

长三角产业发展:从恶性竞争到一体化分工发展

杨德才

(南京大学商学院,南京 210093)

摘要:该文对长三角产业发展中存在的恶性竞争与结构同化问题及其原因进行了分析,提出了相关对策建议。

关键词:长三角;恶性竞争;产业一体化

中图分类号:F061.5 **文献标识码:**A **文章编号:**1671-2404(2009)30-0084-06

长江三角洲地区(指沪、苏、浙三省市)是中国经济、科技、文化最为发达的地区之一。2007年,该地区以占有全国2.2%的土地面积、5.7%的人口、22.7%的经济总量,被称为中国第一区域经济板块和“世界第六大城市群”。加强沪苏浙之间的经济合作与交流,优化区域产业结构,推动长江三角洲地区经济一体化进程,对于拓展区域经济发展空间、进一步壮大整体经济实力、加快形成新的国际竞争优势,具有极为重要的意义。

1 长三角产业发展的现状:恶性竞争与结构同化

1.1 招商引资的“倾销式”竞争,扭曲了资源配置,损害了区域整体经济福利

为了招商引资,长三角各地区互不相让,竞相出台优惠政策,陷入了“倾销式”竞争之中。沪、浙、苏三地的联合招商引资活动,本应成为三方加强信息沟通、利益协调的重要平台,但事与愿违,这一活动最终演变为区内各城市以拼地价、拼税收等来争夺外资的恶性竞争。各城市在招商引资上的“门槛一降再降,成本一减再减,空间一让再让”,竞争达到了非常惨烈的程度。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。

再如,由于国家税法规定,地方政府可以对经济开发区的投资给予税收优惠,于是为了争夺外资,长三角又展开了一轮开发区建设的热潮。截至2006年11月,区内共有国家级开发区49个,省级开发区230个。从2006年3月至8月的六个月间,江苏省就新批省级开发区47个,浙江新批45个,上海新批18个。但有些开发区圈地后,由于没有足够的企业投资,造成土地资源的极大浪费。招商引资中的恶性竞争,导致了资源的浪费以及资源配置上的扭曲,损害了长三角区域的整体经济福利。

在招商引资争夺大战中,上海为了遏制苏州假借上海虹桥机场之便利而凸现的招商引资优势,便以整合虹桥、浦东机场资源为由,对航班进行调整,而酿成著名的“机场航班调整”事件。2002年国庆节刚过,外界传闻已久并引起广泛争论的上海两大机场航班大调整一事终于浮出水面:从2002年10月27日零点起始,所有国际和港澳地区航班东移至浦东机场,国内航班重新布局,除东北、广东、海南、山东地区的航班在浦东起降外,其他地区航班大部分在虹桥机场起降。这一调整对江苏特别是苏州地区来说,无疑是一声炸雷。这样一来,在苏州投资的外商到上海机场的时间就比原来增加了1个小时,这在无形之中就使他们的投资成本提高了。交通路程的增加、时间的延长受影响最大的还不是外商的投资成本,更严重的是苏州以及昆山的IT物流产业。对于分秒必争、时间就是效率就是金钱的IT物流业来说,这不是简单的航班调整,而是重大的经济损失。正因为如此,促使江苏决定在苏州、无锡,浙江决定在湖州、嘉兴各另建一个国际机场。

收稿日期:2008-10-26

作者简介:杨德才(1965-),教授、博导,南京大学长江三角洲经济社会发展研究中心研究员,南京大学民营经济研究所所长。

E-mail:ydc@nju.edu.cn

1.2 区域性公共产品供给过度 and 供给不足并存,既浪费了大量资源,又恶化了长三角地区的人居环境

长三角区域内一些公共产品特别是大型交通基础设施供给过度,浪费严重,最典型的是机场和港口。目前,长三角地区每万平方公里机场密度达到0.8个,已经超过了美国每万平方公里0.6个的水平。并且,随着各地一系列机场建设工程的出台,长三角地区很快就将成为全世界机场密度最高的地区。机场建设如火如荼,但现实情况却是供给严重大于需求,江浙两地大部分机场都面临着入不敷出的局面,江苏民航机场更是无一盈利。港口建设也出现巨大浪费,江苏沿江各市竞相定位为港口城市,导致集装箱码头重复建设,已建、在建和计划建的万吨级泊位有上百个,光从江阴到南通60公里岸段,就有68个万吨级泊位。同时,深水泊位极佳的宁波北仑港,因经济腹地货源不足,又缺乏长三角内部的货源支持,港口的吞吐能力迄今未能充分发挥。随着上海洋山国际深水港的建成,北仑港越发缺乏货源支持。港口的重复建设,客观上造成三地争抢货源的局面,整体利用效率较低。如果整个长三角是一个统一的行政区域,那么上海就可以选择张家港、太仓港和北仑港,但实际情况却并非如此。

一方面是某些公共产品供给过度,另一方面,一些区域性公共产品由于地方政府的各自为政、“不作为”和“搭便车”态度又供给不足。比较典型的是区域环境治理无人问津,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严重威胁,现有区域内的16个城市中,有14个属于酸雨控制区。太湖流域面积仅占全国的0.38%,但各种污水排放量却高达每年32亿吨,为全国10%,大大超过了环境的承载能力,2007年出现的蓝藻问题,使该流域的生产生活用水受到了极大威胁,太湖污染问题算是“久治不愈”,也为“公地悲剧”提供了另一个极好的注解。这些公共治理的缺失,严重恶化了长三角地区的人居环境。

1.3 区域产业规划协调机制缺乏,重复建设和产业结构趋同,导致资源内耗严重,利用效率低下

目前长三角地区各省市在产业规划方面“各自为政,以自我为中心”,缺乏一个强力有效的协调机制,结果导致重复投资,产业结构趋同。从主导产业规划来看,各地争相把电子、汽车、机械、化工、医药等产业作为未来发展的主导产业。在长三角16个

城市中,选择汽车为主导产业的有11个,选择石化的有8个,选择通信的有12个。在高新科技产业发展规划中,集成电路产业的同构率达35%,纳米材料为48%,计算机网络为59%,软件产业为74%。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,上海与江苏的产业结构相似系数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竟高达0.97。这种产业同构使分工与协作难以发展起来,不能形成梯度层次,反而恶化竞争,特别是在外贸出口中的竞相压价。

产业结构的趋同,除了导致恶性竞争外,更是导致同一产业火并。例如,南京跃进汽车在2001年计划与上汽合并未遂之后,2002年11月26日,跃进集团宣传部长对记者说,跃进集团刚刚正式与中国汽车工业总公司脱钩,资产划归江苏,江苏已作出决策:整合全省汽车工业——要么以跃进为主体,要么以春兰重卡为主体。就在这个声音传到上海不久,上汽集团正式向外界披露,与美国通用成立合资公司,上重卡项目。上海与江苏的汽车工业,从当初国家布局一直到前几年,都是以上海发展轿车、江苏发展轻货、客车为各自的主攻方向。但卡车事件成为上海与江苏在汽车工业上的第三次明显冲突,前两次分别是跃进集团派里奥、英格尔与上海通用的赛欧之争,以及上汽与沃尔沃合作生产客车。

1.4 区域产业发展中的歧视性政策,提高了交易成本,不利于市场一体化和产业整合

现阶段,长三角不同行政区之间的歧视性政策主要表现为,本地政府对本地和异地企业的税收歧视、信贷歧视和质量技术标准歧视,通过这些歧视能够限制资本和其他稀缺生产要素外流以及限制异地产品进入本地市场。地方政府对本地企业或有隶属关系的企业给予扶助,而对外地企业或非隶属企业在当地的经营活动抱有排斥态度,甚至动用行政手段加以限制。地方政府鼓励企业在本地区再投资和扩大再生产,对本地企业到外地投资不予支持,还会对异地投资企业实行双重征税政策。地方政府支持银行向本地企业贷款,甚至通过行政指令方式,为自己支持的企业项目获得融资,也有以自己的信用作担保,帮助本地企业获得贷款的。银行对于实力强、信誉好的异地企业有很强的放款意愿,但他们往往会受到地方政府的“规劝”,理由是本地资金非常不足或异地企业不易监管等。当地政府会对异地政府

的质量技术标准不认可,在一个地区免检的产品到了另一地区还要再检,无形中增加了交易成本,客观上制造了外地产品进入本地市场的壁垒。

各种歧视性政策筑起了劳动力、资金、技术、产权等要素市场和产品市场的壁垒,适应区域经济整合发展的区域市场一体化难以形成,跨区域投资和贸易存在障碍,严重影响了优势企业的兼并重组、产业转移和产业整合。

2 长三角产业发展困顿的原因:约束不到位与非合作博弈

2.1 困顿的直接原因:国家对地方政府干预经济的约束不到位

长三角区域产业发展中出现的招商引资“倾销式”竞争以及不同区域的歧视性产业政策,直接源于国家对地方政府干预经济的约束不到位。改革开放后,官员的政绩考核标准由以前的政治挂帅演变成经济挂帅,地方经济发展绩效是决定官员能否升迁的决定性因素,各地都以经济增长、财政税收和就业作为他们的首要目标。由于以各级地方政府为代表的诸多利益主体的存在,长三角仍旧是一种以“行政区经济”为主体的发展模式。为保护本地利益,防止税源外流,增加地方政府的可支配资源,地方政府便有以“倾销式”的政策争夺外资、用行政手段制造歧视性产业政策以干预生产要素合理流动的强烈冲动。

地方政府为实现地方利益,主要依靠经济手段和行政手段(包括地方行政立法手段)。政府会用拼土地、拼财税和其他的投资优惠政策等经济手段来争夺有限的外资,他们之所以能不顾一切的去“拼”,滥用优惠政策,那正是因为缺乏国家的约束。这种国家约束的缺乏与分权制有关,中央与地方的财政分权化,使各级政府获得了对经济的较大干预能力,为地方本位主义提供了可以利用的政策工具。各地区不仅能通过经济手段进行地方保护,甚至动用行政权力直接干预经济活动以达到目的,比如地方政府会对地方金融机构施压,让其为本地企业贷款,或运用地方行政立法权出台法规和相应政策保护本地企业,促进本地区的经济发展。国家在这类地方政府的不当干预上也缺乏约束,既无常设的监督机构进行监控,又无具体的法律法规加以规制,才让地方保护主义行为盛行。诺奖获得者、经济学家诺思指出,政府既是促进经济增长的关键,也是导致

经济增长衰退的根源。在长三角区域竞争中,经济的竞争最终演变成了地方政府的竞争,原因在于地方政府介入经济太深,“手伸得太长”,出现了政府职能越位和行为失范。公共选择学派认为,政府并非是我们所想象的那样不遗余力地追求社会福利最大化,它本身也符合“经济人”假定,它的行为与其他经济主体一样,均符合约束条件下的最优化行为范式。从地方政府的角度来讲,运用它可以运用的、在国家政策许可范围内的一切政策来追求地方利益,具有逻辑上和事实上的双重合理性,无可厚非,但行为的结果站在整个区域经济的角度看,则是不合理的。如何规范地方政府的行为使得它能够符合整个区域的利益呢?一条思路是改变他的目标函数,这条思路的政策含义就是改革政府官员的政绩考核机制,另一条思路是改变他行为的约束条件,即改变国家政策的许可范围,加强对地方政府的政策、体制约束。我们认为现行官员政绩考核机制虽然不太完善,但也不应受到太多的指责,要规范地方政府的失范行为,可以不改变政府的目标函数,通过改变政府行为的约束条件也可以达到规范的目的,即如果中央政府能够给予地方政府有效的政策、体制约束,在目标函数不变的情况下,地方政府的失范行为也会得以纠正。

总之,国家对地方政府干预经济的约束不到位才导致了地方政府恶性竞争和地方保护主义,如果国家对地方政府的土地、财税和投资权力有必要的政策规制,对地方政府的不当行政干预有较强的约束,这些问题或许可以避免。

2.2 困顿的深层次原因:地方政府官员政治晋升中的非合作博弈

政府之间的恶性竞争和地方保护主义,虽然可以从国家对地方政府干预经济的约束不到位这一角度得到部分解释,但还有一个更为重要的原因,就是地方政府官员政治晋升中的非合作博弈。

在当前的政治制度下,地方政府“一把手”主要关心上级政府对自己与竞争者相对位次的评价,在成本允许的情况下,博弈的参与方不仅有激励做有利于本地区经济发展的事情,而且有同样的激励去做不利于竞争对手所在地区的事,对双方激励最充分的行为决策是利己同时损人的行为决策,这样会提高自己的政绩评价而降低对手的政绩评价。对方为了在政治晋升中占据有利地位,同样会选择损人

利己的行为决策,博弈的结果就达到了纳什均衡。对于那些既利己又利人的“双赢”合作,双方也感兴趣,但是各怀私利的地方政府官员处于“囚徒困境”之中,相互之间难以信任,合作博弈的均衡是不稳定的,最终的结果只能是非合作均衡,这个结果是双方都不愿意看到的,都处于损人不利己的境地。这就解释了长三角区域各城市为什么会在招商引资时被恶性竞争锁定,为何对大型基础设施的重复建设情有独钟,为何竞相规划高新技术产业而造成产业趋同,为何会选择地方保护主义而不是建设共同市场。

我们用一个简单的博弈模型对上述理论作一概括,地方政府之间可以选择合作,合作内容包括招商引资的合作、区域基础设施建设的合作、产业规划的合作和市场一体化的合作,如果不合作的话,就是招商引资的竞争,区域基础设施建设和产业规划的各自为政和地方保护主义。我们建立一个存在两个地方政府的博弈模型,如果地方政府(甲)和地方政府(乙)双方能避免相互不信任,进行坦诚的合作,则双方各自会得到8单位的收益。如果甲乙双方坚守地区本位主义,互不信任,进行不合作博弈,则各自收益为6单位。如果一方选择合作博弈策略,而另一方选择不合作,则选择合作策略的一方只能得到5单位的收益,不合作一方将会得到10单位的收益。

由于参与博弈的地方政府官员符合理性人假定,在博弈中采取何种博弈策略是建立在对方博弈策略的准确预期上的,而事实上,双方在无法准确判断对方的博弈策略条件下,各自最优的策略选择必然是不合作。因为如果自己选择合作策略而对方选择不合作,可能有只能得到5单位收益的巨大风险,选择不合作,最坏也能得到6单位收益,如果对方选择合作,则可以得到10单位收益,所以在互不信任的条件下,无论对方选择何种策略,自己选择不合作都是最稳妥的,最终就形成了纳什均衡。合作博弈能提高整体绩效,双方都能得到8单位收益,但在地方官员的政治晋升中有着强烈的损人利己主义倾向,所以合作解不稳定,“囚徒困境”是地方政府官员政治晋升博弈的必然结果。

通过博弈模型的分析,我们可以看出,长三角地区产业发展中存在的问题,根本原因在于中国现有的地方官员晋升中的非合作博弈。长三角地区合作有利于各地的长远利益,但如果当地政府主要领导

预期在任期内难以得到回报,对这样的长远利益就缺乏足够的激励,使得博弈只是一次性的,陷入囚徒困境之中。如果领导任期足够长,以上博弈就变成了重复博弈,最终的均衡会是合作。另外,在特定条件下,地方政府之间也可以通过有约束力的协议,得到合作解。甲乙双方达成协议的可能性大小取决于以下几个约束条件:甲乙双方是否存在比较大的共同利益、达成交易的交易成本大小、是否存在外在强制力和是否存在相应的组织推动。总之,要破除囚徒困境下的区域中各地官员的非合作博弈,就必须要有新的制度设计来激励合作行为的产生。

3 长三角产业一体化发展对策思考

3.1 加强国家对地方政府干预经济的约束,可以消除地方保护主义和恶性竞争,有助于长三角共同市场的建立和长三角区域产业整合

加强国家对地方政府干预经济的约束,是防止地方保护主义和恶性竞争的重要举措。

国家应积极推进政治体制改革,加快地方政府职能转化,最大程度地减少行政力量对市场的扭曲。目前,地方政府主体的职能被界定得过宽,参与市场运作的功能太强,地方保护和恶性竞争在很大程度上就是政府过度干预的结果。国家应积极推进政治体制改革,加快地方政府职能转化,放弃那种由政府意志直接推动经济发展的方式,政府的角色仅在于是规则的“制订者”和“执行者”,通过建立一个有效竞争的市场环境和提供必要的地方公共产品,促进资源的合理流动和优化配置,提高经济效率,间接地达到促进当地经济发展的目的。

国家对地方政府的不必要干预要有强制约束力,通过强制约束来规范地方政府行为,最大程度地减少行政力量对市场的扭曲,达到统一竞争规则,确保所有市场主体平等进入各类市场、平等使用各种要素,形成一个开放、公正和充分竞争的市场环境。发达国家产业发展的历史和产业经济学的理论一再告诉我们:恶性竞争、产业结构同化等并不可怕,这是经济发展过程中的必然现象。可怕的是缺乏产业竞争、产业购并和产业整合的市场机制。没有一个统一的市场机制,没有一个公平、竞争和开放的区域市场,那么地方保护、市场分割、产业同构将不可避免。

市场机制是长三角区域产业整合中的核心机

制,要充分发挥市场机制的产业整合功能。市场机制的产业整合作用是通过企业来实现的,企业之间的联合、兼并、收购等行为是实现产业整合的微观基础。通过企业的产权融合,能实现你中有我、我中有你的产业一体化格局,同时也会实现资本集中和产业集聚,特别是在共同市场中跨地区的企业投资、兼并和产业转移,有利于消除区域产业结构趋同,实现产业分工合理化和产业地理布局的合理化。

3.2 在强化市场机制的基础上,不断弱化区域内各行政区间产业分工,结合并发挥各地比较优势,强化产业链联动与分工,以重构产业分工链条

区域经济一体化的过程,表现为区域之间的产业分工逐步弱化,产业链分工逐步增强的过程。同样地,长三角区域经济一体化的过程,不是强化产业在不同地区之间的分工,而是根据不同地区的要素禀赋、区位优势和产业关联等因素,将一个产业的管理控制、研发、设计、采购、零部件生产、装配、物流配送、市场营销到售后服务等诸多环节(即产业链)在不同地区之间进行分工。

产业链分工水平和结构调整速度,一是取决于工业化水平,二是取决于市场机制发育水平。从工业化水平看,长三角地区是全国工业化发展速度最快的地区之一,但区域内部发展不平衡,不仅上海、江苏和浙江之间存在差异,而且上海的中心区和郊区之间、苏南和苏北之间、浙西南和其它地区之间也存在较大差异。总体上看,上海工业化基本完成,进一步发展面临着土地资源负荷、生态环境承载力的制约,商务成本节节攀高,工业用地价格上升,客观上需要推动产业升级,不断创造产业投资机会,否则就会面临产业空洞化的风险,即“热钱流进来、产业流出去”。浙江和江苏的工业化发展很快,但总体上还处于中期阶段,还具有继续扩张的空间。这就为在不同区间进行产业链分工创造了条件。

①上海具有技术、人才、融资、国际化等方面的优势,应发挥中心城市的服务聚集功能,加快其向服务业转型。上海产业发展不是简单放弃加工制造业,而是在保留其有优势的部分中高端制造环节的同时,加快发展生产性服务业,建成若干对外面向跨国公司、对内面向全国的生产性服务中心,以为它们金融服务、技术研发服务、管理咨询服务、流通服务、航运服务等现代生产性服务。

②相较于上海,江苏、浙江具有土地、劳动力等

资源优势,因此,苏、浙在产业一体化中的功能应该是成为降低商品制造成本的地区,而上海则应该成为降低长三角地区商品和服务产出的交易成本的中心。因为,成为世界制造中心的基本充分必要条件和前提在于,该区域不仅要成为世界制造成本的“洼地”,而且要通过一个特大城市为该中心的周边地区的制造业降低交易成本。只有“制造成本+交易成本”最低,或具有世界竞争优势,才能吸引世界各国制造业投资者。据此看来,上海应该大力发展各种服务业和某些先进的高科技制造业,尤其是要大力发展现代生产者服务业;而江苏和浙江应该充分利用发展制造业的历史传统和市场优势,大力发展与工业化水平相适应的各种制造业。

③基于上述分析,我们认为:一是上海与江浙的产业链分工总体上可以是创新源头、产业龙头与生产基地的协作配套关系,上海侧重发展高科技产业和高端服务业,江浙主要发展先进制造业和现代服务业。另外,大型石化、电力能源、装备制造等产业项目应更多地向具有很大发展潜力的沿海布点或转移,尤其要针对长三角沿海产业南强北弱的现状,产业布局对北翼沿海倾斜的力度要更大一些。二是强化省市内部的产业链分工,要根据产业基础和集聚发展的规律,明确建若干个重点产业带,避免恶性竞争。三是强化各个城市间的产业链分工,要根据各自的资源禀赋,选择最适合的产业链产品,打造有竞争优势和创新能力的规模化产业名城。

3.3 积极推进制度创新,促进地方政府协调合作,是解决长三角区域产业发展中问题的根本途径

长三角产业发展中出现问题的深层次原因是,地方政府官员晋升中的非合作博弈。为了摆脱这一囚徒困境下的非合作博弈,消除区域竞争中的以邻为壑行为,需要有一系列制度创新,诱使地方政府在追求自身利益的同时,还能促进区域整体利益,达到地方利益与区域整体利益的激励相容,从而对合作行为产生有效激励。为促进地方政府协调合作,这些制度或体制创新主要体现在以下几个方面:

①长三角区域合作的制度主体创新。制度主体创新是地方政府协调合作的关键,要使区域合作制度能够产生,首先要积极组建并供给出领导、推动长三角区域合作的制度创新主体。为此,我们建议建立一个反映各地方政府意愿、能获得区域内各政府普遍认同的、具有民主治理结构的跨行政区的协调

组织机构,这一机构可以由国务院直接领导,由沪苏浙政府部门派专人任职,代表区域整体利益,促进地方政府间达成区域经济合作的框架协议,由它来推进合作、协调冲突、分享利益。

②长三角区域合作原则和区域合作机制创新。有效的区域合作原则和区域合作机制创新是地方政府协调合作的核心。由于区域中的每个地方政府都有自身利益的考虑,因此,为了减少区域合作中的不确定性,必须由区域合作中的相关利益方协商供给相关的正式制度安排,区域合作制度必须针对需要合作的主体,通过参与者自愿、平等、互惠和充分地磋商来形成,因为合作制度的权威来自区域各主体的普遍认同,合作制度是由参与者的策略互动而内生的,不是外部给定的,它所追求的是地方利益和区域整体利益的双赢。

在区域合作原则的框架下,区域合作的机制包括:利益磋商、共享和补偿机制、制度实施机制和争端解决机制。区域合作的核心是利益,利益磋商、共享和补偿机制是合作能否进行的关键因素。区域合作从长远利益来看是个双赢的结果,从短期看要达到经济一体化是需要支付成本的,在区域合作过程中,产业布局、市场布局、资源配置等应该在全区域内统筹配置,以避免产业同构和恶性竞争,对于一些在区域合作中利益受损或较少获益的地区以及区内一些发展比较落后的地区,应该得到一些补贴或发展扶持,如果受损方得不到应有的利益补偿,就会抵制合作。所以,区域合作的关键是利益磋商、利益共享和利益补偿,为此,可以通过建立区域合作与发展基金来实现这一功能。

③长三角区域合作的制度实施机制创新。区域合作的制度实施机制是保障区域合作制度有效运作的条件和手段的总称,它通过一定的组织或机构对违反制度或遵守制度的人作出相应惩罚或奖励,以确保制度功能与绩效的实现。如果人们的不合作或反合作行为以及合作中的机会主义行为不能得到有效遏制,区域合作制度的稳定性和权威性就会受到极大伤害,制度就会形同虚设。为使制度的权威得以尊重,就需要有严格的赏罚制度。因而,长三角区域政府之间的合作协议要具有强制性和约束力,要把它上升为法制化的区域公约,这个公约是长三角区域合作得以实现的重要保障。

参考文献

- [1] 杨德才.用制度创新推进长江三角洲区域合作[J].中国发展,2007,(3).
- [2] 杨德才.新制度经济学[M].南京大学出版社2007年.
- [3] 洪银兴,刘志彪等.长江三角洲地区经济发展的模式和机制[M].清华大学出版社2004.
- [4] 曹宏苓.长三角经济一体化的现状、困惑与制度机制的创新[J].南京社会科学,2008,(5).
- [5] 庄士成,朱洪兴.长江三角洲区域经济一体化的制度安排与架构[J].当代财经,2007,(6).
- [6] 周黎安.晋升博弈中政府官员的激励与合作[J].经济研究,2004,(6).
- [7] 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[J].中共浙江省委党校学报,2004,(3).
- [8] 刘志彪.协调竞争规则:长三角地区经济一体化的重要基石[J].南京政治学院学报,2002,(4).

The Industrial Development in Yangtze River Delta: From Vicious Competition to Integrated Division of Labor

Yang Decai

(Commerce School of Nanjing University, Nanjing Jiangsu Province 210093, China)

Abstract: This paper has analyzed the issues and causation of the vicious competition and structural assimilation in the industrial development of Yangtze River Delta and raised several relevant countermeasure suggestions.

Key words: Yangtze River Delta; vicious competition; industrial integration