

Секция «География»

Об оценке эффективной транспортной обеспеченности в ее связи с рельефом территории

Харченко Сергей Владимирович

Студент

Курский государственный университет, Естественно-географический факультет,

Курск, Россия

E-mail: xar4enkkoff@rambler.ru

«Идеалом русского земледельца... является земля «плоская как кленовый лист», созданная Богом на пользу человека, тогда как все неровности земного рельефа, по его мнению, суть произведений сатаны, за которые последний и принужден хитроумно оправдываться перед Богом» [1].

Это утверждение В.П.Семенова, стоявшего у истоков отечественной общественной географии, в своеобразной манере характеризует отношение деятельности человека к рельефу. Однако, несмотря на столетний технологический прогресс, произошедший с момента опубликования цитируемой работы этого ученого, проблема орографической организации социально-экономических территориальных систем остается актуальной.

Разнообразие морфодинамических характеристик земной поверхности определяет наличие более или менее выгодных для конкретных типов землепользования коридоров и ареалов. Соответственно их однообразие определяет максимальную вариабельность территориальной структуры землепользования.

В работе сделана попытка математически оценить влияние рельефа на эффективность функционирования транспортных сетей ряда регионов РФ. Наиболее распространенная величина, характеризующая уровень развития транспортной сети – плотность дорог – не всегда достоверно отражает закрепленную за ней семантику. Связано это со значительной изменчивостью кривизны транспортных путей для территорий с различными условиями освоения. Так в горах дорога часто петляет по склону в направлении наименьшего уклона (т.н. «тещин язык») или же обходя отроги хребтов. На равнинах данного феномена естественно нет.

Пренебрегая межрегиональными перевозками, утверждение о том, что максимальные показатели грузо- и пассажиропотоков сосредоточены между крупнейшими населенными пунктами, принимает характер аксиомы. Были рассчитаны показатели кривизны кратчайших шоссейных путей, соединяющих между собой пары населенных пунктов из списка пяти крупнейших по каждому региону. Отношения расстояния по автодороге к длине ортодромии, соединяющим эти населенные пункты – есть коэффициент кривизны. Коэффициент равный единице свойственен лишь гексагональной решетке населенных мест В. Кристаллера, да и то лишь в условиях идеально плоского рельефа. Деля показатель плотности дорог на величину коэффициента их кривизны можно получить значение реальной (эффективной) обеспеченности территории транспортными путями.

В работе также выявлена роль рельефа в описываемом явлении. Для этого проводилась корреляция двух рядов числовых величин: 1) коэффициент кривизны путей; 2) геометрическая сложность рельефа. На основании анализа графика зависимости сделаны выводы о месте рельефа в иерархии факторов транспортного освоения территорий.

В завершение были обозначены подходы к увеличению уровня достоверности аналогичных исследований за счет расширения статистической базы.

Литература

1. Семенов-Тянь-Шанский В. П. Город и деревня в Европейской России: Очерки по эконом. географии с 16 картами и картограммами. – СПб. Типогр. Каршбаума, 1910