

迁移成本、税收政策与产业集聚的稳定性分析

赵宝廷 路卓铭

摘要: 本文在中心外围模型的基础上,分析我国劳动力迁移成本的构成、成因及其承担方式等,把迁移成本与税收引入模型,并假设劳动力的迁移成本由政府税收承担、政府税收来源于企业商品税,建立政府承担迁移成本的中心外围模型。推导出模型的均衡结果,讨论该均衡的稳定性及其条件,并得出:在政府承担迁移成本的税收政策下,税率越小、运输成本越小,集聚均衡的稳定性越强,越有利于人口与产业的集聚等。

关键词: 迁移成本;税收政策;产业集聚;中心外围模型;稳定性

中图分类号: F019.6 **文献标识码:** A

文章编号: 1001-490X(2008)12-005-04

作者: 赵宝廷,经济学博士,山东财政学院副教授;山东,济南,250014 路卓铭,北京大学政府管理学院博士后;北京,100871

一 引言

现代产业在生产上具有集聚特性,即产业或商品生产达到一定规模的集聚水平后,才可获得较多的额外利益。集聚可以形成企业外的规模经济、范围经济与正的外部性,如劳动市场与公共设施的共享、技术外溢等(马歇尔,1965;克鲁格曼,1980)。现代运输技术使得产业集聚特性表现更为突出。实践中,很多国家或地方政府纷纷采取措施,促进现代产业在空间上的集聚,促进了生产与要素利用效率的提高和区域经济的发展。未来几十年内,工业化与城市化是中国经济的重要内容,所以,研究、利用产业集聚与区域经济发展的规律,是促进产业、区域与城市发展的一项重要的战略任务。

一个国家或地区一般有其经济中心与外围或腹地,经济中心的增长不仅对中心区域有利,而且能够带动外围区域的发展。产业一定程度上的空间集聚,是促进中心区域与外围区域发展的不可或缺的条件。新经济地理学建立了中心外围模型(Krugman 1991a;藤田长久,克鲁格曼,维纳布尔斯,2005),解释了现代产业集聚于中心而传统产业分布于外围的过程、条件与稳定性等。国内学者大多在国外理论的基础上,从实证方面研究我国产业集聚与区域经济差距的现状、问题与政策等,但将中心外围模型进行扩展的理论研究较少。本文通过引入迁移成本等变量对中心外围模型进行修正,使之更加符合实际,提高理论的解释力。

中心外围模型没有考虑劳动力迁移成本,这与实际不符,尤其是中国转型时期,因制度安排不合理等导致迁移成本过

高。因此,探索迁移成本的形成与承担制度安排是完善中心外围模型的一个重要方向。本文在分析我国劳动力迁移成本构成与原因等基础上,提出政府的税收政策等在降低迁移成本方面应大有作为,并讨论政府税收承担迁移成本的有效性与合理性,把迁移成本与承担迁移成本的税收变量引入中心外围模型,对中心外围模型进行扩展,得出:政府税收承担迁移成本,可以促进产业与人口的集聚等。当然,实践中,产业集聚与区域经济发展的影响因素众多,该理论仅是在一定假设下对劳动力要素与产业集聚进行理论解释的一种探索。本文结构安排如下:第二部分,简述新经济地理学中心外围模型;第三部分,讨论劳动力迁移成本、构成与制度方面的成因等,并分析政府承担迁移成本的有效性与合理性;第四部分,建立政府税收承担迁移成本的中心外围模型,并讨论模型均衡的稳定性等;第五部分为全文的结论。

二 中心外围模型简述

新经济地理学(New Economic Geography)运用现代经济分析方法,建立了中心外围模型(Core Periphery Model简称CP模型),解释了产业在空间上的集聚、集聚条件及其稳定性等(藤田长久,克鲁格曼,维纳布尔斯,2005;梁琦,2004)。在垄断竞争市场结构、制造品跨区域销售具有萨缪尔森冰山形式的运输成本^①、各区域在经济发展之初是同质的且均匀分布等假定基础上,该理论描述了如何形成一个制造业位于中心且农业分布于外围的中心外围结构。它认为产品差异化决定了垄断竞争的市场结构,并进一步决定了规模报酬递增是发生在单个企业层次上的,随着单个企业规模的扩大,制造品的平均成本与销售价格不断降低,直到制造品企业的经济利润为零并完全集聚于一个区域。该理论将规模经济与运输成本在产业集聚中的作用机制概括为:其一,价格指数效应(Price Index Effect),是指如果一个地区的制造业部门较大,那么该地区消费的全部制造品中只有较小部分承担了运输成本,所以该地区制造品消费价格指数较低;其二,国内市场效应(Home Market Effect),是指在国内市场需求大的区域,其制造业部门的增长速度要快于国内市场的增长速度;两种效应使得制造业因某种历史的或偶然的因素逐渐集聚在某一个区域,形成制造业在中心、农业在外围的区域分工格局。另外,一个地区内制造品种类数与该区域的制造业劳动力数量成正比,而制造品种类数正是该地区市场规模效应的表现,所以,市场规模效应与地区制造业劳动力数量有紧密联系。

该模型讨论了中心与外围地区的产业结构或产业集聚均衡的稳定性,得出:当运输成本为零时,两个地区的实际工资率相等,则集聚均衡稳定性与劳动力流动无关;当运输成本较

小时,产品差异越大,集聚均衡的稳定性越好;当运输成本超过某一个值时,集聚均衡难以维持;另外,产品差异化越大、制造业在经济中的份额越大,集聚均衡的稳定性就越强。

三 劳动力迁移成本成因与税收政策

关于劳动力迁移的发展经济理论认为,劳动力迁移的动因主要是经济动因,即个人为了追求更好的生活工作条件与收入,在比较迁移发生前后的净收益或预期净收益的基础上,做出是否迁移的行为选择。谌新明(1999)认为中国劳动力流动大致有三种原因:经济型、环境型与事业型。中国1982~1987年间因经济原因迁移的人口比例占总迁移人口的61.9%,1985~1990年间上升为89.2%,且随着时间推移这一比例还在提高(李树茁,1994)。迁移成本是影响迁移净收益大小的关键因素,以下分析迁移成本构成、原因及其承担等。

(一)迁移成本及其成因分析

1. 迁移成本

迁移成本是指劳动力因跨区域流动而引发的、相对于劳动力流动之前的额外生产与生活费用的总称,主要包括四部分:一是个人与家庭生活费用,如,吃穿住用行等基本费用,迁移前,个人的生活费用较低,迁移后,劳动力需要支付额外的基本生活用具、租房或购买房子、交通与通讯等费用;二是因户籍制度及其相关联的诸多制度引致的相关费用,如办理暂住证费用、孩子入学的额外费用、养老保险、医疗保险与失业保险费用、各城市差异化的用工制度引发的费用等;三是个人迁出而发生的沉淀成本;四是机会成本与心理成本等,如因迁移后面临工作搜寻或失业风险,由此花费的货币、时间与精力等费用,另外,因面临较大的风险或环境的不适应(如缺少亲人与朋友的关心)给劳动力带来的心理压力等。

2. 迁移成本的主要形成原因

尽管迁移成本的构成原因很多,但是我国转轨期不合理的人口与就业制度是导致迁移成本很高的主要原因:

第一,户籍制度以及相关制度提高了迁移成本。我国20世纪50年代开始实行严格的户籍管理制度,其基本功能就是限制劳动力跨区域自由流动,尽管在当时有利于启动工业化和社会稳定,但它构建了封闭性很强的经济社会结构,抑制了劳动力的流动与积极性。随着我国市场化水平的提高,其弊端越来越明显:一是人为地限制了劳动力的自由流动,不利于发挥人才的作用,学非所用大量存在,限制了劳动力要素利用效率的提高;二是造成分割的劳动力市场,人们因所在区域不同而受到“同工不同酬”的差别待遇,个人没有选择的余地;三是劳动力不能流动,导致企业在本区域内难以找到合适人才,延缓了企业与产业的发展与集聚,也不利于工业化与城市化进程。户籍制度不仅限制了农业户口劳动力的转移,也限制了非农业劳动力的跨区域流动。另外,与户籍制度相关的其他制度也提高了迁移成本,如:地方政府为了缓解当地就业、公共基础设施等的压力,制定城市控制人口制度,提高外来劳动力迁入的门槛,允许企业采取差别的工资待遇与实行残缺的社保制度等;外来劳动力不能平等享受城市福利待遇与公共设施,如收取暂住费、外来人口子女入学难等;城市最低工资制度与救济等方面采取了限制外来人口的制度安排,外来人口不受最低工资制度的保障,也难以获得正式的社会救济。

第二,不完善的劳动力市场提高了迁移成本。除了户籍

制度造成的二元结构外,我国还存在大量的不同部门间、不同产业间、不同所有制企业间劳动力市场的“二元结构”,劳动力在不同区域的相同部门、产业中,工资待遇存在较大差距。其一,我国较多的部门(尤其是具有垄断性质的部门或产业)制定了诸多限制外来劳动力的制度,以维持现有职工的高工资、保护内部职工子弟优先就业等特殊待遇。其二,缺乏统一的就业信息体系,难以形成统一的劳动力市场,就业信息难以在区域间传递,增加了劳动力迁移的工作搜寻成本。其三,劳动力服务中介机构不发达,劳动力迁移后的就业再培训成本巨大。其四,保护劳动力迁移的法律环境较差,导致劳动力迁移过程存在大量欺骗、毁约等现象,提高了劳动力迁移的风险与成本。另外,不完善的社会保障制度也是形成劳动力市场分割的重要原因。

第三,不完善的社会保障制度提高了迁移成本。一是没有形成全社会统一的社会保障体系,阻碍了人口流动;二是实行双轨制社会保障制度,用人单位仅对全民所有制的干部与固定工等实施较完备的社保制度,而对合同工实行残缺的社保制度,即用人单位对合同工支付少于前者的医疗保险或补助、不负责劳动力退休后的养老保险等,这种混合的有差别社会保障制度有明显的双轨制性质,导致个人承担了过多的社会保障成本。

总之,转轨期不合理的制度安排是迁移成本较高的主要原因。在目前制度改革难以取得整体性突破的条件下,需要探索迁移成本承担的方式与途径,使劳动力得以自由流动,促进产业集聚与区域经济发展。

(二)政府税收承担迁移成本的效应分析

由于个人收入水平较低、制度障碍造成的迁移成本巨大等,个人难以承担迁移成本。蔡昉(2001)认为尽管部分有一定人力资本与物质资本优势的个人可以承担迁移的第一个过程(迁出)的迁移成本,却难以承担第二个过程(迁入某地并永久居住)的迁移成本,导致中国出现迁出后返回原地的特殊现象,阻碍了经济稳定发展。另外,企业常常采取差异化的歧视性的劳动用工与双轨制的社会保障制度,即采取内外劳动力差别的实际工资制度,实际的迁移成本仍由个人承担,所以,企业承担迁移成本与个人承担迁移成本导致了相同的结果。

因为迁移成本的大部分是由于制度因素造成的,那么政府有能力也有责任承担迁移成本。政府承担迁移成本的有效性与有利影响主要有以下方面:第一,税收、预算与财政收支制度的强制性,能够确保迁移成本获得实际补偿,并限制企业挪用该项补偿资金,实际上,政府税收承担迁移成本也就是由企业承担该项成本,并使企业难以采用歧视性劳动力政策。第二,税收承担迁移成本,促进了劳动力迁移,提高了劳动力要素的使用效率,降低了企业选择劳动力的成本,提高了政府税收收入与预算,容易取得政府、劳动力、用工单位的一致同意。第三,政府税收承担迁移成本为政府进行制度创新与降低高额迁移成本提供了动力与试验机会,并降低了制度渐进式改革带来的不利影响;政府在就业与劳动力迁移制度上的创新可以节约财政在迁移成本上的支出,政府有动力推进改革;因为制度改革的基础是政府承担迁移成本,这照顾到了劳动力、企业等的利益,制度创新导致迁移成本降低以及税率的降低,也就降低了改革的阻力。第四,如果各区域在各自的比较优势基础上集中发展优势产业,政府承担迁移成本可以促

进产业地区专业化分工,促进人口的适度集中、产业集聚、区域经济增长与税收增长,提高经济效率。但是,政府承担迁移成本有可能导致落后区域人口外迁、产业与经济的衰退、区域差距扩大。

总之,由政府税收承担迁移成本或进行制度创新,可以降低迁移成本对产业集聚的阻碍,促进产业与区域经济的发展。因此,本文下一部分在税收承担迁移成本假设下,把税收与迁移成本引入中心外围模型,建立政府税收承担迁移成本的中心外围模型。

四 政府税收承担迁移成本的中心外围模型

(一)假设

本文研究是建立在中心外围模型基础上的,所以大部分假设与中心外围模型相同^②,如:(1)有两种产品:农产品 A 是同质的、规模报酬不变且市场完全竞争;制造品 M 是产品差异的、规模报酬递增且市场非完全竞争, p^A 农为产品价格,两种产品均有一种投入要素,即农民与工人;农民与工人不能转换工作;(2)仅有两个区域,即区域 1 与区域 2, A 产品跨区域销售没有运输成本, M 产品跨区销售有运输成本,采用冰山形式的运输成本;(3)消费者偏好相同,并采用柯布一道格拉斯效用函数: $u = M^\mu A^{1-\mu}$, $0 < \mu < 1$, μ 代表制造品的消费份额;(4) M 中有多种制造品:第 i 种的产量为 $m(i)$, 价格为 p_i , 每种制造品仅在一个地区生产,采用 CES 生产函数: $M = [\sum_i m_i^\rho]^{-\frac{1}{\rho}}$, $0 < \rho < 1$, ρ 为消费者对制造品的偏好, ρ 值越小,消费者越是关心产品差异,令 $\rho = \frac{\sigma-1}{\sigma}$, 其中 $\sigma > 1$, σ 表示产品的替代性, σ 值越小,替代性越大,表示产品差异化程度越大。(5)消费者就是劳动力, $L = L^A + L^M$, L^A 、 L^M 分别代表劳动力、农民与工人,经过单位处理,可得 $L^M = \mu$, $L^A = 1 - \mu$, 令农民工资为 $\omega^A = 1$;(6)各区域的农民数量相等,均为 $(1-\mu)/2$ 工人可在区域间流动,从低工资区域流入高工资区域,区域 1 的工人占有所有工人的比例为 λ_1 , 区域 2 的工人比例为 $\lambda_2 = 1 - \lambda_1$ 。

但是,本文引入劳动力流动迁移成本与税收变量,且人均迁移成本为固定的常数 $2C_0$, ($2C_0 \geq 0$), 当 $C_0 = 0$ 表示没有迁移成本,令两个区域的初始工人比例相等,即 $\lambda_{01} = \lambda_{02} = \lambda_0 = 1/2$, 某区域的迁移成本由迁入该区域的工人数量决定,即 $2C_0(\lambda_r - \lambda_0)\mu$, 其中, $r=1, 2$ 。迁移成本由政府承担,政府根据企业实际迁入劳动力的数量,直接补偿给企业相当于迁移成本的货币,企业将补偿收入全部用于劳动力的迁移成本。政府的收入 T 来自于各地企业的产品税,采取的比例税率为 t 税收收入用于劳动力迁移的成本补偿或制度安排等,财政收支仅此一项,且收支平衡,即 $G = T$ 无论企业是否有劳动力迁入,均要交纳商品税。

(二)模型的推导

首先,求解消费者最优化问题,并将运输成本引入价格指数,得到各区域的制造品价格指数与产量等。其次,求解厂商的利润最大化问题。厂商的利润目标函数为:

$$\max \pi_r = p_r q_r - \omega_r l_r - t p_r q_r + l_r \left[\frac{\lambda_r - \lambda_0}{\lambda_r} \right] \cdot 2C_0$$

其中,产品价格为 p_r , 产量为 q_r , 区域 r 的工人名义工资为 ω_r , l_r 为企业劳动力数量。无论企业是否有劳动力迁入,必须缴纳商品税,且当 $\lambda_r > 1/2$ 时,企业可获得由政府支付的迁移

成本(即 $\left[\frac{\lambda_r - \lambda_0}{\lambda_r} \right] l_r \cdot 2C_0$), 得到模型的均衡结果,其中,两个区域的名义工资如下:

$$\omega_1 = (1-t) \left[y_1 G_1^{\sigma-1} + y_2 \tau^{1-\sigma} G_2^{\sigma-1} \right]^{1/\sigma} + \left[\frac{\lambda_1 - \lambda_0}{\lambda_1} \right] \cdot 2C_0$$

$$\omega_2 = (1-t) \left[y_1 \tau^{1-\sigma} G_1^{\sigma-1} + y_2 G_2^{\sigma-1} \right]^{1/\sigma}$$

(三)稳定性与比较静态分析

假设 $\omega_1 = 1$, $\lambda_1 = 1$, 得到:

$$y_1 = \frac{1+\mu}{2}, \quad G_1 = \frac{1-C_0}{1-t}$$

$$y_2 = \frac{1-\mu}{2}, \quad G_2 = \left[\frac{1-C_0}{1-t} \right] \tau$$

与 $G_1 \leq G_2$, 比较 $\bar{\omega}_1$ 与 $\bar{\omega}_2$ 的大小:

$$\bar{\omega}_1 = \omega_1 G_1^{-\mu} = \left[\frac{1-C_0}{1-t} \right]^{-\mu}$$

$$\bar{\omega}_2 = \omega_2 G_2^{-\mu} = \left[\frac{1-C_0}{1-t} \right]^{-\mu} \left[\frac{1-C_0}{1-t} \right]^\rho K^{1/\sigma}$$

$$\left(\text{令 } K = \frac{1+\mu}{2} \tau^{1-\sigma-\mu\sigma} + \frac{1-\mu}{2} \tau^{\sigma-1-\mu\sigma} \right)$$

(1) 当 $T=1$, 即运输成本为零, 比较两个区域的实际工资:

$$\bar{\omega}_1 = \omega_1 G_1^{-\mu} = \left[\frac{1-C_0}{1-t} \right]^{-\mu}$$

$$\bar{\omega}_2 = \omega_2 G_2^{-\mu} = \left[\frac{1-C_0}{1-t} \right]^{-\mu} \left[\frac{1-C_0}{1-t} \right]^\rho$$

由于 $t \in (0, 1)$, $\tau \in (0, 1)$, $C_0 \in (0, \omega_1/2)$, 得: 当 $C_0 > t$ 时, $\bar{\omega}_2 < \bar{\omega}_1$; 当 $C_0 = t$ 时, $\bar{\omega}_2 = \bar{\omega}_1$; 当 $C_0 < t$ 时, $\bar{\omega}_2 > \bar{\omega}_1$, 从而得出以下命题:

命题(4.1): 当没有运输成本、税率不变与迁移成本由政府税收承担条件下, 当 $C_0 > t$ 时, 区域 1 的实际工资对 C_0 的偏导数大于零, 区域 2 的实际工资对 C_0 的偏导数小于零, 即迁移成本越大, 区域 2 的实际工资越是小于区域 1 的实际工资(可以用公式表示), 即 $\bar{\omega}_2 < \bar{\omega}_1$ 成立, 集聚均衡是稳定的; 当 $C_0 < t$ 时, 则 $\bar{\omega}_2 > \bar{\omega}_1$ 成立, 集聚均衡不稳定; 当 $C_0 = t$ 时, $\bar{\omega}_2 = \bar{\omega}_1$ 成立, 厂商的区位选择与集聚与否无关。

(2) 当 $\left[\frac{1-C_0}{1-t} \right]^\rho = 1$ 时, 即由于财政收支政策, 迁移成本与税率对集聚的效应相互抵消, 集聚均衡是否稳定及其稳定条件如同原有中心外围模型的结果^⑤, 即如下命题:

命题(4.2): 当 $\left[\frac{1-C_0}{1-t} \right]^\rho = 1$ 时, 政府税收与迁移成本对

集聚均衡稳定性的影响相互抵消, 从而得到: 规模经济较大, 而运输成本较小时, 集聚均衡是稳定的; 运输成本较大, 且当 $\sigma - 1 - \sigma\mu < 0$ 时, 集聚均衡是稳定的; τ^* 点是集聚均衡稳定与否的临界点; 当 $\tau < \tau^*$ 时, 集聚均衡是稳定的, 当 $\tau > \tau^*$ 时, 集聚均衡不稳定; 经济规模越大, 制造业在经济中的份额越大, 集聚均衡越是稳定。

(3) 当 $\left[\frac{1-C_0}{1-t} \right]^\rho = 1$ 与 $K=1$ 均不成立时, 迁移成本增加

存在两种效应, 一是, 使得 $\left[\frac{1-C_0}{1-t} \right]^\rho$ 减小, 有利于集聚均衡的稳定, 二是, 使得 K 增加, 不利于集聚均衡的稳定; 迁移成本的增加能否影响到集聚均衡的稳定, 取决于迁移成本、税率与运输

成本大小的关系是否满足 $\left(\frac{1-C_0}{1-t}\right)^\rho K^{1/\sigma} < 1$ 条件,从而得到以下命题:

命题(4.3):适当的运输成本、迁移成本与税率使得 $\left(\frac{1-C_0}{1-t}\right)^\rho K^{1/\sigma} < 1$ 条件满足时,则 $\bar{\omega}_2 < \bar{\omega}_1$ 成立,集聚均衡是稳定的;当 $\left(\frac{1-C_0}{1-t}\right)^\rho K^{1/\sigma} = 1$ 时, $\bar{\omega}_2 = \bar{\omega}_1$ 成立,厂商的区位选择与集聚与否无关;当 $\left(\frac{1-C_0}{1-t}\right)^\rho K^{1/\sigma} > 1$ 时, $\bar{\omega}_2 > \bar{\omega}_1$ 成立,即集聚均衡不稳定。

(4)当其他变量不变时,某一个外生变量变化对集聚均衡稳定性的影响,有如下命题:

命题(4.4):一是,当税率或迁移成本一定,且迁移成本相对于税率较大,即 $\left(\frac{1-C_0}{1-t}\right)^\rho < 1$,运输成本取值范围大于没有迁移成本与税收时的范围,即 $\tau \in (1, \tau')$ (其中 $\left(\frac{1-C_0}{1-t}\right)^\rho K (\tau')^{1/\sigma} = 1$ 且 $\tau' > \tau^*$),可以维持集聚均衡的稳定;二是,当税率或迁移成本一定,且迁移成本相对于税率较小,即 $\left(\frac{1-C_0}{1-t}\right)^\rho > 1$,运输成本取值范围小于没有迁移成本与税收时的范围,即 $\tau \in (1, \tau'')$ (其中 $\left(\frac{1-C_0}{1-t}\right)^\rho K (\tau'')^{1/\sigma} = 1$ 且 $\tau'' < \tau^*$),才可以维持集聚均衡的稳定;三是,当运输成本一定,当 $K(T^*)^{1/\sigma} < 1$, $\left(\frac{1-C_0}{1-t}\right)^\rho$ 的取值范围扩大,才能维持集聚均衡的稳定;当 $K(T^*)^{1/\sigma} > 1$, $\left(\frac{1-C_0}{1-t}\right)^\rho$ 的取值范围缩小,才能维持集聚均衡的稳定。

五 结论与讨论

本文把迁移成本与税收等变量引入中心外围模型,对原有模型进行了扩展,得出:(1)在政府税收承担迁移成本条件下,迁移成本增加对集聚均衡的稳定性存在两种效应,一是使得 K 增加,不利于集聚均衡的稳定;二是使得 $\left(\frac{1-C_0}{1-t}\right)^\rho$ 减小,有利于集聚均衡的稳定。由此,迁移成本的增加是否影响集聚均衡的稳定,取决于迁移成本、税率与运输成本的关系是否满足条件 $\left(\frac{1-C_0}{1-t}\right)^\rho K^{1/\sigma} < 1$,如果满足,则有利于集聚均衡的稳定,如果不满足,则不利于集聚均衡的稳定。(2)当迁移成本与税率对集聚均衡的稳定效应正好相互抵消时,集聚均衡是否稳定及其稳定条件如同已有文献的中心外围模型的结果。(3)当迁移成本与税率一定且有利于集聚均衡的稳定时,维持集聚均衡稳定的运输成本的取值范围,可以大于原有中心外围模型均衡条件下运输成本的取值范围;反之,当迁移成本与税率一定且不利于集聚均衡的稳定时,维持集聚均衡稳定的运输成本的取值范围,就小于原有中心外围模型均衡条件下运输成本的取值范围;当然,运输成本一定时,其大小也会影响均衡稳定时的税率与迁移成本的取值范围。

政府应通过不断的制度创新以降低制度导致的迁移成本,为降低税率与维持财政收支平衡提供条件。而提高征收效率与财政收支管理效率可以扩大政府的减税空间、降低税率,从而提高集聚均衡的稳定性。另外,政府税收承担迁移成本的政策,鼓励了企业发展劳动密集型产业,符合发挥我国劳动力优势的原则。

税收承担迁移成本的政策起到了再分配或转移支付的作用,促进了产业集聚与提高了要素利用效率,但是,可能引发区域经济差距扩大。从长期来看,要素自由流动与市场力量最有利于经济效率,所以,政府的作用是消除类似于迁移成本的各种额外成本,使各种生产要素得以自由流动,而不是通过政府干预或强制措施促成产业集聚或扩散。政府应进行制度创新以降低迁移成本,建立并完善全国统一的劳动力市场与就业制度,逐渐降低税率,促进产业与区域经济的发展。当然,如何设计更加合理的税收政策,在促进产业集聚、提高经济效率的同时促进各区域均衡发展,需要继续探索。

注:

①“冰山”形式的运输成本,是指把一单位的商品从地区 r 运送到地区 s 那么只有其中的一部分(即 $1/\tau$ $\tau > 1$,当没有运输成本时, $\tau = 1$)商品能够到达,其余的在运输途中消耗掉了,故要想有一单位的商品运输到目的地,在生产地必须装运 τ 单位的商品。该概念最早由萨缪尔森于 1952 年正式提出(冯·杜能假设谷物运输成本主要是由拉车的马在路上消耗的谷物构成的,故可视他为“冰山”形式的运输成本的先驱)。参考藤田长久,保罗·克鲁格曼,安东尼·J·维纳布尔斯:《空间经济学》,中译本,中国人民大学出版社,2005 年出版,第 58~70 页。

②藤田长久,保罗·克鲁格曼,安东尼·J·维纳布尔斯:《空间经济学》,中译本,中国人民大学出版社,第 53~90 页。梁琦:《产业集聚论》,商务印书馆,2005 年第 33~46 页。

③梁琦:《产业集聚论》,商务印书馆,2004 年第 42~46 页,命题 2~6。

参考文献:

- [1]黎昉:《劳动力迁移的两个过程及其制度障碍》,《社会学研究》,2001 年第 4 期。
- [2]谌新明:《中国劳动力流迁的动因与成本》,《中国人口科学》,1999 年第 2 期。
- [3]阿荣住:《城市人口控制制度及其变迁》,《中国社会科学》,2000 年第 6 期。
- [4]李实:《中国农村劳动力流动与收入增长和分配》,《中国社会科学》,1999 年第 2 期。
- [5]李树苗:《中国 80 年代的区域经济发展和人口迁移研究》,《人口与经济》,1994 年第 3 期。
- [6]梁琦:《产业集聚论》,商务印书馆,2004 年出版,第 33~46 页。
- [7]藤田长久,保罗·克鲁格曼,安东尼·J·维纳布尔斯:《空间经济学》(中译本),中国人民大学出版社,2005 年出版。
- [8]Kugman P. R. “Increasing returns and economic geography”, *Journal of Political Economy*, 1991a, 99, 438~499.
- [8]Kugman P. R. “Scale economies product differentiation and the pattern of trade”, *American Economic Review*, 1980, 70, 950~959.

(责任编辑:余小平)