格可能很穩定甚至上漲，全區域出口賺得的外匯可能仍很穩定。如果能將出口賺得的外匯平均分配給參加關稅同盟的各個國家，不失爲穩定外匯收入的辦法，可惜此類關稅同盟方案，多不此之圖。享受價格上升經驗的國家，決不會與遭受價格跌落痛苦的國家一致行動。在某一個年份或某些國家單獨的觀察，可能比同盟全體的處境爲佳，當然不必和其他國家步伐一致。此外某些產品價格的跌落具有週期性，例如咖啡或礦產品等；從其他產品輸出獲得的利益，未必能抵銷某些產品價格週期跌落的損失。至於遭逢全部初級產品的普遍跌價時，關稅同盟當然無能爲力。

落後地區組成關稅同盟能否加強業者間的競爭，亦即能否憑藉淘汰無效率的生產者，以促進其他生產者的合理化及降低成本，也是應予明辨的問題。事實上欲使競爭力量能發揮作用，須兩個以上國家處於相同的經濟發展階段，這時如果沒有貿易上

的障礙，兩國（以上）的產業將在市場上彼此競爭。競爭的地區愈廣，即經濟發展的階段愈高，潛在的經濟利益也愈厚。落後地區國家組成關稅同盟，極少能有這種狀況，因為各參加國製造業的生產水準都很低，而且還集中在某一兩個國家之內。像中美洲的五國，所處的生產階段大都相似，也都沒有重要的製造業產品。拉丁美洲各國的重要工業生產集中在墨西哥、巴西、及阿根廷三國；阿聯各國則以埃及的工業俱有壓倒的優勢；至於西非、北非以至於東南亞，情形也如出一轍。似此一兩個國家立於較高的經濟發展階段，建立關稅同盟自將擴張該一兩個國家的市場，但是一般的產業因為缺少敵對者，照目前的方案觀察，殊少有促進競爭的可能。除非在關稅同盟之下能建立新的產業，否則無法藉促進競爭而獲取經濟利益。

貿易創造的利益可以在歐洲經濟共同體內獲得，但是落後地區却不能懷抱多大的希望。因為落後地區組成關稅同盟，仍需仰仗關稅的卵翼，以抵制從工業發達國家來的進口貨，各會員國之間撤除關稅，並不能消除工業國產品的壓力。像埃及貨物在阿聯境內，或墨西哥貨物在拉丁美洲境內，仍不能與西歐或北美的低成本貨物相抗衡；除非關稅同盟全境普遍的抬高關稅稅率，使之高於目前的稅率水準。可是加強保護手段而發展進口貨的替代品工業，實在不能視為關稅同盟的利益。苦將撫育幼稚工業關稅的理論推廣應用，以關稅同盟全境作為一個國家，或者可能吸引效率大及產量多的一種產業存在；不過這須假定同盟的各會員國都同意經濟因素所決定的產業區位，即某種產業設於某一會員國內，另一產業設於另一會員國內，同盟全境為各業擴大的市場，如此將產業分別建立而符合於比較利益法則。事實上任何國家不會因為實施關稅同盟計劃而願意放棄現有的很多產業，不可能全心全力的奉行比較利益法則。

有人將落後地區建立關稅同盟視為吸引外人投資，促進經濟發展的有力因素。其實組成關稅同盟未必即能吸引投資，限制外人投資的因素實在太多。參加關稅同盟各國經濟政策及社會政策的差異，使許多合作計劃的進行異常艱難，並且還能促成同盟建立以後的不安定，使同盟計劃難於貫澈。各國的商業政策，政治傳統，文化背景，消費形態，目前的貿易狀態，以及經濟發展的方向等，都能限制關稅同盟的設計與施行。

落後地區在關稅同盟創立之初，各參加國若能精誠合作，願意犧牲本國的若干利益，一切以同盟全體的利益為前提，則同

盟可能使各國達成某些合理的資源分派，獲致較大的經濟進步。當然，各國經由磋商談判，研討共同的計劃，交換技術人員，聯合開闢市場，加強金融合作，建立區域性的清算制度，都可能節有許多行政上的費用，有助於各參加國的安定與進步。不過各種關稅同盟計劃，顯然的不是在追求自由貿易的理想，實際上都是保護手段，是一種區域性的保護手段。

民國五十五年三月於臺北指南山麓

附註

- (註1) GATT, Basic Instruments and Selected Documents, Vol. 1 (Geneva, 1952) Part III, Article XXIV, Sec. 8(a).
- (註2) Augustin Cournot, Researches into the Mathematical Principles of the Theory of Wealth (New York: Macmillan Co., 1927), chaps. x and xii. Kunt Wicksell, Lectures on Political Economy (London: Routledge & Kegan Paul, 1934) Vol. 1, p. 133. Cited in Bela Balassa, The Theory of Economic Integration, (Richard D. Irwin Inc., Homewood, Illinois, 1961), p. 21.
- (註3) J.S. de Beers, "Tariff Aspects of a Federal Union," Quarterly Journal of Economics, Nov. 1941, pp. 49-92. C. Westrate, "The Economic and Political Implication of a Customs Union," Quarterly Journal of Economics, May 1948, pp. 362-380.
- (註4) Maurice Byé, "Unions douanières et données nationales." Economic Appliquée, January-March 1950, pp. 121-158.
- (the English translation was published in, International Economic Papers, No. 3 [London: Macmillan & Co., Ltd., 1953], pp. 208-234).
- (註5) Herbert Giersch, "Economic Union between Nations and the Location of Industries", Review of Economic Studies, No. 2 (1949-1950), pp. 87-97.
- (註6) Jacob Viner, The Customs Union Issue (New York: Carnegie Endowment for International Peace), 1950.
- (註7) J.E. Meade, Problems of Economic Union (The University of Chicago Press) 1953.

_____, The Theory of Customs Union (Amsterdam: North Holland Publishing Co.), 1955.

(註12) H. Makower and G. Morton, "A Contribution Towards a Theory of Customs Unions," Economic Journal, March 1953, pp. 33-49.

(註13) R.G. Lipsey, "Mr. Gehrel's on Customs Union." Review of Economic Studies, No. 3, 1956-57, pp. 211-214.

_____, "The Theory of Customs Union: Trade Diversion and Welfare," *Economica*, Feb. 1957, pp. 40-46.

_____, "The Theory of Customs Union: A General Survey," *Economic Journal*, September 1960, pp. 496-513.

(註14) Tibor Scitovsky, *Economic Theory and Western European Integration*, Stanford University Press, 1958, revised edition, London 1962.

(註15) H.G. Johnson, "Discrimination Tariff Reduction: A Marshallian Analysis", Indian Journal of Economics, July 1957, pp. 39-47.

_____, "The Gains from Free Trade with Europe: An Estimate" Manchester School of Economic and Social Studies, September 1958, pp. 247-255.

_____, "Marshallian Analysis of Discriminatory Tariff Reduction: An Extension", Indian Journal of Economics, October 1958, pp. 177-182.

_____, "The Cost of Protection and the Scientific Tariff," *Journal of Political Economy*, August 1960, pp. 327-345.

_____, "Optimal Trade Intervention in the Presence of Domestic Distortions," in R. E. Caves, H. G. Johnson, and Peter B. Kenen(eds.), *Trade, Growth, and the Balance of Payments: Essays in Honor of Gottfried Haberler* (Chicago: Rand McNally Co.,) 1965.

_____, "An Economic Theory of Protectionism, Tariff Bargaining, and the Formation of Customs Unions," *Journal of Political Economy*, June 1965, pp. 256-283.

(註16) Jaroslav Vaneš, *International Trade: Theory and Economic Policy*, (Richard D. Irwin, Inc., Illinois) 1962,

chapter 18.

(註引) Viner, Ibid., pp. 46, 51.

(註引) J. E. Meade, *The Theory of Customs Union*, 1955, pp. 35-36.

(註引) Mordechai E. Kreinin, "The Outer Seven and European Integration", *American Economic Review*, June 1960, pp. 370-386; and "Trade Creation and Diversion in a Customs-Union-A Graphical Presentation", *Kyklos*, No. 4, 1963, pp. 660-661.

(註引) H. G. Johnson, "Discrimination Tariff Reduction: A Marshallian Analysis," *Indian Journal of Economics*, July 1957, pp. 39-47, and "An Economic Theory of Protectionism, Tariff Bargaining and the Formation of Customs Unions", *Journal of Political Economy*, June 1965, pp. 256-283.

(註引) 註漏矣。

(註引) Bela Balassa, *The Theory of Economic Integration*, (Richard D. Irwin Inc., Homewood, Illinois) 1961, p. 29.
(註引) Viner, Ibid., p. 51n

(註引) Balassa, Ibid. p. 30.

(註引) Gottfried Haberler, "The Political Economy of Regional or Continental Blocs", in *Postwar Economic Problems*, ed. S.E. Harris (New York: McGraw-Hill Book Co., Inc.) 1943, p. 334.

(註引) Viner, Ibid., p. 51.

(註引) J. E. Meade, "The Removal of Trade Barriers: The Regional versus the Universal Approach," *Economica*, May 1951, p. 190. Also see H. Makower and G. Morton, Ibid.

(註引) H. Makower and G. Morton, Ibid. p. 40 and pp. 45-48.

(註引) J. E. Meade, "The Removal of Trade Barriers: The Regional versus the Universal Approach," *Economica*, May

1951, p. 190.

(註14) Viner, *Ibid.*, p. 51.

(註14) 亂變規。

(註15) Mordechai E. Kreinin, "European Integration and American Trade," *American Economic Review*, September 1959, pp. 615-627.

(註16) 亂變規。

(註17) J.E. Meade, *The Theory of Customs Union*, 1955, p. 109.

(註18) Jan Tinbergen, "Customs Union: Influence of Their Size on Their Effect," *Selected Papers* (Amsterdam: North Holland Publishing Co.) 1959, pp. 152-164.

(註19) Balassa, *Ibid.*, pp. 35-36.

(註20) Viner, *Ibid.*, p. 122.

(註21) R.G. Hawtrey, *Economic Destiny* (London: Longmans, Green & Co.) 1944. pp. 135-136. Cited in Balassa, *Ibid.*, p. 35.

(註22) R.G. Lipsey. "The Theory of Customs Union: Trade Diversion and Welfare," *Economica*, Feb. 1957, pp. 40-46; R.G. Lipsey and K.J. Lancaster, "The General Theory of the Second Best," *Review of Economic Studies*, No. 1 (1956-57), pp. 11-32.

(註23) Franz Gehrels, "Customs Union from a Single Country Viewpoint," *Review of Economic Studies*, No. 1 (1956-57), pp. 61-64.

(註24) R.G. Lipsey, "Mr. Gehrel's on Customs Union," *Review of Economic Studies*, No. 3, (1956-57) pp. 211-214.

(註25) R.G. Lipsey, "The Theory of Customs Union: A General Survey," *Economic Journal*, September 1960, pp.

508-509.

(註四二) F.V. Meyer, "Complementarity and the Lowering of Tariffs", American Economic Review, June 1956, pp. 323-335.

(註四三) Viner, Ibid., p. 55.

(註四四) J.E. Meade, The Theory of Customs Union, 1955, p. 96; Viner, Ibid., pp. 55-56.

(註四五) Tibor Scitovsky, Ibid. pp. 70-76.

(註五〇) H.G. Johnson, "An Economic Theory of Protectionism, Tariff Bargaining, and the Formation of Customs Unions", Journal of Political Economy, June 1965, pp. 256-283.

(註五二) C.A. Cooper and B.F. Massell, "Toward A General Theory of Customs Unions For Developing Countries", Journal of Political Economy, Oct. 1965, pp. 461-476,

(註五三) 田浦桂 p. 461.

(註五四) Robert Loring Allen, "Integration in Less Developed Areas", Kyklos, No. 3, 1961, pp. 315-334.

本文完成得國家長期發展科學委員會之補助。