

都市圈一体化下区域协调发展绩效评价

宋盛楠¹

(安徽省社会科学院 经济研究所, 合肥 230051)

【摘要】: 都市圈一体化下城市合理分工、优化发展, 是新形势、新阶段促进区域协调发展的重要路径, 也是培育建设现代化都市圈的重要目标。合肥都市圈是中部协调发展的关键主体, 也是中等发达地区的典型代表。构建都市圈一体化发展评价指标体系, 测算 2018 年合肥都市圈总体发展程度, 并从中心城市合肥和副中心城市芜湖入手, 比较两两城市间一体化发展程度, 进一步评测制造业的专业化和分工协作情况。研究表明, 合肥对都市圈一体化发展的贡献度大于芜湖; 开放市场条件下, 合肥都市圈三次产业趋同现象明显, 其源动力为企业自主的市场开拓行为, 属于合意性趋同; 制造业产业分工协同有转型空间和潜力。应充分发挥都市圈内城市比较优势, 优化产业分工协作, 促进合理分工, 推动中部区域协调发展实现相对平衡。

【关键词】: 都市圈一体化 绩效 评价体系 合理分工

【中图分类号】: F061.5 **【文献标志码】:** A **【文章编号】:** 1001-862X (2021) 03-0061-008

区域协调发展以优化资源的空间配置结构为主要目的。^[1]其中, 促进各类要素在区域内合理流动和高效集聚, 即区域一体化发展, 有利于增强创新发展动力, 不断稳固和开拓区域协调发展的动力系统。随着我国区域发展战略的持续演进, “中心城市—都市圈—城市群”的空间结构成为目前以及今后较长一个时间段内承载区域发展要素的主要载体。当下, 我国区域协调发展的方向和路径正在发生深刻变化, 区域经济发展分化和动力极化成为有待解决的发展难题, 需要根据各地区的条件, 走合理分工、优化发展的路子^[2], 这也为本文的相关研究指明了方向。

一、问题的提出和文献综述

(一) 问题的提出

自中共十六届三中全会提出“五个统筹”之一的区域协调发展战略以来, 我国东中西部及东北地区逐渐形成相互促进、共同发展的格局。2018 年 11 月 18 日中共中央国务院发布的《关于建立更加有效的区域协调发展新机制的意见》中指出: “建立以中心城市引领城市群发展、城市群带动区域发展新模式, 推动区域板块之间融合互动发展。”同时, 都市圈呈现较快发展态势, 对城市群高质量发展、经济转型升级的重要支撑作用不断显现。2019 年 2 月 19 日, 国家发展改革委刊发《关于培育发展现代化都市圈的指导意见》(发改规划[2019]328 号)(下文简称《意见》), 明确提出培育建设现代化都市圈的要求和发展建议。新发展阶段下, 区域协调发展被时代赋予了新的内容。党的十九届五中全会提出, “十四五”期间, “坚持实施区域重大战略、区域协调发展战略、主体功能区战略, 健全区域协调发展体制机制, 完善新型城镇化战略, 构建高质量发展的国土空间布局 and 支撑体系”, “促进中部地区加快崛起”, 明确指出区域协调发展的重要性以及中部发展的定位和方向, 为中部地区都市圈加快一体化进程、实现合理分工优化发展提供了宝贵的战略机遇。

作者简介: 宋盛楠 (1986-), 女, 安徽阜阳人, 安徽省社会科学院经济研究所助理研究员, 主要研究方向: 区域经济。

基金项目: 安徽省社会科学规划重大项目“长三角更高质量一体化发展安徽的机遇和优势研究”(AHSKZD2019D01); 合肥市哲学社会科学规划项目“提高合肥都市圈综合承载和资源优化配置能力研究”(HFSKY202039)

都市圈是城市群内部以超大特大城市或辐射带动功能强的大城市为中心、以 1 小时通勤圈为基本范围的城镇化空间形态，是支撑城市群经济增长、促进区域协调发展的主要平台，培育建设现代化都市圈是区域发展的重中之重。都市圈发展所需经历的一体化、同城化至国际化的三个阶段，是世界城市化发展的一般性规律。^[3]目前，合肥都市圈包括合肥、芜湖、马鞍山、桐城、淮南、滁州、六安、蚌埠在内的 8 个城市¹，是安徽经济技术最发达的地区，经过十多年各成员城市的共同努力，如今已进入一体化向纵深发展的新阶段。²同时，合肥都市圈作为中部协调发展的关键主体，也是中等发达地区的典型代表，具有研究的必要和应用价值。

（二）相关文献回顾

改革开放以来，与渐进式改革相伴随，我国区域协调发展战略的演进过程依次为“区域规划—协调发展战略—区域经济—区域协调发展战略—提出‘要继续实施区域发展总体战略’—形成新时代的‘区域协调发展战略’”。^[4]李兰冰（2020）将我国区域协调发展进程划分为四个阶段：低水平协调发展阶段、非协调发展阶段、转型协调发展阶段、高水平协调发展阶段。^[5]张首魁等（2020）认为中国区域协调发展在空间尺度、内容层次、城乡部门、政策方式、引领平台等方面体现出演进轨迹特征，也表现出中国特色社会主义的多重治理价值维度。^[6]党的十八大以来，以习近平同志为核心的党中央围绕区域协调发展这篇大文章，精心谋划、科学布局，提出一系列重大国家战略，取得了历史性成就。习近平总书记在《推动形成优势互补高质量发展的区域经济布局》一文中，深刻剖析当前区域经济发展形势，从战略上提出了新形势下促进区域协调发展的科学思路，为新时代区域协调发展提供了科学指导。^[7-8]

在学界理论研究的基础上，学者们进一步对区域协调发展开展实证研究。张超等（2020）从新时代区域协调发展目标入手，基于经济发展、公共服务、基础设施、人民生活以及生态环境 5 个子系统构建区域协调发展综合评价体系。^[9]王继源（2019）构建包含经济发展、公共服务、基础设施、人民生活、科技创新、生态环保等 6 个一级指标、增长速度等 13 个二级指标、人均受教育年限等 14 个三级指标的区域协调发展指标体系，从时间序列对我国区域协调发展程度进行评价。^[10]此外，从都市圈视角研究区域协调发展的成果中，部分学者通过对都市圈进行定性研究，如肖金成等（2019）、卢川（2018）、张森（2016）等^[11-13]，说明都市圈建设对区域协调发展的重要作用，但缺少相关的定量研究，仍需进一步完善。

因此，本文根据《意见》，对合肥都市圈一体化总体发展和制造业分工情况进行定量研究，以此评估区域协调发展绩效，并基于研究结论提出合理分工优化发展、促进区域协调进程的路径。具体而言，本文依据《意见》的 7 个发展要求及都市圈的空间联系特征，构建出包含 8 个一级指标、27 个二级指标的都市圈一体化发展评价体系，分别研究以合肥（都市圈中心城市）、芜湖（都市圈副中心城市）为中心的合肥都市圈一体化总体发展程度，及以合肥为中心的都市圈两两城市间一体化程度比较，既从横向上对合肥和芜湖在都市圈一体化发展中的实际效用进行分析对比，又从纵向上详细剖析了都市圈内两两城市间资源配置的成果和短板。鉴于都市圈三次产业结构趋同现象，对以制造业为重要发展动力的合肥都市圈^[14]，进一步评测两两城市间制造业趋同程度及分工程度，探讨制造业趋同对三次产业趋同的影响及产生的根本原因。最后，提出新阶段下合肥都市圈合理分工促进中部区域协调发展的优化路径。

二、合肥都市圈一体化发展程度的实证分析

（一）都市圈一体化发展评价体系构建

着眼于可识别、易操作原则设置都市圈一体化发展评价体系。

在 8 个一级指标中，空间联系一体化、产业结构协同度和市场发展一体化中的商贸合作二级指标是客观指标，其余指标均为主观指标。客观指标可以依据统计资料进行测算，而主观指标则需要对各项二级指标赋值转化为可计算的量化数据。由于主客观指标的单位不统一，需要先对部分客观指标采用 z-score 方法进行标准化处理，再将结果代入公式计算，并乘以指标相应

权重，可得出都市圈该项指标分值。一级指标的权重采用问卷方式由专家确定。最终的计算得分应在 0~1 之间，数值越接近 1，该指标的一体化程度越高。

1. 空间联系一体化：经济联系强度

(1) 空间经济联系强度

基于最短的社会空间距离（D）的城市间经济联系强度：

$$R_{ij} = (\sqrt{P_i G_i} \sqrt{P_j G_j}) / D_{ij}^2 \quad (1)$$

(2) 时间经济联系强度

基于最快交通通达时间（T）的城市间经济联系强度：

$$R_{ij} = (\sqrt{P_i G_i} \sqrt{P_j G_j}) / T_{ij}^2 \quad (2)$$

其中， R_{ij} 为城市间经济联系强度， P_i 、 P_j 分别表示两个城市的总人口， G_i 、 G_j 分别表示两个城市的地区生产总值即 GDP， D 为两个城市通达的最短实际距离， T 为两个城市通达的最短时间。总人口数和地区生产总值数据来源于各市 2018 年国民经济和社会发展统计公报，两个城市的最短实际距离来源于百度地图中的城市间最短距离，两个城市的最短通达时间来源于百度地图中的城市间最短时间和 12306 官方网站。

根据研究需要，将公式（1）、（2）中的城市 i 分别选为都市圈中心城市合肥市和副中心芜湖市， j 为都市圈中的其他城市，进行配对求解。

2. 产业结构协同度：三次产业结构相似系数

根据联合国工业发展组织提出的产业结构相似系数来测度产业结构协同程度：

$$S_{ij} = \frac{\sum_{k=1}^3 X_{ik} X_{jk}}{\sqrt{\sum_{k=1}^3 X_{ik}^2 \sum_{k=1}^3 X_{jk}^2}} \quad (3)$$

其中， S_{ij} 是 i 市和 j 市的三次产业结构相似系数， X_{ik} 是 i 市 k 产业占全部产业的比重， X_{jk} 是 j 市 k 产业占全部产业的比重。为了全面测算合肥都市圈城市间三次产业结构的相似程度，本文选取都市圈 7 市 2018 年一二三产增加值占比计算相似系数。数据来源于各市 2018 年国民经济和社会发展统计公报。

3. 商贸合作一体化：农产品/消费品相对价格

根据 2017 年 4 月 23 日合肥都市圈城市党政领导第八次商会有关部门签署的专题框架协议，今后几年内，合肥都市圈将重点加强圈内“贸工农一体化”，农产品正如消费品一样成为影响合肥都市圈市场一体化发展的重要因素，因此，特选择城市间

农产品和消费品相对价格测度都市圈商贸合作一体化程度。

$$\begin{aligned} |\Delta Q_{ij}^k| &= |\ln(P_i^k/P_j^k) - \ln(P_{i(t-1)}^k/P_{j(t-1)}^k)| \\ &= |\ln(P_i^k/P_{i(t-1)}^k) - \ln(P_j^k/P_{j(t-1)}^k)| \end{aligned} \quad (4)$$

其中， ΔQ_{ij}^k 表示两个城市商品价格的差异， i 、 j 代表城市， t 是年份， k 是商品， p 是商品价格。

4. 主观指标的二级指标赋值说明

本文研究时考虑到客观指标取值的困难及对一体化发展程度反映的局限性，为了保证结论的科学性和准确性，在《意见》的指引下，结合合肥都市圈实际发展情况，在指标体系中同时设置主观指标，并对二级指标进行赋值。赋值方法是：根据每项二级指标的含义，从难到易设置二到三种发展层次并描述要求，从高到低分别赋值，取 2018 年该项指标的最好境况打分，既符合实际情况，又消除重叠计算问题。

5. 一级指标权重的确定

为获得都市圈一体化得分和 8 个方面的具体实现程度，需要合理地确定 8 个一级指标的权重。本文请不同专业的 7 位专家各自独立确定。结果表明，专家对多数指标权重的判断意见大体一致，但对有些指标的意见悬殊较大。为此，去掉每个一级指标权重的最大及最小值后，再取平均值作为最终结果。

（二）合肥都市圈一体化发展程度总体测算结果

将主客观指标量化结果汇总，以一级指标为单元，得出都市圈 2018 年以合肥为中心和以芜湖为副中心的一体化总体发展得分。

以合肥为中心的都市圈一体化发展程度为 80.43%，而芜湖为副中心的都市圈一体化发展程度只有 77.55%，两相比较，合肥作为都市圈的中心城市，功能作用发挥较好。对比国内学者对全国 34 个都市圈一体化程度的测算结果，合肥都市圈已进入第一方阵。

此外还得知，将以合肥为中心的都市圈 8 项一级指标得分进行排序，从高分到低分排在前四项的依次为基础设施、环境保护、公共服务、发展机制，排在后四项的依次为产业结构、市场发展、城乡融合和空间联系，说明合肥都市圈在基础设施联通共建、生态环境联保共治、公共服务便利共享、体制机制改革创新方面进展较好，而在产业协同、空间结构优化、统一市场和城乡融合方面发展不够。对以芜湖为副中心的 8 项得分也进行排序，结果与合肥相同，但排在末位的空间联系一体化得分只有合肥的 62.45%，说明芜湖在都市圈不具有区位优势。

（三）以合肥为中心的都市圈一体化发展程度的两两比较分析

从一体化总得分情况来看：第一，合肥—桐城的总得分最高，一体化条件最为完善，合肥—芜湖次之，合肥—马鞍山、合肥—六安处于相近的水平，合肥—滁州最弱，说明滁州相较于其他六市与合肥的一体化发展最差；第二，两两测算的一体化发展总得分均不到 0.8，从另一角度表明合肥都市圈的一体化发展还有很大的提升空间，需要在未来几年中从整体上全面提高一体化水平。

从 8 个一级指标来看：第一，分项得分证实，合肥与其他六市间的基础设施、环境保护、公共服务、发展机制四方面得分相较于剩余 4 项更高，这与合肥都市圈一体化发展的总体测算结果完全一致。第二，合肥与都市圈其他六市的三次产业结构趋同度（产业结构协同意得分/该项权重）较高。三次产业结构反映地区或城市经济所处的发展阶段，合肥都市圈的城市经济都处于工业化中后期，经济发展阶段相似，三次产业的调整步伐比较一致。而且，产业发展是由市场和企业决定的，在全国开放的市场条件下，合肥都市圈三次产业的趋同，并不意味着重复建设，而是源于企业为开拓更大的市场自主采取的产业发展行为，从这个意义上讲，表现在相邻地区或城市间的产业结构趋同属于合意性趋同。^[16]第三，芜湖、滁州、桐城、六安、淮南、马鞍山六市在都市圈一体化发展中短板不同，原因也不同，今后需要重视和改善的侧重点也因此不同。合肥—芜湖的空间联系得分在 8 项中最低，证明合肥与芜湖在空间和时间的经济联系上不够紧密，两个龙头城市的比较优势没有得到充分利用，是两市下一步的合作重点；合肥—滁州的空間联系得分严重拖累了其总体得分，与其他城市相比，滁州从合肥获得的经济影响最弱；桐城是七市中唯一的县级市，和合肥的经济发展水平相差较远，这在两市的市場发展一体化方面得到了体现；马鞍山市离南京较合肥更近，受南京经济影响更大，与合肥—马鞍山的空间联系得分低的结果相符；合肥—六安的市场发展得分在一体化的 8 个方面中最低，表明合肥—六安的市场环境仍需继续改进，市場壁垒和行业垄断情况仍然存在，产业转移和承接状况依然恶劣，六安并没有完全实现对合肥多项制造业产业的生产衔接；合肥—淮南的空间联系得分也很低，需要在一二三产全面加大联系力度，使合肥真正发挥出中心城市的经济引导作用。

三、以合肥为中心的都市圈制造业专业化与分工程度分析

目前，产业结构趋同现象在我国普遍存在。^[16]趋同度越高的城市间经济发展阶段越相近，为推动都市圈产业协同提供了有利条件。坚持协同发展理念，提升产业协同集聚质量。^[17]制造业是以信息技术为核心的新一轮科技革命的重要载体，是决定区域经济发展格局的重要力量。为了更加深入地研究合肥都市圈三次产业结构趋同的合意性，本文通过都市圈制造业产业的专业化指数来说明其趋同程度和分工程度，讨论对三次产业趋同的影响及原因。

受数据收集限制，无法获得桐城市 2017 年制造业行业数据，因此仅对合肥与都市圈其他五市进行两两测算。为保证统计口径的一致性，特选取 2017 年 6 月 30 日颁布的《中华人民共和国国家标准国民经济行业分类》中的 31 个制造业行业分类标准。

度量都市圈制造业专业化和分工程度的克鲁格曼专业化指数公式为：

$$GSI_{ij} = \sum_{m=1}^N |S_{im} - S_{jm}| \quad (5)$$

其中， GSI_{ij} 表示 i 地区相对于 j 地区的克鲁格曼专业化指数， S_{im} 和 S_{jm} 分别表示 m 产业在 i 地区和 j 地区制造业所有产业中的比重，N 表示地区制造业的所有产业数量。GSI 值应在 0~2 之间，值越大，表明产业分工程度越高，两地产业结构差异越大，产业结构分化；值越小，表明产业分工程度越低，两地产业结构相似程度越高，区域产业结构趋同。

根据公式（5），采用合肥、芜湖、滁州、马鞍山、六安、淮南 2017 年制造业 31 个行业增加值占比来测算合肥与其他城市间专业化指数。相关数据来源于合肥等六市 2018 年统计年鉴。

第一，合肥—芜湖制造业专业化指数相对最低，制造业产业趋同结果与三次产业一致，说明合肥、芜湖间产业协同的主要发力点在制造业，未来需要进一步细化分工，向高端发展。第二，合肥—淮南的制造业专业化指数最高，超过 1，并与三次产业趋同结果相反，一方面表明合肥与淮南两市间制造业产业结构差异较大，淮南制造业以煤炭开采的相关产业为主，具有当地特色，另一方面证明合肥与淮南三次产业的趋同表现在其他产业中。在制造业普遍向区域内省会城市或者规模较大的中心城市集聚的中部地区，淮南与合肥间制造业产业结构分化程度过大对都市圈未来的科技发展和经济实力提升极为不利，亟须提高制造业产业等级。第三，合肥都市圈制造业呈现局部趋同特征。六市制造业专业化指数显现为 3 个层次，合肥—芜湖、合肥—滁州

相近，处于较低水平，制造业分工程度较低，趋同程度较高；合肥—马鞍山、合肥—六安指数靠近 1，有接近半数的制造业产业发展相差较远；合肥—淮南指数超过 1.2，制造业趋同现象不明显。

四、结论及优化路径

通过具体分析，可以得出以下结论：合肥对都市圈发展的贡献度大于芜湖；合肥都市圈在处置金融风险 and 信用体系建设方面缺乏完善的联合监管机制，很大程度上影响了市场一体化推进；合肥、芜湖与其他城市的公共服务一体化处于较低水平，都市圈的教育、卫生、科技等优质资源的共享程度还有待提高；在跨行政区突发事件的联防联控方面，合肥都市圈发展需要改进；都市圈在城市间房地产调控政策协同及税收征管协调机制方面仍存在着短板，是未来一体化体制机制创新的重点、难点。

依据实证研究结论，立足合肥都市圈的发展现状，育优势、补短板，合理分工、加强协作，从 5 个方面探索优化新路径，以期推动中部区域协调发展。

（一）完善基础设施建设，培育城镇体系功能

都市圈的空间联系以城镇体系为支撑，反映其区域功能及布局^[18]；基础设施建设程度反映其基础功能，城市“两个功能”的不足会迟滞都市圈一体化发展步伐。以合肥、芜湖为中心的都市圈空间联系一体化程度分别为 91.98%、57.4%（空间联系一体化得分/该项权重），基础设施一体化程度均为 82%。一方面，说明合肥都市圈的城镇体系合理，另一方面，都市圈基础设施一体化程度不高，导致城镇体系存在功能短板。因此，目前合肥都市圈的“一主（合肥）”、“一副（芜湖）”的“两个功能”并没有得到全面开发，要围绕提升都市圈的要素承载力，分类型、有计划地推进都市圈核心城市的基础设施建设和城镇体系功能培育，并推动提高合肥市能级，促进合肥市向“国家中心城市”的战略再升级。^[19]

提升都市圈的要素承载力，主要从增强都市圈吸纳长三角区域发达城市的要素转移承接能力入手，依托多层次基础设施网络，构建大中小城市和小城镇特色鲜明、优势互补的发展格局。在基础设施建设方面，要全面实现互联互通，畅通都市圈公路网、铁路网、航空网、水运网和信息网，大力发展多式联运，提升港口运输能力，依托合肥空港经济示范区和合肥空港保税物流中心，扩展空港货运网络，改善口岸设施功能，提高物流运行效率。尤其要完善都市圈城际交通的统筹布局，不断扩大城际铁路网络，有序推进城际铁路建设，充分利用普速铁路和高速铁路等提供城际列车服务。

（二）强化产业分工协作，推进市场联合监管

研究表明，都市圈三次产业结构趋同度较高，这虽然在目前的发展阶段是合理的，但也同时昭示了合肥都市圈在产业分工协同上有转型的空间和潜力。在制造业内部，马鞍山、六安和淮南与合肥的产业专业化指数相对较高，并不意味着这些城市间实现了产业协同，相反，马鞍山制造业发展受南京影响较大，六安也并没有完成对合肥制造业的生产衔接，淮南的制造业发展层次低于合肥。要推动产业间的分工协作，需要深入产业链层面建造不同层级的产业集群。充分利用各城市产业的比较优势，全面统筹都市圈产业发展的整体利益，中心城市产业发展趋向高端化、多元化，次中心城市产业发展趋向专业化、特色化，促进城市功能互补、产业错位布局。同时，合肥都市圈要以扩大市场类型、创新市场形态和完善市场联合监管处置机制为重点，推进建成统一开放的市场体系。基于合肥“创新高地”的强大优势，以网络化、数字化、智能化的新型工具大力发展人力资源市场、技术市场，促进商贸合作，建立都市圈金融风险联合处置系统，重视信用体系建设，推进金融市场服务的一体化发展。

（三）提升公共服务水平，推动实现基本公共服务均等化

实现基本公共服务均等化，是都市圈一体化发展的根本目标。由研究结果可知，2018 年合肥都市圈公共服务一体化实现程度仅为 72.01%，居倒数第二位，都市圈公共服务发展并不均衡。在加强教育、医疗、科技等公共资源共建共享方面，要发挥合

肥、芜湖的先发优势，通过集团化、企业化的运作模式，组建集团、联盟、联合体，利用人工智能、物联网等工具，建设智慧平台，最大限度解决合肥都市圈人口流动活跃期的老龄化、乡村空心化等社会问题，满足人民群众日益增长的服务需求。同时，跨行政区社会治理体系的极度不完善，严重影响了合肥都市圈公共服务的一体化进程。目前，合肥都市圈在跨行政区突发事件联防联控方面的空白状态，应引起都市圈各成员城市的高度重视，尽快着手建立突发公共事件联防联控、灾害事件预防处理和紧急救援等联动机制，加强交界地区城市的管理合作，积极运用信息技术手段，推动都市圈治理精细化。

（四）打造良好生态环境，促进人与自然和谐共生

近年来，合肥都市圈高度重视生态环境的共建共保，在治理环境污染和生态恢复中注重协同一致，侧重从体制、政策、管理、监督等方面推进环境保护的一体化进程。2018年，合肥都市圈生态环境保护的一体化程度为86.64%，居第二位，也从数据上证实了合肥都市圈生态环境的建设效果。在此基础上，都市圈仍有一定的发展完善空间，应围绕绿色发展，加强区域合作互助，进一步通过区际利益补偿等机制创新，拓展环境共保共建的广度和深度。尤其要重点强化巢湖流域综合治理，推进环巢湖生态文明示范区建设；突出“高”“新”“绿”产业导向，优化沿江产业布局，联合落实长江大保护相关行动，实现生态环境改善与高质量发展的有机统一。

（五）加强城乡融合发展，不断缩小城乡区域发展差距

城乡融合发展是实现都市圈城乡共同繁荣、促进都市圈一体化发展的重要依托。2018年合肥都市圈城乡融合一体化得分居于排序的倒数第二位，实现程度为83.0%，居第四位，属于中等水平，说明合肥都市圈的城乡融合发展成效并不明显，存在城乡发展不平衡、城乡要素配置机制不健全、局部地区乡村衰落现象严重等问题，城乡二元矛盾仍很突出。因此，除了持续推进城乡基础设施建设、加强公共服务由城市向乡村不断延伸以外，合肥都市圈更要注重城乡资源要素融合，主要是探索构建城乡一体的土地市场、资本市场和金融服务体系，破除“人、地、财”的城乡二元分割，促进城乡要素自由流动，用市场机制优化城乡资源要素配置。另外，小城镇是“乡村之首、城市之尾”，合肥都市圈应充分发挥小城镇对城市承接、对乡村带动的功能，着重培育地方特色小镇，把特色小镇建设成为城乡融合发展的大平台。

参考文献：

- [1]张学良, 林永然. 都市圈建设: 新时代区域协调发展的战略选择[J]. 改革, 2019, (2):46-55.
- [2]习近平. 推动形成优势互补高质量发展的区域经济布局[J]. 求是, 2019, (24):4-9.
- [3]姚宜. 广佛同城化对珠三角一体化的示范作用[J]. 特区经济, 2010, (7):29-30.
- [4]张贡生. 我国区域协调发展战略的演进逻辑[J]. 经济问题, 2018, (3):7-13.
- [5]李兰冰. 中国区域协调发展的逻辑框架与理论解释[J]. 经济学动态, 2020, (1):69-82.
- [6]张首魁, 赵宇. 中国区域协调发展的演进逻辑与战略趋向[J]. 东岳论丛, 2020, (10):66-76, 191.
- [7]本刊编辑部. 新时代推动区域协调发展的科学指导[J]. 求是, 2019, (24):10-17.
- [8]魏志奇. 关于区域协调发展战略的研究[J]. 经济研究参考, 2020, (8):16-25.

-
- [9]张超, 钟昌标, 蒋天颖, 李兴远. 我国区域协调发展时空分异及其影响因素[J]. 经济地理, 2020, (9):15-26.
- [10]王继源. 我国区域协调发展评价研究[J]. 宏观经济管理, 2019, (3):41-49.
- [11]肖金成, 马燕坤, 张雪领. 都市圈科学界定与现代化都市圈规划研究[J]. 经济纵横, 2019, (11):32-41.
- [12]卢川, 黄传霞. 都市圈交通基础设施一体化研究——以合肥都市圈为例[J]. 中国工程咨询, 2018, (5):73-76.
- [13]张森. 基于产业转型升级视角下的高技能人才队伍建设对策研究——以山东省会城市群经济圈为例[J]. 齐鲁师范大学学报, 2016, (5):90-94, 121.
- [14]孙志燕. 技术进步重塑区域发展格局的分析与政策建议[N]. 经济日报, 2019-04-10(12).
- [15]孙根紧. 我国西南地区产业结构趋同的实证分析[J]. 区域经济评论, 2013, (1):69-74.
- [16]覃成林, 潘丹丹. 粤港澳大湾区产业结构趋同及合意性分析[J]. 经济与管理评论, 2018, (3):15-25.
- [17]汤长安, 张丽家. 产业协同集聚的区域技术创新效应研究——以制造业与生产性服务业为例[J]. 湖南师范大学社会科学学报, 2020, (3):140-148.
- [18]程必定. 从区域视角重思城市化[M]. 北京: 经济科学出版社, 2011:170-171.
- [19]顾阳. 谁将成为下一个国家中心城市[N]. 经济日报, 2019-01-31(08).

注释:

1 2019年9月5日, 合肥都市圈省领导小组会议决定, 批准蚌埠市加入合肥都市圈, 合肥都市圈范围扩大, 但受数据收集限制, 本文没有对蚌埠市开展相关研究。

2 《中共安徽省委关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》。