

长三角一体化中的制度障碍及其对策*

张 雨

(南京大学商学院讲师、博士生 南京 210093)

摘 要: 本文对长三角一体化发展缓慢的制度性障碍,即地方利益与区域利益协调的障碍、区域一体化过程中市场分割的障碍、地方性公共产品投资发展规划竞争的障碍、长三角人力资源流动的障碍等进行了深入分析,剖析了这些障碍难以克服的深层次因素。本文认为,可以通过中央加大对地方的协调管理,规范地方政府竞争行为,改变官员晋升考核体系等方法来弱化或消除制度障碍对长三角一体化的负面影响,加快推进长三角区域的一体化发展。

关键词: 长三角;制度障碍;协调发展

中图分类号:F061.5 文献标识码:A 文章编号:1001-8263(2010)11-0044-07

一、“国家战略”下的长三角区域合作及其存在问题

长三角地区是中国经济最为发达的地区,其综合实力在全国名列前茅。这一地区的范围包括中国的江苏省、浙江省和上海市。1978年,长三角地区两省一市国内生产总值为654.77万亿元,占全国GDP的17.82%,到2009年,长三角两省一市的生产总值达71794.12亿,占到了全国GDP的21.41%。长三角地区贡献了中国1/5以上的GDP,其经济增长对于中国经济增长的作用是显然是举足轻重的。不过迄今为止,长三角地区事实上仍未形成一个经济一体化的区域,而更多地是像一个由不同相互分割的经济体所组成的地理空间。长三角的经济贡献并不是长三角一体化达成的情况下完成的,而只是江浙沪单纯的GDP相加。一旦长三角一体化发展程度加深,区内布局将更为合理,产业结构将更为科学,其对中国经济增长贡献也必会有所提高。

加强长三角地区的经济一体化,深化长三角地区的经济分工合作,可以从整体提升长三角的竞争力,有利于长三角地区的城市发挥各自优势,整合资源,更好的应对外部经济发展情况的变化,有利于长三角地区城市的长期发展,从全局角度来看这将会是最优选择。但是,我们看到,虽然改革开放以后的长三角地区经济发展速度迅猛,但同时也出现了严重的产业同构问题,这使得江苏省、浙江省和上海市之间的竞争性远远大于他们的合作性。如何突破区域内的环境制约、资源制约、市场制约,从而突破经济发展中的空间制约,成为长三角经济进一步发展的关键。由于长三角在全国经济中的地位,其发展也必将带动和影响周边地区及其区域甚至全国的经济发展,对于中国经济增长的贡献将进一步加强和扩大。从1997年起,长三角地区各省市开始努力推进区域经济一体化,希望能够打破长三角内部不同区域的市场保护和分割现象,促进商品和要素在区域内自由流动。1997年成立了长三角城市经济协调会,16个会员城市建立了市长联席会议制度;2001年起,每年举办一次常务副省长级别的沪苏浙经济合作与发展座谈会;2004年起,建立沪苏浙党政“一把手”定期会晤机制。三省市主要领导定期就区域内发展问题进行磋商,以期有效推动和促进区域内合作交流。

2008年,长三角区域经济合作上升为国家战略,长三角的区域经济合作进入了新阶段。在国家发展和改革委员会主编的《长三角地区区域规划》和《国务院关于进一步推进长三角地区改革开放和经济社会发展的指导意见》中,强调要明确区域内部各城市职能分工,统筹区域内的基础设施建设,加快区域一体化进程,形成统一开发的市场体系,促进生产要素合理流动和优化配置,明确三类产业空间布局的引导方向,以避免政府主导的产业同构出现,期望到2012年长三角的区域分工和产业布局趋于合理,到

* 本文是教育部研究基地重大招标课题“全球经济变化中长三角地区经济增长模式转型研究”(2009JJD790022)阶段性成果。

2020 年长三角区域内形成分工合理、各具特色的空间格局。在国家战略的引领下,在内部动力和外部推力的共同作用下,长三角区域经济一体化取得了一定的进展。沪苏浙三地联合项目包括了旅游、交通、大型会展、人才培养、信息互通、质检和环保标准的统一等等多个领域,并正在向包括产业规划、金融服务、政策法规等高层次合作领域延伸。在长三角区域经济一体化发展中,区域交通网络合作成果最为显著,近年来在高速公路、轨道交通为核心的快速网络体系上不断的取得突破,建设、管理水平不断提高,部分的技术领域甚至达到国际领先水平。例如,上海与无锡、常熟等地已实行交通一卡通。杭州湾跨海大桥和长江口苏通跨江大桥的建成通车,不断创造着桥梁建筑史的奇迹,彻底改变了长三角的交通网络。苏嘉杭高速公路江苏与浙江交界处的收费站实行合并管理。在信息合作方面,主要是建设两省一市所共享的长三角权威信息资料中心,旨在整合各城市可利用的信息资源,为各城市管理部门提供有针对性的决策咨询服务。在通关一体化方面,在上海、南京、杭州、宁波等城市,对进出口货物实施“选择申报,多点放行,统一平台,区域联动”的一体化新模式。

但是,与国家战略和经济发展的客观要求相比,长三角的区域合作发展进程仍然不尽如人意,目前存在的问题主要是:

1. 区域内部产业低水平重复建设与恶性竞争依然存在

长三角经济一体化过程中最核心的问题区域间的产业分工与合作仍未形成,长三角地区存在产业同构现象。同一产业在不同行政管辖区域重复分散布局,争夺有限的区域内部市场;不同行政管辖区域之间缺乏较为明显而有效率的分工合作关系;各次级经济区域的特色优势难以充分发挥出来,次级区域之间因相互模仿而形成的经济结构同构化现象仍然存在。根据联合国工业发展组织国际工业研究中心提出的相似系数计算方法,在 2007 年上海与江苏的产业结构相似系数为 0.82,上海与浙江的相似系数为 0.76,而江苏与浙江的相似系数为 0.97,显示长三角产业结构存在趋同。城市之间的产业趋同的问题更为严重,在长三角 16 个城市中,选择汽车作为主导产业的有 11 个城市,选择石化的有 8 个城市,选择通信产业的有 12 个城市。高科技发展规划中的同构率更是高,集成电路产业是 35%,纳米材料是 48%,计算机网络 59%,软件产业 74%。研究有迹象表明产业同构主要是由于投资趋同所致,特别是由于国有企业投资的行业分布趋同导致产业同构上升。研究表明各地区国有及国有控股工业企业在行业偏好上相似度较高,特别是制造业,而国有企业投资往往有政府取向性影响,在国有企业中领导层或者是决策层往往和政府官员联系密切,有的是元政府官员派驻,有的是由政府任命的,所以国有企业投资实质反映了政府投资意愿。因此同构现象实质反映了地方政府的偏好。

2. 长三角地区面对危机合作意识薄弱

长三角是中国外向型经济的重要基地,中国加入 WTO 之后积极发展外向型经济,长三角各省市借此发展迅速,但是一旦外部市场条件发生变化,就会成为经济动荡最直接的受害者。由于外部需求减少,导致不只是中小型企业,甚至大中型民营企业也由此面临经营危机。而其中尤其浙江省因为其民营企业比重最高,所受到的冲击也是最大的。此次的经济危机可以说让长三角的经济面临这巨大的考验。官方统计显示,上海从 2008 年 10 月开始出现出口贸易负增长;11 月出现财政收入增幅负增长;工业从 11 月开始出现负增长,12 月的负增长更达两位数——这是自 1990 年浦东开发以来,上海经济首次出现负增长局面。到了 2009 年情况虽然比上年有所好转,但是进出口总额上面长三角主要城市都呈现下降态势。

表 1 2009 年度长三角城市主要经济指标

城市名称	进出口总额		出口总额		外商直接投资实际到位金额	
	亿美元	±%	亿美元	±%	亿美元	±%
上海市	2777.31	- 13.8	1419.14	- 16.2	105.38	4.5
南京市	337.45	- 16.9	184.59	- 21.8	22.82	0.9
无锡市	439.45	- 21.6	260.12	- 27.3	32.03	1.2
常州市	150.79	- 14.5	108.66	- 17.9	22.61	10.9
苏州市	2014.46	- 11.8	1140.85	- 13.4	82.27	1.2
南通市	162.59	- 2.6	111.80	- 4.9	20.05	- 31.7
扬州市	54.33	- 12.1	40.13	- 12.1	22.66	31.7
镇江市	60.37	- 19.1	35.41	- 16.7	14.41	19.9
泰州市	58.20	- 8.2	42.20	- 13.7	10.56	0.6
杭州市	404.20	- 15.9	271.80	- 19.1	40.14	21.2
宁波市	608.13	- 10.4	386.51	- 16.6	22.05	- 13.1
嘉兴市	172.04	- 13.3	123.41	- 12.6	13.35	- 2.0
湖州市	48.33	- 13.6	40.76	- 16.9	8.11	1.1
绍兴市	204.90	- 14.0	157.61	- 9.9	8.11	5.0
舟山市	70.23	16.0	37.39	13.8	1.06	- 33.2
台州市	120.32	- 12.9	100.67	- 14.4	1.88	- 21.3

从某种意义上看,危机正是调整长三角发展模式的机遇。通过对长三角内部产业结构调整 and 升级来实行新的更有效的出口导向战略,将核心区域内的部分产业转移到长三角周边相对低要素成本区域,并且可以合理调整区域内各省市的资源,使其发挥更大的作用。可以加强区域内金融合作,现在长三角区域内各省市都有自己的地方银行,却主要面向自身所在省市服务,和其他地方性银行基本上没有太多的合作。金融危机中,各地都面临中小企业融资难,贷款难的问题,甚至大型民营企业也面临经营困境。2008年下半年以来,浙江南望信息产业集团、浙江华联三鑫石化公司、浙江江龙控股集团、浙江纵横集团等资产数十亿的当地大型民企,纷纷爆出资金链断裂的消息。而各地银行出于避免自身风险而调高贷款门槛使得很多中小企业资金链很有可能断裂而倒闭。同时银行往往很少异地贷款,都只是贷给本地企业。如果各地银行联手的话那么就很有可能解决各地中小型企业融资难的情况。

3. 区域内城市化发展缓慢,城市间差距较大,核心区与边缘区城市化差距较大

以上海为中心包括苏南与杭嘉湖地区的核心区城市化水平较高,城市人口比重较高,城市的综合竞争力较强,而苏北和浙江中西部地区的城市化水平较低,城镇数量较小,规模也较小,不利于区域经济内部水平分工与合作,成为区域经济一体化发展障碍。同时城市化进程中的生态环境问题日益突出。随着长三角地区经济发展和城市化进程的推进,生态环境问题日益突出起来。长三角地区经济的高速增长正面临着地区环境质量下降的压力。经济增长了,生态破坏却很严重,长三角现有联盟内有 14 个城市属于酸雨控制区。长三角现行环境管理体制却影响了各地政府对环境的治理。如近年来引起共同关注的太湖污染问题,2007 年爆发了蓝藻事件,深刻影响到了太湖周边城市的用水安全问题,现在太湖周边的城市需要从外地引水。蓝藻问题目前仍然年年爆发,至今太湖污染问题没有得到根治。固然太湖污染跟区域内的工业化、城市化进程有关,但就与日趋加剧的地区分割和管理体制有着更为密切的联系。供给由于地方政府的各自为政,区域性的公共产品造成严重不足,区域环境治理始终处于要么无人问津要么存在“搭便车”的思想,无法有效快捷的解决。

二、制度障碍是长三角一体化发展的主要障碍

长三角一体化发展中存在着各种各样的问题,这些问题严重干扰着长三角一体化发展的进程。我们认为,制度障碍是阻碍长三角一体化发展的最主要的障碍。

1. 地方利益与区域利益协调的体制障碍

建国以来,在计划体制下,长三角地区在原材料、产品生产销售等方面相对其他地区而言实际上是一个统一市场,在产业发展中有着很密切的交流与合作。因为计划经济的特点,行政推动力量明显。但从1978年改革开放以来,随着中国市场经济体制建设的不断深入,中央与地方分权化的改革的进程强化了地方政府的经济地位,赋予了地方政府和企业更大的自主权,以此激发地方经济部门发展经济的积极性,增强其独立的利益目标,地方政府进行决策自主性和市场主体地位因此不断增强。从某种角度看,中国30年的改革开放是沿着放权让利的轨迹进行的,地方政府利益主体地位越来越突出,利益独立性越来越强。地方政府为了谋取地区利益,采取地方保护主义,以GDP的增长来获取自身的经济利益和“政绩”,成为其最优选择。因此地方经济利益与整个长三角地区经济发展所需要的全局性眼光往往会产生冲突,各级地方政府很少会关注区域整体性发展。

从长三角招商引资无序竞争就可以看到各个地方利益主体之间的博弈,而这种博弈是一种典型的囚徒困境。各地引资门槛一降再降,成本一减再减,空间一让再让,招商引资中的无序竞争正在消耗着长三角的活力。以土地转让为例,苏南某些地方的土地出让价格只有5万元1亩,在恶性竞争的压力下,周边的吴江、宁波、杭州地区也只好将地价压至每亩5万元的超低水平,上海郊区的一些土地也不例外。其实,成熟的开发区用于基础设施的投入和土地出让金应在15万元1亩的水平。这样,当地政府每亩要倒贴近10万元。^①外资项目抢夺现象也很明显,外商在和一个地方谈的时候,其他地方政府就会闻讯调动各方力量,通过提出更加优惠的政策进行抢夺,而这种抢夺往往不计成本,使国家整体利益受损。

2. 区域一体化过程中造成市场分割的体制依旧存在

区域市场一体化是长三角地区经济一体化的基础和内在要求。目前在长三角一体化的过程中,地方保护主义依然严重,由此形成的区域分割现象与地方市场垄断而导致的重复建设,使产业技术内涵,产品档次规模等方面存在着严重的同构化趋势。可以说各地政府对于本地企业会给予扶持,但是对于外地企业有着自发的一种排斥心态,往往采取行政手段来限制或者压制。本地政府会限制外地资本和异地的产品进入本地市场,对于异地的政府的质量技术标准不认可,在一个地区的免检的产品在其他地区是需要检验的,这就增加了交易成本。由于各地的特产往往很难在其他地区打开局面,这就制约着整个长三角地区区域市场一体化的进程。

3. 地方性公共产品投资发展规划竞争的体制障碍

地方政府作为本行政区域的公共产品投资主体和引导者,在进行地方公共产品投资决策和制定地方公共产品投资规划时,更多的是着眼于本行政管辖区的经济利益,地区性的公共产品供给也往往更加的符合当地居民偏好。这不仅制约了跨行政管辖区的地方公共产品的投资积极性,同时增加了地方公共产品投资的政府间协商的成本和难度,影响了公共产品投资的地域空间优化配置。区域公共产品与其他公共产品相比较,具有供给与需求主体多样性和复杂性的特点,需要体现区域公共利益的政府绩效评估才能推进公共合作。目前,在地方政府绩效评估指标体系中区域间公共治理、公共产品、公共合作还是一个盲区,长三角区域还没有成为独立的绩效评估单元。最典型的是深水港之争,这充分显现了长三角地区在公共产品投资发展规划的无序状态。江苏沿江各市重复投资了大量的集装箱码头,从江阴到南通60公里岸段,有68个万吨级泊位,平均0.9公里就有一个;与此同时,深水泊位极佳的宁波北仑港,却因为缺乏货源支持,设施能力未能充分发挥,一直处于“吃不饱”的状态,造成巨大浪费。

4. 长三角人力资源流动存在着的制度障碍

长三角一体化中存在着严重的人才流动方面的制度障碍,虽然在 2003 年就提出了《长三角人才开发一体化宣言》,计划在 5 年内建成可自由流动的无壁垒的统一的人才流动框架,但是一直处于搁浅状态。而人才一体化则停留在异地招聘、人才派遣合作和人才资格证书互认层面。到 2010 年为止,制约人口流动的最主要的原因,关于流动人口社会保障的一体化问题仍然没有得到解决。以上海、宁波和南京为例,社保政策覆盖的人员范围不同。上海是在上海务工、经商但不具有上海常住户籍的外省人员,宁波是与宁波用人单位建立劳动关系但不具有宁波常住户口的人员,而南京则是用人单位使用的农业户口的从业人员。而保险范围也不一样,上海是包括工伤(或意外伤害)、住院医疗和老年补贴等三项保险待遇,宁波是包括工伤保险、大病医疗保险、养老保险、失业保险和生育保险,南京则是养老保险为主。两省一市之间关于流动人口的社会保障存在着巨大的差异,而流动人口所缴纳的综合保险中,工伤和医疗部分不能转移,到其他城市只有就需要重新办理社会保险。人口流动被社会保障制度的省市差别所制约,严重地影响了长三角一体化的进程。

三、长三角一体化发展制度障碍的深层次原因分析

经过多年的发展,长三角一体化取得了一定的进展。但是,随着长三角地区合作发展的深入,新的矛盾新的问题接踵而至。区域内各城市的定位与分工,区域整合优势发挥、产业同构、市场分割、生产要素自由流动、资源配置、基础设施衔接、环境保护、人口综合管理等等,这些重大问题,不是在要素合作的层面能够顺利解决的,也不是在企业主体层面上能够运作的。它们是需要政府在更高层面来共同协调解决制度合作的重大问题。可以说,长三角区域合作进入了一个以政府为主体的制度合作阶段。地方政府层面的制度障碍不解决,长三角经济一体化就不可能有真正的融合发展。当前,对长三角地区的地方政府而言,有着以下原因约束着他们的行为。

第一,本地区的 GDP 总量和产业发展水平,这是地方政府官员政绩的绝对水平指标。周黎安等(2005)^②运用中国改革以来的省级水平的数据系统地验证了地方官员晋升与地方经济绩效的显著关联,为地方官员晋升激励的存在提供了一定的经验证据。他们发现省级官员的升迁概率与省区 GDP 的增长率呈显著的正相关关系。

第二,本地区和周边的城市(往往是参与一体化的城市)相比时自身排名的情况。中央在考核地方官员的绩效时理性地运用相对绩效评估的方法来减少绩效考核的误差,所以这一指标对每一届地方政府官员的意义要高于上述的绝对水平指标,它反映着本届地方政府官员的执政能力。

第三,行政结构上造成的分散交叉对地方政府的管理模式的选择。比如海关层面所采取的是垂直领导,分而治之。行政管理是金字塔科层制纵向结构,但是职能机构又是属于横向分割型,归各个地区省市管理。这种权力交叉和职能条块的分割影响到了通关效率,同时又由于中央政府存在量出为入的预算管理方式,使得海关之间存在为了各自的绩效考核而引发货源之争,各地政府各自行使通关管理权力,各地海关也就各自为政。

在中国,上级政府或者是中央政府拥有绝对的官员任命权力,为了刺激地方经济发展同时也是为了更好的有效的选拔官员,往往选拔的标准偏好明显,都是一些具体的可比较的指标。而由于行政结构式金字塔型,同时由于现在的官员年轻化倾向,使得地方公务员的升职空间很小,各地区竞争就变的极为激烈。地方政府在地方发展中有着巨大的控制力和影响力,掌握着本地区的例如土地,贷款,税收优惠等等最重要的资源,使得地方政府之间的 GDP 增长竞争存在可能。这样长三角长期存在的产业同构化和地方保护主义问题不是简单的企业为谋求高额利润而过度进入某行业和保护本地市场的问题,而是政府官员实施地区发展战略和产业政策的一部分,它包含着明显的政治收益的计算。^③各地官员既存在着经济竞争,也存在着政治竞争。由此地区发展战略决策过程中,不会只算经济账,政治考量也包含在内。

在这种情况下,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日外转嫁区域发展成本,从而出现了所谓“行政区经济”现象。这种政府行为的表现:(1)在产业发展方向方面不会从区域发展的大局出发,无视区域产业规划的重要性,直接导致重复建设,甚至在中央提出指导意见时,也会以打擦边球或者更改名目等方式继续进行。这是由于大环境以鼓励创新

鼓励发展经济为主,对于各省市违令行为中央很少进行实质性的处罚,因此地方政府在政策领域常常与中央政府进行博弈和周旋。(2)只关注自身的 GDP 总量和产业发展水平,对造成的周边地区的可能影响(特别是环境影响)往往采取漠视的态度。缺乏地方政府间的自愿合作制度。对于跨行政区的重大基础设施建设、重大战略资源开发、生态环境保护与建设,以及跨区生产要素的流动等问题,没有一个有效地制度保证其顺利实施。(3)为了自身经济发展常采取地方保护主义的姿态。各地政府行为对周边城市存在溢出效益,因此既有积极性做努力发展自身经济的事情,也会积极的去做不利于其他地区的事情,通过打压对方来提升自身排位,这样就会出现阻碍外地产品进入本地市场,恶意抢夺对方外资等行为。利己不利人的行为被大多数政府采用,而双赢的合作模式并不符合其目的的达成。(4)长三角内部各地方政策法规不统一。各地方的政策法规,都立足于本地的利益。较少考虑与周边地区的共同利益,如供需信息提供、主体准入条件、服务范围对象等诸多方面仅能为本地区服务,跨地区功能弱;一些地方仍存在地方税费和限制资金、人才、技术流动等现象。(5)在政府官员面临退休或者升职无望的情况下,其发展本地经济的积极性会受到打击,更谈不上努力推动本地区区域经济发展。因此,我们认为,制度性原因是导致长三角一体化发展迟缓的主要原因。

四、克服制度障碍,促进长三角一体化发展

第一,推行官员的异地任用,减少官员的“地方主义”倾向。应该看到,虽然官员可以依靠上一任期所在地的关系解决一些问题,但是由于流动性往往却又导致在任期内的积极性受到影响。为了防止官员流动性造成政策变动,以及避免由于官员考核机制带来的追求短期效应的负面影响,可以通过当地人大会议以立法的形式确定发展政策,完善地方法规以减小官员流动对长期发展的影响。

第二,加强区域间政府合作,主要通过区域内地方领导人定期会议实现,并以地区间合作协议的形式展示区域合作成果。但是这种合作的制度化程度相对较低,准确地说只是一种地方政府倡导式的非制度性合作协调机制。政府间许多共识的达成是靠领导人作出的承诺来保障的,缺乏法律效力,使得这种共识的达成缺少稳定性,一旦地方领导调动便容易使合作机制架空。考虑到这一机制已经实行多年,实践证明还是有一定作用的,可以坚持下去,并不断加以完善。

第三,完善官员选拔任用制度。由于地方经济发展的很多资源的决定权掌握在当地政府手中,而目前选拔官员主要是依据地区经济发展水平的一些主要数据指标。这样才导致了各地政府之间的恶性财政竞争。如果将政绩和经济发展水平的一些数据指标分离开来,制定更为合理的具有长远考察意义的政府官员以及考核制度,充分发挥声誉机制的作用。同时将公众对政府施政的满意程度纳入考核范畴中,同时进一步扩大人大和政协在监督和问责政府官员方面的作用,使得地方官员更加的关注地方社会经济的可持续发展。

第四,加强上级政府的协调,包括中央政府对省、直辖市的协调,也包括了省对其所辖市的协调。涉及跨区域的重大事项,需要个省(市)份共同操作的时候,中央的协调往往显得特别重要。因为一旦涉及到各个省份自身的切身利益的时候,省级层面的协调往往只能浮于表面。因此,能够真正影响或者纠正地方政府扭曲性竞争行为的还是要靠中央政府。^④当然,协调只是一种的方式,规范地区间经济竞争秩序,重建新的有利用市场统一的立法和执法体系,特别是将维护国内统一大市场的原则明确写入宪法,构建经济一体化竞争秩序,理顺中央地方权利和关系,准确定位地方政府权限和智能,将管理省际间的经济贸易等事项纳入中央管辖范围内,将其制度化和规范化,是更为重要的事情。通过相关立法和司法体系的建立来规范区域乃至全国的产品和要素一体化市场,协调地区间经济竞争和合作关系,构建起经济资源流动的统一性市场,比起经常性的利益协调,效果也好得多,更为长远。这就需要中央政府适时的进行政策性调整,在发挥地区竞争的积极作用的同时,减少消极影响,在制度层面形成科学的激励和约束机制,将地方政府行为引导到保障要素自由流动轨道上,构建长三角区域共同市场和公平的竞争平台,实现区域整体利益的最大化,^⑤进一步地推动长三角区域的一体化进程。

注:

^①杨德才:《长三角产业发展:从恶性竞争到一体化分工发展》,《中国发展》2009年第2期。

②周黎安、李宏彬、陈烨：《相对绩效考核：关于中国地方官员晋升的一项经验研究》，《经济学报》2005年第1期第1辑。

③周晋安：《晋升博弈中政府官员的激励与合作——兼论我国地方保护主义和重复建设问题长期存在的原因》，《经济研究》2004年第6期。

④周业安、冯兴元、赵坚毅《地方政府竞争与市场秩序重构》，《中国社会科学》2004年第1期。

⑤刘志彪、郑江淮：《冲突与和谐：长三角经济发展经验》，中国人民大学出版社2010年版，第165页。

www.yangtze.org.cn