

影响聚落发展

聚落，尤其是城市，是区域发展的中心，也是区域交通运输网络的节点。交通运输布局及其变化对区域发展的影响，突出表现在对聚落发展的影响。

交通枢纽是旅客和货物集散、周转的地方，服务于客、货集散的餐饮、旅馆、装卸、包装、批发和零售等行业便在交通枢纽集聚。在客、货吞吐量大的交通枢纽，还会集聚与货物相关的制造业，并促进其他产业的发展，往往会造成规模较大的城市。我国石家庄、株洲就是依托铁路枢纽发展起来的，沿海、沿江的许多城市则是依托港口才得以发展兴旺的。在国际上，新加坡则是依托港口而实现经济、社会发展的典型案例（图4.15）。



■ 图 4.15 新加坡在国际航海线路中的地理位置示意

从20世纪60年代中期开始，新加坡推行出口导向型工业战略，依托港口优势，重点发展与石油运输和港口服务相关的炼油、石油化工、修造船、钻井平台制造等工业。工业的迅速发展还带动国民经济其他部门的发展。新加坡由此成为马六甲海峡最重要的港口，是联系亚、欧、非、大洋洲的航海枢纽。

重要交通运输线路或运输方式的变化，会引起区域内客、货运输方向和集散地的变化，从而促使商业网点甚至商业中心城市的变化。古代，我国东部地区南北方向的大宗货物运输，主要依靠京杭运河，于是在京杭运河沿岸形成一批商业繁荣的城市。其中，扬州因位于京杭运河南北段的中间位置，且是长江航运与京杭运河航运的转运点，成为运河城市中最为耀眼的明珠。近代，海运兴起，清末津浦（天津—南京浦口）铁路修通，沿海航线和津浦铁路成为连接东部地区南北方的主要交通运输线，京杭运河的交通运输地位不断下降，加之北段逐渐淤塞，运河沿岸商业城市则失去了进一步发展的运河航运条件，运河沿线许多城镇，如扬州，也就逐渐失去了往日的地位。

传统的乡村聚落一般较为分散，有的位置偏远，交通不便。为促进农村的发展，我国正在有计划地对分散的乡村聚落进行合并，建设相对集中的乡村聚落。新建的乡村聚落一般临近区域主要公路（图4.16），而一些交通不便的分散的乡村聚落会逐渐消失。



■ 图 4.16 新农村风貌——河南许昌鄢陵县前陈村