

中心在交通线附近的分布更加密集,呈现由中心城区向外围地区扩散的趋势。

(2)读图可知,东京都市圈交通布局有两个突出特点:一是形成了高速铁路、轨道交通、公路等多样化、多层次的交通布局,二是整个都市圈道路组成放射式的网状结构。多样化、多层次、高密度的交通线完善了交通布局,使大型购物中心的分布从中心城区向外围地区扩展成为可能。在外围地区,许多交通线交会处人口流动规模大,有利于大型购物中心的建设和扩张;在中心城区,多种交通方式有机衔接,交通通达度高,人口密集,高等级大型购物中心分布更多。

易错警示 本题易审题不准。题干要求“说明交通布局对东京都市圈大型购物中心分布的有利影响”,应先说明东京都市圈交通布局的情况,再分析交通布局情况对大型购物中心的分布产生的有利影响。

(3)从图中可看出,网购物流中心主要分布在地租低的城市外围,且靠近交通线。分布在城市外围,主要是由于网购物流中心占地面积相对较大,而外围地区的边缘地带用地空间大、地价相对较低,可降低土地成本。网购物流中心货物运量大,且时效性要求高,布局在交通线附近有利于货物的接收和商品的及时配送。

知识拓展 网购物流中心的区位选择

网购物流中心是专门为网络购物提供物流和运作的场所,具有仓储、流通加工、信息处理、分拣与配送等功能,要进行大量货物的集中、存储和中转,因此用地面积相对较大,对交通通达度要求较高。故应分布在交通便利、土地租金低的地区。

(4)影响大型购物中心布局的区位因素有交通、市场、基础设施、成本等。根据材料可知,由于经济长期低迷,土地价格下降,使得大型购物中心再集聚到中心城区的成本较低。另外,东京政府采取了一系列措施促使大型购物中心向东京中心城区再集聚。东京政府改善了中心城区基础设施,设施服务水平提高;加上政府减少了土地利用限制,可利用土地增加,土地利用条件改善,有利于商业设施改扩建和人口回流;政府一系列的政策和措施鼓励企业和人口不断回流至中心城区,扩大了中心城区的服务人口规模,消费市场广阔,吸引大型购物中心向东京中心城区再集聚。

知识总结 大型购物中心属于商业性服务业,商业性服务业进行区位选择时主要考虑的因素有市场、交通、劳动力、政策法规、集聚效应、历史文化等人文因素。

第四章 区域发展战略

第一节 交通运输与区域发展

第1课时 交通运输方式和布局

刷基础

1. B 【解析】根据不同交通运输方式特点可知,运速最快的是航空,最慢的是水运;所以由快到慢的是航空→铁路→公路→水运,故 B 正确。
2. B 【解析】根据不同运输方式的特点可知,铁路运输运量大、速度快、运费较低、连续性好;公路运输机动灵活、周转速度快、对各种自然条件适应性强,但是运量小、运输成本较高;水运运量大、成本低;航空运输速度快、运输效率高,但运输成本高。泰国和上海都位于沿海地区、都有优良海港,天然橡胶的运输量大,应该采用水运;鲜花运输时效性强,所以鲜花由荷兰运至美国应选择航空运输;集成芯片质量轻、体积小、价格高,应该采用航空运输;澳大利亚至上海的铁矿石运量大,水运价格低,故 B 正确。
3. A 【解析】阅读图文材料,结合所学知识可知,京哈高铁沿线,辽宁省站点数量多主要是因为沿线的城镇数量较多,交通运输的需求量较大,故 A 正确;整个高铁线路的修建,国家资金是充足的,故 B 错误;京哈高铁的沿线地区,地势都较为平坦,工程建设难度不大,故 C 错误;整条线路的科学技术水平都较高,不只是辽宁省内,故 D 错误。
4. B 【解析】根据题意,结合所学知识可知,京哈高铁沈阳到哈尔滨段,纬度较高,冬季寒冷而漫长,气温较低,多季节性冻土分布,导致修建过程较为困难,故 B 正确;沈阳到哈尔滨段,经过区域大多为平原地形,较为平坦,故 A 错误;由于纬度较高,气温较低,蚊虫较少,故 C 错误;沿线区域海拔较

低,无严寒缺氧问题,故 D 错误。

5. B 【解析】适度超前是指设计标准要满足今后一定时期的运输需求,但材料中强调的是因原有的两座大桥通行压力大才增建海湾隧道,并非体现适度超前原则,A 错误;汕头市被榕江分割为南北两岸,曾经仅靠两座大桥沟通两岸,通行压力较大,增建海湾隧道是为了满足两岸日益增长的交通运输需求,主要遵循依据运输需求的原则,B 正确;材料中未提及耕地相关信息,增建隧道不是为了少占耕地,C 错误;材料未体现国防需要与增建隧道的关系,D 错误。

知识拓展 交通运输布局的原则

依据运输需求	运输方式和交通线、站的选择、标准,以及交通运输网的密度等,都应依据运输需求而定
适度超前	设计标准要满足今后一定时期的运输需求,但标准过高会造成浪费
因地制宜	运输方式的选择,交通线、站的选址以及设计标准等要充分考虑自然条件
尽量少占土地	交通线、站布局应尽量少占土地,尤其是耕地
其他	平衡地区发展,适应国防需要等

6. C 【解析】海湾隧道建设在海底,受地质条件影响大,如海底岩石、土层的性质等会影响建设难度和成本,①错误;跨海大桥建在海面之上,受风浪影响大,而海湾隧道在海底,受风浪影响小,②错误;海湾隧道在海底建设,相比跨海大桥对海洋生态的影响小,对海洋生物活动、海洋景观等破坏较小,③正确;跨海大桥有桥墩等结构,会对航运产生一定干扰,海湾隧道在海底,对航运干扰小,④正确。故选 C。

刷提升

1. B 【解析】读图可知,该区域矿产资源丰富的地区多位于公路和铁路沿线,推测公路和铁路主要是随着矿产资源的开采而修建的,B 正确;图中内陆地区城镇分布稀疏,城镇分布的地区交通线并不一定密集,A 错误;图中内陆地区地形平坦开阔,地形对交通运输网布局影响不大,C 错误;该区域内陆地区主要为撒哈拉沙漠,淡水资源的分布没有太大区别,D 错误。
2. A 【解析】该区域原油多在内陆地区开采,管道运输能实现从开采地直接输送到地中海沿岸港口,连续性强,且损耗小;在港口装船后采用海洋运输,海洋运输成本低,方便运输大宗货物,将原油运往世界各地,A 正确。该区域原油主要在内陆地区开采,不能先海洋运输后管道运输,且原油运量大,不适合采用公路运输,B、C、D 错误。
3. A 【解析】城际铁路平均发车间隔为 10~20 分钟,基本达到“公交化”的水平,能够满足长株潭“一小时通勤圈”内人们高频率、短距离的出行需求,体现了满足当前高密度出行需求的交通运输布局原则,A 正确;材料中强调的是城际铁路“公交化”运营对出行需求的满足,并未突出采用先进技术和科技创新方面的内容,B 错误;“公交化”运营侧重于提高运输效率和服务质量,以满足人们的出行需求,与保护环境、可持续发展的关联不大,C 错误;城际铁路“公交化”运营是为了方便人们的出行,“公交化”运营强调的是高频率发车,而不是通过减少站点来提高运行效率,D 错误。
4. C 【解析】“拐大弯”通常会增加线路长度,从而增加建设成本,而不是节省成本,A 错误。若为避开山区高山峡谷,应该更倾向于选择地形相对平缓的路径,而不一定是“拐大弯”,B 错误。途经昌都这样的人口重镇,可以更好地满足当地居民的出行需求,促进当地的经济的发展,C 正确。“拐大弯”会使线路里程增加,而不是缩短,D 错误。
5. B 【解析】由于川藏铁路建设难度大,投资多,在不同时期的经济和技术水平下,分段建设能够更合理地安排资源和施工,逐步推进工程,B 正确。分段建设并非主要体现对自然障碍的克服,而是综合考虑多种因素的结果,A 错误。对建设资金的需求量大只是分段建设的原因之一,更重要的是考虑经济和技术的阶段性,C 错误。由图文材料可知,林芝—拉萨段、成都—雅安段于 2014 年开工建设,现已建成通车,2020 年开工建设的雅安—林芝段预计 2030 年建成,而雅安—林芝段通过横断山脉,是川藏铁路建设难度最大的路段,故分段建设不是按照先难后易的顺序进行的,D 错误。
6. D 【解析】川藏铁路在建路段地形和地质条件复杂,通过建设较高比例的桥梁和隧道,可以适应复杂的地形和地质条件,减少对生态环境的破坏,是根据当地的实际情况作出的合理选择,D 正确。桥隧比高不是由运输需求来决定的,运输需求更多影响线路的走向和站点设置,A 错误。适度超前原则强调的是设计标准要满足今后一定时期的运输需求,与桥隧比高的关系不大,B 错误。桥隧比高与发挥综合运输优势的关系较小,综合运输优势主要体现在不同运输方式的协调配合上,C 错误。

第 2 课时 交通运输对区域发展的影响

刷基础

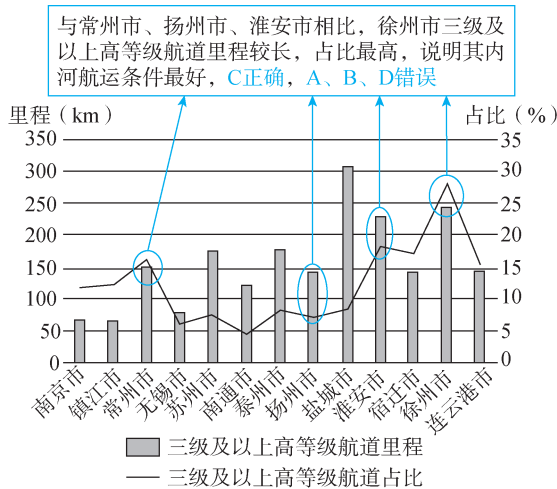
1. A 【解析】根据材料可知,该系统将空中悬挂式轨道交通与港口装卸业务相结合,打通集装箱运输港、船舶、货运集散场间的“最后一公里”(1 公里=1 千米),提高转运效率,节约建设土地,①③ 正确;此系统服务范围小,且不能增加货运种类,②④ 错误。故选 A。
2. B 【解析】空中悬挂式轨道交通在空中运行,能够缓解城市交通压力,B 正确;对提高城市等级规模影响小,A 错误;与增加就业机会关系不大,C 错误;轨道在空中,占地少,对城市空间结构影响不明显,D 错误。
3. C 【解析】贵州省位于云贵高原,地表崎岖不平,受地形地质条件限制,修路桥隧比高,C 正确;贵州省经济欠发达,资金力量并不雄厚,A 错误;造桥技术精湛、地方政策支持都不是贵州省修路桥隧比高的主要原因,B、D 错误。
4. B 【解析】盘兴高铁为贵州省内的高铁线路,不会缩短贵州省的出海空间距离,A 错误;贵州省拥有丰富的旅游资源,盘兴高铁建成后,将把沿线旅游资源串联起来,促进旅游业的发展,B 正确;修建高速铁路,可能会破坏高铁沿线地区的生态环境,C 错误;一条高速铁路的修建不能彻底解决贵州省的交通问题,D 错误。
5. D 【解析】河谷地带地势平坦,利于铁路展线,且利于公路运输铁路建设所需物资,但沿河谷展线,将会增加铁路线路长度,不仅会增加建设成本,也会因运输距离增加,导致运输成本增加,效率下降。因此,中老昆万铁路未沿河谷展线是为了缩短运输线路长度,减少运输时间,降低运输成本,D 正确。
6. C 【解析】中老昆万铁路建成通车运营可以加快铁路沿线城镇化进程,促进城市发展;可以促进沿线区域的经济的发展,也可以进一步完善区域交通运输网络;由于铁路不能到达所有地区,许多地方还需要公路运输,中老昆万铁路的通车运营可以促进区域内公铁联运合作,①②④ 正确。铁路建设不能均衡人口区域布局,③ 错误。故选 C。

刷提升

1. C 【解析】斯德哥尔摩的众多博物馆和名胜古迹分布在 14 座岛屿和一个半岛上,开发水上交通系统能将这些岛屿联系起来,加强彼此之间联系,C 正确;交通建设无法提高城市等级,A 错误;开发水上交通系统,交通工具会增加,会在一定程度上增加交通污染,B 错误;交通系统开发不能均衡人口分布,D 错误。
2. C 【解析】普通民航货运飞机的运量远大于大型无人机,因此提高货物运量不是无人机物流模式的优势,A 错误;有人驾驶的普通民航货运飞机平稳性优于无人机,B 错误;无人机无须搭载飞行员和相关生命保障系统,也不需要执行民航复杂的机组排班等流程,可大幅降低人力和运营成本,C 正确;复杂天气下,有人驾驶民航货运飞机的应对能力强于无人机,因此无人机天气适应能力更弱,D 错误。
3. C 【解析】矿产原料和农作物质量大、价值低,对时效性要求低,不适合航空运输,A、B 错误;初级农牧产品(如生鲜肉

类、乳制品等)保质短、附加值较高,且高原地区运输不便,适合通过无人机快速送达,是该航班装载的主要货物,C正确;林芝及绵阳地区工业不发达,缺乏高附加值工业品,D错误。

4. C 【解析】具体分析如下。



5. D 【解析】读图可知,盐城市三级及以上高等级航道里程最长,但其在航道中的占比较低,为促进内河航运发展,盐城市需疏浚河道,提升航道等级,改善河运条件,D正确;由图分析可知,盐城市的航道里程并不短,A错误;河陆联运,完善运输网络未针对内河航运条件本身进行优化,B错误;发展经济,提高河运货量并不能直接改善航运条件,C错误。

知识拓展 发展内河航运的条件

地形平坦,水流平稳,有利于船舶航行;气温高,没有结冰期或结冰期短,通航时间长;水量大,水位季节变化小,有利于发展航运;经济发达,人口众多,物产资源丰富,运输需求多;河海联运,可进一步增强内河航运的重要性。

6. C 【解析】铁路主要用于长途运输,深圳盐田港主要承担华南地区至欧美外贸集装箱运输功能,集装箱主要来自珠三角地区,与货源地距离较近,公路运输效率更高,C正确;由材料“货物离港主要依靠城市道路疏解”可知,城市道路疏解能力并不低,A错误;港口作业区面积有限通常会影响港口的整体吞吐能力,而不会直接导致海铁联运占比低,B错误;平盐铁路作为集装箱运输专用铁路,铁路站点的布局较为合理,D错误。

7. B 【解析】地下铺设铁路虽然可以减少对地面交通的干扰,但并不能直接提高铁路运输效率,A错误;材料中明确指出,改造的目的是“化解港城矛盾”,地下铺设可以减少铁路对城市地面空间的占用,缓解港城之间的空间发展矛盾,B正确;地下铺设铁路与城市内涝的关系不大,C错误;虽然地下铺设可以减少对地面空间的占用,但材料中并未提及生态用地的问题,D错误。

8. B 【解析】低空飞行仍受大雾、强对流等天气影响,且配套的起降场、管控设施建设成本并不低,A错误;低空经济开发利用空中空间资源,地面空间占用少,空间利用率高,还能分流地面运输需求,缓解地面交通拥堵,是突出优势,B正确;低空经济依托的多为小型航空器,运载量远小于铁路、水运,不

适合大宗货物长途运输,C错误;低空飞行对飞行技术、安全意识要求高,技术门槛较高,也不允许普通民众自由飞行,D错误。

9. B 【解析】加剧大气污染,降低环境质量属于负面影响,不符合设问要求,A错误;根据材料可知,低空经济是可辐射带动多领域融合发展的综合性经济形态,能带动航空器制造、低空运营服务、文旅等相关产业发展,培育区域新的经济增长点,B正确;航空器低空飞行需要消耗能源,不会大幅减少区域能源消耗,更不可能仅凭发展低空经济实现碳中和,C错误;公路运输的短途接驳、零散运输等功能不可替代,“完全替代公路运输”表述错误,D错误。

知识拓展 低空经济是一种新型的综合性经济形态。它以低空飞行活动为核心,以有人或无人驾驶飞行、低空互联网等技术组成的新质生产力与空域、市场等要素相互作用,带动基础设施建设、低空飞行器制造、低空运营服务和低空飞行保障等发展。低空经济包括低空飞行器制造、低空飞行、低空保障以及综合服务四个方面,横跨第二、第三产业。

10. A 【解析】交通选线中社会经济因素是主导因素,铁路建设的核心目的之一是带动沿线发展,综合方案相比北线、南线两方案,途经的城镇数量更多,可扩大铁路辐射范围,带动更多沿线城镇的经济发展,因此这是选线最终确定为综合方案优先考虑的因素,A正确。图中综合方案虽可连接沿线国家规划铁路,但规划铁路建设时间不确定,非当前选线的优先考虑条件,B错误。北线方案总长度 502 km,比综合方案更短,若优先考虑缩短铁路线总长度会选择北线,C错误。读图可知,北线方案地质构造条件最好,优于综合方案,若优先考虑避开地质差的区域会选择北线,D错误。

11. D 【解析】根据材料“相比原有的运输线路,距离将缩短近 1000 千米”分析,运输距离、运输时间缩短,能够提高货物运输效率,D正确。商品贸易类型由贸易双方的供需决定,该铁路建成不会改变商品贸易类型,A错误。交通通达度提高会促进贸易发展,增加货物运输总量,B错误。运输距离缩短,运输成本下降,会降低货物运输价格,C错误。

刷素养

12. A 【解析】新的交通方式发展会带动聚落空间形态的变化,由材料“近年来修建的京港澳高速公路和京广高铁从东部经过”可知,受交通条件的影响,未来城市将向东发展,西部多山地,有地形制约,南北方向没有新的交通线,A正确,B、C、D错误。

关键点拨 解答本题的关键在于厘清新的交通线路发展与聚落空间形态变化的关系,聚落空间形态沿交通干线扩展,交通干线成为聚落的主要发展轴。

13. B 【解析】高铁可缩短人们的出行时间,推进城镇化发展,②③正确;城市等级划分的主要依据是城市人口规模,高铁的修建不会直接提高城市等级,也不会扩大城市管辖范围,①④错误。综上所述,B正确,A、C、D错误。

第一节综合训练

刷能力

1. B 【解析】“高铁急送”是一种物流配送服务,对城市产业升级的直接促进作用不明显,A 错误。“高铁急送”实现了“足不出户、线上下单、门到门当日送达”,满足急件运送需求,为城市居民和企业提供了新的物流服务选择,增加了城市的 service 种类,B 正确。“高铁急送”业务主要是利用现有的高铁网络和城市交通进行货物运输,不会直接改变城市的空间形态,如城市的用地布局、功能分区等,C 错误。虽然有骑手取货和送货环节,但“高铁急送”是高效的物流服务,且会合理规划配送路线,并不一定会加剧城市交通拥堵,D 错误。
2. D 【解析】甲站点位于戴高乐机场航站楼区,汇聚了城际高铁、快铁等多种交通线路,核心服务对象是航空出行旅客,图示交通运输网络建成的主要作用并非优化甲站点土地利用方式,A 错误;甲站点的核心功能是服务航空客流换乘,并非服务周边居民日常通勤,B 错误;甲位于航站楼区,主要服务客运,不承担主要货运功能,C 错误;甲站点多种交通线交会且位于航站楼区,可以让航空旅客与高铁旅客实现不同交通方式的便捷换乘,D 正确。
3. B 【解析】会展中心布局在两个机场之间,同时有地铁、快铁等多种交通衔接,方便国内外参会人员抵达,也方便会展展品的运输,便于客货集散,而不仅仅是为了疏解参会客流,A 错误,B 正确;如果仅为了方便本市企业参展,会展中心布局在市中心或靠近本市企业聚集区更合适,C 错误;布局在两个机场之间,距离两个机场都很近,受机场噪声干扰更强,故不是为了远离噪声干扰,D 错误。
4. B 【解析】高铁以客运为主,大宗货物运输依靠海运、普通铁路运输,高铁不会成为大宗货运主要方式,A 错误。海铁联运将高铁客运、海洋货运结合,不同运输方式发挥各自优势、分工协作,实现整体运输效率最大化,B 正确。海铁联运完善交通网络,运输成本降低,运价趋于下降,并非运价提高,C 错误。综合交通运输网形成后,各类运输方式互补发展,单一运输方式功能得到拓展,不会弱化,D 错误。
5. D 【解析】通行时间缩短利于通勤、商务往来,但不会引发人口大规模迁移,人口大规模迁移更多受就业、环境等因素影响,A 错误。公路适合短途客运、零散货运,高铁侧重长途快速客运,B 错误。城市等级由人口规模、综合经济实力决定,仅靠高铁无法让苏州、嘉兴同步跃升为一线城市,C 错误。沿海高铁建成加强城市间联系,缩短时空距离,利于区域资源调配、产业转移,促进长三角地区产业分工与协同发展,D 正确。
6. D 【解析】内陆港规模主要取决于经济腹地范围和发展水平,腹地范围越大、经济发展水平越高,货源越充足,内陆港规模往往越大,D 正确;内陆港规模和内陆港与海港之间的距离、腹地交通运输方式的多样性及便捷度有一定的关联,但这些并非最主要的影响因素,A、B、C 错误。
- 关键点: 无法满足当地货运需求
- 易错点: 二者功能有相同之处,但公路运量不会因高铁建成而出现断崖式下降

7. C 【解析】根据材料分析可知,核心层通常是铁路中心站或内河码头等集散枢纽,承担多式联运的无缝对接,A、B 错误;中间层则主要布局物流仓储等与核心层关联度相对较高的产业,C 正确;外围层布局临港制造等与核心层关联度相对较低的产业,D 错误。
8. C 【解析】由图可知,内陆港空间布局演变过程中,“港口区域化”阶段的特点主要体现在将港口的运作从单一的港口扩展到“港口系统”,关注的是“港口系统”而非单个港口,生产流程和运营管理分散至腹地网络,形成了区域化的港口体系,②③正确。内陆港功能布局的圈层结构阶段形成了有序的物流组织和空间布局,港城关系阶段强化了港口与城市的衔接联动,①④错误。故选 C。
9. (1) 不受地面交通拥堵、红绿灯限制,速度快;车厢多,客运量大;有独立的运行轨道和系统,安全性较高;对环境的污染较小,符合绿色出行理念;不占用地面道路资源,提高城市空间的利用效率。(任答四点得 8 分)
- (2) 分布不均匀,密度空间差异较大;宝山区站点数量较多,密度最大;徐汇区均为两线换乘站。(6 分)
- (3) 促进沿线经济发展;方便居民出行;缓解地面交通压力;加强区域间人口流动和交流;减少私人汽车使用,减少尾气排放,改善城市环境质量。(任答四点得 8 分)
- 【解析】(1) 由常识可知,地铁多建设于地下,可缓解地面交通拥堵的问题,故地铁相较于其他地面交通的优势有不受地面交通拥堵、红绿灯限制,速度快;地铁的车厢多,相较于私家车等运输方式的客运量大;地铁有独立的运行轨道和系统,安全性较高,交通事故发生的概率低;地铁对环境的污染较小,符合绿色出行理念;地铁多建设在地下,不占用地面道路资源,提高城市空间的利用效率。【对比分析类】
- (2) 上海地铁 7 号线站点的空间分布特点主要从总体和局部进行描述。读图可知,上海地铁 7 号线站点的空间分布不均匀,密度空间差异较大;北部的宝山区站点数量较多,密度最大;南侧的徐汇区均为两线换乘站。【特征分析类】
- (3) 上海地铁 7 号线建设对沿线区域发展的积极影响主要表现在社会经济方面。地铁的建设可以促进沿线经济发展;地铁出行便捷,可方便居民出行;地铁建设可以缓解地面交通压力,改善人居环境;地铁线路较长,能加强区域间人口流动和交流;地铁建设能增加公共交通出行比例,减少私人汽车使用,减少尾气排放,改善城市环境质量。【影响意义类】

第二节 我国区域发展战略

刷基础

1. B 【解析】单纯给西部大量的财政补贴并不能使其与东部协调发展;保护西部的工业产品不受外部产品的竞争违背了市场规律;增加对西部基础设施的投资,进而推动西部经济建设是长远之计,也有利于积极发挥西部资源丰富的优势,同时,发挥地区优势,积极引进人才,弥补人才的不足,促进西部发展。综上,①③错误,②④正确,故选 B。
2. B 【解析】我国缩小东、西部经济发展差距主要是为了把东部地区的支援和西部地区自身努力结合起来,统筹经济发展,协调地区发展,实现东、西部两翼齐飞。故选 B。

3. C 【解析】交通运输属于基础设施建设,铁路发展对区域经济发展起着最基本的作用,改善交通,促进物资的流通,进而促进经济发展。故选 C。
4. A 【解析】由图示信息及所学知识可知,长江经济带横跨我国东中西三大区域,人口众多,经济腹地广阔, A 正确。单一交通便利、资源丰富、历史悠久并不能体现长江经济带具有独特优势和巨大的发展潜力, B、C、D 错误。
5. D 【解析】长江经济带的主体功能应该是发挥区域优势,建设综合立体交通走廊,统筹建设水运、陆运、空运,更好地推进长江上、中、下游地区的协同发展和东西部互动合作,而非提供生态产品,①错误,④正确。上海、武汉、重庆是城市群的经济、文化、交通中心,应在发挥大城市的引领和带动作用的同时,加快中小城市和特色小镇的建设,从而推行新型城镇化,②错误。长江经济带应把长江生态环境修复放在重要位置,加强流域重点生态功能区的保护和修复,增强涵养水源、保持水土等生态功能,建设沿江绿色生态廊道,坚持生态优先、绿色发展,③正确。故选 D。
6. D 【解析】南昌市是江西省省级行政中心,应发挥资金、技术优势,进行产业升级, A 合理;九江市位于长江沿岸,应发挥交通区位优势,融入长江经济带, B 合理;昌九发展轴应发挥地缘优势,承接产业转移, C 合理;生态“蓝肺”侧重于湿地环境的保护及生物多样性的维护,因此不适合发展光伏产业, D 不合理。根据题意,故选 D。
7. A 【解析】昌九一体化有利于区域产业合理布局,促进工业化,①正确;与构建长江下游城市群关系不大,②错误;有利于发挥集聚效应,提升区域竞争力,③正确;昌九一体化是区域内合作发展,对全省均衡发展影响小,④错误。故选 A。
8. C 【解析】北京不会将全部工业迁至河北, A 错误;在京津冀协同发展中,三地的经济差距会缩小, B 错误;天津以海空两港为核心,会扩大服务范围, C 正确;河北城镇化水平会提高,农业人口减少, D 错误。
9. C 【解析】京津冀协同发展,利于河北优化产业结构,加快产业升级, C 正确;现代倡导经济发展与环境治理相结合,不会使污染加重,环境质量不会下降, A 错误;城市等级不会改变, B 错误;京津地区部分工业迁出,河北人口向京津迁移的趋势会缓解, D 错误。
- 易错警示** 本题易错选 A 项。学生往往惯性思维,考虑北京、天津的工业迁往河北,导致河北污染加重,环境质量下降,忽略现代经济发展特点,国家注重经济与环境协调发展,整体环境趋向好转。
10. B 【解析】京津冀地区交通一体化,有利于各地区之间劳动力、技术、资源等生产要素流通,促进经济发展,②正确;公共服务协同,有利于促进各地区之间医疗、教育等公共服务资源重组与再分配,进一步提升区域协同发展水平,③正确;户籍一体化目前难以完全实现,且不是京津冀协同发展区域指数升高的关键条件,①错误;京津冀三地经济基础不同,经济总量平均不现实,也不利于协同发展,④错误。综上所述,②③正确,故选 B。
11. A 【解析】由图可知,京津冀地区产业协同模式中,北京为

- 知识型区域,河北为资源型区域,天津为加工型区域,各地区经济优势不同,产业不同,互补性强,有利于产业协同发展, A 正确;人口素质差距大、交通运输方式不同,不利于产业协同发展, B、C 错误;三地消费市场有差异,消费市场协同好不是该地区产业协同发展的基础条件, D 错误。
12. B 【解析】由图可以看出,京津冀各城市与北京经济联系指数和距北京的距离并不呈正相关;河北各地区的经济发展不平衡,北京对河北各城市的产业转移力度不同;廊坊占北京经济联系指数高与距离北京近有关;各城市等级、距北京远近极大地影响其与北京经济联系指数的强度。故选 B。
13. A 【解析】将京、津大量会污染环境的产业转移到河北,不利于河北生态环境保护;天津与北京优势互补,不应减弱北京与天津两城市间的联系;区域竞争互补,发挥京、津双核辐射作用,可带动京津冀区域发展;河北应注重接收京、津的产业转移,与京、津形成互补,大力发展种植业不利于其产业升级。故选 A。

第三节 海洋权益与我国海洋发展战略

刷基础

1. B 【解析】按照《联合国海洋法公约》的规定,一国可主张海洋权益的范围包括本国的内水和领海,还包括本国管辖的毗连区、专属经济区,以及大陆架海床和底土等, A 错误;国际海底区域是指国家管辖范围以外的海床、洋底及其底土, B 正确;在国家的内水、领海、专属经济区或群岛国的群岛水域以外的全部海域,称为公海,公海是不受任何国家主权管辖和支配的海域, C 错误;专属经济区是在领海以外并邻接领海的一带海域, D 错误。
2. B 【解析】开发领海、专属经济区以及大陆架的自然资源,发展国家海洋经济产业等,属于海洋经济权益, B 正确。海洋政治权益主要是指海洋主权、海洋管辖权、海洋管制权等;海洋安全利益主要是使海洋成为国家安全的国防屏障,通过外交、军事等手段,防止发生海上军事冲突;海洋科学利益主要是使海洋成为科学实验的基地,以获得对海洋自然规律的认识等, A、C、D 错误。
3. A 【解析】我国建设海洋强国采取的重要举措中,海洋经济发展是建设海洋强国的重要支撑,①正确;建设海洋强国,科学开发海洋资源,保护海洋生态环境,是建设海洋强国的基础,②正确;提升管控能力,巩固海防,坚决维护海洋权益是建设海洋强国的重要保障,③正确;大力开发两极地区的海洋资源会破坏两极地区的生态环境,且也不属于我国建设海洋强国采取的重要举措,④错误。故选 A。
4. C 【解析】海洋生物医药产业并非依赖传统药材种植,且气候条件对其发展的影响小,浙江发展该产业不是因为气候适合药材种植, A 错误。海洋生物医药产业重点在研发、生产,而非医药产品运输,且优良港口主要助力货物运输,不是产业发展的核心区位条件, B 错误。材料提到“海洋是药物研发的巨大宝库”,浙江濒临海洋,海洋生物资源丰富;同时“形成以杭甬为研发中心、温绍舟台联动发展的格局”,说明科研实力雄厚,这是发展海洋生物医药产业的主要优势, C 正确。浙江经济发达,劳动力成本较高,且海洋生物医药

产业更看重技术、资源,并非依赖低成本劳动力和制造业基础,D 错误。

5. A 【解析】采集海洋生物需专业设备和技术,难度大,且海洋生物样本对保存条件要求高(如温度、压力等),保存困难,这是海洋生物医药研发面临的主要挑战,A 正确。由材料可知,海洋生物种类繁多,可利用资源丰富,B 错误。深海环境复杂,但“污染严重,生物药用成分低”不是普遍现象,也不是主要的挑战,海洋生物本身因其独特的生存环境而具有特殊药用价值,C 错误。国内海洋生物医药产业处于发展阶段,市场潜力大,并非竞争大,利润空间潜力大,且这不是研发层面的主要挑战,D 错误。

6. B 【解析】该格局是海洋生物医药产业的分工,与传统渔业产值关联小,A 错误。以杭甬为研发中心(侧重研发)、温绍舟台联动发展(侧重生产、转化等),能优化区域产业分工,促进协同创新,推动海洋生物医药产业发展,B 正确。海洋生物医药产业发展不是为了扩大海洋捕捞规模,C 错误。该格局是强化本地研发功能,不是减少医药研发投入、依赖外地技术转移,D 错误。

知识拓展 蓝色经济

蓝色经济是发展依赖于海洋或与海洋相关的环境友好型经济,具体表述为:蓝色经济是指通过创新装备和技术,完善治理机制或手段,按照生态系统途径,符合生态规律,在近岸海域、海岛、极地、大洋以及内陆涉海产业合理利用海洋空间和资源,可持续地发展海洋产业以及保护海洋的相关活动的集合。

专题 交通线、点区位条件分析

刷专题

专题导读

本专题聚焦交通线(如铁路、公路、航道)和交通点(如港口、车站、航空港)的布局原则,核心是分析各类区位因素对交通布局的影响,兼具理论性与实践性。本专题是人文地理的核心内容,也是高考地理的高频考点,重点考查运用地理知识分析现实交通布局问题的能力。

本专题知识点关联性较强,既衔接必修第一册的地形、气候、水文等自然地理知识,又关联必修第二册的人口、城市、经济等人文地理内容,备考时需注重知识的跨模块整合。考试中易出现交通区位因素分析不全面的问题,例如常遗漏自然因素(如地形、地质、气候)或人文因素(如经济、技术、政策)中的关键要点。此外,答题时易忽视区域差异性,不同区域的交通布局区位条件存在明显差异,照搬通用答案会导致得分偏低,需结合区域特征具体分析。同时要强化图表解读能力,多练习区域交通图、地形分布图等题型,学会从图表中提取地形、城市、经济等关键信息,对接区位分析知识点。答题时需规范答题思路、分点阐述、逻辑清晰,兼顾全面性与针对性,结合区域实际突出主导因素,避免笼统作答。

1. A 【解析】相比水运,公路桥梁运输具有灵活、方便、及时、快速响应等优点,尤其是能实现“门到门”运输服务,运输速度快,安全性也高,A 正确;相比水运,公路运输的单位运输成本高,B 错误;相比水运,公路运输的能源消耗量大是缺点不是优点,C 错误;相比水运,公路桥梁运输线路建设投资大,而运输量小,D 错误。

2. B 【解析】相比建造黄河大桥,架设黄河浮桥的优势是架设周期短、施工成本低,在一年中可进行多次拆解和安装,①④符合题意;与建造黄河大桥相比,黄河浮桥工程简易,科技含量低,一年中进行多次拆解和安装,运营时间短,②③不符合题意。B 正确。

3. B 【解析】广州地铁 11 号线的环形线路可以连接城市中的多个重要节点,使乘客可以到达更多目的地,提高出行效率,③正确;环线能覆盖城市中因非环线布局而可能存在的地铁网络空白地带,让城市地铁覆盖范围更大,完善城市内部轨道交通布局,②正确;广州地铁 11 号线是城市内部环线,主要服务城市内部交通,对促进与周边城市联系的作用小,城市间联系更多依靠城际铁路等交通方式,①错误;该环形线路连接的主要是广州市区内的各个地点,并未与外界区域相连,因而并不能扩大城市服务范围,④错误。故选 B。

4. C 【解析】广州地铁 11 号线主要连接广州市内站点,所以提高地铁运行速率、增加换乘站点、延长运营时间只能提高广州市内居民的通勤效率和生活便利度,对周边城市带动作用不大,A、B、D 错误;为带动珠三角城市群发展,广州应加大与珠三角其他城市的联系,地铁线路连接更多城际铁路,可以方便城市间的人员往来,促进城市群发展,C 正确。

5. D 【解析】该专用铁路是为原市中心的大连机车厂服务的,随着城市发展,城市功能区调整,机车厂外迁,城市空间结构发生演变,原专用铁路废弃,因此其废弃的根本原因是城市空间结构演变,D 正确。环境污染可能是机车厂搬迁的原因之一,但不是铁路废弃的根本原因,A 错误。交通运输方式变革没有使专用铁路失去存在的必要性,不是根本原因,B 错误。设施老旧可以通过改造解决,不是废弃的根本原因,C 错误。

6. D 【解析】该废弃铁路位于城市中心区,城市中心区土地资源稀缺,开发后收益高,因此土地再生价值高,与交通运输便利和用地类型多样关系不大,A、C 错误,D 正确。景观遗产是否丰富不能判断,B 错误。

第四章综合训练

刷综合

1. C 【解析】从图中看,转变主要体现的是城市联系和空间结构变化,小城市数量并没有减少,A 错误;城市等级是由人口规模、经济等多种因素决定,这种空间结构转变不会直接提升城市等级,B 错误;“中心—腹地”模式下东京的辐射范围局限于周边腹地;“枢纽—网络”模式通过轨道交通形成网络,使东京都市圈与更多城市连接,辐射范围扩大,C 正确;轨道交通构建网络,城市联系增强,D 错误。

2. D 【解析】甲(东京)是都市圈核心城市,城市内部空间有限,人口密集,适合地铁这种大运量、占地少的轨道交通方式;乙、丙是都市圈内部的重要城市,高铁适合城市间长距离快速运输,但城市内部还是以地铁为主,故综合来看,甲、乙、丙城市内主导轨道交通方式均为地铁,D 正确,A、B、C 错误。
3. D 【解析】由材料和图示可知,上海虹桥综合交通枢纽整合了高铁、航空、公路、城市轨道交通等多种交通运输方式,体现出的最突出的布局原则是发挥综合运输优势,D 正确;该枢纽位于上海市区,没有体现平衡地区发展的布局原则,A 错误;该枢纽是民用客运交通枢纽,布局和国防建设需求关联极小,B 错误;该枢纽汇集了多种交通设施,整体占地面积较大,尽量少占土地不是该枢纽布局体现的突出原则,C 错误。
4. A 【解析】该交通枢纽将多种交通方式的站点集中布局,大幅缩短了旅客换乘距离,换乘集中便捷,有效提高了旅客转运效率,这是该枢纽的主要优势,A 正确;多种交通线路和站点集中布局,提升了工程建设的难度和成本,并不便于工程建设,B 错误;上海虹桥综合交通枢纽集多种交通方式于一体,便于市民通勤并不是其主要优势,C 错误;上海虹桥综合交通枢纽核心功能是服务客运转运,并不是以大宗货物运输为主,不具备方便液态货物转运的优势,D 错误。
- 关键点: 对工程设计、施工技术的要求更高
5. A 【解析】久马高速公路位于青海省和四川省,该地区海拔高、空气稀薄,晴天多,太阳辐射强,太阳能资源丰富,同时材料中提到“护栏顶部安装薄膜玻璃”,可推测是利用光伏技术收集太阳能进行发电,为“自发热”系统供电,A 正确;水能发电需要稳定的水量与足够的地势落差来驱动水轮机,且水能发电受季节影响大,无法直接匹配“护栏顶部安装薄膜玻璃”的装置形式,也不符合公路路面融雪系统的供电场景,B 错误;地热能的开发利用通常需要钻井、铺设地热管道等,与材料中“护栏顶部安装薄膜玻璃、路面铺设导电层”的装置特征不符,且无当地大规模热能开发的相关信息支撑,C 错误;风能发电需要风机、塔筒等大型设备,与题目中“护栏顶部安装薄膜玻璃”的装置形式不匹配,且该系统需要稳定供电,风能受天气影响大,稳定性不足,不符合该公路“自发热”系统的应用逻辑,D 错误。
6. B 【解析】该技术需要安装薄膜玻璃、铺设导电层、配套储电与智控系统,相比直接撒融雪剂,前期设备与工程投入更高,建设成本高,①错误;该系统可通过智控模块精准调控路面温度,实现持续、均匀地融雪除冰,受天气、人工操作的限制小,相比撒融雪剂,融雪效率显著提升,②正确;融雪剂(如盐类)会污染土壤、水源,腐蚀路面与桥梁,而“自发热”融雪技术仅通过电能加热路面,无化学污染,对沿线生态环境的破坏更小,③正确;该系统涉及太阳能发电、储电、智能温控、路面导电层施工等多环节技术,相比撒融雪剂,技术要求更高,④错误。故选 B。

7. B 【解析】由图分析可知,①②泵站之间管道绕过山谷分布,主要是为了减少管道的起伏,保障管道内铁矿浆运输畅通,B 正确;管道弯曲较大,建材消耗多,A 错误;管道弯曲较大,占用土地多,生态破坏的可能性更大,C 错误;①②泵站之间的管道弯曲并没有使其经过更多的城市,连接沿线地区不是主要目的,D 错误。
8. D 【解析】读图分析可知,乔曼诺铁矿距离河流较近,但未采用河流运输,其原因最可能是河流流量小,流速快,航运价值低,难以保障铁矿运输的安全和效率,D 正确;河运相对于其他运输方式成本更低,A 错误;河流运输与其他运输方式污染情况无显著差异,B 错误;船舶可以购买,数量少不是制约因素,C 错误。
9. D 【解析】地铁电马线选择沿西沙路铺设运营里程要比沿马鞍山绕道铺设长,建设成本高,A 错误;沿西沙路铺设可以联系更多的城镇,土地成本高,服务更多的人口,方便人们的出行,主要遵循了需求导向布局,D 正确,C 错误;根据材料信息无法确定该地区的地质条件,B 错误。
10. B 【解析】由材料可知,马鞍山新市镇始建于 20 世纪 80 年代,旨在疏解主城人口,西沙路为其主干道,2004 年,马鞍山绕道快速路(设计时速 80km)通车,2021 年,地铁电马线全线开通,说明马鞍山新市镇交通运输需求量大增,其功能不是单一的疏解人口,马鞍山新市镇交通网络的演变,反映了香港卫星城职能持续增多,B 正确;马鞍山新市镇交通网络的演变,可以反映马鞍山新市镇的城市布局,但不能反映香港的城市内部结构,A 错误;图文材料信息没有反映交通与产业之间的关系,所以马鞍山新市镇交通网络的演变,不能反映香港产业迁移主导交通布局,C 错误;马鞍山新市镇交通网络的演变,可以反映马鞍山新市镇的地价与公共交通的关系,但不能反映香港地价限制公共交通发展,D 错误。
11. B 【解析】盘山线路无法减少地质灾害威胁,A 错误;独库公路通过迂回盘山拉长道路里程,减缓道路坡度,降低车辆上下山难度,保障山区行车安全,是采用该线路形态的核心目的,B 正确;盘山公路修建会更多破坏山体植被,不利于生态保护,C 错误;沿线聚落稀少,线路弯曲并非为了连接更多居民点,D 错误。
12. C 【解析】大宗货物运输会由通行能力更强的独库高速公路承担,而不是独库公路,A 错误;独库公路仍保留南北疆连通的基础交通功能,不会彻底丧失,B 错误;高速公路分流客货运输功能后,独库公路凭借独特山地风光,转为以旅游观光为主要功能的景观道路,C 正确;高速客运由新建独库高速公路承担,普通公路车速慢,无法承担高速客运任务,D 错误。
13. B 【解析】江苏沿海多淤泥质海岸,海港较少,A 错误;江苏地处东部沿海,受季风影响显著,冬夏季风势力强,风能资源丰富,且海域辽阔,B 正确;风能发电需要风力大,风平浪静不利于发电,且海上风浪大,施工难度大,C 错误;江苏省沿海发展风能发电主要利用东亚季风,海陆风风力较小,不是风能发电的主要风源,D 错误。

14. C 【解析】风电设施建设会对海洋生物栖息地造成一定干扰,A 错误;缓解土地资源紧缺状况属于社会经济意义,B 错误;风电为清洁能源,风力发电比例上升可减少温室气体排放,实现碳减排,属于生态意义,C 正确;提高海洋资源利用率属于经济意义,D 错误。
15. A 【解析】由图可知,甲水域位于永暑岛沿海海湾内,位于领海基线以内,应属于内水,A 正确;毗连区为领海以外邻接领海的一带海域,毗连区的宽度不超过 12 海里(1 海里=1.852 千米),B 错误;专属经济区是在领海以外并邻接领海的一带海域,从测算领海宽度的基线量起不应超过 200 海里,C 错误;在国家的内水、领海、专属经济区或群岛国的群岛水域以外的全部海域,称为公海,D 错误。
16. A 【解析】永暑岛建设可能破坏海洋生态,尤其是珊瑚礁等海洋生物栖息地,人工培育和移植珊瑚,能修复被破坏的珊瑚礁生态,减少建设影响,A 正确;投放化学药剂会污染海水,破坏海洋生态,B 错误;禁止船舶在周边航行,虽能减少影响,但不利于人工岛建设等活动的开展,C 错误;大规模引入外来海洋物种,易造成生物入侵,破坏原有生态平衡,D 错误。
17. D 【解析】永暑岛面积小,且主要用地类型不是农业用地,A 错误;建设永暑岛对促进南海渔业发展有一定作用,但不是主要意义,B 错误;发展海岛旅游是衍生功能,并非主要目的,C 错误;永暑礁位于我国南海,战略位置重要,我国在永暑礁建设永暑岛能强化我国对南海海域的管控,维护南海海洋权益,D 正确。
18. (1)环境污染(大气污染、水污染等);交通拥堵;住房紧张;教育、医疗资源紧张。(任答三点得 6 分)
- (2)距京津近,运输成本低,能及时供应新鲜蔬菜;人口众多,劳动力充足且廉价;交通网络发达,便于蔬菜快速运输;京津冀协同发展战略,国家政策支持;河北耕地资源较丰富,且地价低。(任答四点得 8 分)
- (3)位置:北部和西部山地。(2 分)
- 效益:防风固沙、净化空气、保持水土、涵养水源、减灾防灾、美化环境、调节气候。(任答两点得 2 分)
- 【解析】(1)北京作为超大城市,曾因聚集过多非首都职能而面临“大城市病”问题,具体表现主要包括以下几个方面:北京曾面临严重的环境污染问题,尤其是大气污染问题,在冬季雾霾天气频繁出现,影响居民健康和生活质量;由于城市人口密集,车辆数量庞大,北京的交通拥堵问题十分突出;随着人口的不断增长,北京的住房需求日益增加,导致住房紧张,房价高涨;在教育医疗方面,优质教育、医疗资源分布不均,竞争激烈。【特征分析类】
- (2)河北省成为京津地区“菜园”的社会经济原因主要包括以下几点:地理位置优越,河北省紧邻京津地区,运输距离短,蔬菜的运输成本低,能够保证新鲜蔬菜的及时供应;河北人口众多,拥有充足的劳动力资源,而且相对于京津地区,劳动力价格较低,有利于降低蔬菜生产成本;河北省拥

- 有发达的交通网络,包括高速公路、铁路等,这有助于蔬菜的快速运输,满足京津地区对新鲜蔬菜的需求;京津冀协同发展战略的实施,使得河北省在农业发展方面得到了国家政策的大力支持,进一步推动其成为京津地区的蔬菜供应基地;河北省耕地面积广阔,且地价相对较低,为大规模蔬菜种植提供了有利条件。【原因条件类】
- (3)由材料三可知,“河北省植树造林,构建京津冀生态屏障”。京津冀地区的西部、北部多山地,且位于我国半湿润区与半干旱区的过渡地带,生态环境脆弱,故京津冀生态屏障应位于京津冀地区的北部和西部的山区。这些地区地理位置重要,是京津冀地区的主要生态功能区,生态屏障的构建可以防风固沙、阻挡沙尘,减少风沙对京津冀地区的侵袭;净化空气,改善空气质量;减少水土流失,防治土壤侵蚀;涵养水源,增加地表水和地下水的储量,保障京津冀地区的水资源供应;保护农田,减少自然灾害对农业的影响;美化环境,提升区域景观质量,改善居民生活环境;调节大气温度和湿度,改善区域小气候等。【影响意义类】
19. (1)布局特点:高铁线路呈环状沿海分布;主要连接沿海城市,中部山地无高铁布局。(4 分)自然因素:地形。(2 分)
- (2)完善沿线城市交通网络,缩短城市间出行时间,提升交通通达度;带动沿线旅游、商贸等相关产业发展,增加就业岗位,促进经济发展;加强城市间的要素流动和产业协作,促进区域产业分工与协同发展。(6 分)
- (3)拥有深水岸线,港阔水深,停泊和航行条件优越,可停靠大型集装箱船舶;位于国际陆海贸易新通道关键节点,面向东南亚,地理位置优越,货运需求量大;海南是对外开放门户,政策支持力度大,且有岛上公路、铁路等交通网络连接,经济腹地广阔。(6 分)
- 【解析】(1)结合图示,看整体形态:海南岛高铁沿岛屿边缘延伸,整体呈环状。看分布和连接对象:高铁全部布局在沿海区域,串联沿线各主要沿海城市,海南岛中部没有高铁分布。影响其布局的自然因素分析思路:结合海南岛地形特征,地形直接决定交通建设的施工难度和成本,沿海平原地势平坦适合修建高铁,中部山地地形起伏大、建设成本高,因此影响布局的核心自然因素是地形。【特征分析类】
- (2)交通层面直接影响:完善沿线城市交通网络,提升交通通达度,缩短城市间出行时间,降低运输成本。经济效益:高铁可带动沿线旅游、商贸等相关产业发展,拉动沿线城市经济增长。社会效益:带动产业发展的同时创造就业岗位,提高居民收入。区域联系层面:加强沿线城市间人员、物资、信息的流动,促进城市间产业协作与分工,推动海南岛区域协同发展。【影响意义类】
- (3)自然建港条件:从材料直接可得,洋浦港拥有深水岸线,港阔水深,航行和停泊条件优越,可停靠大型集装箱船舶,满足大型集装箱船的航运需求。区位优势:结合材料可知,海南是我国连接东南亚、面向太平洋及印度洋的对外开放门户,洋浦港是国际陆海贸易新通道的航运枢纽,地理位

第四章 高考强化

置优越,地处国际航运核心节点。交通与腹地条件:海南岛

→ **敲黑板:** 国际货运需求量大

已经建成高铁、公路等组成的综合交通网,有利于洋浦港的货物集散,经济腹地广阔。政策优势:海南是我国重要对外开放门户,有自贸港建设等政策的大力支持,助力国际枢纽港发展。【原因条件类】

20. (1)海南岛与大陆的运输联系对琼州海峡依赖度高;以轮渡为主,运输方式单一,效率低,难以满足封关后的运输需求;航空运输运量小、运价高;轮渡和航空运输易受自然因素影响,连续性较差。(8分)

(2)海峡狭窄,海水流速快;水体较深;断裂带较多(地质构造不稳定);海底地形起伏较大;夏秋季台风频发。(任答三点得6分)

(3)优化区域交通网络,加强海南岛与大陆的交通联系;提高运输效率,降低运输成本;加快海南资源开发和产品外运;便于资金、技术、人才进入海南,推动产业升级;带动相关产业发展,增加就业岗位。(任意四点得8分)

【解析】(1)从现有交通缺陷+新增运输需求两个维度推导,结合材料提取要点。梳理现有交通体系的不足:琼州海峡是海南联系大陆的必经通道,现有运输以轮渡为主,仅搭配少量航空,存在明显短板,轮渡运输效率低,航空运量小、运价高,两种运输方式都易受台风、海雾等自然条件影响,运输连续性差,无法满足稳定运输需求。分析需求端的倒逼:海南封关政策实施后,粤琼间人员、货物运输需求急剧增长,原有交通已经成为发展瓶颈,需要建设跨海通道突破运输限制,因此建设必要性突显。【原因条件类】

(2)从地质、地形、水文、气候等工程建设的自然影响因素维度,结合图文信息对应分析。地质条件:从图中可直接看出琼州海峡分布多条断裂带,说明区域地质构造不稳定,工程建设的地质风险高、难度大。海底地形与水文条件:图中等深线密集,数值大,说明海水深度大、海底地形起伏大,施工难度高;琼州海峡整体宽度小,狭管效应显著,海水流速快,进一步提升了施工难度。气候气象条件:琼州海峡位于华南沿海地区,地处热带,夏秋季台风灾害频发,海上施工窗口期短,气象干扰多。【区位分析类】

(3)限定“交通运输布局角度”,先答出交通布局及运输效率的影响,再延伸到社会经济层面。

对交通布局本身:完善粤琼区域交通网络,打通海南与大陆陆路运输的断点,优化区域交通布局,大幅提升海南与大陆的交通通达性,加强区域联系。对运输效率:补齐原有运输方式的不足,大幅提高运输效率,降低人员、货物的运输成本,同时提升运输连续性,减少自然条件对运输的干扰。对社会经济的带动:产业发展层面,方便海南资源开发和产品外运,同时便于大陆资金、技术、人才流入,推动海南产业升级,助力海南依托封关政策发展贸易、旅游等产业;社会层面,带动工程、物流、旅游等相关产业发展,创造就业岗位,推动海南社会经济发展。【影响意义类】

刷真题

1. A 【解析】从图中可以看出,图示区段新建线路与旧线路两端的高差没有变化,B 错误;新建线路部分区域增加了更多弯道,C 错误;新建线路增加弯道会使其里程较旧线路增长,D 错误;读图并结合所学可知,新建线路通过延长线路里程降低了坡度,A 正确。

2. B 【解析】随着时代的发展,兰新铁路运输需求产生变化,但 **敲黑板:** 需加大运量、缩短运时和加快速度等

旧线路运输能力不足。图示区段实施改线后线路所经坡度减小,是为了全面使用电力机车“多拉快跑”,以适应运输需求的变化,B 正确。依据图示信息可判定新建线路与旧线路距离不远(基本不超过 20 km),其沿线自然景观与自然灾害风险基本一致,A、C 错误。新建线路相比旧线路增加了线路的里程,一定程度上会增加建设成本,D 错误。

3. C 【解析】铁路全线完成电气化改造后,全面使用电力机车,相较于旧线路上运行的交通工具(如内燃机车)更加清洁,会减少空气污染,③正确;据材料可知,“工程建成后,全面使用电力机车‘多拉快跑’”能够缩短运输时间,④正确;改造后的兰新铁路有利于提高运输量,但后期主要承担货运业务,①错误;航运是通过水路运输方式来运送人或货物,兰新铁路沿线基本不具备水运条件,因此不会减轻航运压力,②错误。综上,C 正确。

知识总结 交通运输布局的影响

- (1)经济层面:缩短时间距离,加强区域联系;促进沿线资源开发、物资流通,带动商贸、旅游等产业发展,推动区域经济发展。
- (2)产业层面:利于产业集聚与产业转移,优化区域产业结构与空间布局。
- (3)城镇发展:带动沿线城镇化发展,促进城市扩张,完善城镇体系,推动城乡一体化发展。
- (4)社会民生:便利居民出行,增加就业岗位,完善基础设施,缩小区域发展差距。
- (5)文化政治:促进区域、民族文化交流,巩固边疆国防,维护区域稳定。
- (6)生态层面:优化交通线路,减少绕行,降低能耗与污染;但会破坏地表植被、分割生物栖息地,产生噪声,对生态环境造成破坏。

4. D 【解析】广佛西环城际铁路开通后,沿线城市的通勤时间缩短、交通成本降低,城市间的联系会更加紧密,同城效应会增强,不会导致人口大规模迁出,D 正确,A 错误;交通改善会推动区域分工协作,产业结构会更互补而非趋同,B 错误;职住分离是指工作地与居住地分离,交通便利会使职住分离增强,C 错误。

5. B 【解析】广州是大珠三角地区传统的综合交通枢纽,也是国家铁路网的重要节点。多条城际铁路以广州为中心向外

延伸,当大珠三角地区城际铁路实现互联互通后,广州的核心枢纽地位会进一步强化,B 正确。

知识总结 交通运输布局对区域发展的有利影响

- (1)经济:便利物资运输,开发区域资源,促进产业集聚与区域经济协作。
- (2)空间:塑造“点—轴”格局,优化区域空间结构。
- (3)社会:方便居民出行,带动旅游等产业,增加就业机会,加速人口流动,推动城镇化,带动沿线乡镇发展。

6. D 【解析】大珠三角地区的城市本身存在明显层级,全域交通实现一体化运营后,以广州为枢纽,不同层级城市通过城际铁路网紧密连接,形成层级网络模式,D 正确;串珠模式是单一交通线串连节点,不符合多线交织的网络特征,A 错误;多核模式指的是区域有多个核心城市,而大珠三角全域交通一体化后,广州的核心地位更凸显,而非多个核心城市发展,B 错误;均衡散点模式要求各种资源分布均匀,与该地区发展现状不符,C 错误。

7. A 【解析】由材料可知,大盐湖的湖水盐度较高,对木制铁路桥的腐蚀性较强,且在长期使用过程中,木制铁路桥容易受到自然环境的影响,出现木材腐烂、结构损坏,因此需要频繁进行维护和修缮,维护成本较高;而砂石路基铁路相对于木制铁路桥,更为坚固耐用,受自然环境的影响较小,维护成本相对较低,因此,修建砂石路基铁路取代木制铁路桥可以降低维护成本,①正确。与木制铁路桥相比,砂石路基铁路能够承受更大的重量,可以提高铁路的运力,②正确。由材料可知,新建的砂石路基铁路与原来的木制铁路桥平行,说明铁路的走向没有发生改变,运输距离基本没有因为修建砂石路基铁路而缩短,③错误。由材料可知,砂石路基铁路修建所留下的涵洞较小,因此修建砂石路基铁路对促进航运的发展作用极小,④错误。综上,A 正确。

知识总结 桥梁布局

- (1)平地架桥:桥梁的作用要根据桥下的事物来确定,如果桥下是自然植被,其作用可能是便于野生动物通过;如果桥下是耕地,桥梁的作用可能是减少对耕地的占用,保护有限的耕地资源;如果桥下是冻土区,则是为了减弱冻土对道路的影响。
- (2)跨山谷、河流架桥:桥梁的作用是减少绕路,提高通行效率,这种类型最常见。
- (3)起伏不平的地表架桥:桥梁的作用可能是减小坡度。

8. A 【解析】“中心—外围”模式以核心节点为中心,联系一般

节点和从属节点,结构相对简单;“点—轴串珠”模式除了各层级节点与核心节点的联系外,一般节点和从属节点间也形成了次级关系,因此“点—轴串珠”模式货运网络结构更复杂,货运流向更丰富,A 正确,C 错误。“中心—外围”模式与“点—轴串珠”模式均只有一个核心节点与一个一般节点存在互惠关系,B 错误。“点—轴串珠”模式中节点组合更多样,层级性更强,“中心—外围”模式层级相对简单,D 错误。

9. B 【解析】东北地区与国内其他省级行政区接壤较少,地理单元相对独立,货运网络发展不易受到外部地区影响,①正确;若产业结构均衡,货运流向会更分散,难形成“中心—外围”模式,且东北地区为我国重工业基地,重工业集中,轻工业相对弱,②错误;人口季节性流动(如春运)以客运为主,与铁路货运网络模式关联极小,③错误;东北货运铁路干线(如京哈线、哈大线)长期稳定,核心节点(如沈阳、哈尔滨)依托干线成为货运中心,外围城市通过干线与核心节点联系,维持“中心—外围”模式,④正确。综上,B 正确。

10. 发挥内河港口航运优势,与花湖机场协同,完善铁水空联运交通体系,共建长江中游综合交通中心和物流枢纽;(2分)邻近花湖机场,因地制宜发展临空经济;(2分)依托便捷的城际铁路联系,主动承接中心城区和新城组团的人口、资金、技术和产业外溢,形成产业关联网络;(2分)依托高速铁路加强与鄂州、黄冈的联系,强化产业分工合作,实现差异化发展。(2分)

【解析】结合材料和图中的交通设施(港口、机场、城际铁路、高速铁路),按不同交通方式拆解融入路径。①内河港口航运:发挥长江内河港口优势,与花湖机场协同,完善铁水空联运体系,共建长江中游综合交通中心与物流枢纽,强化与区域的物流联动;②航空运输:邻近花湖机场,发展临空经济,对接区域航空物流与高端产业网络;③城际铁路:依托城际铁路,主动承接中心城区和新城组团的人口、资金、技术、产业外溢,形成产业关联;④高速铁路:依托高速铁路加强与鄂州、黄冈的联系,强化产业分工合作,实现差异化发展,融入区域产业网络。

知识总结 城市群

城市群一般是以经济比较发达、具有较强辐射带动作用的城市为核心,由若干个空间邻近、联系密切、功能互补和等级有序的周边城市共同组成。城市群的发展可在大范围内实现资源的优化配置,加强互联互通,促进城市群内部各城市及城乡间区域协同发展。

第五章 人地关系与可持续发展

第一节 人类面临的主要环境问题

刷基础

1. B 【解析】由材料可知,在距今约 10 000 年前人类到达,造成当地生物多样性锐减,人类活动会占据和破坏动植物栖息

地,使生物种类减少,B 正确。当地自然灾害发生的频率不会随着人类的到达而增高,导致物种减少,A 错误;气候变化的时间尺度较长,人类到达后当地气候发生突变的可能性较小,C 错误;小行星撞击应会导致当地物种数量急速减少,时间跨度较短,与材料不符,D 错误。