



地理学报 2008年第63卷第8期

中国区域交通优势的甄别方法及应用分析

作者: 金凤君 王成金

一个区域的交通优势反映在“质”、“量”和“势”三个方面, 每个方面具有相对独立而具体的内涵, 对区域社会经济的发展具有不同的作用, 其中任一方面的刻画和评价仅仅反映区域交通优劣的一个侧面, 只有三方面的综合集成刻画与评价才能真正反映一个区域交通环境的优劣。基于交通地理学的基本理论, 界定了交通优势度的基本概念, 并建立了交通优势度的基本表述结构, 包括交通网络密度、交通干线影响度和区位优势度; 同时基于GIS技术, 从分项和综合集成两个角度构筑了交通优势度评价的空间数理模型。以我国2365个地域单元为样本的实证分析发现, 我国的区域交通优势度呈“偏正态”分布特征, 极少数的地域(比例为1.4%)具有非常突出的交通优势, 社会经济发展具有非常优越的交通环境; 大约1/8的地域(12.4%)交通条件处于非常明显的劣势, 交通环境是其社会经济发展的不利条件; 大约70%地域处于评价样本的中游或中游偏上水平。从区域上看, 交通优势大致由沿海逐渐向内陆依次递减; 长江三角洲、京津冀、珠江三角洲三大城镇密集区有着明显的交通优势, 覆盖范围广; 成渝地区和武汉都市圈也有较好的交通优势, 但尚未连续成面或覆盖范围较小, 其他城镇密集区和省会城市周边地区有相对较高的交通优势, 但覆盖地域较小。从经济发展措施看, 利用交通优势和规避交通劣势, 应是进行经济活动和产业选择需要考虑的重要因素。

[全文下载](#)**关键词:** 交通优势; 交通优势度; 甄别方法; 县级行政单元; 中国