

皖江城市带和长三角地区产业联动性研究

——基于空间引力模型

江小国^{1, 2} 周海炜¹ 贾兴梅²

(1.河海大学商学院,江苏 南京 211100;2.安徽工业大学商学院,安徽 马鞍山 243032)

[摘 要] 皖江城市带与长三角地区具有明显的地缘关系优势,经济联系密切,产业联动潜力大。在梳理区域产业联动影响因素的基础上,利用空间引力模型测度皖江城市与长三角城市之间的经济联系强度,明确两地区产业联动的现实基础;通过构建区域产业联动潜力评价模型,测算皖江城市与长三角城市之间的产业联动潜力,确定产业联动潜力大的城市组合;提出皖江城市带与长三角地区产业联动发展的对策建议。

[关键词] 皖江城市带;长三角地区;产业联动;空间引力模型

[DOI 编码] 10.13962/j.cnki.37-1486/f.2017.01.018

[中图分类号]F061.5 **[文献标识码]**A **[文章编号]**2095-3410(2017)01-0148-06

一、引言与文献回顾

发达国家发展实践表明,区域协调发展的核心在于产业关联与互动,它能促进企业关系、产业关系、地区关系的优化,获得“1+1>2”的协同效应。相关研究认为,通过区域产业联动形成国内价值链(NVC),能够缓解区域发展失衡,促进发达地区产业升级与欠发达地区产业衍生发展,最终实现与全球价值链(GVC)均衡对接(刘志彪,2013)^[1]。在日益激烈的区域竞争形势下,只有协调城市间的产业布局、优化分工与联系,建立跨城际的产业链,实现产业联动发展和区域有效整合,才能在全球生产网络中占领产业链的核心地位。由此,无论从理论上还是实践经验上看,在我国地区间经济发展水平存在明显差异的背景下,区域产业联动是破解“协调与升级”两难问题的突破口和重要途径。皖江城市带与长三角地区地域临近,文化相融,人员交流和经济往来密切,产业协作基础较好,加强产业联动,对于加快推进皖江城市带与长三角地区经济一体化进

程,提升区域经济整体实力与竞争优势,具有极为重要的意义。

我国区域不协调问题的根源在于违背基于比较优势的发展模式(林毅夫,2005)^[2],缺乏有效的制度基础与公共服务体系也是重要原因(汪阳红,2009)^[3],为此,需要打破不断强化发达地区区位优势 的循环累积因果机制,在发达地区和欠发达地区之间设立“政策梯度”(安虎森、高正伍,2010)^[4];需要突破地方保护,强调要素流动与区域产业合作,实现区域产业联动与区域协调发展的良性互动(孙军、高彦彦,2014)^[5]。经济发展水平、产业特征、空间距离、企业学习能力、文化及制度环境都会影响区域产业联动效果(董晓菲,2009)^[6]。城市核心地位差异也影响城市间经济联动,中心城市与其他各城市间具有较强联动性(邬丽萍,2013)^[7]。地区间经济联动有很多正向作用,能产生资金、劳动力、人才、技术等要素由发达地区向欠发达地区集聚的效应(Yan Zhao, 2010; Alba M F, 2013;林兰,2010)^[8-10],并能产生区域产业结构

[基金项目] 本文是安徽省社会科学规划重点项目“皖江城市带产业联动:机理、效应与对策”(项目编号: AHSKZ2015D08)、安徽省自然科学基金青年项目“城镇化对安徽省经济增长的影响研究”(项目编号:1608085QG170)的阶段性成果。

[作者简介] 江小国(1973-),男,安徽安庆人,河海大学工商管理博士后,安徽工业大学商学院副教授。主要研究方向:产业经济、区域经济与战略管理。

优化效应(申蕾,2013)^[11]。

关于如何实现区域产业联动,黄昱然(2013)^[12]基于承接产业转移的视角,研究中部地区与粤港澳产业联动发展,指出各地区有效承接产业转移,需考虑承接产业转移的梯度系数,否则会导致非理性、不协调与低效率问题。高伟等(2012)^[13]研究通过跨区域产业协同创新而实现区域产业联动发展。赵雪雁等(2011)^[14]通过分析皖江城市间经济联系得出,皖江城市对外经济联系强度差异较大,相互联动程度整体偏低,中心城市对外吸引范围较为狭小。这些研究为我们深入理解区域经济联系和产业联动发展奠定了基础,但倾向于概念性梳理与提出政策建议,缺少结合区域特征,对区域经济联系强度与产业联动潜力进行实证测度,从而提高研究结论的可靠性与政策参考价值。本文在前人研究的基础上,从实证和规范两个角度,研究皖江城市带与长三角地区经济联系强度、产业联动潜力及发展对策。

二、区域产业联动的影响因素

区域产业联动影响因素既有经济层面的,又有非经济层面的,区域经济发展水平、产业关联性、基础设施状况、社会文化环境、制度与政策环境等因素都在一定程度上影响区域产业联动程度和效果。

(一)经济发展水平。区域产业联动发展的程度、效果与模式都会受到区域经济发展水平的影响。区域产业联动是地区间经济的联合与互动,需要有较强的经济发展基础与优势互补的要素资源作为支撑。经济发展水平相近的地区之间更可能产生水平型产业联动,而经济发展水平存在较大差异的地区之间则更有可能产生垂直型产业联动。虽然经济发展水平差异是地区间垂直型产业联动的重要引致因素,但是地区之间经济发展水平差距过大时,会因为技术、人才、资本、市场环境等因素,影响产业对接,不利于地区之间产业联动发展。

(二)产业关联性。产业关联度即指产业与产业之间通过产品供求、技术经济联系等而形成的相互关联、互为前提条件的内在联系,会涉及投资、产品、劳务、生产技术、价格、就业等具体问题。地区之间产业关联度高,能够促进地区之间在更深层次上进行分工与合作,实现联动发展。市场经济是一个效率选择问题,不同城市发展是一个优势互补的过

程,各地区要根据自身优势分别打造一块“大木板”,从而共同打造一个“大木桶”,形成优势整合与资源配置的叠加效应,增强区域经济竞争力与促进区域经济健康发展。

(三)交通便捷性。地区间的距离是影响区域产业联动的最直接因素,距离越远,区域产业联动的信息搜寻、谈判、物流、交易成本就越高,区域产业联动可能性及联动程度就越低。不过,随着交通基础设施通达性与信息技术应用水平的提高,距离对于产业联动的影响程度显著降低,但距离在区域产业联动中仍然是不可忽略的重要因素。畅通便捷的交通设施可以大幅度降低区域间的联系成本,能够促进区域产业转移与加强产业联系,因此交通设施的进一步完善是区域产业联动发展必不可少的支撑条件。

(四)社会文化相容性。社会文化是在长期发展历史过程中形成的,它由特定的价值观念、行为方式、伦理道德规范、宗教信仰及风俗习惯等内容构成。任何企业都处于一定的社会文化环境中,企业生产经营活动必然受到所在当地的社会文化环境的影响和制约。地区间社会文化相容性越高,区域产业联动效果越好。具有相似文化和价值观的市场主体之间容易相互沟通和理解,具有相同的地缘关系与文化特色的企业之间能够更好地开展经济合作。需要说明的是,产业联动发展的不同阶段,社会文化的影响程度是不同的,产业联动发展阶段越高,社会文化的影响程度就越高。

(五)制度与政策。区域产业联动需要依据生产要素的差异布局 and 区位特点,将产业链的各环节配置在相应禀赋优势地区,形成区域优势互补、互动发展的产业分工格局,达到结构优化、绩效提高、城际协调的帕累托改进目标。显然,这些目标的实现离不开政府的规划和宏观调控,需要建立涉及要素流动、基础设施共建共享、平台搭建、技术合作、产业联盟构建等方面的制度保障与促进政策,从而推动形成区域产业联动发展格局。虽然区域产业联动行为在现实中不乏存在,但大多是联动主体处于自身利益动机而自发产生的,需要在一定政策指导下进行合理规划与科学发展,否则会导致“集体非理性、整体低效率”。

三、皖江城市带与长三角地区经济联系强度

通过上文的影响因素分析,可以定性判断,皖江城市带与长三角地区之间产业联动发展具有可行性,尤其是长三角地区经济发展能对皖江城市带经济发展产生很大的溢出效应和带动作用,有利于促进皖江城市带经济加速发展与结构优化升级。以下从实证角度,测算皖江城市带与长三角地区经济联系强度,从而明确两地区产业联动的现实基础。

(一)模型与数据

空间经济动力学理论提出,由于区域经济联系也存在着相互吸引的规律性,因此万有引力原理也同样适用于解释区域间经济联系强度问题。著名地理学家塔费(E. J. Taffe)研究认为两地区经济联系强度同它们的人口乘积成正比,同它们之间距离的平方成反比。由于各城市间经济联系强度与相应城市的人口数量、经济规模、空间距离存在密切联系,为此,本文采用空间经济引力模型测算皖江城市带各城市和长三角地区代表城市之间的经济联系强度。地区间经济联系强度测算模型构建如下。

$$L_{ij} = \frac{\sqrt{P_i G_i} \times \sqrt{P_j G_j}}{D_{ij}} \tag{1}$$

在式(1)中,L_{ij}表示两地区的经济联系强度,P_i、G_i和P_j、G_j分别代表城市i、j人口数量和经济规模总量,D_{ij}则表示两地区间的公路里程。通过整理,2014年皖江城市带和长三角地区及中部代表城市人口数量(常住人口)和经济规模总量(地区生产总值)见表1。

表 1 相关城市 GDP 和常住人口状况(2014 年)

城市	人口总数 (万人)	GDP (亿元)	城市	人口总数 (万人)	GDP (亿元)
合肥	769.6	5180.56	苏州	1060.40	13760.89
芜湖	361.7	2309.55	宁波	769.5	7602.5
马鞍山	222.9	1333.12	北京	2151.6	21330.8
滁州	398.5	1214.39	天津	1516.81	15722.47
宣城	257.4	917.63	武汉	1033.8	10069.48
铜陵	73.8	716.31	长沙	731.15	7824.81
池州	143	517.17	重庆	2991.40	14265.40
安庆	537.6	1544.32	郑州	937.8	6783
上海	2380.43	23567.70	南昌	524.02	3667.96
南京	821.61	8820.75	太原	429.89	2531.09
杭州	889.2	9201.2			

数据来源:相关省、市统计年鉴(2015 年)

(二)测度结果

本文选择上海、南京、杭州、苏州和宁波为长三

角地区代表城市,将相应的公路里程及表1中相应的数据代入式(1),求得皖江城市带8个城市与上述城市的经济联系强度(见表2)。为了更深入地认识皖江城市带与长三角地区的经济联系强度,本文还计算合肥、芜湖与中部代表城市的经济联系强度(见表3),进而通过对比表明二者差距。

表 2 皖江城市与长三角地区代表城市之间的经济联系强度(2014 年)

城市	合肥	芜湖	马鞍山	滁州	宣城	铜陵	池州	安庆
上海	83.20	44.55	35.11	37.67	48.13	10.66	10.87	26.97
南京	318.10	256.19	664.16	405.20	52.41	10.75	9.97	27.99
杭州	43.83	38.67	20.17	22.27	34.75	6.15	6.07	14.22
苏州	65.59	36.56	16.06	31.82	30.67	6.31	5.38	15.49
宁波	18.87	13.48	6.34	8.54	9.88	2.50	2.60	6.71

表 3 合肥、芜湖与中部代表城市之间的经济联系强度(2014 年)

城市	北京	天津	武汉	长沙	重庆	郑州	南昌	太原
合肥	12.63	11.06	42.57	9.08	8.46	14.87	14.90	2.05
芜湖	4.94	4.47	11.03	3.27	3.18	4.59	5.05	0.77

(三)结论分析

从表2和表3可以看出:(1)皖江城市与长三角城市之间的经济联系强度是存在着差异的,皖江城市与南京的经济联系强度明显高于与上海、杭州、苏州和宁波的经济联系强度,如果对皖江城市与长三角城市经济联系强度进行层次化分类,那么很显然,南京属于第一层次,上海、杭州与苏州属于第二层次,宁波属于第三层次;(2)在皖江城市带中合肥、芜湖、马鞍山与长三角地区城市之间的经济联系强度又明显高于皖江城市带其他城市;(3)由于城市区位相邻,加之皖江地区自身的经济规模与产业发展基础,皖江城市带和长三角地区城市之间均有较强的经济联系;而相对于与长三角地区的经济联系强度,合肥、芜湖(皖江城市带的核心城市)与中部代表城市之间的经济联系强度低很多,除合肥与武汉经济联系强度较高外,其余均为10左右或以下,部分为5以下。

四、皖江城市带与长三角地区产业联动潜力

(一)模型与数据

皖江城市带和长三角地区城市之间经济联系强度,反映的是基于区域经济基础的城市间经济联系紧密程度与跨区域产业联动条件,由此,还需要从区域产业发展的角度出发,测度跨地区产业联动潜力,从而明确产业联动发展的重点城市组合。一般来

说,地区间产业合作重点集中于工业行业,因此通常对两地区的产业联动潜力计算也以工业为主。为此,本文通过改进空间经济引力模型,构建产业联动潜力评价模型,对皖江城市带和长三角地区之间工业产业联动潜力进行度量。地区间产业联动潜力评价模型构建如下:

$$I_{ij} = \frac{\lambda \prod_{k=1}^2 \exp |\alpha_k - \beta_k|}{\sqrt{D_{ij}}} \quad (2)$$

在式(2)中, I_{ij} 用来表示*i*、*j*两地区的工业产业联动潜力系数。其中, α_1 、 β_1 分别表示*i*、*j*地区工业总产值占GDP的比重, α_2 、 β_2 则分别表示*i*、*j*地区工业行业的从业人员占总从业人员数的比重; D_{ij} 则表示两地区间的距离; λ 则为权重系数,用以表征欠发达地区或竞争劣势地区占更广区域内产业产值的比重,本文采用安徽生产总值占长三角地区生产总值的比重来确定 λ 值。通过整理,2014年各皖江城市、长三角地

表 5 皖江城市与长三角地区代表城市之间产业联动潜力系数(2014)

城市	合肥	芜湖	马鞍山	滁州	宣城	铜陵	池州	安庆	综合
上海	0.0786	0.0245	0.0337	0.0603	0.0430	0.0256	0.0479	0.0246	0.3382
南京	0.1173	0.0705	0.1216	0.1292	0.0741	0.0321	0.0514	0.0421	0.6383
杭州	0.0500	0.0265	0.0286	0.0479	0.0462	0.0270	0.0485	0.0249	0.2996
苏州	0.0382	0.0198	0.0198	0.0556	0.0382	0.0173	0.0172	0.0338	0.2399
宁波	0.0401	0.0199	0.0225	0.0508	0.0411	0.0191	0.0217	0.0327	0.2479
综合	0.3242	0.1612	0.2262	0.3438	0.2426	0.1211	0.1867	0.1581	-

数据来源:根据各省(市)统计年鉴(2015)整理、计算而得。

(三)结论分析

从表 5 可以看出,从长三角地区代表城市来看,南京与皖江城市之间的产业联动潜力,总体上大于上海、杭州、苏州、宁波等城市与皖江城市之间的产业联动潜力;从皖江城市带来看,合肥、滁州与长三角地区代表城市之间的产业联动潜力,总体上大于其他皖江城市与长三角地区代表城市之间的产业联动潜力,其次是宣城和马鞍山。皖江城市与长三角地区代表城市之间产业联动潜力分布情况如图 1 所示。

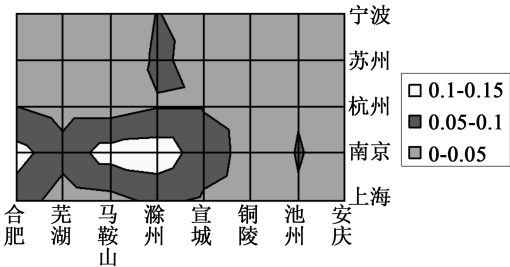


图 1 相关城市之间产业联动潜力分布

区代表城市工业增加值占各自地区生产总值比重以及工业从业人员占总从业人员比重见表 4。

表 4 相关城市工业增加值占比和工业从业人员占比(2014 年)

城市	工业产值占 总产值比重	工业从业人员占 总从业人员比重	城市	工业产值占 总产值比重	工业从业人员占 总从业人员比重
合肥	0.436	0.353	安庆	0.468	0.229
芜湖	0.583	0.297	上海	0.312	0.349
马鞍山	0.560	0.308	南京	0.354	0.331
滁州	0.470	0.360	杭州	0.372	0.438
宣城	0.443	0.267	苏州	0.462	0.605
铜陵	0.663	0.379	宁波	0.459	0.534
池州	0.370	0.251			

数据来源:根据相关省、市统计年鉴(2015 年)与 2014 年统计公报的数据整理而得。

(二)测度结果

本文选取皖江城市带 8 个城市以及上海、南京、杭州、苏州和宁波等长三角地区代表城市,通过两两结合而测算相应的城市之间工业产业联动潜力系数,结果见表 5。

由以上分析可以看出,不同皖江城市与长三角地区城市之间的工业产业联动潜力差异较为明显,基于聚类分析法,分成四个等级:强($I \geq 0.06$)、较强($0.04 \leq I < 0.06$)、中($0.02 \leq I < 0.04$)、弱($I < 0.02$),结果如表 6 所示。由此,相关部门需要针对产业联动潜力大的城市组合,加大推进力度,实现城市间经济互动发展与产业协同升级。

表 6 皖江城市与长三角地区代表城市之间产业联动潜力等级

等级	产业联动的城市组合
联动潜力强 ($I \geq 0.06$)	合肥—上海、合肥—南京、芜湖—南京、马鞍山—南京、滁州—上海、滁州—南京、宣城—南京
联动潜力较强 ($0.04 \leq I < 0.06$)	合肥—杭州、合肥—宁波、滁州—杭州、滁州—苏州、滁州—宁波、宣城—上海、宣城—杭州、宣城—宁波、池州—上海、池州—南京、池州—杭州、安庆—南京
联动潜力中 ($0.02 \leq I < 0.04$)	合肥—苏州、芜湖—上海、芜湖—杭州、马鞍山—上海、马鞍山—杭州、马鞍山—宁波、宣城—苏州、铜陵—上海、铜陵—南京、铜陵—杭州、池州—宁波、安庆—上海、安庆—杭州、安庆—苏州、安庆—宁波
联动潜力弱 ($I < 0.02$)	芜湖—苏州、芜湖—宁波、马鞍山—苏州、铜陵—苏州、铜陵—宁波、池州—苏州

五、皖江城市带与长三角地区产业联动的对策建议

(一) 优化区域市场环境

要素、资源在地区间自由流动,是区域产业联动发展的内在活力,为此,需要培育完善的区域市场体系和统一的市场环境,从而保证产业联动主体可以获得低成本资源和自主选择低成本区位进行发展。皖江城市带在空间上与苏浙沪地区比邻,并且具有明显的地缘关系优势,但目前仍然在不同程度上存在着区域分割、市场封锁与地方保护主义的现象。为此,应进一步深化体制、机制改革,建立完善的市场体系,打破地方保护主义,加快区域间市场对接,为皖江城市带与苏浙沪地区之间产业联动发展提供良好平台和市场环境。

(二) 加强基础设施互联互通

布局合理、功能配套、安全高效的现代基础设施体系是推动区域产业联动发展的基础条件。皖江城市带与苏浙沪地区产业联动发展,需要基础设施建设的互联互通,需要构建跨区域产业联动的发展平台。随着长三角城际轨道交通网与高速公路网的逐步完善,人力、物力、信息等资源流动将更加畅通,皖江城市带将能更好地融入长三角经济圈。当然,基础设施互联互通建设需要持续大量的资金投入。中央政府已明确提出,鼓励民间资本进入铁路、市政、能源等领域。为此,地方政府就要通过降低投资门槛,制定优惠政策,改革与创新投融资模式,积极引导民间资本进入基础设施建设领域,并加强地区之间基础设施建设的对接与协作,为区域产业联动发展创造条件。

(三) 联合利用比较优势

皖江城市带与苏浙沪地区在资源方面各自具有明显的比较优势及互补关系,为区域产业联动发展奠定了有利的现实条件和发展契机。苏浙沪地区外向型经济发展水平高,资本、技术密集型产业多,资金、技术和管理等方面都具有很大优势,既能为皖江地区提供较为先进的技术、资金和人才资源,也能与皖江地区联合开拓更大的国际市场。相比于苏浙沪地区,皖江地区经济发展水平较低,但拥有农业、矿业、电力、建材等方面的丰富资源,同时拥有充沛且价格相对低廉的劳动力资源。皖江城市带与苏浙沪

地区经济发展水平虽然有缩小趋势,但差距依然明显,因此皖江地区要尊重区域经济协调发展的客观规律,根据经济发展实际与产业联系,充分利用自身比较优势,加强技术交流合作,努力引导苏浙沪地区企业进入皖江地区投资,推动皖江城市带与苏浙沪地区产业联动发展。

(四) 建立有效协调机制

皖江城市带与苏浙沪地区产业联动发展,需要有通畅的联系平台、协调机制作为保证,才能顺利实现有效合作和扩大联动效果。为此,有必要成立专门的组织协调机构,并加强行业协会的资源统筹及服务功能,协助政府部门进行区域产业联动发展规划与政策制定,负责信息联系,提供政策法规咨询,指导区域产业合理分工合作与发挥监管作用,从而实现要素、资源的自由流动与高效整合,引导地区间开展全方位、多层次的经济联合与互动发展。另外,区域经济联系在为相关地区带来共同利益的同时,不可避免会存在利益差异甚至不对等现象,从而直接影响有关市场主体的利益分配和社会福利改善,为此,需要建立地区间利益平衡机制,如通过长期利益补偿部分地区短期损失,促进利益获得趋向公平,从而使整个区域经济协调发展与社会和谐进步。

(五) 完善产业转移政策

地方政府在区域产业联动中发挥着不可替代的引领和推动作用。从长三角经济空间结构上,安徽属于后发地区,依据产业梯度发展模式,皖江地区需要积极承接苏浙沪的产业转移。实际上,虽然产业转移受利益驱动,但是产业转移在大多数情况下,是受政府推动的,因为无论是产业移入还是产业移出,都会涉及一系列的诸如经济、环境、就业与用地等问题。因此,为确保皖江城市带与苏浙沪地区实现产业联动发展,优化产业分工与空间结构,推动区域协调发展,安徽省各级政府必须从投资、财政税收、金融信贷、产业政策、土地利用、行政审批等方面,建立全方位的政策法规支持体系,支持皖江城市带承接或对接苏浙沪地区产业。与此同时,需要根据皖江地区的经济发展实际和经济结构调整方向,制定科学的产业转移目录,实现结构升级与规模扩张同步推进。

参考文献:

[1] 刘志彪. 我国区域经济协调发展的基本路径与长效机制[J]. 中国地质大学学报, 2013, (01): 4-10

[2] 林毅夫. 经济发展战略与公平和效率[J]. 宏观经济研究, 2005, (10): 41-42.

[3] 汪阳红. 改革开放以来我国区域协调合作机制回顾与展望[J]. 宏观经济管理, 2009, (02): 38-40.

[4] 安虎森, 高正伍. 经济活动空间聚集的内生机制与区域协调发展的战略选项[J]. 南京社会科学, 2010, (01): 22-29.

[5] 孙军, 高彦彦. 劳动力流动、增长极培育与区域协调发展[J]. 经济体制改革, 2014, (02): 40-44.

[6] 董晓, 韩增林, 王荣成. 东北地区沿海经济带与腹地海陆产业联动发展[J]. 经济地理, 2009, (01): 31-35.

[7] 郭丽萍. 城市群空间演进与产业联动[J]. 经济问题探索, 2013, (03): 82-88.

[8] Yan Zhao. Environment, network interactions and innovation performance of industrial clusters: Evidences from Germany, Netherlands and China[J]. Journal of Science and Technology Policy in China, 2010, (03): 210-233.

[9] Alba M F. New firm creation and innovation: Industrial patterns and inter-sectoral linkages[J]. The International Entrepreneurship and Management Journal, 2013, (04): 501-519.

[10] 林兰, 叶森, 曾刚. 长江三角洲区域产业联动发展研究[J]. 经济地理, 2010, (01): 6-11.

[11] 申蕾. 要素流动与全球经济失衡[J]. 世界经济研究, 2013, (06): 22-26.

[12] 黄显然. 粤港澳与中部地区产业联动发展的实证研究——基于湘南承接产业转移视角[J]. 湖南社会科学, 2013, (04): 175-178.

[13] 高伟, 缪协兴, 吕涛等. 基于区际产业联动的协同创新过程研究[J]. 科学学研究, 2012, (02): 175-185.

[14] 赵雪雁. 皖江城市带城市经济联系与中心城市辐射范围分析[J]. 经济地理, 2011, (02): 218-223.

(责任编辑: 杨 磊)

Research on the Industrial Linkage between the Wanjiang City Belt and
the Yangtze River Delta
——Based on Spatial Gravity Model

JIANG Xiaoguo^{1,2}, ZHOU Haiwei¹, JIA Xingmei²

(1. School of Business, Hehai University, Nanjing 211100, China;

2. School of Business, Anhui University of Technology, Maanshan, 243032, China)

Abstract: There are favorable geopolitical relations, high economic relation intensity and great industrial interaction potential between the Wanjiang City Belt and the Yangtze River Delta. Based on analyzing the influential factors of the regional industrial linkage, the paper estimates the economic relation intensity using the spatial economic gravity model and indicates that there is an abundant reality foundation for the industrial interactive development between the two areas; estimates the industrial interaction potential between the two areas and defines the paired cities with great industrial interaction potential. Some strategies of industrial interactive development between the two areas are proposed.

Key Words: Wanjiang City Belt; Yangtze River Delta; Industrial linkage; Spatial gravity model