

长江三角洲 旅游景区空间分布格局研究

——可达性·区划·布局适宜性



◎ 靳 诚 著



科学出版社

长江三角洲旅游景区空间分布格局研究

——可达性·区划·布局适宜性

靳 诚 著

国家自然科学基金青年科学基金项目 (41101107)

基于可达性分析的旅游景点空间格局演变研究

——以长江三角洲为例

国家自然科学基金重点项目 (41430635)

区域空间结构演化机理与模式体系构建研究

国家自然科学基金面上项目 (41271149)

文化与旅游的深度融合机理与文化旅游地演化模型研究

江苏高校优势学科建设工程资助项目

联合资助

科学出版社

北 京

内 容 简 介

旅游景区是旅游地理学中一个十分重要的内容,是旅游者进行游览活动的空间载体。本书以长江三角洲 A 级旅游景区为研究对象,结合 GIS 空间分析技术,分析旅游景区发展现状和分布格局,探讨旅游景区可达性。基于可达性分析方法,从区内旅游景区可达性和区外旅游景区可达性两个方面综合评价居民出游便捷性。从功能区划的视角,构建长江三角洲旅游区划等级体系和综合性旅游服务体系。综合考虑景区布局的影响因素,对长江三角洲旅游景区适宜性进行评价。在上述分析的基础上,提出长江三角洲 A 级景区优化的建议。

本书可供地理、旅游等专业本科生、研究生、教师和科研人员阅读参考。

图书在版编目(CIP)数据

长江三角洲旅游景区空间分布格局研究:可达性·区划·布局适宜性/靳诚著. —北京:科学出版社, 2015. 1

ISBN 978-7-03-042664-2

I. ①长… II. ①靳… III. ①长江三角洲-风景区规划-研究 IV. ①F592.765

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 284607 号

责任编辑:王腾飞 李涪汁 周 丹/责任校对:鲁 素

责任印制:李 利/封面设计:许 瑞

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>

北京天时彩色印刷有限公司印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

*

2015 年 1 月第 一 版 开本:720×1000 1/16

2015 年 1 月第一次印刷 印张:13 3/4

字数:277 000

定价:89.00 元

(如有印装质量问题,我社负责调换)

前言

旅游景区是旅游规划,尤其是旅游目的地规划的重要关注点,也是旅游地理学研究中一个不可回避的内容,它是旅游者进行游览活动的物质载体,对旅游景区系统进行深入的分析研究有着重要的理论价值和现实意义。本书以长江三角洲 A 级旅游景区为研究对象,结合 GIS 技术,从可达性的角度探讨了长江三角洲旅游景区的总体分布格局、景点可达性、区划和布局适宜性,并在此基础上给出了长江三角洲 A 级景区优化的建议。本书具体章节安排如下:

第 1 章为绪论,主要指出本书的选题背景、研究意义、研究思路等。第 2 章为本书的理论基础及国内外相关研究综述,分析了相关方面国内外研究进展,并对其理论基础进行了回顾梳理。第 3 章为长江三角洲旅游发展现状,介绍了长江三角洲各个城市旅游发展现状及其相互之间的差异,并在此基础上分析了长江三角洲旅游合作的现状及其驱动机制,探讨了旅游合作中存在的边界效应。第 4 章为旅游景区分布的空间特征,先从总体上分析了不同类型景区在空间分布上的变化情况,在此基础上运用均衡度系数、均衡比系数、离散度系数等指标对各种类型旅游景区的空间分布情况进行分析。第 5 章为长江三角洲旅游景区可达性分析,以旅游景区为节点,基于公路交通网,从最近景区和居民出行便捷性两个视角探讨了长江三角洲旅游景区的可达性:在最近景区方面,计算了区域内达到最近景区所耗费的时间,并对其进行了县域平均时间的统计和自相关分析;在居民旅游出行便捷性方面,分析区内旅游景区可达性和区外旅游景区可达性。第 6 章为基于可达性的长江三角洲旅游区划分析,本章先分别进行了所有 A 级景区、4A 级以上景区和县级城镇、地级城市等的可达性测算,并分别计算了各自的服务范围;在此基础上,通过对不同时间阈值下服务范围变化的判断,进行旅游景区空间合并,据此分别划出了旅游小区、旅游亚区和旅游大区。第 7 章为长江三角洲旅游布局适宜性评价,从交通便捷、城镇依托、社会经济情况、原有成熟景区分布四个方面来综合评价长江三角洲旅游景区建设的适宜性。第 8 章为优化建议,在上述各章分析的基础之上,结合现有旅游景区的分布情况,对长江三角洲旅游景区的建设,低级别景区的升级以及长江三角洲旅游的可持续发展提出优

化的建议。第9章为结论与展望，对本书的研究结论进行总结归纳，指出本书研究的创新点及存在的问题，对以后进一步深入研究进行展望。

本书借助GIS技术对长江三角洲旅游景区的格局、可达性、区划和布局适宜性等方面进行了探讨，尽管作者力求构建一种相对合理、客观的技术方法，但由于本人的知识背景、学术水平、研究视野以及时间精力等方面的限制，有许多方面仍存在不尽如人意之处，不当之处还请读者不吝赐教。

靳 诚

2014年9月于南京仙林

目 录

前言

第 1 章 绪论	1
1.1 背景分析	1
1.1.1 现实背景	1
1.1.2 理论背景	2
1.2 目的意义	4
1.3 分析方法	4
1.4 框架安排	5
1.5 区域范围和对象选择	7
1.5.1 长江三角洲区域的界定	7
1.5.2 研究对象	9
第 2 章 研究进展与理论基础	14
2.1 研究进展	14
2.1.1 旅游目的地系统	14
2.1.2 旅游空间结构	15
2.1.3 景区系统空间结构	20
2.1.4 可达性研究	22
2.2 理论基础	25
2.2.1 系统理论	25
2.2.2 旅游空间结构理论	29
2.2.3 区划理论	33
第 3 章 长江三角洲旅游发展现状	36
3.1 长江三角洲旅游发展差异	36
3.1.1 旅游规模发展差异计量分析	36
3.1.2 长江三角洲区域旅游规模分布	40
3.1.3 长江三角洲城市旅游位序规模体系	41
3.1.4 影响因素分析	43
3.2 长江三角洲旅游发展趋同	44
3.2.1 σ 趋同分析	44

3.2.2 β 趋同分析	45
3.3 长江三角洲旅游合作机制	47
3.3.1 区域旅游合作演化过程及其基本特征	48
3.3.2 区域旅游合作演化基本动力及其作用机制	50
3.4 长江三角洲旅游合作边界效应	53
3.4.1 分析方法	54
3.4.2 边界效应的结构分析	56
3.4.3 边界效应的时空演化	57
3.5 本章小结	61
第4章 长江三角洲旅游景区分布格局	63
4.1 A级景区分类结构特征	63
4.1.1 景区总体变化	63
4.1.2 分类型景区变化	65
4.1.3 分区域景区变化	66
4.1.4 等级的分布差异	68
4.2 A级景区空间分布均衡性	69
4.2.1 分析指标描述	69
4.2.2 A级景区分布特征	70
4.2.3 均衡度分析	73
4.2.4 均衡比分析	74
4.3 离散度及其中心性	87
4.3.1 离散度分析	87
4.3.2 景区相对平均中心的离散程度	90
4.3.3 景区中心移动分析	95
4.4 本章小结	96
第5章 长江三角洲A级景区可达性评价	98
5.1 可达性评价方法评述	98
5.1.1 现有空间可达性测度方法	98
5.1.2 现有空间可达性测度方法评价	100
5.1.3 景区可达性研究技术路线	100
5.2 长江三角洲旅游景区可达性格局研究	103
5.2.1 研究方法和公路网结构	104
5.2.2 可达性评价结果	105
5.2.3 可达性分布的空间关联	111
5.2.4 影响因素分析	112

5.3	长江三角洲居民旅游出行便捷性	114
5.3.1	研究方法	115
5.3.2	评价结果	116
5.3.3	结果分析	120
5.4	本章小结	127
第6章	基于可达性分析的长江三角洲旅游区划研究	129
6.1	现实需求和研究框架	129
6.1.1	旅游区划的现实需求	129
6.1.2	基于区域功能属性的旅游区划方法论	130
6.1.3	旅游区划的总体思路与研究框架	130
6.2	旅游小区划分	132
6.2.1	所有旅游景区服务范围划分	132
6.2.2	腹地范围合并	133
6.2.3	旅游小区选定	135
6.3	旅游亚区划分	140
6.4	旅游大区划分	143
6.5	旅游区划和旅游服务中心等级体系	148
6.5.1	旅游区划等级体系	148
6.5.2	基于旅游小区旅游发展能力的测算构建综合性旅游服务中心体系	156
6.6	本章小结	158
第7章	长江三角洲景区布局适宜性评价	159
7.1	旅游景区布局影响因素	159
7.1.1	经济影响	159
7.1.2	人口影响	159
7.1.3	城市影响	160
7.1.4	交通影响	161
7.1.5	原有景区支撑	162
7.1.6	旅游资源影响	162
7.2	旅游景区布局适宜性评价体系构建	163
7.2.1	评价指标体系	163
7.2.2	指标计算方法	163
7.2.3	指标权重确定	165
7.2.4	布局适宜性计算结果	166
7.2.5	评价结果分析	178
7.3	本章小结	185

第 8 章 长江三角洲旅游景区优化对策	186
8.1 增加景区数量,提高景区质量	187
8.2 优化空间结构,合理布局景区	189
8.3 优化交通网络,提高景区可达	191
8.4 注重环境保护,促进可持续发展	193
8.5 根据旅游区划,加强区域合作	194
第 9 章 结论和展望	197
9.1 主要结论	197
9.2 研究展望	200
参考文献	201

第 1 章 绪 论

1.1 背景分析

1.1.1 现实背景

(1) 旅游业的重要地位及其对旅游资源的需求

进入 21 世纪,随着经济全球化、区域一体化进程的加快,经济行为主体之间的竞争日趋激烈。在这一背景下,旅游产业发展的光明前景使旅游竞争更为激烈。在近 50 年的全球经济活动中,旅游业的发展令世界瞩目。国际旅游人数由 1950 年的 2.53 亿人次增长到 2007 年 9.03 亿人次,年平均增长率超过 6%。国际旅游收入也由 1950 年的 21 亿美元增长到 2007 年的 8560 亿美元,比 1950 年增长了 400 多倍,显著地快于世界同期 GDP 的增长。据世界旅游组织预测,2020 年世界旅游人数将会达到 15.6 亿人次。

各个国家和地区对旅游业在创造就业、出口创汇和带动地方经济发展方面所起的重要作用日益重视,采取各种措施展开对全球旅游市场的战略争夺。日本于 2003 年提出到 2010 年使日本入境旅游人数达到 1000 万人次目标的计划,并提出了一系列的旅游发展措施。韩国政府在 2002~2011 年的旅游发展规划中提出把韩国建设成为具有世界竞争力旅游目的地的战略目标。欧洲国家为了提升欧洲旅游产业的整体竞争力和创造更多的就业职位,制订了各成员国和旅游投资商之间如何开展合作的旅游政策,并且跟踪旅游发展情况每年进行更新。澳大利亚 OECD 旅游委员会 2003 年 11 月发表了《绿皮书:旅游业发展的中长期战略》,提出了一系列的政策措施吸引更多的游客到该国旅游,确保该国旅游业的持续盈利和发展。由此可见,推动旅游业的快速发展已成为世界各国的共同目标,世界各国争夺国际旅游市场的竞争日益激烈。旅游资源对旅游业的发展起着决定性的作用,如何合理布局,建设和优化一个国家、一个区域、一个城市的旅游资源成为理论界和政府工作部门亟待深入研究的重要课题。

(2) 旅游景区等级的形成、发展及其存在的问题

中国国家旅游局在 1999 年颁布了《旅游区(点)质量等级的划分与评定》标准,颁布旅游景区等级标准主要是为了提高旅游目的地的标准化管理,并且有效地提升旅游景区的管理水平和服务质量。自从该评定标准颁布以来,已经深刻

而显著地改变了我国旅游景区建设和管理长期落后的面貌，加快了我国旅游景区迈向保护、开发、建设、经营和管理新高度的步伐。

在全球经济一体化、有形贸易壁垒日渐削减的大背景下，旅游标准化工作已经越来越被各国重视，成为技术壁垒的重要选择。在我国入世谈判中，服务业占据重要地位，国际社会对我国服务业提出了深度进入的迫切要求。这就要求我国旅游标准化以及服务业标准化必须快速发展。顺利推行旅游景区质量等级评定制度，关键因素就是要适应市场经济内在规则的要求。对旅游市场来说，质量等级标准是引导旅游景区间竞争朝着加强管理、强化服务的正确方向发展，确保旅游市场竞争的有序化和有效化；对旅游消费者来说，旅游景区的质量等级是选择旅游消费对象的参考依据，是旅游过程中自身合法权益的保障；对旅游景区来说，质量等级是形象，是信誉，是品牌，是扩大客源的基础，是增强市场竞争力的手段；对旅游城市来说，旅游景区质量等级是城市旅游环境和旅游形象的体现；对我国旅游业来说，质量等级是一个整体形象，是增强我国旅游吸引力，提高旅游产品参与国际市场竞争的战略品牌。

A 级旅游景区发展受到众多因素的影响，在空间分布上形成了区域间不均衡的态势。这种不均衡分布现象有其存在的合理性，但是长期的非均衡状态会不断扩大区域间旅游业发展水平的差距，造成一些高品质的旅游资源不能被有效开发成为高等级的旅游景区，成为国内旅游发展的一个瓶颈。另外，A 级旅游景区增长的焦点应该从数量增长转变为质量提升，保持和促进旅游景区质量是旅游景区等级发展的前提与要求。现阶段，A 级景区的建设速度过快，带有一定的盲目性，景区之间竞争加剧，景区之间的布局较为混乱，影响了地区旅游业的健康发展。

1.1.2 理论背景

(1) 现有旅游空间方面研究的不足

旅游作为一种社会经济现象，其发生、发展通常以空间系统为物质载体。旅游空间结构不仅仅是旅游活动的空间状态，而且体现了旅游活动的空间属性和相互关系。由于旅游空间结构研究方法论尚未建立起来，又缺乏统一的理论指导，其研究存在一定的不足：

① 现有旅游研究以诠释性和描述性论证居多，定量研究和数学方法的运用较少，更是缺乏与遥感、地理信息系统等新技术和新方法的结合，从而降低了研究的科学性。区域赋值也多以面域赋值为主，缺乏离散渐变赋值。然而在现实的旅游活动中，很多情形是以离散渐变的方式出现，因而以往的研究无法逼近于真实情况。

② 现有研究多注重于旅游资源空间结构的发现和研究, 缺乏对旅游系统整体空间结构方面的探讨。旅游资源开发和景区建设必然和周边的城镇、交通、社会经济等要素发生作用, 而现有研究对各个因素的作用效果无法精确地计算、评价, 更无法实现其离散化的空间分析和表达。

基于以上两点缺陷, 我们就有必要探讨新的理论和方法来解决现有研究的不足。旅游系统主要有三个部分组成, 即目的地系统、客源地系统和旅游出行系统。旅游出行系统是连接目的地系统和客源地系统的纽带, 而影响一个旅游者是否出行的因素主要是由到达旅游景区的出行费用、出行时间和旅游者的行为特征, 因而对旅游景区可达性的研究就显得十分必要, 而且具有现实意义。第一, 可以实现基于时间距离的旅游区划, 有利于区域旅游发展; 第二, 可以对区域内居民出行的便捷性进行评价; 第三, 可以为政府优化景区布局提供强有力的技术和理论支撑。因而, 可达性的研究成为旅游空间研究的主要突破口。

(2) GIS 技术为区域空间结构研究提供了有力的技术支撑

古典区位论的创立, 使地理学由传统的区域个性描述走向对空间规律和法则的探寻, 其孤立化和演绎的思维方法, 对以后的地理学者具有重要的影响和启发。然而, 区域系统是开放的多变量系统, 传统演绎模型过于理想化的假设条件, 使其在应用时面临窘境, 许多苛刻的批评者认为区域空间结构的研究更多是一种描绘, 而不是分析。面对这种责难, 从 20 世纪 50 年代起, 许多有志于定量分析的学者应用统计和数学模型来探索空间结构的形成规律。尤其在 20 世纪 60 年代, 随着计量革命和定量分析引入各个学科领域, 区域空间结构的研究者对数学模型的热情出现第一个高潮。此时, 空间结构研究的多学科交叉现象也越来越明显。系统论、控制论和信息论的出现, 为区域空间结构研究奠定了重要的理论基础, 并展示了新的研究方法。“耗散结构”、“协同论”和“突变论”的问世, 及其在各学科内应用日益广泛, 对区域空间结构研究出现的疑难问题提供了解决的可能。

到了 20 世纪 90 年代, 科学技术, 特别是信息和计算机技术的突飞猛进, 对信息的获取、存储和分析处理能力迅速加强, 以遥感技术和地理信息系统为支持工具, 辅助区域空间结构研究成为可能。地理信息系统 (GIS) 是在计算机软硬件的支持下, 对空间数据进行采集、存储、管理、分析显示与应用的计算机系统。GIS 技术以处理与地理空间有关的信息为特长, 具有解决复杂问题的强大信息处理能力, 是解决区域空间结构传统研究方法缺陷的有效工具。GIS 技术的兴起与发展使人们对区域空间结构研究中定量分析的应用产生极大的兴趣和热情, 以地理信息系统为平台的数学模型正逐渐得到人们的青睐。地理信息系统技术为区域空间结构的深化研究提供了可能。

1.2 目的意义

本书以长江三角洲为例,研究区域内旅游景区系统的空间格局现状。从可达性方面入手,分析区域内旅游景区的空间结构,并从旅游地自身发展的内部机理来探讨区域旅游发展的区划问题。在此基础上,综合地考虑人文、社会等方面因素,对景区布局适宜性进行评价。对旅游景区空间结构进行全方位、多要素、多视角的考察,有利于我们全面理解与把握区域旅游景区的布局规律,丰富旅游研究理论,也有利于为旅游者提供更好的旅游空间和旅游产品。本书具有很好的理论和实践意义:

(1) 理论意义

旅游空间结构是旅游地理学和旅游规划研究的重点,目前国内学者特别注重对区域旅游空间结构以及城市旅游空间方面的研究。对于景区空间结构研究则较多地关注多个景区之间的空间关系研究。对某一区域内大量旅游景区之间的空间结构研究仅限于某一特定类型的资源类型景区,而对区域内大量旅游景区系统空间结构的综合研究相对很少。由于旅游空间结构研究方法论尚未建立起来,又缺乏统一的理论指导,更是缺乏和遥感技术、地理信息系统等新技术和新方法的结合。因此,本书是对区域旅游景区系统理论研究的一次充实,可丰富和充实旅游地理学的研究范畴。

(2) 实践意义

研究某一区域内大量旅游景区之间的空间特征,对其进行定性和定量分析,从宏观上了解区域内景区系统的空间结构,有助于政府、旅游管理部门、旅游规划人员把握区域整体情况,为当地旅游业可持续发展、宏观调控提供参考依据,对当地旅游规划和经营决策具有重要实践意义。本书将对研究区域内各种不同系统、不同层次、不同类型的旅游景区的空间分布特征、可达性、旅游区划、布局适宜性等方面进行研究,从而对区域旅游的景区布局进行优化探讨。另外,本书所做出的研究探索还有利于为现阶段长江三角洲旅游发展提供决策依据,为该地区的旅游和区域发展提供借鉴。

1.3 分析方法

(1) 文献综述法

收集了近10年来国家统计局、国家旅游局、江苏省统计局、浙江省统计局、上海统计局、江苏省旅游局、浙江省旅游局、上海旅游事业管理委员会等政府相关部门编撰的多种统计年鉴、旅游年鉴、旅游抽样调查资料等。结合本

书,深入主要旅游城市与旅游景区,进行调研,获取第一手资料。利用互联网进行网上资料查询,通过多种学术期刊网查阅与本书相关的国内外研究文献,并通过网络查阅主要旅游城市的旅游网站与统计网站、国家相关部委网站进行资料搜集。

(2) 时空相结合

本书涉及长江三角洲旅游景区发展的时间与空间两个角度的研究,主要是基于时间尺度上与空间尺度上对旅游景区发展规律进行提炼,总结出长江三角洲旅游景区空间发展特征与空间结构,进而对长江三角洲旅游景区空间结构影响因素和分布优化进行研究。长江三角洲城市旅游空间分析是基于各类旅游景区要素位置和形态特征的空间数据进行分析,主要包括旅游景区要素的空间位置分析、空间可达性分析、空间区划分析和布局适宜性分析等四个方面。

(3) 定性定量相结合

在文献分析和理论研究的基础上,重视定性分析与定量分析相结合的方法,充分运用有关的数理统计方法来研究景区在各个市域的空间分布差异,在此基础上定量分析不同视角下的旅游景区可达性,并基于可达性对长江三角洲进行旅游区划研究,并对旅游景区的布局优化进行探讨。利用 SPSS、ARCGIS 等软件进行数据分析处理,使相关研究结论更具有科学性。

(4) GIS 空间分析

地理学各个领域具有显著的空间特征,地理信息系统(GIS)能够将计算机技术与空间数据结合起来。将GIS时空综合特性应用于区域内部差异研究中,可以完成一些传统方法难以完成的操作。空间分析是地理信息系统的主要特征,通过空间分析可以发现隐藏在空间数据之后的重要信息或一般规律(汤国安,2002)。本书采用ArcGIS软件,运用其空间分析功能,对长江三角洲地区旅游景区的分布状态及其可达性特征进行直观的表达,揭示其内在机制和规律性。

1.4 框架安排

第1章为绪论,主要指出本书的选题背景、研究意义、研究思路等。第2章为本书的理论基础及国内外相关研究综述,分析了相关方面国内外研究进展,并对其理论基础进行了回顾梳理。第3章为长江三角洲旅游发展现状,介绍了长江三角洲各个城市旅游发展现状及其相互之间的差异,并在此基础上分析了长江三角洲旅游合作的现状及其驱动机制,探讨了旅游合作中存在的边界效应。第4章为旅游景区分布的空间特征,先从总体上分析了不同类型景区在空间分布上的变化情况,在此基础上运用均衡度系数、均衡比系数、离散度系数等指标对各种类

型旅游景区的空间分布情况进行分析。第5章为长江三角洲旅游景区可达性分析,以旅游景区为节点,基于公路交通网,从最近景区和居民出行便捷性两个视角探讨了长江三角洲旅游景区的可达性;在最近景区方面,计算了区域内达到最近景区所耗费的时间,并对其进行了县域平均时间的统计和自相关分析;在居民旅游出行便捷性方面,分析区内旅游景区可达性和区外旅游景区可达性。第6章为基于可达性的长江三角洲旅游区划分析,本章先分别进行了所有A级景区、4A级以上景区和县级城镇、地级城市等的可达性测算,并分别计算了各自的服

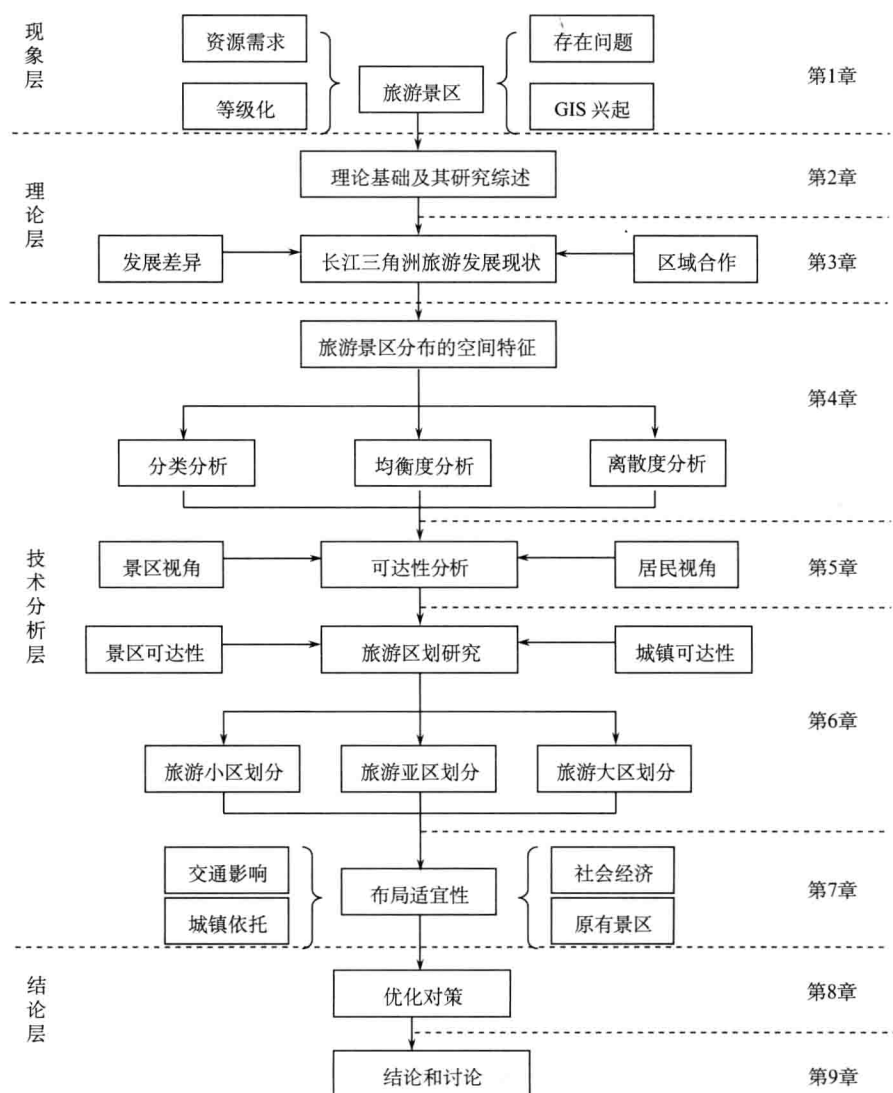


图 1-1 研究路线图

务范围;在此基础上,通过对不同时间阈值下服务范围变化的判断,进行旅游景区的空间合并,据此分别划出了旅游小区、旅游亚区和旅游大区。第7章为长江三角洲旅游布局适宜性探讨,从交通便捷、城镇依托、社会经济情况、原有成熟景区分布四个方面来综合评价长江三角洲旅游景区建设的适宜性。第8章为优化建议,在上述各章分析的基础之上,结合现有旅游景区的分布情况,对长江三角洲旅游景区的建设,低级别景区的升级以及长江三角洲旅游的可持续发展提出优化的建议。第9章为结论与展望,对本书的研究结论进行总结归纳,指出本书研究的创新点及存在的问题,进一步的深入研究进行展望。本书的研究框架如图1-1所示。

1.5 区域范围和对象选择

1.5.1 长江三角洲区域的界定

长江三角洲是中国和世界著名的河口三角洲之一。目前,长江三角洲的边界划分主要有沉积学意义上的长江三角洲、自然地理学意义上的长江三角洲和经济学意义上的长江三角洲三种。从沉积学角度看,长江三角洲仅指长江携带泥沙淤积而成的河口三角洲,自镇江以下沿长江两岸的河流冲积平原。从自然地理学的角度看,其范围北起通扬运河,南抵杭州湾,西至镇江,东到海边,包括江苏、浙江两省部分地区和整个上海市,面积约 $5 \times 10^4 \text{ km}^2$,是一片平坦的大平原,只有少数小山丘像孤岛一样点缀在平原之上。这里海岸线平直,海水黄浑,有一条宽约几千米到几十千米的潮间带浅滩。自然地理学意义上的长江三角洲西、南面都是山地,只有北面是开阔的沿海平原,尤其是环杭州湾的西面和南面,都是崇山峻岭,只有两条通道与南面和西面的平原或盆地连接。沿海有一条狭窄的海岸带平原向南延伸,与温台沿海平原相连,自杭州往西南有一条狭窄的通道,将杭嘉湖平原和浙中的金华盆地相连。这一自然地理基础使得长江三角洲向南拓展空间有很大困难,必须越过台州三门一带的山区才能与温台经济区相连,也必须越过超过100km的走廊才能连接金华盆地。

但被赋予了经济内涵的长江三角洲范围则有些扑朔迷离。华东师范大学教授罗祖德是目前国内最早提出“长江三角洲经济区”概念的学者之一。早在1982年,罗祖德就与人合作了一篇《上海的发展与长江三角洲经济区》,文中提出该经济区“以上海为经济区活动中心,沿沪宁、沪杭铁路沿线包括南京、镇江、常州、无锡、苏州、杭州、宁波、绍兴、南通等中小城市”。1983年1月,时任国务院副总理的姚依林在《关于建立长江三角洲经济区的初步设想》中指出,长江三角洲经济区域规划范围可先以上海为中心,包括长江三角洲的苏州、无锡、常

州、南通和杭州、嘉兴、湖州、宁波等城市，以后可根据需要逐步扩大。在1992年的长江三角洲及长江沿江地区经济规划座谈会上，长江三角洲的范围一锤定音，包含14个城市。1996年地级市泰州市的设立，最终使长江三角洲15个城市“定型”。2003年8月长江三角洲城市经济协调会第四次会议上，台州市被接纳为正式会员，至此，长江三角洲城市经济协调会成员为16个城市，分别是上海市、南京市、镇江市、扬州市、苏州市、无锡市、常州市、泰州市、南通市、杭州市、嘉兴市、湖州市、宁波市、绍兴市、台州市和舟山市，本书将以长江三角洲的这16个城市作为研究区域（图1-2）。长江三角洲区域面积 $10.9 \times 10^4 \text{ km}^2$ ，2007年底总人口达到8368万，2007年实现地区生产总值4.67万亿元，以全国总面积的2%，总人口的6%，占全国GDP总量的20%。

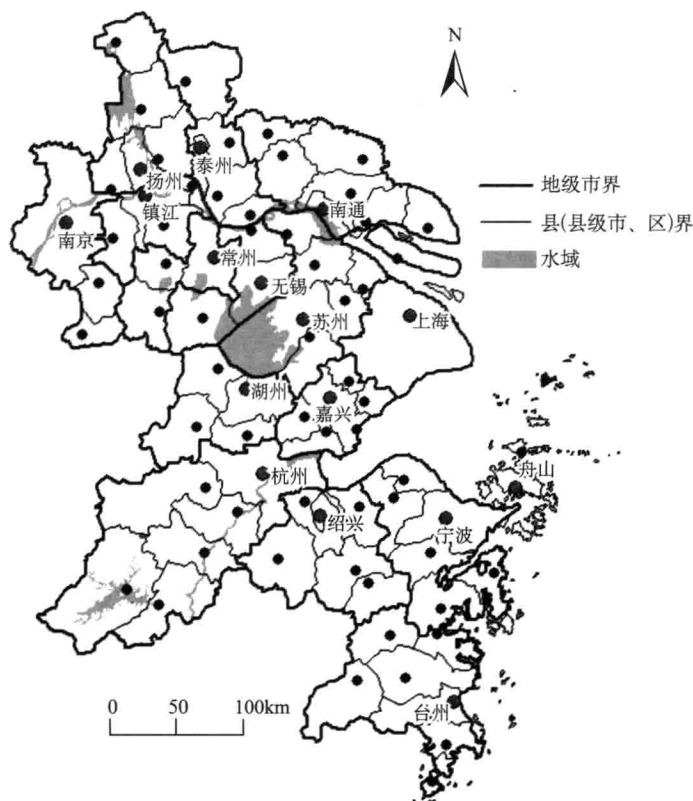


图 1-2 长江三角洲行政区图

长江三角洲滨江临海，且又位于我国 18 000km 海岸线的中部，拥有“外通大洋、内联深广腹地”的优越自然区位条件和“水陆并举、四通八达”的便捷交通条件。长江三角洲不仅是中国“黄金海岸”与“黄金水道”的结合部，而且还有数以