

江苏沿江地区的空间结构与区域发展

陆 玉 麒

(南京师范大学地理科学学院, 江苏 南京 210097)

摘要:江苏沿江地区的空间结构是距上海市距离和到最近长江港口距离2个因素综合作用的结果,据此可由江苏沿江地区人均GDP的分布状态而反推出上海市市区的人均GDP值。近10多年来该地区的长江南侧形成了一条新的发展轴线,表明苏南的区域空间结构已基本成型。就港口与区域的关系而言,该地区的长江南北两侧,均遵循港口与区域互动的协调发展模式。这一发展规律的揭示,对轴线尚未成型的江北区域的发展,具有重要的指导意义。在此基础上,本文探讨了宁合芜与江张靖两个成长三角的构建。

关 键 词:空间结构;区域发展;环沪经济带;宁合芜三角;江张靖三角

中图分类号: F061.5/K921 **文献标识码:** A

空间结构作为区域发展状态的指示器,是指社会经济客体在空间中相互作用及所形成的空间集聚程度和集聚形态,是第二次世界大战以后古典区位论走向综合化的产物^[1~2]。空间结构可以从多个角度予以研究,本文主要研究的是经济空间结构,即探讨的是由经济发展不平衡所导致的区域差异。另一方面,自1950年佩鲁提出增长极理论并将空间极化作为一种新的发展观以后,空间结构研究又被赋予了发生学的含义,并在此基础上衍生出发展轴、成长三角等多种空间结构形态及相应理论^[2~7],但由于增长极、发展轴等理论的严谨性尚远不能与古典区位论比较^[8],故只有结合具体的区域才能对其进行深化的研究。

江苏沿江地区由南京、镇江、扬州、泰州、苏州、无锡、常州、南通8个地级市及所辖36个县(市)组成。1995年该地区GDP总量为3967.79亿元,为江苏全省的76.97%,为上海市域的1.61倍,为长江三角洲(15个地市)的44.91%。作为国家“九五”规划中7大经济区之首(长江三角洲及长江沿江地区)的核心组成部分,深入探讨该地区的空间结构与区域发展,无疑具有重要的实践意义^[9]。

1 空间分异与产业轴线的演化规律

1.1 空间分异的影响因素与数学模型的构建

为全面探讨江苏沿江地区内部差异的总体特征

与一般规律,依据1995年各县市人均GDP指标,在定性分析的基础上,我们选择了2个主导影响因子:到上海距离(S_1)、到最近港口(上海、南京、镇江、高港、张家港、南通等6个一类港口)距离(S_2),以确定人均GDP(Y)与 S_1 、 S_2 的相关关系。公式如下:

$$Y = 21419 - 51.4 S_1 - 9.4 S_2$$

其中,相关系数(r)为0.85277,可决系数(r^2)为0.72722,说明该公式具有较好的拟合度,能较显著地反映 Y 与 S_1 、 S_2 之间的相关关系。

上式反映出以下两方面基本含义:(1)常数项的数值21419,即指由江苏沿江地区人均GDP的分布状态而反推出来的上海市市区的理论人均GDP值。1995年上海市市区人均GDP的实际值为22772,两者的误差仅5.94%;(2) S_1 与 S_2 的系数分别为51.4与9.4,说明 S_1 的影响程度远大于 S_2 ,亦即各县市至上海的距离是判断其GDPPC水平的最重要因子。当然,原有的工农业生产水平、自然资源开发利用程度,乃至领导能力、管理水平等因素也有一定的作用,但从区域总体特征看,紧邻上海的太仓、昆山等地和处于高峰值的上海相差幅度不大,并不因此而否定与上海距离远近这一因子的重要作用。

1.2 产业轴线的地域特征与发展规律

1.2.1 江南、江北不同轨迹的地域特征

虽然在全国意义上,江苏省沿江地区作为一个

收稿日期:1999-01-11; 修订日期:1999-05-20

基金项目:江苏省自然科学基金资助项目(BS98013)。

作者简介:陆玉麒(1963-),男,博士、教授,主要从事区域经济与可持续发展的教学与研究。E-mail: Yuqi-lu@263.net

整体而体现为全国沿江轴线的组成部分,但其内可进一步划分出四条特征不同的轴线,即江南的沪宁轴线和沿江轴线,以及江北的沿江轴线和通扬轴线。在剔除其中的重复市区、市县后,四条轴线的基本情况比较如下(表 1、表 2)。

从表 1 可以看出,在江苏沿江地区江南部分中,沿江轴线的发展速度比沿线快得多,两者 1980 年以来的年均增长速度分别为 17.37% 和 12.92%,相差达 5 个百分点;1980 年,沿江轴线的 GDPPC 仅相当于沿线的 58.25%,1995 年反而超过沿线 4.04%。

表 1 江苏沿江地区江南沿江与沿线发展比较(90 价)

Table 1 Comparison of development between the region along the Yangtze River and railway in south Jiangsu Province

区域	GDP(亿元)		人口(万人)		GDPPC(元)		年增长速度(%)
	1980	1995	1980	1995	1980	1995	
沿线	92.99	659.79	866.80	993.87	1593	9856	12.92
沿江	43.17	509.89	690.22	738.17	928	10254	17.37
市区	59.80	291.14	278.66	436.29	3186	9908	7.86
县市	76.37	878.53	1278.36	1295.00	886	10066	17.58

* 沿线指武进、常州市区、锡山、无锡市区、苏州市区、吴县、昆山;沿江指扬中、武进、江阴、张家港、常熟、太仓;市区指常州、无锡、苏州三市区。

表 2 江苏沿江地区江北沿江与沿线发展比较(90 价)

Table 2 Comparison of development between the region along the Yangtze River and railway in north Jiangsu Province

区域	GDP(亿元)		人口(万人)		GDPPC(元)		年增长速度(%)
	1980	1995	1980	1995	1980	1995	
沿线	18.82	142.52	388.10	428.49	720	4938	13.70
沿江	20.98	141.96	521.58	549.82	597	3829	13.19
市区	8.51	74.62	82.17	111.79	1537	9911	13.23
县市	31.30	209.86	827.52	867.11	561	3593	13.18

* 剔除其中的重复市区、市县后,沿线指扬州市区、江都、泰州市区、姜堰;沿江指邗江、江都、泰兴、靖江;市区指扬州、泰州两市区。

这充分表明,1980 年以来,江南出现了明显的经济重心向长江移动的迹象,江南沿江轴线已是一条发育较为充分的轴线^[10]。

沪宁沿线经济发展相对较缓,固然是由于沿线县市发展略逊于沿江县市,但更主要的原因是沿线苏州、无锡、常州三市市区发展缓慢,年均增长率仅 7.86%,比县市年均 17.58 的增长速度慢近 10 个百分点。

与江南比较,江北 1980 年以来的经济发展体现出截然不同的发展特点,江北沿江轴线的经济发展慢于沿线地带,两者 1980 年以来的年均发展速度分别为 13.19% 和 13.70%,相差 0.5 个百分点。事实上江北沿江仅具轴线的雏形,严格来说还不成其为轴线。江北沿线经济的相对快速发展,主要是由于市区经济的发展不仅没有象江南一样慢于而是略快于县市经济的发展,两者年均发展速度分别为 13.23%、13.18%。在我国现有经济体制下,市区经济的发展速度能快于县市经济,表明该地区还处于非常明显的城市极化阶段,处于城市经济迅速壮大

的阶段。

1.2.2 江南、江北产业轴线演化的共同规律

上述分析表明,江苏沿江地区的地域运动对江南而言,表现为原有产业轴线(沪宁线)渐趋完善的同时,在沿江出现了一条新的产业轴线;而对江北而言,沿江轴线还在萌芽之中,主要是原有产业轴线(扬州—泰州)的进一步强化并逐步成形。显然,江南、江北地域运动的空间表现形式有明显的差异,但深入考察以后又可以发现,两者事实上又遵循着相同的发展模式和发展规律,即在港口与(城市)区域的关系上,都属于港口建设与(城市)区域经济协调发展的模式,而不属于港口先行的发展模式。具体而言,两者均表现为以(城市)区域经济的发展壮大为前提,即首先都表现为沿线经济的发展和隆起,然后促进和带动港口的发展,而不是相反。应该说,这是江苏沿江地区一个非常重要的特点。

前面的分析表明了影响江苏沿江地区港城关系的两个主导因素:一是作为沿海与沿江的交汇点,是长江上中游物资中转的枢纽地域;二是总体上遵循

了港城互动而非港口先行的发展模式。仔细分析可以发现,这两个因素之间存在着内在的冲突。为此,我们测算了江苏沿江地区分市港口吞吐量与 GDP 之间的比例系数(表 3)。

从表 3 可以看出,江苏沿江地区港口与所在城市的平均比例系数为 2.45,其中只有南京、镇江、南通三市高于这一平均值。这就表明,虽然江苏沿江地区是长江上中游物资中转的枢纽地域,但明显体

表 3 1995 年江苏沿江地区港口与区域发展状况(万 t;亿元)

Table 3 Developing status of port and region along the Yangtze River in Jiangsu Province in 1995

港口	名称	南京	镇江	高港	张家港	江阴	南通	合计
	吞吐量	5040	1230	106	878	760	1610	9720
城市	名称	南京	镇江	扬州(泰州)	苏州	无锡	南通	合计
	GDP	576	286	605	903	761	467	3968
比例系数		8.75	4.30	0.18	0.97	1.00	3.45	2.45

现出这一优势的仅南京、镇江与南通 3 市(分别位于江苏沿江地区的东、西两端)。这就表明,作为长江下游的枢纽地域,江苏沿江地区确实具有有别于其它地区的明显优势,但这一优势还不足以形成或选择港城(区域)关系中的港口先导模式。因此,江苏沿江地区“以港兴城”的提法并不具有普遍的规律,在进行港口建设时,应遵循港口与区域协调发展的基本思路,以所在区域的发展为其主要物质基础,而不能主要寄希望于区外物资的中转上。

2 以轴线变动为主导,确定相应的区域发展模式

在对江苏沿江地区的空间结构形态、主导影响因素、主要轴线的地域运动规律、港城关系模式等予以上述分析,有助于把握该地区区域发展的基本思路。

2.1 以沪宁线为依托,进一步实施以技术为本的区域发展模式

80 年代以来,发达国家对传统的区域经济发展理论和政策进行了多方面反思。许多研究表明,长期经济增长大都多源于技术能力和提高,为此,为了增强本国在国际上的竞争优势,不少国家都研究了符合本国经济发展的技术驱动机制和以技术为本的区域发展战略,其中心内容是将技术能力看作是经济发展的核心^[11~12]。

以技术为本的区域发展模式对沪宁沿线城市具有不同的含义。对南京而言,作为江苏省省会、江苏唯一的市区人口超过 200 万的巨型城市,综合科技实力居全国各特大城市的前列,近几年来技术交易额一直居全国第二位,其产品、产业结构代表了江苏沿江地区及江苏全省的最高水平。按照产品生命周

期理论^[13],特大城市、大中城市、小城市之间应当在技术密集、资金密集、劳动密集等不同产业上形成合理分工,而这主要取决于该区域中心城市的技术层次。中心城市的技术层次和潜力也就决定了整个区域的发展前景。因此,在产业结构调整中,应加快提高南京市区的技术层次和高新技术产业的比重这对于促进和带动江苏沿江地区 and 全省的经济发展具有积极意义。

对于苏锡常而言,该地区的农村工业化、城市化已达到一个新的发展阶段^[14]。随着农村剩余劳力的逐步转移,该地区的劳力成本明显抬升,劳动密集型产业的发展条件日趋恶化。在这种情况下,不仅大中城市的产业结构需要调整,乡镇工业的产品也必须升级换代增加技术含量。另一方面,环境污染的日益加重也成为改造传统产业的重要原因。以苏州、无锡所依托的太湖为例,1980 年二类水体面积占 98.8%,1995 年四类水体面积占 96.2%。其中,来自工业污染源的废水排放量为 133 006.26 万 t/年,占废水排放总量的 33.4%,居各污染源之首^[15]。

2.2 因地势导,推进江北轴线的进一步隆起

江北与江南的经济差距主要是经济发展阶段的不同,因此不能简单的套用江南发展模式。对江北而言,目前还处于城市化进程中的极化阶段。因此,当前发展的重点依然还是扬州、泰州、南通三市市区的发展上。这些区域性中心城市成长壮大到一定程度以后,才有可能进一步推动当地区域经济的发展。其中,值得重视的是 1996 年行政区划调整后新设的省辖市泰州市。

泰州市是里下河地区的门户,又是苏南技术、产业向苏北扩散、转移的中通道,位置十分优越。但由

于长期为一县级市(50年代至80年代中期,曾是江苏唯一的县级市),故相对发展缓慢,1978-1995年年均发展速度仅15.33%,不仅不及江北县市的平均水平,比扬州市区17.39%的年平均增长速度还低2个百分点。该市1996年从原扬州市析出,包括所属县市的经济总量与现扬州市域相当,从所处的地理区位和水土资源条件看,由于消除了行政制掣^[6],今后应当具有相当大的发展潜力。事实上,江苏已有这样的先例。例如,原盐县城1983年升格为地级市(区)后,其1985~1995年年平均增长率高达19.70%,稳居江苏各地级市之首。

2.3 从港城互动角度,分类确定各具特色的发展模式

江苏沿江地区8个地级市中,5个位于江南、3个位于江北,除常州圩塘港在建外,均有沿江港口分布。因此,建立合理的港城关系对该地区的经济发展就显得特别重要。

江苏沿江地区的港城关系可分为两大类:一是港城合一型,包括南京、镇江、南通;二是港城分离型,包括苏州、无锡、泰州。对前者而言,港、城由于为同一管辖主体,所以一般不存在利益矛盾;对后者而言,由于管辖主体不同,则利益矛盾较难协调。其中,苏州、无锡两市与港口虽然分离,但宜发展的主导产业可以实现这种空间分离,原因是苏锡市区以技术导向型产业为发展重点,而港口则宜于发展大水运量、大耗水量的临水型重化工业^[17]。两市所具备的港城分离格局,并不影响其经济发展。

其中,苏州市将逐步形成一城两港的发展模式。近20年来,苏州市的门户港城主要为张家港,该港是江苏五大部属港之一,并有全国唯一的内河型保税区作为依托。另一方面,1992年在江苏省沿江地区经

济发展规划纲要中,太仓港被列为省级重点开发港口和大型原料基地,该港的大规模开发开始启动;1994年苏州新加坡工业园区建设时,将其作为门户港城予以配套建设;1997年开始的长江口整治工程及上海国际航运中心的建设,将太仓港作为江苏沿江地区诸港口共同参与上海国际航运中心建设的组合港。这样,太仓港不仅将成为苏州市的门户港城,甚至有可能成为江苏沿江地区最重要的港口城市之一。

泰州市区与高港的关系属另一种情形。一方面泰州已出现现代家电实力雄厚的春兰集团,另一方面就全区而言,从现有经济发展阶段角度分析,泰州市区适宜发展的产业主要是劳动密集型和资金密集型产业,尤其是重化工业。这就与高港可以发展的临水型工业发生类同。1997年4月,高港以及口岸、田兴等10个乡镇从泰兴、姜堰两市中划出,成立直属泰州市区的高港区。行政体制的协调,为泰州市区与高港之间建立合理、高效的港城关系提供了前提条件。

3 构建富有增长潜力的发展极与成长三角

根据产业轴线的地域运动过程与发展规律,不仅可以从轴线变动角度确定相应的区域发展模式,并且还可以在此基础上,依据成长三角理论^[18],构建富有增长潜力的发展极与成长三角。

3.1 环沪经济带的隆起与苏锡增长板块的进一步培育

环沪经济带由与崇明隔江(长江北支航道)相应的启东、如东、海门、通州和与上海市青浦、松江两县接壤的太仓、昆山、吴江等^[19~20]构成(表4)。

表4 1995年苏沪接壤地带经济发展水平比较(元)

Table 4 Compare of economical developing level of the contiguous areas of Jiangsu Province and Shanghai City in 1995

区域		南北接壤					东西接壤			
江苏	县市	均值	启东	如东	海门	通州	均值	太仓	昆山	吴江
	GDPPC	6 012	6 873	5 215	6 541	5 450	17 754	18 943	17 287	17 032
上海	县市	均值	崇明				均值	青浦	松江	
	GDPPC	4 779	4 779				11 609	12 008	11 210	
差额		1 233					6 145			

从表4可以看出,江苏沿沪县市GDPPC值分别高出上海对应县的1233元和6145元,分别相当于高出25.80%和52.93%,亦即在上海周围的江苏各县市,已形成有一定高度的隆起带。也就是说,上

海市区的扩散作用在上海市域内并不明显,而是在越过上海市域、进入江苏后才充分显示出来。这一现象的产生原因既和上海星期日工程师、依上海的亲缘与血缘关系而取得的技术扩散有关,也和江苏

沿江地区以较大的优惠政策吸引外来投资有关。

然而,从县市角度理解环沪经济带,尚嫌不足。从地缘、血缘角度考虑,环上海的苏州、无锡、南通、嘉兴、宁波等都应看作是环沪经济带的组成部分。在这样的地域范围内,以 80 年代乡镇企业的异军突起为标志,苏州、无锡拉开了与环沪经济带内其它地市的经济差距,并同时拉大了与常州的差距。虽然在江苏省经济区划中,常州与苏州、无锡并在一起而成苏锡常经济区,但其间差距已高于与其它经济区的差距。不仅如此,正是由于 80 年代乡镇企业快速发展所奠定下的良好经济基础与投资环境,从而为 90 年代大规模吸引外资提供了前提条件。1995 年苏州、无锡两市外资共 283.54 亿元,占江苏沿江地区 68.28%,占全省 64.20%,已步入以外资为主要推动力量的经济发展新阶段。因此,有必要依据该地区经济发展的新特点,采取相应的发展对策,使该地区作为一整体,成为推动江苏经济发展的核心力量。

3.2 江张靖成长三角的构建

在建的江阴长江大桥将于 1999 年建成。该桥直接将江阴、靖江相连,使原本近一个小时的车程缩短为几分钟,距张家港港口也仅 11 km,从而为江阴、张家港、靖江 3 个县级市构成一紧密相连的成长三角,提供了前提条件。

该三角最明显的优势是港口发展条件十分优越。由于地处江尾海头,故是船舶倒装换载的最佳区位之一。长江内河船舶过江阴后必须减载 10%,并且运价提高 20%。另一方面,随长江口整治成功,将能靠泊 5 万 t 级船舶,10 万 t 级船舶将能乘潮进港。因此,该三角在南北两岸岸线资源合理规划和布局的前提下,近期将可望形成近 3 000 万 t 的年

吞吐能力、5~10 万 t 级靠泊能力的特大型港口。

从宏观区域背景看,2010 年以前,全国将建成 12 条总里程为 3.5 万 km 的公路主骨架。其中,沟通着我国跨世纪面向亚太的三大区域增长极—环渤海地区、长江三角洲和珠江三角洲的京沪线和同(江)三(亚)线(国家沿海公路主通道)在江苏境内合并(淮阴—江都),将由江阴长江大桥过江。这样,江张靖三角就成为我国东部公路主骨架与长江十字交叉的咽喉要道。

此外,江阴长江大桥的建设为江苏省实现苏南、苏北经济的共同发展开辟了一条快速通道。它将通过新沂—吴江线、徐州—宜兴线,以及日通车 6 万辆的营运力,使苏南与苏北更紧密地联为一体。因此,江张靖三角作为联接苏南与苏北的最佳枢纽点,有必要因势利导,作为江苏经济的新的成长点予以积极培育。

3.3 宁合芜成长三角的构建

南京位于江苏的西南一隅,由于计划经济体制所限,与安徽之间的经济联系一直未能充分展开,大大限制了其经济地位的进一步提高。在市场经济条件下,目前构建宁合芜三角已具备较大的可行性。该三角由南京、合肥、芜湖这三个端点城市和位于其连接线上的马鞍山、巢湖共 5 市组成。其基本特点是具有空间上的紧凑性,南京至合肥为 150 km(是全国省会城市间最短的距离),南京至芜湖为 90 km,合肥至芜湖为 110 km。'另一方面,城市群构建的前提条件是交通设施的完善。目前,南京至合肥的高速公路早已通车,合肥至芜湖为高速公路,南京至芜湖的高速公路也即将建成。交通条件的根本性改善,使三者之间均在 2 小时左右汽车时间距离之内(表 5)。

表 5 宁合芜三角基本情况

Table 5 Basic situation of the triange of Nanjing-Hefei-Wuhu

区域	市区非农业人口(万人)	市区 GDP(亿元)	开放城市	一类口岸	国家级开发区
宁合芜	403.01	77.86	3	2	3
南京	226.02	440.01			
合肥	90.40	180.00			
芜湖	47.09	51.69			
马鞍山	37.70	69.69			
巢湖	16.17	36.47			

从表 5 可以看出,宁合芜三角中,有 2 个省会城市、3 个对外开放城市、2 个一类口岸、3 个国家级开发区。边长为 100~150 km 的三角形中,集中了如

此之多的高等级城市,不仅表明了这一区域城市发展的高密度,也说明南京的城市发展,具有坚实的后方依托。

长江东西向横贯而过,为宁合芜三角发展大运量、大能耗、大耗水等临江型工业提供了不可多得的资源条件,芜湖至镇江段成为临江型产业最为发达的区段^[21]。临江型产业成为推动各别城市及宁合芜三角的重要力量,并将继续成为富具竞争力和发展潜力的产业。其中,南京石化、马鞍山钢铁等在全国占有突出的优势或重要的地位,而遍布沿江各市的水泥工业的发展,使沿江地市成为长江三角洲最大的水泥供应基地之一。另一方面,安徽省所实施的“一线两点”(沿江一线及合肥、黄山两点)的区域开发战略,合肥经巢湖至芜湖的工业走廊与城镇带的建设,将成为引导和推动安徽经济发展的最重要的极核地带。

在宁合芜三角的构建过程中,首先应充分发挥南京与合肥高等院校和科研机构数量多、科研力量雄厚的优势,注意产业内水平型协议分工的加强,尤其是在高科技领域中的分工与协作。其次是完善道路建设,以此作为推进宁合芜三角一体化的关键手段。其中,除配合铜九铁路、宁西铁路等全国性道路建设外,应将重点放在强化区内联系的公路建设上,特别是南京—滁州线、芜湖大桥南联接线、马鞍山—禄口机场线、宣城—高淳东坝线等。

当然,无论是宁合芜还是江张靖成长三角的构建,除考虑强化区内经济联系、推进区域经济一体化进程外,还应充分注意依据各自的优势,加强与其它区域的经济联系,在全国的区域分工中确定和强化自己的经济地位和主导产业,避免产业类同和重复建设。

本文在余之祥研究员的指导下完成。谨此致谢。

参考文献:

- [1] 陆大道. 区域发展及其空间结构[M]. 北京: 科学出版社, 1995: 98~103.
- [2] 陆大道. 2000 年我国工业生产力布局总图的科学基础[J]. 地

理科学, 1986, 6(2): 110~118.

- [3] Perroux. F. Note Surla, Notion Des Poles De Croissance, Econ [J]. 1955. 4(1), 307~320.
- [4] Grafton. D.J. Small Scale Growth Centres in Remote Rural Regions[J]. The Case of Alpine Switzer and Applied Geography. Vol. 4, 1984.
- [5] Gilbert. A. A Note on the Incidence of Development in the Vicinity of a Growth Centre[J]. Regional Studies. Vol. 9, No. 4, 1975.
- [6] Friedmann. J. Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela. The WIT Press, 1966.
- [7] 弗朗索瓦. 佩鲁. 新发展观[M]. 北京: 华夏出版社, 1987: 1~39.
- [8] 魏心镇. 关于工业布局理论研究的探索[J]. 地理科学, 1989(1): 16~24.
- [9] 杨吾扬. 区位论原理—产业、城市和区域的区位经济分析[M]. 兰州: 甘肃人民出版社, 1989: 259~262.
- [10] 余之祥. 试论长江沿江经济带及其发展[J]. 科技导报, 1993. 2. 19~22.
- [11] 陆玉麒. 江苏主要产业轴线发展潜能比较研究[J]. 地域研究与开发. 1997, 16(2): 37~42.
- [12] 王辑慈. 现代工业地理学[M]. 北京: 中国科学技术出版社, 1994: 170~172.
- [13] 周起业. 地区经济发展中的梯度理论是怎么回事[J]. 地区发展战略研究, 1986. 5: 48~51.
- [14] 魏心镇. 我国高新技术产业开发区的区位比较及推进合机制分析[J]. 地理科学, 1992, 12(2): 108~117.
- [15] 郁进军. 我们只有一个太湖[N]. 中国青年报, 1996. 4(23): 1.
- [16] 陈传康. 行政区划掣肘经济发展的研究[J]. 地理学报, 1993, 50(4): 329~336.
- [17] 陆玉麒. 长江口整治与江苏沿江地区经济发展[J]. 经济地理, 1996, 16(4): 255~258.
- [18] 陆玉麒. 亚洲成长三角与中国区域经济发展[J]. 区域经济研究, 1996. 6: 43~45.
- [19] 袁 峰. 环浦东经济圈的探讨[J]. 科技导报, 1993. 2: 24~27.
- [20] 丁景点. 苏锡常通在上海经济区城镇体系中的地位和作用[J]. 地理科学, 1984, 4(3): 207~212.
- [21] 郑弘毅. 港口城市探索[M]. 南京: 河海大学出版社, 1991: 76~85.

Spatial Structure and Regional Development in the Region along the Yangtze River in Jiangsu Province

LU Yu-qi

(Department of Geography, Nanjing Normal University, Nanjing Jiangsu 210097)

Abstract: The spatial structure of the region along the Yangtze River in Jiangsu province is the result which is acted synthetically by the distance from Shanghai and from the nearest port of the Yangtze River. Based on this, the GDPPC of Shanghai City can be deduced by distributing status of GDPPC of the region along the Yangtze River in Jiangsu Province. In the recent ten years, the south side of the Yangtze River of this region has formed a new developing axes. It makes clear that the regional spatial structure has basically formed. To the relationship of port and region, both sides of the region along the Yangtze river follow the mutual unisonous developing pattern which port and region motivate each other. This law can instruct the development of the region along the Yangtze in north part of Jiangsu province, whose axes hasn't formed. Based on this, the article studies the building of two developing Triangles of Nanjing-Hefei-Wuhu and Jiangying-Zhangjiagang-Jingjiang.

Key words: Spatial structure; Regional development; Economical belt around Shanghai; Triangles of Nanjing-Hefei-Wuhu; Triangles of Jiangying-Zhangjiagang-Jingjiang