

## 高一-地理-4.2 交通运输布局对区域发展的影响（下）

同学们大家好，我是广东广雅中学的梁颖彦老师。

今天我们学习的内容是地理二第四章第二节《交通运输布局对区域发展的影响》的第2个课时。

[翻页]

本节课的学习目标有三个：

- 1.理解交通枢纽发展成为规模较大城市的原因
- 2.理解重要交通运输线路或运输方式的变化引起区域主要商业中心城市的兴衰
- 3.了解交通运输布局对乡村聚落选址的影响

[翻页]

首先，我们来回顾一下上一节的基础知识。

上一节我们通过案例学习了解到交通运输通过实现经济要素在空间上的优化配置来促进区域经济发展；通过案例也认识到交通运输扩大了区域经济的辐射范围，从而加快经济发展速度，提升经济发展水平；也通过案例了解了交通运输是区域经济的重要产业，能带动相关产业发展，增加就业，促进区域经济发展。

而我们今天这节课延续上一节的思路，学习交通运输布局对聚落发展的影响。

[翻页]

我们先观看一段视频，看看一座与京杭大运河同龄的城市。

[翻页]

- 1.扬州是京杭大运河沿线的古城商业中心之一，这些古城分布有什么特点？
- 2.是什么条件支撑这些古代商业中心的繁荣发展？

带着这两个问题，我们进入今天的学习，相信你们很快就能找出答案。

[翻页]

在农业社会，商业是促进城市发展的主要动力，许多城市同时是区域的商业中心。交通便捷的地方，尤其是交通枢纽有利于商业、贸易的发展，易于诞生城市。我国古代大宗货物以水运为主，在主要内河航运沿线的交通枢纽，形成了一批大城市，如长江沿岸的重庆、武汉、南京，大运河沿岸的临清、济宁、淮安、扬州。古代陆路交通是官道或大道，两条官道或大道交叉处，也易于形成城市。例如，邯郸就位于太行山东麓南北向和进出太行山东西向的两条大道交叉处。随着航海技术的发展和海运的兴盛，世界范围内形成一批海港城市，我国福建泉州在宋末元初被誉为“东方第一大港”。进入工业化时代，为节省运费，工业趋向于布局在交通枢纽或主要的交通线。铁路发展后，铁路枢纽往往发展成大城市。

[翻页]

石家庄市就是一座“火车拉来的城市”。石家庄市原不过是正定县的一个小村庄，当初京汉铁路修到正定县时，把车站向南迁了十几千米，建在了石家庄。后来石德、石太铁路又在这里与京汉线相交，石家庄成了重要的铁路枢纽，城市也获得了较快的发展，后来发展成为河北省的行政中心，现人口已经超过1100万。那同学们想一想为何交通枢纽能发展为规模较大城市呢？

[翻页]

这是因为交通枢纽是旅客和货物集散、周转的地方，并由此吸引餐饮、旅馆、装卸、包装、批发和零售等相关行业在空间上的集聚。在客、货吞吐量大的交通枢纽，还会形成与货物相关的制造业在空间上的集聚，并促使其他产业的发展，往往形成规模较大的城市。

[翻页]

“火车拉来的城市”除了石家庄还有株洲、宝鸡等。

[翻页]

萍乡至株洲的铁路始建于1899年，建成于1905年，全长90千米，目的是运输萍乡煤炭至粤汉（现京广铁路长江以南段）铁路，属于粤汉铁路支线。后浙赣铁路全面建成，该段铁路成为浙赣铁路的一部分。株洲原属湘潭县。得益于铁路枢纽的位置以及临近萍乡煤矿，株洲成为中华人民共和国成立以后首批重点建成

的工业城市之一，城市发展迅速。1949年设湘潭市株洲区。1951年，由湘潭县分离出县级株洲市。1953年，改为省辖市。1956年3月，升格为地级市，由省委直接领导，成为湖南省除省会长沙外第一个地级市。

[翻页]

石家庄和株洲都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得以发展兴旺。下面我们接着看一个视频，了解交通运输布局是如何促进江城武汉的发展。

[翻页]

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。下面我们一起进行读图思考。第一题：

1.分析新加坡交通地理位置的重要性

新加坡位于马来半岛南部，毗邻马六甲海峡东口。马六甲海峡沟通了太平洋与印度洋；是东亚联系南亚、西亚和非洲东部的海上贸易的必经之地；是世界上最繁忙的海峡之一。新加坡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。

[翻页]

我们继续思考第二题：2.新加坡依托港口和石油运输重点发展了哪些经济部门？

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。

新加坡工业的迅速发展还带动国民经济其他部门的发展，同时凭借着地理优势，成为亚洲重要的金融、服务和航运中心之一。

[翻页]

新加坡被誉为“亚洲四小龙”之一，根据2018年的全球金融中心指数（GFCI）排名报告，新加坡是继伦敦、纽约、香港之后的第四大国际金融中心。

[翻页]

想必大家很想感受一下新加坡这座城市的魅力吧，我们一起看个视频。

[翻页]

通过上面的例子，我们了解到交通运输布局对聚落发展的促进作用。而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。

[翻页]

又例如，在大航海时代之前，地中海海运兴盛，地中海沿岸的亚历山大、威尼斯商业繁荣，名扬天下。进入大航海时代后，西方的海运重心从地中海转向大西洋，大西洋沿岸港口城市兴盛，相应地，地中海沿岸的港口城市逐渐衰落。

[翻页]

前面我们学习了交通运输布局对城市发展的影响，接下来我们也来看看交通运输布局对乡村聚落选址的影响。

传统上，乡村聚落的选址更多地考虑生产地（农田）、水源、自然灾害等。我国很多乡村聚落，尤其是山区的乡村聚落，规模小、分散、交通不便。我国正在推进的社会主义新农村建设，其中主要的方式就是在交通方便、自然条件优越的地方规划建设集中村落。这样建设新农村有何好处呢？

[翻页]

1.乡村房屋质量有保障，且统一建筑风格，展现新农村的风貌

2.可以集中建设道路、供水、供电甚至供气等基础设施

- 3.为乡村提供公共交通、教育、医疗、养老、购物、文化娱乐等社会化服务
- 4.提供垃圾回收和保洁等服务，改善乡村的环境质量
- 5.将原分散聚落的宅基地转变为农田，提高土地的利用效率

[翻页]

这样的新农村很多，下面我向大家介绍一下“悬崖村”。四川的大小凉山曾是全国十四个集中连片贫困地区之一。2015年，记者在大凉山深处的昭觉县发现了一个坐落在800米悬崖上的村子——阿土列尔村，因为进出村子必须攀悬崖、爬峭壁，因此这里又被称为“悬崖村”。2020年5月，悬崖村迎来历史性的一刻——搬家。昭觉县启动了四川省最大的易地扶贫搬迁项目，悬崖村的84户贫困户告别世代居住的悬崖，搬迁到县城安置点。2021年5月，昭觉县又启动了“悬崖村文旅搬迁项目”，将村里符合条件的非贫困户陆续搬下山，搬到交通便捷的县城安置点。从此，走出“悬崖村”，走向新天地。

[翻页]

我们一起看看视频，感受一下凉山“悬崖村”的巨变。

[翻页]

以上为今天全部学习的主要内容，下面我们小结一下。今天我们通过案例学习，了解了交通枢纽发展成为规模较大城市的原因，通过案例也认识到重要交通运输线路或运输方式的变化会引起区域主要商业中心城市的兴衰，也通过案例了解到交通运输布局对乡村聚落选址的影响。

[翻页]

下面我们进入随堂巩固，先看题目，2020年8月21日，在（北）京唐（山）曹（妃）动车开行一周年之际，全国第一个建在海岛旅游度假区上的高铁无轨站——唐山国际旅游岛高铁无轨站正式开通运营。高铁无轨站是一种公铁联运新模式，指在没有高铁线路经过的城市，设置具有购票、取票、候车、物流等功能的铁路站点，通过开通专线大巴与就近高铁站无缝对接，实现公路与铁路零距离换乘，保证乘客的快捷出行。据此完成下面1-2题。

1.目前我国高铁无轨站主要分布在广西、云南等省的偏远山区县城，其主要影响因素是（ ）

- A.气候、地形                      B.气候、资源状况  
C.资源状况、人口密度          D.地形、人口密度

2.高铁无轨站开通后，可能显著促进当地开展（ ）

- A.旅游业                              B.电子商务  
C.基因工程                            D.重化工业

第1题选D由所学知识可知，广西、云南等省级行政区的偏远山区地形崎岖、地质条件复杂，且人口密度较小，出行人流量不大，这些地区一般未建设高铁站；这些地区交通条件差，为方便这些地区的人们快捷出行，需要建设高铁无轨站，实现公路与铁路零距离换乘，保证乘客的快捷出行，D正确。由材料可知，高铁无轨站主要是为了方便人们出行，气候和资源状况对其分布影响不大，ABC错误。故选D。

第2题选A由所学知识可知，高铁无轨站开通后，实现了高铁与地方的无缝连接，打通了铁路服务的最后一公里，更加方便了人们的快捷出行，且偏远山区旅游资源较为丰富，有利于促进当地旅游业的发展，A正确。电子商务一般是通过网络进行，快递业务是以公路、航空为主；当地经济不发达，技术力量弱，不适合发展基因工程，高铁无轨站以客运为主，对重化工业发展促进作用不大，B、C、D错误。故选A。

[翻页]

我们继续看另一组题目，先读题目：下表是“2021年11月5日‘上海至杭州’和‘南通西站至南京’客运情况比较表”。据此，完成下面3-5题。

3.小明选择乘坐沪杭高铁(约192 km)从上海到杭州自助游。与高速公路相比，选择高铁主要是因为高铁（ ）

- A.误点率低 B.费用少 C.用时少 D.班次多

第3题选D。通过对比表格，行车时间：高铁1~3小时；高速公路2小时，说明高铁误点率高，会影响用时，A、C错；商务座票价：高铁73~123元，高速公路80元，说明高铁费用高，B错；班次：高铁179，高速公路10，因此小明自助游选择乘坐沪杭高铁主要是因为高铁班次多，出行方便，D对。故选D。

[翻页]

4. 与上海到杭州相比, 南通西站到南京火车客运车次少, 且少于长途汽车班次是因为 ( )

- ①南通与南京间的客运需求少
- ②南通到南京的铁路交通发展滞后
- ③南通到南京高速公路更发达
- ④南通受上海的辐射作用弱于杭州

A. ①②    B. ①③    C. ②③    D. ②④

5. 近年来国内各地高铁多在远郊布局, 在高铁站附近最适宜布局 ( )

A. 住宅区    B. 物流区    C. 商业区    D. 仓储区

第4题选A。高铁班次主要受客运运输市场需求的影响, 上海、杭州是省级中心, 经济发达, 流量大。南通西站到南京人流量较小, 客运需求少, ①对; 与上海到杭州相比, 南通到南京的高铁建设晚, 铁路交通发展滞后, ②对; 上海到杭州高速公路更发达, ③错; 南通距离上海较杭州近, 受上海的辐射作用强于杭州, ④错。①②对, 故选A。

第5题选C。高铁主要为客运, 在高铁站附近人流量大, 最适宜布局商业区, C对, B、D错; 住宅区占地广, 高铁多在远郊布局, 如果高铁站附近布局住宅区, 距离市中心远, 不利于居民购物, 生活不便, 生活质量也不好。A错。故选C。

[翻页]

我们继续看另一组题目, 先读题目: 高铁对城市的空间结构、产业升级和居民出行影响显著。高铁新城产业发展方向与其依托城市密切相关。下图为某高铁新城空间结构示意图。完成下面6-7题。

6. 该高铁新城空间结构, 布局合理的是 ( )

- A. I 主要功能为科研、行政等
- B. II 主要功能为商贸、商务办公等
- C. II 建筑密度和建筑高度均大于I
- D. III 主要功能为居住、文化、教育等

7. 高铁新城发展方向与其依托城市相匹配的是 ( )

- A. 零售等生活型服务业——旅游城市
- B. 金融等现代服务业——传统工业城市
- C. 物流等生产型服务业——转型升级城市
- D. 高新技术创新型服务业——都市圈核心城市

第6题选D。I 核心层圈与高铁站的交通枢纽关联性最强, 是高铁站交通服务区域, 为旅客出行提供便利、高速、便捷的服务, 匹配高铁客流商业、办公, 酒店住宿等。所以该圈主要功能包括交通集散、商业商贸、商务办公等。科研机构应布局在环境较好, 高等教育发达的地方, A 错; II 圈层是对I 圈层功能的补充及相关功能的延伸拓展, 功能包括办公、商务、居住, 以及文化、教育、医疗、产业等, B 错; I 核心层主要功能为商贸、商务办公等, 所以建筑密度和建筑高度更大, C 错; III 圈层相对于I、II 圈层, 在功能组织、空间结构等方面, 与高铁站场枢纽关联性较弱, 属于在I、II 区域的兴起带动下, 周边人流的聚集区域, 大部分为住宅、文化、教育等, D 正确。故本题选D。

第7题选D。高铁可促进旅游城市游客数量大幅度增长, 所以高铁新城与之匹配的发展方向旅游服务业的发展, A 错; 若高铁新城的发展方向是金融等现代服务业, 必须依托于实体经济, 所以与其依托城市相匹配的城市应当是区域中心城市, B 错; 高铁以客运服务为主, 物流等生产型服务业不是高铁新城的发展方向, 故则与转型升级城市不匹配, C 错; 高铁增强了核心城市与周围城市密切联系, 高铁新城依托都市圈核心城市, 发展高新技术创新型服务业, 是推动经济结构战略性调整和经济方式转变的重要举措, 能充分发挥核心城市的辐射带动力, 协调优化城市产业布局, 为城市发展带来新的机遇。D 正确。故本题选D。

[翻页]

今天的课堂到此结束, 谢谢大家的观看, 再见!

