# 基于新经济地理学的产业集群理论综述（上）

来源：网络 作者：春暖花香 更新时间：2024-06-13

*一、新 经济 地 理学 的产生背景 二、克鲁格曼对产业集群的有关论述 新经济地理学在不完全竞争和规模报酬递增的前提下，用规范的数学模型分析了企业规模经济、市场外部经济、交易运输成本、工资等相互作用过程所决定的制造业的集群动态过程。马歇尔之...*

一、新 经济 地 理学 的产生背景

二、克鲁格曼对产业集群的有关论述

新经济地理学在不完全竞争和规模报酬递增的前提下，用规范的数学模型分析了企业规模经济、市场外部经济、交易运输成本、工资等相互作用过程所决定的制造业的集群动态过程。马歇尔之后，产业集群理论研究在主流经济学中沉寂了相当长的一段时间，只有经济地理学仍然在关注产业的区域集聚问题。20世纪90年代以克鲁格曼为代表的新经济地理学（Neic Geography）理论为产业集聚的产生提供了很好的解释。克鲁格曼(1991)认为:空间问题没有引起主流经济学家的真正重视是因为缺少精确模式分析报酬递增的假设，他把空间思想引入正式的经济分析，是继马歇尔之后第一位开始把区位问题和规模经济、竞争、均衡这些经济学研究的问题结合在一起的主流经济学家，并对产业集群给予了高度的关注。他认为，经济活动的聚集与规模经济有紧密联系，能够导致收益递增。克鲁格曼从理论上证明了 工业 活动倾向于空间集聚的一般趋势，并阐明由于处在环境的限制，如贸易保护、地理分割等原因，产业集聚的空间格局可以是多样的，特殊的历史事件将会在产业区形成过程中产生巨大的影响力。克鲁格曼以规模报酬递增、不完全竞争的市场结构为假设前提，在D-S模型基础上加入劳动力流动与要素报酬之间的累积因果关系——即劳动力越集中的地方由于垄断竞争的特性，其要素报酬也越高，从而越吸引劳动力的集中——如此便可以解释产业集群的形成。克鲁格曼在D-S模型的基础上从经济活动的内部机制来解释经济活动的集群现象，强调产业“中心”的内生性和竞争均衡的思想，认为产业集聚是由企业的规模报酬递增、运输成本和生产要素移动通过市场传导的相互作用而产生的。

克鲁格曼(1991) 在 总结 哈里斯(Harris，1954)的“市场潜力”理论与普里德(Bred，1966)的以市场规模与区域产业范围间循环关系为基础的进口替代区域经济增长理论的基础上，在《政治经济学杂志》上发表的《递增收益与经济地理》一文,并建立了他的中心—外围模型②(the core-periphery model)，认为两个对称的区域会分别发展成为核心和周边区域，从而揭示了经济地理聚集的内在运行机制。克鲁格曼在模型中指出有两种力量决定着经济行为和经济要素在空间上是收敛还是扩散：向心力（centrepetal force）以及离心力（centrefugal force）。向心力使得经济活动和经济要素在空间的分布反映在产业层面上就是产业集聚，这也是新经济地理和空间经济学非常重视产业集聚的原因。在中心外围理论模型中克鲁格曼认为行业地理集中主要受三种效应驱动。一是市场准入效应，即垄断厂商总是将其生产安排在大市场同时并向小市场出口的趋势；二是生活成本效应，它分析了厂商区位对当地生活成本的影响，在有大量厂商集中的地区商品价格相对较低，从而会吸引大量的消费者聚集在该地区，进而节约了消费者的生活消费支出；三是市场挤出效应，在存在竞争的情况下，厂商总是向竞争者相对少的地区集中，也就是说，大量厂商集中在一起的结果，就会使得该地区的一些厂商向厂商相对较少的地区移动；前两种效应的合力形成聚集力，它有利于厂商和消费者在地理上的集中，并且相互促进；后一种效应则形成离心力，促使厂商在地理上的扩散。该模型的主要经济思想是，一个经济规模较大的区域，由于前向联系和后向联系②，会出现一种自我持续的制造业集中现象，经济规模越大，集中越明显。运输成本越低，制造业在经济中所占的份额越大，在厂商水平上的规模经济越明显，越有利于集聚，“中心—外围”结构的形成取决于规模经济、运输成本和区域国民收人中的制造业份额。这一模型说明了一个国家或区域为实现规模经济而使运输成本最小化，从而使得制造业企业倾向于将区位选择在市场需求大的地方，但大的市场需求则又取决于制造业的分布。中心一外围模式的出现依赖于运输成本、规模经济与国民收入中的制造业份额。新经济地理学最重要的基石和假定是任何制造业产品都具有运输成本。这一运输成本是广义的，它包括看得见的运输 网络 形成的有形运输成本，也包括地方保护引起的非关税贸易壁垒（即经济一体化的反义）。从直观上看，制造业之间有上下游联系的产业如果能集聚在一起，则能减少中间投入品的在途损耗、缩小运输成本，从而降低中间投入品的价格，因此厂商有内在的冲动集聚在一起共同分工协作，这种产业集聚效应的力量称作“价格效应”或“制造业前向联系”。另一方面，厂商具有内在冲动集聚在一起生产，形成产业集群，各专业化分工的工人也集聚在同一区域内，产品种类数增多、市场规模扩大；制造业产品从出厂到消费者手中，运输成本降低，工人的名义、实际工资均高于其他非产业集聚区，非产业集聚区的劳动力受工资的诱惑而向集聚区内迁移，这一集聚力量称为“市场规模效应”或“制造业后向联系”。新经济地理学的核心思想是报酬递增、运输成本与要素流动之间相互作用所产生的向心力导致两个起先完全相同的地区演变成一个核心与外围的产业集聚模式，其中的关键是保持对劳动力流动的高度弹性。中心—外围模型的结构 内容 是，两个地区与两个部门，两地区最初是完全相同的，两个部门分别是报酬递增、产品具差异性的制造业与报酬不变、产品同质的农业部门。其中两部门使用的生产要素都是劳动力，同一地区内的农民不能向制造业部门流动，反之亦然；但制造业部门的工人却可以实现跨地区的在同一部门内流动。中心—外围模型揭示了产业地理集中形成的重要特征：在初始均衡的两个地区，随着贸易成本的逐渐降低，当聚集力大于离心力时，劳动力的移动最终会导致产业的不对称地理分布。在这一过程中，最初贸易成本的削减对厂商生产区位并没有任何影响，当贸易成本一旦下降到“均衡点”，聚集力将起主导作用，所有的产业则会移到一个地区，而此时劳动力和产业区位的转移并不是逐渐发生的，而会发生突变。中心—外围模型的意义在于它可以预测一个经济体中经济地理模式的渐进化过程，初始状态时，一个国家的地理区位可能有某种优势，它对另一地区的特定厂商具有一定的吸引力，并导致这些厂商生产区位的改变，一旦某个区位形成行业的地理集中，该地区的聚集经济就会迅速发展并获得地区垄断竞争优势。

编辑。 新 经济 地 理学 特别强调和关心“货币外部性①”，大多数新经济地理学模型都是建立在“货币外部性”基础上的。作为新经济地理学代表人之一的克鲁格曼(1991)认为，技术创新并非是驱动产业集聚的唯一因素，而受“货币外部性”推进的产业集聚却相当普遍；“在收益递增和不完全竞争条件下，外部经济的重要性程度就更广泛一些，尤其是与市场规模效应变化有关的外部经济”。此外，技术和知识溢出是无形的，难以量化，任何人都可以就技术状况做出任何外生性的假设。因此，新经济地理学将建模的重点放在“货币外部性”之上。但并不能据此得出新经济地理学否定技术外部性存在，只将外部经济局限于市场外部经济的狭窄范围的结论。克鲁格曼（1991）认为，正是与供给、需求相关的货币外部性导致了制造业的地理集中和中心——外围模式的形成，他认为，在完全竞争性一般均衡中，货币外部性不产生福利 影响 ，也不会产生动态性 问题 。但在不完全竞争和收益递增的假设下，货币外部性则起着重要的作用。

克鲁格曼(1996)还建立一个动态多区域模型( “race track economy”model)来解释在空间结构均衡时动态力量趋于形成沿地形大概等距离分布的集聚点(城市)。他通过区域跑道模型演绎了区域运行的几何结构，区域跑道模型反映了区域经济体系中各个结构部分呈环状等距离分布，认为运输费用仅仅受环形周长的影响，制造业的同一布局总是处于均衡分布状态。地平面并不是稳定不变的，集中的区域环形分布会产生轻微紊乱的地平面，自发演化出一个或多个制造业群。这样，制造业区域布局由最初的均衡 发展 到两区域集中布局，而这两个最终集中布局区域特征正好相反。

1999年，麻省理工学院又出版了克鲁格曼的新作（与Masahisa Fujita和Fujita Venables合著）《空间经济：城市、区域和国际贸易》（ The Spatial Economy:Cities,Regions,and International Trade）。该书概述了过去十年来关于空间经济及与国际贸易的关系的最新成果，不仅将经济活动的空间定位与克鲁格曼早期的“新贸易 理论 ”联系起来，而且也建立了严谨而精致的空间基本模型。在这之前的关于空间的经济学理论，都有一个致命的缺陷：没有明确说明市场结构，那种存在收益递增时的市场结构。他们的模型均是在规模报酬不变和完全竞争这些便利假设条件下的 分析 ，没有找到某种方式来处理规模经济和寡头垄断的问题，这使得空间问题过去一直是主流经济学中的一个盲点。

克鲁格曼的新经济地理思想主要体现在他的产业集群模型中。克鲁格曼的产业群模型是基于以下事实： 企业 和产业一般倾向于在特定区位空间集中不同群体，不同的相关活动又倾向于集结在不同的地方，空间差异在某种程度上与产业专业化有关。这种同时存在的空间产业集聚和区域专业化的现象，是在城市和区域经济分析中被广泛接受的报酬递增原则的基础。当企业和劳动力集聚在一起以获得更高的要素回报时，存在本地化的规模报酬递增为产业群的形成提供了理论基础。不过，这种递增的要素回报只在集聚发生的区位的有限的空间领域中表现出来。因为远距离的 交通 费用和空间通讯费用决定了这种净收益的增长是有界限性的。于是，本地化的规模报酬递增和空间距离带来交易成本之间的平衡，被用来解释现实中观察到的各种等级化的空间产业格局的发展。

克鲁格曼的产业空间聚集模型假设 工业 生产具有规模报酬递增的特点，农业生产规模报酬不变。在此前提假设下，区域工业生产活动的空间格局演化的最终结果将会是产业空间聚集。这从理论上证明了制造业（工业）活动倾向于空间集聚的一般性趋势，并阐明由于外在环境的限制，如贸易保护、地理分割等原因，产业区集聚的空间格局可以是多样的，特殊的 历史 事件将会在产业区形成的过程中产生巨大的影响力。现实中的产业区的形成是具有路径依赖性的，而且产业空间集聚一旦建立起来，就倾向于自我延续下去。克鲁格曼的工作实际上为主流经济分析理论框架下 研究 产业空间集聚形态的多样性开辟了空间，证明了经济发展中，“区位是重要的，市场结构对产业区位格局和贸易关系的影响仍然重要，尤其是跨国生产组织中出现大量的中间产品交易和差别产品市场的不断细分，使得市场因素在地区间贸易中扮演越来越重要的角色，实际上市场结构的转变反映了地方专业化的趋势。”克鲁格曼的模型为人为的产业政策扶持提供了理论依据，产业政策有可能成为地方产业集聚诞生和不断自我强化的促成因素，包括贸易壁垒也可以改变产业分布的现实格局，不过产业政策或贸易保护措施只不过是各种影响地方产业集群形成与演变的因素之一，并不能必然导致政策制定者的预期愿望，产业集群发展所依赖的不确定因素是很多的。也就是说，克鲁格曼将最初的产业集聚归于一种历史的偶然，初始的优势因“路径依赖”（Path dependence）①而被放大，从而产生“锁定”（Lock-in）效应，因此不存在空间上各要素报酬趋于相等的自动均衡，集聚的产业和集聚的区位都具有“历史依赖”性。内部的和外部的规模经济，给集群内企业带来的集群外企业无法取得的收益诱使集群外企业纷纷携带资金、技术、劳动力等资源向集群靠拢，使得路径依赖更为强烈。由于外部经济规模的存在和路径依赖的存在，使得在集群形成前就进入的企业可能面临着更多的成本，产生出更多的外部性，而后来的企业往往可以免费享有这种外部性。在克鲁格曼看来，收益递增和运输成本节约是产业集聚重要的“向心力”，并且这种“向心力”会在路径依赖和自我预期的作用下产生累积效应，从而形成“中心—外围”的空间结构并强化这种区域的不均衡发展。但是，产业集聚也存在一些“离心力”，如某些生产要素的不可移动性、集聚的外部不经济（拥挤）、地租的巨大区域差异等。因此，产业集聚是在向心力与离心力的相互作用下形成发展的。

克鲁格曼是第一位把产业集聚与国际贸易因素紧密联系起来研究的经济学家。他指出：产品的贸易活动实际上间接地起到了生产要素贸易的作用，无论生产要素最初的分配状态如何，通过贸易活动，总会使某些产品的生产集中于某些工业区。产业集群中的外部规模经济因素在他的眼里是一种开放经济的状态，是各国产业选择和取得优势的决定性因素。这一点和他的“新贸易理论”是吻合的，即各国的贸易优势来自于各国内部的地区产业分工和在此基础上所能达到的规模经济的程度。克鲁格曼将贸易理论和区位理论相结合，用模型化的 方法 通过严密的数学论证从深层次上揭示了产业集聚发生的机制，他第一次通过数学模型分析证明了工业集聚将导致制造业中心区的形成，弥补了马歇尔和韦伯观点的不足。

克鲁格曼非常强调历史的偶然（small accidents of early history）对经济地理形态的影响，这样，既然产业集聚是经济地理形态发生变化的主线，因此，用“历史的偶然”的观点来解释产业集聚形成也变得越来越流行。克鲁格曼也承认制度的重要性，认为集群往往是一个技术创新所导致的报递增的结果，技术创新带有偶然性，来源于产业集群区域的文化、创新精神以及提供激励机制的制度环境。技术创新为本地经济提供新的增长点，借助于制度创新提供的良好的发展环境，该增长点就会凭借技术溢出、知识溢出等报酬递增优势逐步发展壮大，成为一个产业。图1 总结 了克鲁格曼关于产业集群的过程机制。

三、其他新 经济 地 理学 者对产业集群的观点

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找