

# 第一章 绪论

## 1、分析企业在经济地理学研究中的作用及其变化

### （一）研究区域尺度的变化

20 世纪上半叶，经济地理学发展中的最重大事件当属经济活动区位论的引入。

二次世界大战后，美国一些经济学家在研究区位论的基础上，开始了对区域经济的整体研究。50 年代以后，始于法国学者皮鲁的增长极理论，一些学者表现出对区域之间发展问题的关注，并提出了相应的理论。近几十年来，随着经济活动全球化的日益增强，经济地理学家对此的研究也日益升温。

### （二）研究企业组织的变化

战后以来，做为经济地理学主要研究客体的企业组织，加速向着多部门、多区域、跨国经营和全球性经营发展。与此相应，60 年代初美国地理学家麦克尼提出了公司（企业）地理的概念。

### （三）研究思维方法的变化

20 前期的区位论研究，以规范性分析（normative analysis）的思维方式。

20 世纪 60 年代的数量革命，带来了实证主义分析法。

60 年代末，规范区位论和实证区位分析受到行为学派的冲击。

60 年代末以来，伴随着发达国家经济结构的转变、社会矛盾冲突的加剧，结构主义地理学应运而生。

## 2、试述经济地理学在当今社会经济发展中的作用

### （一）经济地理学对经济发展的理论意义

我国经济地理学家根据对经济实践的总结，提出空间格局是经济发展的一个方面。经济建设的区位与空间组织，是经济建设中具有长远性和全局性的战略问题。欧洲地理学家指出，经济学面临的一个主要问题是建立解释经济增长的理论。然而，当代经济学中，经济创新以及经济增长的来源这个十分关键的问题并未得以解决。一些经济学家已经开始重视经济的空间研究。

（二）经济地理学对当今世界重大实际问题的贡献 ① 人口问题：人地关系的协调问题，特殊地区的人口生存问题，经济地理学家均可开展相应的研究。② 资源问题：主要指不可再生资源的萎缩。在经济发展中，注重对资源可持续利用的研究，经济地理学家大有用武之地。③ 环境问题：由于经济地理学研究中强调经济发展与环境的关系，这便决定了它比其它许多学科更能在提出如何促进经济发展的同时，告诫人们注重与环境的关系问题。④ 贫富差异问题：从经济地理学的角度，可以研究贫富差异的区域格局以及引起这些差异的地理条件，并借助一定理论提出缩小这些差异的措施。

（三）当前经济地理学的理论研究重点 ① 人地关系与区域可持续发展的理论研究；② 全球与地方关系的理论研究；③ 经济发展空间格局的理论研究；④ 区域经济发展的公平与效率关系；⑤ 企业与区域经济发展的关系。

## 第二章 经济活动区位及影响因素分析

### 3、简述区位条件与区位因子的区别。

区位条件是指人类进行活动的场所所具有的各种属性或资质。区位因子是指影响区位主体分布的原因。相对于区位条件是由于场所不同而生产条件不同，区位因子则是对于

生产者而言，由于场所不同表现出其生产费用或利益的差异。区位因子不仅包含有用货币可度量的价值标准，也包含有不能用货币所测算的非经济因子。

#### 4、试述土地对经济活动区位的影响。

任何经济活动都需要以一定的空间作为依托。土地作为生产要素之一，主要是通过自身的特征及其所处经济区位对经济活动发生影响的。

土地一般以两种基本方式参与经济活动，一种是作为劳动对象，像农业生产活动，在这种土地利用形态中，土地的自然特征起着决定性的作用，同时经济地理位置也会对农业土地利用产生影响。另一种是作为作业的空间或活动场所，像工业、交通、以及城市建设土地利用等。在这种土地利用形态中，土地所处的经济区位起着决定性的作用。

#### 5、试述原材料对经济活动区位的影响。

原材料对于经济活动来讲极其重要，它是经济活动尤其是生产活动所加工的对象。原材料因子主要是通过原材料的可运性、运费大小、可替代性、自身价值及其在产品成本中的构成状况对经济活动区位施加影响。

现代大规模工业生产，往往是利用多种原材料。原料配合比例及其自身价格的差异，使得不同区位获得它的成本不同。便于原料集散的区位（如港口等），对原材料型企业而言，显示出一定的优越性。

随着交通便捷性的提高和运输成本的降低，远距离获取原材料的可能性得以提高。现代经济活动中，原材料组织的空间范围已经扩展到全球视野。不仅在全球范围内按照接近原材料地的区位来被动布局经济活动，而且开始出现以重新组织原材料地的方式来实现现代生产的即时性、可靠性与灵活性。

#### 6、试述能源对经济活动区位的影响。

能源是经济活动的基础，稳定的能源供给是一区位产业发展的必备条件。大量消耗能源的产业活动，在区位选择中必然需要接近廉价的能源供应地。因此当地的能源供给保证程度是许多企业选择区位的标准之一。由于能源在各地的分布以及蕴藏条件差异很大，其生产成本的差异非常明显。这不仅带来了能源供应价格的地域差异，还进一步造成了大耗能经济活动的区域差异。

随着人们环境意识的逐步增强，利用能源的种类、数量以及形态开始影响到企业形象以及公众对相关经济活动的接纳程度。大量消耗能源的企业在许多地方不受欢迎，使得该类企业区位选择的余地越来越小。因而，在技术与管理角度加强节能工作，促使所使用能源类型向高级和可再生能源转化，开始成为当今能源企业关注的核心问题。

#### 7、试述资本对经济活动区位的影响。

经济学中的资本，分为固定资本和金融资本。固定资本不易移动，存在地理惯性。这种地理惯性的存在，加上固定资本的费用尤其是工业用地费用存在较大的地区差异，使得固定资本成为大型装置型工业企业选择区位的重要考虑因素。

金融资本是生产要素中流动性最大的要素。资金尤其是融资条件，对企业经济活动尤其是小型企业的创立与发展至关重要。因此，优先融资等优惠政策，会对企业区位选择产生较大影响。不过，不同的企业资本需求不同。一般性金融资本往往仅对成熟性产业与企业给予融资，就会受到成熟型产业或大型企业的关注；而新兴企业尤其是新兴高科技中小企业，则更关注风险资本的获得。因此，地区资本的差异就会直接影响到企业的区位选择，从而形成企业及产业区域分布的差异。

## 8、试述劳动力对经济活动区位的影响。

劳动力是影响经济活动区位的重要区位因子之一，其质和量在空间上的差异导致了劳动成本在空间上的差异。这种差异不仅成为企业选择经济区位的考虑要素，也成为劳动力移动的主要动因。

对性质不同的经济活动主体，劳动力对其区位的影响可能不同。劳动密集型产业，劳动成本的空间差异对其区位选择的影响度就很高；相反，对于非劳动密集型产业活动，其影响则相对较小。

一般而言，人口密集地区或都市也是劳动力最密集的地方。特别是大城市地区劳动力的质、量都会比其他地区体现出优势，因而对劳动力需求较高的企业或者产业来讲，具有较强的吸引力。20世纪80年代以来，以知识为基础的经济活动显示出强劲的活力，劳动者的素质和技能水平成为制约经济活动的重要因素，智力密集程度以及区域创新条件，是决定一个地区是否具有吸引现代经济活动的关键。

## 9、试述技术对经济活动区位的影响。

伴随着现代经济活动对技术与知识依赖程度的加大，技术与知识已经成为影响经济活动区位选择的最重要因素之一。技术进步已成为“经济模式转换的基本力量”以及经济增长的关键因素。

新技术方法、技术手段以及新生产工具、新管理方式等的出现，一方面可以使新的经济活动成为可能，另一方面可以改变经济活动中的生产要素组合，因此具有改变区位选择成本或效率的可能性。

对于不同的经济活动，技术与知识在区位选择方面的影响程度也存在较大差异。一般来说，技术与知识对知识密集型产业区位选择的影响十分明显。

技术与知识的地理集中，成为经济活动地理集中的重要推动力量。技术知识、技术创新从本质上讲具有“黏性”，即使在全球化经济下也仍然是地方性的。这种知上有趋于集中的倾向，从而形成产业的集聚区。

## 10、综合分析区域环境对经济活动区位的影响。

### （一）自然环境对经济活动区位的影响

自然环境是影响经济活动的重要因素之一，其影响活动有制约作用。优美的环境成为现代经济活动最重要的生产要素之一。另一方面，经济活动的环境影响特性差异，也导致其具有不同的区位选择。基于对生存环境的考虑，现代社会制定了各种形式的规范来限制一些经济活动区位的选择。在现实条件下，为了逃避严格的环境质量标准，满足经济利润的需求，一些传统污染型企业出现了从高标准地区向低标准地区集中的趋势。

### （二）市场环境对经济活动区位的影响

① 市场规模对经济活动区位的影响 市场规模直接影响到经济活动的存续。任何经济活动都必须达到一定规模的需求才能支持其基本的运营成本。在经济活动区位选择过程中，市场规模是重要的考虑因素。所考察区位的影响力范围直接影响着当地经济活动的类型与规模。市场地域范围大的城市具有较全面的商业活动；反之，商业活动则较为单一。

② 市场特性对经济活动区位的影响 市场特性一般包括市场意识、需求特点、竞争环境、管理秩序等。市场意识的差异往往来自于不同地区人们的传统意识的差异；具有经商传统的地区，有利于裴峪创业者和企业家阶层；消费者市场意识强的地区，容易形成挑剔性需求，也有利于激励相关新产品的出现。市场需求的特点往往取决于消费者的消费需求偏好。不同区域不同的消费习惯和其它的不同因素，带来区域间需求结构的不同。市

市场竞争对从事经济活动的企业产生激励。高效、优质的政府服务往往构成经济活动区位选择的重要砝码。

### （三）产业环境对经济活动区位的影响

构成产业环境的要素很多，包括产业集聚、基础设施业集聚，特别是供货和相关行业的发展水平对经济活动区位的影响主要体现在如下四个方面：① 产业间紧密合作的可能；② “互补产品”的“需求拉动”作用；③ 有利于专门化服务设施和机构的发展；④ 相关行业企业密集可以改善信息环境。

### （四）政策环境对经济活动区位的影响

政策环境直接影响到一个区域发展某种行业的条件和约束，良好的政策环境有利于促进经济活动的发展，从而成为吸引经济活动集聚的因素之一。政策一般反映政府对地域发展的基本导向。政府通过规划和对特定地区的基础设施的投入以及税收优惠、财政补贴等经济政策的实施，引导经济活动的空间布局。在这些拥有特殊政策环境的区域对企业具有明显的吸引力，容易成为企业集聚的核心区域。政府在促进经济发展的同时，也非常关注区域经济的均衡发展和资源环境的协调。因此，政府也会制定一些相应政策，控制经济发展速度或者限制经济活动类型。

从经验来看，政策环境无疑已成为区域经济发展重要的引导因素，因而成为影响经济活动区位选择重要因素之一。

## 11、试分析交通运输对经济活动区位的影响。

生产和消费的空间分离标，交通运输过程中产生的消费成本以及交通便利程度都成为区位选择的重要因素。

### （一）运费成本对区位选择的影响

运费主要由线路运行费和站场费两大部分组成，线路运行费同运输距离相关，一般可以认为是运输距离的线性函数；而站场费则一般同运输距离无关，仅同装卸、站场设施以及管理维护费有关。减少装卸等站场费和线路运行费均可起到减少运费的作用。供给地与消费地的空间距离一般很难改变，除非改变供给地或消费地。但连接供给地与消费地的交通方式可以不同。运输方式不同，运费随之不同。就不同运输方式而言，站场成本一般是固定的。运费根据定价制度而不同，定价制度一般有距离比例定价、区段定价、远距离递减定价，均一定价。尽管由于交通手段以及交通距离不同，运价不同，但就远距离递减定价而言，在其端点配置经济活动则是有利的。

在现实中，交通方式在途中变化的情形经常存在，在中转站布局产业一般不需要重新支付装卸费，因此，中转站经常是从运费角度看的最佳区位。由于运费是产品成本中一个重要的组成部分，那么为追求低成本优势，那些交通便利，尤其是铁路交通枢纽，港口对运费占较大比重的重型原材料工业具有很大的吸引力。事实上，传统原材料工业如钢铁工业、石油化学工业、重型机械制造工业等大多都集中在港口或铁路交通枢纽附近。

### （二）交通便捷程度对区位选择的影响

交通便捷程度主要取决于交通网的完善程度。交通网可以用密度与结构来表示。在其他条件不变的情况下，交通网密度越大，交通越便利。但并不是交通网密度大的地方交通就一定便利。衡量交通的便捷程度还要考虑交通网的结构，即要综合考虑连接度和通达度指标。

交通网络的完善程度直接影响到一个区域的地理可进入性。交通便利性的提高意味着对外交往可能性提高，无论是针对原料产地、生产地还是消费地而言，都会促进经济活动的发展，从而成为吸引经济活动布局的重要因素。知识经济时代，交通便利程度，时间节约效率（时间价值指向）成为更加重要的影响因素。高速公路交叉点、大型航

空枢纽及其周围区域越来越成为区域发展的重点核心区域。

## 第三章 农业与工业区位理论

### 杜能农业区位论

#### 一、理论前提

- 1.肥沃的平原中央只有一个城市；
- 2.距城市 50 英里之外是荒野，与其它地区隔绝；
- 3.土质条件一样，任何地点都可以耕作；
- 4.不存在可用于航运的河流与运河，马车是惟一的交通工具；
- 5.人工产品供应仅来源于中央城市，而城市的食物供给则仅来源于周围平原；
- 6.矿山和食盐坑都在城市附近。
- 7.追求利益最大化。

#### 二、杜能要解决的问题

第一，在这样一种关系下，农业将呈现怎样的状态。

第二，合理经营农业时，距离城市的远近将对农业产生怎样的影响。

#### 三、杜能的研究方法

“孤立化的方法”：只探讨市场距离的作用。

不考虑所有的自然条件差异，只考察在一个均质的假想空间里，农业生产方式的配置与距城市距离的关系。

#### 四、杜能圈形成机制

##### (一) 地租的形成及影响因素

一般地租收入公式如下：

$$R = PQ - CQ - KtQ = (P - C - Kt) Q$$

式中：R——地租收入；

P——农产品的市场价格；

C——单位农产品的生产费；

Q——农产品的生产量(等同于销售量)；

K——距城市(市场)的距离；

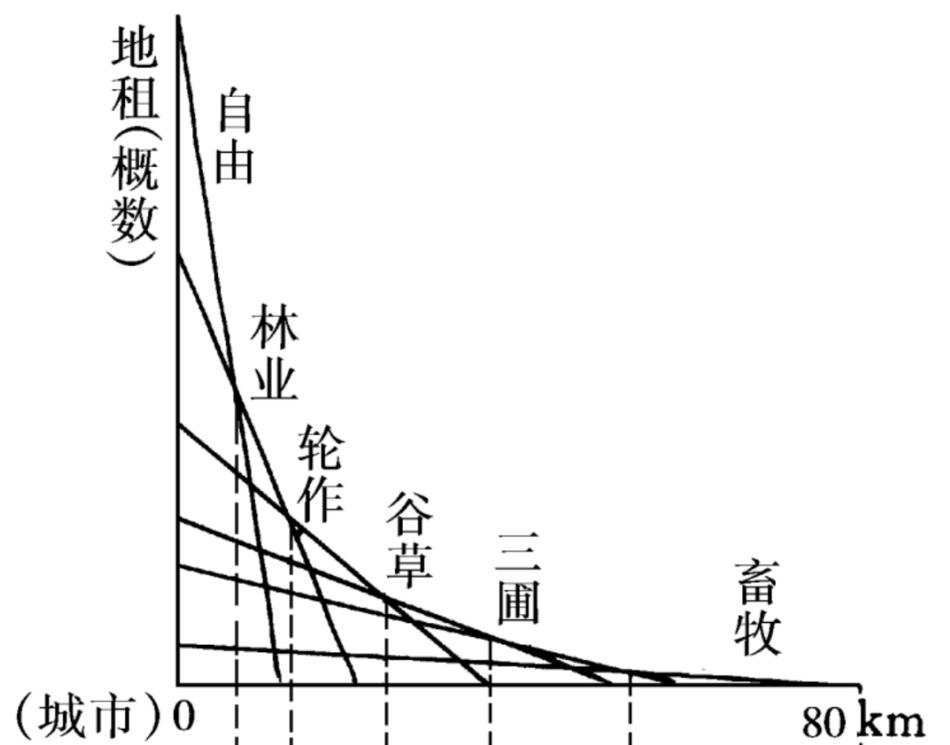
t——农产品的运费率。

##### (二) 地租曲线

概念：在市场(运费为零)点的地租收入和耕作极限连结的曲线被称为地租曲线。

每种作物都有一条地租曲线，其斜率大小由运费率所决定。

不容易运输的农作物的地租曲线一般斜率较大，相反则较小。



##### (三) 农业生产方式的空间配置原理

## 1. 农业生产方式空间配置的基本原理

农场主选择地租收入最大的农作物进行生产。

农业生产方式的空间配置，一般在城市近处种植难于运输的作物。

随着距城市距离的增加，则种植相对于农产品的价格而言运费小的作物。

在城市的周围，将形成以某一种农作物为主的同心圆结构。

以城市为中心，由里向外依次为自由式农业圈，林业圈，轮作式农业圈，谷草式农业圈，三圃式农业圈，畜牧业圈。

## 四、杜能农业区位理论的意义

### (一) 农业经济地理学上的意义

1 即使在同样的自然条件下也能够出现农业的空间分异； 2 不存在对于所有地域而言的绝对优越的农业生产方式； 3 在距市场越近的地方，布局单位面积收益越高的农业生产方式越合理，因为由之形成的农业生产方式布局总体上受益最大。 4 对农业地域空间分异现象进行的理论性、系统性的总结。

### (二) 经济学上的意义

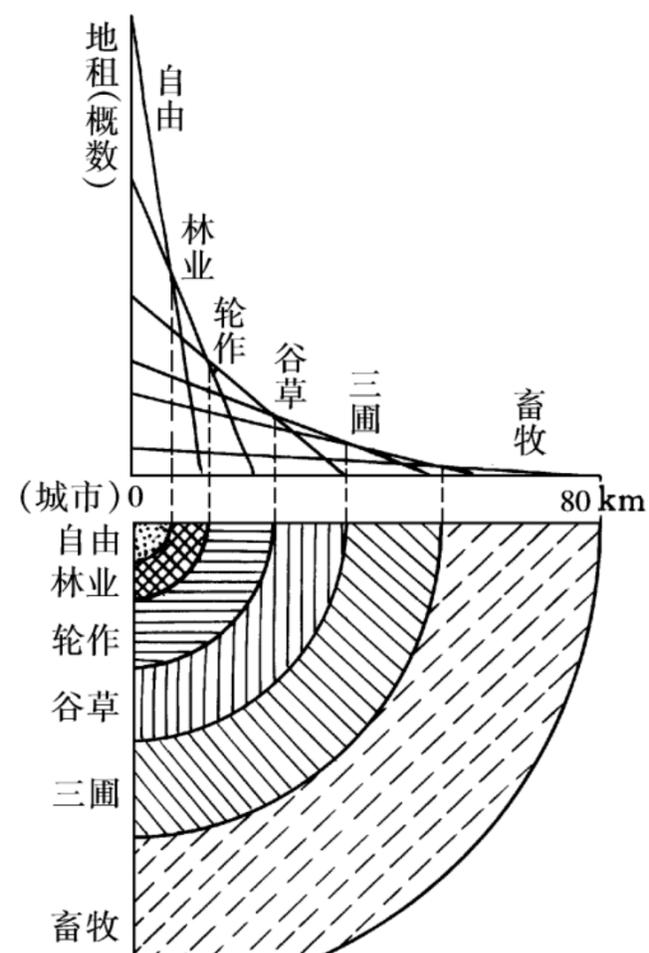
1 杜能在研究过程中采用了科学抽象法，并且首次将数学方法引入经济研究； 2 关于合理性生产布局的设定，对韦伯以及克里斯特勒等后来的区位理论产生了很大影响和启发； 3 杜能第一次从理论上系统的阐明了空间摩擦对人类经济活动的影响，其原理不仅可用来说明农业土地的利用方式，对于解释其他土地の利用问题同样有效，可以说是土地利用的普遍性理论基础。

## 五、理论的局限性

干扰因素：河流和其它小城市的影响以及谷物价格和土质的影响

技术与交通手段的发达也使得杜能理论中起决定性作用的距离因素的制约趋于变小。

现代城市周边土地利用方式的多样性



## 第二节 韦伯工业区位论

### 一、理论前提

- (1) 区位因子：运费和劳动费。
- (2) 已知原料供给地的地理分布；
- (3) 已知产品的消费地与规模；
- (4) 劳动力地点已知，但不能移动，各地的劳动成本是固定的，无限供应。

### 二、构建步骤

第一阶段：由运费指向形成地理空间中的基本工业区位格局。

第二阶段：劳动费指向，可以使在运费指向所决定的基本工业区位格局发生第一次偏移。

第三阶段：集聚指向，可以使运费指向与劳动费指向所决定的基本工业区位格局再次偏移。

#### (一) 运费指向论

运费指向论所要解决的问题：在给定原料产地和消费地，如何确定仅考虑运费的工厂区位，即运费最小的区位。

#### 1. 工业原料的性质和重量

标准：原料空间分布状况；原料生产时的质量转换状况。

原料指数：产品质量与局地原料质量之比，即生产单位产品需要的局地原料量。

$$\text{原料指数 ( } M_i \text{ )} = \frac{\text{局地原料重量 ( } W_m \text{ )}}{\text{产品重量 ( } W_p \text{ )}}$$

区位重量：整个工业生产与分配过程中需要运送的重量，等于生产单位产品需要运送的最终产品和局地原料之和。

$$\text{区位重量} = \frac{\text{局地原料重量}}{\text{产品重量}} + \frac{\text{局地原料重量}}{\text{产品重量}} \quad 1 \quad 2$$

## 2. 最小运费原理

- (1)仅使用遍在原料时，为消费地区位；
- (2)仅使用纯原料时，为自由区位；
- (3)仅使用损重原料时，为原料地区位。

用原料指数以及区位质量得出的一般区位法则：

- (1) 原料指数 ( $M_i$ ) > 1 时，工厂区位在原料地；
- (2) 原料指数 ( $M_i$ ) < 1 时，工厂区位在消费地；
- (3) 原料指数 ( $M_i$ ) = 1 时，工厂区位在原料地、消费地都可(自由区位)。

## (二) 劳动费指向论

1. 劳动费——指每单位质量产品生产费用中的工资部分。它不仅反映了工资水平，同时也体现了劳动能力的差距。

2. 韦伯劳动费指向论的思路

3. 劳动费指向的判断指标

指标 1：劳动费指数

◆概念：每单位重量产品的平均劳动费。劳动力成本指数 = 劳动费 / 产品重量

◆标准：如果劳动费用指数大，那么，从最小运费区位向廉价劳动费区位的可能性就大；否则，这种可能性就小。

指标 2：劳动系数

◆概念：每单位区位重量的劳动费，用它来表示劳动费的吸引力。

劳动系数 = 劳动费 / 区位重量

◆标准：劳动系数大，表示远离运费最小区位的可能性大；劳动系数小则表示运费最小区位的指向强。进一步也可以说劳动系数越高，工业就会更加向少数劳动廉价地集中。

4. 劳动费指向的影响因素

◆结论：决定劳动费指向有两个条件，

一是基于特定工业性质的条件，该条件是通过劳动费指数和劳动系数来测定；

二是人口密度和运费率等环境条件。

## (三) 集聚指向论

◆集聚因子——因一定量的生产集中在特定场所带来的生产或销售成本降低。

◆分散因子——分散因子是集聚的反作用力，是随着消除集中而带来的生产成本降低。

## 2. 集聚的类型

◆纯粹集聚——由技术性和经济性的集聚利益产生的集聚，也称为技术性集聚。不存在区域差异。

◆偶然集聚——纯粹集聚之外的集聚，主要是由于区域特定因素导致的。如运费指向和劳动费指向的结果带来的工业集中。存在区域差异。

### 3. 集聚因子的作用形态

由经营规模的扩大而产生的生产集聚。

由多种企业在空间上集中产生的集聚。

### 4. 分散因子的作用

分散因子的作用是集聚结果所产生的，可以说是集聚的反作用。这种反作用的方式和强度与集聚的大小有关。其作用主要是消除由于集聚带来的地价上升造成的一般间接费、原料保管费和劳动费的上升。

### 5. 集聚指向对运费指向或劳动费指向区位的影响

集聚节约额比运费（或劳动费）指向带来的生产费用节约额大时，便会产生集聚。一般而言，发生集聚指向可能性大的区域是多数工厂互相临近的区域。

### 6. 集聚指向的判断

◆指标：加工系数  $\text{加工系数} = \text{单位区位重量的加工价值}$

◆标准：加工系数高，工业集聚的可能性也大；相反，集聚的可能性就小。

## 三、韦伯区位理论的应用研究

### （一）运费指向论的应用

#### 1. 原料指数大于 1 的工业——原料产地布局

如钢铁业、水泥业、造纸业、面粉业、葡萄酒酿造业、制糖业和乳制品业等。

#### 2. 原料指数小于 1 的工业——消费者集中的地区

如啤酒酿造业、清凉饮料制造业和酱油制造业等。

#### 3. 原料指数大致等于 1 的工业——自由布局

如石油精制工业、机械器材组装工业和医疗器械制造业等。

### （二）劳动力成本指向论的应用

国际产业转移：纺织业

都市周边和农村地域分散的工业大都是劳动系数高或者对集聚(规模经济)利益要求不高、靠单纯劳动可进行生产的行业。

### （三）集聚指向论的应用

偶然集聚：由“运费指向”或“劳动力成本指向”带来的在原料供给地或消费地的集聚。

纯粹集聚：为了得到同行业的积聚利益，而在已形成的区位空间内积聚。

## 四、韦伯区位论的意义

1、首次将抽象和演绎的方法运用于工业区位研究中，建立了完善的工业区位理论体系；

2、最小费用区位原则，即费用最小点就是最佳区位点。

3、不仅局限于工业布局，对其他产业布局也有指导意义，成为经济区位布局的一般理论。

## 4、韦伯的区位理论有哪几项基本假设？他分析了哪几个区位因素的影响？

（一）三个基本假设：（1）已知原料供基地的地理分布；（2）已知产品的消费地与规模；（3）劳动力存在于多数的已知地点，不能移动；各地力成本水平下可以得到劳动力的无限供应。

（二）三个阶段的区位因素：第一阶段：不考虑运费以外的一般区位因子，即假定不存在运费以外的成本区域差异，影响工业区位的因子只有运费一个。即韦伯工业区位论中的运费指向论。由运费指向形成地理空间中的基本工业区位格局。第二阶段：将劳动费用作为考察对象，考察劳动费用对由运费所决定的基本工业区位格局的影响，即考察运费与劳动费合计为最小时的区位。即韦伯工业区位论中的劳动费指向论。劳动费指向论，可

以使在运费指向所决定的基本工业区位格局发生第一次偏移。第三阶段：将集聚与分散因子作为考察对象，考察集聚与分散因子对由运费指向与劳动费指向所决定的工业区位格局的影响，即为韦伯工业区位论中的集聚指向论。集聚指向可以使运费指向与劳动费指向所决定的基本工业区位格局再次偏移。

## 5、简述韦伯工业区位论的最小运费原理

在生产过程不可分割，消费地和局地原料地只有一个

1) 仅使用遍在原料时，为消费地区位；2) 仅使用纯原料时，为自由区位；3) 仅使用损重原料时，为原料地区位。这里，可以用上述的原料指数以及区位重量来得出一般的区位法则：

(1) 原料指数 ( $M_i$ )  $> 1$  (或区位重量  $> 2$ ) 时，工厂区位在原料地；

(2) 原料指数 ( $M_i$ )  $< 1$  (或区位重量  $< 2$ ) 时，工厂区位在消费地；

(3) 原料指数 ( $M_i$ )  $= 1$  (或区位重量  $= 2$ ) 时，工厂区位在原料地、消费地都可 (自由区位)。

## 6、简述韦伯的运费指向论、劳动费指向论和集聚指向论

首先，考虑运费指向理论。即不考虑运费以外的一域差异，影响工业区位的因子只有运费一个，这就是韦伯工业区位论中的运费指向论。由运费指向形成地理空间中的基本工业区位格局。韦伯为了判断工业受运费指向的影响程度，提出了“原料指数”的概念，即产品重量与局地原料重量之比。原料指数大小不同的原料，决定理论上工厂的区位。对于仅一个原料地和一个市场地，在生产过程不可分割，消费地和局地原料地只有一个的前提下，依据最小运费原理的区位为：(1)、仅使用遍在原料时，为消费地区位。(2)、仅使用纯原料时，为自由区位。(3)、仅使用损重原料时，为原料地区位。当原料地有多个时，韦伯使用了范力农构架找出生产地的最佳区位，即对于多原料地和市场的区位多边形而言，求解运费最小点即是求解区位多边形。

其次，考虑劳动费指向论。用劳动费指向论，使基本格局发生第一次偏移，即考察运费与劳动费合计为最小时的区位，这就是韦伯工业区位论中的劳动费指向论。工业区位由运费指向转为劳动费指向仅限于节约的劳动“劳动费指数”的概念，即每单位重量产品的平均劳动费。如果劳动费区位的可能性就大；否则，这种可能性就小。劳动费指数只是判断劳动费指向的可能性的的大小，而不是决定因素。为此，他又提出了“劳动系数”的概念，即每单位区位重量的劳动费，用它来表示劳动费的吸引力。劳动系数大，表示远离运费最小区位的可能性大，说明劳动费指向性强；劳动系数小，说明则表示运费最小区位的指向强。

最后，考虑集聚指向论。利用集聚指向论，使基本格局发生第一次偏移的基础上，产生第二次偏移。将集聚与分散因子作为考察对象，考察集聚与分散因子对由运费指向与劳动费指向所决定的工业区位格局的影响，即为韦伯工业区位论中的集聚指向论。韦伯进一步研究了集聚利益对运费指向或劳动费指向区位的影响。他认为，集聚节约额比运费(或劳动费)指向带来的生产费用节约额大时，便产生集聚。为了判断集聚的可能性，他提出了加工系数的概念，即单位区位重量的加工价值。加工系数大，则产业集聚的可能性大；反之，集聚的可能性就小。

## 7、评价韦伯工业区位理论的意义

如同农业区位论鼻祖杜能一样，韦伯是第一个系统地建立了工业区位论体系的经济学者。他的区位论是经济区位论的重要基石之一。① 韦伯首次将抽象和演绎的方法运用于工业

区位研究中，建立了完善的工业区位理论体系，为他之后的区位论学者提供了研究工业区位的方法论和理论基础。② 韦伯区位论的最大特点或贡献之一是最小费用区位原则，即费用最小点就是最佳区位点。他之后的许多学者的理论仍然脱离不开这一经典法则的左右，仅仅是在他的理论基础上的修补而已。③ 韦伯的理论不仅限于工业布局，对其它产业布局也具有指导意义。特别是他的指向理论已超越了原仅仅论及工业区位的范围，而发展成为了经济区位布局的一般理论。

## 第四章 中心地理论

简述克里斯泰勒中心地理论的基本内容。

### （一）市场原则与中心地系统

克里斯塔勒认为在市场原则基础上形成的中心地的空间均衡是中心地系统的基础。

#### （1）基本前提

第一，均质平原：中心地分布的区域为自然条件和资源相同且均匀分布的平原。人口均匀分布，且居民的收入和需求以及消费方式都相同。中心地在区域内的任何地方都可布局。

第二，交通条件相同：且同一规模的所有城市，其交通便利程度一致。运费与距离成正比。

第三，就近消费：消费者都利用离自己最近的中心地，即就近购买，以减少交通费。

第四，商品价格与质量相同，交通费由消费者承担；商品和服务在任何一个中心地价格和质量都相同。消费者购买商品和享受服务的实际价格等于销售价格加上交通费，交通费与距离成正比。

第五，供给中心商品的职能，尽量布局于少数的中心地、并且满足供给所有的空间（所有居民）的配置形式。

第六，中心地职能在同一中心地集聚。

#### （2）中心地系统的构造

一种产品市场的空间均衡：① 单一企业形成的圆形市场区；② 多个企业形成多个圆形市场区；③ 多个企业的多个圆形市场区竞争达到均衡形。成正六边形的市场区结构。多种产品市场的空间均衡

#### （3）各级中心地市场区之间的关系

各等级中心地的市场区域数具有如下系列，即：1，3，9，27，81，...。从中看出，是按3的倍数在变化，因此市场原则基础上形成的中心地系统也称为K=3的中心地系统。

#### （4）中心地之间的数量关系

① 各等级中心地的数量关系，为1，2，6，18，54，...。

② 从区域次级中心地开始，中心地的数量关系为：低级中心地数量是其上一级中心地数量的3倍。

#### （5）市场原则中心地系统的特点

①

中心地具有等级性，且各级中心地与中心职能相对应。

②

中心地按照一定的规则分布，一般是三个中心地构成的三角形的重心是低一级中心地布局的区位点

③ 各等级间的中心地数量、距离和市场区域面积呈几何数变化。

### （二）交通原则基础上的中心地系统

（1）特点 各个中心地布局在两个比自己高一级的中心地的交通线的中点。因此，如

果同一级的中心地间铺设一条交通线，那么在这条交通线上布局着比它等级低的所有中心地。

#### (2) 中心地市场区之间的关系

各等级中心地的市场区域关系为：1，4，16，64，256，„。因此，在交通原则基础上形成的中心地系统也称为  $K=4$  的中心地系统。

#### (3) 中心地之间的数量

在交通原则基础上形成的中心地系统的中心地间数量关系为：1，3，12，48，192，„。

#### (三) 行政原则基础上的中心地系统

(1) 特点 在行政原则基础上形成的中心地系统中，低级中心地从属于一个高级中心地。原因是在行政区域划分时，尽量不把低级行政区域分割开，使它完整地属于一个高级行政区域。

(2) 中心地市场区之间的关系 各级中心地的市场区域关系为：1，7，49，343，„。它是以7的倍数增加，形成以  $K=7$  的中心地系统。

(3) 中心地之间的数量关系 中心地间的数量关系为：1，6，42，294，2058，„。

#### (四) 三原则适合的条件

(1) 市场原则适用于由市场及其市场区域构成的中世纪中心地的商品供给。

(2) 交通原则适用于如19世纪交通大发展时期，以及新开拓的殖民地国家、新开发区、交通过境地带或聚落呈线状分布区域。在文化水平高、工业人口多（人口密度高）的区域，交通原则比市场原则的作用大。

(3) 行政原则比较适用于具有强大统治机构的绝对主基础的社会生活。

### 3、举例说明影响零售业区位决策的基本因素。

(一) 消费市场状况 ① 消费者指向。即零售业区位与人口的分布密度呈比例。② 消费者收入。收入的差异主要表示在市场区域的总购买力和收入等级间产生的购买行为模型的差异上。这种差异产生的结果是对零售区位的类型、数量和规模要求不同。

(二) 空间距离和交通条件 ① 消费者的购买量随着距零售区位的距离增加在减少，当该距离增加到一定程度时，因交通费太大，购买量就变为零。② 需求空间曲线的空间变化在一定程度上可反映城市内部零售区位空间的结构。如果需求空间曲线变化平缓，表示零售区位具有极强的空间集聚性；相反，如果需求空间曲线变化很陡，表示零售区位趋于分散。③ 交通条件对零售区位的作用可通过交通费用的变化来表示。

(三) 零售业间的竞争 ① 竞争者之间是集中还是分散与企业的经营种类和市场的特性等有关；②

同业与不同业种间的竞争，均表现为联合与集聚趋势。

(四) 地价的作用 ① 交通便捷性、空间的关联性和周边环境的满意度影响区位地价。② 不同类型的零售业所能支付的地价能力是决定其区位选择的重要因子。

### 5、举例说明不同类型服务业的区位特征？

(1) 以个人和家庭为对象，提供日常服务活动的，近消费者布局；

(2) 以企业或行政机关等为对象，提供其运行服务需求的，近城市中心区布局；

(3) 具有办公机构性质的服务业：① 发挥管理职能的业务中心与办公机构，布局城市中心；② 企业子公司和部门中心，布局城市次中心；③ 从外部支援企业活动的服务业，布局市中心。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/748131003140007005>