

造业所组成的“高级循环系统”，而这些高级循环系统主要集中在城市，这些城市充当区域经济的组织者和协调者的角色。

可以看出，区域是指在某一主权国家疆域内的，在经济功能上具有同一性特征的相对独立的地域单元。这些地域单元，可能是工业园区、产业聚集区、城镇，或者是县域、省（市）、城市群、经济地带等。如果把一国看成是这种地域单元，那么这些地域单元可以组合成类似欧盟、东盟等更大规模的区域性国际组织。

二、西方区域经济学的产生与发展

尽管马克思主义经典作家很早以前提出了区域经济思想，但作为一个学科而言，区域经济学是很年轻的学科。从区域经济发展史上看，人们为搞清楚空间经济问题做了种种尝试，除了马克思主义经典作家以外，杜能、韦伯、帕兰德、霍特林、克里斯泰勒、廖什等学者都为区域经济学的发展做出了很大的贡献。到了20世纪50年代，区域经济学作为空间经济问题的分析框架，逐渐被人们接受（后来还包括城市经济学），并发展成为一门独立的经济学分支学科。

西方主流经济学研究经济现象时，通常做出很简单也很不现实的假设，即所有生产和消费都集中在一个地点上，这样就剔除了空间因素这一极其重要而棘手的变量。如果把空间因素包括进去，则此时所得出的结论在许多情况下完全不同于不考虑空间因素时得出的结论。最简单的例子是运输成本。运输成本是因生产区和市场区的空间分离而产生的。一般认为降低这种成本的主要途径为运输技术的改进和发展。然而，如果调整厂商的生产区位，则可以避免或大大降低这种额外的成本。为解决这种空间因素对经济现象的影响而产生的理论就是区位理论。区位理论就是研究厂商选择何种地点才能最大限度地降低运输成本（古典区位论），或者实现利润最大化（新古典的区位论）的问题。杜能（1826）最早注意这种成本，他发现离消费市场的距离的远近对农作物的布局有重大影响，他计算出各种农作物组合的最合理的分界线，并划分成六个同心圆状的农业圈。韦伯（1909）开创性地分析了区域间、国家间的经济区位，认为理想的厂商区位是生产和分配过程中所需运输里程最短和货物重量最少的地点。他在运输费用之外又增加了劳动费用和聚集因素，并由上述三者决定的最小成本作为厂商最优区位的标准。霍特林（1929）发展了企业间空间竞争理论，重点分析了在线性市场上的企业之间的区位竞争。然而，韦伯以后的区位理论研究者发现，最小生产成本不能最终确定企业的最优区位，成本最低也不意味着利润最大化。这样，他们创立了以利润最大化为原则，以市场规模为中心的区位理论。克里斯泰勒（1936）认为，高效的物质生产和流通的空间结构是以城市为中心的多级市场区构成的网络体系。廖什（1938）进一步发展了区位理论，解释了为什么区域会存在，定义了依赖于