

# 中国空间结构重塑 ——市场规模的视角

ZHONGGUO KONGJIAN JIEGOU CHONGSU  
——SHICHANG GUIMO DE SHIJIAO

梁巧玲 ■ 著



云南大学出版社  
YUNNAN UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

中国空间结构重塑：市场规模的视角 / 梁巧玲著

—昆明：云南大学出版社，2022

ISBN 978-7-5482-4551-3

I. ①中… II. ①梁… III. ①中国经济—区位经济学—研究 IV. ①F12

中国版本图书馆CIP数据核字(2022)第034833号

责任编辑：周 飞

封面设计：王嫣一

# 中国空间结构重塑 ——市场规模的视角

ZHONGGUO KONGJIAN JIEGOU CHONGSU  
——SHICHANG GUIMO DE SHIJIAO

梁巧玲 ■ 著

出版发行：云南大学出版社

印 装：昆明理焯印务有限公司

开 本：787mm×1092mm 1/16

印 张：15.625

字 数：265千

版 次：2022年3月第1版

印 次：2022年3月第1次印刷

书 号：ISBN 978-7-5482-4551-3

定 价：45.00元

社 址：昆明市一二一大街182号（云南大学东陆校区英华园内）

邮 编：650091

发行电话：0871-65033244 65031071

网 址：<http://www.ynup.com>

E-mail：[market@ynup.com](mailto:market@ynup.com)

若发现本书有印装质量问题，请与印厂联系调换，联系电话：0871-64167045。

# 前 言

中国的经济发展经历了从“农业文明”到“工业文明”、从“沿江经济”到“沿海经济”、从“计划经济”向“市场经济”的转变。与此同时，中国的“区域空间结构”也随之发生巨大变迁，而在这个“空间结构”变迁的背后存在一定历史背景和演变规律——初始集聚和市场的作用。例如，深圳发展成为经济中心，一方面是历史选择的结果；另一方面源于其区位优势、与巨大的海外市场的距离优势和政府给予的优惠政策。沿海地区的初始集聚在市场的作用下形成了“空间锁定效应”和“路径依赖”。随着“陆桥经济”时代的到来，以及国家实施的一系列区域均衡发展战略，内陆地区和沿边地区迎来了巨大的发展机遇。那么，在内陆、沿边地区能否形成一批中心或多中心城市体系？40多年的改革开放，沿海地区已经形成一定的“区位惯性”；相比之下，内陆、沿边地区则面临“优势缺失”和“市场规模约束”问题。如何突破这种两难困境，是空间结构重塑的关键。

本书主要围绕空间经济学理论——空间区位、集聚和效率展开研究。空间“区位”“集聚”和“效率”提升，作为空间结构重塑的重要方面，在区位选址、集聚和空间结构演变之间存在一条理论逻辑。本书引入市场规模和政策冲击理论，形成政策冲击→初始集聚→市场规模提升→强化集聚→效率提升→空间结构演变的一条关联集聚和空间结构演变的理论逻辑。一方面，政策冲击或历史偶然因素能够使没有区位优势的地区形成初始集聚，而后在市场规模的循环累积效应下，强化集聚，最后在这个地区形成一种“路径依赖”和“空间惯性”；另一方面，自改革开放以来，经过40多年的经济建设，东部沿海地区已经形成强大的“空间锁定效应”，导致内陆、沿边地区在中国空间结构重塑方面面临“优势缺失”问题，还有沿边地区本身面临的本地市场规模约束、周边发展中国家的外部市场规模约束以及高边界效应等问题。所以，对此进行深入的探讨，具有重要的理论和现实

意义。

如何突破“路径依赖”和“空间惯性”，使落后的欠发达地区跳出贫困陷阱？发展经济学家认为，政府有计划的大规模投资带来的政策冲击是关键。政策冲击能解决市场规模约束问题，形成初始集聚。本书结合空间经济学和发展经济学理论，提出并详细阐述了集聚、市场和空间结构演变之间的理论逻辑，揭示市场规模、政策冲击的作用机制；并引入中国工业企业微观数据、全球夜间卫星灯光数据、中国地级市城市数据，通过实证计量分析验证这条理论逻辑，并提出相应的政策建议。

# 目 录

## 第1章 导 论 / 1

### 1.1 相关文献回顾 / 5

#### 1.1.1 空间结构重塑的现实依据 / 5

#### 1.1.2 空间结构重塑的理论源泉 / 6

#### 1.1.3 空间结构重塑：政策导向、市场规模 / 9

### 1.2 相关概念及范围的界定 / 16

#### 1.2.1 市场规模的界定 / 16

#### 1.2.2 空间结构重塑 / 17

### 1.3 研究的主要内容、思路及方法 / 18

#### 1.3.1 研究的主要内容 / 18

#### 1.3.2 研究思路及框架 / 20

#### 1.3.3 主要研究方法 / 22

### 1.4 创新点 / 23

#### 1.4.1 对 CP 模型和 LS 模型进行扩展 / 23

#### 1.4.2 多维度数据选择 / 23

#### 1.4.3 数值仿真模拟到经验实证分析方法的应用 / 23

## 第2章 市场规模与生产活动空间集聚的理论框架 / 25

### 2.1 市场规模的相关理论基础 / 27

#### 2.1.1 市场范围假说 / 27

#### 2.1.2 大推进理论 / 28

#### 2.1.3 基础—乘数模型 / 28

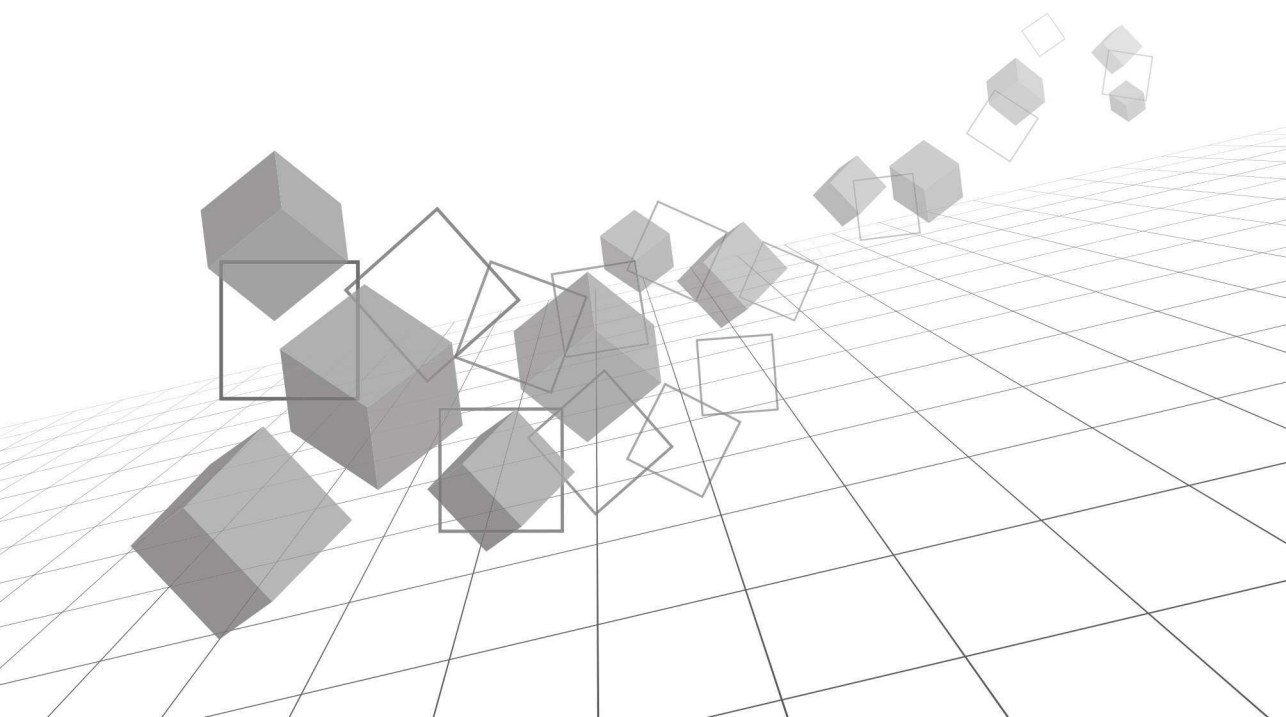
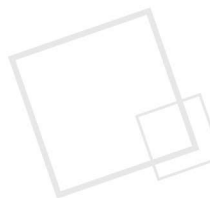
2.1.4	市场潜力函数 /	30
2.1.5	本地市场效应 /	31
2.2	市场规模与企业区位：CP 模型的扩展 /	31
2.2.1	基本假设 /	31
2.2.2	短期均衡 /	32
2.2.3	长期均衡 /	40
2.2.4	稳定性分析 /	50
2.3	市场规模与企业生产率：LS 模型的扩展 /	52
2.3.1	基本假设 /	53
2.3.2	短期均衡 /	54
2.3.3	长期均衡 /	57
2.4	本章小结 /	62
第3章	市场规模与城市集聚中心的形成 /	65
3.1	特征性事实分析 /	67
3.2	实证模型构建及变量说明 /	69
3.2.1	实证模型构建 /	69
3.2.2	估计方法 /	70
3.2.3	变量选取及数据说明 /	71
3.2.4	市场规模与城市集聚的相关性分析 /	77
3.3	实证结果分析 /	79
3.3.1	市场规模与城市集聚：基准回归 /	79
3.3.2	市场规模与城市集聚：空间差异 /	83
3.3.3	中国—东盟自由贸易区全面降税的影响 /	86
3.3.4	稳健性检验 /	88
3.4	本章小结 /	93

第4章	交通基础设施、市场规模与企业区位选址 /	95
4.1	新增企业的空间分布特征 /	97
4.2	实证模型构建及变量说明 /	100
4.2.1	实证模型构建 /	100
4.2.2	估计方法 /	103
4.2.3	变量选取及数据描述 /	106
4.3	实证结果分析 /	110
4.3.1	交通基础设施与企业区位选址：基准回归 /	110
4.3.2	交通基础设施与企业区位选址：空间差异 /	116
4.3.3	交通基础设施与企业区位选址：行业差异 /	119
4.3.4	交通基础设施与企业区位选址：道路类型和等级差异 /	123
4.3.5	稳健性检验 /	131
4.4	本章小结 /	142
第5章	二重开放、市场规模与企业集聚 /	145
5.1	研究设计 /	147
5.1.1	实证模型构建与估计方法 /	147
5.1.2	变量选取及数据说明 /	148
5.2	实证结果分析 /	155
5.2.1	二重开放与企业集聚：基准回归 /	155
5.2.2	二重开放与企业集聚：空间差异 /	160
5.2.3	稳健性检验 /	167
5.3	本章小结 /	173

第6章	区位导向性产业政策、市场规模与企业生产率 /	175
6.1	特征事实 /	177
6.1.1	区位导向性产业政策的概述 /	177
6.1.2	企业全要素生产率的演进分析 /	180
6.1.3	区位导向性产业政策与企业全要素生产率的分布特征 /	186
6.2	研究设计 /	188
6.2.1	模型构建和估计方法 /	188
6.2.2	变量选取和数据说明 /	191
6.3	实证结果分析 /	197
6.3.1	基准分析：开发区政策与企业全要素生产率 /	197
6.3.2	PSM 分析：开发区政策与企业全要素生产率 /	205
6.3.3	稳健性分析 /	213
6.4	本章小结 /	216
第7章	主要结论、建议及展望 /	219
7.1	主要结论 /	221
7.1.1	理论规范研究的相关结论 /	221
7.1.2	经验实证研究的相关结论 /	221
7.1.3	空间结构重塑的经验总结 /	224
7.2	政策建议 /	225
7.3	研究不足与展望 /	227
参考文献	/	229
后记	/	240

# 第 1 章

## 导 论



1978年，中国开始实施改革开放政策，初期的国际贸易以海运为主，以海洋运输低成本，拉近了沿海地区与欧美发达国家巨大的外部市场的距离。在这种特定的历史背景下，国际国内产业、资本和廉价劳动力等生产要素不断在中国沿海地区集聚，中国制造业逐渐融入全球分工生产网络，成功地重塑了中国东部沿海地区空间结构，使其逐步发展成为中国经济增长中心。

中国经济崛起和空间结构变迁有其特定的历史背景。江河经济时代，中国空间经济结构是以沿长江及黄河流域地区为中心；计划经济时代，中央政府提倡区域均衡发展，在优先发展重工业战略以及“三线建设”背景下，工业大规模向西迁移，中国经济的空间结构暂时以“对称均衡”的形式存在。改革开放初期，恰逢全球经济经历滞胀，急需大量优质廉价劳动力，整合重塑全球制造业生产加工网络。中国实施了一系列对外开放政策，加上当时的海运成本价廉以及欧美发达国家的外部市场巨大，使得国际、国内的资本与廉价劳动力等生产要素不断向我国沿海地区聚集，导致原有的“对称均衡”结构被打破，逐步形成以东部沿海地区为中心的空间经济结构。改革开放以来，发生在东部沿海地区的这场“时空交汇”的空间结构重塑是来自空间“区位、距离、市场”下的产业集聚。

据统计，2020年，中国东部地区11个省市的GDP总量达到55万亿，占中国GDP总量的54.4%，人均GDP达到9.7万元；中部地区8个省的GDP总量约为23万亿，占中国GDP总量的23.2%，人均GDP约5.9万元；而西部地区13个省(市、自治区)GDP总量仅约22万亿，占中国GDP总量的22.4%，人均GDP约5.4万元。东中西部地区经济发展差距巨大。在经济集聚趋势下，为了兼顾效率和空间的相对协调，中国在区域层面上选择全局发展与区域协调的发展道路。例如，改革开放以来，在区域层面上，中央政府实施了西部大开发、振兴东北老工业基地、中部崛起等一系列区域均衡发展政策，以期让沿海先富起来的地区带动内陆、沿边地区的发展，缩小地区发展差距，重塑中国内陆地区、沿边地区的空间经济结构。

同时，在对外开放方面，中国经济经历了从沿海特区试点开放向全方位多层次的对外开放模式转变，内陆和沿边地区的外部市场范围和市场规模也不断扩大。40多年来，中国对外贸易发展迅速，年均增长率达到14.5%。2020年，中国进出口总额达到4.6万亿美元，成为全球外贸第一大国。其中东部地区进出口总额达到约3.8万亿美元，而中部地区和西部地区的进出口总额分别约0.41万亿美元和0.45万亿美元，中国对外贸易空间分布极不均衡。从改革进程和开放政策方面分析，中国对外开放大体经历了以下四个阶段：第一个阶段，初始对外

开放阶段(1979—1991年)。这个阶段先后在沿海地区建立了4个经济特区和开放14个港口城市;同时,新疆、云南、内蒙古等地边境地区也逐步恢复了边境线20千米以内经政府批准的开放点或指定的集市上的边境小额贸易和边民互市;并相继设立了长三角、珠三角、环渤海等沿海经济开发开放区、保税区和保税物流园区等,以及边境经济合作区、跨境经济合作区、内陆沿边国家级口岸以及省会开放城市。第二个阶段,加速开放阶段(1992—2000年)。1992年初邓小平南方谈话后,沿海沿边地区已全线开放,制造业开始全面利用外资。第三个阶段,加入世界贸易组织后的开放阶段(2001—2007年)。这个阶段取消了多数非关税措施,大幅度降低关税,扩大外资的市场准入;从区域递进开放向普遍开放推进,从制造业开放向服务业开放推进;开放目标由有限范围和有限领域的对外开放,转变为多层次全方位的对外开放。例如,2004年,中国与东盟签署的自由贸易区《货物贸易协定》使得货物贸易开始全面降税,中国与东盟国家的贸易进入稳定发展时期。第四个阶段,制度完善阶段(2008年以后)。这个阶段开始自贸区试点;2010年,中国—东盟自由贸易区正式建成后,中国与东盟的贸易量占到了世界贸易总额的13%,是发展中国家最大的自由贸易区;2013年9月29日中国(上海)自由贸易试验区正式成立;2014年,随着“一带一路”倡议的提出,外部市场范围扩大到沿线64个国家,沿边地区获得了前所未有的发展机遇,中国经济空间结构进入重要的重组时期。全方位开放政策使得沿边地区逐渐形成要素跨境流动和内地厂商集聚的趋势,但由于沿边地区存在国内市场规模约束、国外市场需求小、边界效应高以及交通基础设施相对薄弱等问题,难以把握空间结构重塑的重大机遇,导致发展机遇与优势缺失并存的局面。

发展经济学的均衡发展理论认为,仅靠市场的力量无法解决内陆、沿边地区市场规模约束问题形成初始集聚,但在某些条件及政策冲击下,经济增长可能进入全新的增长模式,比如一些制度政策,这些政策能够降低市场分割,扩大市场规模。基于“大推进”的理论框架,政府有计划的大规模投资能够创造更大的市场需求,是落后经济体跳出“贫困陷阱”的关键(Paul Rosenstein - Rodan, 1943<sup>[1]</sup>; Murphy et al., 1988<sup>[2]</sup>)。世界银行(2009<sup>[3]</sup>)也认为,有效的政策干预能够重塑

落后地区的经济地理，包括公共制度、基础设施和激励措施，这些政策旨在缩小经济距离、降低分割和提高经济密度。过去 40 年，中国经济“增长奇迹”背后是一系列包括基础设施投资、特定开放区域的税费减免、开发区建设及配套政策等在内的区位导向性政策的实施，这些政策极大降低了企业生产及运输成本，扩大了国内外市场规模，成功地重塑了沿海地区的经济地理，比如深圳、东莞等地区一度跃升成为经济增长中心。“中国经验”值得学习，那么是否存在推广的可能乃至机制？比如，政府的作用。所以，本书研究的又一个核心问题是政策冲击能否破解内陆、沿边地区市场规模约束，形成初始集聚。这里的政策冲击，以大规模交通基础设施投资、二重开放政策以及以开发区建设为主的区位导向性产业政策为主。

综上所述，本书研究的核心问题是探讨市场规模影响空间结构重塑的作用机制，以及政策冲击所引致的交易成本降低对市场规模的调节作用。空间结构重塑主要表现为政策冲击对生产活动空间分布的影响，包括企业区位选址、企业集聚和生产效率提升。理论研究方面，在空间经济学 DCI 理论框架下，将 CP 模型和 LS 模型扩展至两国三地区（沿边地区、内陆地区和国外地区），并基于 Matlab 计算机数值模拟技术，揭示市场规模、交易成本对企业区位、企业集聚和企业生产率进步的作用机理。实证研究方面，基于全球夜间卫星灯光数据、中国工业企业数据以及中国地级市数据，对理论研究结果提出的理论命题逐一进行实证验证和扩展分析。本书从理论建模到实证检验，对市场规模与空间结构重塑展开系统的研究，具有重要的理论和现实意义。

## 1.1 相关文献回顾

### 1.1.1 空间结构重塑的现实依据

首先，沿海地区在先建优势下形成“空间结构惯性”。沿海地区天然的地理区位优势、巨大的市场规模、稀缺的优惠政策、不断完善的配套基础设施以及高技术人才支持，为沿海地区吸引了大量的外商直接投资企业在当地落户 (Zhao

and Zhu, 2000<sup>[4]</sup>; Liu and Wei, 2001<sup>[5]</sup>; Coughlin C, Segev E, 2000<sup>[6]</sup>; Cheng and Kwan, 2000<sup>[7]</sup>), 使得劳动力、资本等生产要素不断流向沿海地区, 使市场规模进一步扩大, 首先形成了深圳、珠海、厦门等产业中心, 并逐渐向长三角、珠三角及环渤海地区扩散, 在本地市场效应和价格指数效应的双重循环累积机制作用下, 形成空间结构惯性, 而这种空间结构惯性主要来自微观企业的“区位惯性”。其次, 沿边地区的空间结构重塑“优势缺失”。20世纪90年代以后, 沿边开放使得沿边地区对外贸易的市场范围逐步扩大, 逐渐形成了要素跨境流动和内地厂商向沿边地区集聚的趋势, 在中国与周边国家之间的国际区域经济一体化地区聚集效应更为明显(梁双陆, 2008<sup>[8]</sup>; 梁双陆, 梁巧玲, 2015<sup>[9]</sup>), 使得沿边地区逐渐具备空间结构重塑可能性。但由于沿边地区的市场规模约束、交通基础设施不完善、经济结构单一、边界效应高、区域经济一体化程度低等方面问题又阻碍着生产活动的空间集聚(朱显平, 邹向阳, 2006<sup>[10]</sup>; 孙圆圆, 李光辉, 2013<sup>[11]</sup>), 沿边地区空间结构重塑的“优势缺失”明显。

从以上的研究可以总结出这样一个观点: 政府开放政策、市场规模和到达市场的距离是影响生产活动空间集聚导致空间结构重塑的核心因素, 而政府开放政策与到大市场的距离是通过影响交易成本<sup>①</sup>, 对企业区位产生影响。市场规模、政策冲击和距离之间存在明显的交互效应。然而, 已有的研究并未对政策、市场与企业区位之间的关系展开系统的研究, 本书将从理论建模到实证研究进行系统研究。

### 1.1.2 空间结构重塑的理论源泉

空间结构重塑主要表现为生产活动的空间集聚和地区经济的长期增长, 而市场规模和交易成本又被认为是影响经济增长和集聚的重要影响因素。

其一, 市场规模的作用。亚当·斯密(1776<sup>[12]</sup>)最早提出市场规模决定劳动分工的程度, 后面被总结为“市场范围假说”, 即市场规模与劳动分工的互动会

---

<sup>①</sup> 贸易成本不仅包括运输成本, 还包括获取生产要素的生产成本, 以及区际市场分割、国家边界效应等带来的制度成本等。

导致经济长期增长。Young(1928)<sup>[13]</sup>将亚当·斯密的企业内分工扩展到企业间分工,认为长期增长的机制是“劳动分工很大程度上是由劳动分工决定的”,是一个“劳动分工—生产率提高—市场规模扩大—劳动分工”的自我持续过程。所以,劳动分工会带来生产率的提高从而扩大市场规模,市场规模扩张又会深化劳动分工程度(Stigler, 1951<sup>[14]</sup>; Garicano and Hubbard, 2003<sup>[15]</sup>; 唐东波, 2013<sup>[16]</sup>),这是一个自我持续的过程。“大推进理论”(Paul Rosenstein – Rodan, 1961<sup>[1]</sup>; MSV, 1988<sup>[2]</sup>)认为,报酬递增技术的应用需要工业化产品的市场规模达到一定水平后,市场规模的扩张引致的市场需求效应是落后经济体跳出“贫困陷阱”的关键。“基础—乘数模型”(Pred, 1966<sup>[17]</sup>)认为,规模经济和内生性市场规模的相互作用会产生空间集聚的积累过程,以及“向外聚爆”和“向内聚爆”的临界值是不同的,即可能存在生产活动空间集聚“路径依赖”的锁定效应,即集聚一旦形成,即使是在一开始无法形成集聚的条件下,它也会继续存在。Harris(1954<sup>[18]</sup>)在经典的市场潜力研究中提出“市场潜力函数”,认为一个地区的市场准入取决于市场和消费者的平均距离,其产生的生产集聚是一个自我强化的过程。

其二,交易成本的作用。杜能(1826<sup>[19]</sup>)提出农业区位理论,解释了经济集聚的现象,认为低运输成本、工厂规模、分工、高技术人才支持、产业关联及溢出效应是形成集聚向心力的主要因素,其中工厂规模取决于市场对其产品的需求(即市场规模)。具体表述是这样的:“只有在大规模的工厂,安装节约劳动力的机器设备,才是有利可图的,因为这样可以节约手工劳动费用,从而进行更廉价更有效的生产……一个工厂的规模取决于市场上对其产品的需求……由于这些原因,许多工业部门的大型工厂只有建立在首都才是可行的;既然是用机器生产机器,不同工厂和车间的距离必须够近,从而协调生产。”杜能所说的集聚因素(运输成本、规模经济和市场规模),与克鲁格曼(Krugman, 1990<sup>[20]</sup>, 1991<sup>[21]</sup>)关于核心—边缘结构出现的解释基本是相对应的,杜能认为运输成本降低以及市场规模与产业区位的循环累积效应(即本地市场效应)是形成集聚的主要原因;这种“核心—边缘”格局的产生不仅有利于厂商实现规模效益,也有利于消费者追求更廉价更多样化的商品和服务,实现更大的效用(Krugman, 1991<sup>[21]</sup>; Krugman &

Venable, 1995<sup>[22]</sup>; Ottaviano & Puga, 1998<sup>[23]</sup>)。以上这些理论均肯定了市场规模在经济长期增长和集聚中的基础性作用。由于经济活动的空间集聚与经济增长在经济发展过程中常常是内生地混合在一起的,因此,地区生产集聚可以认为是经济增长在地域上的对应(Fujita&Thisse, 2003<sup>[24]</sup>)。

其三,空间集聚、经济增长与空间结构重塑。地理集聚主要从两个方面影响经济增长:一是区位优势,即地理、环境、历史对经济增长的影响;二是主要体现为本地市场效应的作用,即市场规模较大的地区,由于需求循环的累积因果关系的作用,会改变企业经济活动空间分布导致地理集聚,而地理集聚又会改变企业交易成本进而影响经济增长(梁琦, 2009<sup>[25]</sup>, 2010<sup>[26]</sup>)。同时,增长迅速的地区吸引大量的可流动要素,改变相对市场规模,导致地理集聚,从而达到重塑经济空间结构的目的。

本书主要对以下几个方面进行扩展和创新:第一,理论模型的扩展,将克鲁格曼(Krugman)的CP模型和鲍德温、马丁和奥塔维诺(Baldwin, R., P. Martin and G. Ottaviano, 2001<sup>[27]</sup>)的LS模型扩展至两国三地区(沿边地区、内陆地区和国外地区),来构建能够解释市场规模与生产活动空间集聚过程中企业行为的理论模型。许多学者针对国际及区际一体化对产业空间集聚的影响进行研究时,对于理论模型构建,最大的区别在于效用函数选择、投入要素构成以及运输成本的选择(Krugman P, Elizondo R L, 1996<sup>[28]</sup>; Hu D, 2002; Behrens et al., 2003<sup>[29]</sup>; Monfort and Nicolini, 2000<sup>[30]</sup>; Paluzie, 2001<sup>[31]</sup>; Crozet and Soubeyran, 2004<sup>[32]</sup>; 吴三忙, 李善同, 2011<sup>[33]</sup>; 赵伟, 张萃, 2009; 邓慧慧, 2009<sup>[34]</sup>, 2012<sup>[35]</sup>; 安虎森, 颜银根, 2011<sup>[36]</sup><sup>[37]</sup>; 黄玖立, 2009<sup>[38]</sup>; 颜银根, 2013<sup>[39]</sup>; 段春锦, 范爱军, 2014<sup>[40]</sup>)。赵伟(2009, 2013)的研究发现,随着国内市场一体化水平的提高,对外开放会先促成制造业的集聚,而后又导致这个集聚模式被打破。第二,数据及研究方法创新,在实证研究中进行验证,主要基于2001—2013年全球夜间卫星灯光数据、中国工业企业数据和中國地级市数据三个层次的面板数据,数据时间跨度长,样本量大,数据质量可靠,验证理论模型得到的相关结论,并对其进一步延伸讨论,并比较分析沿边、沿海及内陆地区的空间差异。第三,本书

将市场规模分为本地市场规模、邻近地区市场规模和国外市场规模三个层次,验证市场规模对城市集聚中心形成的影响。黄玖立等(2006, 2008)从国内市场规模和国外市场规模两个层次,分别论述了市场规模对于地区经济增长和产业成长的作用。他认为对于具有规模报酬递增的工业部门,市场规模具有显著的增长效应,并得出这样一结论,国内及国外市场规模之间具有显著的替代效应,即巨大的国外市场规模可以解决国内市场规模的约束问题。但该研究只是基于省级面板数据针对中国东中西部的研究,在数据质量上还有待进一步提升。

### 1.1.3 空间结构重塑:政策导向、市场规模

经典理论已经论证了市场规模对于生产活动空间集聚的基础性作用(朱希伟,金祥荣,罗德明,2005<sup>[41]</sup>;黄玖立、李坤望,2006<sup>[42]</sup>;黄玖立、黄俊立,2008<sup>[43]</sup>;陈健生,李文宇,2012<sup>[44]</sup>;何雄浪、胡运禄、杨林,2013<sup>[45]</sup>),市场规模是空间结构重塑的主要力量,是东中西部发展差异的主要原因。一般而言,具有较大市场规模的区域,会因市场厚度的累积效应吸引企业进入,形成生产集聚。但许多研究也认为,政府政策会通过影响企业交易成本影响生产活动的空间集聚(张俊妮、陈玉宇,2006<sup>[46]</sup>;陈雪梅、李景海,2008<sup>[47]</sup>;丁建军,2011<sup>[48]</sup>;金煜、陈钊、陆铭,2006<sup>[49]</sup>)。空间经济学将政策视为形成初始集聚(先建优势)的偶然因素,在本地市场效应以及价格指数效应的循环累积效应作用下,影响生产活动的空间分布。因此,本书在实证研究中引入能够影响企业生产和交易成本的政策变量集,包括交通基础设施、二重开放政策和区位导向型的开发区政策,分别研究这些政策冲击所导致的交易成本降低对企业区位选址、集聚和生产率提升的影响,并考虑政策冲击与市场规模之间的交互效应,即市场规模的调节作用。

#### 1. 交通基础设施、市场规模与企业区位选址

企业区位选址是生产活动空间集聚最重要的微观基础。对企业区位选址的研究是政府制定招商引资政策,吸引新企业投资建厂的重要依据。新生企业的进入是地区生产率和就业机会增长的重要推动力,新生企业可以为本地区带入新思