



JIAOTONG KEDAXING  
YU ZHIZAOYE KONGJIAN FENBU  
JIYU ZHONGGUO DIJISHI DE SHIZHENG FENXI

曹佳斌 著

# 交通可达性 与制造业空间分布

基于中国地级市的实证分析

中国财经出版传媒集团  
经济科学出版社  
Economic Science Press

# 交通可达性与制造业空间分布： 基于中国地级市的实证分析

曹佳斌 著

中国财经出版传媒集团



经济科学出版社  
Economic Science Press

## 图书在版编目 (CIP) 数据

交通可达性与制造业空间分布：基于中国地级市的实证分析/曹佳斌著. —北京：经济科学出版社，2019.6

ISBN 978 - 7 - 5218 - 0520 - 8

I. ①交… II. ①曹… III. ①交通网 - 关系 - 制造业 - 研究 - 中国 IV. ①U491.1②F426.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2019) 第 084624 号

责任编辑：刘 莎  
责任校对：刘 昕  
责任印制：邱 天

## 交通可达性与制造业空间分布：基于中国地级市的实证分析

曹佳斌 著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址：北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编：100142

总编部电话：010 - 88191217 发行部电话：010 - 88191522

网址：www. esp. com. cn

电子邮箱：esp@ esp. com. cn

天猫网店：经济科学出版社旗舰店

网址：http://jjkxcbs. tmall. com

北京时捷印刷有限公司印装

710 × 1000 16 开 13.75 印张 230000 字

2019 年 6 月第 1 版 2019 年 6 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5218 - 0520 - 8 定价：48.00 元

(图书出现印装问题，本社负责调换。电话：010 - 88191510)

(版权所有 侵权必究 打击盗版 举报热线：010 - 88191661)

QQ：2242791300 营销中心电话：010 - 88191537

电子邮箱：dbts@ esp. com. cn)

## 作者简介

曹佳斌，男，1987年生，江西上饶人，经济学博士，广东省社会科学院宏观经济研究所助理研究员，其中2017~2018年在广东省委宣传部挂职锻炼一年。主要研究领域包括：产业经济学、区域经济学、文化消费经济学等。曾主持世界银行贷款项目子课题，作为主要成员参与完成多个国家自然科学基金项目，以及广东省发改委、经信委、旅游局、国地税局、金融办等十余项科研项目，并参与完成中共广东省委交办的多项课题研究。参编《习近平改革开放思想研究》《先行者的探索——广东改革开放40年》《广东改革开放40年研究总论》等书籍多本，在《经济学动态》《财贸经济》《暨南学报》《广东社会科学》等核心期刊发表论文多篇，在省级以上报刊理论版发表文章多篇，曾获得“2016广东社会科学学术年会”二等奖。

第1章	绪论 / 1
	1.1 研究背景和问题 / 1
	1.2 结构安排 / 6
	1.3 可能的创新点 / 7
第2章	文献回顾与评述 / 9
	2.1 产业集聚现象及效应 / 9
	2.2 产业集聚形成因素研究 / 11
	2.3 中国产业集聚的经验研究 / 16
	2.4 交通与经济活动空间分布的经验分析 / 24
	2.5 文献评述 / 32
第3章	主要变量测度及统计分析 / 34
	3.1 相关变量测量方法评述 / 34
	3.2 运输成本测量 / 41
	3.3 我国交通基础设施发展状况 / 46
	3.4 城市交通可达性 / 56
	3.5 交通可达性的工具变量：明朝驿站 / 61

第4章

交通可达性与制造业地理集中 / 63

- 4.1 引言与研究动机 / 63
- 4.2 中国制造业地理集中的基本事实 / 65
- 4.3 交通可达性与制造业集中 / 71
- 4.4 交通可达性与地区专业化 / 94
- 4.5 交通可达性的空间溢出效应 / 119
- 4.6 本章小结 / 128

第5章

交通可达性与制造业结构 / 130

- 5.1 文献评述及理论分析 / 130
- 5.2 实证模型与变量数据 / 134
- 5.3 描述性统计 / 137
- 5.4 实证分析 / 139
- 5.5 扩展分析——交通可达性制造业增长效应的异质性 / 146
- 5.6 本章小结 / 154

第6章

交通可达性与新建企业选址 / 155

- 6.1 引言 / 155
- 6.2 文献评述 / 156
- 6.3 模型设定与变量选择 / 159
- 6.4 实证结果 / 167
- 6.5 本章小结 / 174

第7章	总结与展望 / 176
	7.1 主要研究结论 / 176
	7.2 政策建议 / 179

附录	/ 180
----	-------

参考文献	/ 196
------	-------

后记	/ 212
----	-------

# | 第 1 章 |

## 绪 论

### 1.1 研究背景和问题

#### 1.1.1 研究背景

在地理空间上，经济活动的不断集中是真实世界中普遍存在的现象，不仅表现在全球层面，也体现在各个国家或地区内部。经历 40 年的伟大变革，我国产业（制造业）活动的空间分布发生了显著的变化，其中一个较为明显的特征是以地区专业化表征的产业集聚不断加深与扩展。大量研究采用各类理论工具测算了我国改革开放后不同行业，尤其是制造业中不同行业的地理集中现象（梁琦，2004；范剑勇，2008；刘修岩，2014）。以 2007 年中国制造业企业就业人数的省区分布情况为例，就业人数排在前四名的省份为广东、江苏、浙江与山东，全部位于东部沿海地区，这四个省制造业总就业人数占全国比重接近 50%；排名后四位的省份（除海南外），都属于西部地区，就业人数占比不到 1%。人口与经济资源向东部地区的集聚，尤其是向长三角、珠三角以及京津冀三大城市群的集聚已是最为人熟知且令人印象深刻的空间资源分布形态。

集聚有助于提升整体制造业的生产率和国际竞争力，有助于深化和增强

地区专业化程度，但与经济活动空间集聚相伴随的是区域以及城乡之间差距的不断扩大。在学术层面上，如何解决产业集聚引致的地区间差距与区域协调发展是个热门并引发诸多争议的话题（范剑勇，2008；魏后凯，2008；陈钊和陆铭，2009；刘修岩，2014）。国内制造业的非均衡发展对“新古典增长经济学”的收敛假说（Barro & Xala-i - Martin, 1995）构成巨大挑战，并对新古典增长理论提出了严峻的课题。20世纪90年代，新经济地理学引入空间维度，在解释工业集聚与地区间收入差距方面显得更具说服力。因此，地区制造业经济活动空间分布问题再次引起广泛的关注。近些年，关于产业空间分布演化的研究主要集中在美国和欧洲，对新贸易理论（NTT）和新经济地理学（NEG）的理论预测进行检验（Krugman, 1991；Kim, 1995；Ellison & Glaeser, 1997）。由于数据约束，关于国内产业部门地理格局演化的研究比较晚，从杨（Young, 2000）开始才有些许零星的研究；2004年后，由于工业统计数据的质量和可获得性得到迅速改善，关于中国制造业空间演变历程及内在机理的研究才陆续涌现（文玫，2004；白重恩等，2004；路江涌等，2006；吴意云等，2015）。2007年中国制造业企业的空间分布，如表1-1所示。

表 1-1 2007 年中国制造业企业的空间分布

排名	省份	就业人数 (人)	份额	排名	省份	就业人数 (人)	份额
1	广东	785202	0.1681	12	重庆	109404	0.0234
2	江苏	539601	0.1155	13	湖北	105225	0.0225
3	浙江	510988	0.1094	14	湖南	103079	0.0221
4	山东	435059	0.0931	15	安徽	70884	0.0152
5	山西	407653	0.0873	16	黑龙江	69336	0.0148
6	河南	193248	0.0414	17	江西	63964	0.0137
7	福建	180557	0.0386	18	吉林	59647	0.0128
8	上海	157646	0.0337	19	天津	58627	0.0125
9	辽宁	147836	0.0316	20	北京	56946	0.0122
10	河北	137685	0.0295	21	陕西	55720	0.0119
11	四川	121978	0.0261	22	内蒙古	55404	0.0119

续表

排名	省份	就业人数 (人)	份额	排名	省份	就业人数 (人)	份额
23	广西	52408	0.0112	28	宁夏	17039	0.0036
24	贵州	51586	0.0110	29	青海	9459	0.0020
25	云南	47351	0.0101	30	海南	7483	0.0016
26	甘肃	32804	0.0070	31	西藏	1982	0.0004
27	新疆	25906	0.0055				

资料来源：笔者根据中国工业企业数据库计算整理而得。

影响经济活动空间分布的因素众多，传统产业区位理论以及新经济地理学都将运输成本视为影响工业区位和要素跨区域流动的关键因素，尤其是新经济地理学从理论机制上讨论并强调运输成本对于产业空间分布的重要影响。新经济地理学认为，随着运输成本不断降低，制造业集聚一般会呈现倒“U”形的长期趋势。高运输成本会阻碍着地区间的贸易往来，各地区为满足自身对产品多样化的市场需求，会出现分散化的产业布局；当运输成本下降时，地区间贸易相对自由化，不同地区的企业可以发挥各自的规模报酬递增优势，并选择在市场潜能较大的地区规模化生产，与此同时，降低的运输费用或物流成本可以增加地区对外供应的市场可达性，由此可能形成“中心—外围”的产业分布结构。此时，伴生集聚引起的拥挤效应也开始出现，拥挤成本和要素成本都因竞争而不断提高，离心力不断增加。但只要向心力和离心力的合力仍然为正，集聚趋势就会继续出现；当运输成本足够低时，企业会对由竞争推高的生产成本和运输费用之间进行权衡，制造业可能会出现新一次的产业扩散（Krugman & Venables, 1995; Fujita, Krugman & Venables, 1999; Aiginger & Rossi - Hansberg, 2006; Chan, Henderson & Tsui, 2008）。因此，从理论层面看，运输成本对于产业活动空间分布的地位重要性不言而喻。但从全球经济发展现实来看，伴随着大型运输工具的出现与革新（如集装箱），公路网质量的不断提升，以及通讯及信息技术的不断革新，显性的交通运输成本下降非常明显。尤其是非物质性物品流动（如知识、信息、技术）重要性逐步增加，部分国外研究甚至都开始认为交通运输成本已经不再是影响企业及产业空间分布的重要因素（Fujita & Thisse, 2013）。

新经济地理学强调了运输成本对于产业分布变化的影响，如果要准确完整地描绘和理解我国制造业空间分布格局的全面图景，需要把这一发展实践放在新经济地理学的框架中，通过运输成本这一关键性因素解释地区产业分布的变化，但这并不能概括出我国目前产业空间分布的全貌。与美国或者欧洲“亲市场”的产业发展路径不同，中国的经济地理分布不仅受经济地理因素的驱动（文玫，2004；金煜等，2006），还受中国体制和制度性因素的干预或牵制（Young，2000），地区间行业专业化呈现出“非市场化”特征（吴意云等，2015）。比如，我国20世纪80年代提出的率先发展东部、实行对外开放的非均衡发展战略；21世纪初相继提出的西部大开发战略、振兴东北老工业发展战略以及中部崛起等地域性大战略，对我国经济地理和产业分布产生持续性影响。再如，由于财政分权体制下，各级地方政府分割和地方保护主义不利于地区产业分工和专业化发展。因此，在经济转轨和制度转型期，不考虑体制和制度政策性因素就不能全面准确地理解宏微观主体经济活动。

描述产业活动的地理分布一般有行业和地区两个维度，刻画某一分行业在各地区的分布状况属于行业的地理集中问题；刻画某一地区的行业构成状况属于行业专业化问题。结合上述两维度刻画地区间行业构成及其差异状况，则属于地区专业化问题。要完整刻画我国目前制造业空间分布图景，最好将两者结合起来，但这却是现有研究经常忽视的。此外，经典的新经济地理学理论模型往往忽略工业部门内部的异质性。产业在集聚或扩散的过程中，行业集散次序并不太相同，这就是导致区域化分工的重要原因（Puga & Venables，1996）。在实践中，我们无法忽视部门之间的巨大差异性，不同产业部门在要素使用密集度、产业关联强度上有着天壤之别。如中国的汽车产业和陶瓷业，前者属于典型的资本技术密集型产业，对自然资源禀赋依赖度较低，产业关联强度大，产业链长。除了规模经济、市场需求等因素外，国际产业转移、对外开放、市场化改革以及政府干预也是推动中国汽车产业空间布局变化的重要原因。1998年，汽车产业规模排在前三位的上海属于沿海地区，吉林和湖北属于内陆省份；到2007年，广东、浙江、山东和江苏汽车产业发展迅猛，再加上原先的上海、吉林和湖北，这七个汽车产业相对集中的地区占到全国汽车产业总份额的44.5%，其中五个省份位于沿海地区。相比之下，陶瓷产业对特定资源的依赖度更高，对陶土、煤炭、水等众多自然资

源供给因素要求较高，因此资源禀赋是影响陶瓷产业布局的第一大成因。陶瓷产业的集聚特征非常明显，1998年广东陶瓷产业规模占全国陶瓷产业规模的51%，到了2007年广东依旧占全国陶瓷产业规模的42.4%。综上所述，要完整地理解我国产业经济地理的演变格局及趋势，需要区分不同的产业。在研究交通运输对制造业空间分布的影响时也不应忽视这些部门异质性。

在研究运输成本与产业空间分布关系这一问题上，遇到的首要问题就是概念的辨析与度量。在新经济地理理论框架下的运输成本概念反映的是所有与贸易和物流相关的障碍，内涵丰富广泛，既包括显性的运输成本，也涵盖隐性无形的运输成本，以至于我们经常将运输费用和运输部门视为黑箱（Fujita & Thisse, 2013）。在国内，目前研究中通常使用的交通基础设施存量（如公路长度或铁路密度等）或静态地理距离数据显然无法准确地刻画运输成本及其动态变化。交通设施存量（如公路长度或铁路密度）仅反映该地区交通基础设施的相对发展水平，但并不能较好地反映该地区的交通运输成本：其一，路网长度和密度仅仅从总量上度量交通发展状况，并没有考虑路网空间分布的真实情况，忽略了实际交通网络节点及线路分布，要精确刻画交通运输成本并不容易；其二，路网密度忽略了不同道路等级的差异性以及大量“断头路”的情况，即使简单地采用路网密度也可能无法准确地度量运输成本。但囿于数据获取困难，以及缺乏相应的地理数据处理技术，目前国内外大多数研究仍较多采用这一指标度量运输成本。

产业活动的空间分布对应着微观企业的区位选址。对于某地区而言，一个地区的产业空间变化分为两个部分：企业数量的存量变化和增量变化。现有企业的产业规模变化刻画的是地区产业的存量变化；而新建企业的数量和产出刻画的是地区产业空间分布的增量变化。需要指出的是，改善地区交通可达性对新建企业和现有企业的选址决策影响差异明显。现有企业在生产过程中投入大量的物质及人力资源用于固定成本和新增投入，以及本地营销网络和社会关系网络的构建，这些由于流动性和本土根植性引致的高成本可能会高于企业由于运输成本下降所节省的成本，导致企业迁移并不大容易。而对于新建企业而言，无须面对这些已经投入的成本，因此，新建企业对地区交通可达性改善带来的各类效应更为敏感。换句话说，与现存企业迁出决策相比，地区交通可达性对新企业迁入决策的影响更为明显。

### 1.1.2 研究的问题

鉴于上述政策背景、理论分歧、现有研究不足以及中国发展实践，本书认为，研究者需要回答的一个基本现实问题是，我国现阶段制造业活动空间分布的事实是怎样的，是否存在过度集聚或过早出现大范围的产业扩散。本书将以地级及以上城市为空间分析尺度，分别从地区层面以及行业层面双重视角对中国制造业集聚情况作深入细致的考察。

前面已提到，有西方学者开始认为伴随运输成本不断下降，运输成本或许已不再是影响企业或产业分布的重要因素。那对于仍处于工业化发展阶段的中国而言，交通基础设施或显性运输成本是否仍为影响制造业空间分布的重要因素呢？如果这种影响存在，按照经典新经济地理模型，我们就可进一步追问：在研究期间，地区运输成本对制造业产业集聚的影响是否存在非线性关系，即越过理论上讨论的倒“U”形的顶点并出现转折迹象。

鉴于产业异质性的存在，伴随外部因素的变化，不同制造业部门的空间集聚或扩散也会存在先后顺序，改善地区交通基础设施条件对制造业空间分布以及制造业增长效应应该也存在行业性差异。本书将对其重点讨论，并结合我国的制度政策背景给出合理的解释。另外，交通基础设施具有网络性和外部性特征，但现有研究缺乏相应的实证分析，为此，本书也将重点考察地区交通可达性对产业分布影响的空间溢出效应。

交通基础设施作用于制造业集聚或扩散的微观渠道在于如何影响企业的区位选址决策，对某地区而言，就是企业存量和增量的变化。本书还关心的一个重要问题是，如果交通可达性可以显著影响中国制造业活动的空间这一结论成立，那么作为影响产业活动空间分布的一大微观渠道，改善某地区的交通可达性能否促进新建企业数量的增加，如果这一微观渠道被有效识别的话，前面的研究结论将更加稳健。

## 1.2 结构安排

全书分为7章，具体内容摘要如下：

第1章，绪论。主要阐述文章的研究背景和问题，内容结构安排和研究创新等。

第2章，文献回顾和评述。首先分析产业集聚现象以及集聚效应，然后梳理产业集聚的相关理论及实证文献，最后从交通基础设施与经济活动空间分布等几个与本书研究主题密切相关的文献进行回顾。在梳理并评述上述文献后，提出本书的研究问题及其意义。

第3章，对主要关键变量进行测量以及统计性描述，重点分析本书利用全国公路交通网络地图以及GIS技术测算出来的城市交通可达性，同时也对我国城市交通可达性的空间分布格局作进一步特征性的描绘。

第4章，本章实证考察城市交通可达性与制造业地理集中以及地区专业化之间的关系。首先，该章在构建理论模型后，进行实证分析，以验证理论模型的有效性。其次，考察交通可达性对制造业地理集中度的空间溢出效应。

第5章，本章实证考察城市交通可达性与制造业结构变动间的关系。同时，本书还拓展分析了交通可达性对制造业增长的影响，以及考察这种增长效应是否存在行业差异化。

第6章，本书的第三个实证部分，重点分析城市交通可达性如何影响新建企业的区位选址。该章重点考察交通基础设施对新建企业的区位决策是否以及如何产生影响，在实证分析中，主要采用泊松估计以及负二项回归的估计方法。

第7章，总结与未来研究展望。对全书的研究结果进行总结，并指出进一步的研究方向。

### 1.3 可能的创新点

与现有关于制造业空间分布以及关于交通基础设施的研究相比，本书的创新或边际贡献体现在以下四个方面。

第一，尽管在新经济地理学以及集聚外部性理论看来，关于运输成本对产业集聚或扩散的理论分析由来已久，得出的概述性结论也基本类似。但囿于数据可获性的约束，真正量化分析运输成本与产业空间分布的研究仍不多

见。本书将交通基础设施放在新经济地理以及集聚外部性理论框架中，考察交通基础设施对制造业空间分布的影响。以往关于交通基础设施的研究主要遵循传统或新经济增长理论的思路，过度关注交通基础设施的总经济效应问题，缺乏空间维度的分析。本书并不直接考察这一关乎总量的问题，而是切换至空间视角探讨交通基础设施与制造业空间分布的关系。这一方面更新了交通基础设施的研究视角，同时也丰富了新经济地理学在发展中国家的经验文献。

第二，经典的新经济地理理论模型往往忽略工业部门内部的异质性。以往研究假设通常将制造业作为一个整体，分析其与农业以及（或者）服务业之间的分布格局。现实中，制造业在集聚或扩散的过程中，行业空间分布的演变并不是同时瞬时完成的，而是有先后的梯度次序，这也是导致区域化分工的重要原因。考虑到我国工业化发展实践和阶段性特征，我们不应忽视由交通运输成本变化导致制造业空间变化的产业梯度性。在实证分析层面，应根据各制造业部门的特点，突出不同部门在要素使用密集度、产业关联强度、行业交通依赖度等方面的差异性。

第三，在实证分析中，关于运输成本与产业集聚关系的研究遇到的棘手问题是运输成本的测度问题。新经济地理理论中的运输成本概念过于丰富且复杂，现实中很难准确度量。此外，囿于数据质量和获取性的限制，国内外大部分研究仅基于交通基础设施存量或静态空间距离度量运输成本。与以往研究不同，本书基于1998年、2003年以及2007年全国公路交通网络以及地理学中的Arcgis分析技术，相对精确地度量各地级市的对外交通运输成本，本书采用交通可达性这一变量进行定义。本书认为，交通可达性这一指标在度量城市对外交通运输成本方面会更加科学精确。

第四，以往关于产业集聚机制或者产业集聚影响因素的研究仅仅集中在行业层面或地区层面，缺乏对微观企业的关注。事实上，产业集聚或扩散现象从根本上说就是微观企业的区位决策的过程，无论是新建企业还是现存企业，其空间区位选择都能对产业活动的空间分布产生直接影响。本书进一步从这一微观视角出发，深入分析交通基础设施对微观企业区位决策行为的影响，这在国内以往研究中并不多见。

## | 第 2 章 |

# 文献回顾与评述

### 2.1 产业集聚现象及效应

人口、资源和财富的空间集聚是一种世界范围内的常态。克鲁格曼(1990)在其著作《地理与贸易》中提到“经济活动最突出的地理特征是什么?一个简单的答案肯定是集中。”这种集聚状态基本呈现出以下三种空间尺度层面:全世界国家之间;一个国家内部各区域及城市之间;单个城市内部邻里之间<sup>①</sup>。在最低层次上,地理集聚通常表现为某一特定行业的区位集中。从世界经济的发展历史可以看出,各国具有国际竞争力的产业基本都倾向于在某些特定的地区集聚。如位于美国加州的硅谷,也成为世界最著名的电子产业集中区,苹果、思科、英特尔、惠普等巨头总部都设于此。在中等层次上最常见的便是城市本身的存在,根据美国人口普查局的数据,大约75%的美国人居住在城市,而城市的面积仅占陆地面积的2%(Rosenthal & Strange, 2004)。根据中国国家统计局的数据,2014年长三角城市群的16个城市地区生产总值总量达10.6万亿元,占全国总量的15%;珠三角城市群(共9个城市)尽管面积仅占全国0.57%,但却以7.8万亿元的经济总量创造出全国12%的地区生产总值。全球及国家间的发展也不均衡。2000年,北

---

<sup>①</sup> 在本书中,主要关注中间层次的解释,即关注国家内部各区域及城市间的空间不平衡现象及其解释。

美自由贸易区的地区生产总值占全世界地区生产总值的 35%、欧盟占 25%、东亚占 23%，这三个区域加总占 83%，因此，世界上绝大多数的经济活动集中在这三个区域（Fujita & Mori, 2005）。在中国，随着改革及对外开放进程不断加深，中国的经济发展也逐渐呈现出越来越明显的地理集聚现象。长三角地区、珠三角地区、京津地区等在经济增长中起到了“发动机”的作用；全国各类专业化产业集群遍布于全国各地，如佛山的陶瓷产业集群、昆山的电子产业集群、宁波的服装产业集群、温州的鞋业集群等。

集聚现象一直存在，经济学家很早就对地理集聚现象进行了关注。英国经济学家马歇尔（1920）被认为是最早研究集聚现象且最具深远影响的经济学家之一，他在著作《经济学原理》中强调了经济活动的地理集聚现象，提出了“地方性工业”的概念，认为很多相似的中小企业集中在特定地区所带来的外部经济对地区经济增长极为重要。但是 20 世纪 80 年代之前，现实生活中如此重要的集聚现象反而被经济学家们所忽视了。20 世纪七八十年代产业组织理论快速发展，不完全竞争模型逐渐出现，经济学家对地理集聚与规模经济的研究逐渐成为可能。此后，经济学家们对地理集聚的研究越来越多，并一度成为主流经济学的热点问题之一。产业集聚的结果是带来集聚经济或集聚优势。马歇尔（1920）很早就强调集聚的经济效应，认为集聚能够产生外部经济，集中于某些地区的地方性工业可以带来三种收益：一是共享专业化的劳动力市场；二是共享中间品投入；三是共享知识溢出，这会决定某些产业的产量。

韦伯在《工业区位论：区位的纯理论》中首次把集聚的经济效应纳入区位理论，奠定了现代区位理论的基础，他把地理集聚与运输成本和劳动力成本共同视为影响工厂区位选择的三个因素，企业之所以放弃分散而选择集中的根本原因是地理集聚能节省企业的成本或为企业带来更多的收益，是因为集聚能够为企业提供大规模的劳动市场或其他投入品市场、完善的公共设施、临近的中间品供应商和专业化的机械修理厂等，这都有助于节省企业的各种生产支出和成本，所以韦伯的区位理论也被称为“成本节约理论”。

还有研究对地理集聚的经济效应进行了区分。按照胡佛（Hoover）划分，可以分为地方化经济（localization economies）和城市化经济（urbanization