

FANCHANGSANJIAO QUYU

HEZUO BEIJING XIA DE JIANGSU JINGJI

CHUANGXIN FAZHAN YANJIU

泛长三角区域合作 背景下的江苏经济 创新发展研究

朱 舜 高丽娜 等著

泛长三角区域合作背景下的江苏经济创新发展的本质是经济要素和经济活动的省城内外开放“新组合”。

跳出江苏看江苏，跳出长三角看江苏，实现泛长三角区域合作背景下的江苏经济创新发展：“东合西扩”（东向与“上海极核区”“长三角城市群”合作，西向沿长江通道、陆桥通道城市群连绵带扩展极化和辐射半径）、“南融北极”（苏南苏中经济融合为新苏南一体化发展、苏北经济极化轴发展）的要素空间融合，经济区划调整，城镇化格局优化，产业发展方式转变和区域治理创新。



西南财经大学出版社
Southwestern University of Finance & Economics Press

FANCHANGSANJIAO QUYU

HEZUO BEIJING XIA DE JIANGSU JINGJI

CHUANGXIN FAZHAN YANJIU

F127.53
39

泛长三角区域合作 背景下的江苏经济 创新发展研究

朱 舜 高丽娜 等著



西南财经大学出版社

Southwestern University of Finance & Economics Press

中国·成都

图书在版编目(CIP)数据

泛长三角区域合作背景下的江苏经济创新发展研究/ 朱舜,高丽娜等著. —成都:西南财经大学出版社,2014. 5(2015. 7 重印)
ISBN 978 - 7 - 5504 - 1423 - 5

I. ①泛… II. ①朱…②高… III. ①区域经济发展—研究—江苏省
IV. ①F127. 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 097063 号

泛长三角区域合作背景下的江苏经济创新发展研究

朱 舜 高丽娜 等著

责任编辑:杨 琳
助理编辑:陈丝丝
封面设计:张姗姗
责任印制:封俊川

出版发行	西南财经大学出版社(四川省成都市光华村街 55 号)
网 址	http://www. bookcj. com
电子邮件	bookcj@ foxmail. com
邮政编码	610074
电 话	028 - 87353785 87352368
照 排	四川胜翔数码印务设计有限公司
印 刷	四川五洲彩印有限责任公司
成品尺寸	185mm × 260mm
印 张	38
字 数	805 千字
版 次	2014 年 5 月第 1 版
印 次	2015 年 7 月第 2 次印刷
书 号	ISBN 978 - 7 - 5504 - 1423 - 5
定 价	99. 00 元

- 1. 版权所有,翻印必究。
- 2. 如有印刷、装订等差错,可向本社营销部调换。

前言

经济空间演化进程中的不平衡性表现为经济区空间形态的多样性。经济学家通过实证分析发现,经济区域差距随着时间推移和经济增长,呈现先扩大后缩小的趋势。城镇化助推了经济空间的不平衡发展。在农业人口众多、耕地资源有限、自然资源环境承载力总体脆弱的条件下,中国经历了漫长而曲折的城镇化过程。1950—1978年的29年里,城镇化率由11%上升到17.9%,年均提高0.24个百分点,属于慢速发展的城镇化阶段。1979—1998年,城镇化进入稳定发展时期,1998年城镇化率达到33.35%,20年间平均每年提高0.77个百分点。随后的城镇化开始进入快速发展时期,1999—2005年,总人口从12.47亿增加到13.08亿,城镇化率提高到了42.99%,年均增长1.38个百分点。2011年,城镇人口首次超过农村人口,达到6.9亿人,城镇化率达到51.27%;2013年城镇化率达到53.73%。从中国的城镇化规模来看,不论是年净增量还是城镇人口总量,都已位居世界第一。城镇经济在国民经济中的主体地位得以强化,城镇化成为中国经济持续、快速增长的动力。随着城镇化进程的加快,城市集群发展的空间层级特征显现,形成包括都市区、组团型城市、城市群、城市群集聚区和城市群连绵带等不同等次的中国城市群空间形态。在中国经济中,以上海市为龙头,江苏、浙江省为两翼的长三角经济区是活力充沛、亮点纷呈、发展迅猛、联动强劲的高城镇化率的发达区域;以长三角经济区为极核区的泛长三角经济区的发展趋势良好,泛经济区一体化发展特征明显。江苏经济是泛长三角经济的重要组成部分。当泛长三角经济极核区的辐射半径沿陆桥通道和长江通道经济带西延时,江苏经济全部被覆盖于泛长三角经济区中。陆桥通道和长江通道经济带贯穿江苏省全境且在江苏经济中形成城镇经济轴;长三角经济尤其是上海经济对江苏经济的邻近效应,使江苏经济获得紧邻中国东部最发达区域经济板块的区位优势。实现江苏经济创新发展,必须借助陆桥通道和长江通道经济带,全方位、多层次、宽领域地放大泛长三角经济极核区尤其是上海经济的邻近效应,否则将会失去难得的空间优势和发展机遇。

泛长三角区域合作背景下的江苏经济创新发展的本质是经济要素和经济活动的省域内外开放“新组合”。根据江苏经济的具体情况,“跳”出江苏,“跳”出长三角,进行泛长三角区域合作,是江苏经济创新发展的优势区位空间背景;要实现泛长三角区域合作背景下的江苏经济创新发展,应“东合西扩”(东向与上海极核

区、长三角城市群合作，西向沿长江通道、陆桥通道城市群连绵带扩延极化和辐射半径)、“南融北联”(苏南经济和苏中经济向新苏南经济融合发展，苏北经济沿城镇经济轴空间极化)，优化城镇化格局，转变产业发展方式，调整经济区划，推动行政发展和区域治理。

1. 泛长三角区域合作背景下江苏经济创新发展的“东合西扩”空间开放路径。“东合西扩”是指东向与上海极核区、长三角城市群合作，西向沿长江通道、陆桥通道城市群连绵带扩展极化和辐射半径的经济创新发展空间开放路径选择。改革开放以来，长三角经济发展迅速，占中国国内生产总值的比重增大，对全国经济增长的贡献越来越大。快速增长的长三角经济沿长江通道和陆桥通道经济带，向中国中、西部极化和辐射，引致的泛长三角经济空间演化有利于促进中国区域经济快速发展。在这种有利的经济空间格局中，封闭的自我发展是没有出路的。

泛长三角区域合作背景下江苏经济创新发展的“东合西扩”空间开放路径选择，决定于泛长三角经济区的长三角及其极化与辐射的广阔经济腹地构成。经济极化与辐射是一个动态过程，泛长三角经济区的边界也是变化的。从中国行政区划和地缘关系来看，泛长三角经济区包括长三角经济及与其有内在联系的经济腹地。泛长三角经济区是适应经济空间演化规律要求形成的，因而泛长三角经济空间结构优化对于经济创新发展具有重要意义。一是泛长三角经济空间结构优化有利于提升中国区域经济的国际竞争力。世界经济的竞争更多地表现为区域的竞争。长三角经济对世界市场产生极大影响，但长三角面临发展空间和自然资源有限等发展后劲不足的问题，需要在更广阔的范围内整合资源。泛长三角经济空间结构优化会扩大长三角的经济腹地，有利于区域经济综合实力的增强和国际竞争力的提高。二是泛长三角经济空间结构优化有利于促进区域经济的良性竞争。如何加大招商引资力度，保持外向型经济的优势，是长三角面临的重要课题。促进泛长三角经济空间结构优化，可以通过经济腹地扩大以保持和提升区域经济优势地位。从这个角度看，泛长三角经济区必然带动区域经济良好竞争局面的形成。促进泛长三角合作发展是全面落实科学发展观，促进中国区域经济协调发展的重大举措。它将对统筹区域协调发展，逐步形成东、中、西部经济互联互通、优势互补、协调发展新格局发挥重要的推动作用，因而促进泛长三角区域合作有利于提高区域经济的整体经济实力。三是泛长三角经济空间结构优化，有利于推动区域经济快速增长。实施泛长三角经济发展战略，对中、西部经济发展会起到直接的推动作用。从国家长期发展战略看，长三角经济区担负着带动周边后发区域经济发展的历史责任。促进泛长三角经济空间结构优化，积极加强长三角与周边后发区域的经济合作，是实现区域共同富裕的有效途径。泛长三角区域合作有利于实现各方利益要求，提高区域整体竞争力。促进泛长三角经济空间结构优化，加强区域合作，是泛长三角开放合作、加快发展的根本要求。通过促进区域内部经济要素的自由流动，建立结构优化、布局合理的产业合作体系，可以实现资本、技术、人力、自然资源等的高效配置，促进更大范围的

经济空间战略调整和区域经济综合实力的提高。

泛长三角区域合作背景下江苏经济创新发展的“东合西扩”空间开放路径选择,决定于泛长三角城镇集聚和城市集群“一极两带三轴”空间层级的演化。泛长三角城镇集聚和城市集群“一极两带三轴”的空间层级特征表现为:世界级城市群区(长三角城市群极核区)、交通通道城市群连绵带(长江通道城市群集聚区连绵带、陆桥通道城市群连绵带)、交通干线城镇经济轴(沿海交通干线泛长三角段城镇经济轴、京广京九交通干线泛长三角段城镇经济轴、包昆交通干线泛长三角段城镇经济轴)。“一极”的城市化水平高,城市主要集聚于交通通道、交通干线和环太湖分布,城市群结构合理,中小城市快速发展,城镇集聚和城市集群空间指向世界级城市群空间层级方向演化。“一极”是泛长三角的极核区,即长三角城市群经济区,其“黑洞”区域包括由上海市,江苏省的苏州、无锡、常州、镇江、南京、南通、泰州、扬州、盐城、淮安,浙江省的嘉兴、湖州、杭州、绍兴、宁波、舟山、台州、衢州、金华,安徽省的马鞍山、合肥共22个城市经济板块所构成的城市群经济区。“两带”是长江、陆桥通道城市群连绵带。在城镇化进程中,城市群集聚区的空间联系增强。“两带”是长三角经济向中、西部极化与辐射的“动力带”,这里出现了具有收益递增性特征的城市集群,如皖江城市带、环鄱阳湖城市群、长株潭城市群、武汉城市群、重庆城市群、成都城市群、东陇海地区城市群、郑州城市群、西安城市群和南襄城市群。泛长三角城市群连绵带指向“两带”城市群空间层级方向演化,城市群区得到快速发展,即长江通道城市群集聚区连绵带和陆桥通道城市群连绵带的城市群区空间特征显现。长江通道城市群集聚区连绵带已形成长江下游城市群集聚区(长三角城市群、皖江城市带)、长江中游城市群集聚区(环鄱阳湖城市群、武汉城市群、长株潭城市群)、长江上游城市群集聚区(重庆城市群、成都城市群)。城市群集聚是长江通道城市群集聚区连绵带的重要空间特征。长江中游城市群集聚区的武汉城市群经济实力强,城市群发展空间潜力大;而皖江和环鄱阳湖城市群区特征不明显。这些城市群区是带动长江通道连绵带协调发展的区域经济极核区。陆桥通道城市群连绵带的城市群发展晚于长江通道城市群集聚区连绵带,没有形成城市群集聚区。陆桥通道城市群连绵带的北桥城市群连绵带实力比南桥城市群连绵带强,南桥城市群连绵带南京以西是皖、豫、陕等省域经济板块,是相对薄弱区域,但南桥城市群连绵带相对于北桥城市群连绵带具有直接与长三角极核区区位相通的优势,发展潜力大。由初期的资源运输通道逐渐向经济要素流动通道演变的南桥指向陆桥城市群连绵带空间方向演化,引致南阳、信阳等区域中心城市的发展。北桥城市群连绵带以郑州为极核区的郑州城市群、以西安为极核区的西安城市群,具备较好的发展基础,尤其是郑州城市群发展迅速,经济实力大幅提升,成为北桥城市群连绵带重要的极核区。东陇海线的城市群发展优势显现,对鲁南、豫东、皖北、苏北临近区域的极化和辐射作用明显。长江通道城市群集聚区连绵带的上海、南京、武汉、重庆、成都、

长沙、南昌、合肥、宁波、南通、芜湖等城市的区域中心特征明显。陆桥通道城市群连绵带的上海、苏州、无锡、常州、镇江、南京、合肥、信阳、南阳、西安、洛阳、郑州、徐州、连云港等城市的区域中心城市特征突出。“三轴”城镇经济轴是国家城市化战略格局中的南北向交通干线城市、城镇极化与辐射的“动力轴”，指向城市集群空间层级方向演化，包括沿海交通干线泛长三角段城镇轴、京广京九交通干线泛长三角段城镇轴、包昆交通干线泛长三角段城镇轴。沿海交通干线泛长三角段（简称“沿海交通干线段”）城镇轴已形成江苏沿海城镇密集轴、上海超大城市、浙江沿海城镇密集轴。京广京九交通干线泛长三角段（简称“京广京九交通干线段”）城镇轴已形成郑州、武汉、长株潭城市群区；其中，武汉城市群区经济实力强，城市群发展空间潜力大。包昆交通干线泛长三角段（简称“包昆交通干线段”）城镇轴已形成西安城市群、成都城市群、沿包昆交通干线城镇密集轴。

2. 泛长三角区域合作背景下江苏经济创新发展的“南融北极”空间融合路径。“南融北极”是苏南苏中经济融合为新苏南经济一体化发展，苏北经济极化轴发展的经济创新发展空间融合路径选择。江苏经济与长江“黄金水道”和东部“黄金海岸”交汇，是中国经济的发达区域——长三角经济区的重要省域经济板块。江苏经济腹地广阔，发展潜力巨大，是外商对华投资的首选地和外资进入泛长三角区域的“门户”。江苏经济中具有明显的国际比较优势和强大关联效应的主导产业，有效引导着泛长三角产业结构的提升和现代工业体系的成长。江苏经济拥有丰富的教育、人力资源和广大市场，国际资本和世界制造业正加速向其转移，面临着跨越式发展的重大机遇。江苏省是东接中国发达的超大城市——上海市的经济强省。江苏经济吸纳上海经济的先进技术，积极发展高新技术密集型产业，实现产业结构升级，吸纳苏北丰富的劳动力及其经济资源，在泛长三角区域合作中具有独特的“南融北极”的特殊区位。“南融北极”有利于泛长三角区域合作背景下的江苏经济创新发展。

泛长三角区域合作背景下江苏经济创新发展的“南融北极”空间融合路径选择，决定于苏通大桥、沪通铁路、上海过江通道（隧道）及上海长江大桥、崇启大桥、海门大桥的建设营运，新苏南环沪宁快速交通束形成，长三角尤其是上海经济对江苏长江以北区域的辐射强度。江苏实施的沿江开发战略涉及长江南岸的南京、镇江、常州、无锡、苏州和长江北岸的扬州、泰州、南通八个城市经济板块，实施这一战略是江苏推进长江南北两岸经济一体化发展的重大举措，将促进新苏南经济板块的形成和发展。无论是区域经济发展的总量特征，还是均量特征，江苏长江南、北沿岸区域经济板块的发展差距都很大，且在区域经济空间结构特征、外向型经济发展状况等方面也存在较大差异。虽然同为长三角经济区的组成部分，但江苏长江南、北沿岸区域经济板块在长三角经济一体化进程中的受益程度差异明显，从而导致了两者在经济发展水平上的差距也较大。新苏南经济板块的南沪宁快速交

通东城镇经济轴和北沪宁快速交通东城镇经济轴,对新苏南经济创新发展具有重大影响。南、北沪宁快速交通东城镇经济轴的交通经济带空间结构特征显现。江苏经济是中国东部发达的省级行政区域经济。在泛长三角区域合作背景下,江苏经济创新发展的“南融北极”是由其在泛长三角经济区的独特区域优势所决定的。江苏经济板块具有与长江通道城市群集聚区连绵带、陆桥通道城市群连绵带相连接和相融合的优势区位,由长三角江苏省的八个(地级)市域经济板块组成的新苏南经济充满活力,快速发展的苏北经济融入新苏南经济、上海经济以及整个长三角经济区的空间距离缩短,加之国家战略层面的江苏沿海开发战略的实施,推动着江苏经济板块的创新发展。因此,应“跳”出苏南“看”江苏,促进泛长三角区域合作背景下的江苏经济“南融北极”。这是江苏经济创新发展的空间演化经济学新视角,具有重大的研究意义。

基于江苏经济创新发展的空间演化经济学新视角,进行适应江苏经济创新发展内在要求的经济区划创新。从这种意义上说,江苏经济创新发展的“南融北极”具有重大的实践推进意义:有利于其融入长三角经济区实现共同发展。江苏经济“南融北极”的外向性和国际性特征十分明显。世界经济的竞争更多地表现为核心区域经济板块之间的竞争。加快长三角经济区发展,有利于提升江苏经济的区域经济板块的竞争力。改革开放以来,江苏经济对世界经济和世界市场产生了重大影响,但江苏苏南经济面临发展空间和资源有限等发展后劲不足的问题,需要在更广阔的范围内整合资源。长三角区域合作为江苏经济的“南融北极”增添了动力,有利于扩大江苏苏南经济的经济腹地,有利于江苏经济综合实力的增强和国际竞争力的提高。“南融北极”与“两个率先”发展战略一样,对于加快泛长三角区域合作背景下的江苏经济创新发展具有重要意义。促进江苏经济“南融北极”是全面落实科学发展观,促进区域协调发展,实现“两个率先”的重大举措,有利于提高江苏经济的整体经济实力。江苏经济“南融北极”有利于其在长三角区域合作背景下实现创新发展。江苏经济“南融北极”是区域合作、加快发展的根本要求。促进江苏经济创新发展,是实现区域合作各方利益要求,提高区域整体竞争力的需要。

随着长三角经济区极化和辐射半径沿陆桥通道城市群连绵带和长江通道城市群集聚区连绵带向中、西部延伸,江苏经济板块成为泛长三角经济区的组成部分。陆桥通道城市群连绵带横贯江苏经济板块的北部和南部。北陆桥通道城市群连绵带江苏段由徐州、邳州、新沂、东海和连云港等市域经济、县域经济板块组成。南陆桥通道城市群连绵带江苏段由南京、镇江、常州、无锡、苏州、扬州、泰州和南通等市域经济、县域经济板块组成。长江通道城市群集聚区连绵带江苏段由江苏经济板块的苏中经济和苏南经济组成,与南陆桥通道城市群连绵带江苏段重叠。随着环沪宁快速交通东城镇经济轴的快速发展和江苏沿江开发战略的实施,长三角经济尤其是上海经济的极化和辐射半径沿陆桥通道城市群和长江通道城市群集聚区连绵带向

中、西部延伸，江苏经济板块的苏中经济和苏南经济融合发展为具有内在经济联系的新区经济板块，即包括苏州、无锡、常州、镇江、南京、扬州、泰州、南通市域经济在内的新苏南经济。沿江开发战略的实施，将苏南经济与苏中经济板块之间的长江阻隔因素变为区域经济一体化发展的纽带，从根本上促成苏南经济与苏中经济板块融合，从而使江苏经济的区域板块结构演化为苏北经济和新苏南经济板块。江苏经济的区域板块结构演化是其经济发展的内在规律所决定的。如同包括苏州、无锡、常州市域经济在内的原苏南经济板块演化为包括苏州、无锡、常州、镇江、南京市域经济在内的苏南经济板块一样，现在的包括苏州、无锡、常州、镇江、南京市域经济在内的苏南经济板块和包括扬州、泰州、南通市域经济在内的苏中经济板块必然演化为新的苏南经济板块。这是由泛长三角区域合作背景下江苏经济的区域板块结构演化的内在规律所决定的，是江苏经济创新发展的区域创新必然趋势。

3. 泛长三角区域合作背景下江苏经济创新发展的经济区划调整、城镇化格局优化、产业发展方式转变、行政发展和区域治理创新的路径选择。在陆桥通道形成之前，江苏经济的苏北、苏中和苏南三个区域板块结构具有积极意义。在陆桥通道形成和快速发展以后，江苏经济的区域板块结构受到泛长三角区域合作的直接影响并发生重大变化。对江苏经济的苏北经济和新苏南经济的区域板块结构进行调整，符合泛长三角区域合作的江苏经济创新发展的实际情况和空间演化趋势，具有重大的经济区划创新实践意义。根据陆桥通道城市群连绵带地域范围划分的要求，新亚欧大陆桥（铁路、高速公路）经过的城市经济（城市群）及城镇经济为“极核区”。陆桥通道城市群连绵带两侧 100 公里左右（其中上海、苏州、无锡市域经济总量大，发展强劲，其影响距离可达 150~200 公里）的县域经济和城市经济板块是陆桥通道连绵带的“影响区”。由于陆桥通道城市群连绵带发展的影响，江苏经济可分为陆桥通道苏北经济带（苏北经济）和陆桥通道、长江通道苏南经济带（苏南经济）。粗略地说，苏北经济是北陆桥通道城市群连绵带苏北经济板块，由 5 个地级市域行政区域经济板块（5 个城市市域经济和 23 个县域经济或县级市域经济板块）组成。苏南经济是南陆桥通道城市群连绵带、长江通道城市群集聚区连绵带苏南经济板块，由 8 个地级市域行政区域经济板块（8 个城市市域经济和 26 个县域经济或县级市域经济板块）组成。这种经济区划是一种尝试。未来的江苏经济空间演化趋势是：南陆桥通道城市群连绵带苏北经济（苏北经济）的基础产业是农业，即农业经济区（显现农业基本经济面的空间特征），尽管也存在“∟”形城镇经济轴；南陆桥通道城市群连绵带、长江通道城市群集聚区连绵带苏南经济（苏南经济）的基础产业为非农业，即城镇化密集区（具有世界级城市群的空间特征），尽管仍然有较多的农田。根据泛长三角区域合作对江苏经济创新发展的经济区划的影响，遵循其空间演化的内在要求，应进行城镇化格局优化、产业发展方式转变、行政发展和区域治理创新的经济创新发展路径选择。这也是泛长三角区域合作背景下江苏经济创新发展的着力之处。

本书系江苏省社会科学基金项目“泛长三角区域合作背景下的江苏经济创新发展”的研究成果。2009年，徐州师范大学（现江苏师范大学）经济学院的朱舜、高丽娜，淮阴师范学院的张春梅共同撰写并由西南财经大学出版社出版了《泛长三角区域合作背景下的江苏经济创新发展》一书。2014年，江苏师范大学中俄学院的朱舜，南京中医药大学经济管理学院的高丽娜，南京大学经济学院的朱江丽，江苏师范大学商学院的颜姜慧、孙雨，在上述书稿的基础上进行大量修改、扩展形成了本书。全书由朱舜统稿。

本书的出版得到了江苏师范大学中俄学院学科建设经费的资助。江苏师范大学的领导、西南财经大学出版社的领导和编辑，对本书的出版给予了大力支持，在此表示感谢。此外，由于我们水平有限，书中一定有不当之处，恳请读者批评指正。

作 者

2014年5月

目 录

第一章 经济空间的不平衡性与泛经济区合作发展路径探索：

 问题的提出 1

 第一节 经济空间不平衡性与经济空间形态多样性 2

 第二节 城市群极化与辐射及泛经济区空间层级：空间经济学分析 13

 第三节 泛经济区空间性状及空间演化机理 20

 第四节 泛经济区合作与创新发​​展路径探索的问题提出：

 理论来源与现代探索 29

 第五节 泛经济区合作背景下的省域经济创新发展路径探索：

 空间协调视角 43

第二章 区域合作与区域创新：理论演进视角..... 60

 第一节 区域经济创新发展理论：空间经济学与区域经济学融合视角 61

 第二节 区域合作与区域创新发展理论演进 68

 第三节 区际知识溢出不对称、产业区位与内生经济创新发展 81

 第四节 跨区域创新合作的空间特征及机制 90

 第五节 跨区域合作的空间效应及地方政府行为协调 99

第三章 泛长三角区域合作与江苏经济创新发展：区域合作视角..... 107

 第一节 泛长三角区域合作的背景和机制 108

 第二节 长江通道经济带开发及区域合作 114

 第三节 陆桥通道经济带及其区域合作 118

 第四节 泛长三角区域合作与江苏经济创新发展 123

第四章 泛长三角区域合作与江苏经济创新发展：空间融合视角	133
第一节 开放经济视角下产业集聚与城市规模增长：空间联系视角	134
第二节 城市规模增长机理：空间融合视角	150
第三节 泛长三角空间联系及演化特征	158
第四节 泛长三角空间特征及演化趋向	163
第五节 泛长三角区域合作背景下的江苏经济空间融合	177
第五章 泛长三角区域合作与江苏经济创新发展：经济区划视角	186
第一节 泛长三角通道城市群经济带空间演化	187
第二节 通道城市群经济带区域合作背景下的江苏经济空间演化及 区划演变	197
第三节 通道城市群经济带区域合作背景下的江苏经济区划及城镇经济 空间分异	207
第四节 长江通道城市群经济带区域合作与苏南经济创新发展	216
第五节 陆桥通道城市群经济带区域合作与苏北经济创新发展	223
第六章 泛长三角区域合作与江苏城镇化路径：空间格局优化视角	231
第一节 资本全球性空间生产背景下的新型城镇化道路选择	232
第二节 泛长三角区域合作背景下的江苏城镇化空间格局演化	244
第三节 泛长三角区域合作背景下的江苏城镇经济轴	250
第四节 泛长三角区域合作背景下的江苏三大都市圈城市经济板块	258
第五节 泛长三角区域合作与江苏城镇化格局优化的对策	264
第七章 泛长三角区域合作背景下的江苏快速交通束建设	276
第一节 泛长三角区域合作与江苏外接“长江通道和陆桥通道”内连 “苏南‘日’形和苏北‘∟’形”快速交通束建设	277
第二节 促进苏南经济创新发展的快速交通束建设	288
第三节 促进苏北经济创新发展的快速交通束建设	292
第四节 促进江苏经济创新发展的“苏南‘日’形和苏北‘∟’形”快速交通束 连接线建设	296

第八章 泛长三角区域合作与江苏城镇经济创新发展	304
第一节 长三角城镇经济发展及对江苏城镇经济创新发展的影响	305
第二节 长三角区域合作与苏南“日”形城镇经济创新发展	320
第三节 陆桥通道区域合作与苏北“冂”形城镇经济创新发展	326
第四节 南北区域合作与江苏城镇经济创新发展	337
第九章 泛长三角区域合作与江苏农村经济创新发展	344
第一节 长三角区域合作背景下的江苏县域经济创新发展	345
第二节 促进江苏农村经济创新发展的路径	362
第三节 农村经济创新发展中的农民减少与收入增长	371
第四节 建设社会主义新农村与农村经济创新发展：以苏北为例	379
第十章 泛长三角区域合作与苏南经济创新发展核心竞争力提升	393
第一节 经济创新发展核心竞争力提升：苏南基本实现现代化的 “加速器”	394
第二节 “苏锡常”创新发展：苏南核心板块视角	399
第三节 “宁镇扬”跨行政区域创新发展：同城化视角	405
第四节 “南泰海”区域崛起：空间演化趋向视角	411
第十一章 泛长三角区域合作与苏北经济创新发展追赶驱动力的培育	418
第一节 发挥后发优势与苏北经济创新发展追赶驱动力的培育	419
第二节 苏北乡镇经济基本竞争力分析	438
第三节 农村人力资源开发与苏北经济创新发展追赶驱动力的培育	444
第四节 苏北经济创新发展追赶驱动力培育的制度创新	455
第十二章 泛长三角区域合作背景下江苏经济创新发展的产业结构 优化	461
第一节 泛长三角区域合作与江苏产业结构演化	462
第二节 泛长三角区域合作背景下江苏产业结构优化的条件	469
第三节 泛长三角区域合作背景下江苏产业结构优化的路径	474

第十三章 泛长三角区域合作背景下江苏经济创新发展的产业集聚与转移 485

第一节 泛长三角区域合作的产出结构特征 486

第二节 泛长三角区域合作的产业集聚与转移 493

第三节 泛长三角区域合作背景下江苏产业集聚与产业转移 510

第四节 经济流集聚与扩散的经济增长效应：“宁镇扬”区域创新视角 516

第十四章 泛长三角区域合作背景下江苏经济创新发展的产业组织创新 528

第一节 产业组织创新理论与江苏产业组织创新特征 529

第二节 江苏产业组织的劳动用工制度创新：新型企业劳动合同制视角 538

第三节 江苏经济创新发展的产业组织创新 542

第四节 产业组织创新的主导产业选择：基于 SSM 模型的盐城市区工业主导产业视角 550

第十五章 泛长三角区域合作背景下江苏行政发展和区域治理 558

第一节 泛长三角区域合作与江苏经济创新发展的区域主体及行为 559

第二节 泛长三角区域合作与江苏经济创新发展的行政发展 572

第三节 泛长三角区域合作背景下江苏经济创新发展的区域治理 577

第一章

经济空间的不平衡性与泛经济区合作 发展路径探索：问题的提出

空间差异的客观存在及其多样性，决定了经济增长在空间上的非均衡性。我国是一个幅员辽阔、自然差异很大的国家，加上各地区的历史现状和发展基础的差异，我国经济增长在空间上的非均衡状态远比一般国家更为突出。

.....

经济区域化具有整合功能。区域整合功能是通过市场深化和市场一体化来实现的。区域市场深化和市场一体化整合的机理，表现为区域化空间结构主要因素互动演进的逻辑过程。

.....

区域合作领域和范围拓展，以区域统一市场的形成和深化为基础。区域合作领域和范围的扩大和拓展，将按照企业空间拓展、产业结构调整、城市组团发展以及区域社会发展一体化的顺序而逐步展开。

荣跃明

——《区域整合与经济增长——经济区域化趋势研究》，上海人民出版社，2005年版。

经济空间不平衡, 既是中国最基本的国情之一, 也是世界各国普遍存在的经济空间现象。“区域产业的空间集聚是经济活动最突出的地理特征。”^① 关于经济空间演化趋向, 一直存在平衡与不平衡的争论。平衡与不平衡实际上是经济空间演化进程不同阶段的表象。随着经济空间演进时间的推移和经济技术的进步, 经济空间融合发展和平衡发展趋向显现。经济空间“重构渊源于其产业信息化的空间效应”, “在信息产业发展条件下, 新的产业空间以及流动空间”^② 对经济空间演化产生助推作用。中国经济发展不平衡, 在空间上表现为不同类型及种类的经济区并存。改革开放以来, 中国经济的区域差距扩大; 与此同时, 不同区域尤其是相邻区域寻求合作发展路径的经济空间协调趋势显现, 尤其是泛经济区合作发展背景下的省域经济创新发展趋势明显。从区域合作和区域创新意义上说, 泛经济区合作背景下的通道城市群经济及省域经济创新发展, 是适应中国经济空间演化和空间协调内在要求的行政区域经济创新发展的空间响应。

第一节 经济空间不平衡性与经济空间形态多样性

经济空间演化进程中的不平衡性表现为经济区空间形态的多样性。传统的新古典经济学基于报酬递减假设, 得出区域经济发展趋于平衡的结论。发展经济学根据结构主义和报酬递增的理论思路, 推论区域经济发展日趋不平衡。经济史学家通过实证分析发现, 区域经济差距随着时间推移的经济增长呈现先扩大后缩小的趋势, 这在坐标图上表现为倒 U 形变化, 即区域经济发展中的“倒 U 曲线”。如果“倒 U 曲线”成立, 则平衡发展和不平衡发展只是经济增长过程中不同阶段的变化特征。“倒 U 曲线”从实证分析中归纳出的不完全的经验假说, 迄今尚未得到理论上的严格证明 (罗浩, 2006)。在经济发展的一定阶段, 经济空间演化进程的不平衡性从而经济区空间形态的多样性, 是客观存在的, 不容置疑的。

一、经济空间不平衡性

19 世纪初, 德国经济学家探索了经济区位问题。以新古典经济学为核心的空间经济理论对经济空间及其形成动力进行了理论解释。传统经济空间理论未能揭示经济空间本质与空间演化深层次动力, 也未能给出解释经济空间层级现象的统一框架 (鲍伶俐, 2010)。20 世纪 60~70 年代对经济空间不平衡性即区域差异的研究, 主要是利用各种统计分析方法研究不同国家内部区域差异的大小及其变动趋势。近

^① 王家庭. 区域产业的空间集聚研究 [M]. 北京: 经济科学出版社, 2013: 1.

^② 陈建华. 信息化、产业发展与城市空间响应 [M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2010: 111.

30 年来,一些新方法被运用于区域差异形成与来源研究,例如基尼系数分解法(农村居民收入的区域差异分析)、加权变异系数法(区域差异的产业或部门构成分解)、锡尔(Theil)系数和广义熵指数法(区域差异的地理构成分解)。对任何一个国家来说,国内区域板块间的差异总是在诸多因素的综合作用下形成的,但经济增长速度及产业结构差异是经济空间不平衡的根本原因(蒙少东,2004)。

1. 极化经济区理论

极化经济区理论是在同新古典经济理论的争论过程中得以形成和发展的,包括增长极、扩散和回流效应、中心-外围模型、空间结构演化等内容。

(1) 增长极。索瓦·佩鲁(Francois Perroux)在部门发展极化研究的基础上形成的区域发展极化理论得到较快发展。佩鲁于 20 世纪 50 年代在法国《经济学季刊》上发表《经济空间:理论的应用》及一系列论文,提出增长极理论。佩鲁认为经济增长发源于一个所谓的“推动型单位”,而不是遵循均衡路径;经济增长应该是不同部门、行业按不同速度的不平衡增长。主导产业部门和有创新能力的行业以较快的速度优先得到发展。“推动型单位”主要有两个方面的推动力。一是内部的节约和外部的节约,即积极的内部效应和外部效应。当形成积极的内部效应和外部效应时,“推动型单位”的增长就会导致单位成本降低,从而加强自己本来已稳固的地位和扩大相对于其他经济部门的优势。二是创新。通过产品创新和生产过程创新,“推动型单位”能够保持和强化其相对于其他经济单位的领先地位。佩鲁考察的是部门发展的极化,因而其增长极概念指的是“推动型单位”,不具有空间意义。增长极理论提出后,引起许多经济学家对该理论进行探讨。瑞典的缪尔达尔(G. Myrdal)和美国的赫尔希曼(A. O. Hirschman)探讨了导致区域发展极化的机制。他们认为经济过程偏离了均衡,是不会回到均衡状态的,即最初的偏离产生的影响作用使这种偏离得到强化,从而使经济过程不会再回到均衡状态,即强化了非均衡状态。法国的布代维尔(J. B. Boudeville)等将空间概念引入增长极理论。美国的约翰·弗里德曼(John. Friedmann)、瑞典的缪尔达尔、美国的赫尔希曼分别不同程度地进一步丰富和发展了增长极理论。应该说增长极理论是在佩鲁的思想基础上,主要由法国的一些研究者推动其发展的,因而常被人们称为区域发展理论的法国学派。^① 增长极理论是区域经济学的理论突破,许多国家把增长极理论作为制定政策的依据,因而它在区域经济学中占有重要的地位。20 世纪 60 年代中期,布代维尔重新探讨了空间的含义,拓展了佩鲁的理论。布代维尔认为,经济空间不仅包括与一定地理范围相联系的经济变量之间的结构关系,也包括经济现象的地域结构关系,从而将抽象的空间转换为具体的地理空间,强调了增长极的空间特征。

^① 应该指出,法国学派的代表人物关注的主要是部门之间的相互联系,没有关注经济发展过程中区域之间的联系,因而法国学派没能提出区域经济政策及增长极的实施手段。