

# 經濟地理学概論

## 參考資料

(第二輯)

吉林师范大学函授教育处

PDG

# 目 录

## 一、地理位置、地理环境、人口

|                        |             |
|------------------------|-------------|
| 經濟地理学上的位置·····         | 巴朗斯基 (1)    |
| 毛澤东論地理环境在社会發展中的作用····· | (24)        |
| 斯大林論地理环境在社会發展中的作用····· | (25)        |
| 經濟地理学对自然环境的估計·····     | 巴朗斯基 (26)   |
| 地理环境·····              | 康斯坦丁諾夫 (46) |
| 毛澤东論中国六亿人口的作用·····     | (58)        |
| 斯大林論人口在社会發展中的作用·····   | (59)        |
| 人口底增長·····             | 康斯坦丁諾夫 (60) |

## 二、工業生产配置

|                                        |            |
|----------------------------------------|------------|
| 馬克思、恩格斯、列宁、斯大林論工業合理<br>分布、工农業結合問題····· | (67)       |
| 社会主义的工業配置原則·····                       | 斯傑潘諾夫 (72) |
| 关于中国工業布局問題·····                        | (79)       |

## 三、农業生产配置

|                              |             |
|------------------------------|-------------|
| 列宁論資本主义农業專門化問題·····          | (89)        |
| 資本主义农業配置与專門化·····            | 魯柯夫斯柯依 (96) |
| 社会主义农業配置与專門化·····            | 同上(100)     |
| 苏联的农業区划、农業生产的配置<br>和專門化····· | 列东諾夫(111)   |
| 关于中国發展农業生产和农業多种經濟問題·····     | (117)       |

## 四、运输業配置

|                  |       |
|------------------|-------|
| 馬克思論运输業生产特点····· | (118) |
|------------------|-------|

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| 列宁、斯大林論運輸業的作用····· | (119)       |
| 資本主义運輸業的發展及其对生产    |             |
| 配置的影响·····         | 哈努科夫(121)   |
| 運輸在生产配置中的意义与       |             |
| 苏联的運輸問題·····       | 哈努科夫(137)   |
| 組織更多的“一条龙”運輸綫····· | 人民日报社論(154) |

## 五、經濟区划

|                |             |
|----------------|-------------|
| 列宁論劳动地域分工····· | (158)       |
| 經濟区划·····      | 巴朗斯基(161)   |
| 关于經濟区划問題·····  | 柯斯帖尼柯夫(165) |
| 論經濟区划·····     | 孙敬之(187)    |
| 人民公社的生产方針····· | (197)       |

# 一、地理位置、地理环境、人口

## 經濟地理学上的位置

巴朗斯基

### 定 义

我們所說的位置是什么呢？在地理学方面，你在任何一本課本里，在無論哪一本記述任何国家的地理書里都会碰見这个名詞，因为这个名詞应用得非常广泛。應該怎样具体地了解这个名詞呢？通常总是把位置理解为：“东經或西經若干度，南緯或北緯若干度”。对这个名詞的最通俗的解釋是把某一个居民点或一个国家領土的某个地区对某些相鄰的山脈、山、海等的关系包括在位置的概念里，比如說，斯大林格勒在伏尔加河右岸向西——向頓河大轉弯的地方。

但是不能仅限于这些。确定一国領土在經濟地理上的位置，不仅要根据它对自然地理方面的实际材料的关系、即对于山、河、海等的关系（因为这些关系也可能有它的經濟上的意义），而且也要根据它对人类在历史过程中用双手創造出来的条件的关系来确定一国領土在經濟地理上的位置。对于經濟地理來說，一个国家对于国际航綫、国际市场、国际中心城市的关系的位置是非常重要的。

如果我們把这一切都联系起来，我們就可以給位置下这样一个一般的定义：位置就是某一个居民点或是一个自然区对于这个居民点或这个自然区外在的某些客觀存在的东西的总和。如果这些客觀上存在的东西是赤道和本初子午綫，那末就是数理地理上的位置。如果这些客觀上存在的东西是山、海等，也就是自然地理方面客觀上存在的东西，那末这就是自然地理上的位置。經濟地理学上認為位置是某一个地方、某一个区域或城市对于它外部存

在的，具有某些經濟意义的东西的关系——不管这些客观上存在的东西是属于自然条件方面的，还是在历史过程里創造出来的。在政治地理上特别重要的是要考虑到在一定的国际政治局势下，一个国家跟它的敌人和盟邦的相对位置。換句話說就是：数理地理上的位置是从座标網(这里所指的是經緯網——譯注)上确定的，自然地理上的位置是从地形地圖上确定的，經濟地理上的位置是从經濟地圖上确定的，政治地理上的位置是从政治地圖上确定的。

即使是从自然地理上的位置的关系来看，把位置 and 自然条件混淆在一起也是不正确的，何况是对于整个的位置的关系就更不正确了。

### 位置的重要性

我們从什么地方可以相信一国的位置确实有很大的經濟意义呢？从許多例子里最容易清楚地相信这一点，也就是說，如果我們把一些自然条件彼此相近，而位置各不相同的国家拿来比較一下，就会相信这点了。

如烏拉爾和瑞典。烏拉爾和瑞典的相同的地方是：它們都在寒溫帶的山区，兩地的山脈都是破坏得相当严重的老年山脈，地下蘊藏着大量品質优良的鉄矿，但都沒有什么大的冶金用煤的矿床，如煉焦煤和煤的矿床。拿木材來說，不論是烏拉爾还是瑞典在这方面都有足够的保証。这两个地方都是木材冶金工業区。有一个时期(从17世紀末到18世紀末)烏拉爾和瑞典这两个木材冶金工業区在向欧洲供应生鉄方面曾經占过第一位。这个时期正是英国为了冶煉生鉄已經把本国的林木用光，但又沒有学会用矿物燃料冶煉生鉄的时期。这时，这两个木材冶金工業区(烏拉爾和瑞典)就成了整个欧洲金屬的供应者了。

但是这两个地方不仅有它們相同之处，而且也有不同之处，而这些不同之处則是由它們的位置造成的。在一个地方你可以看見沿海地区的山脈，有海可以通往發达已久的欧洲，另一个地方有盤亘在欧、亞交界上的山脈，离开海洋很远很远。显然，瑞典因为通过

海跟一些早已發达的国家有联系，所以才能比烏拉尔發达得早得多。烏拉尔必須有了鐵路和其他許多条件以后才能真正地开始發达。可見位置上的不同一定对于經濟發展的进程会有很大的影响。只有在我們的时代，在社会主义社会的条件下，烏拉尔才能發展起来，因为这种社会制度保證了烏拉尔·庫茲涅茨綜合工業的建設，因而使烏拉尔的鉄和2,000公理陸路以外的庫茲涅茨的煤實現了生产上的配合，这种事在資本主义国家的历史上是找不到前例的。

再拿西伯利亞和加拿大来看，从自然条件上來說，这两个地方也有很多相同的地方，这首先是气候寒冷：有雪、風雪、泰加（即大密林，或叫雪林——譯注）和苔原，难于通行，人烟稀少，路道相当少。但是当你从位置方面来研究这两个地方的时候，你就会發現这两处地方有很大的差別。你会發現西伯利亞的大部分地方离开海岸的距离和加拿大离开海岸的距离大不相同。尽管加拿大也很大，但跟西伯利亞比起来，它还是小得多。加拿大的东西兩面都有不冻港：太平洋上的温哥华和大西洋上的哈利法克斯。此外，哈德遜灣在夏季也能通航（邱吉尔和納尔遜两个港口）。假如我們只注意到这一点，那末我們也会了解，从交通方面說，加拿大比西伯利亞容易得多，也簡單得多。这样我們对于加拿大在某一个时期（19世紀末和偉大的十月社会主义革命以前的20世紀初）比西伯利亞發展得快得多，就不会覺得奇怪了。西伯利亞的生产力得以充分、全面發展的条件也依然是由于偉大十月社会主义革命造成的。革命的成功保證了北極的開發、北冰洋航綫的开辟、以及上面談过的烏拉尔·庫茲涅茨綜合工業的建成，这些成就在資產階級的社会里是絕對不可思議的①。

① 順便提到一些相当重要的問題，例如，黑色金屬的生产和極北地方的開發程度，在这些方面，西伯利亞已經赶过了加拿大。甚至連我們的敌人也不得不承認，由于烏拉尔·庫茲涅茨綜合工業的建成，在世界上，在我們这个世紀，沒有一个地方象西伯利亞那样，在經濟上發生这样明显的質上的变化。在一本美国人（希索尔）著的談論阿拉斯加的書里，举了西伯利亞北部在苏維埃时代的迅速發展的例子，这个例子是跟美国手里的阿拉斯加的長期的落后性相反的。



最后，我們試以瑞士和高加索为例。这两个地方都是山区，地势都是交錯起伏極為明显、垂直分布帶的界限分明、自然界非常丰富而多样化。它們大体上算是在同一个緯度上，然而，它們的位置很不相同。瑞士在西欧的中央，周圍都是有可能迅速發展而且是容易發展的国家。高加索在連接欧、亞兩洲的地峽上。这个地方在文化上曾經發生过各种不同的冲突。高加索在历史上曾經經歷过大規模的战争，在历史上有許多游牧民族大批地由亞洲从这里迁往欧洲。这两个地方对当年在人类文化史上發生过極其重要作用的地中海的相对位置也是毫无相同之处的。瑞士的位置正对着地中海的中間，位于地中海和欧洲北部諸海的商路上，而位于黑海沿岸的高加索則处在地中海流域的最东边，由于位置上的这些差異，高加索的發展条件跟瑞士的發展条件就完全不同了。对于高加索來說，只有偉大的十月社会主义革命和向着新的、高級的社会主义制度的过渡才能弥补它在位置上相当不方便的缺陷。

我認为这些例子足以說明位置的重要性<sup>②</sup>。从这些例子里可以看出，一国对于世界商路、巨大市場，工業中心等的位置对于經濟地理具有特別重要的意义。

世界商路上的位置的意义，最好的說明就是土耳其人阻擋了通往印度的商路在欧洲許多国家的历史上所引起的真正的突然的災难性的大变化，以及后来哥倫布和發斯科达·伽馬的發現。以威尼斯为首的地中海国家很快地衰落下去。代之而起的是大西洋沿岸諸国。起初是西班牙和葡萄牙，后来是法国、荷蘭，特別是英国。英国跟它的敌手斗争了三个世紀，終於确立了海上霸权，同时也确立了新航路上的霸权。

位置上的便利，不論它的本身如何重要，但只能造成可能性，还一定要善于利用这些可能性。强国的这种可能性就比弱国的可

---

② 从这些例子里可以看出，位置虽然很重要，但是位置上的不方便对于国家的發展來說，并不是什么絕對不能克服的障碍；从这些例子里可以看出，在一定的發展的阶段上是能够克服位置上的不便的，而且实际上社会主义制度的优越性也正是不断地克服了位置上的不便。

能性多。在資本主義的條件下，一個地方的位置特別方便就會引起別國的垂涎。因為要占有這種地方于是就發生了殘酷的鬥爭，在鬥爭中取勝的是比較強大的國家。

從位置便利而收到的利益不一定落在位置特別便利的國家的手裡，有時，這種利益是落在佔領這個地方的外來勢力的手裡。由此可見，位置上的便利可能給具有這種便利條件的國家帶來災難和不幸，巴拿馬和埃及就是這方面的典型的例子。

### “隣居的”位置

人們特別提到的還有一個“鄰居的”位置，換句話說就是周圍的情況。在資本主義社會的條件下，當對立的、相反的区域毗鄰時，它們的配合就特別有趣。

讓我們再舉幾個例子。

我們來看看我國西部的位置。帝俄時代，這個地區的工業極不發達，同時又有一個特點是農業集約化。西部地區的這兩個特點，在頗大的程度上可以用這個地區的位置來解釋。

在帝俄的組成部分里這個地區的位置的特點是：四面八方都靠近工業區，也就是說：1. 北、西北和西面靠近彼得堡、里加、華沙、羅茲，這些地方因為接近波羅的海和西部邊界，所以早已工業化了；2. 東面鄰近莫斯科，莫斯科因為在東歐平原的中央，靠近許多重要河道的會合處，所以也工業化了。於是西部地區的位置就是：依靠國外原料和國外市場的工業部門都“滾向”彼得堡、里加、華沙，而依靠國內原料和國內市場的工業部門則“滾向”莫斯科。在西部地區的領域以內，由於鄰區的競爭，結果就沒有工業的地位了。

另一方面，同樣是因為鄰近工業區的原故，工業區大量地需要一定的農產品，所以給農業集約化的發展栽培經濟作物如亞麻、大麻，出產牛肉、豬肉和牛乳等產品畜牧業造成了有利的條件。因此，在資本主義的條件下，上述位置的特點再加上許多其他的因素就大大促使西部諸省形成按上述方向發展的經濟。



我們来看看我国中央工業区（或称中央非黑土区），即莫斯科、伊凡諾夫、雅罗斯拉夫革命前的發展条件，和中央黑土区——庫爾斯克、伏罗奈什、奧勒尔、唐波夫革命前的發展条件。虽然这两个区域連接在一起，但是，从前，在革命以前，它們就是朝着两个相反的方向發展：中央黑土区是朝着農業方面發展，中央工業区是朝着工業方面發展。这两个区域的这种發展不仅是相反的，而且是相互制約的。这也就是一个真正的对立的統一的例証。中央工業区之所以能够朝着工業方面發展，只是因为南面紧靠着中央黑土区，因为中央工業区早在鐵路兴建以前就能从南面，从中央黑土区順着南北方向的河流（順着奧卡河的上游和莫克沙河及其支流茨那河）得到粮食<sup>①</sup>。另一方面，在中央黑土区的經濟史上，从前作过不少的嘗試要發展工業，但是这些嘗試都遭到了失敗，这都是因为有中央工業区跟它竞争的原故。这样看来，这两个区域（中央黑土区和中央工業区）的鄰近，在資本主义条件下，就引起完全相反的、对立的發展。但是，它們發展的对立性也引起它們的相互依存、相互需要，促成它們之間密切的联系。

研究資本主义国家时，必須注意这种見解。在我国 的条件下，情形就完全不同了。在我国各区域之間不可能有任何竞争。相反地，我国的区际之間存在着真正社会主义的友好关系：一个区域帮助另一个区域。靠近工業区对于工業的發展來說，不是不利的因素，而是有利的因素。因此，在我国的条件下，工業向某一个落后的地区推进也能促进相鄰地区的工業的發展。

在帝俄时代的資本主义条件下，自从修筑了西伯利亞大鐵路以后，烏拉尔用竞争的方式很快地就把西伯利亞的小型、馬力少的冶金工厂（古里耶夫工厂、阿巴根工厂、尼古拉也夫工厂）打垮了。就是这个烏拉尔，在社会主义計劃經濟的条件下，规划在烏拉尔·庫茲涅茨綜合工業的体系之內，積極地帮助了庫茲巴

---

① 在沒有鐵路的时期，小河的作用很大，所以西部的奧卡河上游和东部的茨那河跟莫克沙河都是从中央黑土区向中央非黑土区运送粮食的相当大的动脉。

斯的建設。而現在庫茲巴斯強大的重工業又成了即將在安加拉興建的綜合工業和整個東西伯利亞建設的基地。由此可見，鄰居的位置在資本主義條件下和在社會主義條件下，意義就完全不同。

### 對戰爭策源地的位置

經濟地理單純地只限於談經濟學，而跟其他一切隔絕起來是不行的。這就成了一種“經濟主義”了。

比如拿一個國家對戰爭策源地的關係來說吧。大家都知道，西歐在歷史上是一個戰爭的策源地，在不久以前仍然是戰爭的策源地。因此，絕對不能忽視對於這種戰爭策源地的位置。我們拿下面這幾個國家來比較一下，一方面是德國、法國、意大利，另一方面是英、美，先從歷史上看一看，19世紀里這些國家各自在軍備上花費了多少錢，你就會看出，英國的島嶼位置，在從前，在有飛機以前，英國既然有了強大的海上艦隊，幾乎就不必去考慮陸軍的問題了。

本來在第一次世界大戰以前，英國的常備軍總共是幾萬個雇傭兵。美國在19世紀後半期，經濟的迅速高漲也在相當大的程度上要歸功於它的遠離戰爭策源地的位置。這樣的位置使美國得以在第一次世界大戰以前的幾十年里把歐洲幾個強大的帝國主義國家每年用於軍備上的10—15億美元拿來發展生產，也就是拿來鋪設鐵路，建設城市、礦山和工廠等。顯然，不考慮一個國家對戰爭策源地的位置是絕對不行的。

### 對文化策源地的位置

從另一方面看，又十分需要考慮到一個國家對於人類文化最初的策源地的位置。在論斷一個國家的時候，無論什麼時候，我們都一定要注意人類文化發展的整個進程：我們必須考慮到舊大陸最初的文化策源地是古埃及，是底格里斯和幼發拉底斯兩河的河間地區，是印度的布拉馬普得拉河和恒河流域以及中國的黃河和長江流域。後來埃及和美索不達米亞（亞述—巴比倫）這兩支

古代世界的西方文化进入地中海区域，随而产生了腓尼基文化、希腊文化和罗马文化。然后，希腊和罗马的文化传播到整个的西欧。也必须考虑到一个国家对于历史繪制在地圖上的这条“路綫”的位置。要知道，文化的發展不是某些民族单独完成的，文化的發展不是一根綫，而是許許多多的綫編織成的“帶子”。

怎样来回答德国在經濟發展上为什么迟于英、法两国这个問題呢？在回答这个問題的时候，就必须指出德国对海洋和世界商路的位置不如英、法便利。这一点就在相当大的程度上說明了德国發展停滯的原因。在鐵路时代以前，这种停滯的作用很大，因为在建筑鐵路以前，沒有真正的方法来弥补自然条件不便的情况。自从有了鐵路以后，大陆国家就有可能在相当大的程度上弥补本国大陆位置上的不便的条件了。

有些經濟地理学家，他們竭力要用虛无主义的态度对待自然条件和地圖，当然就認為一国对大西洋的位置沒有任何作用。关于德国工業發展比英、法迟緩的原因是什么这个問題，他們会这样回答：“資本主义在德国出現得很迟緩是因为德国的封建主义逗留得太久了。”如果，你再問，封建主义究竟为什么在德国逗留了这么久呢？那末，他們就会这样回答你：“因为德国資本主义出現得太迟了。”

你如果研究一下恩格斯在他写的“德国的革命和反革命”那本書里所說的，关于德国落后于英、法的原因，那末在那本書上清清楚楚地写着下面这一段話“德国这种工業落后的原因很多，但只举出两个就尽够說明了：第一是地理上所处的地位不利，大西洋已成世界商業的要道，而德国則距大西洋頗远。第二是从16世紀到現在，德国不断地卷入許多战争漩渦中，而这些战争又都在它的国土上交鋒。”①

对于我国这样一个在世界上第一个迈进社会主义革命大門的国家來說，自从这次革命的那个时候开始，它的位置一直都是非常

① 恩格斯著“德国的革命与反革命”。1949年，解放社版，第8頁。

重要的，因为它恰恰是在世界上两个重要的社会主义革命策源地之間，即在拥有数千万产业工人的西欧和拥有数亿遭受着帝国主义压迫的人民的东南亚和南亚的殖民地国家之間。同样，在现在东、西两面跟我们友好的各人民民主国家为鄰，对我国也是非常重要的。

总之，可以说，我们必须相当广泛地考虑经济地理的位置，不仅要考虑经济，并且要考虑政策、战略和文化。

## 城市的位置

经济地理研究的对象不仅是整个的国家、区域，并且还有个别的城市。而且位置对城市和位置对国家和区域是同样的重要。

当经济地理学家要研究一个城市的时候，他要考虑的第一个问题就是：为什么这个城市恰恰是在这个地方形成和发展起来，而不是在另外的地方？当他提出这样的问题时，就必须研究这个城市的位置有什么特点。

再让我们找几个例子。

先从我们的列宁格勒谈起。一方面有大西洋从这里深入俄罗斯平原。另一方面又有内陆水道通过这里，而这些水道因为可以用运河把湖泊和伏尔加河联系起来，所以这些水道很容易改善。并通过伏尔加河得到了以下的出路：经奥卡河通往莫斯科，经卡马河往烏拉尔，再顺伏尔加河而下，则到达里海。经过里海就可以通往高加索东部、伊朗和中亚諸国。由此可见，列宁格勒是一个能用廉价的水路运费获得各种原料的地方，而这些原料是从广大的内部地区通过伏尔加河、运河和尼瓦河运来的，有的是从国外通过大洋运来的，从大洋运来的费用是最低廉的。

自从尼瓦河河口跟波罗的海沿岸地带成为位在东欧平原上的俄国的領土以后，列宁格勒在位置上的这许多优点就很快地显示出来了。当前，首都也迁到这里来了，这个首都便和它领导下的全国一起发达起来。

我们再看看斯大林格勒（旧名察里津）。从考古学的发掘上

証明，远在俄罗斯人到达斯大林格勒以前，在这个城市的附近曾經有过一个很大的城市。斯大林格勒恰恰在伏尔加河向西弯曲、靠頓河最近的地方。伏尔加河和頓河之間有搬運路可以通过，这当然是很有意义的。当鐵路剛剛建成的时候，人們对鐵路和水路关系的看法，和我們現在的看法完全相反。現在我們認為鐵路是主要的，而內河運輸只是补充而已。但是当主要的交通干綫是水路时，鐵路就成了一种輔助性的东西。最初修建的鐵路里，除了那一条溝通两个首都的尼古拉也夫鐵路（現在的十月鐵路）以外，还有一条鐵路是皮尔姆——秋明鐵路（这条路把卡馬河流域和伏尔加河流域跟鄂畢河流域連接起来）以及連接卡腊奇和察里津（現在的斯大林格勒）的鐵路。修筑这条鐵路为的是保証伏尔加河和頓河的貨运<sup>①</sup>。斯大林格勒由于它的位置是在伏尔加河向頓河突出的地方，所以这个城市的發生和發展以及它在經濟上的主要功能都要归功于它的位置。斯大林格勒有許多規模宏大的鋸木工厂。这是我国第二个鋸木中心（次于阿尔亨格尔斯克）。从伏尔加河浮送来的木材在这里鋸成坑木供应頓巴斯。由水路，从巴庫运来的石油也在这里进行加工，同时再由鐵路把石油的一部分产品运往西北。第一次世界大战期間，由里加撤退下来的許多工厂，只有冶金工厂迁到这里来。这种工厂利用伏尔加河上运来的廢鐵冶煉優質鋼。但是除廢鐵以外，还需要冶金用的煤。所以就在伏尔加河上选择了这一个靠近頓巴斯最近的地点。

建設拖拉机工厂的地方又是怎样确定的呢？什么地方需要建設拖拉机工厂呢？当然首先是在農業集体化的地方，在平原、草原和产粮区。只有这些地方才能最大限度地使用拖拉机。但这些条件仅仅决定了面。此外，你还要确定一条綫——伏尔加：建成拖拉机工厂的地方要靠近大河，要便于收集廢鐵，一般說来是要尽可能地充分地利用水运。伏尔加河穿过产粮区，这样就已經找

<sup>①</sup> 伏尔加—頓河运河的开掘显著地改善了斯大林格勒跟頓河，以及跟頓巴斯的联系。这条运河使斯大林格勒位于伸向頓河方向的突出地方的有利的位置極好的表現出来。



出了一个固定的綫了，还需要在这条綫上找一个点，而且要讓这个点靠近頓巴斯，这个地方还要有冶煉優質鋼的工厂。

我們就是用这种方法来找到了这个点。

位置不仅使古代在这个地方建立了城市，并且規定了这个地方的进一步發展和它的現代化工業的結構。假使你想从地理上了解列宁格勒，你就不能抛开它在位置上的特点。斯大林格勒的位置特点使它成为溝通伏尔加河上下游（北通莫斯科，南达阿斯特拉罕和巴庫）、西通頓巴斯的樞紐。这个位置的特点，使斯大林格勒在偉大衛國戰爭中显示出巨大的战略价值。

象君士坦丁堡（現在的伊斯坦布尔）这个历史上重要的中心，它的兴起是由于这里是从前亞經巴尔干半島向欧洲去的陆上商路以及从黑海入地中海的海上商路的交会处。

经过波斯普魯斯海峡的航綫向以下两个方面广濶地分出去：

1. 在黑海中向北入第聶伯河、向东北入頓河，再从頓河入伏尔加河，向东到高加索沿岸地帶，繼續沿里昂河和庫拉河河谷入伊朗，进而入印度。
2. 在地中海里向西到直布罗陀海峡，向南至尼罗河河口和苏伊士地峡，经过这个地峡就是入印度洋的道路。

現在我們拿紐約来看。紐約在位置上的特点在于它是一个門戶，通过紐約可以把美国内部五大湖区出产的大量的谷物，肉类、鐵、木材以及其他商品順着伊利运河和哈德遜河运往大西洋、紐約就在哈德遜河河口。向五大湖区附近的整个地区（即工农业資源異常丰富的“近西”）的移民也是经过这个門戶。整个这个大湖水系都有低廉的水路交通跟大西洋也就是跟世界市場联系着，而紐約正在这个出路的門戶上。

首先，分析紐約的“經濟部門”和各种經濟部門之間的对比关系就証明紐約的位置对于紐約的巨大意义。不管紐約的工業如何龐大，但是決定紐約面貌的不是工業，而是商業以及在商業的基础上發展起来的金融方面的意义。在商業意义的基础上才使紐約具有運輸樞紐的意义。在紐約形成的工業是結果，不是原因。历史上的材料証明，1825年伊利运河开掘以前，紐約还没有坐上第一把交椅。那时坐第一把交椅的是費城。爭夺第一把交椅的除費城和紐約以外，还有巴尔的摩，波士頓也参加一部分。問題是看哪一个城市首先打开一条通向大湖区的道路。当然，伊利运河在現在已經次于鐵路而居第二位了，但是連接紐約跟大湖区的主要鐵路干綫还是循着运河的路綫。由于



地势自然降低所以對於鐵路是最方便的。

我們再來看倫敦這樣的大城市，倫敦的人口在不久以前是世界第一位，而現今則次於紐約占世界第二位。倫敦在泰晤士河口，處在英國最適於農業發展發達最早並與大陸隔海相望的東南角。如果粗略地看一看英國的外形，就覺得它很象一個近似的直角三角形。倫敦差不多就在直角的頂端。倫敦的這種位置使它成為近海航運的樞紐。倫敦不是正當泰晤士河的河口，大約離河口60公里。泰晤士河的河岸在倫敦以下全是沼澤地，所以不能在這裡建立城市。泰晤士河下游是從前海灣的舊址，海灣已被河流的沖積物填滿了。恰恰在倫敦所在的地方，泰晤士河的深度和寬度都有了明顯的變化。在倫敦以下，甚至在退潮時，河水也有12英尺深，漲潮時，還要上漲10英尺，因此，船隻可以直接到達倫敦橋下，船隻完全可以不受海上風浪的襲擊。泰晤士河在倫敦以上深度大減。泰晤士河在倫敦以下，水面寬得到現在還不能架設橋梁。從海邊算起，泰晤士河上的第一座橋，恰恰是在倫敦。因此，要從肯特郡走到埃塞克斯郡必須繞過海灣，通過倫敦大橋。這樣就使倫敦成了運輸的樞紐。泰晤士河是大不列顛最大的河流，有很多支流可以通航。鐵路興建以前，泰晤士河的航運比現在重要得多。泰晤士河流域占英國南部的大部分。泰晤士河上游接近塞汶河，因此可以用運河把這兩條河連接起來。

遠在羅馬時代，從倫敦就有大路通向北、向西、向西北，所以倫敦不單早已是很大的水路運輸的樞紐，而且也是陸路的樞紐，在英國東部沿海一帶沒有比倫敦更好的港灣。南部沿海有兩個優良的港灣可以跟倫敦比美，這就是朴次茅斯和南安普敦，但不同的是倫敦有泰晤士河跟它的支流的水道網伸入國內（雖然水淺），所以倫敦在鐵路興建以前就有很大的意義了。

可見，倫敦保證可以跟它的腹地有聯繫。可是南安普敦和朴次茅斯則根本沒有任何腹地。

現在讓我們看一幅比例尺比較小、包括的幅員比較大的地圖，在這幅地圖上我們不僅可以看見英國，並且還可以看見歐洲和全世界。我們看見了正對着英國的歐洲的前緣是一條綫，這條綫是從葡萄牙，假設是從聖文孫特角往挪威，再假設是往奧斯陸引伸過去的。倫敦就在這條綫的中間。正對着倫敦的是橫斷歐洲並連接地中海流域和歐洲西北前緣的許多河道的出口。這些水路是這樣形成的：一方面是羅尼河和塞納河，另一方面是波河，阿爾卑斯山的山路和萊茵河。最後，還有由波羅的海和北海入大西洋的航路也通到這裡，而且還有從西南、從葡萄牙、西班牙和法國沿海入大西洋的近海航路。整

个这条商路的樞紐在中世紀時就已經形成了。

要使倫敦，正確些說是使英國，實現它在位置方面的可能性，英國在確定它的霸權之前，就必須進行多次的鬥爭。中世紀時，象安特衛普、布留格這一類佛蘭德爾（指荷蘭及比利時北部一帶的低地——譯注）的港口比倫敦的意義大得多，阿姆斯特丹的作用也很重要。但是在17世紀時，經過幾次戰爭以後，英國打敗了荷蘭，因此使英國主要的港口倫敦統治了英吉利海峽上一切在位置上有利的其他港口。

在歷史的進程中，英國和它的最大的海港，也就是首都倫敦在世界地圖上有過許多不同的意義。

在古代和中世紀，人們還不知道有海路可通大西洋，英國是當時世界的西北邊區、是世界的邊緣，雖然，當時倫敦也是英國的首都，但是這件事實就沒有使它的位置顯得特別出名，因為偏僻地方的首都是不會得到特別的贊許的。羅馬皇帝曾經把他政治上的最危險的仇敵流放到英國去。英國在羅馬帝國里所起的作用就好像帝俄時代的土魯罕斯克或下科雷姆斯克一樣。中世紀里，歐洲的西北前緣和地中海向北的航路漸漸發達起來了。同時，英國和倫敦的意義也有些提高，並為爭取進一步的提高積蓄了力量。這個鬥爭的問題隨着美洲的發現、大西洋的被征服以及西歐和美洲間商業的發展而提出來了。

歐洲人從美洲掠奪了大量的財富。當橫渡大西洋進入美洲的航路开辟以後，英國取得了從西歐入美洲的商路上最方便的位置。英國的崛起也就是英國的首都——倫敦的崛起。相反地，英國在第一次世界大戰後顯露出來的而在第二次世界大戰後完全注定了的“沒落”，也必然引起英國首都倫敦意義的降低。

### 小位置和大位置

從以上的實例可以看出，分析城市的位置時，把城市對近郊的位置和對較遠的事物的位置特別區分開來是有益處的。對近郊的位置可以在大比例尺的地形測繪圖上研究，這叫小位置（俄文是 микроположение，micro 源出希臘語 μικρός——小的），而對較遠事物的位置要在小比例尺的地圖（整個國家，或大陸或全世界的地圖）上來研究，這就叫大位置（俄文是 Макроположение，макро 源出希臘語 μακρός——大的）。它們之間還可以

分出第三种位置，即中位置（俄文是 Мезоположение，Мезо源出希腊語 μέσος——中間的）。

应用在莫斯科的小位置里最重要的是：1. 莫斯科核心的位置——它的核心克里姆林在涅格林納河河口雅烏查河河口之間的莫斯科河河畔。2. 莫斯科的位置是在莫斯科河和克利亞茲馬河相距最近的地方。应用中間位置时，要把莫斯科位于奧卡河和伏尔加河河間地帶的位置包括在內，最后，在应用大位置时，就要把莫斯科在东欧平原的中央位置算在內。

### 中心位置的好处

在一个国家領土範圍內占有中心位置不仅对莫斯科，即使是对許多其他的首都也都有很大的意义。馬德里（对西班牙說）、巴黎（对法国說）、柏林（对德国說）、布拉格（对捷克說）都可以作为例証。当然，不要从严格的数学上、几何学上对待中心这个詞彙的意义来理解这里所談到的中心。中心的位置之所以方便，是因为它跟全国領土的各部分都比較近<sup>①</sup>，国土上四面八方的各点相互連接起来的道路，必然在中心会合。但是，因为我們所說的是首都，所以在分析一个首都發展的过程时，要分出两个主要的时期——这个城市成为首都以前的时期和这个城市成为首都以后的时期。在第一个时期里，小位置的意义很重要，第二个时期里，大位置的意义就很重要。从这个城市成为首都的时候开始，凡是对这个国家有利的，对这个城市也就有利，其中不仅包括这个城市位置上的有利，也包括整个国家位置上的有利。

### 有用矿物产地位置的意义

从經濟上評論有用矿物产地的价值时，不仅要考虑藏量和質量，还要考虑矿产地相互間（尤其是鉄矿和焦練煤产地之間）的

① 自然区的中心是一个点，这个点离开其他各点的距离的总数是最小的。