

省际边界 区域协调发展研究

朱传耿 仇方道 孟召宜 等 著



科学出版社

省际边界区域协调发展研究

朱传耿 仇方道 孟召宜 等 著

国家社会科学基金项目（06BJL058）研究成果

科学出版社

北京

1701881

内 容 简 介

省际边界区域既是计划经济时期政府投资的边缘区和市场经济时期外商投资的边缘区,又是省际经济政策的交汇区和区域摩擦的集中地,空间协调难度较大,统筹发展难点较多。本书在广泛借鉴国内外有关边界区域协调发展理论研究的基础上,以淮海经济区为例,从省际边界效应、产业空间联系与整合、城市化与城市体系、区域发展差异与协调、港口与腹地关系协调、区域经济合作与空间整合等方面开展省际边界区域协调发展的机制、模式与对策研究,对我国区域协调发展格局的形成、科学发展观的全面贯彻和落实以及和谐社会的构建,均具有较为重要的现实意义和实践价值。

本书可供区域管理、城市规划、人文地理、区域经济等相关专业研究人员及师生参考使用,也可作为政府部门有关领导和管理人员以及相关研究机构的业务指导用书。

图书在版编目(CIP)数据

省际边界区域协调发展研究/朱传耿,仇方道,孟召宜等著. —北京:科学出版社,2012

ISBN 978-7-03-033069-7

I. 省… II. ①朱… ②仇… ③孟… III. ①省-区域经济发展-研究-中国②省-社会发展-研究-中国 IV. ①F127

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第265169号

责任编辑:胡 凯 周 丹 刘燕春/责任校对:赵桂芬

责任印制:赵 博/封面设计:王 浩

科学出版社 出版

北京东黄城根北街16号

邮政编码:100717

<http://www.sciencep.com>

双青印刷厂 印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2012年3月第 一 版 开本:B5 (720×1000)

2012年3月第一次印刷 印张:22 1/4

字数:434 000

定价:78.00元

(如有印装质量问题,我社负责调换)

序 言

党的十七大报告明确提出,“缩小区域发展差距,必须注重实现基本公共服务均等化,引导生产要素跨区域合理流动。”“遵循市场经济规律,突破行政区划界限,形成若干带动力强、联系紧密的经济圈和经济带。”省际边界区域是以省际行政边界为起点,向行政区内部横向延展一定宽度所构成的、沿边界纵向延伸的窄带型区域。我国共有 34 个省级行政区,由此产生 66 条省级行政区陆路边界线,总长 5.2 万 km,省级行政区边界两侧分布着 849 个县级行政区,面积约占全国总面积 47.9%。省际边界区域作为我国特殊的区域类型,在我国经济建设、政治建设、社会建设、文化建设、生态建设中,具有举足轻重的地位。总的来看,在计划经济时期,它是政府投资的边缘区;在市场经济时期,它是外商投资的边缘区。改革开放以来,省际边界区域呈现出不平衡的发展态势,少数省际边界区域(如狭义的长江三角洲经济区、泛珠江三角洲经济区、环渤海经济圈等),不断打破边界阻隔,进行广泛的接触、渗透和交流,创造了经济奇迹,成为推进区域统筹协调发展的“领头羊”和“排头兵”;而大多数省际边界区域,尤其是中西部的省际边界区域,其省际边界的隔离、“切变”效应明显,导致边界区域经济发展相对滞后,统筹协调发展面临着诸多困难与挑战。因此,加强省际边界区域协调发展研究,是贯彻落实党的十七大提出的“突破行政区划界限,形成若干带动力强、联系紧密的经济圈和经济带”的需要,也是加快推进省际边界区域发展实践的需要。

淮海经济区成立于 1986 年 3 月,是我国最早的区域性经济合作组织之一。它东濒黄海、西临中原、北接齐鲁、南连江淮,由苏鲁豫皖四省边界地区的 20 个地级市组成,面积约 17.9 万 km²,人口 1.24 亿,它以占全国 1.8%的面积、9.4%的人口,创造了占全国 6.2%的国内生产总值。淮海经济区地处我国沿海经济带和新亚欧大陆桥经济带的汇合处,在全国经济格局中具有承东启西、连南接北的重要作用。淮海经济区具有相似的自然地理基础和社会文化条件,密切的经济联系,相似的生产力发展水平,相近的发展方向和相通的交通运输网络,具备区域统筹协调发展的基本条件。但是,在我国东部沿海经济地带,它是经济发展的“低谷”区;在新亚欧大陆桥经济带,它是尚未抬起的“龙头”区;在苏鲁豫皖四省,它又是各自省份的“女儿”区。可以说,彪炳史册的淮海大战与落后的区域经济形成了鲜明对照。可见,加强省际边界区域协调发展机制研究,大力

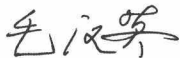
推进淮海经济区的统筹协调发展,既关系着我国沿海经济地带的“低谷”隆起,形成沿海经济地带南北贯通之势;又关系着新亚欧大陆桥经济带快速发展,形成东桥头堡区的“龙头”抬起之势;还关系着苏鲁豫皖四省省内区域经济发展,形成省域内部空间协调发展之势。

近年来,朱传耿教授、仇方道教授、孟召宜副教授先后主持、完成了国家社会科学基金“我国省际边界区域协调发展的理论与对策研究——以淮海经济区为例”、国家自然科学基金“省际边缘区的空间结构演化及优化调控研究——以淮海经济区为例”以及江苏省社会科学重点基金等有关区域协调发展方面研究项目。这些都是撰写该书的学术研究基础。该书深入分析了国内外省际边界区域研究进展,界定了地处苏鲁豫皖边界区域——淮海经济区的省际边界效应,揭示了淮海经济区产业联系空间特征、城市化演化格局及模式、城市体系的结构及网络、经济差异与协调的过程与格局以及连云港港口与其腹地的互动关系,并在深入分析淮海经济区经济合作特征及合作潜力的基础上,提出了空间整合模式与策略。可以说,该书为全面推进我国省际边界区域协调发展研究提供了典型案例,既具有较为重要的理论价值,亦具有较为现实的实践价值。总体来看,该书具有以下六个方面的特点:一是基于我国省际边界区域的区位边缘性、行政边界性的特点,从空间要素、空间尺度视角构建了省际边界区域协调发展研究框架。在空间要素视角方面,主要是基于点、线、面、流等要素,探讨了典型省际边界区域——淮海经济区空间组织特征、区域经济一体化路径;在空间尺度方面,基于内部性尺度(县域,市域,四大板块——苏北、鲁南、豫东、皖北)和外部性尺度(欧亚大陆桥、中国沿海、苏鲁豫皖四省),探讨典型省际边界区域——淮海经济区的经济发展差异空间格局演化机制。二是提出了省际边界区域协调发展研究的理论基础。认为区域协调发展理论、行政区经济理论、区域竞合理论、协同论是开展省际边界区域协调发展研究的理论基础。其中,区域协调发展理论是省际边界区域统筹发展之目标论,行政区经济理论是省际边界区域协调发展之动力论,区域竞合理论是省际边界区域协调发展之路径论,协同论是省际边界区域协调发展之机制论。三是探讨了省际边界区域的关键问题——边界效应及其形成机制。在对省际边界效应及其转化机制分析的基础上,以淮海经济区为例,梳理新中国成立以来省际边界区域竞合关系的演变过程,进而采用重力模型,定量测度淮海经济区的省际边界效应,并揭示省际边界效应的形成机制,这是深入开展省际边界区域空间格局整合优化研究的基础。四是揭示了省际边界区域经济差异及协调的空间格局。以县域为研究尺度,动态研究淮海经济区经济差异时空格局演化,通过构建区域系统协调发展的指标体系,采用线性加权模型和离差系数等研究方法,从多维视角定量测度淮海经济区经济、社会、人口、资源、环境五个子系统及系统整体的协调度,并划分出不同的区域协调类型,揭示省际边界区域协

调发展特征,为促进淮海经济区协调发展指明了方向。五是从淮海经济区的区情出发,构建了连云港港口与其腹地经济一体化模式。港口与腹地互动发展对促进沿海型省际边界区域协调发展具有重要意义。在系统分析省际边界区域港口与腹地经济一体化的影响因素、探讨省际边界区域港口与腹地互动关系演化阶段基础上,研究省际边界区域港口与腹地经济一体化空间格局的演变,运用关联分析模型定量评价省际边界区域港口与腹地经济一体化关联发展程度,通过相关分析构建了回归模型,定量研究省际边界区域港口与腹地经济一体化的互动效应。六是注重了研究方法上的创新集成。在研究过程中,坚持理论分析与实证研究相结合、定性分析与定量研究相结合、静态分析与动态研究相结合、辩证分析与比较研究相结合,充分运用数理统计分析与地理学的空间分析方法,将研究成果以图表形式进行直观表达,增强了研究成果的形象性和可读性。

应该指出的是,我国省际边界区域发展研究,尤其是中西部的省际边界区域发展研究,仍然是我国区域发展研究中较为薄弱的环节,尚需在理论和实践两个方面进行深入探索。一是建议广大区域经济工作者和经济地理工作者,围绕省际边界区域与省域统筹发展、省际边界区域基本公共服务均等化、主体功能区建设背景下省际边界区域协调发展、不同类型省际边界区域(沿海型、内陆型)协调发展模式等问题开展研究;二是建议国家有关部门高度重视省际边界区域这一特殊区域类型加快发展、科学发展、和谐发展的重要意义。建议选择不同类型的省际边界区域,将其上升为国家战略,作为先行试点,有组织、有步骤地加以推进;三是建议国家有关部门及苏鲁豫皖四省进一步重视淮海经济区又好又快发展问题,在尽快编制完成淮海经济区发展规划的基础上,抓紧制定淮海经济区一体化发展政策,进一步强化淮海经济联络处的统筹协调功能,并从国家层面和苏鲁豫皖四省层面强有力地推进实施。

同时希望徐州师范大学城市与环境学院、淮海发展研究院,继续发挥在淮海经济区研究方面的骨干带头作用,多出快出有关淮海经济区方面的研究成果,为推动淮海经济区统筹协调发展做出新的更大贡献。



2012年2月

于中国科学院地理科学与资源研究所

前 言

我国共有 34 个省级行政区,拥有省级行政区陆路边界线 66 条,总长 5.2 万 km,省际边界区域分布了 849 个县级行政区,面积约占全国总面积 47.9%。省际边界区域作为我国特殊的区域类型,计划经济时期是政府投资的边缘区;市场经济时期,又是外商投资的边缘区,其统筹发展面临着诸多困难与挑战。地处苏鲁豫皖四省边界区域的淮海经济区,由 20 个地级市组成,面积约 17.9 万 km²,约占全国国土面积的 1.8%;现有人口 1.24 亿,约占全国总人口的 9.4%。该区具有地域上的毗邻性、文化上的相近性、经济上的相似性,在全国经济格局中处于承东启西、连南接北的重要战略地位。但目前其经济发展表现出明显的欠发达性、不协调和不可持续性,形成了一种具有明显分割性和边缘性特征的“行政区边缘经济”,致使经济要素流动受阻、过度竞争频现。因此,本书以淮海经济区为例,瞄准省际边界区域统筹发展、科学发展问题展开研究。

一般说来,省际边界区域既是省际经济政策的交汇区,又是区域摩擦的集中地,空间协调难度较大,统筹发展难点较多。本书在广泛借鉴国内外有关边界区域发展理论研究的基础上,开展社会主义市场经济条件下省际边界区域协调发展研究,对丰富我国区域经济理论,拓展区域经济研究的新视野、新领域,具有较为重要的意义和价值。同时,我国省际边界区域既是区域协调发展的难点地区,又是行政区与经济区协调的焦点地区,其协调发展状态是检验我国市场经济成熟度的重要“标尺”之一。以淮海经济区为例,从产业空间联系、城市化空间格局优化、港口与腹地关系协调、区域空间整合模式等方面开展省际边界区域协调发展的机制、模式与对策研究,对我国区域协调发展格局的形成,科学发展观的全面贯彻和落实,以及和谐社会的构建,均具有较为重要的现实意义和实践价值。

省际边界区域是一个复杂的系统,其协调发展问题涉及区域经济学、区域科学、经济地理学和政策科学等领域,因此,本书研究整合相关学科理论与方法,以淮海经济区为例,采用理论分析与实证研究相结合、定性分析与定量研究相结合、过程分析与格局研究相结合的研究方法,以及地理信息系统(GIS)等空间分析技术,以科学发展观为指导,遵循边界效应分析—产业联系与协调—城市体系优化—区域空间整合等的逻辑关系展开研究。在研究工作中,课题组多次召开座谈会,明确具体研究路径、重点,并在淮海经济区联络处支持下,开展淮海经济区 20 个地级市的实地调研,与地方职能部门领导座谈、收集相关资料,撰写

系列研究论文,进而在此基础上,完成本专著。主要研究结论如下:

(1) 掣肘的联系性是省际边界区域特征的集中体现。通过对淮海经济区的实证研究发现,省际边界区域具有天然的空间联系,既存在同属一个自然区域的资源环境共享性,如苏鲁接壤区域分属沂沭泗河流域上中下游的水文联系;也存在能源、旅游、基础设施以及产业、市场等方面的经济联系,这种客观的区域联系性内在要求省际边界区域发展必须根据各自的固有属性,形成资源共享、要素共用、产业共生、市场一体的区域发展空间格局。事实上,省际边界区域区位的边缘性、行政的边界性和政策的断裂性等特征,导致省际边界呈现出明显的“切变”效应,表现为基础设施、市场、经济要素、产业扩张、生态环境等方面的“切变”、“断裂”。这种相邻区域在行政区域利益最大化的驱使下,以邻为壑,相互疏远的现象,人为的割裂了应有的区域联系,使省际边界区域联系呈现出显著的掣肘性。因此,建立一体化的区域管治机制,是推进省际边界区域协调发展的根本保证。

(2) 省际边界区域产业空间联系具有显著的中心城市及交通导向性。产业空间联系是区域空间相互作用的主要表现。淮海经济区产业空间格局及其联系研究表明,省际边界区域产业空间联系特征是中心城市集聚作用和交通牵引作用共同影响的结果,具有鲜明的中心城市导向性和交通导向性。从中心城市的集聚作用看,淮海经济区产业联系强的关联空间主要集中于其核心区,如徐州与淮北、宿州、枣庄、商丘等城市间的关联空间,枣庄与徐州、济宁、泰安等城市间的关联空间,以及济宁与泰安、枣庄、商丘等城市之间的关联空间,均为淮海经济区产业联系强度的高值区所在。淮海经济区核心区产业联系密切、节点间相互作用辐射力和影响力较大,已成为淮海经济区煤炭、钢铁、机械等产业集聚区。而由此向外,城市间产业联系强度渐弱,产业联系的空间组织由核心向外围呈现明显的圈层结构。从交通牵引看,因区域间产业要素的流动主要依托交通干线进行,凡主要交通干线经过的地区显示出较强的产业联系强度。如淮海经济区京沪铁路沿线诸城市间的平均产业联系强度最高,京沪线两侧的济宁—菏泽、济宁—商丘、徐州—商丘、泰安—临沂、济宁—临沂、枣庄—临沂、临沂—连云港等关联区间的产业联系强度次之,而距京沪铁路更远的边缘地区城市间的产业联系强度更低。这表明省际边界区域产业空间联系由主要交通干线向两侧逐渐减弱,产业空间联系交通导向比较明显。由此可见,省际边界区域因相似的资源开发而形成的固有经济联系,并未因行政界线而完全割裂。以中心城市为核心,以主要交通干线为依托,以产业联系密切的城市群为先行区,逐步推动省际边界区域产业一体化进程,是该类区域协调发展的关键所在。

(3) 水平城市化是省际边界区域城市化演进的主要模式。通过对 1995 年、2000 年和 2005 年 3 个时间截面淮海经济区各县市城市化水平的定量评价,发

现：淮海经济区城市化水平总体上呈不断提升之势，但空间分异十分明显，苏北和鲁南地区城市化水平最高，皖北次之，豫东最低；从市域尺度看，城市化水平呈现以市区为中心，由中心向外围呈阶梯状降低的“核心-边缘结构”。淮海经济区城镇体系分形研究表明，城市空间分布相对均衡，首位度偏小，中心城市辐射带动能力不强，城市之间空间关联程度、空间相互作用程度尚不明显。在全球化、信息化、网络化的背景下，综合竞争力决定了边界城市在省际边界区域甚至在全国区域分工中的地位和作用，而腹地范围又决定着城市综合竞争力的强弱。这种腹地与地位之争驱动的城市化模式，既不同于“自上而下”的城市化模式，也不同于“自下而上”的城市化模式，而是建立在省际边界区域竞争与合作基础上的“水平城市化”模式。省际边界区域水平城市化的动力源于边界城市，而水平城市化的巨大潜能又源于边界城市的竞争与合作。分属各省的省际边界区域，由于历史基础、经济政策等方面的差异性，导致各边界城市经济发展水平、结构和布局上的差异。根据城市规模及综合竞争力的强弱，省际边界区域城市间的竞争关系表现出强强型、强弱型、弱弱型三种类型，其中，强强型指边界城市间发生强大的地位竞争与对弈，水平城市化的结果是省际边界区域最终形成双（多）核心带动区域发展的格局；强弱型指边界城市之间发生腹地争夺，水平城市化的结果是竞争力弱的城市最终将成为竞争力强的城市的腹地；弱弱型指省际边界区域的边缘性起主导作用，封闭式发展环境限制了水平城市化进程，城市间竞争尚处于起步阶段。考虑到省际边界的“切变”效应及其城市化过程的边缘性、断裂性和竞合性等特征，应以突破边界的“切变”效应为立足点和出发点，以推进管治一体化、基础设施一体化、产业一体化、市场一体化为目标，优化城市体系，强化城市轴线集聚，完善城镇网络布局，积极发展小城镇，建立健全统一协调机制，加快推进省际边界区域城市化进程。

（4）省际边界区域空间结构演化具有鲜明的地方政策导向性。实证研究发现，省际边界区域空间结构演化是外在政策导向与内生动力演化共同作用的结果。外在政策导向的省际边界区域空间结构演化与地方政策导向息息相关，即随着相邻各省区域政策的变化，省际边界区域空间结构呈现出明显的变动。20世纪90年代中期，江苏区域共同发展战略的实施，使得发达型、较发达型、中等型县域的几何中心均位于苏北地区；20世纪90年代末期以来随着山东鲁南区域发展政策的出台与实施，发达型、中等型县域的几何中心均逐渐向鲁南地区移动。较发达型县域的几何中心经历了自2000年的向皖北转移后，也开始向鲁南大跨度的移动。滞后型县域的几何中心由原来的苏鲁豫皖四省边界的交汇地，向豫皖边界地区移动，这与安徽、河南两省的皖北、豫东发展政策有关。同时，皖北、豫东所表现出的区域空间结构的相对稳定性，也是由这两个地区所处的工业化前期发展阶段所决定，而鲁南、苏北区域空间结构的波动性是由这两个地区所

处工业化中期阶段所决定。因此,省际边界区域空间结构的演化是区域政策与区域发展阶段综合作用的结果,是政策导向性与内在规律性的统一。

(5) 港口与腹地联动是沿海型省际边界区域空间结构演化的重要动力。实证研究表明,省际边界区域远离经济核心区,区位边缘化特征明显,该类区域空间结构演化受经济核心区辐射影响较弱,表现出空间结构较为稳定、空间联系较弱的低水平均衡特征。内陆型省际边界区域尤为显著。而对于临海型省际边界区域——淮海经济区而言,随着经济全球化的深入推进和世界经济重心的转移,连云港和日照两个港口城市面临难得的发展机遇。定量研究发现,连云港和日照港与淮海经济区经济发展的关联性呈增强的趋势,这两个港口与淮海经济区互动发展的进程经历了由离散发展到合作萌芽再到加速发展的过程,逐渐向港口与腹地一体化演进,表明连云港、日照港的发展对淮海经济区经济发展的影响在日渐增强,连云港和日照两市的崛起将成为推动淮海经济区空间结构演化的重要驱动力。也表明在当今经济全球化、市场化、信息化的大背景下,沿海型省际边界区域应以港口城市为突破口,以直接腹地为依托,以产业共生为内容,推动区域空间结构优化、重组,形成和谐、有序、开放的协调发展格局。

(6) 区域竞争与合作是省际边界区域协调发展的重要路径。研究发现,造成省际边界区域空间开发秩序混乱的直接诱因是行政分割、政策断裂,以及由此引发的产业趋同、市场分割、基础设施重复建设等问题严重。因此,突破行政区禁锢,推进区域竞合是实现省际边界区域协调发展的有效途径。首先,通过建立多种不同功能、不同性质的区域系统协调发展机制,推动经济联动、产业互动、要素流通、资源共享、优势互补和优势叠加的省际边界区域协调发展格局的形成;其次,尽快编制统一的省际边界区域空间规划。根据省际边界区域内相邻地区的比较优势、竞争优势,构建以板块联动为载体、以轴线联动为骨架、以城乡联动为突破口、以主体功能区联动为新手段的多尺度空间协同发展的新框架;再次,建议尽快将省际边界区域统筹发展上升为国家战略。2009年国务院先后通过了《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》、《支持福建加快建设海峡西岸经济区的若干意见》、《江苏沿海地区发展规划》、《关中-天水经济区发展规划》、《辽宁沿海经济带发展规划》、《横琴总体发展规划》、《中国图们江区域合作开发规划纲要》、《促进中部地区崛起规划》、《鄱阳湖生态经济区规划》、《黄河三角洲高效生态经济区发展规划》、《国务院关于推进海南国际旅游岛建设发展的若干意见》等十一个区域发展规划,表明国家决策的重点由重视沿海布局,转向更加重视多类型区域的协调发展。省际边界区域既是新时期中国区域经济发展的难点,亦是今后制约我国区域统筹发展的“瓶颈”问题。因此,将省际边界区域发展上升为国家战略具有重要意义。地处苏鲁豫皖四省交界处的淮海经济区是典型的省际边界区域,在中国经济格局中处于承东启西、连南接北的特殊战略地位,将淮海经济

区发展上升为国家区域发展战略,有利于解决我国未来发展中的难题,有利于指导其他省际边界区域的发展,也有利于推动沿海地带经济“低谷”的隆起和沿海开发与中部崛起联动发展。

(7) 空间整合是省际边界区域协调发展的基本策略。基于淮海经济区的研究表明,根据中心性测度的中心城市等级呈明显的金字塔结构,即低级别的城市数量多,随着等级的升高,城市个数逐渐减少。根据隶属度分析的城市联系格局为以徐州、商丘、临沂、淮安为重要节点呈放射状点轴结构。基于交通可达性的评价表明,淮海经济区铁路交通的可达性分布基本以徐州为中心逐渐向外围增高,大致呈不规则环状分布。淮海经济区公路交通的可达性空间格局和铁路交通相似,也基本呈环状的圈层分布,但公路交通可达性好于铁路交通,同时均衡性也好于铁路交通;这反映公路交通是区域交通网络中遍在性服务较好的运输方式。基于均匀度指数的空间要素流分析表明,淮海经济区空间要素的均匀度指数均接近1,反映淮海经济区的空间要素分布很均匀,区域空间发展仍处于分散阶段。依据上述分析,省际边界区域的空间整合应以城镇空间整合、产业空间整合、基础设施空间整合等为重点,加快构建包括“金三角”型、“双子”型、“经脉”型、“组团”型、“圈层”型等灵活多元的空间整合模式,形成省际边界区域共同繁荣的发展格局。

总体上看,本书推动了我国省际边界区域协调发展研究的深化,并在省际边界区域产业联系及空间整合研究方面取得较大进展,但仍存在一些不足,主要表现为:随着改革的深入推进和行政管理体制、经济体制的转型,省际边界区域协调发展面临新问题、新挑战,如省际边界区域与省域统筹发展问题;主体功能区视角下省际边界区域协调发展问题;省际边界区域协调发展动力问题;不同类型省际边界区域(沿海型、内陆型)协调发展模式问题,等等,这些问题在本书中涉及较少。为此,应根据当前国际国内发展的新形势、新要求、新期待,重点开展以下领域的研究:一是不同类型省际边界区域发展模式研究。根据是否临海的位置,可将省际边界区域分为临海型和内陆型两种类型;根据在我国的地理位置,分为东、中、西三种类型;根据发展水平,可分为发达型和欠发达型。不同类型的省际边界区域有不同发展特征、发展方向、发展模式,应强化分类研究和比较研究。二是省际边界区域经济一体化发展的内生动力研究。欠发达地区的省际边界区域追求区域一体化的内生动力不足,且与发达型的省际边界区域——长江三角洲核心区明显不同,应引起研究者的重视。三是基于主体功能区建设视角的省际边界区域协调发展研究。与传统的区域空间布局的生产要素导向不同,主体功能区建设要求依据资源环境承载能力优化产业、城镇和基础设施布局,因此,以主体功能区理论为指导,开展省际边界区域协调发展研究,将成为我国省际边界区域协调发展研究的新领域。

本书是国家社会科学基金项目(06BJL058)的最终成果,也是一个集体研究的成果,本书撰写的具体分工是:前言由朱传耿撰写;第一章由朱传耿、仇方道、孟召宜撰写;第二章由王振波、仇方道、朱传耿撰写;第三章由周婷、王振波、仇方道、朱传耿撰写;第四章由朱传耿、陈潇潇、仇方道撰写;第五章由张虎、朱传耿、孟召宜撰写;第六章孙姗姗、胡超美、朱传耿、孟召宜撰写;第七章由朱传耿、刘波、孟召宜撰写;第八章由车冰清、张敬、朱传耿、仇方道撰写;第九章由周子鑫、朱传耿、孟召宜撰写。最后,由朱传耿、仇方道、孟召宜统稿,朱传耿定稿。

本书的撰写得到了中共盐城市委赵鹏书记、盐城市政府魏国强市长的大力支持;江苏省社科联党组书记张颢瀚教授,江苏省哲学社会科学规划办公室徐之顺主任,淮海经济区经济开发联合会联络处的有关人员,徐州师范大学科技处、社科处的有关人员等为本书的撰写提供了帮助;感谢徐州师范大学徐放鸣书记、任平校长,徐州师范大学城市与环境学院沈正平院长等对本书出版的关心;感谢清华大学顾朝林教授,中国科学院地理科学与资源研究所毛汉英教授,中国人民大学区域与城市经济研究所孙久文教授等为本书撰写提出了许多有益的建议,尤其是毛汉英教授在百忙之中为本书作序。徐州师范大学城市与环境学院李志江老师参与了图件的处理。在此,谨向为本书出版提供帮助的单位、领导、个人等表示诚挚的谢意!

本书引用了众多学者的研究成果和学术思想,虽然已有标注和说明,但在主要参考文献中未能一一列出,敬请谅解!虽然我们付出了巨大的努力,但由于时间仓促、水平所限,书中难免存在一些不足,恳请读者批评指正!

目 录

序言

前言

第一章 绪论	1
第一节 省际边界区域协调发展内涵	1
一、边界及边界区域	1
二、省际边界及省际边界区域	1
三、省际边界区域协调发展	5
第二节 省际边界区域协调发展研究进展	6
一、国外省际边界区域协调发展研究进展	6
二、我国省际边界区域协调发展研究进展	7
三、我国省际边界区域协调发展研究存在的问题	9
四、我国省际边界区域协调发展研究展望	10
第三节 省际边界区域协调发展研究的理论基础	11
一、行政区边界经济理论	11
二、区域竞合理论	14
三、区域协调发展理论	18
四、协同论	24
第四节 省际边界区域协调发展研究内容与方法	25
一、研究内容	25
二、研究思路	27
三、研究方法	27
主要参考文献	29
第二章 省际边界区域发展的边界效应	34
第一节 概述	34
一、省际边界效应	34
二、省际边界效应转化的动力机制	36
第二节 省际竞合关系的历史演变	38
一、无组织的自由分割阶段	39
二、有组织的竞争与合作阶段	43

第三节 基于重力回归模型的区域边界效应测度	47
一、研究方法	47
二、中心城市的确定	49
三、边界效应的数据描述	50
四、边界效应的时间演变	52
第四节 省际边界效应形成机制	55
一、边界的“切变”效应	55
二、自然及历史基础	56
三、区域政策导向	56
主要参考文献	56
第三章 省际边界区域产业联系与整合	58
第一节 概述	58
一、研究意义	58
二、文献评述	59
第二节 产业结构基本特征	61
一、区内特征	62
二、区外对比	71
第三节 产业空间联系与分工	78
一、数据采集和研究方法	78
二、产业空间联系强度分异	81
三、主要产业联系方向	85
四、产业联系空间结构	87
五、产业结构分工特点	88
第四节 产业空间格局分析	90
一、研究方法和数据来源	91
二、分析过程	91
三、产业空间结构演变特征	96
第五节 产业空间组合模式及形成机制	98
一、三次产业的空间组合模式	98
二、产业空间模式的形成机制	101
第六节 产业整合策略	103
一、产业整合基本思路	103
二、产业整合原则	103
三、产业整合重点	104
主要参考文献	106

第四章 省际边界区域城市化过程与格局	108
第一节 概述	108
一、研究意义	108
二、文献述评	109
第二节 人口城市化空间格局	110
一、研究方法	111
二、评价指标及主因子释义	113
三、人口城市化空间类型	116
四、人口城市化区划	117
第三节 综合城市化空间格局	120
一、综合城市化评价	121
二、综合城市化发展特点	129
第四节 省际边界区域城市化模式	133
一、省际边界区域水平城市化特征	134
二、省际边界区域水平城市化作用机制	135
三、典型案例：徐州与济宁水平城市化模式	137
四、“切变”突破：省际边界区域水平城市化发展思路	139
主要参考文献	142
第五章 省际边界区域城市体系	144
第一节 概述	144
一、研究意义	144
二、文献述评	145
第二节 城市体系的演化历程	146
一、计划经济时期的城市体系	146
二、体制转型时期的城市体系	147
三、市场经济时期的城市体系	147
第三节 城市体系的规模结构	148
一、现状特征	148
二、演变特征	149
三、熵值分析	149
第四节 城市体系的职能结构	151
一、研究方法	151
二、城市职能结构现状及演变	151
三、城市职能类型及其演变	152
第五节 城市体系的空间结构	154
一、空间结构现状特征	154

二、空间结构分形研究	155
三、空间结构演变特征	157
主要参考文献	159
第六章 省际边界区域经济差异与协调发展	161
第一节 概述	161
一、研究意义	161
二、文献述评	162
第二节 淮海经济区经济发展差异时空格局	165
一、淮海经济区经济发展差异的空间格局	165
二、淮海经济区经济发展差异的时间演变	182
三、淮海经济区经济发展差异的成因	192
第三节 淮海经济区经济协调发展	194
一、淮海经济区区域系统协调度量度	195
二、淮海经济区区域系统协调发展类型及特征	203
三、淮海经济区区际经济协调度量度	208
四、淮海经济区区际经济协调发展类型及特征	216
主要参考文献	219
第七章 省际边界区域港口与腹地关系	222
第一节 概述	222
一、研究意义	222
二、文献述评	223
第二节 连云港港口-淮海经济区经济关系时空演变	225
一、时间进程	226
二、空间演变	228
第三节 连云港港口-淮海经济区关联性测度及驱动要素	234
一、关联性测度	234
二、驱动要素	239
第四节 连云港港口-淮海经济区互动关系评价	240
一、互动关系评价的指标与方法	240
二、港口经济能力	241
三、经济指标相关分析	244
四、互动结果分析	249
第五节 连云港港口-淮海经济区一体化模式构建	250
一、港口-腹地一体化模式的类型	250
二、连云港港口-腹地一体化模式的构建原则	250
三、连云港港口-腹地一体化模式的构建	251

主要参考文献	257
第八章 省际边界区域经济合作	260
第一节 概述	260
一、研究意义	260
二、文献述评	261
第二节 区域经济合作演化阶段	265
一、计划经济合作阶段	266
二、转型时期合作阶段	266
三、市场经济合作阶段	268
第三节 区域市场划分	269
一、数据采集与研究方法	269
二、淮海经济区市场空间分异特征	272
三、淮海经济区区域市场划分	282
第四节 区域经济合作潜力	286
一、基于城市经济联系的区域经济合作潜力	286
二、基于产业关联的区域经济合作潜力	289
主要参考文献	299
第九章 省际边界区域空间整合	301
第一节 概述	301
一、研究意义	301
二、文献述评	301
第二节 空间组织现状特征	304
一、淮海经济区空间节点	304
二、淮海经济区交通通道	312
三、淮海经济区空间要素流	319
第三节 空间整合模式的构建	322
一、“三角”型空间整合模式	322
二、“双子”型空间整合模式	324
三、“经脉”型空间整合模式	325
四、“组团”型空间整合模式	327
五、“圈层”型空间整合模式	328
第四节 空间整合调控机制与策略	329
一、淮海经济区空间整合的调控机制	329
二、淮海经济区空间整合的调控策略	330
主要参考文献	334