

全国经济专业技术资格考试 专用教材

2012

全国经济专业技术资格考试专家指导组 编著
全国经济专业技术资格考试指导中心 监制

房地产经济 专业知识与实务

中级 教材

十年高效通过 百万考生选择

依据最新考试大纲编制
配套培训课程与最新考试大纲同步

零基础：从考生实际出发，零基础也可迅速提升能力
省时间：为考生量身打造，易于理解，节省备考时间
高通过：提示考点含金量，高分通关的必备复习资料

购正版教材，获得超值回报！

本专用教材在全国考试报名点、考试中心均有销售，由考试指导中心监制。考试专家指导组针对最新考试大纲编写而成，旨在帮助考生快速通过考试。



电子工业出版社
PUBLISHING HOUSE OF ELECTRONICS INDUSTRY
<http://www.phei.com.cn>

全国经济专业技术资格考试专用教材

房地产经济专业知识与实务

(中级)教材

全国经济专业技术资格考试专家指导组 编著
全国经济专业技术资格考试指导中心 监制

主 编：邱树彦 沈 平

编写人员：

王兴运	曲蹟胜	任 靚
何磊	邱树彦	沈 平
张秋秋	陈本昌	景晓东
顾运来	杨 凤	徐 飞
刘 颖	满海红	张 强

电子工业出版社

Publishing House of Electronics Industry

北京•BEIJING

未经许可，不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。

版权所有，侵权必究。

图书在版编目 (CIP) 数据

房地产经济专业知识与实务 (中级) 教材 / 全国经济专业技术资格考试专家指导组编著. —北京: 电子工业出版社, 2012.6

全国经济专业技术资格考试专用教材

ISBN 978-7-121-16779-9

I. ①房… II. ①全… III. ①房地产经济学 - 资格考试 - 教材 IV. ①F293.30

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 069924 号

责任编辑: 胡辛征

特约编辑: 赵树刚

印刷: 东莞市翔盈印务有限公司

装订:

出版发行: 电子工业出版社

北京市海淀区万寿路 173 信箱 邮编: 100036

开本: 787 × 1092 1/16 印张: 19.5 字数: 499 千字

印次: 2012 年 6 月第 1 次印刷

定价: 48.00 元

凡所购买电子工业出版社图书有缺损问题, 请向购买书店调换。若书店售缺, 请与本社发行部联系, 联系及邮购电话: (010) 88254888。

质量投诉请发邮件至 zlts@phei.com.cn, 盗版侵权举报请发邮件至 dbqq@phei.com.cn。

服务热线: (010) 88258888。

前 言

全国经济专业技术资格考试，一般又称为经济师考试，是我国为更好地评价经济专业技术人员的能力和水平，促进经济专业技术人员不断提高业务知识和能力而设立的职称考试。根据原人事部颁布的《经济专业技术资格考试暂行规定》及其《实施办法》（人职发〔1993〕1号），决定在经济专业技术人员中实行初、中级专业技术资格考试制度。经济师考试由我国人力资源和社会保障部人事考试中心统一组织、统一制订大纲、统一命题、统一制订评分标准，参加考试后成绩合格者，获得相应级别的专业技术资格，由人力资源和社会保障部统一发放合格证书。考试每年举行一次，时间一般安排在11月初，每位应试人员必须通过经济基础知识和专业知识与实务两门科目的考核。

为使广大应试人员准确把握《经济专业技术资格考试大纲》，全面了解及掌握大纲所涵盖的知识内容，我们组织编写了本套教材。无论从教材篇章的结构划分，还是所属内容的选取、编排，都精准地切合了考试大纲的要求，做到与大纲一致，使广大应试人员在学习过程中有序可循，从而更高效地完成考前复习。

我们精心编制本书，但书中难免存在疏漏和不足之处，恳请广大读者批评指正。

祝广大应试人员顺利通过考试！

全国经济专业技术资格考试专家指导组
全国经济专业技术资格考试指导中心

2012年4月

目 录

第一章 房地产经济基本理论	1
第一节 区位理论	1
第二节 房地产供求理论	11
第三节 地租地价理论	17
第四节 城市化理论	20
第二章 房地产征收征用	27
第一节 房地产征收征用概述	27
第二节 房地产征收的前提条件	29
第三节 集体土地征收与补偿	31
第四节 国有土地上房屋征收与补偿	35
第三章 建设用地使用制度	40
第一节 建设用地概述	40
第二节 国有建设用地使用权划拨和有偿使用	42
第三节 国有建设用地使用权转让	53
第四节 国有建设用地使用权出租	55
第五节 国有建设用地使用权抵押	57
第六节 国有建设用地使用权收回和终止	60
第七节 限制国有建设用地的处置	61
第八节 集体建设用地使用制度	62
第四章 房地产市场调研	66
第一节 房地产市场调研概念	66
第二节 房地产市场调研的内容	69
第三节 房地产市场调研资料的搜集	71
第四节 房地产市场调查调研的类型和方法	75
第五节 房地产市场分析和预测	80
第六节 房地产市场调研报告	85
第五章 房地产开发项目策划	89
第一节 房地产开发项目策划概述	89
第二节 房地产市场细分	91
第三节 房地产开发项目目标市场选择	96
第四节 房地产开发项目市场定位	98

第五节 房地产开发项目策划报告	104
第六章 房地产投资项目可行性研究	108
第一节 房地产投资概述	108
第二节 资金的时间价值及等值计算	113
第三节 房地产投资项目的现金流量	121
第四节 房地产投资项目的财务报表	124
第五节 房地产投资项目经济评价指标和方法	133
第六节 房地产投资项目不确定性分析	139
第七节 房地产投资项目方案比较	154
第八节 房地产投资项目可行性研究报告	159
第七章 房地产开发项目管理	167
第一节 房地产开发项目管理概述	167
第二节 房地产开发项目勘察设计管理	170
第三节 房地产开发项目工程招标	176
第四节 房地产开发项目管理	178
第五节 房地产开发项目实施控制	183
第六节 房地产开发项目竣工验收和决算	187
第八章 房地产市场营销	193
第一节 房地产市场营销概述	193
第二节 房地产渠道策略	196
第三节 房地产价格策略	200
第四节 房地产促销策略	206
第五节 房地产市场营销方案	216
第九章 房地产估价	218
第一节 房地产估价的市场法	218
第二节 房地产估价的成本法	223
第三节 房地产估价的收益法	230
第四节 房地产估价的假设开发法	237
第五节 房地产估价报告	242
第十章 物业管理	246
第一节 业主和业主大会	246
第二节 临时管理规约和管理规约	251
第三节 物业服务企业	254
第四节 物业管理招投标	257
第五节 物业服务合同	263
第六节 物业服务收费	266
第七节 住宅专项维修资金	270



第十一章	房地产金融	275
第一节	房地产金融概述	275
第二节	房地产开发贷款	282
第三节	个人住房贷款	286
第四节	房地产信托	295
第五节	房地产保险	298

第一章 房地产经济基本理论

第一节 区位理论

一、区位和区位理论

(一) 区位的含义

区位一词来源于德语“standort”，英文于1886年译为“location”，即定位置。其主要含义为：一方面指该事物的位置，另一方面指该事物与其他事物的空间联系。生产活动和城市的形成和发展实际是综合了自然和社会经济两大要素的结果。要分析生产活动和城市的形成和发展的规律，就要从作用于生产活动和城市的自然和社会经济要素着手即分析区位条件。

对区位一词的理解，严格地说还应包括以下两个方面：①它不仅表示一个位置，还表示放置某事物或为特定目标而标定的一个地区、范围；②它还包括人类对某事物占据位置的设计、规划。区位活动是人类活动的最基本行为，是人们生活、工作最初步和最低的要求，可以说，人类在地理空间上的每一个行为都可以视为是一次区位选择活动。例如：农业生产中农作物种的选择与农业用地的选择，工厂的区位选择，公路、铁路、航道等路线的选线与规划，城市功能区（商业区、工业区、生活区、文化区等）的设置与划分，城市绿化位置的规划以及绿化树种的选择，房地产开发的位置选择，国家各项设施的选址等。

(二) 区位的特征和种类

1. 区位的综合性

区位借助客体表述。按照客体的多样性，区位可分为自然区位和社会区位两大类。自然区位又可分为天文区位和自然地理区位。社会区位又可分为经济地理区位、文化地理区位、政治地理区位。

(1) 天文区位。是指反映某一事物的经纬度位置。例如，我国东北地区的经纬位置约在东经117度到135度，北纬38度到53度之间。(2) 自然地理区位。一般指的是区域在自然地理单元中的位置。例如，我国东北处在山海关以东，又称“关东”。从地理位置上看，东北地区地处中国地理版图的东北角。(3) 经济地理区位。简称经济区位，是指反映某一事物与经济实体的相互关系的区位。例如，临港物流区反映利用接近航空港的优越经济地理区位，开辟为物流仓储和贸易。(4) 文化地理区位。简称文化区位，是指反映某一事物一文化的相互关系的区位。对城市、街区、住宅来说，文化区位的影响越来越明显。(5) 政治地理区位。简称政治区位，是指反映某一事物与政治中心，政治边界等政治要素的相互关系的区位。政治区位有两面性，既可能是资源，又可能是负担。经常提到的边缘化，其重要内容是政治区位的边缘化。

2. 区位的确定性

在特定的时间, 区位是确定和唯一的, 受方位和距离两个因素的制约。主体和客体间的区位关系有方位关系和距离关系。方位和距离是决定区位的唯一性。

(1) 方位。是指方向和位置。主体和客体间的区位关系可以用方位表述。例如: 某座写字楼位于火车站东南侧。(2) 距离。是指与某一事物或场所(如市中心、汽车客运站、火车站、机场、码头、政府机关、工作地、居住地等)的远近。主体和客体的区位关系必须有距离因素。例如, 某居住区距市中心 5 千米。

方位和距离规定了某种房地产或某一区域的确切位置。例如, 重庆市位于长江与嘉陵江的交汇点。这个交汇点只能是重庆市, 不可能是别的城市。

3. 区位的层次性

区位可以用不同的距离尺度表述。根据尺度大小, 大体有下列四个层次:

(1) 大位置。从比较远的距离范围研究主体和客体之间的区位关系。例如, 从几千千米甚至全球角度研究区位。古人云“仰观天象, 俯察经纬”, 便是考察大位置。

(2) 小位置。从相对较近的距离范围研究主体与客体间的区位关系。例如, 从几百千米内, 从省域内研究区位。大位置与小位置对城市的影响是相互渗透的。大多数城市在出现时, 小位置的作用比较重要; 扩大到一定规模后, 大位置的作用比较突出。

(3) 地址。用较小的尺度研究区位, 一般指店址、场址、厂址。它只涉及单一区域内, 例如, 某商店位于两条大街交差路口的东南角。

(4) 微位置。它仅涉及单一店铺, 房间内的布局, 如店铺内柜台的摆放, 房门的开设, 厨房的位置等。美国埃斯德·劳德(Estee Lauder)经过一周的观察, 发现 90% 的女士走进商店后习惯先向右看, 因此建议把色彩明快、富有吸引力的柜台放在右侧, 以便抓住女士的注意力。这说明柜台位置对销售的影响, 是典型的微位置研究。

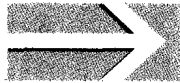
4. 区位的历史性

地理环境的变化引起区位的历史变迁。沙漠扩张, 海岸升降, 河流改道, 港口淤塞等, 均可引起自然地理区位的变化。交通技术革新、交通网络扩展、行政区划变更等, 会引起经济地理区位的变化。

区位的历史性是城市迁移和兴衰的重要原因。宋代, 朱仙镇与汉口、佛山、景德镇都已建市。如今, 唯有朱仙镇衰退, 原因是交通环境的变化。宋明时代贾鲁河航运畅通, 朱仙镇是华北平原最大的水陆交通枢纽, 极盛时人口达 30 万人, 转运西北的山货、河南的牲口和土特产, 输入南方的木材、瓷器、盐、糖、布匹、粮食等。后因黄河决口, 贾鲁河淤浅, 水运中断, 加上京汉、津浦铁路通车, 华北平原上的交通网络发生变化, 朱仙镇成为闭塞的地方。

(三) 房地产区位的含义及区位因素

区位原本是房地产的外在因素, 因房地产不可移动而成了房地产的重要组成部分。房地产区位是指房地产的区域位置, 它不仅单纯地反映在地理坐标上, 还强调空间位置与周围环境、场所、人类经济活动之间的相互关系, 是这些空间关系在某一地域内的综合。狭义上来说, 它是房地产在空间中坐落的位置。而广义上讲, 它还包括交通的通达性, 以及在该位置所能获得的经济和非经济效益的满足度。具体来说, 就是以房地产坐落的位置为基点进行工作、娱乐、医疗等一切活动所要花费的交通成本, 以及该位置的自然、社会、经济环境对购房者身心各方面的影响。



1. 所处位置

指该房地产所在的地段，包括：①坐落，即该房地产所在的具体地点，如门牌号等。②方位，即该房地产在所在的区域中的方向和位置，如在城市、住宅小区、十字路口地区中的方向和位置。③与相关场所的距离，如该房地产离市中心、汽车客运站、火车站、机场、码头、政府机关、同行业、工作地、居住地等的远近。④临街状况，即该房地产是临街还是不临街，是一面临街还是两面临街等。⑤朝向，即该房地产的建筑物的正面或房间的窗户正对着的方向，坡地从高到低的方向。⑥楼层，当该房地产为某栋房屋中的某层、某套时，其所在的楼层也是一种位置。

2. 交通条件

城市地价的高低决定于城市土地的交通通达性（Accessibility）。研究交通和地价关系的学者一致认为：“最高地价将产生在市中心通达性最好的地块”。①道路完善度。城市道路完善度主要表现在市内交通网络的完整程度，以及对外交通网络的辐射能力和发达程度。②公交便捷度。公共交通是指城市范围内定线运营的公共汽车及轨道交通、渡轮、索道等交通方式。公交的便捷度不仅能方便市民，更能带动相关产业的发展，特别是房地产行业。

3. 配套设施完善

城市配套设施包括基础设施（供水、供电、供暖、通信等系统）和公共设施（教育、文化娱乐、体育设施、医疗机构等）两大部分，是与城市居民日常生活息息相关的设施。基础设施配套完善的过程，就是房地产的升值过程。现在城市或者说开发商对于供水、供电、供气等设施都能够满足，因此对房地产区位价值差异性影响不大，而教育、医疗、娱乐等公共设施则区别很大。

4. 城市环境与风景优劣度

一个区位的环境主要有自然环境和社会环境两方面。社会环境主要指某区域内的社会治安状况，以及居住人群的社会地位、文化水平等。自然环境则反映房地产周围绿地、风景、空气质量等。随着房地产业的发展，开发商越来越重视绿色、人文建筑的开发，而消费者也开始将绿化率、公园景点的影响度、自然风景的优劣、人文素养、社会治安等指标作为选择房产不可忽略的因素。

地理位置对房地产区位价值的影响很大，它是形成级差地租的主要原因，房产的不可移动性最终决定了因地理位置不同所形成的效益差异，两宗实物和权益状况相同的房地产，如果区位状况不同，价格，价值会有所不同，甚至差异很大，使得具有优越地理位置的区位拥有更高的价值。

（四）区位对房地产的重要性

房地产项目是进行房地产开发和经营的基础，它的结果是形成新的可用房地产或改造原有的房地产。而在这个开发投资活动过程中，收益和风险是共同存在的，那么如何使投资收益最大化，同时又尽可能地减少投资风险，其中投资区位的选择具有举足轻重的作用。房地产的区位优势可以给投资者带来区位利润。区位利润越高，房地产投资价值越大。可见，选择最佳区位对房地产开发投资至关重要，特别是在中国这个自然条件和社会经济差异悬殊的大国，更应重视区位选择，因为房地产增值很大程度是区位增值。比如说，两个相同的高级住宅小区项目分别建设在北京的中关村和新疆的喀什市，那么它们的建设成本应当相差不大，但是住宅价格却有天壤之别。这说明住宅价格变化的最重要原因

是因为项目的区位价值不同,项目区位价值决定了项目产品的价格的绝大部分,也就决定了项目开发投资的利润多寡,换言之,区位选择是项目开发投资成败的关键。

区位是一个综合的概念,它是自然地理区位、经济地理区位和交通地理区位在空间学和项目开发投资区位选择的研究地域上的有机结合,房地产是一种不动产,它只能固定在一定的区位空间上,不能像自然资源或产品一样,从一个地方转移到另一个地方。房地产一经形成,基本上带有恒定性,与房地产的区位一道相对固定。这就决定了房地产开发投资项目不同于一般性的投资项目,项目开发投资的区位一旦选定,开工建设后,根本上不存在重新选择的可能性。因此,要想让区位带来较高的房地产投资价值,在选择时区位时应该既要重视注意区位升值潜力的分析,也要对选择区位要有超前意识,对其进行深层次分析。

城市的发展空间是有限的,土地属于有限的不可再生资源,是不可替代资源,而住宅几乎是无限更新换代的,二者的市场价值是不可以相提并论的。城市发展空间的局限性和土地资源的稀缺性决定了与土地价值相关联的区位价值才是决定房地产价值的根本。从而间接地说明了,区位选择是住宅项目开发投资成败的关键。

(五) 区位理论的概念

区位理论是关于区位的理论,即关于人类活动所占有场所的理论。它研究人类活动的空间选择,主要探索人类活动的一般空间法则。讨论经济活动的区位理论则构成经济区位理论,进一步区分经济活动的内容,如农业、工业、商业、交通等相关区位的理论则分别构成农业区位理论,工业区位理论、商业区位理论以及交通区位理论等。

二、主要区位理论及内容

(一) 农业区位理论

农业区域理论的创始人是德国古典经济学家杜能,他于1982年出版的《孤立国同农业和国民经济的关系》简称《孤立国》,该书是在企业型农业建立的时代(农业企业家和农业劳动者)背景下,探索合理农业的生产方式,现被视为经济地理学和农业地理学的开篇之作。

1. 杜能的理论的假设前提

(1) 存在一个与外界隔绝的孤立国,它是一个天然均质的大平原。在孤立国内只有一个城市,且位于平原中央,城市周围是农村和农业用地。各地农业发展的土壤、气候等自然条件都相同。(2) 城市是孤立國中农产品的唯一销售市场,而农村则靠该城市供给工业品。(3) 孤立国内唯一的交通工具是马车,它是城市与农村间联系的唯一交通工具,运费按马车运价计算。(4) 农产品的运费与其重量及从产地到市场的距离成正比。(5) 农业经营者以获取最大利润为目的,并根据市场供求关系调整其经营品种。

2. 杜能的农业区位理论的主要内容

(1) 杜能区位理论的基本经济分析。杜能根据其假设前提,认为市场上农产品的销售价格决定农业经营的产品和经营方式;农产品的销售成本和运输成本之和。因此,某个农产品经营着是否能在单位面积土地上获得最大利润(P),将由农产品的价格(V),生产成本(E)和运输成本(T)三个因素决定,它们之间的关系如下:

$$P=V-(E+T)$$

该公式即:利润=市场价格-成本-费用。按杜能区位理论的假设前提进一步,孤立国中的唯一城市是各地农产品的唯一销售市场,农产品的销售价格都要由这个市场决定,

因此在一定的时期内，孤立国内同一农产品的销售价格是相同的，即 V 是个常数。杜能还假设，孤立国各地发展农业生产的条件完全相同。从而，同一种农产品的生产成本是相同的，即 E 也是个常数，因此， V 和 E 之差也是个常数，故上式可改写为：

$$P+T=V-E=K$$

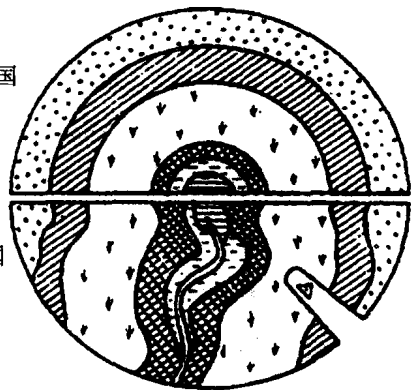
上式中， K 是常数，即利润加运输成本等于一个常数。其意义是只有把运输成本降到最小，才能使利润增到最大，即通过合理布局使农业生产达到节约运费，从而最大限度地增加利润。

(2) “杜能圈”。在上述假设条件下，杜能主张孤立国全境的生产布局以城市为中心；运往城市所需费用大的产品安排在城市近郊生产；易于腐烂的鲜货也安排在近郊生产。离城市越远，产品的运输费用越大，所以以城市为中心，在生产布局上形成许多有规则的、界限相当明显的同心圆境，每个境圈都有自己的主要产品，而且有自己的耕作制度。杜能的孤立国共有六个圈，由内向外依次排列。第一圈：自由式农业地带，生产易腐烂、重量大、单位重量价值低、及时消费型农产品（蔬菜、鲜奶、花卉等）。第二圈：林业地带，产品体积大、重量大、运费高。第三圈：轮作农业地带（不休耕）。第四圈：谷、草、休耕轮作农业地带。第五圈：三圃式农业地带，实行粗放的三年轮作，并有 33% 的荒地（距城市最远、最粗放）。第六圈：畜牧业地带（距城市 51~80 千米处，此圈之外，地租为零）。关于工业布局，杜能认为不要把所有的工厂都集中在首都中心，大部分应设在原料价格最低的地方。杜能把最有利于国计民生的工业布局看做为最高原则。

(3) “杜能圈”过于理论化，太不符合实际。为了更加符合实际，杜能《孤立国》第一卷第二部分进行了修正，指出：①在显示的国家中，找不到与“孤立国”设想的自然条件、土壤肥力和土壤的物理性状都完全相同的土地。②在现实国家中，不可能有那么唯一的大城市，它既不靠近河流，也不在通航的运河边。③在具有一定的国土面积的国家中，除了首都，还有许多小城市分散在全国各地。据此，“杜能圈”修正为图 1-1 中的 B。假设有一条通航河流可达中心城市，若水运成本只及马车运输成本的 10%，则一个距离城市 100 英里、位于河流边上的农场，与一个距离城市 10 英里、位于公路边上的农场是不等同的。这时，农作物轮作制将沿着河流两岸延伸至边界。

A. 孤立国

B. 修正国



自由农作 林业 轮栽农作
谷草农作 三圃农作 畜牧业

图 1-1 “杜能圈”

另外，存在多个大小不同的城市时，大小城市之间就会在产品供应等方面展开竞争，其结果是根据实力和需要形成各自的市场范围。大城市人口多，需求量大，不仅市场范围大，市场价格和地租也高。小城市则市场价格低，地租低，市场波及范围也小。

(二) 工业区位理论

韦伯 (Alfred·Weber) 是德国的经济学家，他于 1909 年发表了《关于工业区位，第一部区位的纯粹理论》。在 1914 年又出版了《工业区位理论，区位的一般理论及资本主义

的理论》。韦伯第一本著作纯属理论探讨,第二本则是结合实际的研究,论著于1929年译成英文版后,受到西方各国学者的重视,产生了广泛的影响,以至后期的许多区位理论都或多或少的以韦伯理论模式为基础,而形成了各种学派。

1. 韦伯工业区位理论的假设前提

①分析的地域单位是具有统一的气候、地形、种族、技术,在单一政府统治下的孤立国。②在那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,供应的劳动力是无限的,每个区位的工资水平不一定相同,但工资是固定不变的。④消费地点是一定的,工业制品只能在一定的市场出售,消费量是已知的。⑤运费是重量和距离的函数,直接运送距离与载运重量成正比。⑥生产和交易就同一产品进行讨论。

在以上前提条件下,韦伯建立了工业区位受运费、劳动力费用,以及集聚力这三个因子决定的理论。

2. 以运输者指向的工业区位分析

以运输指向的工业区位分析是假定在没有其他因素的影响下,仅就运输和工业区位之间的关系而言。韦伯认为,工业企业自然应该选择在原料和制成品两者的总运输成本为最少的地方,因此运输成本的大小主要取决于货物重量和运输距离,即运输成本是货物重量和距离的函数,亦即运输成本与运输千米成正比关系。

在货物重量方面,绝对重量和相对重量(原材料重量与成本重量间的比例)对运输成本的影响是不同的,后者比前者更重要。为此,韦伯将工业原料分为两类:一是遍布性原料,指到处都有的原料,对工业区位选择影响不大;二是限地性原料,指只分布在某些固定地点的原料,对工业区位选择影响大。据此分类,韦伯用原材料指数来论证运输成本对工业区位的影响,即:

$$\text{原料指数} = \text{限地性原料总重量} / \text{制成品总重量}$$

按此公式推算,可得到实用不同种类的原材料指数。一般使用遍布性原材料的指数为0,纯材料的指数为1,失重材料的指数大于1。限地性原料加用遍布性材料,其指数都可能大于1。由此可知,限地性材料的失重程度越大,原料指数也越大;遍布性原料的参用程度越大,原料指数则越小。而原料指数的不同将导致工业区位的趋向不同。一般的工厂区位法则是:①原材料 >1 ,在原料地;②原料指数 <1 ,在消费地;③原材料 $=1$,在自由区位。

3. 劳动力成本影响工业区位趋向的分析

影响工业区位的第二个因素是劳动力成本,它是导致以运输成本确定工业区位模式产生第一次变形的因素。所谓劳动力成本,是指每单位产品中所包含的人工工资额。

韦伯认为,当劳动力成本在特定区位对工厂配置有利时,可能是一个工厂离开或者放弃运输成本最小的区位,而移向廉价劳动力的地区选址建厂。基本思路是:工业区位运输指向转为劳动力指向仅限于节约的劳动力成本大于增加的运输成本。

4. 集聚与分散因素影响工业区位的分析

集聚因素是指促使工业向一定地区集中的因素,可分为一般集聚因素和特殊集聚因素。它们主要通过以下两方面对工业企业的经济效益产生影响。

(1) 生产或技术集聚。也称为纯集聚,它对工业效益的影响主要通过两种方式:一是由企业规模的扩大带来的;二是同一工业部门中,企业间的协作,使各企业的生产的地域

上集中,且分工序列化。

(2) 社会集聚。也称为偶然集聚,是由企业外部因素引起的,包括两方面:一是由大城市的吸引,交通便利及矿产资源丰富使工业集中;二是一个企业选择了与其他企业相邻的位置,获得额外利益。

生产集聚是一般集聚因素,社会集聚是特殊集聚因素。前者是集聚的固定内在因素,后者是集聚的偶然外在因素。工业区位选择主要考虑一般集聚因素。

分散因素是指在不利于工业集中到一定区位的因素。因此,一些工厂宁愿离开工业集聚区,搬到或新建在工厂较少的地方。但其前提条件是要看集聚给企业带来的利益大还是房地产价格上涨造成的损失大,即取决于集中于分散的比较利益的大小。

(三) 中心地理理论

中心地理理论是由德国城市地理学家克里斯塔勒(W.Christaller)和德国经济学家廖士(A.Lösch)分别于1933年和1940年提出的,20世纪50年代起开始流行于英语国家,之后传播到其他国家,被认为是本世纪人文地理学最重要的贡献之一,它是研究城市群和城市化基础理论之一。

1. 中心地理理论的基本概念

中心地理理论(Central Place Theory)它是研究城市空间组织和布局时,探索最优化城镇体系的一种城市区位理论。即假定某个区域的人口分布是均匀的,那么为满足中心性需要,就会形成中心地商业区位的六边形网络。

(1) 中心地(Central Place),可以表述为向居住在它周围地域(尤指农村地域)的居民提供各种货物和服务的地方。

(2) 中心货物与服务(Central Good and Service),分别指在中心地内生产的货物与提供的服务,亦可称为中心地职能(Central Place Function)。中心货物和服务是分等级的,即分为较高(低)级别的中心地生产的较高(低)级别的中心货物或提供较高(低)级别的服务。

(3) 中心性(Centrality)或“中心度”。一个地点的中心性可以理解为一个地点对围绕它周围地区的相对意义的总和。简单地说,是中心地所起的中心职能作用的大小。一般认为,城镇的人口规模不能用来测量城镇的中心性,因为城镇大多是多功能的,人口规模是一个城镇在区域中的地位的综合反映。

(4) 服务范围。克里斯塔勒认为中心地提供的每一种货物和服务都有其可变的范围。范围的上限是消费者愿意去一个中心地得到货物或服务的最远距离,超过这一距离他便可能去另一个较近的中心地。

2. 克里斯塔勒的中心地理理论

1) 假设前提

克里斯泰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,提出以下基本前提:①中心地分布的区域为自然条件和自然相同且均质分布的平原。人口均匀分布,居民的收入,需求和消费方式相同;②具有统一的交通系统,统一规模的所有城市,其交通便利程度一致。运费与距离成正比;③消费者都利用距离最近的中心地,就近购买,以减少交通费;④相同的商品和服务在任何一个中心地的价格和质量都相同。消费者购买商品和服务的实际价格等于销售价格加上交通费;⑤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的配置形式。

2) 六边形市场区

在一个均质平原上,让所有的人都由一个中心地提供商品和服务显然是不可能的。超额利润的存在,必然会吸引其他中心地的厂商加入进来。为了避免相互竞争所引起的销售额下滑,第二个中心地必须与第一个中心地相隔一定的距离,一般 $Z(r)$ 的距离(r 是第一个中心地某种商品的 Z 的最大销售距离)不能相距太近。以后,第三个中心地,第四个中心地等,都会以同样的方式加入进来。

由于新的中心地厂商的不断进入,竞争的结果是使地各个厂商经营某种商品的 Z 最大销售范围逐渐缩小,直到能维持最低收入水平的门槛范围为止。每个中心地的市场区为圆形,且彼此相切。但是,圆形市场区之间会出现空隙,使居住在这些空隙里面的居民得不到服务。在实际的竞争中,各中心地都试图把这片空白区吸引到自己的市场区内,其结果使得各个中心地的销售范围都有一部分互相重叠。这时,居住在重叠区内的居民就有两个可供选择的区位。按照消费者最近供应地购物的假设,重叠区就被平均分为两个相邻的中心地。而位于平分线上的居民到两个相邻的中心地的距离是相等的,故这条线被称为无差别线。由于重叠区被无差别线分割,从而推导出全覆盖的正六边形区(见图1-2)。

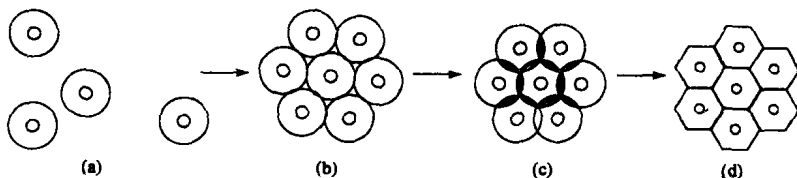


图 1-2 正六边形市场区的形成过程

3) 市场等级序列

不同规模等级的中心地,其需求门槛和销售范围是不同的。在空间地域上,经过互相作用和人类经济活动的干扰,就将形成规律有序的中心地—市场等级体系(见图1-3)。

就区域内各城镇而言,大城市的商品和服务设施和商品种类向高级发展,多而全;中等城市具有中高级或仅能维持中级水平,服务项目少而不齐全;小城市具有中低或只有低级水平,种类少而不全;一般城镇(县城、建制镇)只有基本生活性商品和服务,水平很低,种类更少。就城市内部而言,市级商品和服务中心、区级商品和服务中心和小区级商品和服务中心也有类似规律。

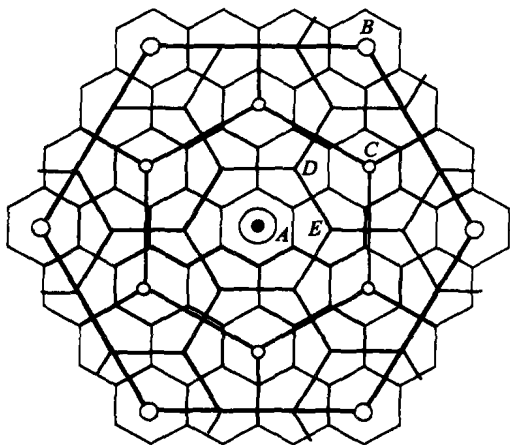


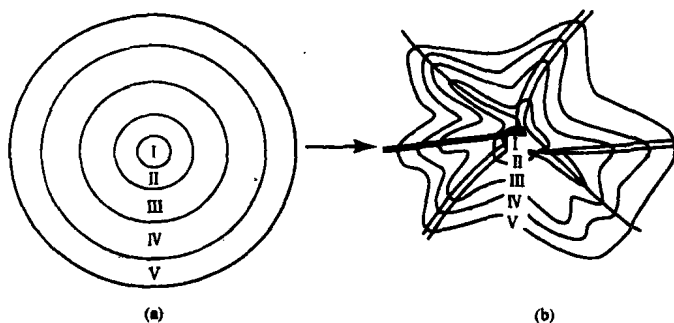
图 1-3 市场等级体系

按地域归并可以找出以下规律:高级商品和服务中心提供从高级到低级的全部商品和服务,中级商品和服务中心提供从中级到低级的商品和服务,低级商品和服务中心只提供低级的商品和服务。需求门槛和服务范围也依次由高到低、由大变小。

(四) 同心圆理论

同心圆理论是伯吉斯(E.W.Burgess)于1925年总结出来的。他基于生态学的人侵和

承继 (Invasion-succession) 概念来解释城市土地利用在空间上的排列形态。城市各功能用地以中心区为核心, 自内向外作环状扩展, 共形成 5 个同心圆用地结构 (见图 1-4): 第一环带是中心商务区 (Central Business District, CBD), 集中着大商店、办公大楼、大型游乐场所和酒店等, 是城市经济、文化、政治等活动中心。第二环带为过渡地带 (Zone of Transition), 是围绕中心商务区与住宅区之间的过渡地带, 过去是高收入居住区, 后来由于工厂、商店的大量迁入而使环境恶化, 引起原有居民外迁。这里大部分房屋是老式住宅和出租房屋, 轻工业、批发商业、货仓占据该环带内一半空间, 其特征是房屋破旧, 居民贫穷, 处于贫民窟或近乎贫民窟的境况。第三环带是工人住宅区 (Zone of Workingmen's Homes)。这里租金低, 便于乘车往返于市中心, 接近工作地, 工厂的工人大多在此居住。第四环带是高级住宅区 (Zone of Better Residences), 散布着高级公寓和花园别墅, 居住密度低, 生活环境好。第五环带为通勤人士住宅区 (Commuter's Zone), 在距中心商务区 30~60 分钟车程范围内, 多为在城市中心工作的中上层的居住区。



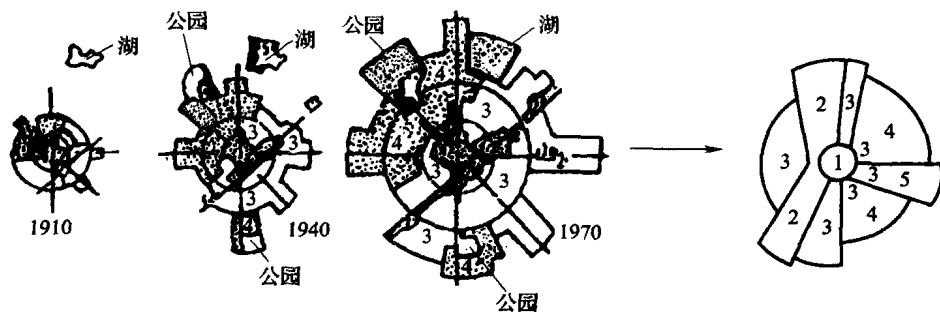
I—中心商务区; II—过渡地带; III—工人住宅区; IV—高级住宅区;
V—通勤人士住宅区

图 1-4 同心圆城市空间结构

伯吉斯同心圆理论的弱点同杜能区位理论一样, 忽略了交通道路、自然障碍物 (如河、湖等)、土地利用的社会文化和区位偏好等方面的影响, 与实际有一定的偏差。1932 年, 巴布科克 (Babcock) 考虑到交通轴线的辐射作用, 将同心圆模式修正为星状环形模式 (见图 1-4), 使这一理论更接近单中心小规模城市的真实情况。

(五) 扇形理论

扇形理论是霍伊特 (H.Hoyt) 于 1939 年创立的。该理论指城市发展从城市中心出发, 沿主要交通干线或障碍最小的方向呈扇面状向外延伸, 按城市社会结构形成城市土地利用结构 (见图 1-5)。



扩展中的城市在三个不同时期的一般性土地利用模式:

土地利用区域: 1—商业和企业
2—工业和库房
3—低级住宅
4—中级住宅
5—高级住宅

土地利用区域:

1—中心商务区
2—批发和轻工业区
3—低收入住宅区
4—中等收入住宅区
5—高收入住宅区

图 1-5 扇形城市空间结构

霍伊特认为, 由于特定交通线路的线性通达性 (Linear Accessibility) 和定向惯性 (Directional Inertia) 的影响, 各功能用地往往在其两侧形成。他还把市中心的通达性称为基本通达性, 把沿辐射状交通主干道所增加的通达性称为附加通达性。轻工业和批发商业对交通线路的附加通达性最为敏感, 多沿铁路、水路等主要交通干线扩展; 低收入住宅区环绕工商业用地分布, 而中高收入住宅区则沿着城市交通主干道或河岸、湖滨、公园、高地向外发展, 独立成区, 不与低收入的贫民区混杂。当城市人口增加, 城市用地需要扩大, 高收入的人就从原住区搬迁到新的声望更高的地方, 原来的高收入住宅区的房产变为低租金的住宅, 供贫民居住, 出现土地利用的演替。

(六) 多核心理论

多核心理论由麦肯齐 (R.D.Mckerzie) 于 1933 年提出, 1945 年经过哈里斯 (C.D. Harris) 和厄尔曼 (E.L.Ullman) 进一步发展而成。

该理论认为大城市不是围绕单一核心发展起来的, 而是围绕几个核心形成中心商业区、批发商业和轻工业区、重工业区、住宅区和近郊区, 以及相对独立的卫星城镇等各种功能中心, 并由它们共同组成城市地域。为城市内部地域结构 3 个基本理论之一。为使城市发挥多种功能, 要考虑各种功能的独特要求和特殊区位。如工业区要有环境工程设施; 中心商业区要有零售商业设施; 有些占地面积大的家具、汽车等销售点为避免在中心商业区支付高地租, 需聚集在边缘地区; 相关的功能区就近建设 (如办公区与工业综合体接近), 可获得外部规模经济效益; 相互妨碍的功能区 (如有污染的工业区与高级住宅区) 应隔开。在城市功能复杂的情况下, 需保持居住小区成份的均质性, 使社区和谐。

多核心理论仅涉及到城市地域发展的多元结构及地域分化中各种职能的结节作用, 对多核心间的职能联系和不同等级的核心在城市总体发展中的地位重视不够, 故不足以解释城市内部的结构形态。

(七) 中心商务区土地利用模式

中央商务区 (Central Business District, 简称: CBD) 指一个国家或大城市里主要商业