
长江经济带金融与汽车产业间的集群外溢:融合或挤出^{*1}

张治栋何王亚

(安徽大学, 安徽 合肥 230601)

【摘要】:不同产业集群间的“融合”造就功能完备的经济带,而之间的“挤出”效应将形成特色区域经济圈。考察长江经济带在打造汽车产业集群时,能否依靠其与金融业集群间的融合作用,使得长江经济带具备完整的经济功能。研究发现:长江流域的银行业与保险业集聚固化已经出现了汽车产业集聚趋势;无论是否考虑长江流域内的区位差异,金融业集群对于汽车产业集聚都具有显著的包容能力。因此,在金融产业集群的融合作用下,长江经济带的汽车产业集群会逐渐发展成型。

【关键词】:长江经济带;产业集聚;集群融合;挤出效应

【中图分类号】:F424.4 **【文献标识码】**:A **【文章编号】**:1002-6924(2017)04-125-130

DOI:10.13713/j.cnki.cssci.2017.04.019

一、引言

不同产业集群间的融合造就功能完备的经济带,其间的挤出效应会产生特色的区域经济圈。地方政府应对不同时期的市场需求时,会使用不同的产业政策,但最终起作用的仍将是产业间的集群外溢:融合或挤出。长江流域的地方政府已着力打造长江经济带汽车产业集群,此产业政策正是源自国内汽车产业供给难以匹配需求。自2009年以来,我国已成为全球汽车销量第一大国,然而国内品牌却缺乏竞争力,例如,2013年外资品牌轿车销售量占比超过75%。因此,我国汽车产业现状不符合市场的要求。杨怡爽等^[1]、黄聘婷等^[2]认为提高汽车产业集聚程度是解决此问题的必然途径:汽车产业集群能使参与集聚的企业有效利用政策服务,分担硬件设施的建设风险,以及共享人力资本。而且世界上的汽车工业强国也是通过产业集聚获得了成功,例如美国汽车工业从1921到1955完成了集聚取得了世界汽车工业领先地位;日本的汽车工业从20世纪90年代以后利用基于精益生产的产业集群而迈入世界汽车工业的前列。^[3]在国内需求递增的趋势中,在理论与国外经验的指导下,长江经济带汽车产业集群应运而生且初见成效:2014年该区域汽车产业总产值已经占据了全国总产值的41.6%。

然而,汽车产业集群作为资本密集型产业集群与生产性服务业聚集(特别是金融产业)是相互融合,还是相互挤出,在理论和经验分析上都存在争议。一方面,汽车产业集群可能离不开区域内金融业的支持;后者利用资源配置、风险管理、转账结算等功能,为区域经济增长、产业集聚提供多样化的金融服务。Holmes&Stevens^[4]认为当地的金融发展通过缓解企业的融资约束,

¹**基金项目**:国家社科基金项目“长江经济带产业集群建设与转型升级战略研究”(16BJL065);安徽大学经济与城市发展协同创新中心资助。

作者简介:张治栋,安徽大学经济学院教授、博士生导师,主要研究方向:产业集聚与区域经济;何王亚,安徽大学经济学院硕士研究生。

有助于提高企业的投资水平和创造力，从而推动企业规模的增长和促进产业集聚。钱水土等^[5]认为浙江金融业能为企业提供短期的资金支持，而这种贷款方式促进了浙江其他产业的集聚。杜萌等^{[6][7]}认为由于同区域银行业的竞争行为，利于企业经理人选择较低廉的资本作为投入品，并减少劳动力的雇佣量，因此金融业集聚可以内生出资本密集型产业集聚趋势。另一方面，齐飞^[8]、陈晓峰^[9]和张晓玫^[10]却认为由于资源的排挤作用和金融市场资产价格泡沫导致生产性服务业对制造业具有挤出效应。特别是在绿色发展的大背景下，生产性服务作为无烟工业，在环境规制下具有明显的成本优势。基于此，金融产业作为典型的生产性服务业，其集聚于长江经济带对该区域形成汽车产业集群是否具有正向的外溢效应，成为本文研究的主要问题。

本文使用长江流域 2000—2015 年的省级面板数据，实证分析长江经济带金融业集聚对于汽车产业集聚趋势的影响，以此验证金融集聚对于汽车产业集群的融合效应。研究发现：无论是否考虑长江流域内的区位差异（上中下游差异），金融业集聚（无论是银行业还是保险业）对于汽车产业集聚都具有显著的包容能力，即金融业集聚“普遍”地促进汽车产业集聚趋势形成。此外，在金融产业集群的融合作用下，无论是政府支出的变化，还是关键的公共品（公路）供给变化，还是区域的对外开放程度，都难以影响汽车产业聚集的趋势，也就是说长江经济带的汽车产业集群会在金融产业集群的“神助攻”中，逐渐发展成型。

二、模型构建与数据说明

（一）模型构建

由于长江经济带汽车产业集群处在形成的关键时期，而金融行业集聚已相对稳定，本文将考察金融业集聚对于汽车产业集聚趋势的影响。具体来说，本文选择银行业与保险业为金融业代表，二者相对于证券业，运作的交易成本更高^[11]，因此银行业与保险业与同区域的汽车产业“合作”时可以节约运输成本，降低总交易成本，形成对区域内的成本优势。而银行业与保险业的聚集首先通过强化业内竞争，使其服务的性价比提升，可以利于汽车工业集聚；其次是银行业在区域内资本存量上有较高的控制力，而保险业可以直接影响当地汽车需求，因此将决定该区域对于汽车企业决策层在特定方面的吸引力：在销售方面还是在生产方面。地方政府会选择一定的支持方式，本文将考察政府直接支出变化对于集群形成的影响。

由于长江经济带 11 省市在行政与经济的传统上被分为上中下游，其产业基础和地理位置存在差异（统称区域性差异），所以本文构建如下计量模型：

$$CAP_{it} = \alpha_0^u D_{u,i} + \alpha_0^m D_{m,i} + \alpha_0^D D_{D,i} + \alpha_1 ba_{i,t-1} + \alpha_2 ia_{i,t-1} + controls + \varepsilon_{i,t} \quad (1)$$

式(1)中， i 、 t 分别为省(市)和年份。 $D_{u,i}$ 当 $i \in \{\text{重庆、四川、贵州、云南}\}$ 时， $D_{u,i}=1$ ，当 i 属于其他时， $D_{u,i}=0$ ； $D_{m,i}$ 当 $i \in \{\text{安徽、江西、湖北、湖南}\}$ 时， $D_{m,i}=1$ ，当 i 属于其他时， $D_{m,i}=0$ ； $D_{D,i}$ 当 $i \in \{\text{上海、江苏、浙江}\}$ 时， $D_{D,i}=1$ ，当 i 属于其他时， $D_{D,i}=0$ ； $CAP_{i,t}$ 表示汽车产业集聚趋势； $ba_{i,t-1}$ 表示银行集聚程度的滞后一期； $ia_{i,t-1}$ 表示保险业集聚程度的滞后一期； $controls$ 表示一系列控制变量； $\varepsilon_{i,t}$ 为随机误差项。

（二）数据与指标选取

1. 汽车产业集聚(ca):表示产业集聚的指标有空间基尼系数、产业集聚指数和区位熵，考虑到区位熵能较好地从业务的角度分析产业聚集水平，因此本文选用区位熵来衡量汽车产业集聚。其计算公式为：

$$LA_{it} = (TVP_{it}/TVP_t) / (GDP_{it}/GDP_t) \quad (2)$$

式(2)中 $t=2000-2015$, $ca_{i,t}$ 分别表示省(市) i 第 t 年汽车产业集聚, $TVP_{i,t}$ 分别表示省(市) i 第 t 年的汽车工业产值(亿元), TVP_t 分别表示全国 31 个省(市)第 t 年汽车工业总产值(亿元), $GDP_{i,t}$ 表示省(市) i 第 t 年的国内生产总值(亿元), GDP_t 表示全国 31 个省(市)第 t 年的国内生产总值总额(亿元)。

为了考察汽车产业集聚变化趋势, 本文对汽车产业集聚(ca)进行了如下处理为:

$$CAP_{i,t} = \ln(ca_{i,t}/ca_{i,t-1}) \quad (3)$$

其中, 式(3)中 $t=2001-2015$, $CAP_{i,t}$ 表示汽车产业集聚趋势, 当 $CAP_{i,t} > 0$ 时, 说明汽车产业处于集聚的过程中; 当 $CAP_{i,t} < 0$ 时, 说明汽车产业集聚处于扩散的过程中; $ca_{i,t}$ 表示省(市) i 第 t 年的区位熵, $ca_{i,t-1}$ 表示省(市) i 第 $t-1$ 年的区位熵。

2. 银行集聚(ba)和保险集聚(ia): 本文选用区位熵来衡量银行集聚和保险集聚。其计算公式为:

$$LA_{it} = (TVP_{it}/TVP_t) / (GDP_{it}/GDP_t) \quad (4)$$

式(4)中 $t=2000-2015$, $LA_{i,t}$ 分别表示省(市) i 第 t 年的银行集聚(ba)和保险集聚(ia), $TVP_{i,t}$ 分别表示省(市) i 第 t 年的银行业年末存款和贷款余额之和(亿元)和保险业每年的保费收入(亿元), TVP_t 分别表示全国 31 个省(市)第 t 年银行业年末存款和贷款余额的总和(亿元)和保险业年末的保费收入之和(亿元), $GDP_{i,t}$ 表示省(市) i 第 t 年的国内生产总值(亿元), GDP_t 表示全国 31 个省(市)第 t 年的国内生产总值总额(亿元)。

除此之外, 本文选择如下变量为控制变量, 主要包括: 政府支出变化趋势(gp), 本文用各地方财政支出变化趋势作为政策导向或者政府需求的一个工具变量; 外商实际直接投资变化趋势($fpdp$), 本文采用每年外商实际直接投资额(亿元)来表示; 城市内交通公路变化趋势(rcp)和高速公路变化趋势(hwp)。由于数据的可获得性, 本文选用等级公路线路里程来表示城市内交通公路发展状况, 年末高速公路公里数表示高速公路指标; 人口密度变化趋势(pdp), 本文用单位面积的总人口数量来表示。

本文数据来源于 2000—2015 年省际面板数据。其中汽车工业总产值指标来源于《中国汽车工业年鉴》, 国内生产总值、银行业年末存款和贷款余额、保险业每年的保费收入、各地方的财政支出、外商直接实际投资额、等级公路线路里程、高速公路公里数和人口密度来源于《中国统计年鉴》以及各省市统计年鉴。考虑到汽车产业的研究不能以市或者更微观的层面进行分析, 因此本文选用省际面板数据进行实证分析。

三、计量结果与分析

(一) 基本估计结果

首先对模型(1)进行计量估计, 具体实证结果见表 1。根据表 1 中第(1)列仅考察长江经济带中金融产业集聚对于汽车产业集聚趋势的影响, 考察长江经济带在打造汽车产业集群时, 能否依靠其与金融业集群间的融合作用, 使得长江经济带具备完整的经济功能。根据表 1 中(1)列估计结果显示, 银行集聚变量(ba)系数在 1%的显著性水平下显著为正, 并且保险集聚变量(ia)系数在 1%的显著性水平下也显著为正。这初步判断出中国长江经济带在打造汽车产业集群时, 可以依靠其与金融业集群间的融合作用, 使得长江经济带具备完整的经济功能, 从而表现出金融产业集聚对于汽车产业集聚趋势具有显著的正向影响。

表 1 基本回归结果

变量	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
ba	2.5001*** (0.6785)	2.6262*** (0.7151)	2.6286*** (0.7130)	2.5306*** (0.7203)	2.5256** (0.7194)	2.4789** (0.8618)
ia	1.6327** (0.6444)	1.6074** (0.6595)	1.5735** (0.6581)	1.6089** (0.6616)	1.5756** (0.6604)	1.6612** (0.6687)
gp		-0.0606(2.4800)	-0.8218(2.5391)	-0.1526(2.6378)	-0.3528(2.6403)	-0.6761(2.6576)
fdip			1.1087 (0.8388)	0.9664 (0.8559)	1.1080(0.8654)	1.3656(0.8770)
rep				-0.8644(1.4864)	-0.5343(1.4978)	-0.3605(1.5099)
hwp					1.3746(1.4183)	1.1260(1.4395)
pdp						1.3535(2.8374)
个体效应	控制	控制	控制	控制	控制	控制
时间效应	控制	控制	控制	控制	控制	控制
R ²	0.3058	0.3058	0.3207	0.3211	0.3255	0.3551
F	29.30***	3.37***	10.15***	18.51***	7.48***	7.10***

注：*、**、*** 分别表示在 10%、5%、1% 的置信水平内显著，() 内为标准误。

进一步，考察遗漏变量造成实证结果存在系统性误差，以及长江经济带之间存在区位个体效应和时间趋势效应对实证结果的影响，本文在表 1 的第(2)一第(6)列不断引入影响汽车产业集聚的一系列控制变量，比如政府支出变化趋势、外商实际直接投资变化趋势、城市交通公里数变化趋势、人口密度变化趋势等，以及控制面板数据的个体效应和时间效应。实证结果显示，银行集聚变量和保险集聚变量系数在 1% 的显著性水平下依然显著为正，因此本文的实证结果是稳健的。通过实证结果还发现，在控制金融集聚对汽车产业集聚效应的条件下，政府支出变化趋势、外商实际直接投资变化趋势、城市交通公里数变化趋势、高速公路公里数变化趋势、人口密度变化趋势等变量对汽车产业集聚趋势不存在显著的影响。这表明，在金融产业集群的融合作用下，无论是政府支出的变化，还是关键的公共品(公路)供给变化，还是区域的对外开放程度，都难以影响汽车产业集聚的趋势，也就是说长江经济带的汽车产业集群会在金融产业集群的“神助攻”中，逐渐发展成型。

(二) 区位差异分析

本文进一步考察金融集聚对汽车产业集聚趋势影响是否存在区位差异。因此对模型(2)进行计量估计。根据表 2 实证结果显示，通过控制诸如政府支出变化趋势、外商实际直接投资变化趋势、城市交通公里数变化趋势、高速公路公里数变化趋势、人口密度变化趋势等变量，以及控制面板数据的个体效应和时间效应之后，不管是长江经济带下游地区，还是中游和上游地区，银行集聚变量系数在 5% 的显著性水平下都显著为正，下游和中游地区保险集聚变量系数在 1% 的显著性水平下都显著为正。这表明，金融业集群对于汽车产业集聚都具有显著的包容能力，即金融业集聚“普遍”地促进汽车产业集聚趋势形成。但是，我们发现，上游地区的银行集聚对汽车产业集聚趋势的影响最大，中游次之，下游地区银行集聚对汽车产业集聚趋势的影响最小；但是，中游地区保险集聚对汽车产业集聚趋势的影响最大，下游次之，上游地区保险集聚对汽车产业集聚趋势的影响最小。这表明，尽管金融业集群对于汽车产业集聚都具有显著的普遍包容能力，但是金融业集群对于汽车产业集聚的包容能力因区位的金融发展的差异可能有所不同，这内在体现了金融集聚对汽车产业集聚趋势的作用具有区位显著性优势。事实上，本文的数据显示下游的银行业区位熵均值为 1.27，中游区位熵均值为 1.04，上游区位熵均值为 0.74，此结果可以说明银行业集群对于汽车产业集群的包容能力随着银行业集群的增强而提升——规模报酬递增的外溢作用；因此也说明长江经济带打造汽车产业集群的区位优势是建立在已有金融产业集群的规模之上的。特别是下游的回归式的拟合优度 R² 高达 0.8651，说明下游的回归

式几乎完全的解释了该区域汽车产业聚集的趋势，进一步说明本文构建的统计模型是“充分”的。

表 2 长江经济带不同区位回归结果

变量	下游	中游	上游	整体
ba	3.3561*** (0.9325)	6.2806** (2.9655)	9.3634** (3.4452)	2.4789** (0.8618)
ia	2.9497*** (1.0509)	3.0783*** (0.9170)	0.0823 (3.3538)	1.6612** (0.6687)
gp	4.6149 (4.7553)	-2.8060 (3.6177)	0.7341 (5.0087)	-0.6761 (2.6576)
fdip	-1.4879 (1.6350)	0.8071 (0.9872)	0.9619 (2.0402)	1.3656 (0.8770)
rep	0.7434 (1.6520)	-0.8824 (1.8696)	-2.1133 (6.6745)	-0.3605 (1.5099)
hwp	0.3475 (1.3329)	0.5029 (2.0590)	0.0331 (3.8393)	1.1260 (1.4395)
pdp	2.1885 (2.6034)	-6.4761 (5.7982)	-1.2903 (1.0538)	1.3535 (2.8374)
个体效应	控制	控制	控制	控制
时间效应	控制	控制	控制	控制
R ²	0.8651	0.5690	0.3651	0.3551
F	22.80***	6.02***	14.7*	17.10***

注：*、**、*** 分别表示在 10%、5%、1% 的置信水平内显著，() 括号内为标准误。

(三) 现实含义

长江经济带战略的实施将促进我国汽车产业布局优化与技术升级。对于汽车行业而言，长江经济带战略除直接带动汽车产品的销售外，更能建立起高效的物流运输体系，通过提升汽车产业链的综合竞争力，打造全球最大的汽车产业集群。一方面，长江经济带经济发达、公路基础设施完善、汽车消费能力强、汽车工业产业链完善，是孕育汽车工业的摇篮。在我国汽车工业飞速发展的十年间，依托优良的产业发展环境，长江经济带诞生了一批优秀的汽车生产企业。其中，上汽集团和东风集团已发展成为全国最大的两家汽车企业；长安汽车在自主和合资乘用车方面成绩斐然，江铃汽车成为轻型商用车龙头企业，奇瑞汽车和江淮汽车均已达到 50 万辆产销规模。另一方面，长江经济带战略的实施将促进我国汽车产业的转移与升级。长江沿线不同区域资源禀赋条件不同，主体功能定位各有侧重，长江经济带的建设将促进汽车产业产能布局向长江中上游转移。推动长江经济带汽车产业发展的金融支持措施，重点在于创新投融资模式，尤其是主动促进政府和社会资本互利合作，为 PPP 项目建设提供“投资、贷款、债券、租赁、证券”等综合金融服务，从整个流域层面推动长江经济带沿江省(市)的跨区域、跨领域、多层次的金融一体化服务与合作，发挥开发性金融“规划先行”优势，实现融资支持与融资服务相结合，促进区域内部统筹协调发展。具体体现以下几点：1) 长江经济带力争打造汽车产业集群的产业政策出现在恰当的时间点，使得汽车产业集群可以建设在较好的金融产业集群的助攻之下，为长江经济带经济发展打下了坚实基础；2) 在服务业全面压倒工业的经济转型时期，汽车产业集群趋势能够获得金融产业的大力支持，说明汽车产业发展的市场预期仍然良好，使得长江经济带地方政府并未花费太多资源就能产生这样的集聚趋势；3) 长江经济带的区位优势体现在回归中的基础设施相关控制变量都不显著，即是说长江流域的汽车工业发展不需要扩大“内需”，可以利用好长江的航运将“产品运出去，将投入品运进来”，再加上长江流域本身的工业基础与资源禀赋较中原地区和西部地区更好，所以能够成为承接沿海地区产业转移重任的区域经济带。

四、主要结论与政策建议

(一) 主要结论

不同产业集群间的“融合”造就功能完备的经济带，而之间的“挤出”效应将形成特色区域经济圈。考察长江经济带金融产业集聚对于汽车产业集聚趋势的影响，考察长江经济带在打造汽车产业集群时，能否依靠其与金融业集群间的融合作用，使得长江经济带具备完整的经济功能。使用长江流域 2000—2015 年的省级面板数据，实证分析长江经济带金融产业集聚对于汽车产业集聚趋势的影响，以此验证金融集聚对于汽车产业集群的融合效应。研究发现：无论是否考虑长江流域内的区位差异（上中下游差异），金融业集群（无论是银行业还是保险业）对于汽车产业集聚都具有显著的包容能力，即金融业集聚“普遍”地促进汽车产业集聚趋势形成。此外，在金融产业集群的融合作用下，无论是政府支出的变化，还是关键的公共品（公路）供给变化，还是区域的对外开放程度，都难以影响汽车产业聚集的趋势，也就是说长江经济带的汽车产业集群会在金融产业集群的“神助攻”中，逐渐发展成型。

研究还发现：在金融产业集群的融合作用下，长江流域的银行业与保险业集聚促进了汽车产业集聚趋势，银行集聚对上游、中游和下游的汽车产业集聚具有显著的正向溢出效应；保险集聚促进了下游、中游和上游区域的汽车产业集聚，说明保险集聚对汽车产业集聚具有正的溢出效应。另一方面，长江经济带中游区域具有比上游和下游区域更好的区位优势，更有利于汽车产业集聚的发展。因此要发挥中游区域在承接产业转移、一带一路和中部崛起的区位优势，同时政府要对区位优势发挥积极间接作用。

（二）政策建议

1. 深化改革与积极引导长江经济带金融业，形成产业集聚效应。中游地区应当在产业转移背景的机遇下，不仅要加大承接产业转移力度，有效筛选转移产业承接转移，还要利用区位优势积极响应一带一路和中部崛起战略，加速中游区域的崛起。与此同时，政府积极地引导银行信贷对汽车产业的支持，例如：激励银行对汽车行业的产品支持和降低放贷门槛；制定相应的法律法规来规避信贷道德风险，以发挥银行业对汽车工业的正外部性；大力发展完善多层次的资本市场，资本市场在推动汽车产业发展和集聚方面比间接金融更具优势，因此提高股权融资和风险投资比重将成为推动汽车产业发展和集聚的有效途径。发展适合不同区域的保险市场结构以适应不同区域对保险市场的个性化需求，进一步促进保险业对汽车产业集聚的正外部性。一方面，做大做强、中型保险企业，增强和维持不同区域保险业的竞争力；另一方面，为小型保险公司提供和创造良好的生存和发展环境，扶持和帮助其快速成长，这样可以优化和调整保险市场结构以适应区域的不同需求。

2. 完善和转变地方政府职能。本文实证结果表明，地方政府的作用对汽车产业集聚效果不显著，这意味着，汽车产业集聚的过程是一个市场作用自发的结果，而不是政府直接作用的结果。因此汽车产业集聚过程中政府不是直接的促进其集聚，而是间接地促进其集聚，比如：政府积极引导银行业对汽车产业的信贷支持。由于市场具有市场失灵的风险，因此需要政府对汽车产业集聚的发展进行积极的引导和政策支持，比如：积极引导汽车产业进行技术创新和自主品牌建设，引导高校科研机构与汽车企业的合作研发，扶持中小高新技术汽车企业的发展。由于中游地区应挖掘其自身的比较优势，根据不同的地区特征和区位优势，积极响应转移产业、一带一路和中部崛起战略，同时规避各省之间同构产业的出现，减少低水平恶性竞争。

参考文献：

- [1] 杨怡爽, 赵果庆. 空间集聚、FDI 溢出与中国汽车制造业发展 [J]. 经济与管理研究, 2014(4):91—98.
- [2] 黄娉婷, 张晓平. 京津冀都市圈汽车产业空间布局演化研究 [J]. 地理研究, 2014(1):83—95.
- [3] 陈燕春, 王琨. 日本汽车产业“整零”关系演变对我国的启示 [J]. 汽车工业研究, 2010(3):45—48.
- [4] Holmes T J, Stevens J J. GEOGRAPHIC CONCENTRATION AND ESTABLISHMENT SCALE [J]. The Review of Economics and Statistics, 2002, 84(4):682—690.

-
- [5] 钱水土, 江乐. 浙江区域金融结构对产业集聚的影响研究——基于面板数据的实证分析 [J]. 统计研究, 2009(10):62-67.
- [6] 杜萌, 曲直, 杨措, 等. 金融发展对我国区域产业发展的影响——基于不同要素密集度工业行业的研究 [J]. 金融评论, 2015(4).
- [7] 杜萌, 张晓涛. 金融发展对我国区域产业出口的影响——基于不同要素密集度工业行业的研究 [J]. 山东社会科学, 2015(10):132-138.
- [8] 齐飞. 长三角生产性服务业与制造业协同集聚效应研究 [J]. 商业经济研究, 2013(4):137-138.
- [9] 陈晓峰. 长三角生产性服务业与制造业的互动关系检验——基于 VAR 模型的动态实证分析 [J]. 国际商务:对外经济贸易大学学报, 2014(2):54-63.
- [10] 张晓玫, 罗鹏. 金融发展、信贷期限结构与产业集聚——基于工业产业要素密集度的视角 [J]. 南方经济, 2015(6):40-53.
- [11] Holmstrom B & Tirole, J, 1997, "Financial inter mediation, loanable funds, and the real sector" [J]. Quarterly Journal of Economics, 112(3):663-91.
- [12] 刘军, 徐康宁. 产业聚集、经济增长与地区差距——基于中国省级面板数据的实证研究 [J]. 中国软科学, 2010(7):91-102.
- [13] 余文涛. 创意产业集聚及其生产效率研究——基于省会和副省级城市的经验分析 [J]. 经济学家, 2016(6)
- [14] 邵全权. 中国保险业对经济增长的贡献和影响——基于单方程估计和系统估计的实证研究 [J]. 保险研究, 2012(4):3-15.
- [15] 吴洪, 赵桂芹. 保险发展、金融协同和经济增长——基于省级面板数据的研究 [J]. 经济科学, 2010(3):61-72.
- [16] 赵晓庆. 中国汽车产业的自主创新——探析“以市场换技术”战略失败的体制根源 [J]. 浙江大学学报(人文社会科学版), 2013(3):164-176.
- [17] 朱承亮. 中国汽车产业技术进步主要来源——自主研发、技术引进抑或 FDI 溢出 [J]. 工业技术经济, 2014(3):105-114.
- [18] 庄惠明, 郑剑山, 熊丹. 中国汽车产业国际竞争力增强策略选择——基于价值链提升模式的研究 [J]. 宏观经济研究, 2013(11):95-102.
- [19] Krugman P. Increasing Returns and Economic Geography [J]. Nber Working Papers, 1990, 99(3):483-499.
- [20] Bottazzi L. Globalization and local proximity in innovation: A dynamic process [J]. European Economic Review, 2001, 45(4-6):731-741.