

Основные пространственные формы региональных опорных каркасов городского расселения

Выполнила: Пешкова Екатерина

БГУ-15-01

История

- Совокупность городских поселений страны (региона), особенно крупных и средних, вместе с линиями коммуникаций между ними образует опорный каркас городского расселения. Идею опорного каркаса территории выразил М. Баранский. По его мнению, в экономической географии основной рисунок страны или района образуют дороги и города. С экономико-географической точки зрения, города плюс дорожная сеть - это каркас, на котором держится все остальное, он формирует территорию, придает ей определенной конфигурации. Идею, понятия и концепции опорного каркаса развил российский ученый Г.Лаппо. Узлы и линии опорного каркаса создают вершины и хребты экономического рельефа территории. М. Баранский синтезировал территориальные признаки страны или района, создав образ, который предшествовал таким фундаментальным понятием, как "территориальная структура", "территориальная организация".

История

- В своей монографии П. Полян доказал, что опорный каркас расселения отражает важнейшие (не второстепенные) географические особенности страны, причем особенности не только размещения производительных сил, но и физико-географических условий, в частности орографии, гидрографической сети, конфигурации территории.

Наиболее распространенными являются следующие опорные каркасы расселения:

- - Центральной, зачастую с радиально-кольцевой структурой (каркасы Франции, Венгрии);
 - Агломерационный решетчатый с многочисленными центрами различной величины в местах пересечения линий (транспортных коммуникаций) "решетки" (каркасы Южной Германии);
- – Линейный в виде морского фасада страны или района (ярко выражены такие каркасы в Бразилии, ЮАР, на Калифорнийском побережье США)
 - Линейный континентальный (каркасы Канады);
- - Бассейновый тип каркаса (характерный для угольно-металлургических районов Рур, Верхняя Силезия, Донбасс).

Пространственные формы

- Г.Лаппо выделяет следующие пространственные формы региональных опорных каркасов городского расселения:
 - Радиально-кольцевая - в ней существует одно большое главное ядро, а остальные ядра расположены на радиальных линиях, идущих от головного и часто соединены кольцами (их частями, хордами);
 - Прямоугольно-регулярная, решетчатая в ней городские поселения и линии, которые соединяют, визуально образуют совокупность прямоугольников. В углах этих фигур расположены значительные по населением городские поселения;
 - Линейно-узловая - большинство крупных поселений этого каркаса размещены на одной линии вдоль мощной железнодорожной или речной магистрали;
 - Приморская - ядра сосредоточены вдоль морского побережья;
 - Нерегулярная (многоядерная) - эта форма характерна для горнодобывающих регионов, в которых трудно выявить некую закономерность в размещении сколько-нибудь значительных за населением городских поселений.

Опорный каркас

- Звена каркаса концентрируют в себе передовые элементы производительных сил, на них, как правило, приходится большая часть промышленного производства, транспортных потоков и сферы услуг. Опорный каркас расселения выполняет функцию объединения всех составных частей страны, т.е. функцию интеграции страны в целостную систему. Экономическое сближение разных частей страны происходит благодаря узловой (в городах) и линейной (на магистралях) концентрации хозяйственных функций и связей.
- Функционирование опорного каркаса расселения страны позволяет получить дополнительный экономический, социальный и экологический эффект. Г.Лаппо выделяет три основные составляющие каркасные эффекты: 1) эффект агломерации, 2) эффект магистрализации, 3) композиционный эффект.
Эффект агломерации позволяет использовать потенциал крупного города. Агломерация, как правило, формирует локальные производственно-территориальные системы с высокой долей экономических ближних связей.
Эффект магистрализации, с одной стороны, снижает затраты и сокращает время на перевозку, а с другой – повышает эффективность работы транспорта.
Композиционный эффект возникает как следствие постепенного пространственного сближения узлов, благодаря чему значительно сокращаются объемы транспортных перевозок между крупными городами. Сближение ведущих центров, а в результате – экономия расстояний при построении каркаса дают основания утверждать о действии закона экономии расстояний.