

基础设施建设对外商直接投资影响的实证研究

——以昆山和东莞为例

山东大学经济学院 经济系2006级

陈丽云 马路萌 宋建

2009-5-21

摘要

- 中国自 70 年代末实行改革开放政策以来，吸引了大量的外商直接投资。随着外资在国民经济中的地位日趋重要，对于FDI和GDP、基础设施状况和FDI之间的关系研究也变得十分具有现实意义。
- 我们选取了昆山和东莞这两个都以IT产业作为主导产业的城市，选取它们改革开放以来的实际数据，先对FDI和GDP之间关系的进行实证研究，然后编制基础设施评价指标，运用HP滤波、协整等方法对FDI和基础设施之间的关系进行实证检验，并对两个结果进行比较分析。
- 结果表明：FDI和GDP之间呈现显著的正相关关系，因而对于FDI的促进因素一定程度上会作用于GDP；基础设施越完善，对FDI的吸引力越大。故而地方政府应完善基础设施建设，从而可以吸引更多的外资进入，解决地方投资不足问题，以促进地区经济的增长。同时，我们的实证结果表明，基础设施越完善，吸引外资效果也越好。

引言

- 中国自 70 年代末实行改革开放以来，吸引了大量的外商直接投资。与此同时，外资在国民经济中的地位日趋重要。外商直接投资（Foreign Direct Investment, FDI）作为推动经济增长的三驾马车之一的投资的一部分，不仅对中国近三十年的经济腾飞做出了巨大的贡献，而且深入影响着中国经济增长的方式、提高了经济增长的质量即经济发展水平。相应的，经济学上关于 FDI 的研究有着显著的进展。很多学者从不同角度对 FDI 进行了研究，主要包括对于经济增长的影响、吸引 FDI 的区位因素、FDI 的技术溢出效应和对于国内市场的影响等等。
- 基础设施是指为社会生产和居民生活提供公共服务的物质工程设施，它是社会赖以生存发展的一般物质条件。因而，基础设施建设状况是一个对外商投资的选择有着重要的影响的因素。然而具体的研究 FDI 与基础设施这一专门题目的文献却较为有限。
- 目前，一些国外学者早期的相关研究逐步凸现了对于基础设施研究的重要价值。Vernon(1966)认为，国际上有关外商直接投资区位的研究大多集中于传统的比较优势因素方面，如市场容量、劳动力成本、交通和通讯成本、相对技术水平等。

引言

- 经典的区位理论认为生产成本（包括劳动力成本和交通运输成本）是决定厂商区位的主要因素，外商通常会选择最低成本的生产区位(Buckley, 1988)。Coughlin 等(1991) 研究了1981—1983 年间外国资本在美国50 个州的分布状况，发现人均收入、制造业的密集度、失业率、工会率、广告支出、交通设施与外资呈正相关关系。Dunning(1993)的折衷理论对东道国的区位优势因素进行了较全面的总结，包括自然资源和人造资源以及市场的空间分布、国际交通和通讯成本、政府发展战略和经济体制等等。
- 成本学派的发展又将科斯的交易成本理论纳入分析当中。Caves (1971) 认为，外商面临着很高的搜寻成本，如寻找当地生产投入、辨认当地市场潜力等方面的成本。这类成本促使外商采用回避投资风险的策略，从而选择低交易成本的区位。Buckley and Casson (1985)认为国际投资的区位选择取决于交易成本的高低。Leonard(1984)和Kumar(1991)发现外商直接投资不愿流向环境保护标准高、污染管制严的国家，故此研究为以后环保基础设施的研究提供了借鉴。

引言

- 在这其中，也不乏对于中国的研究。如Hongmian (1995) 利用统计模型研究了中国大陆外商直接投资与一些关键区位因素间的定量关系如基础设施、投资刺激、工业基础等。Chen (1996) 的研究将中国细分为东、中、西3个地区，指出外资偏爱西部资源，远离东、中部中国工业技术发源地，工资与外资分布无关，市场容量对中部地区影响较大，区际交通较重要等。Broadman 和Sun (1997) 运用1992年底的资料分析了GNP、劳动力成本、基础设施、识字率和沿海位置对外资在中国各省市自治区分布的影响，发现除劳动力成本外，其它因素在统计上显著。Tatoglu and Gaister(1998)研究发现，东道国的市场规模和经济增长、材料和劳动力供应、政治和法律环境、产业竞争程度、地理接近程度以及交通运输成本、基础设施等是外商直接投资区位选择的重要因素。

引言

- 这些成果为国内的进一步研究提供了素材与方法上的借鉴，使得国内接下来的研究在先进方法的运用和实际数据的占有两个基础上得以很好的展开。
- 从宏观经济整体的角度国内学者进行了很多研究。鲁明泓（1997）用第三产业产值占GDP的比重来反映金融、信息、交通等行业的发展水平来看其对FDI的影响，表明交通、通讯、服务业和基础设施，以及由城市化而带来的积聚效应和规模经济对外资有着强烈的吸引力。吴先华、胡汉辉（2005）利用协整及误差修正模型和Granger因果检验方法对交通设施、金融深化、制度变迁及人力资本与FDI之间的关系进行实证研究，结论表明制度的变迁和道路的增加与FDI正相关；交通设施和人力素质与FDI的流入没有显著的Granger因果关系。靳涛（2006）依据我国改革开放20多年来的实际数据，发现基础设施投资并不是引致FDI增加的格兰杰原因，并用事实证实了目前许多地方政府以增加基础设施投资来吸引外商投资的盲目性。杨俊、杨尘、李晓羽（2007）建立了一个内生结构模型利用我国跨省份Panel数据进行经验研究，证实了开放的经济政策、低廉的劳动力成本、完善的基础设施也有利于吸引外资的进入。

引言

- 从跨国公司微观的角度也有着一些研究。魏后凯、贺灿飞等（2001）采用问卷调查了秦皇岛市135个外商投资企业，得出结论影响外商在秦皇岛投资的最重要的区位因素是接近港口和交通干线、水电气的供应和成本、土地和房地产价格、减免税收政策、接近北京和天津大市场、劳动力供应和工资水平等。田贵明（2002）探讨了跨国公司的经营战略、对外投资动机、投资方式和公司规模的变化与东道国区位因素之间的关系，指出东道国吸引外国直接投资(FDI)的各种区位因素总是相互联系、共同发挥作用的。
- 从区位理论也有着很多对于FDI地区选择的相关研究。张传国（2003）从现代区位理论角度研究，得出加强交通、邮电与通讯等基础设施建设，增强区域综合配套能力，将提升对台招商引资的吸引力的结论。葛顺奇、郑小洁（2004）利用业绩指数和潜力指数两个指标对中国31个省进行研究，指出区位基础设施的可获得性和成本是影响FDI的关键因素。许继琴、杨琳琳（2005）根据长三角16个城市2003年的外商直接投资业绩指数与潜力指数排序，分析的结论为宁波市要加大改善外商投资环境的力度。魏青山、王任飞（2005）分析了区域基础设施对外商直接投资的影响，对各省市基础设施进行综合评价得分，结果表明除了经济规模和市场容量、区位和政策优势以外，区域基础设施水平是影响外商直接投资的重要因素。

引言

- 从以上研究可以看出，基础设施的范围界定有待统一。此外，对于FDI的研究离不开对GDP和FDI之间关系的研究，而影响FDI的各因素之间的共同作用也不容忽视。所以，我们选取了昆山和东莞这两个竞争力较强、连续多年经济快速增长、并且都以IT产业作为主导产业的城市，通过它们改革开放以来的实际数据为基础，来揭示FDI与经济增长之间的关系，并且试图了解基础设施情况对于FDI的影响程度。我们先通过HP滤波研究FDI和GDP之间波动关系，然后编制基础设施评价指数并利用VECM模型协整来对FDI和基础设施之间的关系进行检验，最后对所得的两个城市的结果进行比较分析。

一、GDP与FDI之间的关系

- 为了研究FDI对于经济增长的影响，我们需先对FDI和GDP之间的关系进行实证研究。
- 由于数据的可获得性不同，我们对东莞市自1978年来31年的数据进行计量分析。
- 对于昆山市，由于统计数据较少（仅2000-2008年数据较为全面），难以得到高质量的计量分析结果，故采用折线图进行表示。
- 其中FDI我们选取的指标是两个城市历年实际利用外资的数据，并通过物价指数折算为不变价格。

1 昆山的GDP与FDI

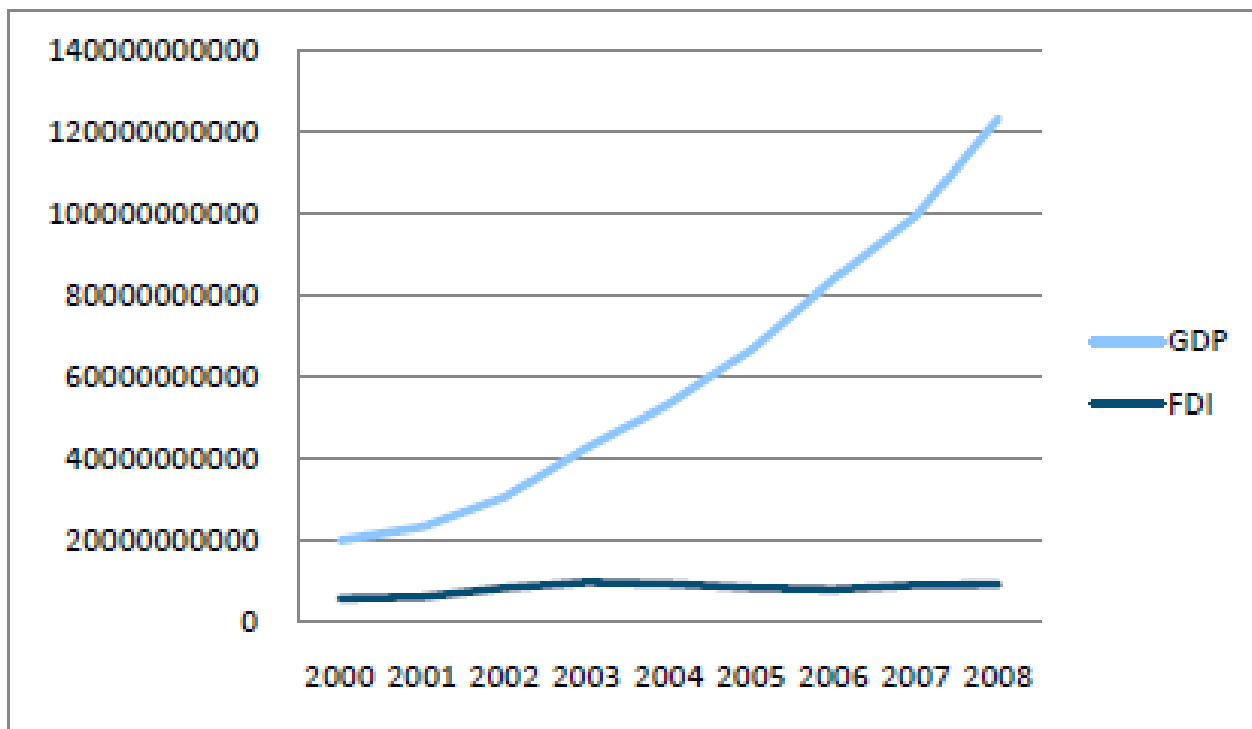


图 1 昆山 2000-2008 实际 GDP 与 FDI

如图1所示，昆山2000到2008年的实际GDP呈显著的增长趋势。从2000到2008年，昆山市的实际GDP（以2000年为基年计算不变价格，剔除通胀因素）从200亿元上升到1236亿元。与此同时，FDI也在波动中逐步上升。

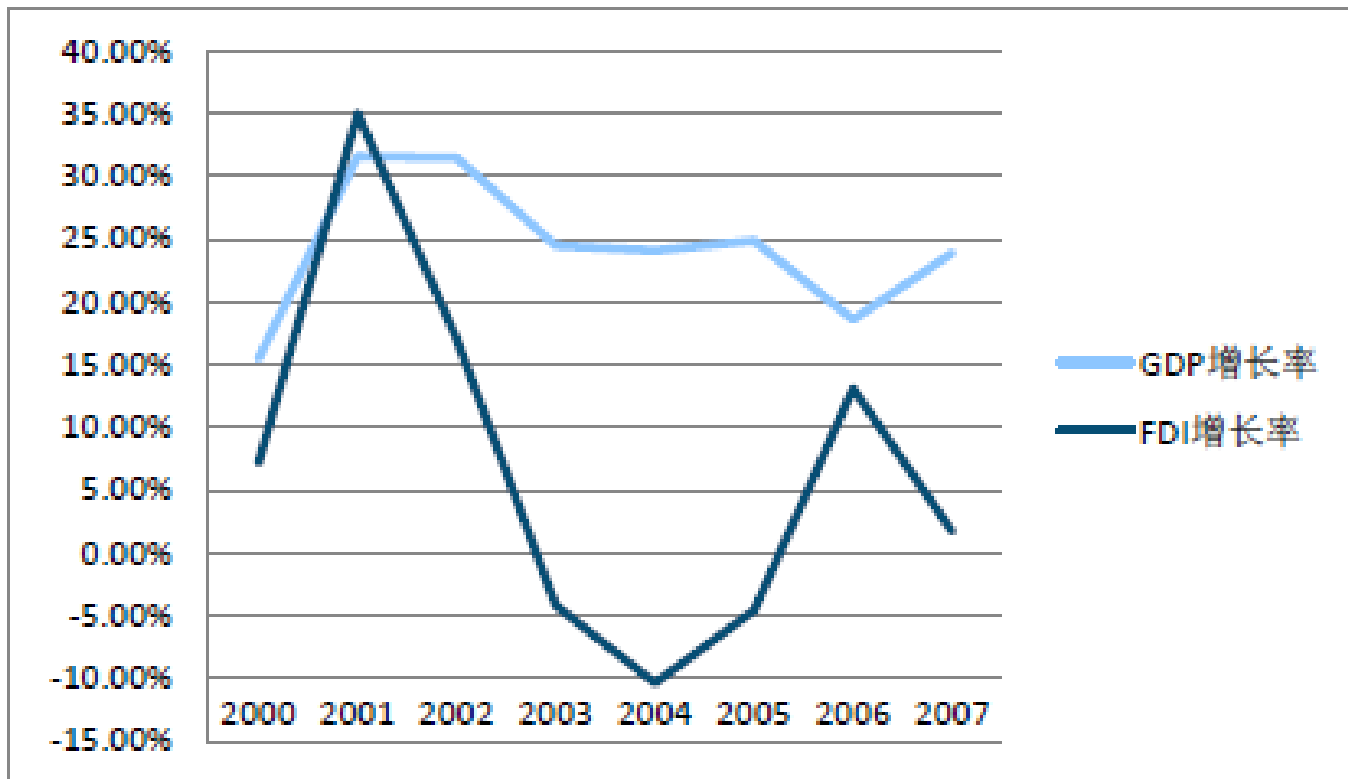


图 2 昆山 2000-2008 实际 GDP 与 FDI 增长率

由于FDI年度波动较大，所以我们更为关注GDP的增长率和FDI的增长率。如图2所示，昆山市的GDP增长率平均在20%以上，其中有些年份甚至高达30%以上。

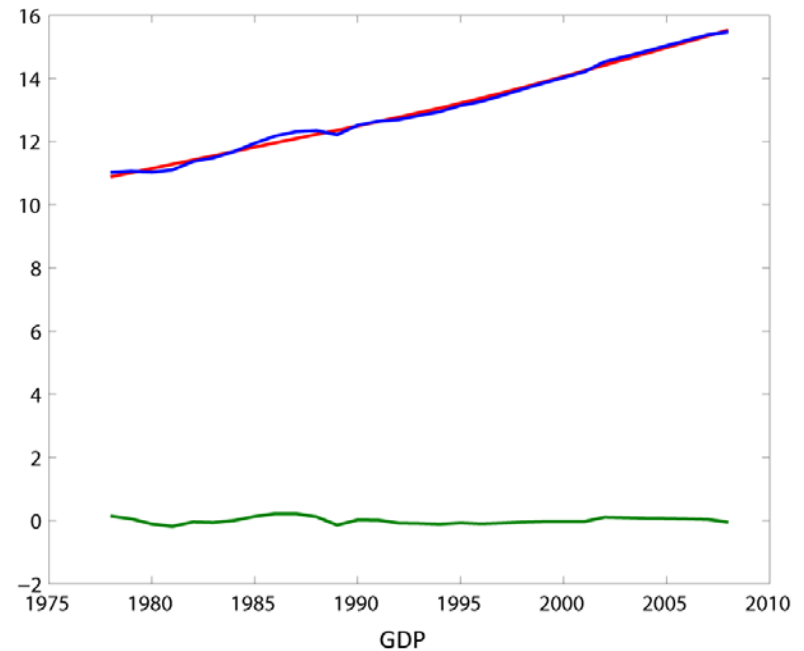
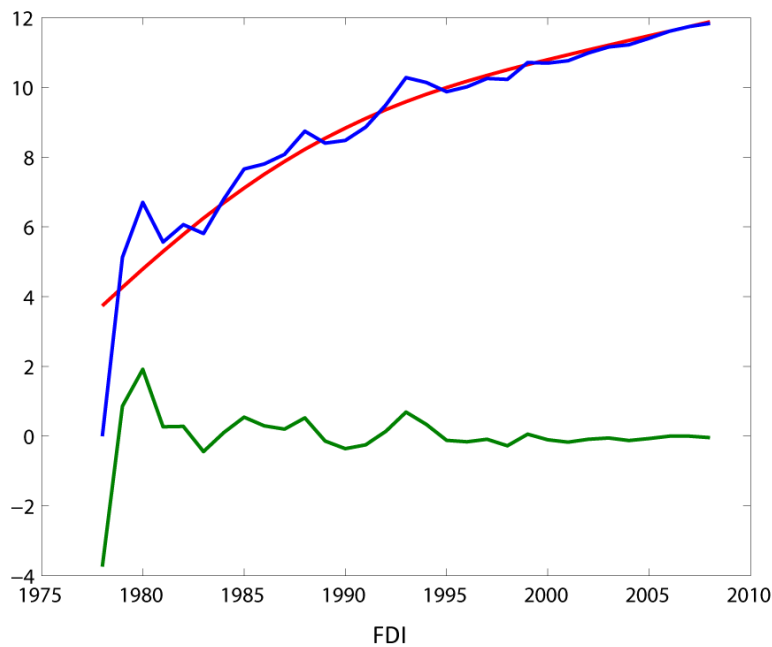
1.2 东莞GDP与FDI

采用《东莞市统计年鉴》中所载31年来的GDP和FDI，然后都以1978年作为基年剔除通胀因素计算不变价格。为消除异方差的影响，对两者都取对数形式。由于时间序列存在较强的时间趋势，因而在回归前应进行单位根检验。ADF的检验结果如表1所示

变量	ADF统计值	1%显著性水平
lnGDP	1.256	接受
lnFDI	-0.848	接受
Δ lnGDP	-4.519	拒绝
Δ lnFDI	-9.838	拒绝

根据检验结果可以得知， $\ln GDP$ 和 $\ln FDI$ 均为 $I(1)$ 序列，所以需要进行协整估计。估计后得到的结果通过1%显著性水平检验，FDI的参数估计值为0.4732988。

但是考虑到时间趋势的影响，故而更为有效的方法是通过HP滤波处理，将GDP和FDI分解为波动和增长两部分。处理后的结果如图3、图4所示。



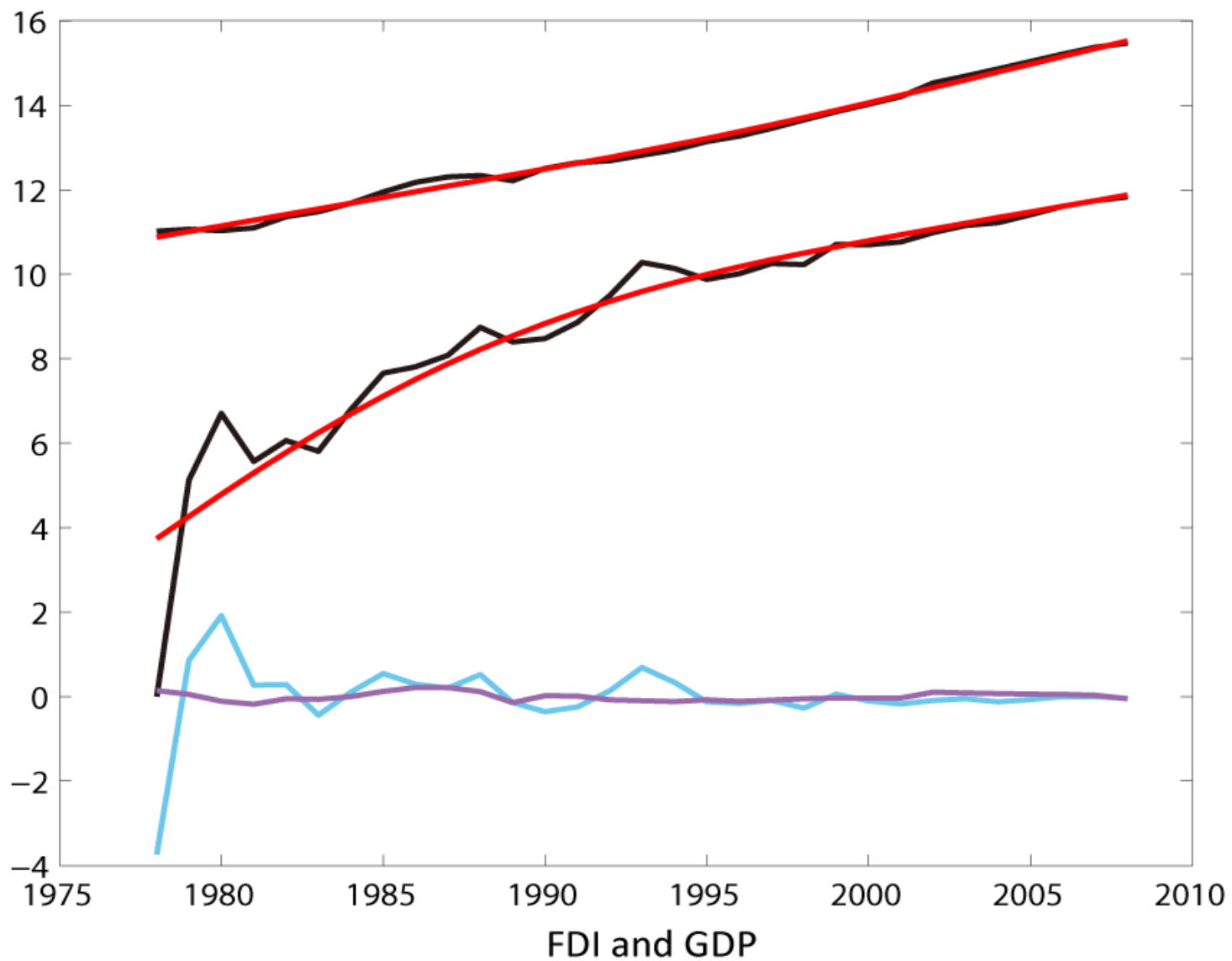


图4 GDP、FDI增长和波动

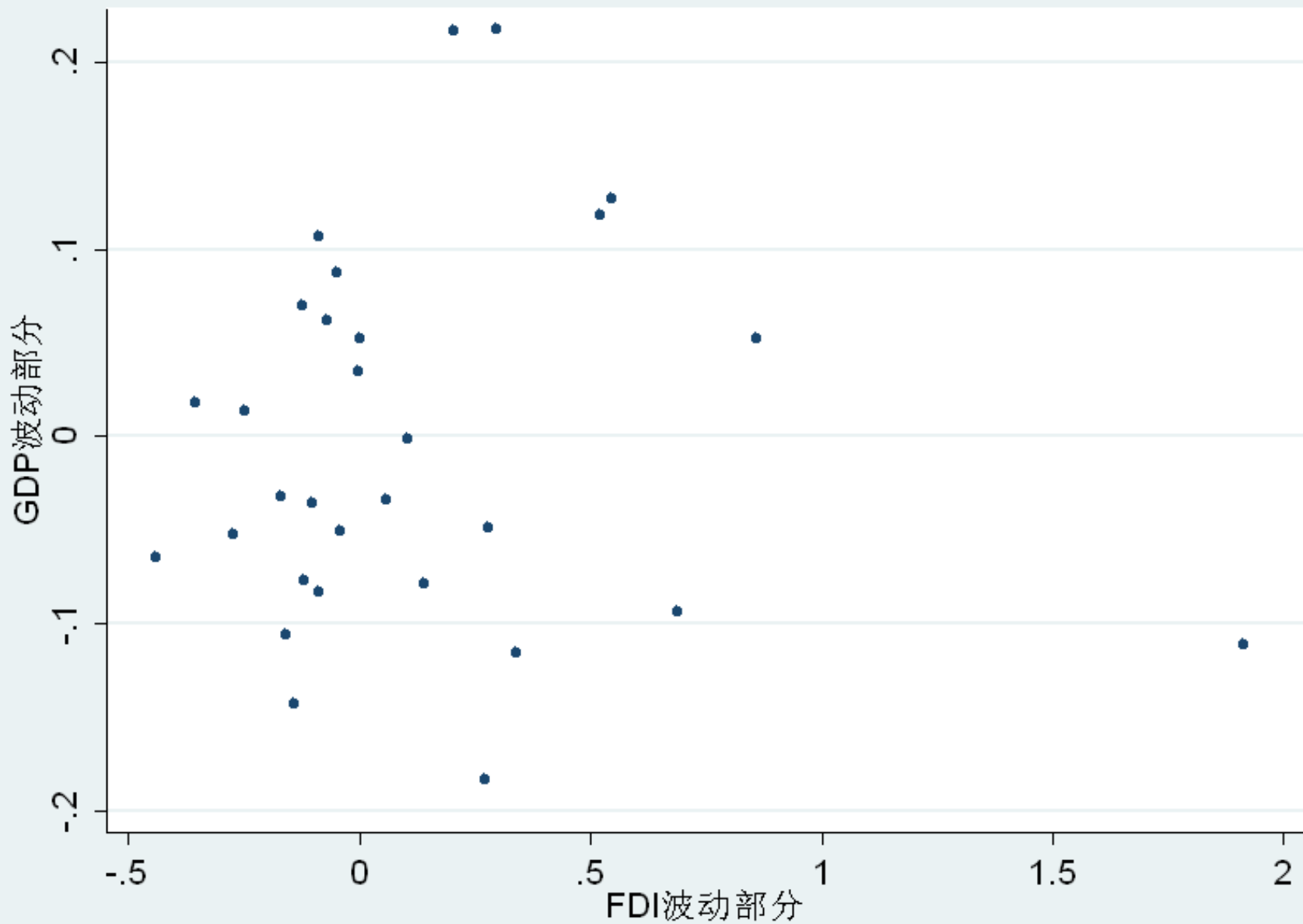
- 由于我们只关心FDI对于GDP波动的影响，所以只对波动部分进行回归。
- 考虑到FDI对于GDP的影响可能滞后，同时依据信息准则，所以我们在回归的时候采取FDI滞后一期的波动对GDP进行回归。结果如表2、图5所示。单位根检验结果表明lnFDI滞后一期和lnGDP都是I(o)过程，因而不存在伪回归问题。

表2 GDP和FDI波动OLS回归及单位根检验

OLS回归	估计值	t统计量
LnFDI波动, 滞后一期	-0.0694204*	-1.73
常量	.0023933	0.13
R ² =0.0994 F(1,27) =2.98*		
单位根ADF检验	统计量	5%显著性水平
LnFDI波动, 滞后一期	-3.477	拒绝
lnGDP	-3.412	拒绝

*代表通过10%显著性水平检验。

表2 GDP和FDI波动OLS回归及单位根检验



1.2.2 结果分析

- 通过图5我们可以很直观地看出，GDP和FDI波动之间的相关关系并不是特别明显。回归的结果告诉我们，FDI对于GDP的影响需要一个时滞，根据AIC信息准则检验我们得到的结果，一年的时滞较为明显。此外，FDI每波动1个百分点，次年的GDP也会随之逆向波动约0.07个百分点，但这种波动之间的关系并不是特别明显。
- 因而我们可以得到如下结论：FDI每变动1个百分点，GDP会变动0.48个百分点。但是对于两者波动之间的研究发现，FDI和GDP的波动趋势并无显著关系。

- 通过上面的分析，我们可以看出虽然FDI与GDP波动的关系并不十分明显，但是FDI对于GDP的影响则是显著为正的。因此，吸引FDI对于当地GDP的增长是有着正相关关系的。故而，我们下一步将分析吸引FDI的因素。
- 在引言中已经提到，对于FDI的影响现在的分析大都集中于自然资源和人造资源以及市场的空间分布、投入品的价格和质量、国际交通和通讯成本、投资优惠或障碍、商品和劳务贸易的人为障碍、社会基础设施、不同国家间意识形态和语言文化与政治差异、R&D和营销集中与积聚带来的规模经济、政府发展战略和经济体制等等。
- 在本文中，我们着重分析良好的基础设施环境对于FDI的影响。

二、基础设施与FDI的关系

- 基础设施（英语：Infrastructure，香港惯称基础建设，简称基建）是指为社会生产和居民生活提供公共服务的物质工程设施，它是社会赖以生存发展的一般物质条件。我们把基础设施分为“经济性基础设施”和“社会性基础设施”。其中，“经济性基础设施”主要包括公路、铁路、机场、通讯、水电煤气等公共设施，即俗称的基础建设；而“社会性基础设施”主要包括教育、科技、医疗卫生、体育、文化等社会事业。

- **交通基础设施：**交通运输成本影响生产成本从而会对投资决策产生重要影响,产品各生产环节之间的运输和销售都要求有比较完备的交通运输网络，尤其是港口基础设施建设对一些以出口为导向的产品特别重要。交通运输基础设施越完备,生产过程的效率，产品综合成本越低。而年末全市境内公路通车里程和客货周转量是反应一个地区交通完备程度的重要指标。
- 区域的通信系统：**对信息收集和传播有重要影响。地区间的沟通协调和整合对跨国公司复合合一体的现代化生产相当重要,先进的通信基础设施可以降低信息收集成本、促进信息的交流,从而使投资者更好地把握投资环境变化,降低投资风险,提高投资收益。电话和互联网拥有量成为衡量通信设施完备状况的基本指标。

- **能源基础设施：**能源是经济发展的动力，无论是工农业生产还是人民的基本生活，能源都扮演着十分重要的角色。能源的供给状况决定了生产生活的综合成本，从而也成为FDI选址的重要因素。液化石油气和电力供给状况可以很好的反应一个地区的能源公共服务状况。
- **市政基础设施：**医院病床数、人均生活用水量、市区建成区绿化覆盖率、公共营运汽电车等涵盖了医疗卫生、环境保护和人民的基本生活方面的公共服务设施，可以很好的反应社会性服务设施的供给状况。
- 概括起来，它涵盖了交通运输、通信、电力、水利及市政基础设施等方面。

一级指标	二级指标	权重	
交通	年末全市境内公路通车里程	12%	30%
	换算周转量（货运周转量和客运周转量综合得出）	18%	
通信	通讯工具拥有量（普通固定电话用户、移动电话用户、互联网接入用户之和）	30%	30%
能源	液化石油气供气总量	5%	10%
	总供电量	5%	
市政	医院病床数	6%	30%
	人均生活用水量	6%	
	市区建成区绿化覆盖率	6%	
	公共营运汽电车	6%	
	人均住房建筑面积	6%	

数据来源：《昆山统计年鉴》《东莞市统计年鉴》《中国城市建设年鉴》《中国城市统计年鉴》

- 换算周转量，是指将旅客周转量按一定比例换算为货物周转量，然后与货物周转量相加成为一个包括客货运输的换算周转量指标。它综合反映了各种运输工具在报告期实际完成的旅客和货物的总周转量，是考核运输业的综合性的产量指标。计算公式是：换算周转量=货物周转量+(旅客周转量×客货换算系数)。
- 客货换算系数的大小，取决于运输1吨公里和1人公里所耗用人力和物力的多少。目前我国统计制度规定的客货换算系数，按铺位折算，铁路、远洋、沿海、内河运输的系数为1；按座位折算，内河为0.33，公路为0.1，航空国内为0.072、国际为0.075。
- 考虑到本文实际情况，客货换算系数取1。

- 本文所采用的数据来源于《昆山统计年鉴》、《东莞市统计年鉴》和《中国城市建设年鉴》、《中国城市统计年鉴》，经整理换算得到。同上，由于昆山很多年的数据缺失，考虑到数据的可得性，我们主要是选取2000-2008年的昆山数据和1978-2008年东莞的数据做时间序列分析。

- 我们首先对各个指标进行无量纲的标准化化处理，再利用标准化的分数加权求和得到区域基础设施综合评分。无量纲标准化处理的方法是：

$$x_i^* = (x_i - x_{\min}) / (x_{\max} - x_{\min})$$

- 其中*i*代表某项指标， x_i 代表未经标准化之前第*i*项基础设施原始指标数值； x_{\max} 代表该指标在各年份中的最大值； x_{\min} 代表该指标在各年份中的最小值。

某一年基础设施综合评价得分的计算方法是：

$$R_j = \sum(x_i^* \cdot w_j)$$

$$B_k = \sum(R_k \cdot u_k)$$

最终所得数值出于计算方便，将其乘以100。

其中：

w_j 代表二级指标基础设施所占权重

u_j 代表一级指标基础设施所占权重

R代表二级指标加权所得基础设施评分

B代表某一级指标加权所得某一年该地域的基础设施总评分。

基础设施综合评分越高，表明该年份基础设施越完善。

考虑到基础设施发挥作用的时滞因素，我们采用的是滞后一期模型（后文详述）

2.3 昆山基础设施与FDI

采用编制的指数的对数和FDI的对数进行回归，其结果如表4、图6所示。

表4 昆山回归结果

	参数估计值	t统计量
当期回归		
ln基础设施指数	0.2219929***	4.82
常数	10.85941***	66.92
$R^2=0.7688$ $F(1,7)=23.28$***		
滞后一期回归		
ln基础设施指数	0.2033703***	6.07
常数	11.00896***	97.50
$R^2=0.8600$ $F(1,6)=36.87$***		
滞后两期回归		
ln基础设施指数	0.1339574***	4.04
常数	11.31754***	106.59
$R^2=0.7656$ $F(1,5)=16.34$***		

***代表通过1%显著性水平检验。

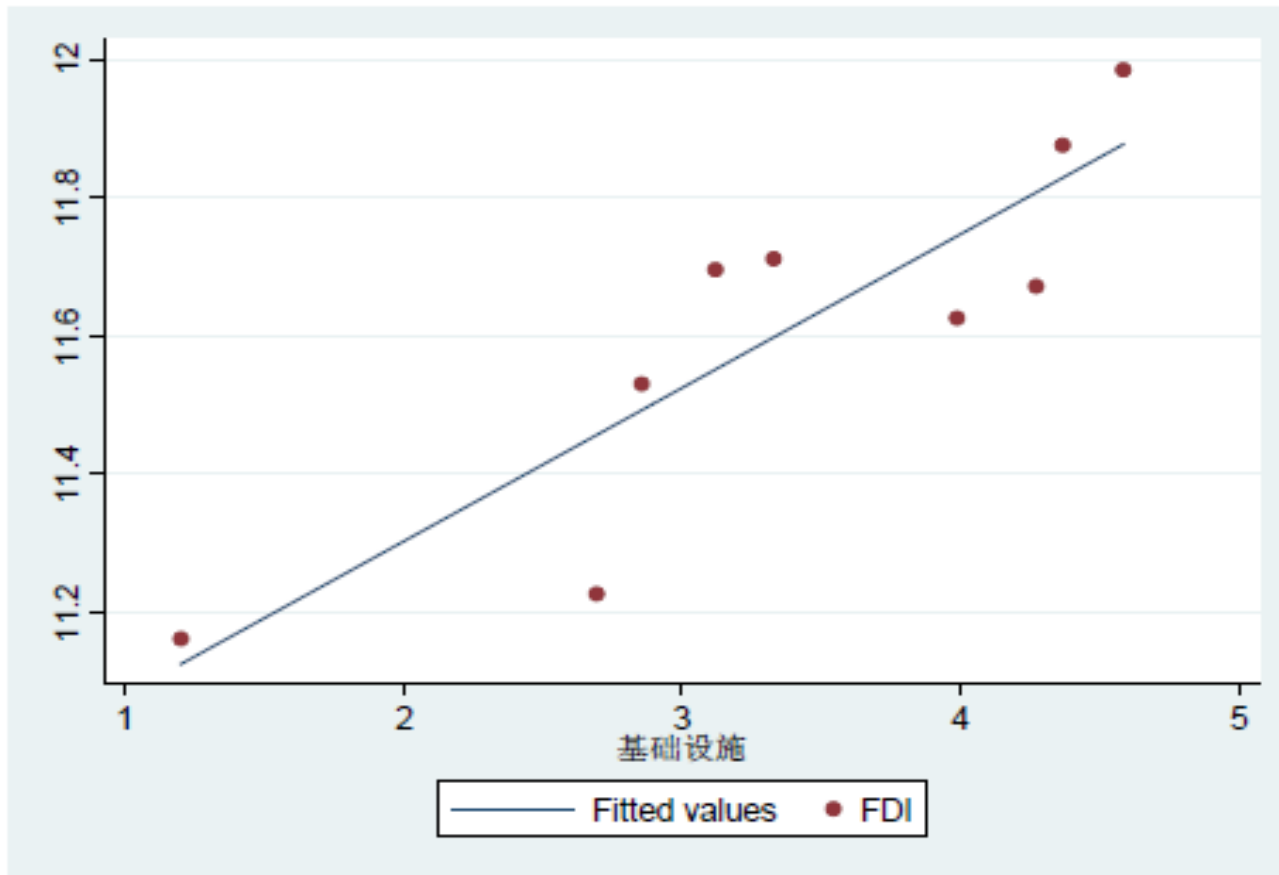


图 6 昆山 FDI 和基础设施

故我们应该选择滞后一期的模型，认为基础设施对于FDI的影响滞后一期，且基础设施指数每上升1个百分点，FDI上升0.2个百分点。而多元回归（同时加入基础设施指数和其滞后项）结果中当期的系数不显著，其结果与一元回归一致。但是受限于样本个数，所以对于昆山的回归结果并不能说明太多问题。

2.4 东莞基础设施与FDI

采取同样的方法，得到东莞的基础设施指数并采用对数形式进行回归。然而对于一元回归，容易出现时间趋势相同造成的伪回归现象。为了避免这种伪回归影响结果，FDI(lnFDI)和基础设施指数(lnindex)都需先进行单位根检验，这里采用ADF检验方法。其结果如表5所示。故lnFDI和lnindex均为I(1)。

表5 东莞FDI和基础设施指数单位根检验结果

变量	统计量	1%显著性水平
lnFDI	-0.848	接受
Δ lnFDI	-9.838	拒绝
lnindex	-0.022	接受
Δ lnindex	-4.327	拒绝

因此，必须对其进行VECM模型协整。

VECM模型的原理：利用“Beveridge-Nelson Decomposition”分解公式，将一个I(1)分解为时间趋势、一个随机游走、一个稳态序列及初始条件之和。

$$y_t = y_0 + \delta t + u_1 + u_2 + \dots + u_t = \underbrace{\delta t}_{\text{time trend}} + \underbrace{\psi(1) \sum_{s=1}^t \varepsilon_s}_{\text{random walk}} + \underbrace{\eta_t}_{\text{stationary}} + \underbrace{(y_0 - \eta_0)}_{\text{initial condition}}$$

VEEC秩检验，只有滞后一期结果可以接受，得到h=1

表6 VEEC秩检验

Rank	parms	LL	eigenvalue	statistic	value
0	4	-14.913578	.	70.1359	18.17
1	7	18.631001	0.89315	3.0468*	3.74
2	8	20.154386	0.09657		

*代表通过h统计检验

VEECM最大似然估计

表7最大似然估计协整方程

	系数估计值	z统计量	p值
lnFDI	1		
lnindex	-3.174208***	-5.62	0.000
趋势	0.2396089	.	.
常数	-4.863801	.	.

***代表通1%显著性水平检验

- 如表7所示，VECM最大似然估计结果显示有且只有一个协整方程。其估计参数表明，基础设施指标每上升1个百分点，带动FDI上升3.17个百分点（需要对估计值移项取负数）。相比于昆山的数据，我们认为有着更长时间样本的东莞所得到的结果更具有代表性，并且由于东莞的优越地理位置和对外开放时间较长，其基础设施建设和FDI之间的关系历经数年发展，因此其结果非常值得其他城市借鉴。

三、结论和不足

- 通过上述计量检验，对比昆山和东莞的结果，我们可以得到两个主要结论：
- 1. FDI和GDP之间呈现显著的正相关关系。因而对于FDI的促进因素一定程度上会作用于GDP，这也是在多个地区得到公认和验证的事实。因而，各地政府加强对于FDI的吸引对于当地GDP的增长具有非常显著的意义。
- 2. 基础设施越完善，对FDI的吸引力越大。地方政府应完善基础设施建设，从而可以吸引更多的外资进入，解决地方经济发展资金短缺问题。而且，我们的实证结果表明，基础设施越完善，吸引外资的效果也越好。

本文尚存在的不足之处：

- 1. 政策可以作为一个特殊的公共服务变量进入模型。而在现在的分析中尚未讨论该点。
- 2. 对于吸引FDI的分析应该同时考虑其他因素，以确定没有高估计基础设施的影响。
- 3. 基础设施指数的编制只参照了对于跨国企业微观调查的数据进行加权处理，其滞后性和主观性较强，所以并不一定可以客观的反映当地的基础设施发展状况。如能找到更合适或者科学的办法，有利于进一步加强基础设施对于FDI影响的研究。
- 4. 由于基础设施对FDI、FDI对GDP都是内生变量，因而直接采取本身进行回归虽然经过滤波、协整等处理，其本身的相关性并无法避免。因而，如能找到更合适的工具变量然后依据经济理论建立联立方程模型并进行两阶段最小二乘回归，其效果可能会远远好于现在的计量结果。

参考文献

- [1] 鲁明泓, 1997: 《外国直接投资区域分布与中国投资环境评估》, 《经济研究》1997年第12期。
- [2] 魏后凯、贺灿飞等, 2001: 《外商在华直接投资动机与区位因素分析---秦皇岛外商直接投资的实证研究》, 《经济研究》2002年第2期。
- [3] 田贵明, 2002: 影响跨国公司直接投资的区位因素与吸引外资的政策取向》, 《世界经济与政治》2002年第10期。
- [4] 张传国, 2003: 《台商对祖国大陆直接投资的地域分异与成因分析》, 《世界经济》2003年第10期
- [5] 葛顺奇、郑小洁, 2004: 《中国31个省市利用外资业绩与潜力比较研究》, 《世界经济》2004年第1期
- [6] 许继琴、杨琳琳, 2005: 《宁波外商直接投资的业绩指数和潜力指数分析》, 《国际贸易问题》2005年第11期
- [7] 魏青山、王任飞, 2005: 《基础设施与外商直接投资的区位选择》, 《中国社会科学院研究生院学报》2005年第1期
- [8] 吴先华、胡汉辉, 2005: 《交通设施、金融深化、制度变迁及人力资本与FDI之间关系的实证研究》, 《国际贸易问题》2005年第10期。13 / 13
- [9] 靳涛, 2006: 《基础设施投资与吸引外国直接投资关系的实证研究——基于我国经济转型期二者因果关系的检验》, 《国际贸易问题》2006年第12期
- [10] 杨俊、杨尘、李晓羽, 2007: 《外商直接投资区位分布与区域经济发展---基于内生结构模型的实证研究》, 《中国软科学》2007年第2期

- [11] Vernon ,R. 1966 : “International Investment and International Trade in the Product Cycle”,Quarterly Journal of Economics ,80 ,pp. 190 - 207.
- [12] Granger, C., (1969) “Investigating Causal Relations by Economic Models and Cross Spectral Methods,”Econometrics 37,424- 438.
- [13] Caves, R. E. “International Corporations: The Industrial Economics of Foreign Investment.” Economics, 1971, 38: 1.
- [14] Leonard, H. “Are Environmental Regulations Driving US Industry Overseas?” Washington D.C: The Conversation Foundation, 1984.
- [15] Buckley ,Peter J . 1985 ,The Limits of Explanation : Testing the Internalization Theory of the Multinational Enterprises ,Journal of International Business Studies ,19 (2) ,181-193.
- [16] Engle, R.F. & Granger, C.W.J., (1987) “Co integration and Error Correction: representation, Estimation and Testing,”Econometrics 55,119- 139.
- [17] Kurmar, N. Multinational Enterprises in India, London: Routledge, 1991.
- [18] Dunning ,J . 1993 : Multinational Enterprises and the Global Economy ,Addison-Wesley Publishers Ltd. ,New York ,p.81.
- [19] Hongmian G. “Spatial Patterns of Foreign Investment in China’s Cities,1980-1989.”Urban Geography,1995,16(3),pp,189-209.
- [20] Chen ,C. H. 1996 : “Regional Determinants of Foreign direct Investment in Mainland China ”, Journal of Economic Studies ,23 (2) ,pp. 18 - 30.
- [21] Broadman ,H. G. and Sun ,X. 1997 : “The Distribution of Foreign Direct Investment in China”,World Bank , Policy Research Working Paper : 1720.*
- [22] Tatoglul and Gaister,p. “An Analysis of Motives For Western FDI in Turkey. “International Business Review, 1998, 7(2), pp.203-230