

高等学校试用教材

经济地理学导论

华东师范大学

北京师范大学 东北师范大学

西北师范学院 华南师范学院

合 编

华东师范大学出版社

F 49.0

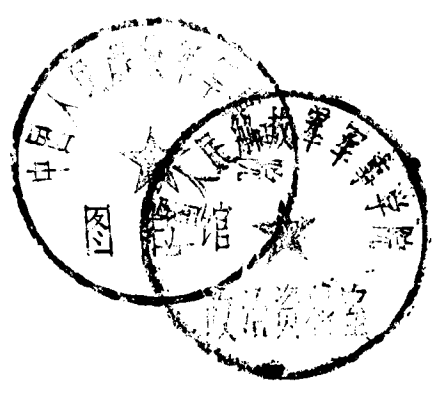


高等学校试用教材

经济地理学导论

华东师范大学

北京师范大学 东北师范大学
西北师范学院 华南师范学院
合 编



华东师范大学出版社



2 016 5878 6

高等学校试用教材
经济地理学导论
华东师范大学
北京师范大学 东北师范大学
西北师范学院 华南师范学院
合 编

华东师范大学出版社出版
(上海市中山北路3663号)

新华书店上海发行所发行 浙江萧山印刷厂印刷

开本: 787×1092毫米 1/16 印张: 12 $\frac{1}{2}$ 字数: 300千字

1982年5月第1版

1982年5月第1次印刷

印数1—11,000本

统一书号: 12135·001

定价: 1.30元

编写说明

《经济地理学导论》是全国高等师范院校地理专业基础课统编教材之一，是按照一九八〇年五月教育部在杭州召开的全国地理教材编审委员会扩大会议所通过的教学大纲，由教育部委托华东师大（主编）、北京师大、东北师大、西北师院、华南师院五校进行编写。参与编写的同志及分工如下：

第一章 经济地理学发展概述	华东师大	陆心贤
第二章 经济地理学的对象、性质与任务	东北师大	李振泉
第三章 生产布局条件	北京师大	邬翊光
第四章 生产布局规律	华东师大	杨万钟
第五章 农业生产布局	华南师院	吴郁文
第六章 工业生产布局	东北师大	石庆武
第七章 交通运输业生产布局	北京师大	程连生
第八章 城镇居民点布局	西北师院	董文朗
第九章 经济区划与区域规划	华东师大	杨万钟
第十章 经济地理学的研究方法	北京师大 邬翊光、华东师大	陆心贤

各章完稿后，由李振泉、杨万钟、陆心贤三位同志对全书作了最后统纂，并由教育部委托华东师大程潞教授负责主审。书中所附图幅，由华东师大地理系刘永瑜、宋德芳等同志清绘。

本书主要供作高等师范院校地理专业基础课教材，亦可供综合性大学、财经院校等有关专业、系科作为教学用书，并可供中学地理教师及有关经济、科技工作者参考。全书力求根据教学大纲要求，阐明经济地理学的基本理论、基本专业知识和基本方法，介绍国内外经济地理学发展简史与动向，为进一步深入研究经济地理学和运用本门学科为经济建设服务，奠定必要的基础。

经济地理学作为一门研究生产布局规律的科学，走过了一段漫长而曲折的道路，迄今已成为日趋活跃的学科领域之一。但要真正探明和认识生产布局的客观规律，须得参与多方面的生产布局实践，在占有大量的充分材料的基础上，做好认真的科学的整理、分析；尤其应从我国实际出发，总结三十多年来我国生产布局实践中的成败得失，了解和借鉴国外生产布局经验，用实践来检验有关理论观点和方法，以便学科理论建设得扎扎实实。目前，经济地理学的发展仍处于逐步成熟的过程之中，无论是对学科研究对象、性质或任务，或是学科体系、内容，都还存在有不同看法，不少问题有待深入探讨，以求渐趋一致。本书在编写中，力图反映经济地理学发展的这一状况，在阐明基本理论时，着重从自然、技术、经济三结合的角度进行综合分析，援引中、外有关经济地理的具体资料，做到有论有据、理论联系实

际；对学术界有争论的问题，则本着双百方针精神，既介绍各家论点，也提出我们的见解；对国外经济地理学理论和学派，亦都本着实事求是的科学态度作了全面分析与评价，避免片面性和绝对化。

虽然如此，《经济地理学导论》作为教材出版，建国以来尚属首次，缺乏经验，特别是由于我们水平有限，虽经几次集体讨论与反复修改，不妥和错误之处一定不少，请读者和经济地理学界的同志们多多提出宝贵意见，以便今后进一步修改和补充。

编者

一九八一年五月

目 录

第一章 经济地理学发展概述

第一节 古代的经济地理学..... 1	二、苏联经济地理学的发展.....12
第二节 国外经济地理学的发展..... 3	三、当代国外经济地理学的发展趋势.....16
一、欧美经济地理学的发展..... 3	第三节 中国经济地理学的发展.....19

第二章 经济地理学的对象、性质与任务

第一节 经济地理学的对象..... 25	一、关于性质问题.....29
第二节 经济地理学的科学性质 及其与相邻科学的关系..... 29	二、经济地理学与相邻科学的关系.....34
	第三节 经济地理学的科学体系和任务.....36

第三章 生产布局条件

第一节 地理位置..... 42	第三节 生产技术条件与生产布局..... 56
一、地理位置的含义..... 42	一、生产技术的内容..... 56
二、地理位置的分类..... 42	二、技术条件是影响生产分布的内因..... 57
三、地理位置的重要性..... 44	第四节 社会经济条件与生产布局..... 59
第二节 自然条件与生产布局..... 45	一、生产布局的历史基础..... 59
一、自然条件对生产布局的影响..... 45	二、人口(居民)条件与生产布局..... 59
二、评价自然条件的基本原则和内容..... 46	三、国内外政治条件对生产布局的影响..... 62
三、各自然要素对生产布局的影响..... 48	四、尊重经济规律与尊重自然规律的一 致性..... 62

第四章 生产布局规律

第一节 生产布局的一般规律..... 64	第二节 生产布局的特殊规律..... 72
一、不同社会形态下存在着生产 布局一般规律的必然性..... 64	一、资本主义生产布局的二重性..... 72
二、生产布局的一般规律..... 65	二、社会主义生产布局的统一计 划性..... 74

第五章 农业生产布局

第一节 影响农业生产布局的主要因素..... 76	第三节 农业部门结构及其内在联系..... 84
一、农业生产的特点..... 76	一、主要农业生产部门..... 84
二、影响农业生产布局的主要因素..... 78	二、农业部门结构及其内在联系..... 90
第二节 土地资源及其合理利用..... 80	第四节 农业生产地域专门化与农 业区划..... 92
一、土地的概念..... 80	一、农业生产地域专门化..... 92
二、土地资源评价..... 81	二、农业区划..... 93
三、土地利用..... 83	

第六章 工业生产布局

第一节 工业生产的特点与影响	
工业布局的主要因素.....99	
一、工业生产的特点.....99	一、重工业..... 107
二、影响工业布局的主要因素..... 100	二、轻工业..... 111
第二节 工业部门结构及其内在联系 ... 107	三、工业部门结构与内在联系 113
	第三节 工业地域结构与类型 115

第七章 交通运输业生产布局

第一节 交通运输业的生产特点及其生产布局条件..... 119	
一、交通运输业的生产特点..... 119	三、公路汽车运输..... 128
二、影响交通运输业生产布局的条件..... 120	四、航空运输..... 128
第二节 交通运输与生产布局..... 124	五、管道运输..... 129
一、交通运输与加工工业布局..... 124	六、当代世界交通运输业生产发展的趋势 ... 129
二、交通运输与采掘工业布局..... 125	第四节 交通运输业生产布局的地域类型..... 130
三、交通运输与农业生产的区域化、专门化..... 125	一、线路..... 131
第三节 各种交通运输方式的技术经济评价..... 126	二、运网..... 132
一、铁路运输..... 126	三、综合运输枢纽..... 134
二、水路运输..... 127	第五节 合理运输问题..... 134
	一、不合理运输的类型..... 135
	二、实现合理运输的途径..... 135
	三、合理运输的数学方法..... 137

第八章 城镇居民点布局

第一节 城镇的产生与发展..... 143	
一、城镇的概念..... 143	三、城市土地利用与内部功能分区..... 153
二、城市的产生与发展..... 143	四、城市化过程与空间结构的演变..... 156
三、影响城市发展的主要条件..... 145	第三节 城市与地区经济发展的关系 ... 158
四、地理条件对城市发展有显著影响..... 145	一、城市性质、规模与周围地区经济发展的关系..... 158
第二节 城镇的分类与布局..... 147	二、城市布局在经济区形成和发展中的作用..... 159
一、城镇的分类..... 147	
二、城市布局型式..... 150	

第九章 经济区划与区域规划

第一节 经济区..... 161	
一、经济区的形成和发展..... 161	三、经济区划的原则..... 169
二、经济区的特征..... 162	四、经济区划与区域规划..... 171
三、影响经济区发展变化的因素..... 164	第三节 区域规划..... 171
第二节 经济区划..... 165	一、区域规划的性质和意义..... 171
一、经济区划的国际经验..... 165	二、区域规划的理论基础和主要类型..... 173
二、经济区划的目的任务..... 167	三、区域规划的任务和主要内容..... 175
	四、区域规划的依据与方法..... 177

第十章 经济地理学的研究方法

第一节 经济地理学研究的一般方法		四、技术经济论证法	186
.....	181	第二节 经济地理学研究的现代方法	
一、资料搜集与整理法	181	188
二、地图法	182	一、经济地理学研究中数学方法的应用	188
三、野外考察法	185	二、经济地理学研究中遥感技术的应用	189

第一章 经济地理学发展概述

任何科学都有继承性(连续性、累积性)。科学史表明,没有继承和借鉴,就没有科学的发展;只有有效地继承了前人的遗产,吸取了前人的经验,把世界先进的科学知识拿到手,才能实现科学技术的现代化,步入世界科技先进国家的行列。简要地回顾一下经济地理学的发展过程,对历史遗产给以科学的批判和总结,从中汲取前人的经验教训,尤其是方法论等方面的经验教训,借以提高我们的学科理论思维能力,推动这门学科沿着正确的轨道迅速前进,是很有必要的。

第一节 古代的经济地理学

作为一门科学,经济地理学还比较年轻。但按其萌芽来说,却是最古老的科学部门之一,有着悠久的历史。古代的经济地理学,经历了原始社会、奴隶社会和封建社会等社会阶段,在漫长的历史时期内逐渐地发展着。

众所周知,地理环境是人类社会生产经常必要的物质基础,人们的生产与生活,时时刻刻也离不开地理环境。自有人类社会以来,人们始终都在积极地了解周围地区的地理环境。最初,他们必须知道到什么地方才能捕鱼,哪里去打猎,何处去采集作为食物的果实和块根;也需要了解产品同周围环境的关系,了解周围部族的生产情况。这样,就产生了关于地理环境与社会物质生产的关系,以及生产分布的初期的经济地理知识萌芽。位于现今我国陕西西安市东郊的半坡原始氏族村落遗址,傍临浐河,背靠白鹿原,座落在渭水支流浐河的二级阶地上,依山傍水,既方便生活,又有利生产。这说明五、六千年前的“半坡人”,对居住环境是有选择的,这种选择又是建立在对周围地理环境细心观察的基础之上的。^①虽然,这些经济地理知识都还处于萌芽状态,在今天看来还是相当零星、原始的,却都可足证这门学科的萌芽和产生,历史是极为悠久的。不过,由于当时原始生产方式的局限,人们对周围地理环境充满了神秘和恐怖,这些知识还难免夹杂着浓厚的神权意识。

奴隶社会时期,由于农业、手工业、商业和航海贸易的发展,人们需要生产分布的知识,也要求对周围地区有进一步的了解。古希腊是公元前七世纪到公元二世纪末奴隶社会科学技术发展高峰之所在,也是早期西欧地理学的摇篮。公元前九世纪那里的诗人荷马,在其著名史诗《依里亚德·奥得赛》中,就有关于海滨生涯及远方异域的地理记述和推测;公元前五世纪希腊史家兼地理学家希罗多德,曾旅游欧亚广大地区,在其《波斯战役记》等名著中,详尽记述了他在北非、南欧东部、多瑙河和欧俄南部的河流流域等地区亲身见闻的当地经济生活;科学家和哲学家亚里斯多德(公元前384年—公元前322年),在他于公元前343年所写教材中,也有关于经济地理的叙述。在古罗马,也开始出现以实用为特征的生产分布科学知识的萌芽。

^① 《中国科技史话丛书》之一:《地学史话》,上海科学技术出版社,1979年8月。

特别值得提出的，是罗马史家兼地理学家斯特拉波(公元前64年—公元20年)，他所著的17卷《地理》，是描述当时世界的第一部地理志，为地理学的地理志方向开辟了道路；他非常强调地理学的重要性，认为：“地理学除对社会生活及政府活动有巨大的重要性外，并可使我们知道陆海居民、植物、果树以及地球各部分的特征；这种知识，对于谋求生活和幸福的人来说，很值得注意。”^①这种见解，是公元前后对包括经济地理在内的地理学认识的重大进步。

公元5—14世纪，欧洲陷入封建宗教统治的中世纪“黑暗时代”，所有科学都处于长期停滞状态，地理学也有所倒退。但是，居住在欧、亚、非三大洲交界处的阿拉伯人，却势力强大起来，继希腊、罗马人之后，控制了地中海、红海和印度洋的通路，进行着频繁的东西贸易。在通商和航海事业发展的需要下，诸如“物产地理”之类的经济地理记述性作品，不断涌现。如公元977年伊本——海卡尔所著的《道路与王国》一书，对波斯湾、阿拉伯海东北海岸、西亚和中亚地区的各个重要商业城市作了描述。此外，这时地名字典和游记一类书籍日见增多，如耶克特的《地理学辞典》，即搜集了大量的地名和物产的资料。总之，这些基本上都属于记述地理的范畴。

这种记述地理，作为经济地理的萌芽阶段，其内容主要是记载一些物产、交通道路、水利和手工业等状况；只是单纯的记述，而没有规律性的概括，更谈不上形成完整的科学体系。

12—14世纪的十字军东征，以至随之而来的15世纪以后的地理大发现，各国地理探险事业的先后兴起，旧的世界的界限被打破了，整个地理科学的发展进入了一个新的时代。人们的地理知识大大丰富了起来，而商业资本的发展，也产生了日益迫切的需要，记述地理的发展因而一日千里，进入了黄金时代。在一些城市里，开办起商人学校，讲授商业地理课程，传授有关商品供需和商业交通的知识，并逐步演变成为日后的商业地理。这时期德国地理学家蒙斯脱(1489年—1522年)撰写了《宇宙志》一书，详细记述了各国地理位置、物产、交通等内容，之后在100多年间被译成六种文字，发行了46版，充分反映了新兴商业资本对此类地理著述的迫切需要。

在东方，中国的奴隶社会从公元前21世纪到公元前5世纪，绵亘共约1,600年。由于农业、手工业和交通贸易的发展，政治和军事的需要，地理视野的开阔，文字的使用，以及脑力劳动和体力劳动的分工，使得中国这个时期的地理知识有较快的传播和积累，并已具有某些特色。春秋战国之际，我国在世界上最早地进入了封建社会。这时社会生产进一步发展，人们活动地区续有扩大，学术思想昌盛，一些总结前人积累起来的地理知识的专门著述相继问世，出现于春秋战国时代的《山海经》和《禹贡》，就是其中最重要的两部。《山海经》一书，包含有不少关于山川、道里、民族和物产的记载。《禹贡》较《山海经》稍晚，大约问世于战国时代，它假借为大禹治水时的记录，以1,207个汉字的篇幅，总结了秦代以前的地理知识，综合、精炼地记述了当时黄河与长江流域一带的山脉、河流、沼泽状况、土壤的性状和分布、土地利用、田地肥力等级、向中央交纳的贡赋，以及交通情况，并把当时中国的领土分为9大州，全书经济地理色彩比较浓厚，是中国古代综合性地理著作的典范，具有重大的科学价值。

^① 参见哈特向：《地理学的本质》。

汉代西汉著名史学家司马迁所著的《史记·货殖列传》，比较系统地记载了从上古到西汉初年，各个地区的农、林、水产、采矿、手工业和交通的地理分布资料，特别是对地区经济差别和城市分布问题，提出了颇有见地的看法。他基本上依据了各地自然条件的特征，同时也注意到人们利用、改造自然的不同情况，把自然和生产结合起来，分当时的全国为四个经济区域，即江南一个区，以及北方的山东、山西^①和龙门、碣石以北等三个区。对各个区分别记叙了它们不同的自然条件和物产，指出了它们之间的差异性，便于人们深入认识当时全国的农业状况，因地制宜地发展生产，实际上是开创了我国古代根据因地制宜原则、分区记述农业生产的先例。对于许多城市、都邑的兴起，则从交通条件、经济背景等方面，作了地理分析。此书全篇始末，虽未使用“经济地理”其名，但无疑反映了丰富的经济地理内容，不愧为我国最早的经济地理名著。^②

另外，东汉时期出现的《汉书·地理志》，尤其是以此为体例的各种地方志，在以后连绵不断，历代续有编纂。据统计，我国现存方志著作共达4,832种，9万余卷，它们都详尽而全面地收存了若干原始资料，是研究我国历史上自然与社会经济情况的巨大文化科学宝藏。

隋、唐、宋、元各代，全国社会经济繁荣，文化科技成就辉煌，地理知识通过实地考察又有较大发展。这中间，也曾产生过一些带有丰富、宝贵经济地理内容的著作，为我国古代文化宝库增添了光彩。一直到明、清、鸦片战争前，我国的经济地理仍时有进展；如明末清初学者顾炎武，充分利用中国丰富的地方志书，加上亲身实地考察搜集到的大量地方经济资料，所著成的《天下郡国利病书》，实际上就是中国经济地理。

可见，我国古代有关经济地理的记载，源远流长、内容宏富，虽然还不能称是真正的科学经济地理，但它所积累资料之丰富，若干著述所包含经济地理思想科学价值之可贵，在当时世界上经济地理的发展中还是令人瞩目的。只是因为自给自足的小农经济和漫长的高度中央集权的封建统治，到后期严重地束缚了生产力的发展，使资本主义的萌芽在中国长期得不到发展，加上中国封建统治阶级鄙薄科技，尊经崇古，实行科举取士，这都严重阻碍了包括经济地理在内的近代中国科学技术的发展。

总观古代（即前资本主义时期）的情况，经济地理还不是单一的、独立的，而是与其他自然、人文等各种知识混杂一起的笼统的科学。

第二节 国外经济地理学的发展

一、欧美经济地理学的发展

十七世纪到十八世纪，欧洲一些国家经过资产阶级革命，为资本主义的发展扫清了道路，相继从封建时期进入了资本主义时期。在大西洋彼岸的北美大陆，经过十八世纪末、十九世纪初的两次对英战争，美国也进入资本主义发展的时期。随着资本主义商品经济的迅速

^① 西汉时期，人们通常以现今河南西部的崤山为界，把崤山以东地区称为山东，以西则叫山西。

^② 《中国科技史话丛书》之一：《地学史话》，上海科学技术出版社，1979年8月。

发展，宗主国对殖民地的加紧掠夺，商业城市、贸易港口的不断出现及其腹地的逐步形成，交通运输尤其是海运的空前繁忙，国内和国际间商业贸易的日益兴盛，世界各地的封建的闭关自守经济几乎都被陆续冲破了，各国和各个地区之间的商业与贸易往来都陆续有所扩大。例如，资本主义发展最早的英国，即需要从澳洲取得羊毛等畜产品，从加拿大取得小麦，从美国取得棉花，从印度进口棉花与茶叶，从巴西进口咖啡，从马来半岛输入锡与橡胶等，所有这些原料与产品的来源几乎遍及世界各地。正是在这样的客观基础上，早先在记述地理基础上已经有所萌发的商业地理，明显地有了进一步的发展。它以商品的需要、供给、产地、销地、交通和贸易等为其中心内容。其研究对象的基本特点，是既注意商品生产的地区分布，更着重于生产流通过程的地区分布。具体来说，它除了提供人们所不熟悉的商品名目种类，指示可从哪里购进廉价商品，到何地可高价出售商品，介绍各地的自然条件、贸易办法和货币制度之外，还增加了有关一国一地区整个经济在空间上的具体表现等富于地理特色的内容，并进而注意对各国各地区经济地理的研究和描述；它所涉及的地区范围扩及全球各地，特别加强了对各地自然条件和物产的记述，对外贸、商品分析也格外重视。但总的看来，它有时与记述商品学相近，仍偏重于具体商品的记述。象这样的商业地理，当时在英国、德国和荷兰等国都曾有很大发展，后来成了经济地理学的前身。直到现在，它在资本主义国家的经济地理学中仍占有重要地位。

至于产业地理，较之商业地理稍微又进了一步，它标志着经济地理的发展深入到了更广泛的领域，举凡农、林、牧、渔业和矿业等生产部门的地区分布现象，都相继被引入研究领域，分别出现分支学科，它们的通称就是“产业地理”。不过总的看来大都也只偏重于单纯记述物产的地理分布，介绍各国自然条件与自然资源、各种物产的生产和消费、贸易状况、交通线路与运输工具、运量规模、工商业城市等，尚少分析研究，纯属记述资料性内容。

到了十九世纪，工业资本主义进一步飞速发展，国际交通、贸易动向变化日趋频繁快速，原有记述性地理学所起的报道任务，已另有替代的手段；同时，15世纪到18世纪大量的地理发现和探测，已经搜集、积累了大量地理材料；其他相关科学的进步，也给地理学以新的科学武装；而客观实践，也向人们提出了一些急待解决的课题：各地人们的生活方式何以不同？各国各地区的生产力水平和经济特点又为什么如此千差万别？……。所有这些，使经济地理学开始有可能、也有需要摆脱单纯记述的旧框框，进入到整理材料，即解释世界的阶段，也就是通常所说的“新地理学”时期。

对于生产分布为何有如此明显的地区差异这样一个地理性很强的问题，当时欧美的经济地理学家们曾试图从各个角度去寻找解释，概括起来，大体有两大派别，即从地理环境方面去解释的“地理环境决定论”，即地理唯物论派，以及从经济方面去解释的“区位论”派。

地理环境决定论

这个学派的基本观点，是认为人类社会生产方式的差异，国家与国家间、地区与地区间生产力水平、社会关系类型和经济特点等方面的各种差异，都是由地理环境或自然条件决定的。它最初的产生，有其深刻的历史背景，资本主义的萌芽促进了生产的发展。15世纪末、16世纪初的地理大发现和环球航行，一系列的科学技术革命，促使在科学领域内，朴素唯物主义思想同中世纪占支配地位的唯心主义和神学观点，展开激烈斗争并占了上风。正是在这种情况下，以法国哲学家、法国革命的思想先驱者孟德斯鸠(1689年—1755年)为代表的

一些学者，提出决定社会发展的不是什么“神”的意志，而是地理环境。孟德斯鸠在他所著的《法意》一书中发挥了气候决定人生的观点，说：“异常炎热的气候会损坏人的力量和勇气，而寒冷的气候则赋予人们的精神和肉体以某种力量，这种力量和勇气使他们能够从事持续的、艰难的、伟大的和勇敢的行动。这种区别不仅表现在各民族之间，而且也表现在同一国家各部分之间”。于是，他得出结论：“气候炎热地方的各民族的懦弱，差不多总使他们处于奴隶的地位，而气候寒冷地方的各民族的勇敢，却使他们保持住自由的状态。”^①他用气候条件来解释人类的风习和宗教信仰、各个民族的社会制度和政治制度以及其他社会经济现象的地区差异，首先勇敢地向反动的宗教神学观点发起了挑战，这在马克思主义诞生之前，在反对当时封建社会关于神意决定一切的观点方面，具有朴素唯物主义的因素，故也叫“地理唯物论”，在历史上显然是曾经起过进步作用的。对于地理学的发展来说，开始了人地关系的规律研究，在地理学思想史上占有应有的地位。不过，它用地理条件解释社会现象，以自然规律代替社会规律，却是唯心主义和形而上学的，到后来就愈益显示其反科学性。

稍后时期，德国著名地理学家李特尔(1779年—1859年)，也曾集中注意致力于研究自然环境和人类历史之间的关系问题，用自然条件来分析说明各国各民族发展的历史进程；他认为，人民生活特点与自然环境特点相符合，只要认识了自然界，即可判断人民的命运，所以地理环境决定人生活活动，决定着社会的发展。在英国，著名历史学家波克尔则在其《英国文明史》一书中，用了100多页的篇幅，专门论述气候、土壤、自然界的一般情况，对社会组织、人类个性的影响，并以自然条件来解释生活方式的繁荣程度的地区差异。另外，有些国家的一些地理学家、历史学家，还有以河流、大海、大洋来解释社会经济现象的差异的。

但是，正式把地理环境决定论系统地应用到地理学中来，创立一种学派的，应该说是德国地理学者拉采尔(1844年—1904年)。拉采尔曾任德国来比锡大学教授，原是学动物学的，深受李特尔的思想影响，他把达尔文的生物进化论加以庸俗化，机械地搬到地理学领域里来；于是，便认为人是自然环境的产物，其活动受着自然环境的控制，人和动植物一样都要听命于自然环境的控制。他认为只有注意作为人生活活动真正“基础”的地理环境，才能了解和平的经济生活，才能了解战争。他把地理环境对人类的影响归结为四个方面：①直接的生理的影响；②心理的影响；③对于人类社会组织和经济发达的影响；④支配人类的迁徙及其最后的分布的影响。总之，在拉采尔的心目中，地理环境有着驾驭一切的力量，“它盲目而野蛮地支配着人类的命运。”^②他的这种观点，在当时及后来相当长一段时期内，曾有广泛的流传，竟致成了欧美经济地理学的理论基础。在美国，女地理学家辛普尔(1863年—1932年)和地理学家亨丁顿，都是这一理论的公开散布者。辛普尔在她的《地理环境之影响》和《美国历史及其地理条件》等著作中，宣扬地理环境对人类体质、民族发展与国家历史有决定性影响，说：“历史重演，多因此类稳定不变之地理要素也。”^③还认为，象沙俄这样的国家，其经济发展的缓慢，不是由于存在着封建残余，而是因为“种种地理上的原因——气候严寒、雨量缺乏，欧亚间的边境位置使其常受游牧民族的攻击。”^④曾任美国耶鲁大学教

① 转引自伊凡诺夫·欧姆斯基：《历史唯物主义论地理环境在社会发展中的作用》，三联书店，1954年版。

② 转引自张同铸：《为帝国主义服务的人文地理学》，新知识出版社，1956年。

③ 辛普尔：《地理环境之影响》，商务印书馆，1937年。

④ 辛普尔：《地理环境之影响》，商务印书馆，1937年。

授、美国地理学家协会会长的亨丁顿，则宣扬动物、植物和人类都要服从于自然规律，他认为只有承认人是一种生物，要服从于动植物的同一生物规律，然后对经济地理才有真正的理解^①。他把人和地理环境关系的要素分成两大类，一类是“天然环境”，包括位置、地形、水泽、土壤与矿物、气候、植物、动物等；一类是“人生反应”，包括物欲、职业、才力、文化等；这样他就把人类社会的一切活动，都归结为对自然环境的“反应”。他认为，非洲中部彼格密人的游猎、拉布拉达海滨的捕鱼，英国的工业和荷兰的商业等等的生产分布差异，都是地理环境造成的。他还鼓吹气候是社会发 展、国家强弱、种族“优劣”、经济盛衰、文明高低的决定性因素；胡治英、美、德、日等国家，是生活在气旋活跃、富于刺激性气候环境下的“优等”民族，具有统治“劣等”民族的自然动力^②。很明显，散布这些论调的目的，完全是借此为帝国主义的侵略和掠夺进行辩解。

由于地理环境决定论武断地宣扬人类必然听命于自然，以外因代替内因，混淆自然界和社会两种截然不同的规律，所以虽流行迅速，但很快就破绽百出，许多地方不能自圆其说，连资产阶级学者也起而加以批评、反对，因此不得不进一步加以修正和粉饰，于是便派生出了其他一些理论，所谓“人生地理学”，就是其中的一种。

人生地理学规定其研究对象，只是自然与人生的关系，它“研究各种人类生活，如经济生活、社会生活、政治生活等，与自然地理各种现象之间的相互关系^③”，故也称人地相关论、人地关系论；又因为此论主张，地理环境固然影响了人类的生活，而人类依靠其自由意志在自然环境中也有自由选择 and 自由活动的余地，也即所谓“天定足以胜人，人定也足以胜天”；^④“环境包含着许多的或然性，这些或然性的利用，则完全依赖于人类的选择”；^⑤这样就修正了地理环境决定论者的“必然论”，自我标榜为“或然论”。

人生地理学最初是在19世纪通过李特尔的立说宣扬、拉采尔的系统著述逐渐形成的，到20世纪，则由法国的白兰士(1845年—1918年)及其弟子白吕纳(1869年—1930年)集其大成而加以发展。这个学派的基本思想，是认为人地关系是相互的，而不是片面的。白吕纳把人地关系的事实按所谓“纯然地学的”分类原则分为三纲六目，即：第一纲，地面上的建设事业之不能生产者，包括第一目房屋与第二目道路；第二纲，动植物的利用事业，包括第三目耕种与第四目畜牧；第三纲，经济上的破坏事业，包括第五目动植物的滥杀、滥伐与第六目矿物的开采。为了企图验证“自然与人生间严正的地理关系”，他特别强调研究孤立的小区域的重要性，选择了所谓人类社会中的小岛（如海岛、寒带森林或赤道雨林中人类居住的小岛——林岛、广漠平原间孤立的山地——山岛等）进行考察，这种用忽视区域间联系的观点去研究区域的方法，当然是很难真正说明问题的。他们把社会现象的基因，归之于自然环境和心理因素（或选择能力）两个方面，认为：人地关系是无定的，因为它是随着经常变化的人类需要与欲望而定。从这种观点看起来，似乎是与“必然论”——地理环境决定论针锋相对，其实不然。因为人生地理学派是把人类社会现象的过程，作为自然因素和心理因素矛盾

① 亨丁顿：《经济地理学原理》。

② 亨丁顿：《文明与气候》。

③ 白吕纳：《人文地理学史》，商务印书馆，1935年。

④ 白吕纳：《人地学原理》。

⑤ 转引自狄更生、霍瓦士：《地理学发达史》，中华书局版。

斗争的结果来加以考察的。那末，自然和心理两个因素中，究竟哪个是决定的、主导的方面呢？“或然论”者一方面说：“心理因素实在是地理事实的源流，人类与自然间的媒介；又可以说是一切行为的指导者。”^①一方面又说：“自然环境之势力，不仅可以决定生产状况，就是贸易的方针，人民的好尚，也往往随天然形势而转移；而人口的分布、职业性质、都市地位、产业区域，也因为自然环境而有互不相同的面貌”；^②“就连从来认为奇异不经的政治事实，实在也是以自然环境为基础的。”^③可见，在他们看来，一会儿似乎是心理因素起主导作用，一会儿自然因素又成了主要的方面，论点含混，主次不清。

而在另一些场合，“或然论”者则言辞清楚，说：“人定虽然似乎胜天，但实际天定仍能胜人。……人类活动的方式和结果，固然受环境支配，即使其活动范围，也很受自然环境的影响。”^④“人类开发地力愈烈，与环境的关系愈密，则人类受自然的控制反愈益深切。”^⑤在这里，他们所谓起决定作用的东西，并非心理，而是自然，而且他们所谓的心理因素，一部分也是自然环境的产物，白吕纳就认为个人主义思想也是由环境造成的。

不过，人生地理学派也有些具有进步意义的理论和研究方法：如白兰士第一个根据区域观念研究人地关系；白吕纳揭示了人类有能力足以改变地理环境的事实，主张人地关系并非绝对，而是相对的，不是片面、而是相互的；人类可以适应、利用乃至改变地理环境；人类改变地理环境愈甚，则和地理环境的关系也越密切，并认为人类要和自然环境发生关系必须经过劳动；等等。这对后来经济地理学，以至整个地理学的研究，都是有一定参考、借鉴价值的。

区位论

还是在资本主义上升时期，资产阶级为了发展商品生产，要求了解国内外资源及市场情况，阐述工农业生产企业的配置问题，因此，生产配置作为经济地理学研究的一个重要侧面，其研究便有进一步的发展。19世纪末到20世纪初，资本主义发展到了帝国主义时代，垄断资本集团的建立和发展，生产进一步集中，生产规模不断扩大。各垄断集团为了在与对手的竞争中获取最大限度的利润，就要求把工农业生产单位或企业建立在“合理”的位置上，资产阶级的区位理论，就应运而生了。

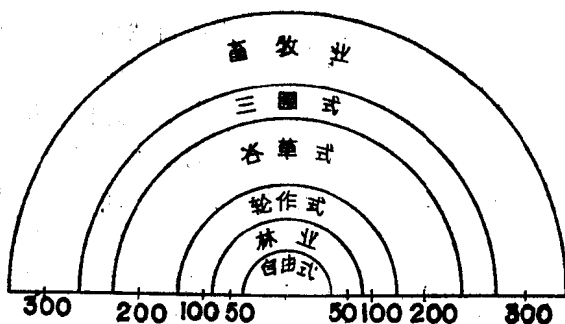
先来看一看“农业区位论”。德国经济学家杜能，1826年在他所著的《孤立国》一书中，提出了一种叫作“孤立国”的理论，即农业区位论。这种理论，首先假定有一个富饶的平原地区，这里没有被任何可供通航的河流所切割，土壤肥沃程度到处完全一样，任何地点都同样适于农耕，而这里的中央座落有一座巨大的城市。那么，这里的农业生产的配置，将全由距离城市市场中心的远近来决定，离中心愈远，土地利用的最大效益愈差；这样，就可借助数学、几何公式，以市场为中心，划出几个同心圆，即具有规律性的若干地带，如图一所示。各圈之内，各自发展一定的农业生产部门，或者采用特有的农耕方法，栽培独特的作物。离大城市最近的一圈，是以蔬菜为代表的自由式农业；其外各圈则分别为林业、轮作式农业、谷草式农业、三圃式农业（即每年有1/3农田休闲）和畜牧业。

① 白吕纳：《人地学原理》。

② 白吕纳：《西洋人地学史》，见《新地学》。

③、④、⑤ 白吕纳：《人地学原理》。

按照这一理论，直接影响农业生产配置的，是生产开支、土地肥沃程度、作物性能、与市场价格相对比的运费，特别是认为农业生产配置取决于距离市场的远近，即由产地至市场所需的运费。一句话，农业生产应配置于运费最低的地方。



图一 杜能“孤立国”的同心圆

其次，再来看工业区位论。西方资产阶级的工业区位理论先后出现较多，其中德国经济学家韦勃在帝国主义阶段

的社会经济条件下，利用数理统计公式，因子分析方法，对当时德国以煤炭生产为中心的鲁尔工业区作了比较全面的研究，于1909年所提出的工业区位论，深受资本主义各国学者的重视，影响相当广泛，以至后期的许多理论都或多或少的以韦勃的模式为基础，形成各种学派，因而更有代表性。

韦勃在分析复杂的工业区位现象前，首先假设了若干前提条件，即：

(1) 所分析的地域单位是具有同一的气候、地形、种族、技术，在单一政府统治下的“孤立国”；

(2) 在这个地域里有普遍存在的原料（如水和砂子）和有局部存在的原料（如煤和铁矿）的分布；

(3) 劳动力普遍地分布在特定地域，可供应的劳动力是无限的，每个区位的工资水平不一定相同，但工资固定不变；

(4) 消费地点是已定的，工业制品只能在一定的市场出售，消费量也属已知；

(5) 运费是重量和距离的函数，直接运送距离与载重量成正比。

在上述各项前提条件下，韦勃认为，工业企业地理位置（工业区位）的选择，取决于生产成本费用的大小。也就是说，任何一个理想的工业区位都应选择在生产成本费用最小的地点上。而影响生产成本费用的主要因素是：①原料及燃料、②劳动力、③运输、④集聚、⑤地租、⑥固定资产的维修和折旧、⑦借贷利息等。尽管如此，在这些因素中对生产成本起决定作用的，只是运费、劳动力费用和集聚力这三个因素。韦勃工业区位论的目标，就是在运费、劳动力费用、集聚力三者关系中，寻求工业企业最优配置地区与地点，并以此为基础，探讨其它因素对区位模型的影响。所谓运费因素，是指工业企业有建立在能保证最低运输耗费的地点的趋向，这又可按原料和市场情况，分别为三种场合的情况：

(1) 一个市场和一种原料的场合 工业产品的需要地限于一个，而且是用一种原料生产的场合，则其工业区位有三种形式：

①原料是到处都有的，工业区位在市场，因为这样无论是原料或工业产品的运费都很小；

②原料只是在特定地区存在，并且在制造产品进程中原料重量不减少（纯原料），工业区位在市场或原料地均可；

③原料不仅是分布在特定地区，且在产品制造过程中原料重量有丧失的（粗原料），则

经济地理学

为了减少运费，工业区位应在原料地。

(2) 一个市场和两种原料的场合 若某工业的产品消费者集中于一个市场，而这产品由两种原料 (R_1 和 R_2) 制成，在这种场合，其工业区位有以下几种形式：

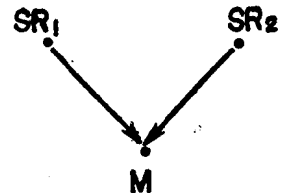
① 若 R_1 和 R_2 为到处都有的原料，工业区位应在市场；

② R_1 为普遍存在的原料， R_2 是市场地区以外的某个局部地区的原料，如果都属纯原料，则工业区位在市场。因为这里需要耗费的只是 R_2 的运费，而假如位置在 R_2 时，产品的重量为两原料之和，运费势必增加；

③ R_1 和 R_2 都是局部地区性原料，又是纯原料，则工业区位在市场 (图二所示)。因为两原料的运费合计以市场为最小。而若是工业区位在 R_1 或 R_2 ，则不在工业区位的 R_1 或 R_2 ，必然增大从原料地到市场的运输距离从而提高总运费。但有个例外，即一个原料地通过另一个原料地的场合，因为连续通过的原料地和市场间的任何一点的总运费相等，则工业区位在两者或两者之间都是合算的。

④ R_1 和 R_2 都为局部地区性原料，若为粗原料时，工业区位的解法比较复杂。为此，韦勃提出了一个区位三角形的模式，如图三所示：设 M 是市场， SR_1 是 R_1 原料的供给地， SR_2

是 R_2 原料的供给地。 R_1 和 R_2 在生产过程中均损重 50%，各自年需 5,000 吨。假如工业区位在市场 (M)，那末一年间总运量 (吨·公里)：a 就 R_1 来说，从 SR_1 到 M ，5,000 吨 × 100 公里 = 500,000 吨公里，b 就 R_2 来说，从 SR_2 到 M ，5,000 吨 × 100 公里 = 500,000 吨公里，合计运量为 $a + b$ 等于 1,000,000 吨公里。假如工业区位在 SR_1 ，它的运量 a 就 R_2 来说，从 SR_1 到 SR_2 ，5,000 吨 × 100 公里 = 500,000 吨公里。b 就工业产品而言，从 SR_1 到 M ，5,000 吨 × 100 公里 = 500,000 吨公里，合计运量 $a + b$ 等于 1,000,000 吨公里。工业区位在 SR_2 时，情况相同。

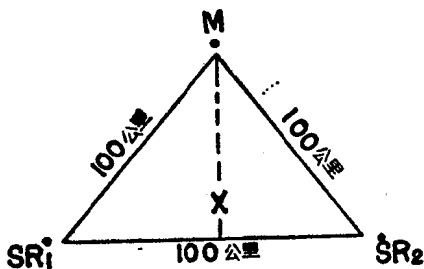


SR_1 : 原料供给地

SR_2 : 原料供给地

M : 市场

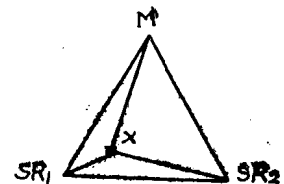
图二 市场和原料的场合示意图(1)



图三 市场和原料的场合示意图(2)

设若在区位三角形的 SR_1 和 SR_2 之间的 x 点建立工业企业时，则其运量为，a 就 R_1 而言，从 SR_1 到 x ，5,000 吨 × 50 公里 = 250,000 吨公里，b 就 R_2 来说，从 SR_2 到 x ，5,000 吨 × 50 公里 = 250,000 吨公里，c 就工业产品来说，从 x 到 M ，5,000 吨 × 87 公里 = 435,000 吨公里， $a + b + c$ 合计运量为 935,000 吨公里，可见这个 x 点比 M 、 SR_1 和 SR_2 各点的工业区位的运量负担都少，工厂设在三角形内的 x 点即为最小运费之位置。

从韦勃区位三角形的模式看，由三角形三个顶角点 M 、 SR_1 、 SR_2 联结到 x 点的直线长度与 SR_1 、 SR_2 及 M 的引力成反比 (图四所示)。设若 R_1 、 R_2 的重量减损率不同，需要量也不一样，工厂为减少运费支出，就靠近引力



图四 韦勃工业区位三角形示意图