

ZongHe YunShu TiXi Dui QuYu JingJi KongJian
GeJu De SuZao Yu YouHua YanJiu

综合运输体系对区域经 济空间格局的塑造与优化研究

◎ 来逢波 / 著



经济科学出版社
Economic Science Press

综合运输体系对区域经济空间 格局的塑造与优化研究

来逢波 著

经济科学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

综合运输体系对区域经济空间格局的塑造与优化研究/
来逢波著. —北京: 经济科学出版社, 2014. 6

ISBN 978 - 7 - 5141 - 4703 - 2

I. ①综… II. ①来… III. ①交通运输系统 - 关系 -
区域经济发展 - 研究 IV. ①F502②F114. 46

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 116952 号

责任编辑: 柳 敏 李一心

责任校对: 杨晓莹

版式设计: 齐 杰

责任印制: 李 鹏

综合运输体系对区域经济空间格局的塑造与优化研究

来逢波 著

经济科学出版社出版、发行 新华书店经销

社址: 北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮编: 100142

总编部电话: 010 - 88191217 发行部电话: 010 - 88191522

网址: [www. esp. com. cn](http://www.esp.com.cn)

电子邮件: [esp@ esp. com. cn](mailto:esp@esp.com.cn)

天猫网店: 经济科学出版社旗舰店

网址: [http: //jjkxcs. tmall. com](http://jjkxcs.tmall.com)

北京汉德鼎印刷有限公司印刷

华玉装订厂装订

710 × 1000 16 开 21 印张 350000 字

2014 年 6 月第 1 版 2014 年 6 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 5141 - 4703 - 2 定价: 52.00 元

(图书出现印装问题, 本社负责调换。电话: 010 - 88191502)

(版权所有 翻印必究)

国家社科基金项目（11CJL049）

中国博士后科学基金项目（2014M550600）

山东省软科学计划项目（2013RKB01015）

资助出版

山东省发改委蓝黄两区重大课题（2013067）

山东交通学院重大培育项目（13SK02）

前 言

交通运输是人类社会赖以生存和发展的基础和前提条件，是区域经济发展中基础性、先导性和保障性的产业，其发展水平与区域经济的发展有着重要而直接的关系。随着科学技术的进步和社会经济的发展，运输过程由单一化向多样化发展，各种运输方式逐渐形成了有机结合、分工协调、彼此影响和作用的综合运输体系。由铁路、公路、航空、水运和管道五种运输方式协作组成高效合理的综合运输体系既是交通运输方式发展的必然趋势，也是区域经济发展的客观要求。

近年来，我国区域经济空间格局处于不断演化发展的动态过程中，一批区域陆续上升为国家级战略区，区域经济板块的空间结构变化和重组、重构需要综合运输体系不断完善并及时跟进，以更好地发挥对区域经济发展的基础性支撑作用。基于此，本书结合作者主持的同题国家社科基金项目开展了相关研究，选择综合运输体系对区域经济空间格局的塑造与优化这一现实命题作为研究对象，从空间经济学、经济地理学、交通经济学的研究视角出发，利用定性研究和定量分析、综合梳理与归纳论证等相关研究方法，试图从历史的、发展的角度梳理提炼综合运输体系对区域经济空间格局演变的影响和作用，进而探讨其内在机理和优化途径。另一方面，通过研究综合运输体系基本要素、流动要素和典型交通通道的变化所引发的区域经济空间格局的演变现象，进一步挖掘和总结交通运输对区域经济影响和作用的一般规律。总体来看，形成了以下结论：

(1) 交通运输与区域经济之间是一种密不可分的关联关系。一方面，交通运输通过拉动区域经济增长、促进产业结构优化、吸引人口与城市集聚等途径对区域经济空间格局产生影响和塑造作用；另一方面，区域经济的发展 and 空间格局的演变对交通运输也会产生反馈作用，引导交通运输向着布局合理、分工合作、网络化、高效率的方向发展。可以说，交通运输既是区域经济发展的基础条件，也是区域经济的一个基本组成部分。

(2) 综合运输体系应从时间和空间两个主要维度上适应区域经济发展的需要。从时间维度上看,适应性主要体现在:区域经济发展的不同阶段需要不同供给结构和协同关系的综合运输体系;从空间维度上看,适应性主要体现在:区域经济空间格局的特点和未来布局趋势要求建立起与之相适应的综合运输体系。

(3) 交通基础设施、交通可达性和运输效率是综合运输体系的三个基本要素。就它们内部的关系看来,三者之间是一种逐层作用和梯度推进的关系:交通基础设施影响区内和区际的交通可达性,交通可达性影响运输效率。三者既各自作用于区域经济空间格局,又共同影响区域经济空间格局的演变和发展。交通基础设施通过作用于区域经济的节点和域面等影响和塑造区域经济空间格局;交通可达性通过影响企业运输成本、改变产业空间集聚形态、推动产业要素扩散、引变城市空间格局等方面来影响和塑造区域经济空间格局;运输效率通过改变运输费用、引导产业改造升级等影响和塑造区域经济空间格局。

(4) 从要素流动视角来看,综合运输体系对区域经济空间格局作用的动力机制主要分为动力生成机制和动力传导机制。其动力主要源自生产力进步和交通系统内部交通技术的发展,并在政府管制和市场发展的客观背景下形成综合运输体系。综合运输体系通过动力机制的时空收缩效应引导区域要素在特定的空间范围内流动,形成“交通经济带”,进而对区域经济空间格局产生塑造和影响。

(5) 不同层面的综合运输体系对区域经济空间格局影响和塑造产生的结果有所不同。从我国整体层面分析,综合运输体系起步较晚,仅仅经历了半个多世纪的进程。在社会发展的不同阶段,综合运输体系不同运输方式得到的重视程度和发展水平存在较大的差别,对区域经济空间格局的作用和影响的大小就有所不同。本书在梳理我国综合运输体系发展轨迹的基础上,结合发展实际和研究需要对我国综合运输体系做了“四个大区”的划分,并采用了货物周转量、旅客周转量、GDP 总量、人均 GDP、虚拟变量(DUM)五个测度指标,使用面板数据(1978~2012 年的统计数据)多元回归模型进行了验证分析。结果表明:我国综合运输体系对区域经济空间格局有明显的影响和塑造作用,按照影响大小“四个大区”依次排列为:东部、西部、东北和中部。此外,本书还使用了人工神经网络模型进行了单一年份(2011)的分析验证。在中观层面的省域尺度上,以山东省为例,采用县域可达性指标对全省 91 个县域的可达性进行了分析,发现

山东省 91 个县域的可达性区域之间差异较大。在量化分析的基础上探讨了山东省县域可达性的强弱与沿海经济带、济南都市圈等区域经济板块之间的关系,总结了山东省综合运输体系与区域经济板块协调发展的基本路径。

(6) 交通通道是在“点—轴”开发过程中形成的交通线路,是综合运输体系的重要“脉络”。在综合运输体系动态发展的过程中,高速公路和高速铁路由于具有快速、高效、节点少、相对封闭的特点和优势,能在既定空间范围内快速完成客货等要素的空间位移,得到了各地区的高度重视,形成了现代综合运输体系典型的“双高”通道。“双高”通道对产业要素流动、人口迁移、城镇发展起到了明显的拉动作用,较其他运输方式更能体现出对区域经济空间格局的影响和塑造作用。

本书内容共分为十一章。第一章为导言,主要阐述了研究的背景、意义、研究的内容、方法和技术路线,确立了全书的研究思路、框架和研究的主要内容。第二章是国内外研究述评与理论基础,分为国内和国外两个部分梳理了相关研究的理论进展,并对已有研究成果进行了评析和总结,归纳出了研究的发展趋势、结合点和主要方向。第三章是内涵界定与影响因素分析,主要梳理了国内外部分学者对综合运输体系、区域经济空间格局代表性的认识判断和概念内涵,在此基础上对相关概念、构成要素及影响因素进行了界定和分析,提出了综合运输体系与区域经济空间格局的影响因素。第四章是综合运输体系与区域经济空间格局的互动关系研究,探讨了综合运输体系与区域经济空间格局二者之间存在的互动与关联关系。第五章是综合运输体系对区域经济空间格局塑造的作用机理,从综合运输体系三个基本要素(交通基础设施、交通可达性、运输效率)为视角梳理和探究了塑造的作用机理。第六章是综合运输体系对区域经济空间格局的作用渠道与动力机制,在分析研究作用渠道与动力机制的基础上,从全国的宏观层面上进行了量化分析和测度。第七章是典型交通通道对区域经济空间格局的影响与塑造,以高速公路和高速铁路为例,研究了典型交通通道对区域经济空间格局的塑造和影响,认为典型交通通道对区域经济空间格局的影响与塑造具有非常显著的拉动作用。第八章是互动反馈与协调发展研究,采用系统动力学的观点,分析了时间和空间上的适应性与协调性。第九章为实证研究,以山东省作为中观尺度区域进行了区域实证研究。第十章为综合运输体系优化发展的战略对策。通过对前面研究的分析总结,结合我国交通运输业面临的形势和要求,提出了综合运输体系发展

的指导思想、战略发展思路以及优化发展的对策建议。最后一部分是结论与展望。通过对本书主要研究内容和观点的总结和概括,提出了后续研究中有待解决的问题,并对未来的研究趋势进行了展望。

本书尽管有其理论和现实意义,也在一定层面上进行了积极的创新尝试和纵深研究,但由于受制于主观上的能力局限和客观上的条件约束,研究局限还是明显存在的。综合运输体系与区域经济之间形成了一个庞大而复杂的多维系统,随着交通运输系统和区域经济时空格局的动态演变,二者必将体现出新的发展特点和演变规律,需要进一步跟进研究和深入探索。

纵观近年来综合交通运输与区域经济领域取得的研究成果,尚未发现把综合运输体系多种运输方式同时植入区域经济空间格局动态演变的框架范围内进行多维度、综合性、重时空关系的研究,因而相信本书的研究成果将对综合交通运输体系及其与区域经济时空格局协调互动的相关研究起到积极的前期探索和铺垫作用,进而推进相关领域研究的进一步深入。

由于作者水平所限,书中肯定存在诸多错误和不足之处,祈盼学术前辈及同仁不吝指正!

作 者

2014年4月

目 录

第一章 导言	1
第一节 研究背景及意义	1
第二节 研究内容	9
第三节 研究思路与方法技术	11
第二章 国内外研究述评与理论基础	14
第一节 国内外研究述评与趋势	14
第二节 研究的理论基础及依据	35
第三章 综合运输体系与区域经济空间格局内涵界定 及影响因素	41
第一节 综合运输体系内涵界定及影响因素	41
第二节 区域经济空间格局内涵界定及影响因素	56
第四章 综合运输体系与区域经济空间格局互动关系研究	69
第一节 综合运输体系对区域经济空间格局的影响	69
第二节 区域经济空间格局对综合运输体系的影响	87
第五章 综合运输体系对区域经济空间格局塑造的作用机理	93
第一节 交通基础设施投资对区域经济空间格局的作用机理	95
第二节 交通可达性对区域经济空间格局的作用机理	115
第三节 运输效率对区域经济空间格局的作用机理	128

第六章 综合运输体系对区域经济空间格局的作用渠道与动力机制	147
第一节 综合运输体系对区域经济空间格局塑造的作用渠道	147
第二节 综合运输体系对区域经济空间格局塑造的动力机制	156
第三节 我国综合运输体系对区域经济空间格局塑造的测度	163
第七章 典型交通通道对区域经济空间格局的影响与塑造	183
第一节 高速公路对区域经济空间格局的影响与塑造	183
第二节 高速铁路对区域经济空间格局的影响与塑造	203
第八章 综合运输体系与区域经济互动反馈与协调发展研究	225
第一节 综合运输体系与区域经济空间的互动反馈	225
第二节 综合运输体系与区域经济空间的适应性分析	234
第九章 实证分析 ——山东省综合运输体系对区域经济空间格局的塑造与优化	241
第一节 山东省综合运输体系与区域经济空间格局的演变轨迹	241
第二节 综合运输体系可达性与山东省区域经济空间格局	253
第十章 综合运输体系优化发展的战略对策	268
第一节 综合运输体系优化发展的指导思想和战略方案	268
第二节 综合运输体系优化发展的对策	272
第十一章 结论与展望	277
第一节 主要观点与结论	277
第二节 研究展望	280

附录一	281
附录二	287
附录三	293
附录四	299
附录五	305
参考文献	307
后记	322

第一章

导 言

纵观人类社会发展的历史，自从有了人类的存在，就有了人与货物的位移，无论是农业社会还是工业社会，每一个历史阶段都离不开交通运输的支撑。交通运输作为技术进步和文明演替的见证，与社会经济发展相互作用，共同推动着人类文明的进步。交通运输是人类社会赖以生存和发展的基础和前提条件，是区域经济发展中基础性、先导性和保障性的产业，其发展水平与区域经济的发展有着重要而直接的关系。

第一节 研究背景及意义

一、交通运输业的发展与演化

交通运输是随着人类社会生产和生活的需要而逐步发展起来的。其发展演化的历史，几乎和人类文明史一样悠久。

（一）水上交通运输

古代，在生存能力极低的情况下，人们为了生存，就选择沿河和临近自然水域生活，因而水上交通就成为最早产生的交通运输方式。“伏羲氏剡木为舟，剡木为楫”，“舟楫之利，以济不通”（《易·系辞下》），说明独木舟很早就已经在中国出现。据记载，早在公元前 4000 年以前，古埃及人就有了帆船。此外，古代地中海的腓尼基人和濒临地中海的希腊人在造船和航海方面也较为领先。在我国秦汉以前，筏和独木舟就已被广泛使

用。到了春秋战国时期,各诸侯国为了增强自身实力,在一定的范围内疏通渠道、开挖运河,形成了我国水路交通运输网络的雏形。公元前480年,中国开凿了古老的运河邗沟,至秦朝时又为粮食运输开凿贯通了灵渠,连接起了长江与珠江两大水系,成为历史上水路联运的创举。11世纪中国将“四大发明”之一的指南针用于航海,促进了我国及世界范围内航海技术的发展。15世纪初的近30年时间内,郑和七次下西洋,成为人类航海史上的壮举。此后,15世纪末哥伦布发现了新大陆和16世纪初麦哲伦开始的环球航行都极大地推动了人类水上运输的发展进步。20世纪后,船舶和航海技术迅速发展,人类进入了现代船舶时代,计算机应用、现代控制信息处理系统、各种导航技术和自动报警功能的研发和使用,实现了内河和远洋船舶的自动化运行。

(二) 陆上交通运输

人类在最初发展阶段基本上依靠自身的力量来搬运货物,后来驯服了马牛等动物替代人类自身作为陆上交通运输的工具,此后出现马牛等动物拉车进而促进了陆上道路的人工修筑。秦始皇统一六国后,规定“车同轨,书同文”(《史记·秦始皇本纪》),规定车辆两个轮子的距离一律保持一致,使车轮的轨道相同。其统一的重点集中于“驰道”的修筑和水路的疏浚。西汉时期,张骞出使西域,开通了从中国通往欧非大陆的“丝绸之路”,成为横贯欧亚大陆的交通动脉。18世纪下半叶,蒸汽机的发明导致了产业革命,促进了机车和机动船的出现,标志着近代交通运输业的开始。1825年英国发明家斯蒂芬森制造的蒸汽机车在斯托克顿达灵顿铁路上运行成功,开启了铁路运输发展的新时代。1885年,德国人卡尔·弗里特立奇·奔驰研制出世界上第一辆马车式三轮汽车,同年德国人哥德利普·戴姆勒研制出第一辆四轮汽车。自此以后,德、美等国开始竞相建立汽车制造业,推动了陆路运输效率的提高,引致了人类生活和社会经济的革新和发展。

发展至今日,汽车的型制、规模和性能有了根本性的改变,汽车运行时速不断提高,电动汽车、新能源汽车等技术不断成熟,汽车的运载能力、安全性能、诱导系统、夜视系统的进步使汽车运行更加方便。铁路作为陆路交通运输的主要工具之一,其现代化的发展也是日新月异,高速铁路、重载货运铁路等不断刷新着铁路发展的历史。1964年,日本新干线正式通车,标志着世界高速铁路发展新纪元的到来。

（三）民航交通运输

传说早在 2000 年以前我国的西汉时期，就有人模仿鸟类在身上绑上羽毛从高处跳下，尽管没有实现自由飞行，但却是人类早期对飞行梦想的勇敢尝试。1903 年莱特兄弟制造出了第一架内燃机推动的双翼载人飞机，并且获得试飞成功。1905 年他们制造出了世界上第一架实用型飞机，连续飞行超过半小时，宣告了人类航空时代的到来。第二次世界大战以后，各国航空运输行业发展极为迅速，越洋飞行日趋活跃。超音速、波音系列、欧洲空客等民航客机成为大型运输机市场的主导，民用飞机种类不断增加，通用航空市场进一步延展，此外还出现了用于巡逻、播种和科研等用途的飞机。

此外，其他运输方式也不断发展完善，管道运输在 20 世纪 50 年代后，伴随着石油、天然气和煤炭的大量输送而发展起来。

与运输工具的发展进步相对应，各国交通基础设施和运输网线也得到了不同程度的快速发展，极大地促进和拉动了区域经济的发展。内河运输与沿江河地区、港口码头与沿海地区、汽车火车站场与近站地区、航空港与高新产业集聚区、运输通道与沿线地区等形成了相互支撑、彼此影响和协调发展的关联关系。而随着现代交通运输时代的到来和区域经济发展的需求，各种运输方式组成的运输网线日趋综合，所形成的综合交通运输体系对区域经济的影响和塑造作用也在不断深入。

二、研究背景及意义

随着人类社会的发展，交通运输系统已成为区域经济系统的重要组成部分，在整个区域经济大系统中所起的桥梁和纽带作用随着经济发展变得日益突出，它进一步把区域内生产、分配、交换和消费的各个环节有机联系起来，使人流、物流、资金流和信息流最大化地实现了以资源优化配置为目标的空间转移，极大地促进了区域经济的发展 and 进步，改变了区域经济的分布形式和空间格局。

另一方面，随着我国近年来对交通运输行业投资力度的不断加大，铁路、公路、航空、水运和管道多种交通运输方式在区域跨度、网线布局、运输效率、交通供给等方面均发生了巨大变化，对区域经济空间格局的影响和塑造程度正在不断加深强化。目前，我国国民经济发展正处

于关键的转型阶段,节能减排、低碳发展等经济发展思路和主张正在深度影响着国民经济的发展进程。交通运输行业作为化石能源的主要使用者和环境污染的主要来源之一,需要根据行业内在机制和区域经济空间格局特点、产业属性及运输需求,确定几种运输方式的综合程度,这是一个极为迫切的现实命题。与此同时,我国区域经济空间格局正处于动态演变的过程中,区域经济正朝着“合理分工、各展其长、优势互补、协调发展”的方向不断升级,需要交通运输的综合变革和及时跟进作为发展的支撑。

(一) 研究背景

从某种意义上说,社会经济发展就是人类利用各种运输工具来减少或摆脱空间距离的束缚,实现空间位移以扩大自身活动范围的过程^①。交通运输的基本任务就是通过推动运输技术的进步,发展多元化的运输方式来最大限度地提高运输能力,改善各区域之间的运输联系,以便安全顺畅、经济高效地完成旅客和货物运输,满足经济和社会发展对交通运输业的客观需求。当任何一种单一的交通方式都不能满足区域之间快速、高效、经济合理的运输需求时,发展综合运输体系就成为交通运输发展的必然趋势,也成为区域经济发展进程中的必然要求。

综合运输体系包括铁路运输系统、公路运输系统、航空运输系统、水路运输系统及管道运输系统,自20世纪50年代开始进入人们的视野,此后在20世纪70~80年代随着石油等能源危机的出现以及可持续发展思想的提出,实现对不同运输方式的合理利用和建立高效的综合运输体系开始成为各国发展交通运输业的基本策略。因此,综合运输体系的建设和发展是人类经济社会发展到一定阶段的必然产物,重要特征之一便是它的“综合性”特点,即可根据区域自然条件、产业布局、市场结构、物流基础的特点,系统集成各种不同运输方式的优势,避免重复建设和盲目投资,为区域经济发展提供便捷、快速、经济的交通运输服务和支撑。

我国是一个幅员辽阔、人口众多、人均资源稀缺的发展中国家,国民经济的持续、快速发展及城市化水平的提高加剧了交通供需之间的矛盾。随着我国经济总量的持续增长和城市化进程的快速推进,交通需求增长的速度远远大于交通供给的增长速度。尤其是改革开放以来,我国不同区域

① 彭辉.综合交通运输系统理论分析[D].西安:长安大学,2006.

经济板块发展日趋活跃、各具特色，经济发展的区域性特征表现得日益显著，对交通运输方式的需求类型也逐步表现出了显著的差异性。当前，我国经济发展处于关键的转型时期，受国内外经济环境变化的影响，区域经济发展格局和空间布局出现了新的特点和新的变化趋势，对交通运输这一基础性产业提出了更高的要求。因此，在交通运输动态变化和综合运输体系逐步建立完善的背景下，探讨研究交通运输对区域经济空间格局的作用机理和塑造途径，并提出优化发展的对策方法，既是交通运输业发展的客观需要，更是区域经济发展的内在要求。

（二）研究的意义

新中国成立 60 多年来，交通运输系统建设有了长足的进步，但与发达国家相比，整体上仍然呈现滞后状态。近些年来，在区域经济一体化背景下，随着我国对交通基础设施投入的加大，以及工业化和城市化进程的加快，交通运输已从原来保障区域经济发展的基础条件演变成为区域经济增长的重点要素和内在驱动力，对区域经济空间格局演变的作用力和贡献力正在迅速提高。新世纪以来我国在交通基础设施建设方面投入了大量资金，铁路、公路、民航等交通运输方式得到迅速发展，高速铁路、超级船舶、集装箱运输等新型交通技术不断涌现，由此带来的对区域经济空间格局深度影响等系统性的问题需要重新审视和深入研究，需要有针对性地跟上变化，以保持交通运输与区域经济之间的协调性、动态性和统一性，从而达到服务区域经济、促进区域经济发展的目的。

鉴于综合运输体系发展与区域经济发展双重任务的重要性，自 20 世纪 50 年代以来，综合运输体系的建立、发展和完善问题及其对区域经济的影响和互动博弈一直是专家、学者不断探索的课题。我国综合运输体系受新中国成立以来不同社会阶段政治、经济和国内外复杂形势的影响，发展历程缓慢而曲折，不同时期有着不同的发展重点，对经济的作用和贡献也有着明显的阶段性特征。由此造成了综合运输体系与区域经济二者不能一脉相承协同发展，用发展实践支撑的二者之间的关联关系模糊泛化，对规律性特点凝练提升的结论性成果不多，对综合运输体系的自身发展及其对区域经济的塑造优化都造成了不利影响。

当前，我国国民经济正处于处于关键的转型时期。依据不同区域的地理区位、产业基础、资源优势、市场格局等因素，国家不断引导和调整区

域经济空间布局，以寻求和挖掘不同区域的发展潜力。仅 2009 年一年国家就批复同意 11 个区域上升为国家战略。

一批区域陆续上升为国家战略，既是新形势下国家经济大局发展的需要，也体现了我国立足国内外经济局势的变化，适时引导不同区域调整发展战略、发挥区域比较优势、实现区域经济一体化发展的愿景目标。自 2005 年以来，我国区域发展格局不断调整演变，初步形成了条块结合的区域经济发展新格局，如表 1-1、表 1-2、表 1-3 所示。

表 1-1 已上升为国家级战略的区域

批准时间	区域名称	区域范围
2008.01	广西北部湾经济区	南宁、北海、钦州、防城港四市
2008.12	珠江三角洲地区	广州、深圳、珠海、佛山、江门、东莞、中山、惠州、肇庆
2009.05	海峡西岸经济区	以福建为主体涵盖浙江、广东、江西 3 省的 20 个城市
2009.06	江苏沿海地区	连云港、南通和盐城 3 市
2009.06	关中—天水经济区	西安、宝鸡、天水、铜川、渭南、商洛、杨凌等
2009.07	辽宁沿海经济带	大连、丹东、锦州、营口、盘锦、葫芦岛等
2009.08	长吉图开发开放先导区	长春市、吉林市部分区域和图们江地区
2009.08	横琴新区	珠海市横琴岛
2009.11	黄河三角洲高效生态经济区	东营、滨州、潍坊寒亭区、寿光市、昌邑市，乐陵市、庆云县，高青县和莱州市
2009.12	鄱阳湖生态经济区	南昌、景德镇、鹰潭 3 市，以及九江、新余、抚州、宜春、上饶、吉安市的部分县（市、区）
2009.12	甘肃循环经济区	甘肃省
2010.01	海南国际旅游岛	海南省
2010.01	皖江城市带	合肥、芜湖、马鞍山、铜陵、安庆、池州、滁州、宣城 8 个地级市，以及六安市的金安区和舒城县
2010.05	长江三角洲地区	江苏省中南部和上海市，浙江省东北部
2010.12	大小兴安岭林区	大小兴安岭林区
2011.01	山东半岛蓝色经济区	山东全部海域和青岛、东营、烟台、潍坊、威海、日照 6 市及滨州市的无棣、沾化