

淮海经济区核心区经济联系测度与发展策略研究

伏兴, 栾贵勤

(上海理工大学管理学院, 上海 200093)

摘要: 该文运用中心职能指数和空间隶属关系对淮海核心区城市进行等级划分, 运用重力模型对淮海核心区的经济联系进行测度, 据此分析区域内城市经济辐射与空间结构。结果表明, 目前淮海核心区形成了纵向联系为主轴的空间结构, 城市等级尚不清晰。然后通过区位商的比较分析, 确定了淮海核心区各城市的比较优势产业。最后提出淮海核心区促进经济发展、加快一体化建设的策略。

关键词: 淮海核心区; 经济联系; 区位商; 一体化

中图分类号: F127 **文献标识码:** A **文章编号:** 1671-2404(2011)47-0065-07

淮海经济区地处中国两大核心经济区——长三角与环渤海、两大生产力主轴线——沿海与沿陇海兰新的交汇之地, 在中国宏观区域发展格局中具有承东启西、连南接北的战略枢纽地位。淮海经济区的发展既影响到东部沿海深层次开放, 又影响到中国东中西的区域经济联动。淮海经济区核心区是淮海经济区的重要组成部分, 位于苏、鲁、豫、皖4省交界处, 由江苏的徐州、连云港、宿迁, 山东的济宁、枣庄, 河南的商丘和安徽的淮北、宿州组成。2009年核心区八市总面积6.8万平方公里, 约占淮海经济区的37.3%, 总人口4892万, 约占淮海经济区的38.5%, 实现GDP(国内生产总值)9584亿元, 占淮海经济区的43.2%。为促进区域协调可持续发展, 2010年5月7日启动淮海经济区核心区(以下简称淮海核心区)一体化, 包括交通、产业、市场准入、物流、科技创新、金融服务、文化产业、人力资源、社会保障、环境保护等方面的协调与整合, 进一步促进区域交通设施一体化, 建立区域市场等协调机制, 促进共同发展。

1 淮海经济区核心区各城市的等级划分和经济联系测度

1.1 中心职能指数

城市中心性是指一个城市为其它地方服务的相

对重要性, 表现为替其它地区提供中心商品与服务的能力, 是衡量城市功能地位高低的重要指标。国内学者常用中心职能指数和中心职能强度两个指标来反映城市中心性。对淮海核心区的城市进行中心职能的测算, 这里选取以下5个指标: 市辖区非农业人口数量(p_i)、市辖区国民生产总值(v_i)、专业技术人员数(t_i)、市辖区固定资产总额(c_i)、市辖区社会消费品零售总额(n_i)。其中市辖区非农业人口和市辖区国民生产总值反映了城市的整体经济实力和水平, 专业技术人员数反映了反映了城市的接受和消化外来技术、资金、市场信息等方面能力, 固定资产总额反映了城市发展经济的基本能力, 而社会消费品零售总额则反映了城市居民生活水平。

以如下公式分别计算上述五类职能指标(K_{p_i} 、 K_{v_i} 、 K_{t_i} 、 K_{c_i} 、 K_{n_i}): $K_{p_i} = np_i / \sum_{i=1}^n P_i$ (K_{v_i} 、 K_{t_i} 、 K_{c_i} 、 K_{n_i} 的计算公式以此类推)。最后将5项指数相加再平均得中心职能强度: $K_{E_i} = (K_{p_i} + K_{v_i} + K_{t_i} + K_{c_i} + K_{n_i}) / 5$, 依 K_{E_i} 将城市分级。

一般来说, 城市的 $K_E \geq 2.0$ 为一级、 $1.0 \leq K_E < 2.0$ 为二级、 $K_E < 1.0$ 为三级。根据计算结果, 将淮海核心区8个中心城市等级划分, 如表1。

1.2 城市间经济联系测度及空间隶属关系

经济联系量, 或称作空间交互作业量, 是用来衡量区域间经济联系强度大小的指标。既能反映经济中心城市对周围地区的辐射能力, 也能反映周围地区对经济中心辐射力的接受程度。这里使用重力模型来计算绝对经济联系量, 其计算公式如下:

$$R_{ij} = \sqrt{P_i V_i} \sqrt{P_j V_j} / D_{ij}^2$$

收稿日期: 2011-08-04

作者简介: 伏兴, 研究生, 主要从事城市经济区域规划等方面的研究; 栾贵勤, 教授, 上海理工大学管理学院发展战略与区域经济研究所所长、小城镇发展规划研究中心主任, 主要从事区域经济、城市经济、产业经济等方面的研究。E-mail: fuxingsuper@163.com

$$F_{ij} = R_{ij} / \sum_{j=1}^n R_{ij}$$

其中: R_{ij} 为绝对联系强度; F_{ij} 为两城市经济联系强度占淮海核心区经济联系强度总和的比例, 即经济联系隶属度; P_i 、 P_j 分别为 i 、 j 城市的人口数; V_i 、 V_j 分别为 i 、 j 城市的经济规模; D_{ij} 为 i 、 j 两城市

间的距离。通过上述方法的运用, 可以得出淮海核心区内城市间的经济联系强度, 以及各城市与区内其它城市之间的经济联系的占有比例, 各城市之间的绝对联系强度和经济联系隶属度列于表 2。

表 1 淮海核心区内城市各项指标数据、中心职能强度及等级 (单位:万人、万元)

	徐州	连云港	宿迁	商丘	济宁	枣庄	淮北	宿州
p	156.06	57.72	116.94	91.04	56.68	82.16	78.58	40.04
v	8976000	2746400	2051600	1762974	4023400	5215038	2064927	1608353
t	26.59	17.09	12.68	13.9161	17.4	8.6	3.996	7.2282
c	3734054	2200618	1700000	1168556	1351415	2511057	1226929	676087
n	2965333	1015066	601402	776493	1775032	1285106	523685	516762
K_{Ei}	2.30	1.04	0.93	0.84	1.15	1.15	0.60	0.49
K_E	>2.0	<2.0	<1.0	<1.0	<2.0	<2.0	<1.0	<1.0
等级	一级	二级	三级	三级	二级	二级	三级	三级

表 2 淮海核心区各城市之间的经济联系强度 (单位:万人万元/平方公里)

	徐州		连云港		宿迁		商丘		济宁		枣庄		淮北		宿州	
徐州			15018.92	2.84%	55124.34	10.44%	24789.16	4.70%	33129.66	6.27%	149899.48	28.39%	190141.66	36.01%	59861.43	11.34%
连云港	15018.92	26.07%			19112.57	33.18%	1697.37	2.95%	3380.66	5.87%	12954.84	22.49%	3314.6	5.75%	2132.08	3.70%
宿迁	55124.34	43.67%	19112.57	15.14%			3460.43	2.74%	5241.41	4.15%	24217.01	19.19%	10828.24	8.58%	8244.84	6.53%
商丘	24789.16	36.54%	1697.37	2.50%	3460.43	5.10%			11383.66	16.78%	8658.24	12.76%	13044.16	19.23%	4804.97	7.08%
济宁	33129.66	32.19%	9451.15	9.18%	5241.41	5.09%	11383.66	11.06%			31667.27	30.77%	8579.37	8.34%	3469.62	3.37%
枣庄	149899.48	60.80%	4633.92	1.88%	24217.01	9.82%	8658.24	3.51%	31667.27	12.84%			19031.79	7.72%	8443.62	3.42%
淮北	190141.66	60.78%	3314.6	1.06%	10828.24	3.46%	13044.16	4.17%	8579.37	2.74%	19031.79	6.08%			67890.8	21.70%
宿州	59861.43	38.66%	2132.08	1.38%	8244.84	5.32%	4804.97	3.10%	3469.62	2.24%	8443.62	5.45%	67890.8	43.84%		

在得出城市经济联系强度的基础上, 对各个城市 (i) 选取其最大的联系强度 N_i^{\max} , $N_i^{\max} = \max(N_{i1}, N_{i2}, N_{ij}, \dots, N_{i(n-1)}, N_{in})$, 获得每个城市 C_i 对应的经济联系强度最大的城市 C_i' , 即城市 C_i 的“最大经济联系强度势能城市”, 然后将 C_i 和 C_i' 进行两两连线, 以此类推选取隶属度前三位的经济联系强度, 即 N_i^{\max} , N_i^{sec} , N_i^{thi} , 可以得到城市间“主要经济联系强度连接线”分布图。连接线等级越高, 数目越多的

城市在整个区域中的总联系强度越大, 具有更高的空间支配地位, 从而成为城市的节点。因此, 根据主要经济联系强度连接线 N 的数目和等级来确定节点城市的等级。划分方法如下:

- (1) I 级节点城市, $N^{\max} \geq 3$
- (2) II 级节点城市, $N^{\max} \geq 2$ (或 $N^{\max} \geq 1$ 且 $N^{\text{sec}} > 2$)
- (3) 其余城市均为 III 级节点城市。

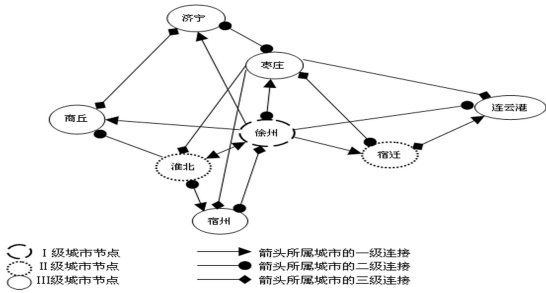


图1 淮海核心区主要经济联系和城市等级示意图

由图分析可知,连接徐州的放射性最多,说明徐州与周边城市的经济联系最为密切。徐州是与商丘,济宁,枣庄,宿迁,淮北的经济联系强度最大的城市,即徐州对这五座城市的经济引力势能最强。同时徐州是与连云港和宿州的经济联系强度第二大的城市,即徐州对这两座城市的经济引力势能次强。同时淮北,枣庄和宿州分别是与徐州的经济联系强度前三大的城市,这三座城市与中心城市徐州的相互联系密集,初步形成了稳定的经济联系结构。

从空间角度分析,淮海核心区的经济联系可以分为横向联系和纵向联系。横向联系主要体现在沿陇海铁路分布的四市:商丘,徐州,宿迁和连云港;纵向联系主要体现在沿京沪铁路分布的五市:济宁,枣庄,徐州,淮北和宿州。横向联系的强度较弱,相互联系比较松散,仅有宿迁和连云港直接相互关联较大。而纵向联系则比较紧密,纵向的相邻城市均有密切的经济联系,且徐州,淮北和宿州之间形成了核心区内联系最为紧密的三角结构,对三市的发展起到了较强的促进作用。纵向联系是淮海经济区经济联系的主要方向,京沪铁路沿线地区为淮海核心区经济发展主轴线。在空间开发时序上应该沿纵向即南北方向重点开发,强化核心区的纵向经济联系,形成有序的轴线型空间结构体系。横向联系是淮海经济区经济联系的次要方向,沿东陇海经济带的带动作用还比较弱,因此加强沿东陇海经济带建设,提升纵向联系即东西方向的城市联系能级,不仅能够驱动淮海核心区统筹发展,也是促进淮海经济区经济崛起的关键所在。

此外,在分离核心城市徐州后分析,纵向联系带的城市与横向联系带的城市之间互动也比较弱,只有商丘与淮北、济宁,枣庄与宿迁、连云港直接的联系较强。应利用商丘与枣庄的区位优势,强化其在核心区的影响力,带动横向联系带和纵向联系带的

交汇,并与淮海经济区其它城市加强合作,发挥淮海经济区次中心城市的辐射带动作用。

1.3 淮海核心区城市等级划分

表3 城市等级划分的结果

	一级节点	二级节点	三级节点
中心职能指数法	徐州	连云港、济宁、枣庄	商丘、宿州、淮北、宿迁
空间隶属关系法	徐州	淮北、宿迁	商丘、宿州、连云港、济宁、枣庄

运用中心职能指数对淮海核心区各城市进行等级划分是从经济社会发展的角度考虑,而通过经济联系来分析各城市的隶属关系是从空间角度考虑。二者得出的结果有所偏差,前者分析得出二级节点城市为连云港、济宁和枣庄,而后者分析得出二级节点城市为淮北和宿迁,如表3所示。经济发展程度与经济联系强度之间存在不完全匹配的现象,说明淮海核心区现阶段的空间结构尚不稳定。枣庄的经济联系强度比较大,经济联系密度仅次于徐州,而宿迁的中心职能等级接近1,与二级节点城市相近。因此应重点发展枣庄和宿迁,确立二者在淮海经济区中的二级节点城市地位,进而形成一个中心和两个副中心的空间结构,共同辐射淮海核心区。

2 区域内城市职能分类

2.1 城市职能分类法——区位商

马蒂拉(J. M. Matti-la)和汤普森(W. R. Thompson)提出区位商的分析方法,这种方法的实质是当某城市某部门比重大于全国或区域比重时,认为该部门具有基本经济活动;当某城市某部门比重小于全国或区域比重时,该部门不具备基本经济活动,数学表达式为 $L_{ij} = \frac{e_i}{e} / \frac{E_i}{E}$ ($i = 1, 2, 3, \dots, n$)

式中: e_i 为某城市中 i 部门从业人员数, e 为某城市中总从业人员数, E_i 为区域或全国 i 部门从业人员数, E 为区域或全国总从业人员数, L_{ij} 为区位商, L_{ij} 大于 1 的部门是具有基本活动部分的部门, L_{ij} 小于 1 的部门则不具备基本活动部分的部门。而 L_{ij} 大于 1.5 时,则认为 j 城市的 i 行业具有明显的比较优势。

由上述公式知,区位商的分子可以是全国级部

门比重也可以是区域级部门比重,由研究的具体情况而定。本研究选择的是淮海核心区主要城市区域级部门从业人员比重。选取 2008 年中国城市统计

年鉴的相关数据,去除农林牧渔业以突显城市的非农功能。考虑到产业关联度和影响力,重点关注外向型服务业和第二产业,结果如下:

表 4 淮海核心区各城市的区位商分析结果

区位商	徐州	连云港	宿迁	淮北	宿州	枣庄	济宁	商丘
采矿业	1.19	0.24	0.01	2.50	0.97	1.49	0.04	0.00
制造业	0.84	1.59	1.67	0.29	0.61	0.88	2.00	0.73
建筑业	0.61	1.48	0.11	0.28	3.00	0.60	0.51	2.41
交通运输、仓储和邮政业	2.12	1.64	0.43	0.25	0.52	0.24	0.64	1.15
信息传输、计算机服务和软件业	1.03	1.52	1.17	0.41	0.99	0.37	1.86	1.21
批发和零售业	0.66	0.96	0.79	0.79	1.15	0.73	1.13	2.52
住宿、餐饮业	1.46	1.36	0.20	0.37	0.57	0.41	1.12	2.09
金融业	1.12	1.34	0.80	0.37	1.07	0.51	2.03	0.86
房地产业	0.43	2.90	0.43	0.14	0.52	1.10	2.21	0.40
租赁和商务服务业	0.06	0.46	0.20	3.56	0.00	1.86	0.63	0.42
科学研究、技术服务和地质勘查业	1.37	1.54	0.55	0.39	1.81	0.52	0.83	0.89
教育	0.80	0.79	2.53	0.65	1.45	0.88	0.89	1.51

2.2 淮海核心区产业发展导向分析

对于淮海核心区内各市来说,只有重点发展优势产业和特色产业,在整体上形成错位发展,使各地区优势互补、生产要素充分流动,才能有效促进区域经济的整体发展,提高经济效率。因此,科学确定各地区的比较优势,是区域经济协调发展的基础和条件。淮海核心区的重点是解决区域产业结构方面存在的问题,提高产业集中度,促进形成合理的生产体系。

区域内城市之间的优势产业重合度比较低,基本上形成了分工协作的格局。尽管各个产业的发展水平不同,某些产业在各城市间比较优势不那么显著,但各个城市的优势产业基本覆盖了外向型服务业和第二产业。某些行业如科学研究、技术服务和地质勘查业虽然只有两个城市占有比较优势,但是相对于其它城市的优势不够明显,行业资源没有有效地集聚,即这些行业尚未在区域内形成分工协作的格局。应根据各个城市的发展情况和自身优势,重点培育支持产业基础好,产业关联度相对较高的行业,发挥其比较优势并形成规模效益。

表 5 淮海核心区各城市具有明显比较优势的产业部门

城市	具有比较优势的产业
徐州	交通运输、仓储和邮政业
连云港	制造业,交通运输、仓储和邮政业,信息传输、计算机服务和软件业,房地产业,科学研究、技术服务和地质勘查业
宿迁	制造业,教育
淮北	采矿业,租赁和商务服务业
宿州	建筑业,科学研究、技术服务和地质勘查业
枣庄	租赁和商务服务业
济宁	制造业,信息传输、计算机服务和软件业,金融业,房地产业
商丘	建筑业,批发和零售业,住宿、餐饮业,教育

核心城市徐州只有交通运输、仓储和邮政业具有较明显的比较优势,主要得益于其地理位置和区域交通枢纽地位。而其它行业则没有明显的比较优势,特别是作为区域性核心城市,徐州缺乏具有比较优势的外向型服务业,削弱了徐州对周边城市的辐

射作用。因此徐州市的主导产业结构尚不明确,需要培育发展对外开放度高,服务功能强的产业,发挥主导产业的带动作用,形成区域内增长极。

区域海上门户——连云港拥有多个具有比较优势的产业,但相关产业的比较优势相对较弱,没有形成区域市场内核心的竞争力和影响力。特别是作为港口城市,连云港的制造业,交通运输、仓储和邮政业发展不甚成熟,拥有较大的提升空间。且与区域内其它城市的合作较弱,未来应加强利用陆海联运,出口加工区等资源,提升连云港的开放程度和合作力度。

3 淮海核心区发展策略

3.1 打破行政壁垒,创新区域合作发展机制,建立完善的服务体系

区域合作是一项复杂的系统工程,不仅需要经济要素的自发流动和集聚,也需要政策上给予鼓励和制度上给予保障。应加强淮海核心区的各城市的合作频次,进一步完善区域合作的协调机制、运行机制、推进机制,不断巩固和发展区域合作。加快核心区一体化进程是淮海核心区加快发展的必然选择,打破行政区的界限,促进资源要素合理流动和优化配置,从而最大限度地提高各行政区资源要素的利用效率;有效突破行政区资源要素瓶颈约束,跨地区利用市场和资源。

区域内各市应高度重视市场体系建设,切实解决好要素集聚问题,在核心区内协调各方利益,避免低水平重复建设和恶性竞争。要特别重视要素市场建设,制定经济区特有的优惠政策,增强对各种生产要素的集合力,遏制当前要素外流的趋势。应大力促进各类专业市场的发展,提高影响力,扩大辐射圈,在淮海核心区建立起既分工明确、又相互依存的市场体系,使资金、技术、人才、信息、劳动力、原材料等各种生产要素在经济区内合理流动。淮海核心区八个城市可以通过交通互联、产业互补、市场互通、信息互用、文化互融、人才互动,推进区域经济一体化和基本公共服务共享化。

3.2 加快城市群的发展,特别重视区域性中心城市的培育

着力打造城市群,培育区域增长极,是加快淮海核心区城市化水平、提升区域整体竞争力的关键。要充分利用淮海核心区自身的区位和资源优势,加

快构建豫鲁苏皖四省边缘区域联动发展的增长极,强化一体化发展,充分发挥经济区内产业集聚优势,提高核心区范围内的城市化水平,形成具有一定优势、规模和竞争力、吸引力的区域。充分利用工业化和城市化的相互拉动作用,促进生产要素、资源、人口向区域性中心城市集中,发挥其规模效益和集聚效益。加快推进城镇化,促进城镇经济、区域经济与行政区经济的整合,结合城镇经济、区域经济发展的需要,合理调整行政区划。

中心城市徐州的首位度为1.33,远低于长三角地区中心城市上海的首位度(2.57),反映出徐州作为淮海经济区中心城市,城市化建设有待加强,对周边城市的辐射偏低,总体实力有待提升。在政策、人力、物力、财力上给予徐州优惠和扶持,依托徐州在经济区内区位优势、交通中心、教育文化中心的实际,重点将徐州培育成为区域性商贸物流旅游中心、科教人才中心、战略性新兴产业高地,并由此辐射带动整个核心区城市网络组团式发展。应充分发挥淮海地区和徐州的区位、交通和资源等优势,努力构建淮海核心区的增长极。

3.3 培育发展主导产业,形成具有比较优势的产业集群

积极利用国际和沿海发达地区产业转移和扩大内需的机遇,利用自身优势和产业基础,选择和培育潜导产业和特色产业,促进优势产业特别是主导产业的集聚发展和集群布局。既要加快装备制造、汽车、化工、冶金、煤炭电力、建筑建材、农副产品加工、商贸等传统优势产业优化升级,积极培育新能源、新材料、新医药和物流、旅游、金融、信息等现代服务业;又要巩固提高现代农业生产水平,加快农业市场化、区域化、生态化和产业化进程,形成比较完善的现代产业体系,不断增强产业竞争力和适应国内外的市场变化。

目前淮海核心区的支柱企业不多,且规模不大,带动功能相对较弱。核心区各市应搭建企业合作的平台,引导企业通过招商引资,股份合作,资产联合,引导企业进行技术改造、淘汰落后产能,提升企业的产业层次及产品竞争力。要加大扶持力度,对潜力大、前景好的企业进行重点帮扶。应加强产业结构调整力度,在整体上形成错位发展的态势,促使各地区优势互补、生产要素充分流动,提高经济效率。

3.4 推进交通一体化,构建现代化综合运输体系

保持路网航道通达和建设的协调一致,促进区域内省际、市际间通道联网畅通,共建共用连云港港口,加快区域内城际铁路工程建设。推进交通资源共享共联,大力促进民用机场特别是徐州观音机场的在区域内的共同利用和市场开发。推进重大基础设施和公共服务设施一体化建设,增强区域发展的支撑能力。要以强化与淮海核心区各城市与机场、港口的通道建设为重点,进一步完善综合交通运输体系。铁路以京沪高铁、徐兰客运专线、相关港口铁路支线等为重点,提高区域对外通道、区域内省际通道、城际快速通道以及重要枢纽等设施运能。公路以加强关键工程和断头路段建设为重点,加快国家高速公路网建设,加强区域对外通道等建设。科学把握高铁时代的新机遇,充分利用中国两大高铁交汇的垄断性交通区位优势,进一步强化中心城市的枢纽作用,更好地发挥其在淮海地区发展中的组织与带动作用。重点推进徐州枣庄,徐州淮北的交通一体化建设,实现中心城市的物流客运便利化,并向同城化迈进。

参考文献

- [1] 唐娟,马晓冬,朱传耿,钱程. 淮海经济区的城市经济联系格局分析[J]. 城市发展研究,2009,16(5):18-23.
- [2] 沈山,陆宁,郭黎霞. 淮海经济区区域经济联系与整合发展研究[J]. 工业技术经济,2007,26(3):55-58.
- [3] 车冰清,朱传耿,杜艳,沈正平. 淮海经济区城市经济联系定量测度与对策分析[J]. 城市,2007(9):41-45.
- [4] 唐娟,马晓冬,徐珣,朱传耿. 淮海经济区内城市经济联系的空间组织分析[J]. 淮海工学院学报(自然科学版),2009,18(3):70-73.
- [5] 周婷,仇方道,朱传耿,等. 淮海经济区产业联系空间特征分析[J]. 地理科学,2010,30(6):854-859.
- [6] 颜俊,韦云波. 武汉都市圈城市经济联系测度及空间发展方向研究[J]. 国土资源科技管理,2010,27(1):74-80.
- [7] 周一星,张莉. 改革开放条件下的中国城市经济区[J]. 地理学报,2003,58(2):271-284.
- [8] 伏兴,栾贵勤. 山东半岛城市群的产业结构优化[J]. 开放导报,2011(2):97-100.
- [9] 冯德显,乔旭宁,杨永菊. 河南省产业联系方向及空间布局模式研究[J]. 地域研究与开发,2006,25(1):13-18.
- [10] 郑治伟,孟卫东. 程昱经济区城市经济联系实证研究[J]. 科技进步与对策,2010,27(11):61-65.
- [11] 秦尊文. 武汉城市圈各城市间经济联系测度及其核心圈建设[J]. 系统工程,2005,23(12):91-94.
- [12] 李陈. 淮海经济区核心区城市职能分类定量分析[J]. 淮海工学院(自然科学版),2011,20(1):80-84.
- [13] 苗长虹,王海江. 河南省城市的经济联系方向与强度——兼论中原城市群的形成与对外联系[J]. 地理研究,2006,25(2):222-232.
- [14] 栾贵勤,伏兴. 河南主导产业的关联度比较研究——基于投入产出法[J]. 经济论坛,2010(12):121-125.
- [15] 郑国,赵群毅. 山东半岛城市群主要经济联系方向研究[J]. 地域研究与开发,2004,23(5):51-54.
- [16] Batty M. New ways of looking at cities[J]. Nature,1995. 377-574.
- [17] AGUILAR A G, WARD P M, SMITHSR C B. Globalization, regional development, and mega-city expansion in Latin America:analyzing Mexico City's periurban hinterland[J]. Cities,2003,20(1):3-21.
- [18] RUBALCABA-BERMEJO L. Urban hierarchies and territorial competition in Europe:exploring the role of fairs and exhibitions[J]. Urban Studies,1995,32(2):379-400.
- [19] 藤田昌久,保罗克鲁格曼,安东尼J维纳布尔斯. 梁琦译. 空间经济学-城市、区域与国际贸易[M]. 中国人民大学出版社,2005. 10-12.
- [20] 丛书编委会. 迈进新世纪的淮海经济区(区域卷)[M]. 人民日报出版社,2003.

A study on the Economic Connection Measurement and Development Strategy of the Core Belt of Huaihai Economic Region

Fu Xing, Luan Guiqin

(*Business School of University of Shanghai for Science and Technology, Shanghai200093, China*)

Abstract: The authors have analyzed the economic radiation and spatial structure of the cities in the core belt of Huaihai Economic Region through city rating by central functional index and spatial subjection relationships and measurement of the economic connection by the gravity model, defined the relative advantageous industries in these cities respectively via the comparison and analysis on the location quotient. Finally, the authors put forward the relevant strategies and solutions to boost the economic development of the core belt of Huaihai Economic Region and accelerate its integration construction process.

Key words: the Core Belt of Huaihai Economic Region; economic connection; location quotient; integration