

长三角一体化与苏南竞争力

张二震 方勇

内容提要 长三角一体化是区域经济发展的内生要求和必然趋势，将对苏南地区的竞争力产生重要的影响。长三角一体化将使苏南面临一个收益与风险并存、机遇与挑战并存的发展环境。总的来看，苏南面临的机遇大于挑战，可能的收益远高于风险损失，长三角一体化对苏南竞争力的推动作用要大于制约影响。提升苏南竞争力的基本路径在于，抓住机遇，科学定位，打破行政分割，在苏南内部率先实现一体化，建设地方性分工协作网络，强化产业集群的植根性。

关键词 长三角一体化 苏南竞争力 国际制造业基地 产业集群

21 世纪之初，长三角地区各级政府就长三角一体化战略构想达成共识：以上海为中心，形成具有世界竞争力的区域经济格局。由此，长三角一体化进入快速发展轨道。长三角一体化是区域经济发展的内生要求和必然趋势，将对苏南未来经济发展产生积极而深远影响。苏南能够从长三角一体化进程中获取多少利益，能够在未来一体化的长三角中占据何种地位，从根本上取决于苏南竞争力的发展状况。因此，有必要对长三角一体化进程中苏南竞争力问题进行深入研究。

区域经济一体化与地区竞争力

所谓区域经济一体化，是指在区域内制度一体化、市场一体化和竞争规则一体化基础上，区域经济各个组成部分（各次区域）之间通过资源流动和分工协作，所形成的经济联系越来越紧密的一种状态和过程。在这里，区域内资源流动包括商品、资本、技术、劳动和企业等的自由流动。区域经济一体化进程也就是由区域内要素自由流动所推动的区域内经济联系和分工协作关系的紧密化过程。

自区域经济一体化产生以来，理论界就对其进行了大量研究。普遍认为，区域经济一体化通过建立一种扩大了的市场，能够对区域内各次区域间的贸易和经济发展产生积极影响。这种影响来源于：建立统一的区域大市场，所带来的规模经济效益；区域内自由贸易和生产要素自由流动，所引发的区域内资源优化配置。同时，大量研究表明，区域经济一体化在促进区域经济发展的同时，对区域内各次区域发展的促进强度是不平衡的。区域经济一体化可能会导致区域内经济发展的不平衡，甚至强化原有的不平衡。欧洲经济一体化的实践验证了上述看法。人们观察到，欧盟内部各成员国间发展水平差异显著，2002 年德国的 GDP 高于欧盟平均水平 14%，而葡萄牙和希腊的 GDP 则低于欧盟平均水平 46%。此外，成员国内部也存在着程度不同的地区差距，意大利不同地区人均 GDP 高低相差 70%。人们还观察到，在欧洲经济一体化过程中，出现了资本流动和企业移动的马太效应。资本和企业都尽量地向市场中心地区和发达地区靠拢，经济发达地区吸引到了越来越多的投资，而欠发达地区则面临着资本和企业外流的巨大压力。这种不平衡和马太效应的根源是地区间竞争力的差异。因此，欧盟推行了多种地区援助政策以纠正这种地区间发展的不平衡。

从竞争力的角度看，区域经济一体化会推动整个区域集团竞争力的提高。这是因为，通过区域内要素和企业的自由移动，区域经济一体化将在区域内形成更有效的竞争机制和更合理的产业分工秩序，将推动区域内企业集中、产业集中和产业集聚，并将由此获得更低的制造成本和交易成本，从而促进区域整体竞争力的提升。在区域经济一体化过程中，各次区域能够从整个区域集团整体竞争力提高中获益，但各次区域竞争力提升是不平衡的，或者说区域经济一体化对各次区域竞争力的提升强度是不均匀的。次区域的竞争力提升幅度，取决于该次区域在区域经济一体化前具有的地区竞争力水平；取决于在一体化过程中，什么样的分工环节在本地区集聚以及这种分工集聚的持续性；取决于在一体化过程中，本地区在国际分工体系和区域内分工体系中所处地位的变化。次区域要想在区域经济一体化中实现地区利益最大化，必须着眼于如何提高本地区竞争力，着眼于如何

在一体化过程中提高和保持本地区的分工地位。而这需要次区域建立良好的市场环境和产业发展环境，在充分发挥地区比较优势的基础上，通过提高地区产业厚度，发展地方性分工协作网络，吸引资本和企业向本地区集聚，吸引有利于本地区分工地位提升的分工环节向本地区集聚。希腊、西班牙和葡萄牙加入欧盟的实践，验证了上述看法。在加入欧盟之前，这三国的工业基础薄弱，人均 GDP 在西欧居末位。加入欧盟后，三国制造业和服务业的国际竞争力都显著增强。但这三国竞争力的提升程度是不同的。经济基础较好的西班牙，依靠大型跨国公司的投资，汽车、机械、化工、电子、通讯、核能及航空等新兴产业的竞争力逐步提高，目前已成为欧盟内部工业体系较为完善、加工制造水平较高的国家。以西班牙的汽车工业为例，入盟前西班牙的汽车工业比较弱小，入盟后汽车工业发展迅速，目前国际上主要汽车企业集团都在西班牙建立了生产制造企业，西班牙汽车产量已居世界第五，出口居世界第四，汽车工业已成为西班牙的支柱产业之一。反观希腊和葡萄牙，由于地方性分工协作网络不完善，地区竞争力的提升远较西班牙为差，在欧盟产业分工中的地位不高，入盟后发展较快的是旅游等服务业。

长三角一体化与苏南未来的发展环境

在讨论苏南竞争力问题之前，先分析在长三角一体化发展过程中，苏南将面临的发展环境。这是因为，发展环境将决定未来苏南可选择的发展路径和苏南竞争力的发展前景。

苏南未来的发展环境与长三角一体化的演进特性密切相关。长三角一体化是一个国家内部的区域经济一体化，其核心是市场的一体化。从理论上讲，这种一国内部的区域一体化要远较国与国之间的一体化容易，因为不涉及国家主权的让渡与协调问题。然而，由于我国特定的体制背景，长三角一体化过去的发展进程并不顺畅，现在的一体化水平也不高。以常用的六个指标（市场、产业、交通、信息、制度、生态）来度量，长三角一体化的现状是：交通一体化水平最高、发展速度最快；信息一体化和生态一体化水平次之；市场一体化、产业一体化和制度一体化最为落后，发展的阻力也最大。未来长三角一体化的重点和难点是制度的一体化，特别是竞争规则的一体化。制度一体化实现了，市场一体化和产业一体化也就水到渠成。这也就使得长三角一体化未来将可能形成以下几个演进特性。

1. 长三角一体化将是市场机制不断完善过程中的区域市场一体化。

在现阶段，长三角地区的市场机制是不完善的。这是由于中国经济转轨时期的特征，在市场利益主体和竞争主体方面形成了两个独特层面：一个是企业主体，其中的国有企业听命于政府行政决策；另一个是地方政府，目前它参与市场运作的功能十分强大，经常代替企业主体进行决策，其行为经常是一种具有明确利益边界、以行政垄断为特征的企业行为，或一种准市场化行为。在这种制度结构下，地方政府一方面会努力防止区域内利益“外溢”，另一方面会尽可能地向区外转嫁区域发展成本，从而出现了所谓“行政区经济”现象和区域间的低水平产业同构现象。从长三角一体化的发展趋势来看，政府职能的转变、市场化改革的深入以及市场机制的完善是必然趋势，市场一体化的格局也终将形成。但也应该注意到，在长三角地区市场机制完善过程中，苏南的发展在一段时期内还将面临“行政区经济”现象的干扰。

2. 长三角一体化与本地区经济国际化进程联系密切。

长三角地区过去 20 余年的发展成就，在很大程度上来源于本地区开放型经济的发展，来源于利用比较优势参与国际分工、融入国际经济循环的发展模式。在中国加入 WTO 以后，在经济全球化环境中，长三角地区参与经济国际化的进程已不可逆转，长三角地区正在成为跨国公司所推动的新一轮国际产业转移的目的地，正在成为国际制造中心。这使得长三角一体化进程与地区经济国际化进程紧密联系在一起，经济国际化将会促进甚至带动本地区的经济一体化。这也意味着，苏南未来的发展将建立在与跨国公司联系更为密切的基础上，在一个更全面融入国际经济循环的环境中进行。

3. 长三角一体化将是一个从有限一体化到全面一体化的发展过程。

按照区域间协调与联合的程度，经济一体化可以分为全面一体化和有限一体化两种状态。全面一体化意味着市场、产业、交通、信息、制度和生态一体化的全面实现，而有限一体化则是区域内各地区在追求各自利益最大化条件下的一种相互妥协和有限的经济联合。全面一体化是长三角未来的发展目标，但现阶段长三角一体化依然是一种有限一体化，并将在较长时间内维持这种状态，所改变的将是有限一体化的程度。其原因在于：其一，上海与世界发达城市相比，经济实力还不强，技术领先、关联度高的主导产业和支撑产业稀缺，制造业仍是上海的产业基石，致使上海的经济辐射能力有限，逼迫周边地区去争抢这种有限的经济辐射；其二，长三角地区内部资源禀赋相似，产业结构低水平趋同现象严重，经济增长方式更多的是外延型增长，致使区域内竞争性强于合作性。在尚未实现增长方式转变的情况下，各地区只能去争夺资源、市场和投资，只能为集聚更多的要素去拼政策、拼成本和拼服务。只要这些情况不改变，长三角也只能进行有限的一体化。

4. 长三角一体化将是一个制造业重新洗牌的过程。

新经济地理学中有一个已被理论证明了的经验规则，即一体化水平从低级阶段向中级阶段挺进时，产业的地区集中率是上升的；而一体化从中级阶段向高级阶段挺进时，产业的地区集中率是下降的，即新经济地理学中所谓的，倒“U”字型曲线。同时，随着一体化水平的提升，地区专业化水平和单个产业的集中率将会上升。我们认为，长三角经济一体化进程也将会遵循这些规律。随着长三角一体化的发展，要素和企业流动能力的提高，区域内分工协作体系将会逐步完善。要素和企业会在市场机制的作用下，以价格信号为指导，在区域内自发流动，寻找最有利的生产地点。要素和企业会在长三角内部进行重新配置和整合，形成专业化、集聚化的分布。在长三角一体化过程中，将会出现一个制造业布局重新洗牌的过程。实证研究和直观的调查数据可以证实我们的这种看法。实证研究表明，在过去的四年内长三角内部发生了激烈的制造业区域结构调整，上海将部分劳动密集型和资本密集型产业转移到了江苏和浙江，而从江苏和浙江吸收的是港口型和都市型工业。浙江省企业调查队关于企业迁移的专项调查也表明，苏、浙、沪企业的互迁互移活动频繁，自2000年以来浙江企业的迁移呈扩大态势。

从上述长三角一体化未来的演进特性中，我们可大致地描述出苏南未来的发展环境：

产业环境方面，苏南未来的发展将面临三个方向的产业转移。其一，是以跨国公司为主导的面向整个长三角的国际产业转移，转移的重点是跨国公司的制造环节和加工环节，转移的特点是投资系列化和集聚化。其二，是长三角区域内的产业转移，这是在市场力量作用下，在长三角一体化分工协作体系建立过程中，企业自发的以寻求最合适生产地点为目的的移动，转移的方向是专业化生产的集聚地。其三，是长三角与国内其它地区（特别是欠发达地区）之间的区域间产业转移。一方面，由于成本压力、环境压力和资源压力，苏南部分对土地成本、劳动力成本和环境处理成本高度敏感的制造业会转移到欠发达地区；另一方面，国内其它地区的制造业也会因寻求苏南地区良好的分工环境而转移进苏南地区。

市场环境方面，苏南未来的发展将面临一个逐步改善的市场环境。这种改善是在两省一市政府之间既竞争又合作状态下进行的。竞争是因为地方政府只有率先改革和创新，才能创造良好的制度环境即软环境；只有率先进行基础设施建设，才能创造良好的硬环境。而拥有良好的制度环境和基础设施环境，是集聚和优化生产要素、降低交易成本、实现地方财政收入最大化的前提和基础。合作则是因为各个行政区政府在制度创新方面的交流，有助于改善要素自由流动的制度环境，促进资源的优化配置；在基础设施建设方面的沟通，则有助于加快生产要素的流动，降低交易费用，从而也达到地方财政收入最大化的目的。长三角内部这种既竞争又合作状态，在短期内可能将更多地表现出其竞争性的一面。在软环境建设上这种竞争性可能会更加明显，比服务、比政策将会是短期内地区间制度竞争的主轴。硬环境建设上的竞争，将更多地表现为苏浙两省就缩短与上海的时空距离上的竞争。但是长期来看，合作将会是区域内市场环境建设的主轴，并沿着先硬（环境）后软（环境）的顺序推进。

竞争环境方面，苏南未来的发展将面临一个全方位、动态化、国际化的激烈竞争的环境。从企业层面来看，随着长三角地区经济国际化、一体化进程的深入，区域市场成为国际市场的一部分，国内竞争也成为国际竞争的一个有机组成。这使得企业

面临的竞争环境越来越复杂，竞争的对抗性越来越强，竞争优势的可保持性越来越低，市场竞争也越来越具有全球竞争和动态竞争的特点。从地区层面来看，随着地区经济一体化、国际化的发展，要素和企业的流动性越来越强，地区制造业的集聚与反集聚也将比以往任何时候更加容易。一个地区如果有适合某一产业发展的良好环境，要素和企业就会向该地区流动，该地区就能够很容易、很迅速地成为该产业的集聚点。而一旦该地区由于某种原因丧失了这种环境优势，或者其它地区形成了更强的环境优势，要素和企业也就会迅速抛弃该地区而转移到其它地区。在长三角一体化过程中，这种产业集聚流动障碍的降低，将引发地区间、国际间激烈的产业争夺，苏南需要认真思考如何吸引并留住需要的产业。

长三角一体化对苏南竞争力的影响

长三角一体化是本区域经济发展的内在要求和必然趋势，长三角一体化将使苏南面临一个收益与风险并存、机遇与挑战并存的发展环境。总的来看，苏南面临的机遇大于挑战，可能的收益远高于风险损失，长三角一体化对苏南竞争力的推动作用要大于制约影响。

1. 长三角一体化是苏南一次难得的发展机遇。

首先，长三角统一市场的形成将为苏南创造良好的发展环境。长三角一体化的本质是市场一体化，是区域共同市场的建立。长三角统一市场的形成，一方面，将改善区域内的发展环境，使要素在区域内得以自由流动和合理配置，从而大大减少地区经济增长的代价和成本，提高地区经济发展的效率，并直接促进苏南竞争力提高；另一方面，长三角统一市场作为一个扩大了的市场，会使区域内产业的规模经济和范围经济在长三角这个大范围内实现，苏南竞争力的依托将不再是狭小的苏南，而是整个长三角区域范围，苏南竞争力会在长三角一体化发展中迈入一个更高层次。其次，长三角国际制造业基地建设将带动苏南竞争力的发展。制造业是苏南的优势产业和苏南竞争力的主要来源。进入 21 世纪以来，世界制造业向长三角转移的趋势日趋明朗，长三角已经并将继续成为国际制造业大规模转移的首选之地。抢抓国际资本和产业转移的机遇，加快建设国际性制造业基地，是江苏的重要战略决策。同样，建设国际制造业基地也是长三角一体化的重要战略目标。然而，建设国际性制造业基地光靠江苏不行。因为成为国际制造基地的必要前提是，该区域不仅要成为世界制造业的成本“洼地”，而且要通过一个特大城市为该地区的制造业降低交易成本。只有整体上的“制造成本+交易成本”水平最低，才能吸引世界各国的制造业投资者，才可能成为国际制造业基地。苏南的产业基础、产业层次只可能实现降低制造成本的功能，苏南制造成本的优势只有依托整个长三角制造成本和交易成本的降低才可能转化为现实的竞争力，长三角国际制造业基地建设将带动苏南竞争力的提升。

第三，长三角一体化将给苏南产业结构调整带来良好的机遇，有利于苏南形成产业集聚发展的良好格局。在前面的分析中我们指出，长三角一体化过程中将出现一个产业布局在区域内重新洗牌的过程，制造业中各具体产业将会依据各地区优势流动到最切合本产业要求的地点集聚发展。这为苏南的产业结构调整提供了良好的机遇。苏南的产业基础好，有一批适合本地区特点的优势产业，也形成了一批较有影响的产业集群。长三角一体化过程中的产业洗牌，能够使苏南原有的优势产业、优势集群进一步强化，吸引一批适合本地区特点的产业在本地区集聚发展，并淘汰一部分劣势产业和本地区不适合发展的产业，实现产业结构优化。

第四，上海国际经济、金融、贸易、航运中心的建设将对苏南经济快速发展起到强大的推动作用，促进苏南竞争力的提升。上海建设四大核心的是服务产业的发展和经济服务功能与辐射功能的强化，这种产业升级过程对苏南产业发展将会产生强有力的“牵引效应”，带动苏南产业发展与产业升级。同时，上海建设四大中心的过程中也必然伴随着产业结构调整，上海将大力发展附加值高的高新技术产业和现代服务业。随着上海产业调整升级的加快，必将会强化苏南在制造业方面的优势。

2. 长三角一体化对苏南竞争力的短期负面影响。

长三角一体化是在苏浙沪之间既竞争又合作的状态下渐进实现的，是从有限一体化到全面一体化的渐进过程。基础设施一体化、交通一体化由于较少地涉及地区利益冲突将率先实现，而市场一体化、制度一体化的实现最为困难。这就使得在全面一

体化实现之前，在长三角内部不同行政区之间的时空联系更紧密的同时，不同行政区之间的市场分割和地区保护现象还将或多或少地存在。在短期，这种现象可能会更严重一些，不同行政区之间可能将更多地表现出其竞争的一面。这也正是长三角一体化对苏南竞争力存在一些短期负面影响的主要原因。我们认为，以下几个方面会对苏南竞争力产生短期负面影响。

第一，上海“东进”计划的影响。上海把国际航班全部搬到浦东，随后，总投资近 100 亿元的浦东机场二期工程启动，力争到 2010 年基本建成亚太航空枢纽港。同时，铁路也在“东进”，沉寂多年的浦东铁路也被提上议事日程，洋山港的建设更是东进计划的重大工程。上海的“东进”拉动了整个长三角区域的东进，实际上拉长了苏南与上海的距离，拉长了苏南与国际市场的距离，短期会影响苏南的竞争力。

第二，为在呼应上海中抢占先机而展开的物流网、交通网的对接竞争。其中，最为苏南所关注的便是杭州湾大桥。从长期来看，杭州湾大桥并不会对苏南竞争力产生多少重大的负面影响，甚至可能会因其改善了长三角区域的交通环境而对苏南竞争力产生间接的促进作用。但从短期看，在大家都在争抢上海有限的辐射能力和移出产业时，该大桥的修建将对杭州湾业已形成经济格局产生巨大影响，极有可能对长三角的区域经济布局产生冲击，使得长三角的经济中心南移，这会在短期内对苏南竞争力产生负面影响。

第三，不合理的产业分工体系所引发的竞争。在长三角一体化中，一个合理的产业分工秩序是：上海发展先进制造业和生产者服务业，并为江浙提供降低交易成本的生产者服务；而江浙则专注于发展制造业。然而，这样的分工格局的形成需要假以时日，短期江浙沪之间在制造业方面的竞争仍然难以避免。这会影响到苏南以及整个长三角的竞争力的提高。

第四，长三角各省市竞争性的发展战略规划将引发新一轮的地区竞争。从长三角各省市推出的发展战略规划来看，争抢外资、竞相成为世界制造业基地是规划的主轴。江苏出台了“关于建设江苏制造业基地的意见”，提出要建设成“全球重要的制造业基地和全国产业层次较高的制造业高地”。浙江也出台了“浙江省现代制造业基地建设规划纲要”，提出“要建设先进制造业基地，走新型工业化道路”。与此同时，上海的“173”计划，旨在建成“经济特区”，以降低商务成本，与江苏、浙江展开吸引外资的竞争。这种竞争性的发展战略规划在一定程度上会影响区域内的分工协作基础，削弱整个长三角的竞争力。

强化苏南竞争力的政策建议

1. 从战略高度上把握长三角一体化对苏南带来的重大发展机遇。

改革开放以来，苏南抓住了三次难得的发展机遇，实现了跨越式发展。长三角一体化是苏南面临的又一次重大发展机遇。抓住机遇，就能抢占制高点，实现跨越式发展；抓不住机遇，就有可能陷入经济发展中的“拉美陷阱”。能不能抓住这个机遇，能不能抓好这个机遇，取决于我们以什么样的态度对待长三角一体化。我们不能因目前长三角一体化水平低，区域间竞争性高于合作性，就只顾争夺利益，而放弃去创造利益和共享利益。应该看到，假以时日，长三角一体化所创造的利益和可共享的利益要远大于眼前争夺的利益。因此，我们必须把长三角一体化放在苏南又一次重大发展机遇的战略高度，全面融入长三角一体化，主动推动长三角一体化，率先发展长三角一体化。

2. 科学把握长三角一体化中苏南的战略定位。

我们认为，在长三角一体化发展中，在长三角国际制造业中心建设中，可能和合理的产业分工秩序是：苏南和浙江未来的经济功能是成为降低商品制造成本的地区，应专注于发展与中国工业化水平相适应的、具有世界市场竞争优势的各种制造业；上海的经济功能是成为降低长三角地区商品和服务产出的交易成本的中心，应专注于发展现代生产者服务业和某些先进制造业。只有这样，才能使长三角地区整体的“制造成本+交易成本”水平最低。未来，苏南地区不可能发展出能和上海抗衡的特大型城市，苏南的任何一个城市没有能力也不需要去成为长三角地区的服务中心。苏南的优势只在于制造业，苏南的竞争力也只会

能来源于制造业。因此，在长三角一体化中，苏南的战略定位应是国际制造业基地，而且是依附于长三角国际制造业中心的国际制造业基地。通过发展一般制造业和部分先进制造业，把苏南打造成世界制造成本的“洼地”。

3. 打破行政分割，在苏南内部率先实现一体化。

目前，苏南内部行政分割、政府竞争和地区保护的现象仍很严重，形成了所谓的“行政区经济”现象。地区间的竞争性高于合作性，制约了苏南作为一个整体在长三角一体化中作用的发挥，也损害了苏南整体的利益。当然，这种问题在整个长三角范围内、在苏浙沪二省一市之间要严重得多。在长三角一体化无法在短期实现全面突破的现状下，苏南各行政区需联合起来率先在内部实现全面的一体化，抢抓长三角一体化的先发优势。苏南的一体化，能够形成一个统一的苏南市场，实现规模效益和范围效益；能够通过要素和企业的区内自由流动，优化苏南内部的资源配置，有利于区域内产业布局调整 and 产业结构调整；能够避免苏南内部在产业发展和招商引资方面的过度竞争。更重要的是，苏南的率先一体化能够使苏南地区作为一个整体参与区域竞争和全球竞争，发挥出 1+1>2 的效应，所表现出的竞争力要远大于苏南各地单打独斗；苏南的率先一体化能够打造出一个发展成本“洼地”，增强苏南对区外要素和企业的吸引力，特别是对国际制造业资本的吸引力；苏南的率先一体化能够使苏南创造出一个优于其它地区的制度环境，在与长三角其它区域、珠三角的竞争中占据先机。

4. 建设地方性分工协作网络，强化产业集群的植根性。

在苏南制造业发展中，产业集聚是其中的一个亮点。外资带动型产业集聚，是苏南产业集聚中发展最快的类型，是苏南地区产业升级和高新技术产业发展的主要依托。然而，苏南的外资带动型产业集聚存在着的问题是，产业集群的植根性弱。这是由于苏南的地方性分工协作网络发展不充分，对外资带动型产业集聚的配套能力弱，有配套能力的也多是由外资形成的，地方企业的配套能力较差。这意味产业集聚与地方产业、地方经济的联系不密切，产业集聚无根，很容易从本地区整体迁移出去。从国际上产业集群发展的经验看，“嵌入性”或“植根性”是产业集群能够取得成功和持久发展潜力的关键。这意味着，不仅当地的特色物质资源成为集群发展的基础，其特有的历史社会文化资源也被整合到产业集群的资源体系之中，植根性好的企业集群还会表现为一种区域品牌。苏南地区要想长久地留住这些产业集聚，必须强化产业集群的植根性。应从地方性分工协作网络建设着手，提升地方产业对集群的配套能力。一方面，围绕产业集群龙头企业加强配套企业建设，另一方面，以完善的配套企业吸引产业集群龙头项目，特别是跨国公司龙头项目，积极营造良性互动的配套环境，引导企业积极加入产业集群的生产体系和贸易网络。同时，政府要主动地帮助产业集群进行技术创新，促进集群形成有深厚技术创新能力支撑的区域品牌，弱化集群的流动能力。

参考文献

1. 张小济、张琦：《欧盟欠发达成员国参与经济一体化的经验和启示》，《国际贸易》2004 年第 1 期。
2. 刘志彪：《长三角区域合作建设国际制造中心的制度设计》，《南京大学学报》2005 年第 1 期。
3. 浙江省企业调查队课题组：《从企业迁移看浙、沪、苏投资环境的差异》，《浙江经济》2004 年第 24 期。
4. 姚先国、谢晓波：《长三角经济一体化中的地方政府竞争行为分析》，《中共浙江省委党校学报》2004 年第 3 期。

作者简介：张二震，1953 年生，南京大学国际经济贸易系主任、教授、博士生导师；方勇，1973 年生，经济学博士，南京大学国际经济贸易系讲师。

（责任编辑：李芸）