

# 区域一体化政策、行政区划属性 与跨区域投资\*

——以长三角一体化发展战略为例

□ 张启正 代首寒 龚斌磊

**内容提要** 本文使用2002—2022年长三角区域间投资数据，研究以长三角一体化发展战略为代表的区域一体化政策对跨区域投资的影响。研究发现，长三角一体化发展战略能够显著促进长三角核心区的跨区域投资。机制分析表明，长三角一体化发展战略通过推动跨区域交通基础设施、跨区域公共服务和跨区域物流标准的互联互通，为核心区投资便利化创造了条件。不同的投资目的地行政区划属性会影响长三角一体化发展战略对跨区域投资的促进效果。具体而言，长三角一体化发展战略能够显著促进跨省投资，但对省内跨市投资的影响不显著。同时，市辖区吸引跨省投资的效果好于县、县级市。更细分的研究发现，相对于通过撤县设区新设的市辖区和财政市管县而言，长三角一体化发展战略对目的地为原市辖区和财政省直管县的跨省投资的促进作用更强。

**关键词** 长三角一体化发展战略 行政区划 跨区域投资

作者张启正，中共浙江省委党校浙江省“八八战略”创新发展研究院研究员、浙江发展战略研究院（软科学研究所）讲师；（杭州 311121）代首寒，浙江大学公共管理学院博士研究生；龚斌磊（通讯作者），浙江大学公共管理学院教授。（杭州 310058）

DOI:10.14167/j.zjss.2026.01.011

## 一、引言

党的二十届四中全会审议通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》明确将“全国统一大市场建设纵深推进，超大规模市场优势持续显现”作为“十五五”期间“高质量发展取得显著成效”目标的重要组成部分。积极推动建设全国统一大市场，使要素在区域间自由流动，有利于新发展格局的形成与巩固。资本要素是“双循环”中不可或缺的要 素，而上市公司是实现资本跨区域配置的重要载体，上市公司在异地设立子公司，是资本跨区域配置的重要表现形式。

\*本文系国家自然科学基金国际合作项目(72161147001)、国家自然科学基金面上项目(72173114)、教育部哲学社会科学重大专项(2024JZDZ059)阶段性研究成果。

然而,一些研究发现,行政区划的存在可能不利于资本在区域间的流动,(宋渊洋、黄礼伟,2014;曹春方等,2015)影响了区域经济发展的效率。(白重恩等,2004;胡向婷、张璐,2005;陆铭、陈钊,2009)党和政府高度重视这种行政区域分割导致的要素流动不畅问题。《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》明确指出,要“坚决破除阻碍全国统一大市场建设卡点堵点”“规范地方政府经济促进行为,破除地方保护和市场分割”。破除地方保护和市场分割的其中一条路径,是通过加强地方政府间的横向合作,推动区域间的协同治理,在地方政府间的合作与竞争中实现区域整体的高质量发展。而基于国家层面推行的跨行政区的区域一体化政策,是实现不同行政区之间高质量协同发展的重要手段。

在中国的诸多区域重大战略中,长三角一体化发展战略的地位举足轻重。2024年,长三角三省一市(江苏省、浙江省、安徽省、上海市)的地区生产总值占国内生产总值的比重已经达到了24.59%,<sup>①</sup>在全国经济中具有重要地位。推动长三角区域内部资本要素的自由流动,不仅有利于长三角地区经济进一步高质量发展,也有利于对全国起到区域带动和示范作用。与此同时,相比于京津冀协同发展和粤港澳大湾区建设,长三角一体化发展战略涉及的省级、市级单位最多,对于研究区域一体化政策的绩效具有代表性。大量实证文献指出,长三角一体化发展战略显著推动了区域就业增长、民生改善、对外开放、科技创新,促进了经济增长。(张学良等,2017;刘乃全、吴友,2017;强永昌、杨航英,2020;郑军等,2021;蔡欣磊等,2021;郭家堂、刘亮,2022;郭艺等,2022;郭祥等,2024;齐鹰飞、管鑫,2025)

近年来,一些文献已经开始关注长三角一体化发展战略对资本跨区域流动的影响。比如,潘旭文(2024)研究发现,长三角一体化发展战略显著推动了规划区域劳动力、技术、信贷资源的集聚,提高了市场开放性、市场多元化水平,提升了市场信用度,进而促使企业向长三角投资。但现有研究中,围绕长三角一体化发展战略如何通过完善两地要素流动互通的“软硬件”条件推动资本跨区域流动的系统性分析仍相对有限。与此同时,考虑到政府对区域经济发展的影响力较大,不同行政级别的地方政府吸纳外部投资的能力不同,不同行政区域的发展基础也不同。这可能会导致长三角一体化发展战略对资本跨区域流动的方向受到被投资地行政区划属性的影响。同时,已有文献对长三角一体化发展战略如何影响企业跨区域投资的探究,仅在省、市层面围绕被投资地的行政属性进行了探讨,对于县级层面的研究不足。然而,改革开放以来,长三角地区是包括撤县设市、省直管县财政体制改革、扩权强县、撤县设区等行政体制改革的重要实践地,这使得长三角地区拥有丰富的县级行政区划类型和多样的县级行政体制。另外,长三角地区还拥有较为完善的县域经济发展基础,这使得有关长三角一体化发展战略对资本跨区域流动方向的研究有必要精确到县一级。

本文使用2002—2022年长三角区域间投资的数据,以2010年颁布的《长江三角洲地区区域规划》、2016年颁布的《长江三角洲城市群发展规划》和2019年颁布的《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》为基础,研究以长三角一体化发展战略为代表的区域一体化政策对跨区域投资的影响。本文的研究有以下创新:一方面,本文较早关注长三角一体化发展战略通过完善两地之间互联互通的“软硬件”基础促进企业异地投资的机制,这不同于既有文献更多地从被投资地自身发展条件改善出发的解释路径,从而进一步补充了相关研究的逻辑链条;另一方面,本文以被投资地行政区划属性为研究视角,将企业投资目的地的选择细化到县级层面,打开了长三角一体化

<sup>①</sup>数据来源于国家统计局,由本文作者根据长三角三省一市2024年地区生产总值和国内生产总值原始数据计算得出。

背景下，企业跨区域投资的目的地选择在市级以下的“黑箱”，进一步探索了不同类型的县级行政区划（或县级行政管理体制）吸纳外部投资能力的差异，有利于为下一步在要素市场化、全国统一大市场建设的背景下，优化市、县行政管理体制，推动各类行政单元共同融入区域一体化大格局、共享区域协同发展的红利提供经验参考。

## 二、理论分析与研究假设

### （一）长三角一体化发展战略的演进历程

早在1982年，国务院就决定建立上海经济区，对长三角区域合作进行了早期探索。2010年，国务院颁布《长江三角洲地区区域规划》，<sup>①</sup>以长三角二省一市（江苏省、浙江省、上海市）为规划区，以其中16市为核心区，长三角一体化正式成为国家区域发展顶层设计的一部分。2016年，国务院常务会议通过《长江三角洲城市群发展规划》，<sup>②</sup>在已有16市的基础上，新加入10市作为城市群规划城市。2018年11月5日，习近平总书记宣布支持长江三角洲区域一体化发展并上升为国家战略。<sup>③</sup>2019年12月，中共中央、国务院印发《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，<sup>④</sup>江苏省、浙江省、安徽省、上海市全域被纳入规划范围，以其中27市作为核心区。

### （二）长三角一体化发展战略对跨区域投资的影响

2010年颁布的《长江三角洲地区区域规划》、2016年颁布的《长江三角洲城市群发展规划》以及2019年颁布的《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》是长三角一体化战略上升为国家区域发展顶层设计后的三份纲领性文件。三份文件高度重视包括资本在内的要素在区域间自由流动的问题，且呈现出日益体系化的特征。《长江三角洲地区区域规划》提出要“建立统一开放的人力资本、技术等各类要素市场，实现生产要素跨区域合理流动和资源配置”“构建互联互通的基础设施体系和资源要素市场体系，强化上海及南京、杭州等中心城市的辐射功能，促进要素跨地区自由流动，实现人口和产业有序转移”；《长江三角洲城市群发展规划》提出要“推动要素市场一体化建设”；《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》明确提出要坚决破除制约一体化发展的行政壁垒和体制机制障碍，建立统一规范的制度体系，形成要素自由流动的统一开放市场，推进跨界区域共建共享，一是推动省际毗邻区域协同发展，二是共建省际产业合作园区，三是联合推动跨界生态文化旅游发展，实现产业跨区域转移和生产要素双向流动。

从上述政策文本中可以看出，长三角一体化发展战略在完善被投资地发展基础的同时，通过推动长三角核心区互联互通“软硬件”基础的完善，促进企业跨区域投资。

#### 1. 跨区域交通基础设施的互联互通

发展经济学的经典理论指出了基础设施对于提升经济发展水平的重要意义，（Rosenstein-Rodan, 1943; Aschauer, 1989）大量研究发现，交通条件的改善能够极大地降低要素和产品的运输成本，促进市场一体化、市场竞争和专业化分工，从而提升资源配置的效率，最终促进经济

<sup>①</sup>参见《长江三角洲地区区域规划》，网址：<https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/ghwb/201006/W020190905497606019854.pdf>。

<sup>②</sup>参见中国政府网《李克强主持召开国务院常务会议（2016年5月11日）》，网址：[https://www.gov.cn/xinwen/2016-05/11/content\\_5072324.htm](https://www.gov.cn/xinwen/2016-05/11/content_5072324.htm)。

<sup>③</sup>参见中国政府网《习近平总书记谋划推动长三角一体化发展纪实》，网址：[https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202312/content\\_6918100.htm](https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202312/content_6918100.htm)。

<sup>④</sup>参见中国政府网《中共中央 国务院印发〈长江三角洲区域一体化发展规划纲要〉》，网址：[https://www.gov.cn/zhengce/202203/content\\_3635428.htm](https://www.gov.cn/zhengce/202203/content_3635428.htm)。

增长。(张学良, 2012; 刘生龙、胡鞍钢, 2010) 交通基础设施的互联互通是区域间投资便利化的重要“硬件”基础。(Henderson & Ono, 2008; Giroud, 2013; 马光荣等, 2020; 王媛、唐为, 2023) 一方面, 高效的交通网络显著缩短了两地之间的时间距离, 降低了原材料、在产品及最终产品在母公司和子公司之间流动的成本, 提升了供应链可靠性, 使企业更有信心构建跨区域的生产经营网络。另一方面, 交通基础设施的改善便利了人员流动, 使得母公司对异地子公司的监督、协调变得更为高效, 降低了企业管理和控制异地资产的代理成本与运营风险, 提高了企业跨区域配置资源的可行性, 从而成为激励其进行跨区域投资的关键支撑。

长三角一体化发展战略高度重视区域间交通网络的建设。《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》提出要提升基础设施互联互通水平, 协同建设一体化综合交通体系, 共建轨道上的长三角、提升省际公路通达能力、合力打造世界级机场群以及协同推进港口航道建设。2020年4月, 国家发展改革委、交通运输部进一步出台《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》的通知, 具体提出到2025年长三角铁路密度达到507公里/万平方公里, 高速公路密度达到500公里/万平方公里的目标。截至2023年底, 长三角地区已有25条高铁线路, 总运营里程已超过7100公里。(李心萍等, 2024) 本文认为, 交通基础设施的互联互通, 是促进长三角核心区跨区域投资的重要路径。

## 2. 跨区域公共服务的互联互通

跨区域公共服务的互联互通是地区间投资便利化的一大“软件”基础。近年来, 国家大力推行公共服务的区域间协同治理, 比如, 推动公共服务的跨区域通办, (锁利铭等, 2024) 以解决公共服务的行政分割问题, 一方面推动区域间公共服务均等化, 另一方面可以优化营商环境、畅通要素流动、建设统一市场。(韩万渠、袁高辉, 2023)

长三角一体化发展战略高度重视跨区域公共服务的一体化建设。本文以《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》为例展开分析: 从内容层面看, 《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》提出要加快公共服务便利共享, 主要共享高品质教育医疗资源、推动文化旅游合作发展以及共建公平包容的社会环境。从机制层面看, 《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》提出要建立公共服务的政府间协商机制, 共同推进数字政府建设, 强化公共数据交换共享, 构建跨区域政务服网, 加快实现民生保障和企业登记等事项“一地受理、一次办理”。2018年, 长三角G60科创走廊9个城市实施行政审批和公共服务“一网通办”试点, 旨在通过资源共享、数据互通、服务协同, 降低区域制度性交易成本、推动区域内政务服务水平一体化和均等化。(金梁等, 2018) 2019年3月, 国务院办公厅秘书局印发《长三角地区政务服务“一网通办”试点工作方案》。同年5月, 长三角地区政务服务“一网通办”正式开通运行, 上海市, 江苏省苏州市, 浙江省杭州市、嘉兴市、湖州市、金华市, 安徽省合肥市、芜湖市、宣城市、安庆市、马鞍山市、滁州市、池州市、铜陵市等14个城市的首批51个政务服务事项纳入“一网通办”。(陆乐、刘乐平, 2019) 2025年底, 长三角“跨省通办”远程虚拟窗口点位累计达534个。<sup>①</sup>

从企业决策过程和行为动机视角看, “一网通办”直接回应了企业异地投资的核心关切, 即降低制度性交易成本与投资的不确定性。在公共服务行政分割的模式下, 企业在异地(尤其跨省)设立子公司, 需在母公司注册地与投资目的地间反复奔波办理审批登记, 且要承担高昂的时

<sup>①</sup>参见浙江省人民政府官网《2025年长三角一体化发展实事项目进展情况公布》, 网址: [https://www.zj.gov.cn/col/col1229278451/art/2025/art\\_6f00a7a5c48b436caba94b4c32780026.html](https://www.zj.gov.cn/col/col1229278451/art/2025/art_6f00a7a5c48b436caba94b4c32780026.html)。

间、人力、差旅成本以及规则差异、信息壁垒和政策不透明带来的风险。“一网通办”有效推动企业设立、企业注销、业务变更等涉企事项跨区域通办机制的形成,通过流程标准化和信息透明化等方式,有效打破公共服务的行政分割,直接提升跨区域投资的便利化程度,降低企业搜寻异地政策信息和满足合规要求的信息成本,免去重复提交材料的麻烦,压缩了业务办理时间,同时提升了办事结果可预期性,从而直接增强了企业在长三角核心区进行异地投资的可行性与吸引力,成为促进跨区域投资的关键激励因素。

### 3. 跨区域物流标准的互联互通

企业进行跨区域投资意味着人员、货物、资金在区域间的流动日益频繁,其中,物流体系的完善对于企业(尤其是制造业企业)扩大购销的地理范围、降低外部交易成本具有重大意义。(李兰冰、逯海勇,2024)然而,长期以来,中国各地物流标准不统一,导致区域间的经济互动存在较大的交易成本。推动区域间物流标准化,能够有效降低物流标准差异导致的效率损失,为企业加大投资创造条件。(王雄元、谭建华,2019)降低企业交易成本、提高企业生产经营效率是物流标准化吸引异地企业投资的两个重要机制。(何凡等,2024)可见,物流标准化一方面有利于降低企业交易成本中的生产经营成本,促进资本跨区域流动,另一方面构建了一个兼容性的工作平台,为各方利益的协调与合作提供了空间,使得企业效率得到提升。因此,跨区域物流标准的互联互通是区域间投资便利化的又一大“软件”基础。

长三角一体化发展战略高度重视物流体系的完善工作。《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》将发展现代物流业作为发展高端服务经济的重要抓手,并将物流体系的完善作为提高城乡基础设施联通水平、提升对外投资合作水平、打造国际一流营商环境和建立标准统一管理制度的一项重要任务。物流标准化是对物流运输过程中仓储、包装、分拣、装卸、配送等流程服务的一系列规范。(张宝友等,2012;张博雅等,2022)因此,本文认为,长三角一体化发展战略能够有效推动长三角核心区物流体系的标准化水平,进而推动企业跨区域投资。

以2010年《长江三角洲地区区域规划》的颁布为起点,至2022年,长三角核心区县域拥有的来自长三角三省一市的非本市上市公司设立的子公司数量平均从5.43个增长到44.72个,增加了39.29个;而在非核心区,这一数值平均从1.91个增长到18.39个,增加了16.48个(见图1)。

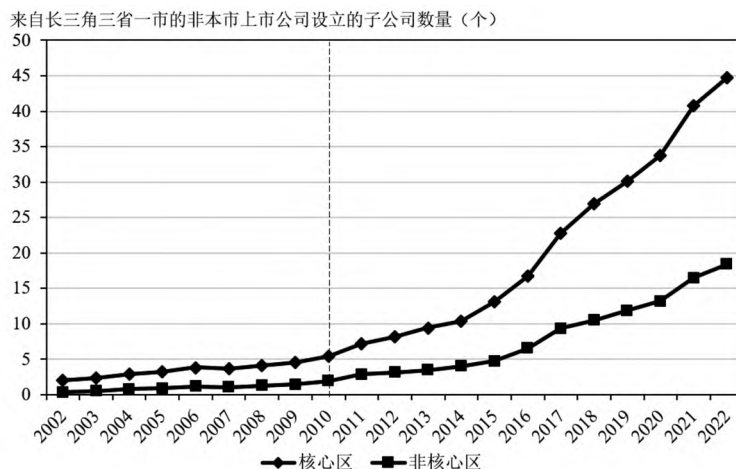


图1 长三角一体化核心区与非核心区县域拥有的来自长三角三省一市的非本市上市公司设立的子公司数量变化

注:数据由本文作者根据国泰安数据库(CSMAR)提供的上市公司子公司原始数据计算得出。

综合上述机制、政策文本、特征事实的分析，本文提出以下假设：

假设1：长三角一体化发展战略能够显著促进长三角核心区的跨区域投资。

假设2：长三角一体化发展战略通过推动跨区域交通基础设施的互联互通、跨区域公共服务的互联互通以及跨区域物流标准的互联互通促进长三角核心区的跨区域投资。

### （三）行政区划属性在长三角一体化发展战略对跨区域投资影响过程中的作用

长三角一体化发展战略虽能有效促进企业跨区域投资，但是这些企业在长三角范围内的跨区域投资流向可能不同。正如前文所述，行政区划的存在意味着不同地区在行政事务方面的巨大差异。本文认为，行政区划属性可能会使得长三角一体化发展战略的跨区域投资促进效应产生异质性。

#### 1. 省级行政区划

长三角一体化发展战略可能更有利于促进跨省投资，这是由中国跨省投资相对较弱的初始水平以及长三角一体化发展战略对促进跨省投资的高度重视共同决定的。本文认为，相对于省内跨市投资，跨省投资往往需要考虑更远的地理距离、更弱的交通连接、更严重的市场分割、更稀疏的社会网络以及更大的文化差异等问题。因此，通过更大的力度打破各省份之间的投资壁垒，能够为跨省投资创造更大的边际促进作用。长三角一体化发展战略更多聚焦于跨区域合作机制的建立，更注重各省份之间行政壁垒的打破和要素在省际流动的机制设计。

据此，本文提出假设3：长三角一体化发展战略更有可能促进企业跨省投资。

#### 2. 县级行政区划

不同类型的县级行政区域对于吸纳长三角一体化背景下跨省投资的能力可能存在差异。总体而言，市辖区吸纳跨省投资的能力更强。一方面，地级市政府可能更倾向于优先将优质资源向市辖区集中，使得市辖区拥有相对完善的交通网络、更高密度的商业配套设施以及更优质的公共服务资源，更有可能形成吸引企业进入的“市场力”。另一方面，市辖区作为城市核心功能承载区，其行政体制与地级市政府高度嵌合，可通过市级行政协调机制快速响应企业部分需求。相比之下，面对来自城市中心区的竞争以及地级市全域产业布局的统一规划，县和县级市在吸纳跨省投资上的竞争优势可能相对薄弱。同时，本文认为，长三角区域存在大力发展县域经济的传统。无论从经济发展、创新水平、生态环境、民生福祉还是城乡治理的维度看，长三角区域的县域实力总体上居于全国前列。因此，本文认为，即便在地级市中心城区拥有更强吸纳外部投资能力的情况下，长三角地区的县域依然能够依托长三角一体化发展战略吸引企业跨省投资。

进一步地，本文认为，不同类型的市辖区以及不同类型的县、县级市的行政体制不同、发展定位不同、与上级政府间的关系不同，故其在长三角一体化背景下吸纳跨省投资的能力也有可能存在差异。

（1）市辖区层面。中国的部分市辖区是由县、县级市通过撤县设区形成的。21世纪以来，撤县设区在不少县域发生，这使得中国的市辖区存在原市辖区和新设市辖区两种不同类型。原市辖区往往位于地级市城市中心，其成立时间长、产业基础好、要素集聚程度高、各类要素的协同能力强，因此吸纳外部投资的能力强。新设市辖区相对于原市辖区而言，其产业基础、要素质量等均较差。此外，新设市辖区在建立的过程中往往需要将撤并县的财权和事权上交地级市，因而可能会在客观上削弱被撤并县推动本区域内经济发展的灵活性，（卢盛峰、陈思霞，2016、2017）并使得这些区域的发展前景更加依赖于其与中心城区之间的联系。然而，随着早期存量近郊县的

撤并悉数完成,2010年以来,撤县设区呈现出向远郊区延伸的态势。这些新设区距离中心城区较远,与中心城区的经济联系也相对薄弱,而原市辖区可能反而因资源与政策的接近性,更容易在撤县设区的城市行政性扩张中获益。基于上述分析,本文认为,新设市辖区在长三角一体化背景下吸纳跨省投资的能力可能不如原市辖区。

(2)县、县级市层面。21世纪以来,中国逐步推行省直管县财政体制改革,客观上使县、县级市分化出财政省直管县和财政市管县两种不同类型。总体而言,省直管县财政体制改革在政府间收支划分、转移支付、资金往来、预决算、年终结算等方面,建立省财政与市、县财政的直接联系,(郑新业等,2011)事实上将省以下财政层级从“省—市—县”三级调整为“省—市、县”两级。学界普遍认为,省直管县对避免财政“漏斗效应”、缓解县级财政困难、提高县级政府的财政自给能力具有积极作用。(才国伟、黄亮雄,2010;贾俊雪、宁静,2015)一些研究也发现,省直管县财政体制改革能够推动县域工业化、城镇化发展,推动县域内企业吸纳资本和劳动要素。(龚斌磊等,2023)因此,本文认为,相比于财政市管县,财政省直管县的发展条件更好,县级政府财政自主权的增加也能为其招商引资带来更大的自由度,因而长三角一体化发展战略能够使企业更多地向财政省直管县进行跨省投资。

据此,本文提出假设4:总体而言,长三角一体化发展战略既能促进目的地为市辖区的跨省投资,也能促进目的地为县、县级市的跨省投资,但市辖区吸引跨省投资的效果更好。同时,跨省资本更可能流向原市辖区和财政省直管县。

### 三、研究设计

#### (一) 样本选取

本文使用2002—2022年中国长三角三省一市(江苏省、浙江省、安徽省、上海市)A股上市公司设立子公司数据,以长三角一体化发展战略为例,研究区域一体化政策对跨区域投资的影响。本文将跨市资本配置行为视为跨区域投资,故剔除了上市公司在本市(包括本县和市内其他区县)设立子公司的数据。由于本文的研究范围设定在长三角区域,因此母公司所在地和子公司所在地不属于江苏省、浙江省、安徽省、上海市的样本未包含在研究范围内。同时,本文剔除了金融业上市公司样本。本文主要关注长三角一体化发展战略对跨区域投资的影响,因此将上市公司异地设立子公司的数据加总到“母公司所在地—子公司所在地”层面。本文主要采用“县—县”尺度的数据展开研究,同时还使用“市—市”“县—市”“市—县”三个尺度的数据辅助研究,以提高本文研究结论的稳健性。此外,本文还剔除了样本期内撤销或新设的县级单位。<sup>①</sup>

#### (二) 变量与数据

本文被解释变量为“设立异地子公司数量”,其含义为某年某地辖区内全部长三角A股上市公司在另一地设立子公司的数量总和。长三角A股上市公司及其子公司数据来源于国泰安数据库(CSMAR),该数据库提供了历年上市公司的子公司名录,并展示了子公司注册资本以及母公司持股比例等信息。本文使用“企查查”“天眼查”“爱企查”等平台,通过导入子公司名称进行匹

<sup>①</sup>本文涉及的“县”包括县、县级市、市辖区,出于简明性的考虑,统称为县。需要说明的是,上海市虽然是省级行政单位,但本文更注重其城市属性,因而将其与江苏省、浙江省、安徽省内其他城市等同分析。同样地,上海市的区虽然与江苏省、浙江省、安徽省内地级市的行政级别相同,但从其实际职能来看,和普通地级市的市辖区更为接近,故将它们与区县并列,而不是与地级市并列更为合理。因此,除另外说明外,上海市的区与江苏省、浙江省、安徽省的区县一同被包含在本文“县”的范畴中,而上海市作为一个整体,与江苏省、浙江省、安徽省内城市一同被包含在本文“市”的范畴中。

配，导出子公司行业、所在地等完整信息。

本文核心解释变量为“两地是否同属长三角一体化发展战略核心区”。<sup>①</sup>当母公司所在地和子公司所在地同时被纳入长三角一体化发展战略核心区后，该变量取1，否则取0。本文以2010年颁布的《长江三角洲地区区域规划》、2016年颁布的《长江三角洲城市群发展规划》以及2019年颁布的《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》作为长三角一体化发展战略推进的主要政策代表。根据上述文件，2010年，上海市等16市被认定为长三角一体化发展战略核心区；2016年，核心区城市扩充至26个；至2019年，共有27市被认定为长三角一体化发展战略核心区。

基于使用高维数据的优势，本文不加入具体的控制变量，而是引入多重固定效应以达到控制遗漏变量的目的。本文核心解释变量与被解释变量的描述性统计见表1。

表1 核心解释变量与被解释变量的描述性统计

尺度	变量名	平均值	标准差	最小值	最大值	观测值
“县—县”尺度	设立异地子公司数量	0.039	0.426	0	143	1753374
	两地是否同属长三角一体化发展战略核心区	0.198	0.398	0	1	1753374
“市—市”尺度	设立异地子公司数量	2.159	9.655	0	284	34440
	两地是否同属长三角一体化发展战略核心区	0.180	0.384	0	1	34440
“县—市”尺度	设立异地子公司数量	0.293	1.918	0	151	246120
	两地是否同属长三角一体化发展战略核心区	0.189	0.391	0	1	246120
“市—县”尺度	设立异地子公司数量	0.286	1.599	0	143	246120
	两地是否同属长三角一体化发展战略核心区	0.189	0.391	0	1	246120

注：由于设立异地子公司数量存在大量零值，因此在后续的回归中，这一变量不取对数。

### （三）模型与方法

本文使用双重差分法研究区域一体化对跨区域投资的影响。本文的基准回归模型如下：

$$y_{ijt} = \delta + \beta CSJ_{ijt} + \alpha_{ij} + \delta_{it} + \gamma_{jt} + \varphi_{rpt} + \varepsilon_{ijt} \quad (1)$$

模型中， $y_{ijt}$ 表示*i*地全部上市公司于*t*年在*j*地设立子公司的数量总和。 $CSJ_{ijt}$ 表示*i*地和*j*地于*t*年是否同属长三角一体化发展战略核心区。 $\beta$ 为本文关注的核心解释变量的回归系数。由于本文模型中不包含控制变量，因此，本文参考马光荣等（2020）的做法，控制了多个联合固定效应： $\alpha_{ij}$ 为“母公司所在地—子公司所在地”联合固定效应，控制了仅随地区对变化但不随年份变化的因素，如地理距离、历史经济联系等； $\delta_{it}$ 为“母公司所在地—年份”联合固定效应，控制了包括母公司所在地历年经济社会发展情况等只随母公司所在地和年份变化的因素； $\gamma_{jt}$ 为“子公司所在地—年份”联合固定效应，控制了包括子公司所在地历年经济社会发展情况等只随子公司所在地和年份变化的因素。此外，考虑到直接控制“母公司所在市—子公司所在市—年份”联合固定效应会将核心解释变量 $CSJ_{ijt}$ 吸收，因此，本文使用 $\varphi_{rpt}$ ，即“母公司所在省—子公司所在省—年份”联合固定效应，控制了母公司所在省和子公司所在省历年经济社会差异等同时随母公司所在省、子公司所在省以及年份变化的因素。这种方法既可以较大限度地控制可能影响长三角一体化发展

<sup>①</sup>《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》颁布实施后，上海市和江苏省、浙江省、安徽省所有城市均被纳入到长三角一体化发展战略覆盖范围内，若以“两地是否同属长三角一体化发展战略覆盖区”为核心解释变量，2019年后，样本将不存在控制组观测值。为确保样本中每年都有处理组和控制组，本文将“两地同属长三角一体化发展战略核心区”的地区对作为处理组，而将“两地中至少有一地不属于长三角一体化发展战略核心区”的地区对作为控制组。当然，这一变量设定方式所得到的回归结果，反映的是在长三角一体化发展战略的影响下，长三角核心区内的异地投资相对于核心区以外长三角区域异地投资的相对增加值。不过，由于长三角一体化发展战略对核心区的政策力度大于非核心区，下文回归结果也能反映政策效果。只不过由于核心区对非核心区溢出效应的存在，以及政策本身对非核心区亦有影响，回归结果的数值是相对“保守”的。后文注释亦有详细说明。

战略实施和跨区域投资的因素，还能够减少因控制变量寻找不全或数据缺失引发的样本缺失问题。 $\varepsilon_{ijt}$ 为随机扰动项。针对潜在的序列相关性和异质性，本文将标准误差聚类到“母公司所在地—子公司所在地”层面。在不同数据尺度的研究中， $i$ 、 $j$ 、 $t$ 的含义也相应发生变化。例如，在“县—县”层面的研究中， $y_{ijt}$ 表示*i*县辖区内全部上市公司于*t*年在*j*县设立子公司的数量总和，而在“市—市”层面的研究中， $y_{ijt}$ 表示*i*市辖区内全部上市公司于*t*年在*j*市设立子公司的数量总和。

为了检验处理组和控制组地区对在两地同属长三角一体化发展战略核心区之前在设立异地子公司数量上是否存在显著差异，本文使用事件研究法进行事前趋势检验：

$$y_{ijt} = \delta + \sum_{k=-6, k \neq -1}^{k=12} \beta_k D_{ijt}^k + \alpha_{ij} + \partial_{it} + \gamma_{jt} + \varphi_{rpt} + \varepsilon_{ijt} \quad (2)$$

其中， $D_{ijt}^k$ 为时间虚拟变量， $k > 0$ 时指的是*i*地和*j*地于*t*年同属长三角一体化发展战略核心区后第*k*年， $k < 0$ 时指的是*i*地和*j*地于*t*年同属长三角一体化发展战略核心区前第*k*年， $k = 0$ 时指的是*i*地和*j*地于*t*年同属长三角一体化发展战略核心区当年， $k = -6$ 时指的是*i*地和*j*地于*t*年同属长三角一体化发展战略核心区前6年及以上， $k = 12$ 时指的是*i*地和*j*地于*t*年同属长三角一体化发展战略核心区后12年及以上， $k = -1$ 作为基准不引入模型。模型（2）的其余设定同模型（1）。

## 四、实证结果

### （一）基准回归结果

表2展示了使用模型（1）进行回归的结果。基于不同尺度数据的回归结果均表明，*CSJ*的回归系数显著为正，说明在两地同属长三角一体化发展战略核心区后，一地全部上市公司在另一地设立子公司的平均数量相对于两地中至少有一地不属于长三角一体化发展战略核心区时一地全部上市公司在另一地设立子公司的平均数量显著增长。表2的结果意味着长三角一体化发展战略能够促进长三角核心区的跨区域投资，验证了本文假设1。

表2 基准回归

变量	被解释变量:设立异地子公司数量			
	(1)	(2)	(3)	(4)
<i>CSJ</i>	0.008***(0.003)	0.895***(0.284)	0.092***(0.028)	0.083***(0.022)
“母公司所在地—子公司所在地”联合固定效应	YES	YES	YES	YES
“母公司所在地—年份”联合固定效应	YES	YES	YES	YES
“子公司所在地—年份”联合固定效应	YES	YES	YES	YES
“母公司所在省—子公司所在省—年份”联合固定效应	YES	YES	YES	YES
数据尺度	“母公司所在县—子公司所在县”层面	“母公司所在市—子公司所在市”层面	“母公司所在县—子公司所在市”层面	“母公司所在市—子公司所在县”层面
样本观测值	1753374	34440	246120	246120
R <sup>2</sup>	0.429	0.785	0.622	0.620

注：\*\*\*、\*\*、\*分别表示在1%、5%、10%的显著性水平上显著。第(1)列至第(4)列括号中分别是聚类至“母公司所在县—子公司所在县”“母公司所在市—子公司所在市”“母公司所在县—子公司所在市”“母公司所在市—子公司所在县”层面的聚类稳健标准误。

## (二) 事前趋势检验

使用模型(2)进行回归的结果如图2所示。可见,在同属长三角一体化发展战略核心区之前,两地上市公司在另一地设立子公司的数量没有显著差异。当两地同属长三角一体化发展战略核心区后,一地全部上市公司在另一地设立子公司的数量出现显著增长,且这一增长效应在两地同属长三角一体化发展战略核心区后第6年出现大幅度提升,并形成持续趋势。以上结果表明,模型未拒绝事前趋势平行的假设,并反映出长三角一体化发展战略对长三角核心区内跨区域投资的促进效应具有持续性。

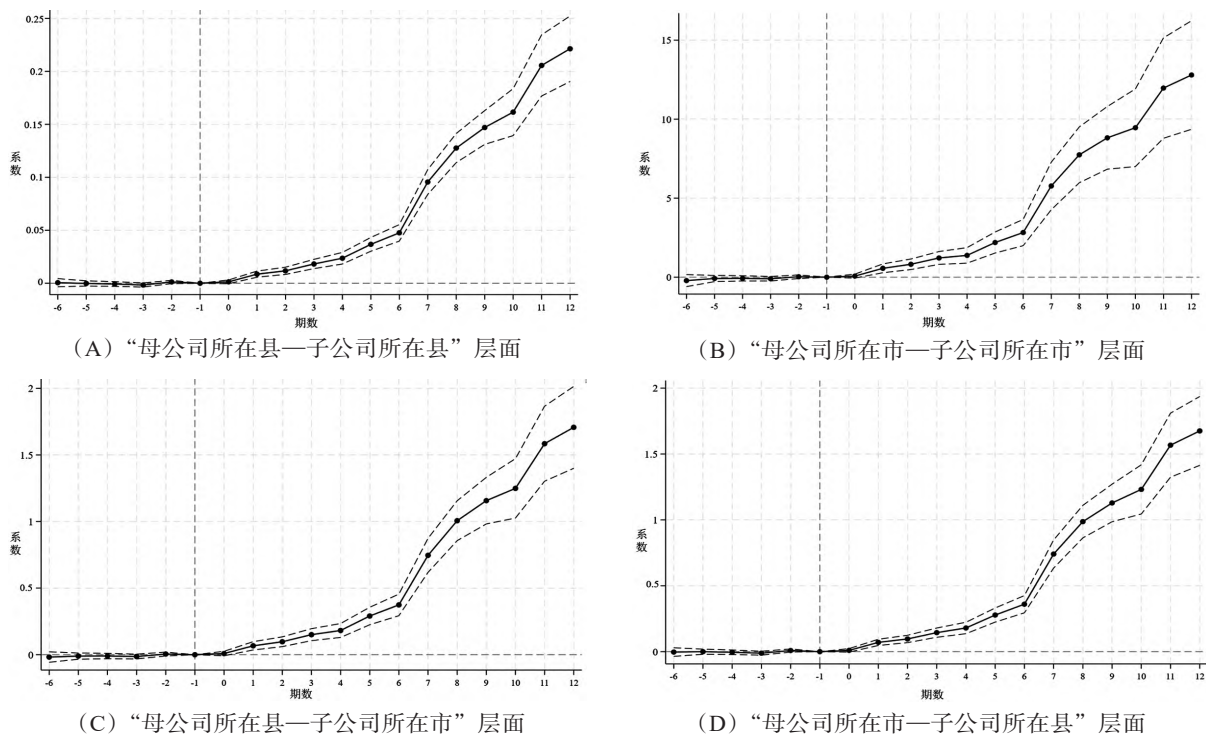


图2 事前趋势检验

## (三) 稳健性检验

本文基于研究尺度最为精细的“县—县”层面数据进行稳健性检验。第一, 本文将被解释变量替换为“是否存在异地投资”, 若某县全部上市公司在另一县设立的子公司数量大于0, 则该变量取1, 否则取0。回归结果见表3第(1)列。第二, 本文将被解释变量替换为某县全部上市公司在另一县设立全资子公司的数量总和。回归结果见表3第(2)列。第三, 不再剔除金融类上市公司, 重新计算了某县全部上市公司在另一县设立子公司的数量总和。回归结果见表3第(3)列。第四, 剔除以上海市各区作为投资地和被投资地的样本。回归结果见表3第(4)列。第五, 不再控制“母公司所在省—子公司所在省—年份”联合固定效应, 而是同时控制更为精细的“母公司所在县—子公司所在省—年份”联合固定效应和“母公司所在省—子公司所在县—年份”联合固定效应。回归结果见表3第(5)列。上述结果均表明, *CSJ*的回归系数显著为正, 说明本文基准回归结果稳健。<sup>①</sup>

<sup>①</sup>需要指出的是,从图1中可以看出,长三角一体化发展战略实施后,无论是核心区还是非核心区,异地投资均呈增长趋势。这说明,从统计上看,长三角一体化发展战略可能具有溢出效应,因而本文基准回归结果可能存在被溢出效应影响的问题。当核心区对非核心区存在溢出效应时,基准回归结果实际上反映的是长三角一体化发展战略对核心区本身的影响被溢出效应抵消一部分后的结果,数值是“保守”的,长三角一体化发展战略对核心区跨区域投资的促进效果实际上更大,故溢出效应并不影响本文的结论。

表3 稳健性检验

变量	被解释变量:是否存在异地投资	被解释变量:设立异地全资子公司数量	被解释变量:设立异地子公司数量		
	更换被解释变量		加入金融类上市公司	剔除上海市各区样本	改变固定效应
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
<i>CSJ</i>	0.008***(0.001)	0.006***(0.002)	0.008***(0.003)	0.005*(0.003)	0.007**(0.003)
“母公司所在县—子公司所在县”联合固定效应	YES	YES	YES	YES	YES
“母公司所在县—年份”联合固定效应	YES	YES	YES	YES	YES
“子公司所在县—年份”联合固定效应	YES	YES	YES	YES	YES
“母公司所在省—子公司所在省—年份”联合固定效应	YES	YES	YES	YES	NO
“母公司所在县—子公司所在省—年份”联合固定效应	NO	NO	NO	NO	YES
“母公司所在省—子公司所在县—年份”联合固定效应	NO	NO	NO	NO	YES
数据尺度	“母公司所在县—子公司所在县”层面				
样本观测值	1753374	1753374	1753374	1567230	1753374
R <sup>2</sup>	0.525	0.332	0.432	0.382	0.478

注:\*\*\*、\*\*、\*分别表示在1%、5%、10%的显著性水平上显著。括号中是聚类至“母公司所在县—子公司所在县”层面的聚类稳健标准误。

## 五、进一步分析

### (一) 机制检验

长三角一体化发展战略如何促进跨区域投资?前文理论分析提出,区域联系的加强是长三角一体化发展战略促进跨区域投资的重要路径,至少包括区域之间的交通基础设施互联互通、公共服务互联互通以及物流标准互联互通,降低了人、财、物以及信息在跨区域流动过程中的交易成本,为两地投资便利化创造了条件。本文尝试对上述机制进行检验。

第一,本文以“两地高铁联通”作为交通基础设施互联互通的代理变量。本文收集县级层面高铁开通数据,以两地是否均拥有高铁站判断两地高铁是否互通。若两地高铁互通,则“两地高铁联通”变量取1,否则取0。以上述变量作为被解释变量的回归结果见表4第(1)列和第(4)列。可见,*CSJ*的回归系数均显著为正,说明长三角一体化发展战略能够推动长三角核心区跨区域交通基础设施的互联互通。

第二,本文以“政务服务‘一网通办’”作为公共服务互联互通的代理变量。若两地同时被纳入政务服务“一网通办”的制度框架内,“政务服务‘一网通办’”变量取1,否则取0。以上述变量作为被解释变量的回归结果见表4第(2)列和第(5)列。可见,*CSJ*的回归系数均显著为正,说明长三角一体化发展战略能够推动长三角核心区跨区域公共服务的互联互通。

第三,本文以“两地物流业标准化”作为物流标准互联互通的代理变量。本文参考王雄元、谭建华(2019)和何凡等(2024)的研究,收集了中国物流标准化试点城市名单,当两地均为物流标准化试点城市时,“两地物流业标准化”变量取1,否则取0。以上述变量作为被解释变量的回归结果见表4第(3)列和第(6)列。可见,CSJ的回归系数均显著为正,说明长三角一体化发展战略能够推动长三角核心区跨区域物流标准的互联互通。

上述结果验证了本文假设2。

表4 长三角一体化发展战略对两地交通基础设施、公共服务、物流标准互联互通的推动作用

变量	被解释变量:两地高铁联通	被解释变量:政务服务“一网通办”	被解释变量:两地物流业标准化	被解释变量:两地高铁联通	被解释变量:政务服务“一网通办”	被解释变量:两地物流业标准化
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
CSJ	0.050*** (0.002)	0.093*** (0.001)	0.014*** (0.001)	0.058*** (0.012)	0.109*** (0.004)	0.017** (0.008)
“母公司所在地—子公司所在地”联合固定效应	YES	YES	YES	YES	YES	YES
“母公司所在地—年份”联合固定效应	YES	YES	YES	YES	YES	YES
“子公司所在地—年份”联合固定效应	YES	YES	YES	YES	YES	YES
“母公司所在省—子公司所在省—年份”联合固定效应	YES	YES	YES	YES	YES	YES
数据尺度	“母公司所在县—子公司所在县”层面			“母公司所在市—子公司所在市”层面		
样本观测值	1753374	1502892	1753374	34440	29520	34440
R <sup>2</sup>	0.872	0.836	0.605	0.925	0.832	0.553

注:\*\*\*、\*\*、\*分别表示在1%、5%、10%的显著性水平上显著。第(1)列至第(3)列括号中是聚类至“母公司所在县—子公司所在县”层面的聚类稳健标准误,第(4)列至第(6)列括号中是聚类至“母公司所在市—子公司所在市”层面的聚类稳健标准误。

## (二) 基于行政区划属性的异质性分析

由于长三角一体化发展战略对不同类型的行政区划存在政策侧重,加之投资目的地自身行政区划属性存在较大差异,长三角一体化发展战略对跨区域投资的促进效应存在异质性。在省级行政区划层面,本文将跨区域投资分为跨省投资和省内跨市投资,判断依据为民政部公布的县及以上行政区划名录。在县级行政区划层面,本文在整体上将县级区划分为市辖区和县、县级市两类,判断依据为民政部公布的县及以上行政区划名录。进一步,本文将市辖区分为原市辖区和新设市辖区,将样本期内通过撤县设区形成的区作为新设市辖区,将样本期首年即存在的区作为原市辖区,判断依据为民政部公布的县及以上行政区划名录。另外,本文将县分为财政省直管县和财政市管县,样本期内实行省直管县财政体制的县为财政省直管县,样本期内实行市领导县财政体制的县为财政市管县,浙江省全部县在样本期首年即实行省直管县财政体制,而江苏省、安徽省内部各县财政体制的情况由本文依据两省省级层面有关省直管县财政体制改革的政策文件得出。

### 1. 省级行政区划层面

表5展示了长三角一体化发展战略对跨省投资和省内跨市投资影响的异质性。可见,长三角一体化发展战略对跨省投资有显著促进作用,对省内跨市投资的影响不显著。本文采用了分块自

助抽样 (Block Bootstrap) 的方法进行组间系数差异检验。重复迭代 500 次后的结果表明, 第 (1) 列和第 (2) 列回归系数的差异具有统计显著性。<sup>①</sup> 本文认为, 长三角一体化发展战略突出长三角三省一市的合作, 其重心在于打破区域间原有的省际壁垒, 推动资本在长三角核心区跨区域流动, 因而跨省投资的相对正向增长是长三角一体化发展战略产生效果的必然结果。

以上结果验证了本文假设 3。

表 5 长三角一体化发展战略对跨区域投资的影响异质性: 省级行政区划层面

变量	被解释变量: 设立异地子公司数量	
	(1)	(2)
	跨省投资	省内跨市投资
CSJ	0.013*** (0.003)	-0.008 (0.007)
“母公司所在县—子公司所在县”联合固定效应	YES	YES
“母公司所在县—年份”联合固定效应	YES	YES
“子公司所在县—年份”联合固定效应	YES	YES
“母公司所在省—子公司所在省—年份”联合固定效应	YES	YES
数据尺度	“母公司所在县—子公司所在县”层面	
组间系数差异检验	0.021*** (0.004)	
样本观测值	1258404	494970
R <sup>2</sup>	0.469	0.409

注: \*\*、\*、\* 分别表示在 1%、5%、10% 的显著性水平上显著。括号中是聚类至“母公司所在县—子公司所在县”层面的聚类稳健标准误。在该部分回归中, 与上海市相关的跨区域投资均属于跨省投资。

## 2. 县级行政区划层面

上市公司投资目的地行政区划属性不同, 也会导致长三角一体化发展战略对跨省投资的影响不同。表 6 基于表 5 的回归结果, 进一步展示了长三角一体化发展战略对跨省投资影响的异质性。表 6 第 (1) 列和第 (2) 列展示的回归结果表明, 长三角一体化发展战略能够促进目的地为市辖区的跨省投资和目的地为县、县级市的跨省投资, 但对目的地为市辖区的跨省投资促进作用更强。<sup>②</sup>

同时, 在样本期内, 长三角地区不少县通过撤县设区成为市辖区, 融入中心城区发展, 也有不少县通过省直管县财政体制改革使自身财权和事权获得加强。这种行政区划属性的改变是否会影晌长三角一体化发展战略促进跨省投资的效果? 本文尝试对该问题进行探索。表 6 第 (3) 列至第 (6) 列展示的回归结果表明, 相对于新设市辖区和财政市管县而言, 长三角一体化发展战略对目的地为原市辖区和财政省直管县的跨省投资的促进作用更强。

以上结果验证了本文假设 4。

## 六、结论与政策建议

本文使用中国长三角三省一市的 A 股上市公司数据, 以长三角一体化发展战略为例, 实证检验了区域一体化政策对跨区域投资的影响。本文研究结论如下:

<sup>①</sup>后文的组间系数差异检验均采用这一方法。

<sup>②</sup>虽然上海市的市辖区不是县级行政单位, 但表 6 回归样本中仍包含上海市的市辖区, 原因如下: 一是本文更注重上海市作为城市的属性, 将其下辖的市辖区与普通地级市的市辖区并列分析; 二是上海市在长三角一体化发展战略中地位重要。

表6 长三角一体化发展战略对跨区域投资的影响异质性：县级行政区划层面

变量	被解释变量： 设立异地子公司数量					
	跨省投资		市辖区		县、县级市	
	市辖区	县、县级市	原市辖区	新设市辖区	财政省直管县	财政市管县
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
CSJ	0.018*** (0.003)	0.009** (0.004)	0.024*** (0.004)	0.001 (0.006)	0.016** (0.007)	0.001 (0.003)
“母公司所在县—子公司所在县”联合固定效应	YES	YES	YES	YES	YES	YES
“母公司所在县—年份”联合固定效应	YES	YES	YES	YES	YES	YES
“子公司所在县—年份”联合固定效应	YES	YES	YES	YES	YES	YES
“母公司所在省—子公司所在省—年份”联合固定效应	YES	YES	YES	YES	YES	YES
数据尺度	“母公司所在县—子公司所在县”层面					
组间系数差异检验	0.009*** (0.003)		0.023*** (0.005)		0.016*** (0.003)	
样本观测值	623805	634599	520191	103614	400743	233856
R <sup>2</sup>	0.486	0.447	0.490	0.485	0.472	0.383

注：\*\*\*、\*\*、\*分别表示在1%、5%、10%的显著性水平上显著。括号中是聚类至“母公司所在县—子公司所在县”层面的聚类稳健标准误。部分组间系数差异检验结果与两组间回归系数的差值存在微小差异，原因是统一小数位数时四舍五入。

(1) 长三角一体化发展战略能够促进长三角核心区的跨区域投资。(2) 机制分析表明，长三角一体化发展战略通过推动跨区域交通基础设施的互联互通、跨区域公共服务的互联互通和跨区域物流标准的互联互通，为长三角核心区投资便利化创造了条件。(3) 异质性分析表明，长三角一体化发展战略主要促进了跨省投资，对省内跨市投资的影响不显著。更进一步的研究发现，长三角一体化发展战略能够促进目的地为市辖区的跨省投资和目的地为县、县级市的跨省投资，但对目的地为市辖区的跨省投资促进作用更强。同时，相对于新设市辖区和财政市管县而言，长三角一体化发展战略对目的地为原市辖区和财政省直管县的跨省投资的促进作用更强。

长三角一体化发展战略是中国区域发展战略的重要组成部分，其跨区域投资促进效应的机制和发挥作用条件具有普遍意义。基于上述结论，本文提出如下政策建议：

第一，要按照《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议》提出的“巩固提升京津冀、长三角、粤港澳大湾区高质量发展动力源作用”的要求，进一步加大对包括京津冀、长三角、粤港澳一体化发展战略的支持力度，深化跨行政区合作，持续夯实区域内资本自由流动“软硬件”基础。一是要进一步推进交通基础设施网络化与高效化建设，进一步加密跨行政区域的快速交通网络，为资本要素高速、低成本流动提供物理支撑。二是要积极推广长三角公共服务“跨省通办”的经验，持续扩大跨省通办事项覆盖范围，重点向企业投资经营密切相关的领域（如市场监管、税务、社保、人才服务、知识产权保护等）深化。提升服务标准化、规范化水平，优化异地办理流程，切实降低企业跨区域经营的制度性交易成本和时间成本。三是要进一步提高物流标准化水平，推动区域内物流设施设备、操作流程、信息数据交换等标准的统一与互认，持续降低跨区域供应链的衔接障碍与运营成本。四是要平衡好跨区域投资和区域内投资的关系。各地可借鉴长三角跨省协作的成功经验，在省域层面建立更有效的省内城市间协调机制，破除隐性地方保护，推动省内市场规则统一、要素自由流动，激活省内城市群内部的资本配置活力。

第二,要充分认识到行政区划属性对跨区域投资的影响,分类促进不同行政区划属性的投资目的地提升投资吸引力。一是要继续积极支持和引导地级市市辖区(特别是撤县设区前的原市辖区)发挥其基础设施、人才、信息、市场等综合优势,优化产业空间布局,明确功能定位,提升其集聚和配置外部优质资本的能力。同时,处理好新设市辖区在撤县设区后各项制度的衔接问题,地级市政府应做好市辖区之间在产业规划、产业布局、产业落地等方面的统筹工作,推动新设市辖区充分融入地级市城区发展全局,避免出现与原市辖区差别化对待的情况。二是要在强化市辖区产业承载与布局优化能力的同时,激发广大县、县级市吸引外部投资的活力与能力。一方面,巩固省直管县财政体制改革的有益成果,充分发挥财政省直管县在财权、事权方面的优势,不断提升投资吸引力、产业发展竞争力。另一方面,要确保财政市管的县域拥有与其经济发展水平相匹配的、相对独立和稳定的财政自主权,推动其积极融入区域一体化发展大局。

### 参考文献:

1. 白重恩、杜颖娟、陶志刚、全月婷:《地方保护主义及产业地区集中度的决定因素和变动趋势》,《经济研究》2004年第4期。
2. 才国伟、黄亮雄:《政府层级改革的影响因素及其经济绩效研究》,《管理世界》2010年第8期。
3. 蔡欣磊、范从来、林键:《区域一体化扩容能否促进高质量发展——基于长三角实践的准自然实验研究》,《经济问题探索》2021年第2期。
4. 曹春方、周大伟、吴澄澄、张婷婷:《市场分割与异地子公司分布》,《管理世界》2015年第9期。
5. 龚斌磊、张启正、袁菱苒、马光荣:《财政分权、定向激励与农业增长——以省直管县财政体制改革为例》,《管理世界》2023年第7期。
6. 郭家堂、刘亮:《区域协调发展、产业结构优化与全要素生产率——以长三角为例》,《统计与决策》2022年第24期。
7. 郭祥、陈富永、刘晓:《区域一体化提升企业创新产出了吗?——基于长三角扩容的准自然实验》,《南开经济研究》2024年第10期。
8. 郭艺、曹贤忠、魏文栋、曾刚:《长三角区域一体化对城市碳排放的影响研究》,《地理研究》2022年第1期。
9. 韩万渠、袁高辉:《构建敏捷治理协同机制推进政务服务“跨省通办”》,《中国行政管理》2023年第5期。
10. 何凡、陈波、黄炜:《行业规范标准化与资本跨区流动——基于企业异地投资的研究》,《管理世界》2024年第7期。
11. 胡向婷、张璐:《地方保护主义对地区产业结构的影响——理论与实证分析》,《经济研究》2005年第2期。
12. 贾俊雪、宁静:《纵向财政治理结构与地方政府职能优化——基于省直管县财政体制改革的拟自然实验分析》,《管理世界》2015年第1期。
13. 金梁、金春华、叶诗蕾、黄娜:《全国首批异地办理证照在长三角诞生 九城事“网”通》,《浙江日报》2018年9月29日第1版。
14. 李兰冰、逯海勇:《统一大市场建设:物流标准化如何推动国内市场一体化》,《财经研究》2024年第9期。
15. 李心萍、刘军国、白光迪:《提速! 轨道上的长三角》,《人民日报》2024年12月26日第2版。
16. 刘乃全、吴友:《长三角扩容能促进区域经济共同增长吗》,《中国工业经济》2017年第6期。
17. 刘生龙、胡鞍钢:《交通基础设施与经济增长:中国区域差距的视角》,《中国工业经济》2010年第4期。
18. 卢盛峰、陈思霞:《政策偏袒的经济收益:来自中国工业企业出口的证据》,《金融研究》2016年第7期。
19. 卢盛峰、陈思霞:《政府偏袒缓解了企业融资约束吗?——来自中国的准自然实验》,《管理世界》2017年第5期。
20. 陆乐、刘乐平:《长三角政务服务,一网通办! 首批51个事项在14个城市实现通办》,《浙江日报》2019年5月23日第5版。
21. 陆铭、陈钊:《分割市场的经济增长——为什么经济开放可能加剧地方保护?》,《经济研究》2009年第3期。
22. 马光荣、程小萌、杨思艳:《交通基础设施如何促进资本流动——基于高铁开通和上市公司异地投资的研究》,《中国工业经济》2020年第6期。

23. 潘旭文:《区域一体化、投资环境和企业跨地区投资——基于长三角一体化的准自然实验分析》,《财经论丛》2024年第11期。
24. 齐鹰飞、管鑫:《市场统一如何促进企业吸纳就业?——基于长三角一体化的准自然实验》,《财经研究》2025年第1期。
25. 强永昌、杨航英:《长三角区域一体化扩容对企业出口影响的准自然实验研究》,《世界经济研究》2020年第6期。
26. 宋渊洋、黄礼伟:《为什么中国企业难以国内跨地区经营?》,《管理世界》2014年第12期。
27. 锁利铭、阚艳秋、冷雪忠:《地方政府间数字化合作的“共识”与“落实”——一个基于复合网络的解释性框架》,《中国行政管理》2024年第7期。
28. 王雄元、谭建华:《国家物流服务标准化促进了企业投资吗》,《会计研究》2019年第12期。
29. 王媛、唐为:《交通网络、行政边界与要素市场一体化——来自上市公司异地投资的证据》,《经济学(季刊)》2023年第4期。
30. 张宝友、孟丽君、黄祖庆:《物流产业标准与产业升级的关联性研究》,《山西财经大学学报》2012年第3期。
31. 张博雅、唐大鹏、刘翌晨:《物流标准化是否促进了企业分工?》,《中央财经大学学报》2022年第6期。
32. 张学良、李培鑫、李丽霞:《政府合作、市场整合与城市群经济绩效——基于长三角城市经济协调会的实证检验》,《经济学(季刊)》2017年第4期。
33. 张学良:《中国交通基础设施促进了区域经济增长吗——兼论交通基础设施的空间溢出效应》,《中国社会科学》2012年第3期。
34. 郑军、郭宇欣、唐亮:《区域一体化合作能否助推产业结构升级?——基于长三角城市经济协调会的准自然实验》,《中国软科学》2021年第8期。
35. 郑新业、王晗、赵益卓:《省直管县能促进经济增长吗?——双重差分方法》,《管理世界》2011年第8期。
36. Aschauer, D. A., “Is Public Expenditure Productive?”, *Journal of Monetary Economics*, 1989, 23(2): 177-200.
37. Giroud, X., “Proximity and Investment: Evidence from Plant-Level Data”, *Quarterly Journal of Economics*, 2013, 128(2): 861-915.
38. Henderson, J. V. & Ono, Y., “Where Do Manufacturing Firms Locate Their Headquarters?”, *Journal of Urban Economics*, 2008, 63(2): 431-450.
39. Rosenstein-Rodan, P. N., “Problems of Industrialisation of Eastern and South-Rastern Europe”, *The Economic Journal*, 1943, 53(210/211): 202-211.

责任编辑 张翔宇

---

---

## ABSTRACTS

### **Regional Integration Policy, Administrative Division Characteristics, and Cross-Regional**

#### **Investment: A Case Study of the Yangtze River Delta Integration Development Strategy (4)**

Zhang Qizheng<sup>1</sup>, Dai Shouhan<sup>2</sup>, Gong Binlei<sup>3</sup>

(1. Zhejiang “Double Eight Strategy” Innovation and Development Research Institute, Party School of Zhejiang Provincial Committee of the Communist Party of China, Hangzhou 311121; 2&3. School of Public Affairs, Zhejiang University, Hangzhou 310058)

**Abstract:** This paper utilizes interregional investment data from the Yangtze River Delta region from 2002 to 2022 to examine the impact of regional integration policies, represented by the Yangtze River Delta Integration Development Strategy, on cross-regional investment. The study finds that the Yangtze River Delta Integration Development Strategy significantly promotes cross-regional investment within the core area of the Yangtze River Delta. Mechanism analysis reveals that the strategy facilitates investment convenience in the core area by advancing the interconnectivity of cross-regional transportation infrastructure, cross-regional public services, and cross-regional logistics standards. The administrative division attributes of different investment destinations influence the promoting effect of the Yangtze River Delta Integration Development Strategy on cross-regional investment. Specifically, the strategy significantly enhances cross-provincial investment but has no significant impact on intra-provincial cross-city investment. Additionally, municipal districts attract cross-provincial investment more effectively than counties or county-level cities. More detailed analysis reveals that the policy promotes cross-provincial investment more effectively in two types of areas: long-established urban districts and counties under provincial fiscal administration. In contrast, the effect is weaker in newly converted districts (formerly counties) and counties under municipal fiscal administration.

**Key words:** Yangtze River Delta Integration Development Strategy; administrative division; cross-regional investment

### **The Income Effect of Trade Liberalization: From the Perspective of Free Trade Agreements (20)**

Zhou Lihong<sup>1</sup>, Huang Xianhai<sup>2</sup>, Chen Lin<sup>3</sup>

(1. School of Economics, Zhejiang University of Technology, Hangzhou 310014; 2. School of Economics, Zhejiang University, Hangzhou 310058; 3. Institute of Industrial Economics, Jinan University, Guangzhou 510632)

**Abstract:** This article constructs a Cournot game model involving two countries, two products, and two production factors, matches it with Chinese industrial enterprise databases and customs databases, and uses a theoretical and empirical analysis paradigm to examine the income effects of an open economy from the perspective of free trade in the current Chinese context. Research indicates that signing free trade agreements has increased the export trade volume of enterprises and boosted their demand for labor. Enterprises further attract labor inflow by increasing labor compensation, thereby enhancing labor income. The impact of signing free trade agreements on the export trade volume of high-tech prod-