

Секция «Экономическая, социальная, политическая география и туризм»

**Понятие о статичном и динамичном каркасе территории (на примере
Тверской области)**

Научный руководитель – Ткаченко Александр Андреевич

Федотов Максим Алексеевич

Студент (магистр)

Тверской государственной университет, Тверь, Россия

E-mail: fedotka.ya@gmail.com

Опорный каркас территории (ОКТ) представляет собой генерализованный образ территорий различного уровня, поэтому с помощью его изучения можно наиболее полно раскрыть главные особенности страны или региона. [1].

Каркас состоит из узловых и линейных элементов. Населённые пункты - узлы социально-экономических связей, а транспортные пути, по которым происходит межрайонный обмен и осуществляются связи между различными территориями, - линейные элементы каркаса [3].

Теоретические положения концепции ОКТ сформулированы более 20 лет назад, это главный тормоз в использовании концепции в современных работах. В настоящее время на передний план в географии выходит использование ГИС-технологий, Big Date, данных ДЗЗ. Важной задачей является разработка новых методов изучения ОКТ с использованием современных цифровых технологий.

В данной работе предлагается рассматривать опорный каркас территории в двух вариантах: 1) статичный каркас; 2) динамичный каркас. Территориальные структуры, с точки зрения содержания, можно разделить на структуры статики и структуры динамики [2]. Опорный каркас является вариантом территориальной структуры. Поэтому это применимо и для ОКТ. Статичный каркас - каркас в традиционном виде. Его видно на снимках, картах. Статичный каркас характеризует структуру. Динамический каркас показывает потоки. Он выражает функционирование каркаса.

В качестве характеристики функционирования опорного каркаса Тверской области в работе используется интенсивность движения общественного транспорта. Анализировался железнодорожный и автобусный транспорт.

В работе было рассмотрено два уровня автодорог: дороги федерального значения; дороги регионального значения, связывающие районные центры. Среди железных дорог рассмотрены двухпутные электрифицированные, однопутные электрифицированные и неэлектрифицированные линии (рис. 1). Для динамичного каркаса в качестве линейных элементов были использованы межрегиональные и межрайонные маршруты общественного транспорта (рис. 2).

Узловыми элементами каркаса выступают населённые пункты, имеющие определённый статус: 1. Региональный центр, 2. Межрайонные центры, 3. Районные центры (рис. 1.). Узловые элементы статичного и динамичного каркаса одинаковы, но, если для статичного каркаса чаще всего классификационным признаком узлов является их людность, то для динамичного - количество рейсов общественного транспорта (рис. 2.).

Использование статичного и динамичного каркаса позволяет наиболее ёмко и объёмно выразить опорный каркас территории страны или региона.

Источники и литература

- 1) Лапо Г.М. Концепция опорного каркаса территориальной структуры народного хозяйства: развитие, теоретическое и практическое значение // Известия АН СССР. Серия географическая. 1983. №5. С. 16–28

- 2) Лапко Г.М., Петров Н. В. Геоурбанистика в СССР основные достижения, направления исследований. Препринт // Адамс. Дж Геоурбанистика в США, Лапко Г.М., Петров Н.В. Геоурбанистика в СССР. 1986. С. 61 –182.
- 3) Ткаченко А.А., Ковалев Е.М., Шарков Ю.А. Гипотеза территориальной организации Тверской области. Тверь, 1993. 42 с.

Иллюстрации

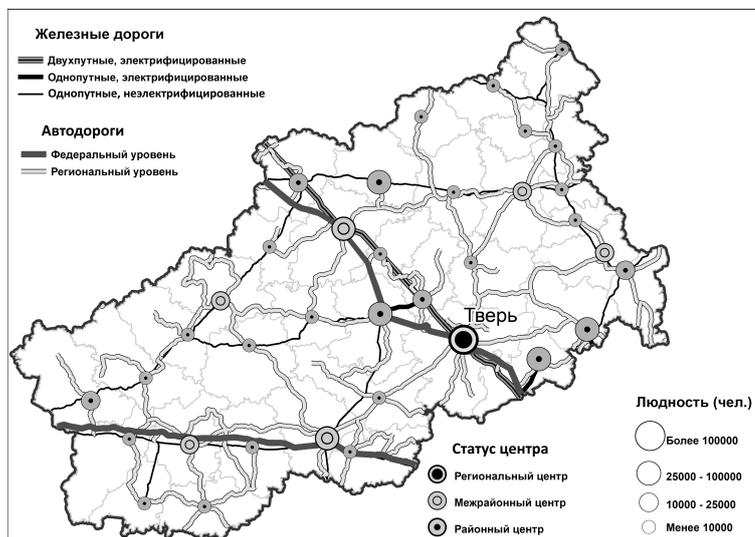


Рис. 1. Статичный каркас территории Тверской области

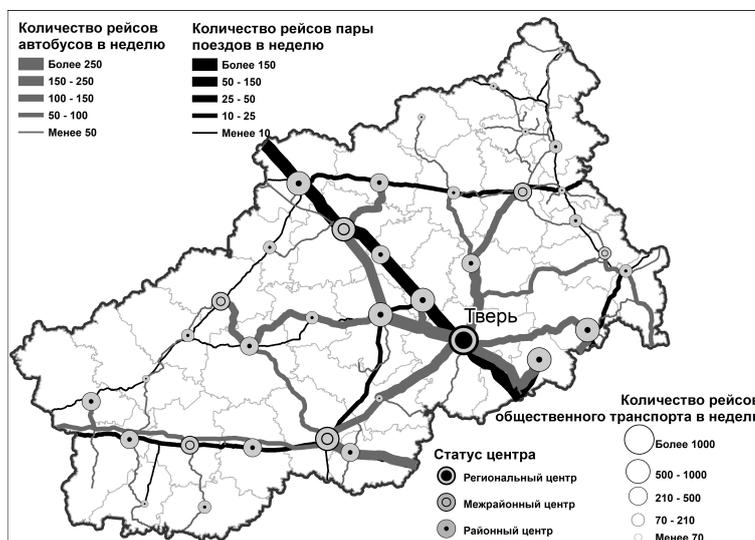


Рис. 2. Динамичный каркас территории Тверской области