

32.资源型地区转型与高质量发展

青藏高原及周边地区城市经济联系与交通格局

仲俊涛

西安科技大学

摘要：交通体系不发达、城市间经济联系弱是制约青藏高原地区经济社会发展的主要障碍之一。以青藏高原及周边主要进出枢纽等 18 个城市为研究对象，基于城市流模型和可达性模型对引力模型进行修正，分析城市辐射能力和交通格局，建构青藏高原及周边城市经济联系网络，为区域经济社会发展及交通设施布局提供参考。结果显示：①2000-2020 年，各城市的城市流强度都有大幅增加，但存在显著的均衡-极化发展过程，成都的辐射带动能力显著增强，兰州增长最慢；②2020 年单个城市到其他城市的平均时间距离为 8.55 h，兰州以 5.61 h 最优，喀什以 12.15 h 最差，研究区交通系统整体落后，可达性差，制约经济交流与发展；③2020 年单个城市经济联系总强度均值为 117.71 亿元，超均值的有成都（719.21 亿元）、昆明（344.72 亿元）、兰州（301.62 亿元）、雅安（258.58 亿元）和西宁（194.03 亿元）；两城市间经济联系平均强度为 6.92 亿元，仅 14 组超过均值（占 9.15%），联系强的有成都-雅安（244.26 亿元）、成都-昆明（244.03 亿元）、兰州-西宁（111.21 亿元）和成都-兰州（92.19 亿元）等；④对青藏高原的经济辐射主要来自高原东部，形成以成都为核心，兰州、昆明为副核的一体两翼格局。成都、昆明的经济辐射能力虽强，但青藏高原的承接有限，主要沿高原外围南北辐射，地理阻隔显著，应尽快打通东西辐射通道，重点推进川藏、滇藏铁路，西（宁）成（都）高铁、川青铁路和川藏高速建设；兰州交通优势明显，需加快经济发展，提升辐射能力；同时，应加强高原内部西宁和拉萨 2 个都市圈和格尔木、昌都等交通枢纽城市建设，做到内外兼修，更好的辐射带动青藏高原经济社会发展。

关键词：城市流模型；修正引力模型；经济联系；交通格局；青藏高原